

Justification of aviation sanctions in the light of general international law and international air law

Mahdi aliari

Date Received : 2023/12/9

Date Accepted : 2024/9/5

Abstract :

Aviation sanctions are among the most widely used and oldest international sanctions. Despite the wide variety and scope of these sanctions compared to other common types of sanctions in the aviation field, these sanctions are considered to be the most effective type of sanctions on the aimed country, which in some cases have led to the isolation and paralysis of aviation in those countries. However, from the law point of view, it has received less attention from scholars than travel sanctions. The purpose of this article is to describe and explain by analytical-descriptive methods aviation sanctions in two fields of Public International Law and International Air Law in order to explain the legal content and nature and the conditions of their legitimacy. But before that, the author tries to answer to this question how can define and explain of the aviation sanctions based on the procedure of the United Nations, as well as international political actors, including the United States and the European Union, and the rules of International Law? Of course, it is not hidden these kinds of sanctions are that adopted collectively by the United Nations or other the International Organization and unilaterally by governments. The final conclusion of the article indicates the incompatibility of unilateral sanctions in the field of aviation with the provisions of the 1944 Chicago Convention, which has the status of the constitution in the international aviation community because it leads to the violation of this international instruments, which in turn is perceived «abuse of civil aviation» according to Article (4) of the mentioned Convention.

Key words: Public International Law, International Air Law, Aviation Sanctions, 1944 Chicago Convention, United Nations Security Council.



استداری از تحریم‌های هوانوردی در پرتو حقوق بین‌الملل عمومی و حقوق بین‌الملل هوایی

مهدی علیاری^۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۲/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۹/۱۸

چکیده

تحریم‌های هوانوردی از پرکاربردترین و قدیمی‌ترین تحریم‌های بین‌المللی است. این تحریم‌ها با وجود تنوع و گستره زیاد در مقایسه با سایر انواع تحریم‌های رایج در حوزه هوایی، مؤثرترین قسم تحریم‌های هوانوردی اعمال شده بر یک کشور هدف به شمار می‌آید که در مواردی به انزوا و فلج شدن هوانوردی در آن کشورها انجامیده است. با این حال از جنبه حقوقی کم‌تر از تحریم‌های مسافرتی مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته است. هدف این مقاله توصیف و تبیین این نوع تحریم‌های هوانوردی با روش تحلیلی-توصیفی تحریم‌های هوانوردی در دو ساحت حقوق بین‌الملل عمومی و حقوق بین‌الملل هوایی به منظور تبیین محتوا و ماهیت حقوقی و بیان شرایط مشروع بودن آنها است. اما پیش از آن نویسنده درصدد پاسخ به این پرسش است که چگونه می‌توان تعریف و تبیینی از تحریم‌های هوانوردی بر اساس رویه سازمان ملل متحد و نیز بازیگران سیاسی بین‌المللی اعم از ایالات متحده و اتحادیه اروپا و موازین حقوق بین‌الملل به دست داد؟ البته پوشیده نیست که این قبیل تحریم‌ها، در واقع تحریم‌هایی هستند که به صورت جمعی توسط سازمان ملل متحد یا دیگر سازمان‌های بین‌المللی و همچنین به صورت یکجانبه به وسیله دولت‌ها اتخاذ می‌شوند. نتیجه گیری نهایی مقاله حاکی از ناسازگاری تحریم‌های یکجانبه، تحریم‌ها در عرصه هوانوردی با مفاد معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو است که منزلت قانون اساسی را در جامعه بین‌المللی هوانوردی دارا می‌باشد. زیرا به نقض این سند بین‌المللی می‌انجامد. که به نوبه خود به صراحت ماده (۴) معاهده مذکور «سوء استفاده از هوانوردی کشوری» تلقی می‌گردد.

واژگان کلیدی: حقوق بین‌الملل عمومی، حقوق بین‌الملل هوایی، تحریم‌های هوانوردی، معاهده ۴۴۹۱ شیکاگو، تحریم‌های جمعی و یکجانبه هوانوردی.

۱- دانش‌آموخته دکترا دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی دانشگاه آزاد اسلامی- واحد علوم و تحقیقات @meh.aliyari@gmail.com

بررسی محتوا و ماهیت تحریم‌های هوانوردی^۱ و شرایط مشروعیت اعمال آن‌ها در دو حوزه حقوق بین‌الملل عمومی و حقوق بین‌الملل هوایی^۲ موضوع اصلی مورد مطالعه حاضر است که در آثار مکتوب فارسی کم‌تر می‌توان سراغ آن را یافت. با این که کشور ایران همچون پاره‌ای از کشورها که در برخی برهه‌های تاریخی به آن‌ها تحریم‌های بین‌المللی^۳ زیادی تحمیل شده است یا هم اکنون نیز مشمول آن هستند، پیامدهای منفی زیادی را متحمل شده است که صرف نظر از بخش هوانوردی تجاری سایر جنبه‌های زندگی روزمره و حیات آحاد جوامع آن‌ها را تحت تأثیر آثار مخرب خود قرار داده است. به طوری که اکنون نمی‌توان آثار سوء طولانی مدت تحریم‌های هوانوردی تحمیل شده بر صنعت هوانوردی (تجاری، عمومی و نظامی) برخی کشورها را که موجب عقب ماندگی شدید جوامع امروزین آن‌ها و تضییع حق توسعه آنان شده است و نیز پیامدهای منفی آن‌ها بر اقتصاد جوامع در حال توسعه که ناگزیر با حمل و نقل هوایی عجین گردیده است، انکار نمود. همین طور که باید اذعان کرد که این نوع تحریم‌ها کمبودها و نقائصی را از لحاظ ایمنی و امنیت هوانوردی در کشورهای هدف ایجاد می‌نماید که موجب به مخاطره افتادن جان انسان‌ها و بروز سوانح پروازی و در نتیجه تهدید یا نقض صلح و امنیت بین‌المللی می‌گردد. این موارد در واقع ناسازگاری تحریم‌ها در عرصه هوانوردی را با مفاد معاهده^۴ ۱۹۴۴ شیکاگو نیز که منزلت قانون اساسی جامعه بین‌المللی هوانوردی را دارد به نقض آن سند بین‌المللی می‌انجامد که به نوبه خود به صراحت ماده (۴) معاهده مذکور «سوء استفاده از هوانوردی کشوری» تلقی می‌گردد.^۵ زیرا طبق این ماده، معاهده یادشده دولت‌های متعاقد را از به کارگیری هوانوردی کشوری در مغایرت با اهداف آن بازداشته است و این امر را سوء استفاده از هوانوردی کشوری محسوب نموده است.

از این رو تمامی وجوه برشمرده شده تحریم‌های مورد بحث محتاج مذاقه‌های حقوقی است تا موضع حقوق نسبت به این دست تحریم‌ها و آثاری که بر افراد و جوامع به جای می‌گذارند از منظرهای بین‌المللی و تخصصی روشن

۱- Aviation sanctions.

۲- International Air Law.

در اولین تحریم‌ها در تاریخ سازمان ملل متحد شاهد تحریم‌های هوانوردی شورای امنیت علیه آفریقای جنوبی هستیم. شورای امنیت در قبال اعلام استقلال یک جانبه رودزبای جنوبی که دولت آن رژیم توسط اقلیت سفید پوست اداره می‌گردید، علیه دولت آفریقای جنوبی در سال ۱۹۶۸ طی قطعنامه^{۲۵۳} را تصویب کرد. در بند (۶) قطعنامه یاد شده شورای امنیت تصمیم گرفت تا دولت‌های عضو سازمان ملل متحد از پرواز به آن کشور خودداری کنند. سپس شورا در شق ب «بند (۹) قطعنامه (۱۹۷۰) ۲۷۷ مقرر کرد تا دولت‌های عضو به طور فوری هر گونه حمل و نقل موجود به و از رودزبای جنوبی را متوقف نمایند. بدیهی است که این دستورها که مشمول حمل و نقل هوایی است مصداق منع پروازه می‌باشند. همچنین شورای امنیت در بند (۶) قطعنامه^{۳۳۳} (۱۹۷۳) دولت‌ها را به گذراندن قوانینی در کشورشان فراخواند که شرکت‌های تحت صلاحیت خود را از پوشش بیمه ای این نوع پروازها منع نمایند. این اقدام را می‌توان نوعی تعلیق خدمات مربوط هوایما به حساب آورد.

نک. مهدی علیاری و محسن مجبی، مفهوم سوء استفاده از هوانوردی کشوری، موضوع ماده (۴) کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴)، ۴- مجله حقوقی بین-المللی، شماره ۶۶، بهار-تابستان ۱۴۰۱، صص ۲۸-۷

ماده (۴) معاهده شیکاگو: «دولت‌های متعاقد موافقت می‌نمایند که از هوانوردی کشوری مغایر با اهداف این معاهده استفاده نکنند».

شود و رهنمودهای سازنده آن بتواند در هدایت آن‌ها در مسیر عدالت و حق مثمرتر گردد، همان گونه که در مورد تحریم‌های مسافرتی با در پیش گرفتن رویکرد تحریم‌های هدفمند یا هوشمند حقوق توانست به طور نسبی روند لجام گسیخته تحریم‌های فراگیر و تحریم‌های ناقص حقوق بشری منع مسافرت‌های هوایی را کند و اصلاح کند.

روشن است که این مهم پس از تعمق در مفهوم و ماهیت تحریم‌های هوانوردی و دستیابی به معرفتی تفصیلی در مورد آن‌ها میسر است. به این منظور اسناد بین‌المللی همچون منشور ملل متحد، معاهده هوانوردی کشوری بین‌المللی (معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو)، قطعنامه‌های شورای امنیت و رویه دولت‌ها در تحمیل این نوع تحریم‌ها در این جا مورد توجه قرار گرفته است تا ضمن درک چارچوب مفهومی و ارایه یک طبقه بندی از انواع آن، ماهیت و مبانی حقوقی تحریم‌های هوانوردی را در معاهده‌ها و عرف بین‌المللی تبیین نماید تا دست آخر شرایط مشروع بودن اعمال آن‌ها را از نظر حقوق بین‌الملل و حقوق هوایی تبیین گردد و به این ترتیب باب بحث‌های تفصیلی در مورد هر یک از انواع آن تحریم‌ها گشوده شود.

۱- تبیین تحریم‌های هوانوردی از منظر حقوق بین‌الملل عمومی

تحریم‌های هوانوردی از منظر حقوق بین‌الملل در دو حیطه حقوق بین‌الملل عمومی و حقوق بین‌الملل هوایی قابل تبیین هستند که در حیطه حقوق بین‌الملل این کار در چارچوب‌های حقوق معاهدات و حقوق عرفی صورت می‌پذیرد

۱-۱- چارچوب مفهومی تحریم‌های هوانوردی در معاهدات بین‌المللی

تحریم‌های هوانوردی همچون خود واژه تحریم از تعریف حقوقی در اسناد بین‌المللی برخوردار نیست. از این رو باید با رجوع به مصادیق تحریم و کاربرد آن‌ها به مفهوم آن دست یافت. از آن جا که این مصادیق در حقوق عرفی و اسناد بین‌المللی کاربرد داشته اند، به این ترتیب مفهومی که استدارک می‌شود چارچوبی را به دست می‌دهند که چارچوب مفهومی تحریم‌های هوانوردی را نمایان می‌سازد. اینک به این منظور به معاهدات بین‌المللی مربوط به عنوان اسناد مرتبط همچون منشور ملل متحد و معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو برای دستیابی به چارچوب مفهومی تحریم‌های هوانوردی مراجعه می‌نمایم.

Travel Ban/ به طور کلی در ادبیات مربوط به تحریم‌های رایج در حوزه هوایی، این نوع تحریم‌ها با دو عبارت ۱- بیان شده اند که اولی به «ممنوعیت مسافرت» و دومی به «تحریم‌های Aviation Sanctions و Sanctions» قابل تعبیر می‌باشند. ممنوعیت سفر، با منع سفر افراد خاص به خارج از کشور و اقصیت می‌یابد که از آن هوانوردی» قابل تعبیر می‌ها از گاهی تحت عنوان «تحریم‌های هوشمند» یاد می‌کنند. تحریم‌های هوانوردی نیز شامل ممنوعیت طیفی از فعالیت‌های به کارگیری جمله عملیات پرواز هواپیماها، فعالیت‌های آموزشی، تعمیراتی و بازرگانی هوانوردی و انواع روش‌ها و مسیرهای هوایی در خارج از قلمرو سرزمینی کشور تحریم شده توسط کشور یا شرکت هدف هواپیماها در فرودگاه باشند. تحریم می‌باشند.

See Jeremy Matam Farrall, United Nations Sanctions and the Role of Law, Cambridge University Press, ۲۰۰۹, p. ۱۲۷-۱۲۴.

ها به «حمل و نقل بار و مسافر» توسط هواپیما و سایر وسایل پرنده ارتباطالیه در کنار آن‌ها بخش دیگری از تحریم کند که می‌توان آن را «تحریم‌های حمل و نقل هوایی» نیز نامید. همچنین گونه ای از تحریم‌ها شامل ممنوعیت پیدا می‌هرگونه معامله تجاری کالاها و خدمات هوانوردی با کشور یا شرکتی خاص می‌گردد که «تحریم معاملات اقلام هوانوردی» به شمار می‌آیند. در این مقاله برای جلوگیری از اطاله مطالب تنها به تحریم‌های هوانوردی می‌پردازیم. ماده (۴۱): «شورای امنیت می‌تواند تصمیم بگیرد که برای اجرای تصمیمات آن .

مروری کلی بر مفهوم تحریم‌های هوانوردی و مصادیق آن در اسناد بین‌المللی - تحریم‌های هوانوردی» در معاهدات بین‌المللی، قطعنامه‌های سازمان‌های بین‌المللی، رویه قضایی بین‌المللی و یا در دکترین حقوقی تعریف رسمی ندارند. همچنین در معاهدات هوانوردی شامل معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو (معاهده هوانوردی کشوری بین‌المللی) و اسناد مربوط به آن نیز این عبارت تعریف نشده است. در واقع در معاهدات عامی همچون منشور ملل متحد^۱ و معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو واژگانی به کار رفته است که مفهوم «قطع روابط و ارتباطات هوایی» و «ایجاد محدودیت» برای دولت یا واحد سیاسی، شرکت تجاری و یا حتی فرد یا گروهی از افراد را در قالب اوامری همچون «توقف» فعالیت یک شرکت هواپیمایی، «تعلیق» حق رأی عضو و «منع» پرواز هواپیما افاده می‌کند. قدر مشترک تمامی واژه‌هایی که به این ترتیب در منشور ملل متحد^۲، قطعنامه‌های شورای امنیت و معاهده شیکاگو (معاهده هوانوردی کشوری بین‌المللی)^۳ به کار گرفته شده‌اند، ادامه ندادن به روند گذشته و یا عدم تداوم روال فعلی است که پیش از این به طور مستمر انجام می‌گرفته است زیرا مجاز بوده است. اما اکنون به منظور تضمین اجرای مقاصد خاص (بازدارندگی) یا مجازات انضباطی واحد سیاسی متخلف (تنبیه انضباطی) با محروم کردن واحد متخلف (شرکت هواپیمایی یا دولتی عضو) از مزایایی ویژه که پیش از این از آن بهره‌مند بوده است، تداوم وضع سابق متوقف گردد. دست آخر آن که هر دو وجه معنای واژه باید به تأمین رعایت مقررات و تدابیر اتخاذ شده توسط واحد مورد نظر منجر گردد.

در این میان «تحریم‌های هوانوردی» در قاموس سازمان ملل متحد در قطعنامه‌های شورای امنیت، به مفهوم «ممنوع کردن پرواز به و از کشور هدف» و «منع امکان استفاده کشور تحت تحریم از پرواز در هایی که شورای مذکور در رودزبای باشد، همانند تحریم قلمرو تحت حاکمیت کشور یا کشورها» می‌جنوبی، عراق، لیبی و جمهوری فدرال یوگسلاوی، صربستان و مونته‌نگرو سابق، هائیتی، یونیتا، افغانستان/ طالبان/ القاعده و جمهوری دمکراتیک کنگو اعمال کرد

همچنین یادآوری این نکته مفید است که تحریم‌های هوانوردی، بخشی از نظام‌های تحریمی اعمالی آیند. با این حال شورای امنیت در این موارد حتی تحریم‌هایی را وضع علیه این کشورها به شمار می‌کرد که در آن‌ها عملیات یک شرکت هواپیمایی داخلی هدف بود، به طور مثال در رژیم‌های تحریمی ، (علیه لیبی)^۴، سودان قطعنامه ۱۵۰۴^۵

ماده (۴۱): شورای امنیت می‌تواند تصمیم بگیرد که برای اجرای تصمیمات آن شورا مبادرت به چه اقداماتی لازم است که - متضمن به کارگیری نیروی نظامی نباشد و می‌تواند از اعضای ملل متحد بخواهد که به این قبیل اقدامات مبادرت ورزند. این اقدامات امکان دارد شامل متوقف ساختن تمام یا بخشی از روابط اقتصادی و ارتباطات ریلی، دریایی، هوایی، پستی، تلگرافی، رادیویی و سایر وسایل ارتباطی و قطع روابط سیاسی باشد». تأکید بر واژه‌ها از نویسنده است

۲- Charter of the United Nations (adopted Jun. ۲۶, ۱۹۴۵, entered into force Oct. ۱۵ (۱۹۴۵), ۲۴ UNTS XVI.

۳- Charter of the United Nations (adopted Jun. ۲۶, ۱۹۴۵, entered into force Oct. ۱۵ (۱۹۴۵), ۲۴ UNTS XVI.

۴- UNSC Res. ۱۹۷۳ (۱۹۹۲).

۵- UNSC Res. ۱۵۰۴ (۲۰۰۳).

افغانستان/ طالبان/ القاعده^۱ شرکت‌های داخلی این کشورها هدف تحریم قرار گرفتند. در مواردی که تحریم‌ها توسط شورای امنیت با هدف منع دولت تحریم شده به امکان استفاده از پرواز در قلمرو تحت اختیار آن دولت اعمال شدند، با گسترش حوزه تحریم‌ها، آن‌ها به ممنوع کردن کمک فنی، مشاوره، آموزش، بیمه و پرداخت‌های مربوط به بیمه به کارگیری، ساخت و تعمیر هواپیما در قلمرو تحت کنترل دولت تحریم شده به عنوان بخشی از نظام تحریم‌ها علیه دولت‌های لیبی، جمهوری فدرال یوگسلاوی^۲، جمهوری صربستان و مونتنگرو سابق^۳ و گروه یونیتا^۴ تسری یافته است.

۱-۱-۲- تحلیل واژگانی

برای درک حقوقی عمیق‌تر مفهوم تحریم‌ها در حوزه هوایی شایسته است ابتدا به سراغ واژگان به کار رفته در ماده (۴۱) منشور ملل متحد برویم که شامل تحریم‌های هوانوردی نیز می‌گردد. واژگانی همچون

است که Stop این واژه به مفهوم «توقف» و معادل لغت: «Interruption» الف- واژه می‌تواند به طور موقت یا دائم باشد. این مفهوم شامل تعلیق یا قطع ارتباطات می‌شود؛ این واژه به معنای «فعالیت یا فرآیند بیان ایده و احساس: «Communication» ب- واژه یا انتقال، دادن و تبادل اطلاعات، دانش و مانند آن است». اگر «توقف در تبادلات» را در این «جا شامل حوزه «تبادلات هوایی» بدانیم، در آن صورت با توجه به گستردگی واژه «هوایی» را نیز در بر خواهد گرفت. بنابراین توقف (Aviation) «این واژه بخش «هوانوردی (Air) تبادلات هوایی، توقف در تعاملات متنوعی در زمینه‌های هوایی و هوانوردی در برخواهد در عمل شامل موارد «Air Communication» گرفت. در عین حال اگر چه می‌تواند عبارت و حوزه‌های زیادی باشد، همان گونه که رویه شورای امنیت در این سال‌ها نشانگر آن بوده است، ولی با توجه به هدف و ماهیت آن روشن است که این تدابیر تنها باید برای تحت فشار قرار دادن مخاطب تحریم برای تبعیت از تصمیم شورای امنیت مورد استفاده قرار گیرند.

۱-۱-۳- ماهیت تحریم‌های هوانوردی

از تبیینی که در بالا در مفاد اسناد بین المللی مورد اشاره در خصوص مفهوم تحریم‌ها صورت گرفت، آشکار گردید که این تدابیر عمدتاً ماهیت «ضمانت اجرا» دارند. با این تفاوت که در معاهده شیکاگو تحریم‌ها در مواد (۸۷)° و

۱- UNSC Res. ۱۹۹۹(۱۲۶۲).

۲- UNSC Res. ۱۹۹۲(۷۰۷).

۳- UNSC Res. ۱۹۹۱(۷۲۴).

۴- UNSC Res. ۱۹۹۹(۱۲۲۱).

ماده (۸۷): «هریک از کشورهای عضو معاهده تعهد می‌نمایند که هرگاه شورا رأی دهد به این که یکی از شرکت‌های ۵- هواپیمایی یک کشور عضو معاهده یکی از تصمیمات نهایی شورا را که طبق ماده فوق اتخاذ شده است رعایت ننماید اجازه ندهد که شرکت مزبور از فضای هوایی آن کشور استفاده نماید»

۸۸) از هر دو جنبه ضمانت اجرا (بازدارندگی) و ماهیت «انضباطی» (مجازات اداری) برخوردار می‌باشند، ولی «تدابیر قهری شورای امنیت» به طور کلی و «توقف روابط هوایی» به طور ویژه باید صرفاً ماهیت بازدارندگی^۲ داشته باشند و نمی‌تواند موجب ورود آسیب‌های گسترده به افراد غیر نظامی و بی‌گناه گردند. اما گاه مشاهده می‌شود که شورای امنیت حتی پا را از محدوده نیز فراتر گذارده است. به طوری که تدابیر آن از ایجاد محدودیت تا تحمیل درد و رنج بی‌اندازه طیف تدابیر و مجازات‌های مستفاد از متن ماده (۴۱) دربرمی‌گیرند که به این ترتیب آن را از یک عامل بازدارنده برای تأمین صلح به وسیله مجازات که تهدید کننده صلح می‌باشد، تبدیل می‌کند.

با این حال تحریم‌های حوزه هوایی، فارغ از حیطة و شدت آن، از نظر مبانی حقوقی از مشروعیت حقوقی برخوردار است. اما این پرسش مهم باقی است که اگر تحریم‌های یادشده مرزهای قانونی و اخلاقی را نروردند آیا باید باز هم آن‌ها را مشروع دانست؟ این موضوعی است که در بحث از مشروعیت تحریم‌های هوایی آن را پی خواهیم گرفت.

۴-۱-۱- مبانی حقوقی تحریم‌های هوانوردی

مبانی حقوقی تحریم‌های هوانوردی به طور عمده با جستجو در مفاهیم به کار رفته در اسناد بین‌المللی (معاهدات بین‌المللی) به ویژه در منشور ملل متحد، کنوانسیون شیکاگو و طرح مسئولیت بین‌المللی قابل دستیابی است. در عین حال حقوق عرفی در اشکال مختلف اقدام متقابل دولت‌ها (در مفهوم عام) بیانگر نحوه ای اعمال مبین تحریم‌های هوایی می‌باشد که در حقوق بین‌الملل هوایی به شکل منع پرواز و مانند آن تجلی یافته است.

۴-۱-۱-۱- منشور ملل متحد: تحلیل ماده (۴۱)

تحریم‌های هوایی از جمله تحریم‌هایی هستند که به طور مصداقی به عنوان تدابیر قهری^۳ در فصل هفتم منشور ملل متحد ذکر گردیده اند. در ماده (۴۱) منشور به طور مشخص به «توقف کامل یا جزئی تبادلات هوایی» اشاره گردیده- است. در این ماده پیش بینی شده است که شورای امنیت مجاز است برای اثربخشیدن به تصمیم‌هایی که اتخاذ می- نماید، انجام اقداماتی را که ماهیت غیرنظامی داشته باشند، از دولت‌های عضو خواستار شود. این اقدامات می‌تواند توقف روابط اقتصادی، توقف ارتباطات ریلی، دریایی، هوایی، پستی، تلگرافی، رادیویی و هر شیوه ارتباطی دیگر و نیز روابط سیاسی باشند. با توجه به این که تدابیر اتخاذی برای تضمین اجرایی شدن تصمیم‌هایی است که شورای امنیت در قالب فصل هفتم می‌گیرد، بنابراین باید در راستای ماده (۳۹) برای تأمین صلح یعنی حفظ و اعاده صلح اتخاذ گردند. از آن رو باید پیش از آن، صلح به واسطه اقداماتی توسط دولت یا بازیگر سیاسی تهدید و یا نقض شده باشد و یا

ماده (۸۸): «هر کشور امضا کننده‌ای که تحت مقررات این فصل متخلف شناخته شود، مجمع عمومی حق رأی او را در مجمع . ۱- عمومی و در شورا معلق خواهد ساخت

۲- Preventive.

۳- Enforcement measures.

عمل تجاوز کارانه ای صورت گرفته باشد تا از طریق وارد کردن فشار به کشور یا واحد(بازیگر) سیاسی هدف تحریم‌ها، آن دولت یا بازیگر سیاسی وادار به تجدید نظر در سیاست و یا رفتار خود شود.

بنابراین تدابیر اجرایی شورای امنیت در چهارچوب این ماده، هدف بازدارندگی دارند و از ماهیت اجبار کنندگی برخوردار می‌باشند ولی شامل واکنش‌های قهری نظامی نیستند. در واقع این واکنش‌ها نمی‌توانند ماهیت و آثار اقدامات نظامی داشته باشند که مستلزم به کار گیری نیروهای مسلح هستند.

(۲-۱-۴- معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو: تحلیل مواد(۸۶)، (۸۷) و (۸۸))
به طور کلی شورای ایکنو می‌تواند با استناد به مواد(۸۷) و (۸۸) شرکت‌های هواپیمایی را از فعالیت در قلمرو هوایی دولت‌های متعاقد و دولت‌ها را از حق رأی در جلسات مجمع عمومی و شورا به دلیل ناسازگاری عملیات شرکت‌ها و اقدامات و مقررات دولت‌ها با مقررات معاهده باشد، محروم کند. در واقع مجازات‌های (تحریم‌های) مذکور مجازات‌های شیکاگو و ایکنو می‌اختصاصی بخش هوانوردی هستند. برای توضیح بیش تر باید ابتدا بیان کنیم که در متن معاهده استفاده نشده ولی به الفاظی که بیانگر مفهوم تحریم است (Sanction) شیکاگو واژه تحریم مانند «بستن فضای هوایی کشورها به روی فعالیت شرکت‌های هواپیمایی» و «تعلیق حق رأی دولت متعاقد» اشاره گردیده است.

به کار (penalty) جالب است که بدانیم در عنوان کلی دو ماده(۸۷) و ماده(۸۸) واژه مجازات برده شده است.^۱ یعنی برداشت تدوین کنندگان معاهده شیکاگو نیز نوعی مجازات و تنبیه متخلف از مقررات آن بوده است. با این توصیف شورا اختیار اعمال مجازات را به استناد مواد فوق معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو را در صورتی که از تصمیم‌های آن تبعیت نشود، دارد. نظر به نو ظهور بودن این امر در هوانوردی یکی از نویسندگان در این باره گفته است: «اختیار انجام مجازات در این حوزه یک پدیده کاملاً جدید است که به یک رکن هوانوردی داده شده است که... هیچ کدام از اسناد پیش از جنگ در حوزه هوانوردی، اختیار مجازات(تحریم) را به عنوان شیوه اجرایی «تصمیمات آن نداشت».

روشن است که مجازات شرکت هواپیمایی متخلف از نظر نهایی شورای ایکنو در زمینه عدم رعایت مقررات معاهده شیکاگو یعنی «منع استفاده شرکت هواپیمایی از فضای هوایی دولت عضو معاهده مذکور» که یکی از مهم ترین مصادیق مفهوم وسیع تحریم در هوانوردی کشوری است. اما مجازات دولت متخلف توسط مجمع عمومی یعنی تعلیق رأی، یک تنبیه انضباطی درون سازمانی در مورد یک عضو متخلف ایکنو محسوب می‌گردد که در عموم سازمان‌های بین المللی تخصصی یا سیاسی معمول است. این مجازات به خلاف مجازات موضوع ماده(۸۷) که مجازات خاص بخش هوانوردی کشوری و تحریم به معنای فنی آن تلقی می‌شود، مجازاتی عام به حساب می‌آید.

۱- Penalty.

۲- Shenkman, Jacob, International Civil Aviation Organization, Droz, ۱۹۵۵, p. ۱۶۲. Quoted by Abeyratne, Ruwantissa, The Role of Civil Aviation in Securing Peace, International Journal on World Peace, Vol. ۱۹, No. ۲, June ۲۰۰۲, P. ۷۵.

مشروعیت حقوقی اعمال تحریم‌های هوانوردی -

به طور کلی اعمال تحریم‌های جمعی هوانوردی از نظر حقوق معاهداتی مشروع تلقی شده است ولی مشروط به رعایت موازین عام حقوق بین الملل مندرج در منشور ملل متحد و سایر نرم‌های حقوق بین الملل است. اما اعمال تحریم‌های یکجانبه هوانوردی چندان از پشتیبانی حقوق بین الملل برخوردار نیست.

۱-۱-۵-۱- مفهوم مشروعیت حقوقی

در مفهوم مشروعیت، قانونی بودن نهفته است. به عبارت دیگر مطابق قانون بودن امری، در واقع مشروع بودن آن را افاده می‌کند. پس مشروع بودن، معادل قانونی بودن است، اما قانونی بودن نیز به معنای تبعیت امری از نص، مفاد و مفهوم قانون می‌باشد و حداقل مغایرت با آن را بر نمی‌تابد. بنابراین مشروعیت حقوقی، تطبیق امری با اصول و قواعد است که در قانون، عرف، رویه قضایی، اصول کلی حقوقی و دکترین مورد تأیید قرار گرفته است و به این ترتیب از منظر حقوقی مشروعیت یافته است. زیرا حقوق، چیزی جز آن اصول و قواعد نیست. به این ترتیب مشروعیت حقوقی در حقوق بین الملل در واقع مشروعیت اصول و قواعدی است که اعتبار خود را از معاهدات بین الملل، عرف، رویه قضایی، اصول کلی حقوقی، دکترین و هر آن چه که طبق آن‌ها انجام می‌گیرد، اخذ می‌کند بنابراین در این چارچوب معنایی، تحریم‌ها خواه اقتصادی و خواه هوایی، زمانی از مشروعیت حقوقی برخوردارند که بر پایه یکی از منابع حقوقی پیش گفته وضع شده باشند و در چارچوب‌های مورد قبول حقوق بین الملل شامل اصول انسانی بودن، تفکیک، تناسب و ضرورت اجرا شوند و نتایجی که از آن‌ها به دست می‌آید، مشروعیت آن را به دلیل نقض قواعد و اصول حقوق بین الملل به چالش نکشد. پس در صورتی که اعمال تحریم‌ها از سوی شورای امنیت همان گونه که ذکر شد بر اساس مفاد ماده (۴۱) منشور و با در نظر گرفتن محدودیت‌های شکلی و ماهوی منشور و رعایت اصول و قواعد حقوق بین الملل انجام گیرد، از مشروعیت برخوردار است. در این غیر این صورت سوء استفاده از قواعد و اصول حقوق بین الملل تلقی می‌گردد.

با این وجود برخی سازمان‌های بین المللی نیز برای تضمین رعایت مقررات خود به تحریم‌های علیه دولت‌های عضو مبادرت می‌کنند که پذیرش اولیه آن به هنگام عضویت، بنابر رضایت ضمنی دولت‌ها بوده است، همچون عضویت در نهادها و کارگزاری‌های تخصصی بین المللی همکار و وابسته به سازمان ملل متحد از قبیل هوانوردی کشوری (ایکائو)^۱ و سازمان بین المللی انرژی اتمی^۲

1- Art. (۸۸)، (۸۷) of Chicago Convention.

به موجب بند (۳) ماده (۱۲) اساسنامه آژانس بین المللی انرژی اتمی چنانچه بازرسان در چهارچوب نظام پادمان شوند، باید هر گونه عدم تمکین را به مدیر کل NPT متوجه وجود انحراف در فعالیت‌های هسته ای عضوی از پیمان آژانس گزارش کنند که وی نیز موارد گزارش شده را به شورای حکام ارسال می‌دارد و متعاقب آن اقدام‌های زیر صورت می‌گیرد. مرحله اول- شورای حکام از دولت یا دولت‌های مورد بازرسی درخواست می‌نماید، موارد گزارش شده را با هنجارهای نظام پادمان تطبیق دهند. مرحله دوم- شورای حکام در صورت عدم توجه دولت اخطار شونده، موارد عدم پای بندی را به دولت‌های عضو شورای امنیت و مجمع عمومی ملل متحد گزارش می‌دهد. مرحله سوم- در صورت قصور دولت اخطار شونده در اقدامات اصلاحی

۱-۵-۲- دلایل مشروع بودن تحریم‌های بین‌المللی هوانوردی

حقوق بین‌الملل معاهداتی تحریم‌های جمعی هوانوردی را به طور کلی مشروع تلقی کرده است زیرا آن را مستند به منشور ملل متحد و کنوانسیون شیکاگو می‌داند، ولی اعمال آن را به شروطی متوقف می‌داند که در مباحث بعدی توضیح داده می‌شوند. در عین حال از نظر عده ای حقوق عرفی در محدوده بسیار تنگی اجرای آن‌ها را مجاز می‌دانند.

الف- مشروعیت حقوقی تحریم‌های جمعی هوانوردی از نظر حقوق معاهداتی بی‌تردید با توجه ماده (۴۱) منشور ملل متحد اعمال تحریم‌های جمعی در اجرای ماده (۳۹) آن مشروع می‌باشد و تا حدودی نیز تدابیری که به موجب قطعنامه‌های سازمان ملل متحد اتخاذ و موجب نگرانی می‌شوند، می‌توانند مورد مخالفت دولت هدف قرار گیرند، ولی اعتراض آن دولت نسبت به مشروع بودن آن تدابیر در مواردی، محل بحث حقوقدانان است. زیرا طبق ماده (۲۵) منشور ملل متحد انجام بعضی اقداماتی که در انطباق با قطعنامه‌های شورای امنیت هستند، برای همه دولت‌های عضو سازمان ملل متحد الزامی می‌باشند.^۲

ب- مشروعیت حقوقی تحریم‌های یکجانبه هوانوردی از نظر حقوق عرفی برخی حقوقدانان به طور کلی تحمیل این نوع تحریم‌ها را غیر قانونی می‌دانند.^۳ برخی دیگر انجام این اقدامات یکجانبه توسط پاره ای از دولت‌ها را که خارج از چارچوب سازمان ملل متحد اتخاذ می‌شوند و در قالب محمل‌های حقوقی بیان شده در حقوق بین‌الملل عرفی مانند مقابله به مثل^۴، تلافی^۵ و اقدام متقابل^۶ عملی می‌گردند، به دلایل زیر مشروع می‌دانند

۱) تدابیری که به طور مستقیم به وسیله دولت زیان دیده اتخاذ می‌گردند و تحت عنوان «تلافی» یا مقابله یا اقدام متقابل قابل توصیف می‌باشند، از این تدابیر می‌توان ویژگی «متخلفانه» را زدود؛ و
 ۲) تدابیری که توسط دولت‌های ثالث (دولت‌هایی که به طور مستقیم زیان ندیده اند) اتخاذ می‌شوند که محل مناقشه بیش تری می‌باشند، تنها زمانی که اقدام متخلفانه، «جرم بین‌المللی» یک دولت تلقی شود یا نقض تعهد ارگا امنس(عام

تأکید بر این عبارت از نویسنده است -۱

۲- Art. (۲۵): "The Members of the United Nations agree to accept and carry out the decisions of the Security Council in accordance with the present Charter".

۳- . Mohamad, Rahmat, Unilateral Sanctions in International Law: A quest for legality, In: Economic Sanctions under international Law: Unilateralism, Multilateralism, Legacy and Consequences, Ali, Z., Marossi and M.R. Basset, AALCO, ۲۰۱۵, P.۸۰-۷۲, ۷۹-۷۱. Also, Marossi, Ali Z. and Marisa R. Bassett, Economic Sanctions Under International Law, Asser Press, ۲۰۱۵, P. xv.

۴- Retorsion.

۵- . Reprisal.

۶- Countermeasure.

و همگانی) باشد، این تدابیر می‌تواند تحت عنوان برخی انواع تدابیر اقتصادی یک جانبه توسط حتی دولت‌های ثالث اتخاذ گردند، زیرا جامعه بین المللی به عنوان یک کل، دخالت در آن را به منظور مراقبت از این مهم ترین هنجار منفعت حقوقی دارد. تدابیری که دولت‌ها می‌توانند در این مورد انجام دهند شامل تدبیری ذاتاً قانونی از قبیل ممنوعیت صادرات و واردات و قدغن کردن پرواز است ولی شامل اقدام ذاتاً غیر قانونی مانند توقیف یا مصادره اموال نمی‌باشد، زیرا گاه زیاده روی‌های نامشروعی توسط دولت‌های تحمیل کننده تحریم رخ می‌دهند.

در عین حال از منظر دیگر مشاهده می‌شود که امروزه مؤثرترین تحریم‌ها، تحریم‌های اقتصادی محسوب می‌گردند. از این رو به دفعات از سوی شورای امنیت در کنار تحریم‌های نظامی، در برخورد‌های مسلحانه برای وادار کردن دولتی خاص به پیروی از هنجارهای بین المللی بین المللی و یا ارزش‌های مورد نظر و تسلیم مقامات سیاسی دولت‌ها به کار گرفته شده اند. از آن جا که در یک تعریف گسترده «تحریم‌های اقتصادی» حتی شامل تحریم‌های حوزه هوایی از جمله تحریم‌های هوانوردی نیز می‌شود زیرا حمل و نقل یکی از شئون تجارت و تجارت بخشی از فعالیت‌ها و ساختار کلان اقتصاد یک کشور است، از این رو در مورد مشروعیت آن‌ها می‌توان گفت که تحریم‌های شورای امنیت از دیدگاه حقوق بین الملل مشروع تلقی شده است. به این منظور تحریم‌های اقتصادی به عنوان ابزاری در جهت تضمین اجرای قواعد بین المللی و نیز حفظ و اعاده صلح و امنیت بین المللی اعمال می‌شوند.

با این حال اعمال مشروع تحریم‌های اقتصادی البته منوط به رعایت قواعد بین المللی است و تابعان حقوق بین الملل شامل شورای امنیت سازمان ملل متحد باید در اعمال تحریم‌های اقتصادی، برخی محدودیت‌ها را که به هنگام اجرای تحریم‌ها در چارچوب فصل هفتم منشور، شورای امنیت موظف به رعایت آن‌ها است. این محدودیت‌ها شامل اصول حقوق بین الملل عام، قواعد آمره، مقررات خاص منشور(اصول و اهداف آن)، قواعد حقوق بشری(ناظر بر حقوق فردی و حقوق جمعی) و اصول حقوق بشر دوستانه(انسانی بودن، ضرورت، تفکیک و تناسب) می‌باشند.

بنابراین تحریم‌ها به طور کلی و تحریم‌های هوانوردی به طور خاص، مبنای حقوقی و نیز مشروعیت خود را از حقوق بین الملل موضوعه کسب می‌کنند. علاوه بر آن باید عملکرد سازمان‌های بین المللی منطقه ای و خاص را در اعمال تحریم‌ها در نظر داشت که حاکی از وجود رویه مستمری در این زمینه پس از تأسیس سازمان ملل متحد است و مبنای عرفی عملکرد یکنواخت در سطح بین المللی به شمار می‌آید. با این اوصاف حقوق بین الملل عرفی در قالب عملکرد سازمان ملل متحد و سازمان‌های منطقه ای بیانگر به ترتیب وجود عرف خاص یا عرف عام در چارچوب یکی از انواع تحریم‌های هوایی برشمرده شده پیشین می‌باشد. به طوری که در قطعنامه‌های متعدد شورای امنیت اشکال متنوع تحریم‌های هوانوردی و مسافرتی را مشاهده کرده ایم. همان گونه که گروه ۷، اتحادیه اروپا، اتحادیه عرب، اتحادیه

۱- Nakatani, Kazuhiro, Sanctions related to International Air Transport and International Law, Korean Association of Air and Space Law, Vol. ۱۹۹۶, ۸, pp. ۱۰۲-۱۰۱.

افریقا و سازمان کشورهای قاره آمریکا حکم به منع پرواز هواپیماها و ممانعت از نشست و برخاست هواپیماها و تحریم‌های مسافرتی افراد و گروه‌ها که برخی موارد داده اند

۱-۶-۱- انواع تحریم‌های هوانوردی

برخی معتقدند با مذاقه در نظام‌های تحریم شورای امنیت، این نوع تحریم‌ها به دو دسته قابل تقسیم می‌باشند: ۱. تحریم‌های هوانوردی اصلی؛ و ۲. تحریم‌های هوانوردی تکمیلی. در توضیح آن افزوده اند که تحریم‌های اصیل هوانوردی مشتمل بر تحدید ترافیک هوایی بین المللی و تحریم‌های تکمیلی در واقع ابزار حمایتی سایر تحریم‌های وضع شده می‌باشند^۱

۱-۶-۱-۱- تحریم‌های اصلی هوانوردی^۲

در اغلب متون حقوقی مربوط به این حوزه، تحریم‌های مربوط به ترافیک هوایی موسوم به تحریم‌های هوانوردی - به عنوان اصیل ترین نوع تحریم‌ها در حوزه هوایی شناخته شده اند که هدف آن‌ها فلج کردن صنعت حمل و نقل هوایی کشور هدف بوده است^۳. به این منظور امکان دارد دولت‌ها همه مسیرهای هوایی را که به کشور هدف منتهی می‌شود، مسدود نمایند یا شرکت هواپیمایی متعلق به یک کشور هدف یا تحت اداره آن را تحت پیگرد قانونی قرار دهند^۴

تحریم‌های هوانوردی در قالب الگوهای «تحریم قلمرو هوایی یک کشور به صورت جزئی و کلی و موقت و طولانی مدت به روی کلیه پروازها با یا بدون تعیین مناطق امن یا پرواز ممنوع»^۵ یا «اعلام مناطق بدون پوشش بیمه ای»^۶ و «منع پرواز به و از مبدا کشور هدف با عدم صدور مجوز پرواز به هواپیماهای دولت هدف از مبدأ آن کشور و منع

۱- Kang, M, pp. ۴۰۶-۴۰۵

۲- Genuine aviation sanctions.

۳- . Gordon, Joy, Smart Sanctions Revisited, Ethics & International Affairs, Vol. ۲۵, No. ۱۵, ۲۰۱۱, p. ۳۱۷; David Courtright & George A. Lopez, Reforming Sanctions, In: David M. Malone, The UN Security Council: From the Cold War to the ۲۱st Century, (ed.), Lynne Rienner Publishers, ۲۰۰۴, p. ۱۶۷ and p. ۱۷۰; Bonn-Berlin Process, "Design and Implementation of Arms Embargoes and Travel and Aviation Related Sanctions" (۲۰۰۱) (۷۰).

۴- Kang, M., p. ۴۰۶.

۵- . No-Fly Zone.

البته به نظر می‌رسد که «ایجاد منطقه پرواز ممنوع» نمی‌تواند در شمار تحریم‌های هوانوردی قرار بگیرد. از لحاظ هدف و روش اجرا با «منع پرواز» متفاوت است.

See Stefan Kaiser A., No-Fly Zones Established by the United Nations Security Council, Zeitschrift für Luft-und Weltraumrecht Vol. ۲۰۱۱, ۶۰, p. ۴۰۹.

۶- . No-Insurance.

منطقه پرواز ممنوع و منطقه عاری از پوشش بیمه ای به جهت نتیجه یعنی توقف یا ممنوعیت پروازها با سایر تحریم‌های هوانوردی یکسان هستند، اما در شمار تحریم‌های اصلی و تکمیلی یا حمایتی محسوب نمی‌شوند. زیرا اولی گاه مستلزم به کارگیری نیروی نظامی است و دومی به دلیل تحریم‌های مالی به وقوع می‌پیوندد.

صدور مجوز پرواز هواپیماهای ثبت شده سایر دولت‌ها به مقصد کشور هدف»^۱، «قطع یا توقف روابط حمل و نقل هوایی دولت‌ها با دولت هدف» با متوقف نمودن پروازها از یکجانبه یا دو جانبه و نیز قطع همکاری‌های هوانوردی بین نهادهای ملی و شرکت‌های فعال کشورها در حوزه هوانوردی رخ می‌دهد.

تحریم دولت‌های عضو ایکائو و شرکت‌های هواپیمایی کشورهای متبوع آن‌ها نیز با عدم صدور مجوز فعالیت به شرکت هواپیمایی ثبت شده در سرزمین دولت خاطی در قلمرو دولت‌های متعاقد محقق می‌شود. این مورد اخیر با منع صدور مجوز پرواز به و از قلمرو کشورهای متعاقد میسر می‌گردد. همچنین مشاهده شده است که شورای امنیت اغلب برای حداکثر نمودن اثربخشی تحریم‌های خویش تدابیر اضافی را همچون جلوگیری از دستیابی دولت هدف به راه‌های تأمین هواپیما، قطعات اصلی، خدمات نگهداری، آموزش و مشاوره، بیمه و غیره تا اقدام به زمین گیر کردن تمامی هواپیماهای آن دولت اتخاذ نموده است که نتیجه آن انزوای کشورهای لیبی، یوگسلاوی سابق، سودان، آنگولا و افغانستان از لحاظ هوانوردی با این دست تحریم‌های اصلی هوانوردی طی دهه ۹۰ میلادی بوده است.^۲

۲-۱-۶-۱-۲- تحریم‌های تکمیلی^۳

تحریم‌های تکمیلی هوانوردی در واقع ابزارهایی هستند که تنها برای تحقق اهداف اولیه دیگر همچون امبارگوهای تجاری عمومی، امبارگوهای نظامی یا امبارگوهای کالاهای هدف به کار گرفته می‌شوند. این دسته از تحریم‌ها به این دلیل جزو تحریم‌های هوانوردی طبقه بندی می‌گردند که ویژگی عملیاتی آن‌ها، تحریم‌ها را مشمول حوزه هوانوردی می‌کند.^۴ از این رو به طور مثال دولت‌های تحریم کننده می‌توانند از حمل بار خارجی بر فراز سرزمین‌های خود در صورتی که معتقد باشند که چنین باری ممکن است مشتمل بر کالاهای ممنوعه همچون مواد غنی شده هسته ای باشند، ممانعت به عمل آورند.^۵ از این رو گاه این نوع تحریم‌ها به عنوان تحریم‌های حمل و نقلی هم شناخته شده اند.^۶ البته تحریم‌های تکمیلی هوانوردی که در طول این سال‌ها به طور مداوم مورد استفاده بوده اند، به تدریج روند تبدیل «تحریم‌های کور یا بی هدف»^۷ به «تحریم‌های هوشمند»^۸ را در پیش گرفته اند و اهداف اولیه آن‌ها نیز دچار تحول شده است، به طوری که به عنوان ابزاری در خدمت اعمال تحریم‌های عمومی تجاری قرار گرفته اند.^۹

تفاوت آن با تحریم قلمرو هوایی یک کشور آن است که فضای آن کشور به دلایل ایمنی، امنیتی یا سیاسی به طور کلی بسته - اعلام نمی‌شود، بلکه از سوی برخی دولت‌ها خود خواسته هیچ پروازی به قلمرو هوایی آن کشور صورت نمی‌گیرد و امکان دارد در مرحله بعد از پذیرش پرواز ورودی از آن کشور نیز خودداری شود.

۲- Kang, Myongil, Refining Aviation Sanctions from an Air Law Perspective, Air and Space Law, Vol. ۴۰, No. ۶., p. ۴۰۶.

۳- Supplementary aviation sanctions.

۴- Ibid.

۵- UNSC Res. ۱۷۱۸(Oct. ۱۴, ۲۰۰۶) regarding North Korea, ۱۸۰۳(Mar. ۳, ۲۰۰۸) regarding Iran, ۱۹۷۰(Feb. ۲۶, ۲۰۱۱) regarding Libya.

۶- Farrall, J., cf., p. ۱۲۴.

۷- Blunt Sanctions.

۸- Smart Sanctions.

۹- Smart Sanctions.

محمل‌های حقوقی اعمال تحریم‌های یکجانبه هوانوردی در حقوق بین‌الملل عرفی -
 واژه‌ها و مفاهیمی که متضمن مفهوم تحریم‌ها در بطن خود می‌باشند و عمدتاً متضمن دکترین «خود
 یاری»^۱ در حقوق بین‌الملل عرفی هستند، عبارت می‌باشند از: مقابله به مثل، تلافی، اقدام متقابل.
 اینک با مروری بر این واژه‌ها و بررسی مفاهیم آن‌ها در پرتو مفهوم کلی و گسترده تحریم‌ها، تحلیل
 حقوقی آن‌ها را از این پس در چارچوب حقوق هوایی پی می‌گیریم
 ۱-۲-۱- مقابله به مثل

مفهوم «مقابله به مثل» بخشی از واکنش‌های دولت‌ها را در قبال یکدیگر تبیین و توجیه می‌کند. «مقابله
 به مثل»، اقدامی واکنشی از جنس غیر دوستانه آن است که در عین حال عملی تلقی می‌شود که از
 نظر حقوق بین‌الملل فی نفسه قانونی می‌باشد که علیه یک اقدام متخلفانه بین‌المللی یا یک عمل غیر
 دوستانه انجام می‌گیرد.^۲ البته مقابله به مثل عملی قانونی محسوب می‌شود و با چالش مشروعیت مواجه
 نمی‌باشد، اگر چه اعمال اصل حُسن نیت در مورد این تدابیر صلاح‌دید دولت‌ها صورت می‌گیرد و به
 اعتقاد حقوقدانان اعمال آن ضرورت دارد.^۳ همان گونه که در قضیه انهدام هواپیمای پرواز ۰۰۷ شرکت
 هواپیمایی کره توسط اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی در سال ۱۹۸۳، برخی دولت‌های غربی در
 واکنش به آن فرود هواپیماهای شرکت ایرفلوت (شرکت دولتی شوروی) را از دو هفته تا شصت روز
 معلق کردند زیرا آن اقدام را همراه با سوء نیت دولت مذکور را تشخیص دادند. این اقدام از سوی این
 دولت‌ها در قالب الگوی «ممنوعیت انجام پروازها»^۴ و به عنوان مقابله به مثل صورت گرفت.^۵
 ۱-۲-۲- تلافی

تلافی، اقدامی است که به خودی خود غیر قانونی می‌باشد اما غیر قانونی بودن آن در برخی شرایط
 خاص نادیده گرفته می‌شود زیرا آن اقدام به عنوان تدبیر واکنشی علیه اقدام متخلفانه بین‌المللی انجام
 می‌گیرد.^۶ به طور مثال ممنوع کردن صادرات و واردات تحت عنوان «تلافی» طبقه بندی شده است،
 البته زمانی که یک موافقت نامه تجاری مانند «گات»^۷ یا یک موافقت نامه دو جانبه «دوستی، تجارت و
 نوابری»^۸ معتبر بین دولت تحمیل کننده تحریم و دولت

۱- Self-help.

۲- . Giegerich, Thomas, Retorsion, In: Rudiger Wolfram (under the direction), Oxford University Press, Max Planck

۳- . Nakatani, K.cf., p. ۹۸

۴- Interdiction of flights.

۵- .Cheng,Bin, The Destruction of KAL Flight KE ۰۰۷ and Article (۳)bis. of the Chicago Convention, in: J.W. Storm van; s. Gravensande and A.van der Veen Vonk (eds.), Air Worthy, Liber Amircorum honouring Professor I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, Kluwer Law and Taxation Publishers, ۱۹۸۵, p. ۵۵.

۶- Ruffert, Matthias, Reprisal, In: Rudiger Wolfram (under the direction), Oxford University Press, Max Planck Encyclopaedia of International Law (under auspices of the), Volume ۸, ۲۰۱۲, p. ۹۲۷.

۷- . General Agreement of Tariff and Trade (GATT).

۸- . Friendship, commerce and navigation (FCN)Treaty

هدف در بین باشد. اما هنگامی که چنین روابط موافقت نامه ای بین دو دولت وجود ندارد، این پاسخها تحت عنوان «مقابل به مثل» دسته بندی شده اند.

امروزه تردیدی نیست که در حقوق بین الملل مدرن «تلافی مسلحانه و نظامی» به طور کامل ممنوع می باشد مگر در زمان جنگ یا دفاع مشروع^۱. از این رو تنها «تلافی غیر نظامی» اجازه داده شده است^۲. در هوانوردی تعلیق یا لغو موافقت نامه خدمات هوایی دو جانبه که می تواند به دلیل نقض موافقت نامه خدمات هوایی که مشروعیت آن طبق ماده (۶۰) معاهده وین در باره حقوق معاهدات^۳ یا علیه اعمال متخلفانه (به جز مورد اخیر) به عنوان تلافی غیر نظامی یا اقدام متقابل صورت گیرد، مصادیق تلافی باشند.

به طور مثال می توان اقدام ایالات متحده را به هنگام تجاوز اتحاد شوروی سابق در اواخر سال ۱۹۷۹ به افغانستان ذکر کرد که در واکنش به آن اقدام، تعداد پروازهای ایرفلوت (شرکت دولتی اتحاد شوروی سابق) را به مبدأ و مقصد دو کشور را کاهش داد^۴. این اقدام ایالات متحده در واقع ممانعت از انجام پرواز بود. ایالات متحده همچنین به دلیل این که این کشور با حکومت نظامی لهستان همکاری می کند، مانع انجام پروازهای ایرفلوت بین امریکا و اتحاد شوروی سابق گردید^۵.

۳-۲-۱- اقدامات متقابل

مفهوم «اقدامات متقابل» در حقوق بین الملل برحسب اتفاق اول بار در رأی داوری قضیه مربوط به موافقت نامه خدمات هوایی بین ایالات متحده امریکا و فرانسه در سال ۱۹۷۸ به کار رفت. سپس کمیسیون حقوق بین الملل در ماده (۳۰) پیش نویس مواد مسئولیت بین المللی آن را به عنوان یکی از شرایطی که رافع وصف متخلفانه بودن عمل، این چنین تعریف کرد: «عمل متخلفانه معارض با تعهد یک دولت نسبت به دولت دیگر منع نشده است، اگر آن اقدام در حقوق بین الملل، تدبیری قانونی «علیه دولتی دیگر متعاقب عمل متخلفانه بین المللی یک دولت دیگر باشد

مشهورترین نمونه اقدام متقابل ایالات متحده به رفتار فرانسه بود که دولت ایالات متحده پروازهای سه باردر هفته شرکت هواپیمایی فرانسه (ایرفرانس) را به لس آنجلس در واکنش به ممنوعیت تنها تغییر نوع هواپیما بدون تغییر شماره پروازدر پرواز لندن به پاریس که از نظر تجاری شرط کم تر دشواری بود، تعلیق کرد. همچنین می توان به واکنش در ماه نوامبر سال ۱۹۸۱ سه دولت فرانسه، آلمان غربی و انگلستان در نوامبر سال ۱۹۸۱ بر اساس بیانیه بن

۱- Ruffert, M., cf., p. ۹۲۸.

۲- Nakatani, K., cf., p. ۹۹.

از آن جا که موافقت نامه های خدمات هوایی دو جانبه هستند از این رو بند (۱) ماده (۶۰) مقرر کرده است: «نقض ۳- ماهوی موافقت نامه دو جانبه به وسیله یکی از طرفها، طرف دیگر را مجاز می دارد که به آن نقض به عنوان دلیلی برای پایان دادن اعتبار موافقت نامه یا تعلیق اجرای کلی یا جزئی استناد کند». نقض مادی در بند (۳) این چنین توصیف شده است: «از نظر این معاهده نقض ماهوی موافقت نامه ایجاد می شود با: الف) سرپیچی از موافقت نامه به صورتی که معاهده حاضر آن را مجاز نداند؛ یا ب) نقض مقرراتی که برای تحقق موضوع و هدف موافقت نامه ضرورت داشته باشد».

۴- Davidson, G.E., United States' use of Economic Sanctions, Treaty Bending, and Treaty Breaking in International Aviation, Journal of Air and Commerce, Vol. ۵۹, ۱۹۹۳, p. ۲۹۷.

۵- Davidson, G.E., op.cit., supra note ۴۰ at ۶, p. ۲۹۹.

۱۹۷۸ گروه هفت اشاره کرد. این دولت‌ها پس از وقوع حادثه هواپیماربابی در مورد هواپیمای شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان به مقصد افغانستان که در سال ۱۹۸۱ روی داده بود تصمیم گرفتند تا به دلیل عدم اقدام مناسب دولت افغانستان در این مورد موافقت نامه‌های خدمات هوایی خود را با دولت افغانستان نامعتبر اعلام کنند و وضعیت جدیدی را از نوامبر ۱۹۸۲ به اجرا گذارند و از پروازهای شرکت هواپیمایی آریانا افغان به قلمرو کشورهای خود ممانعت به عمل آورند^۱

۲- مروری بر تحریم‌های هوانوردی در چارچوب حقوق بین‌الملل هوایی

تحریم‌های هوایی در چارچوب حقوق بین‌الملل هوایی با وجود پیش‌بینی در کنوانسیون شیکاگو مصداق عملی نیافته است و ایکائو از اجرای آن‌ها در این چارچوب استقبال نکرده است. از این رو حقوق عرفی محدود در قالب بیانیۀ بن‌تمایلی نشان داده است. از این رو بروز این گونه از تحریم‌ها در فضای بین‌الملل با اشکال بسیار متنوع آن در قالب رفتارهای یکجانبه‌گرایانۀ دولت مشاهده می‌شود

۱-۲- مرور کلی بر تحریم‌های هوانوردی

از آن جا که روابط حاکم بر تحریم‌کننده و تحریم‌شونده از انواع روابط اجتماعی مرتبط به هوانوردی است، بی‌تردید تحریم‌های هوانوردی تحت شمول حقوق هوایی قرار می‌گیرد. گذشته از آن تحریم‌های هوانوردی از یک سو باعث تعامل میان دو سند بین‌المللی منشور ملل متحد و معاهده شیکاگو گردیده است که اولین سند شورای امنیت را قادر می‌سازد که مانع ارتباطات هوایی شود و دومین سند سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری را وادار به ارائه کمک به سازمان ملل متحد در امور هوایی می‌کند که دغدغه امنیت در سطح جهان است^۲

از سوی دیگر می‌دانیم که در مواردی همکاری بین دو سازمان ملل متحد و ایکائو برای اعمال تحریم‌های هوانوردی الزامی است. از این رو ضروری است تا رابطه حقوق هوایی و منشور ملل متحد و ارتباط میان ایکائو و ملل متحد از منظر حقوق هوایی مورد بررسی قرار گیرد^۳. در توضیح آن باید افزود که معاهده شیکاگو که سند مؤسس سازمان بین

۱- Chamberlain, Kevin, Collective Suspension of Air Services with States which Harbour Hijacking, *International and Comparative Law Quarterly*, Vol. ۳۲, ۱۹۸۳, pp. ۶۲۸-۶۲۷.

۲- Kang, M.cf., p. ۳۹۷.

۳- Kang, M.cf., p. ۳۹۷. از طرف دیگر از آن جا که اعمال تحریم‌های هوانوردی به ناچار بر نظام امنیت جمعی. مبتنی بر منشور ملل متحد پیامدهای مستقیمی دارد، از دیدگاه حقوق بین‌الملل عام نیز همان گونه که بیان شد، مورد توجه می‌باشند. در این مورد به مقاله زیر مراجعه شود. نک. اعمال تحریم‌های هوانوردی تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی، مهدی علیاری، محسن محبی و محمد جعفر قنبری جهرمی، فصلنامه تحقیقات حقوقی، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۹۹، پاییز ۱۴۰۱، صص. ۶۷-۹۲.

البته ناگفته نماند که این مطالعه منحصر به حیطة نظام امنیت جمعی صرف نظر از ایرادات حقوقی که بر اساس منشور متوجه آن‌ها است و گاه بر استناد به معاهده شیکاگو مورد اعتراض دولت‌ها واقع شده است، نباید شناخت ما از ماهیت تحریم‌های هوانوردی و در نتیجه تحریم‌های حوزه هوایی را محدود به تنها این گستره نماید.

المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) است در ماده (۶۴)^۱ به ایکائو اجازه داد که به ترتیباتی^۲ با یک سازمان فراگیر یعنی سازمان ملل متحد که هنوز آن زمان متولد نشده بود در ارتباط با موضوعات هوایی که به طور مستقیم بر امنیت جهانی اثرگذار هستند، وارد شود.

همچنین ماده (۵۷) منشور ملل متحد شورای اقتصادی و اجتماعی را مجاز کرد که به ترتیباتی با کارگزاری های تخصصی که پاسخگوی بخش های مربوط هستند، ببینند.^۳ از این رو دو سازمان به طور رسمی در سال ۱۹۴۷ قراردادی را به امضاء رساندند^۴ و بر اساس ماده (۷) آن ایکائو خود را به عنوان یک سازمان تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد متعهد به یاری سازمان ملل متحد در انجام تصمیم های شورای امنیت برای حفظ صلح و امنیت بین المللی از جمله اجرای تحریم های حوزه هوایی اتخاذ می کند، نمود.

به علاوه اهداف مندرج در ماده (۴۴) معاهده شیکاگو اقتضاء دارند که ایکائو به اتخاذ تدابیری در درون خود مبادرت کند تا آیمنی، امنیت، کارآمدی و اقتصادی بودن و پیشرفت منظم و مستمر هوانوردی بین المللی کشوری را تأمین و تضمین نماید. حل این پارادوکس نیز برعهده ایکائو گذاشته است تا دولت های عضو را طبق معاهده در کنار ایجاد تعهد از حقوقی متوازن با آن تعهدات که سزاوار آن هستند، برخوردار نماید.

بدیهی است که اعمال تحریم ها چه از سوی سازمان ملل متحد در قالب نظام امنیت جمعی و چه از سوی دولت ها علیه یکدیگر آن توازن را برهم می زند و ایکائو را با چالشی جدی از لحاظ نظری و عملی روبرو می سازد. دولت ها نیز به هنگام مواجهه با تصمیم شورای امنیت به تحریم دولت عضو سازمان ملل متحد به طور مثال دستور به منع پرواز با این پرسش مهم مواجه می شوند که آیا اجرای تصمیم شورای امنیت در مورد یک دولت طرف معاهده شیکاگو، با متن و روح آن معاهده متضاد نیست که هدف آن ارتقاء صلح جهانی با پیشرفت هر چه بیش تر هوانوردی کشوری بین المللی در جهان است؟ زیرا تحریم های هوانوردی به طرد دولت های هدف از شبکه بین المللی هوانوردی به خلاف درون مایه اصلی فلسفه عضویت جهانی دولت ها در ایکائو منجر می گردد. بنابراین گاه رابطه ایکائو و سازمان ملل متحد نیز که از تفاوت دیدگاه های آن ها در تعقیب اهداف خود ناشی می شود، نامتعادل می گردد.

وجه دیگری که می توان به نحوی موضوع تحریم ها را در چارچوب حقوق هوایی به واسطه طرح آن در متن معاهده شیکاگو مورد مطالعه قرار داد، اقدامی است که به عنوان مجازات شرکت هواپیمایی

۱- Art. (۶۴) Chicago Convention: "The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by nations of the world to preserve peace."

۲- Art. (۶۴) Chicago Convention: "The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by nations of the world to preserve peace."

۳- Art. (۵۷) UN Charter: "۱. The various specialized agencies, established by inter-governmental agreement and having wide international responsibilities, as defined in their basic instruments, in economic, social, cultural, educational, heartland related fields, shall be brought into relationship with the United Nations in accordance with the provisions of Article ۲.۶۳. Such agencies thus brought into relationship with the United Nations are hereinafter referred to as specialized agencies."

۴- Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization (adopted Sept. ۱۹۴۶, ۳۰, entered into force May ۸(۱۳, ۱۹۴۷ UNTS ۳۱۰.

کشورها به روی فعالیت شرکت‌های هواپیمایی توسط دولت‌های متعاقد» طبق ماده (۸۷) معاهده و نیز با مجازات» تعلیق حق رأی دولت متعاقد» طبق ماده (۸۸) دست کم در برخی دیدگاه‌ها^۱ مطابقت دارد. از این رو به نظر می‌رسد تحلیل مواد (۸۶)، (۸۷) و (۸۸) به منظور درک پدیده تحریم در قلمرو هوانوردی کشوری ضروری باشد.

۲-۲- تحلیل تحریم‌های هوایی موضوع معاهده شیکاگو: مواد (۸۶) و (۸۷) معاهده

از فحواى ماده (۸۶) می‌توان دریافت که شورای ایکنو مجاز است که در مورد رعایت و عدم رعایت مقررات^۲ معاهده شیکاگو توسط شرکت‌های بین‌المللی هواپیمایی تصمیم‌گیری نماید.^۳ در این ماده معاهده اشعار می‌دارد که: «جز در مواردی که شورا تصمیم دیگری گرفته باشد، هر تصمیمی راجع به این که آیا یک شرکت هواپیمایی بین‌المللی طبق مقررات این معاهده عمل می‌نماید یا نه اتخاذ کند، آن تصمیم به قوت خود باقی خواهد ماند، مگر این که آن تصمیم در موقع بازبینی مورد تجدید نظر قرار گیرد. در سایر موارد هرگاه از تصمیم شورا درخواست تجدیدنظر گردد آن تصمیم تا زمان تعیین تکلیف، معلق خواهند بود»^۴

به این ترتیب انطباق عملکرد شرکت‌های هواپیمایی که در عرصه بین‌المللی – و نه در عرصه داخلی- فعالیت می‌کنند با مقررات معاهده بر عهده شورای ایکنو می‌باشد. بدیهی است شورا این تطبیق را باید بر اساس وظایف و اختیارات مذکور در معاهده و متن و روح مواد آن هماهنگ با اهداف و اصول معاهده و تأسیس ایکنو انجام دهد. با فرض این که تصمیم قطعی شورا با مفاد معاهده شیکاگو مطابقت دارد در آن صورت آن تصمیم‌ها در اجرای مقررات معاهده تلقی خواهد گردید.

بنابراین هر اقدام مغایر با تصمیم قطعی شورا که به معنای عدم انطباق عملکرد یک شرکت هواپیمایی کشوری با معاهده یادشده می‌باشد، آن شرکت را با مجازات پیش‌بینی شده در ماده (۸۷) مواجه خواهد نمود. زیرا ماده (۸۷) بیان می‌کند: «هر یک از دولت‌های عضو معاهده متعهد می‌گردند که هرگاه شورا اظهار نظر کند که یکی از شرکت‌های هواپیمایی [متبوع] یک دولت عضو معاهده از تصمیم نهایی شورا که طبق ماده قبلی [ماده (۸۶)] اتخاذ گردیده، است «تبعیت نمی‌کند، اجازه استفاده از قلمرو هوایی آن کشور را به آن شرکت ندهد»^۵ در این ماده که باید آن را در ارتباط ماده (۸۷) مورد توجه قرار داد، چند نکته حائز اهمیت وجود دارد که ذکر می‌شوند

۱. عدم تبعیت از تصمیم نهایی (قطعی) شورا مستوجب تحمیل مجازات (تحریم) است؛

۱- Gowlland-Debass, Vera et al., National Implementation of United Nations Sanctions: A Comparative Study, Brill Academic Publishers ۲۰۰۴, P.۵.

۲- Non-conformity.

۳- Non-conformity by Airline

۴- Art. (۸۶) of Chicago Convention: "Unless the council decides otherwise, any decision by the council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding".

۵- Art. (۸۷) of Chicago Convention: "Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article".

۲. عدم انطباق عملکرد شرکت هواپیمایی با مقررات معاهده طبق تصمیم یا نظر نهایی شورا می تواند دلیل اتخاذ تصمیم قطعی شورا باشد. زیرا رأی قطعی شورا در این زمینه باید طبق ماده قبل یعنی ماده (۸۶) اتخاذ گردد که اشاره به اختیار شورا در مورد بررسی انطباق رفتار شرکت هواپیمایی با مقررات معاهده می کند؛
۳. تصمیم یا نظر (رأی) شورا باید قطعی یا نهایی^۱ باشد؛
۴. مرجع اتخاذ تصمیم شورا یعنی رکن اجرایی ایکائو می باشد؛ و
۵. مجازات عدم تبعیت از تصمیم یا نظر قطعی شورا با یکی از انواع تحریم های هوانوردی که به نظر متناسب می رسد، یعنی منع بهره برداری از قلمرو هوایی کشورهای عضو می باشد که با اعلام شورا به دولت ها به بستن مسیر پروازی شرکت هواپیمایی متخلف - و نه دولت عضو متخلف - اجرایی می شود.
- ۲-۳. مجازات عدم انطباق یا عدم تبعیت: تحلیل ماده (۸۸) معاهده شیکاگو
 ماده (۸۸) اشعار می دارد که: «مجمع عمومی حق رأی دولت متعهد را هر گاه تشخیص دهد که تحت مقررات این فصل [هجدهم: اختلافات و تخلفات] متخلف است، در مجمع و شورا تعلیق خواهد کرد».^۳ در مورد این ماده نیز موارد ذیل قابل ذکر است
۱. تعلیق حق رأی دولت عضو در مجمع عمومی و شورا (در صورت عضو بودن در آن رکن^۴) تنها مجازاتی است که به طور مستقیم دولت های متخلف عضو با آنها مواجهند و از لغو حق رأی و اخراج عضو از سازمان مذکور خبری نیست؛
۲. این مجازات با تصمیم مجمع عمومی - و نه شورا - قابل اتخاذ است؛
۳. تخلف یا آن گونه که در عنوان ماده آمده است عدم تبعیت (عدم رعایت) از مقررات فصل هجدهم که مربوط به بروز اختلاف دولت ها در تفسیر و اجرای معاهده شیکاگو (موضوع ماده (۸۴)) و چگونگی رفع آنها توسط شورا در صورت رجوع به آن رکن می - شود. با توجه به این که در این فصل مواد (۸۶) و (۸۷) مربوط به رسیدگی تخلف شرکت های هواپیمایی است و در مورد آنها طبق همان مواد تعیین تکلیف شده است و در نتیجه خارج از موضوع بحث هستند، بنابراین تخلف از مفاد مواد (۸۴) و (۸۵) که مربوط رفع اختلاف دولت ها از طریق داوری شورا یا هر نهاد داوری دیگری و یا دیوان بین - المللی دادگستری است، می تواند محمل بروز عدم مطابقت با مقررات فصل هجدهم را فراهم کند

۱- Final decision.

۲- داخل کروشه توضیح نویسنده این مقاله است.

۳- Article (۸۸) of Chicago Convention: "The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter".

۴- در ماده (۶۲) معاهده شیکاگو پیش بینی شده است که در صورت نپرداختن تعهدات مالی به ایکائو در مدت معقول توسط . ۴- دولت های عضو توسط مجمع عمومی حق رأی اعضای مزبور معلق گردد.

با این حال در این مواد تعهد روشنی برای دولت‌ها مشاهده نمی‌شود و در واقع رجوع به داوری شورا یا نهاد بین‌المللی دیگر و حتی به دیوان بین‌المللی دادگستری در مرحله تجدیدنظر از رأی داوری شورا در اختلاف میان طرف‌های متعاهدی به آن برای رفع اختلاف رجوع کرده‌اند، اختیاری است و متضمن تعهدی نیست که تخلف از آن مستوجب مجازات باشد. همچنین رأی شورا نیز قطعی و لازم الاجرا نمی‌باشد و در دیوان بین‌المللی دادگستری قابل تجدیدنظرخواهی است مگر آن که عبارت ذیل ماده (۸۶) که به قطعی و لازم الاجرا بودن آراء دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری^۱ و محکمه داوری^۲ اشاره کرده است، این گونه تفسیر نماییم که از ضمانت اجرای ماده (۸۸) برخوردار شده است البته این برداشت غریب و نامعمول به نظر می‌رسد زیرا اگرچه معاهده شیکاگو پیش از تصویب منشور ملل متحد و اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری و تأسیس آن دیوان و در حیات دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری تصویب گردید ولی بسیار دور از ذهن است که ضمانت اجرای آراء محاکم قضایی و داوری مذکور را تعلیق حق رأی اعضای ایکائو بدانیم. زیرا آن آراء از ضمانت اجرای مناسب خود برخوردارند و هیچ ارتباط موضوعی^۳ و سازمانی با ایکائو ندارند که ضمانت اجرای آن‌ها را در چارچوب این سازمان فرض کنیم.

با این حال صرف نظر از ابهام ماده (۸۸) شاید مناسب‌ترین تفسیر آن باشد که ضمانت اجرای عدم متابعت دولت‌ها از ماده (۸۷) را ماده (۸۸) - یعنی تعلیق حق رأی آن‌ها در مجمع عمومی و شورای ایکائو - بدانیم. در غیر این صورت هیچ محملی برای اجرای ماده (۸۸) نخواهیم یافت؛

۴. در این ماده دولت‌ها - و نه شرکت‌ها - به طور مستقیم مورد حکم قرار گرفته‌اند؛ و

۵. ماده (۸۷) معاهده شیکاگو نیز که به «جلوگیری از استفاده شرکت‌های هواپیمایی از قلمرو هوایی کشورها» اشاره کرده است به صورت ضمنی تحریم‌های هوایی را تداعی می‌کند که به عنوان ضمانت اجرایی بر مطابقت رفتار دولت‌ها با تصمیم‌های شورای ایکائو و عملیات شرکت‌های هواپیمایی با مقررات معاهده ذکر گردیده است. این امر به طوری که در ماده (۸۷) معاهده بیان گردیده است، حاکی است که: «هر یک از دولت‌های عضو معاهده می‌پذیرد تا اجازه استفاده از قلمرو هوایی خود را به یک شرکت هواپیمایی کشور متعاقد ندهد، در صورتی که شورا به عدم رعایت تصمیم اتخاذشده توسط «شورا که مطابق ماده (۸۶) اتخاذ گردیده است توسط آن دولت رأی دهد

البته تحریم ضمنی مورد بحث در این ماده ماهیتی جزایی دارد. زیرا به عنوان مجازاتی برای شرکت هواپیمایی نافرمان از تصمیم متخذ توسط شورای ایکائو در نظر گرفته شده که در یک کشور عضو معاهده شیکاگو به ثبت رسیده و تابعیت دولت آن کشور را دارا می‌باشد. این نوع تصمیم‌های شورا که متضمن تحریم فعالیت شرکت‌های هواپیمایی

۱- Article (۸۶) of Chicago Convention:” The decisions of the Permanent Court of International Justice....”

۲- Article (۸۷) of Chicago Convention:” and of an arbitral tribunal shall be final and binding”.

۳- اگر آن‌ها را نیز به نوعی سازمان و تشکیلات بدانیم هیچ سختی بین فعالیت و ماهیت آن‌ها که رکنی حقوقی و قضایی می‌باشند - و سازمان تخصصی ایکائو وجود ندارد تا تناسبی میان تخلف و مجازات (ضمانت اجرا) برقرار گردد

هواپیمایی متخلف می‌باشند، در صورت نقض مقررات معاهده توسط آن‌ها اتخاذ می‌گردند. تحریم عملیات پروازی شرکت‌های هواپیمایی یادشده، شامل جلوگیری از بهره برداری از قلمرو هوایی کشورهای عضو معاهده شیکاگو می‌باشد.

در هر صورت به نظر می‌رسد که این نوع تحریم هوانوردی به منظور ایجاد نظم عمومی بین المللی در هوانوردی غیر نظامی جهان به واسطه اجرای تمام و کمال مقررات معاهده شیکاگو تدوین گردیده است. نکته آخر این که در مواد (۸۶) و (۸۷) معاهده، شرکت‌های هواپیمایی به عنوان مخاطب نهایی بخشی از مقررات آن شناخته شده و موظف به رعایت مفاد آن شده اند و در کنار دولت‌های عضو که مخاطب و طرف اصلی معاهده شیکاگو و امضاکنندگان و متعهدان اصیل آن به شمار می‌آیند، قرار گرفته اند و به طور مستقیم مورد حکم قرار گرفته اند.

نتیجه گیری

امروزه هوانوردی کشوری شامل اشکال تجاری و عمومی به دلیل گسترش و کارایی شگرف صنعت حمل و نقل هوایی با نقش انکارناپذیر و تأثیر چشمگیر خود بر اقتصاد کشورها و بسط روابط بین الملل اهمیت فراوان پیدا کرده است، از این رو محدود کردن استفاده از آن توسط کشورها و گروه‌های جمعیتی هدف به دلایل سیاسی، امنیتی و اقتصادی به شدت رایج گردیده است. با این حال این موضوع به همان میزان اهمیت، شناخت جوانب حقوقی آن به ویژه در ادبیات حقوقی کشور ما را موجب نگردیده است.

از این رو این مقاله در صدد است تا با تبیین مفهوم، مبانی حقوقی، ماهیت و انواع تحریم‌های هوانوردی و شناخت آن در چارچوب حقوق بین الملل عمومی و حقوق هوایی مروری بر موضوع مشروعیت اعمال آن‌ها توسط شورای امنیت و نیز به وسیله دولت‌ها در روابط دو جانبه انجام دهد. سهم این مقاله در ادبیات حقوقی موضوع با درک چارچوب مفهومی تحریم‌های هوانوردی در گستره معنایی منشور ملل متحد و معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو آن است که تحریم‌های هوانوردی جمعی در زیر چتر حقوق هوایی با مصادیق «قطع روابط و ارتباطات هوایی» و «ایجاد محدودیت» برای دولت یا واحد سیاسی، شرکت تجاری و یا حتی فرد یا گروهی از افراد را در قالب اوامری همچون «توقف» فعالیت یک شرکت هواپیمایی، «تعلیق» حق رأی عضو و «منع» پرواز هواپیما تحقق می‌یابند که عمدتاً ماهیت «ضمانت اجرا» دارند. در این میان «ممنوع کردن پرواز به و از کشور هدف» و «منع امکان استفاده کشور تحت تحریم از پرواز در قلمرو تحت نفوذش» مهم ترین مصادیق تحریم‌های یاد شده به شمار می‌آیند. گاه شورای امنیت با گسترش حوزه تحریم‌ها، تحریم‌های هوانوردی را مشمول ممنوع کردن کمک فنی، مشاوره، آموزش، بیمه و پرداخت‌های مربوط به بیمه به کارگیری، ساخت و تعمیر هواپیما در قلمرو تحت کنترل دولت تحریم

شده نموده است. آن گاه بر ماهیت بازدارندگی و جنبه ضمانت اجرایی تدابیر قهری شورای امنیت و شورای ایکائو به رغم استفاده از واژه مجازات در معاهده شیکاگو تأکید ورزیده شده است. همچنین نویسنده این مقاله در چارچوب حقوق بین الملل عرفی دریافته است که تدابیر حقوقی مانند مقابله به مثل، تلافی و اقدام متقابل محمل‌های رایجی هستند که دولت‌ها در روابط دوجانبه برای توقف کوتاه و بلند مدت روابط هوانوردی خود با دولتی خاص که از نظر آن دولت مرتکب تخلف شده است، برمی‌گزینند.

گذشته از آن در این مقاله روشن گردیده است که اعمال تحریم‌های یادشده به واسطه تعامل دو سازمان ملل متحد و ایکائو بر اساس موافقت نامه همکاری میان آن‌ها و ارتباط محتوایی اسناد مؤسس آن‌ها که به هدف مشترک تأمین صلح و امنیت بین المللی تأکید دارند، با وجود اولویت‌های متفاوت آن اسناد و سازمان‌ها که گاه تعارض دیدگاه‌ها و رفتارها تحقق پذیر می‌باشند.

این مقاله در نهایت در تحلیل معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو دریافته است که تدابیر بازدارنده و انضباطی که در مواد (۸۷) و (۸۸) معاهده شیکاگو که به نوعی مصادیق تحریم‌های هوانوردی را دست کم در قالب منع پرواز در قلمرو سرزمینی دولت‌های متعاقد تداعی می‌کند، اگرچه به لسان معاهده مجازات خوانده شده اند، تصویر به طور نسبی کاملی از تحریم‌های هوانوردی از لحاظ حقوقی ارائه می‌کند تا این میزان معرفت از کلیات موضوع مقدمه ای برای دامن زدن به بحث‌های عمیق تر در این زمینه است.

منابع:

پارسی:

مهدی علیاری و محسن محبی، مفهوم سوء استفاده از هوانوردی کشوری، موضوع ماده (۴) کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴)، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۶۶، بهار-تابستان ۱۴۰۱، صص. ۲۸-۷.

غیرپارسی:

A: Books:

- Cheng, Bin, The Destruction of KAL Flight KE ۰۰۷ and Article (۳) bis. of the Chicago Convention, in: J.W. Storm van; s. Gravensande and A.van der Veen Vonk(eds.), Air Worthy, Liber Amircorum honouring Professor I.H.Ph. Diederiks-Verschuur, Kluwer Law and Taxation Publishers, ۱۹۸۵.
- Jeremy Mattam Farrall, Farrall, United Nations Sanctions and the Role of Law, Cambridge University Press, ۲۰۰۹.
- Giegerich, Thomas, Retorsion, In: Rudiger Wolfrum (under the direction), Oxford University Press, Max Planck Encyclopedia of International Law (under auspices of the), Volume ۸, ۲۰۱۲.
- Gowlland-Debass, Vera et al., National Implementation of United Nations Sanctions: A Comparative Study, Brill Academic Publishers ۲۰۰۴.
- Mohammad, Rahmat, Unilateral Sanctions in International Law: A quest for legality, In: Economic Sanctions under international Law: Unilateralism, Multilateralism, Legacy and Consequences, Ali, Z., Marossi and M.R. Basset, AALCO, ۲۰۱۵, p.۸۰-۷۲, ۷۹-۷۱. Also, Marossi, Ali Z. and Marisa R. Bassett, Economic Sanctions Under International Law, Asser Press, ۲۰۱۵.
- Ruffert, Matthias, Reprisal, In: Rudiger Wolfrum (under the direction), Oxford University Press, Max Planck Encyclopedia of International Law (under auspices of the), Volume ۸, ۲۰۱۲.
- Strack, Harry, R., Sanctions: The Case of Rhodesia, Syracuse University Press, ۱۹۷۸.