

## اعمال تحریم‌های هوانوردی تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی

(مقاله علمی - پژوهشی)

مهدی علیاری\*

محسن محبی\*\*

محمد جعفر قنبری چهرمی\*\*\*

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۶/۲۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۵/۰۷

### چکیده

مروری بر معاهده هوانوردی کشوری بین‌المللی موسوم به معاهده شیکاگو گویای آن است که هوانوردی کشوری می‌تواند نقشی دوگانه را در زمینه صلح و امنیت بین‌المللی ایفا نماید. از این رو معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو در مقدمه خود ضمن یادآوری نقش مثبت هوانوردی کشوری در «ایجاد و حفظ دوستی و تفاهم میان دولت‌ها و مردم جهان»، متذکر شده است که «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بین‌المللی می‌تواند به تهدیدی برای امنیت عمومی تبدیل گردد». به این ترتیب، معاهده مذکور آثار منفی آن را بر صلح و امنیت بین‌المللی از نظر دور نداشته است. حال اگر اثبات گردد که تحریم‌های تحمیلی بر هوانوردی کشوری دولت‌ها گاه موجب سوءاستفاده از هوانوردی کشوری می‌شود، این پرسش مطرح می‌گردد که آیا این امر به صراحت ماده (۴) معاهده مذکور، نقض معاهده شیکاگو و سوءاستفاده از هوانوردی کشوری به شمار نمی‌آید و در نتیجه صلح و امنیت بین‌المللی را به مخاطره نمی‌اندازد؟ پاسخ نگارندگان به این پرسش با توجه به بررسی‌هایی که در این مقاله صورت گرفته است، حاکی از آن است که اولاً، آثار منفی تحریم‌های هوانوردی بر صلح و امنیت بین‌المللی بیش از تأثیرات مثبت آن است و ثانیاً، تحریم‌های هوانوردی در این صورت به ابزاری برای نقض معاهده شیکاگو و سوءاستفاده از هوانوردی کشوری مبدل گردیده است.

### کلیدواژگان:

صلح و امنیت بین‌المللی، تحریم‌های هوانوردی، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری، معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو.

\* دانش آموخته دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی

Meh.aliyari61@gmail.com

\*\* استادیار، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی (نویسنده مسئول)  
Sd.mohebi@gmail.com

\*\*\* دانشیار، دانشکده حقوق، دانشگاه شهید بهشتی

m-ghanbari@sbu.ac.ir

## مقدمه

اساسی‌ترین هدف ملل متحد طبق ماده (۱) منشور ملل متحد حفظ صلح و امنیت بین‌المللی است و مسئولیت اولیه سازمان ملل متحد که از سوی اعضا به شورای امنیت سازمان ملل متحد سپرده شده است، همین وظیفه می‌باشد. از این رو شورای مذکور برابر با بند (۱) ماده (۲۴) منشور در اجرای این مأموریت تصمیم‌هایی را به نمایندگی از آن سازمان و به نام آن اتخاذ می‌نماید. در این راستا، امکان دارد در مواردی شورا طبق ماده (۴۱) منشور از اعضا بخواهد که به قطع ارتباطات هوایی خود با دیگران بپردازند. شورای امنیت این تصمیم را که به اصطلاح «تحریم» نامیده می‌شود و به نظر می‌رسد مطابق با ماده (۵۰) آن اقدامی بازدارنده تلقی می‌شود، طبق ماده (۳۹) برای «تأمین صلح و امنیت بین‌المللی» اتخاذ می‌نماید. بنابراین تحمیل تحریم‌ها توسط شورا مشروط بر آنکه تصمیم مربوط به آن بنا به اظهار بند (۲) ماده (۲۴) طبق اهداف و اصول منشور اتخاذ شده باشد و دولت‌های عضو آن را برابر با ماده (۲۵) مطابق با منشور بیابند و قبول و اجرا نمایند، گامی در مسیر تقویت صلح و امنیت بین‌المللی برداشته می‌شود. اما همگان این گونه خوش‌بینانه به کارآمدی تحریم‌ها در زمینه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی اعتقاد ندارند و جنبه‌های منفی آنها از جمله تأثیرات نامطلوب تحریم‌ها بر صلح و امنیت بین‌المللی را نادیده نمی‌گیرند. دلیل عمده آن نیز به اعمال تحریم‌های اقتصادی به ویژه به تحریم‌های جامع<sup>۱</sup> شامل اِمبارگوهای تجاری توسط شورای امنیت برمی‌گردد که به طور یکسانی بر همه جمعیت‌ها و بدون تفکیک نخبگان دولتی و نیروهای نظامی از گروه‌های انسانی غیرنظامی و عادی اثرگذار می‌باشند. تحریم‌های فراگیری که در عین حال سبب اصلی احساس نیاز به ابداع نوع جدیدی از تحریم‌ها شد و راه را برای پدیداری تحریم‌هایی هموار کرد که تنها افراد و نهادهای خاص و نه تمامی اتباع یک کشور را هدف قرار می‌داد و موجب پیدایش واژه «تحریم‌های هدفمند یا هوشمند»<sup>۲</sup> گردید. یکی از انواع تحریم‌های هوشمند یا هدفمند، تحریم‌هایی بودند که در حوزه هوایی در دو قسم آن یعنی «تحریم‌های هوانوردی» و «تحریم‌های مسافرتی» شایع گردیدند که نتیجه محصل مباحث مطروح در فرایند بن-برلین<sup>۳</sup> و طراحی‌های آن فرایند در سال ۲۰۰۱ و

1. Comprehensive Sanctions.  
2. Targeted or Smart Sanctions.  
3. Bonn-Berlin Process.

بازنگری‌های شورای امنیت در تحریم‌های جامع می‌باشند، گرچه پیش از آن تاریخ نیز این نوع تحریم‌ها در قالب رویکردهای جامع یا جزئی<sup>۱</sup> تحریم‌ها- البته نه به شدت سال‌های پساجنگ سرد- به کار گرفته می‌شدند. با این حال، هدفمندی این دست تحریم‌ها تنها ویژگی قابل بررسی آنها نیست، بلکه تأثیر آنها بر صلح و امنیت بین‌المللی در پرتو رعایت اصول حقوق بین‌الملل عام و موازین حقوق بشری نیز باید مورد توجه قرار گیرد. همچنین از منظر حقوق بین‌الملل هوایی روشن گردد که ناسازگاری تحریم‌ها با اهداف معاهده شیکاگو که منزلت قانون اساسی جامعه بین‌المللی هوانوردی کشوری را دارد، به نقض آن منجر می‌شود که به نوبه خود به صراحت ماده (۴) معاهده یادشده «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری»<sup>۲</sup> تلقی می‌گردد. زیرا کنوانسیون شیکاگو در آن ماده با یک بیان کلی دولت‌های متعاقد را از به‌کارگیری هوانوردی کشوری<sup>۳</sup> در مغایرت با اهداف معاهده باز داشته و این امر را سوءاستفاده از هوانوردی کشوری تلقی کرده است.

این مقاله در پی تبیین اموری است که انجام آنها به نقض معاهده می‌انجامد و صلح و امنیت بین‌المللی را به مخاطره می‌اندازد. همچنین اعمال تحریم‌ها در حوزه هوایی به ویژه تحریم‌های هوانوردی<sup>۴</sup> بر دولت، گروه‌ها و افراد هدف را می‌توان مصداق سوءاستفاده از هوانوردی کشوری و مغایر با اهداف معاهده مورد بحث و در نهایت تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی به حساب آورد. بنابراین ابتدا مروری بر تحریم‌های هوانوردی در چارچوب منشور ملل متحد و معاهده هوانوردی کشوری بین‌المللی موسوم به معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو می‌نماییم. سپس به بررسی وجوه منفی تحریم‌های هوانوردی بر صلح و امنیت بین‌المللی می‌پردازیم.

1. Partial sanctions.

2. Abuse of International Civil Aviation.

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

3. Civil Aviation.

4. Aviation Sanctions.

در ادبیات حقوقی تحریم‌های حوزه هوایی را شامل تحریم‌های هوانوردی خاص و تحریم‌های مسافرتی می‌دانند که معادل تحریم‌های حوزه هوانوردی به معنای عام آن است. بنابراین در این مقاله تحریم‌های هوانوردی خاص بر تحریم‌هایی اطلاق گردیده است که بر کلیه فعالیت‌ها به جز مسافرت اعمال می‌شوند.

## ۱. مروری بر تحریم‌های هوانوردی

به طور کلی تحریم‌های هوانوردی به دو صورت جمعی و یک جانبه اعمال می‌گردند. با این حال، در کنار آنها باید از تحریم‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و گروهی سخن گفت که به نحوی در همان تقسیم بندی تحریم‌های جمعی و یکجانبه جای می‌گیرند.

### ۱.۱. تحریم‌های هوانوردی جمعی

معمولاً تحریم‌های جمعی را در چارچوب منشور ملل متحد و معاهده شیکاگو مورد مطالعه قرار می‌دهند.

#### ۱.۱.۱. تحریم‌های هوانوردی مبتنی بر منشور ملل متحد

منشور ملل متحد در ماده (۴۱) به شورای امنیت این اختیار را داده است که از دولت‌ها بخواهد ارتباطات هوایی خود را با دولتی خاص قطع نمایند. شورا این تحریم‌ها را به صورت مستقل یا اصیل<sup>۱</sup> و یا مکمل<sup>۲</sup> سایر تحریم‌های فراگیر یا تجاری در قالب نظام «امنیت جمعی»<sup>۳</sup> اتخاذ می‌نماید. به عبارت روشن‌تر، شورا اعمال تحریم‌ها را به استناد ماده (۳۹) به عنوان یکی از اقدامات اجرایی یا بازدارنده<sup>۴</sup> به تعبیر ماده (۵۰) منشور در راستای اجرای تمهیداتی برای جلوگیری از تهدید یا نقض صلح و امنیت بین‌المللی انجام می‌دهد. اما تحمیل تحریم‌ها در حوزه هوایی به دولت‌ها با وجود تجویز منشور، مشروط به رعایت درست و کامل شرایط شکلی و ماهوی ماده (۳۹) و بند (۲) ماده (۲۴) و ماده (۲۵) آن یعنی در نظر گرفتن «اصول و اهداف» منشور است و در آن صورت است که اعمال آنها وجاهت قانونی دارد. اما در صورت مغایرت این اقدامات با مواد ذکر شده، دست کم از نظر عده‌ای از حقوق‌دانان از درجه اعتبار ساقط هستند. زیرا از نظر آنان اهداف و اصول منشور ملل متحد جزء قلمرو نورم‌های قطعی و تخلف ناپذیر حقوق بین‌الملل می‌باشند که طبق ماده (۲۴)، آن شورا موظف به اقدام مطابق آنها است و ماده (۲۵) اثر الزامی

1. Genuine.  
2. Supplementary.  
3. Collective Security System.  
4. Preventive or enforcement measures.

اعمال شورا را منوط به مطابقت آن با اهداف و اصول منشور کرده است،<sup>۱</sup> اما به اعتقاد برخی دیگر با وجود قابل اعتراض بودن، آن تصمیم‌ها لازم‌الاجرا هستند.<sup>۲</sup>

از آنجا که تحریم‌های هوانوردی جزئی از نظام تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد است و خواهد ماند، این سازمان به منظور به اجرا درآوردن مؤثر تصمیم‌های خود کارگزاری‌های تخصصی خویش را به همکاری می‌طلبد. سازمان‌های بین‌المللی، شامل سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو)<sup>۳</sup> که به صورت مستقل توسط دولت‌ها طبق بند (۱) ماده (۵۷) منشور در زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، آموزشی، سلامتی و سایر موارد به وجود آمده‌اند، بر اساس بند (۲) آن و توافق‌های موضوع بند (۱) ماده (۶۳) منشور می‌توانستند با سازمان ملل متحد به نمایندگی شورای اقتصادی و اجتماعی مبادرت به انعقاد موافقت‌نامه همکاری و هماهنگی نمایند. ایکائو نیز در مقام اجرای تحریم‌های شورای امنیت و همچنین در زمینه مشارکت در زمینه تأمین صلح و امنیت بین‌المللی همان‌گونه که ماده (۶۴) کنوانسیون شیکاگو آن را پیش‌بینی کرده بود،<sup>۴</sup> مجاز شد که با سازمان فراگیری که توسط ملت‌های جهان برای حفاظت از صلح در جهان ایجاد می‌شوند، در امور هوانوردی که به طور مستقیم امنیت جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد، وارد توافق‌های مقتضی گردد. از این رو ایکائو بر اساس تصمیم مجمع عمومی این سازمان در سومین اجلاس علنی ماه می ۱۹۴۷ خود قطعنامه 2-11 را به اتفاق آرای سی و دو دولت عضو صادر نمود که در آن انعقاد موافقت‌نامه برقراری ارتباط با سازمان ملل متحد را مورد تأیید قرار داد و رئیس شورا را مجاز کرد که پروتکل اجرایی شدن آن را امضا نماید. وی با امضای این سند در تاریخ سوم اکتبر ۱۹۴۷ ایکائو به طور رسمی کارگزار تخصصی سازمان ملل متحد گردید. بر اساس این موافقت‌نامه، ایکائو موظف گردید تا برخی تصمیم‌هایی را اجرا نماید که به موجب آنها امکان دارد سازمان ملل متحد برای تحقق برخی مقررات منشور که در راستای اجرای وظایف خود اتخاذ و تحقق آنها را از ایکائو مطالبه کند. از این رو ایکائو به عنوان یک

۱. اوراکلاشویلی، الکساندر، تأثیر قواعد امره حقوق بین‌الملل بر تفسیر و اجرای قطعنامه‌های

شورای امنیت، ترجمه سید قاسم زمانی، مجله پژوهش‌های حقوقی، ۱۳۸۴، شماره ۷، ص ۶۸.

2. Nakatani, Kazuhiro, *Sanctions related to International Air Transport and International Law*, Korean Association of Air and Space Law, Vol. 8, 1996, p. 99.

3. International Civil Aviation Organization (ICAO).

۴. یادآوری می‌کند که معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو یک سال پیش از تأسیس سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵ به تصویب دولت‌های عضو رسیده است.

سازمان مستقل و خود-مختار همکاری نزدیکی را با سازمان ملل متحد به ویژه با شورای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی آغاز کرد.<sup>۱</sup> به گونه‌ای که ایکائو در چارچوب صلاحیت خویش و طبق ماده (۷) قرارداد بین دو سازمان مکلف گردید که به سازمان ملل متحد در رابطه با «موضوعات هوایی در مواقعی که امنیت جهانی را به خطر می‌اندازند»، یاری رساند.<sup>۲</sup> از طرف دیگر مشاهده می‌شود که بند (b) ماده (۴۴) معاهده نیز «تشویق دولت‌های طرف معاهده به بهره‌برداری از هواپیما برای اهداف صلح آمیز» را یکی از اهداف<sup>۳</sup> و مقاصد<sup>۴</sup> سازمان هوانوردی بین‌المللی (ایکائو) به شمار آورده است. به این ترتیب روشن می‌گردد که یکی از نیات تدوین‌کنندگان معاهده شیکاگو مشارکت سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری در فرایند برقراری و حفظ صلح و امنیت بین‌المللی در راستای همکاری و هماهنگی با شورای امنیت سازمان ملل متحد بوده است، در نتیجه ایکائو در ماده (۷) موافقت‌نامه مذکور<sup>۵</sup> بر این امر تأکید ورزیده و خود را به انجام آن متعهد کرده است.

#### ۱.۱.۲. تحریم‌های هوانوردی و معاهده شیکاگو

به طور کلی «تحریم‌های هوانوردی» تحت قلمرو حقوق هوایی قرار دارند، زیرا بر «روابط اجتماعی مرتبط به هوانوردی» به ویژه به روابط بین دو طرف تحریم‌کننده و هدف تحریم حکومت می‌کنند.<sup>۶</sup> در همان حال تحریم‌های هوانوردی پیامد مستقیم نظام امنیت جمعی مبتنی بر منشور ملل متحد محسوب می‌شوند. با این حال، واژه تحریم در معاهده شیکاگو به کار نرفته است، ولی در آن سند از مجازاتی<sup>۷</sup> سخن رفته است که محتوای آن، همان محدودیت‌هایی است که در تحریم‌های هوانوردی به اجرا در می‌آیند و به صورت مجازات بر مخاطبان تحمیل می‌گردند. این مجازات که در عنوان ماده (۸۷) معاهده<sup>۸</sup> ذکر شده به شورای ایکائو اختیار مجازات

1. See [www.icao.int/about-icao/history](http://www.icao.int/about-icao/history).

2. Art.(7) agreement between The United Nations and The International Civil Aviation Organization..

3. Aims.

4. Objectives.

5. Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization (adopted Sept.30, 1946, entered into force May 13,1947)8 UNTS 315.

6. Kang,Myongil "Refining Aviation Sanctions from an Air Law Prespective", *Air and Space Law*, Vol.40, No.6, 2015,p.402.

7. Penalty.

8. Art.(87) of Chicago Convention.

شرکت هوایمایی متبوع دولت متعاهد را در صورت عدم مطابقت<sup>۱</sup> فعالیت آن با ماده (۸۶) کنوانسیون داده است.

این مجازات در واقع «لغو اجازه استفاده شرکت هوایمایی متخلف از قلمرو هوایی دولت‌های عضو کنوانسیون» است که در ادبیات تحریم‌های حوزه هوایی یکی از محدودیت‌ها یا تحریم‌های اصلی این حوزه محسوب می‌گردد. در این خصوص ماده (۸۷) بیان می‌کند: «هر یک از دولت‌های عضو معاهده متعهد می‌گردند که هرگاه شورا اظهار کند که یکی از شرکت‌های هوایمایی [تابع یک دولت عضو معاهده از تصمیم نهایی شورا که طبق ماده قبلی (۸۶)] اتخاذ گردیده است، تبعیت نمی‌کند، اجازه استفاده از قلمرو هوایی آن کشور را به آن شرکت ندهد». در حقیقت این ممنوعیت استفاده از قلمرو هوایی دولت‌های عضو، در دو قالب «منع ورود/ خروج به قلمرو هوایی» و «عدم اجازه عبور از فضای هوایی» تحقق می‌یابد. البته این موضوع به طور کلی مناقشه‌برانگیز و قابل بحث است که آیا تحریم واجد جنبه مجازات است یا تنها دربردارنده وجه بازدارندگی به عبارت دیگر، تحریم در حقوق بین‌الملل صرفاً ضمانت اجرا یا در مواردی نیز متضمن تنبیه هدف تحریم است. به نظر نگارندگان، گرچه نمی‌توان با قطعیت در همه موارد به ویژه در مورد تحریم‌های شورای امنیت حکم کرد که تحریم واجد جنبه مجازات است، قابل انکار نیست که با توجه به سیر تاریخی تولد و تطور مفهوم سانکسیون، رجوع به نمودهای گوناگون آن در شاخه‌های مختلف حقوق، تحلیل رویه دولت‌ها در قالب تحریم‌های یکجانبه و حتی مراجعه به واژه‌نامه‌ها<sup>۲</sup> می‌توان تا حدودی متقاعد گردید که این واژه حاوی محتوای مجازات نیز می‌باشد. گذشته از آن که یکی از اهداف مجازات کردن، ایجاد بازدارندگی و به عبارت دیگر نوعی ضمانت اجراست. از این رو به اعتقاد برخی حقوق‌دانان مجازات از انواع سانکسیون‌ها به شمار می‌آید.<sup>۳</sup>

1. Non-comformity.

۲. مفهوم اصلی واژه Sanction را یک دانشنامه حقوقی برخط «مجازات» یا «تنبیه» دانسته شده که به عنوان ابزاری برای وادار کردن به تبعیت از قانون پیش‌بینی گردیده است.

See Featuring Black's Law Dictionary Free Online Legal Dictionary, 2th.edition.Available at:WWW.freelawdictionary.org.

آخرین بازدید در تاریخ ۱۵ می ۲۰۲۰.

3. Combacau, Jean, *Sanctions, In: Encyclopedia of Public International Law*, Rudolf L. Bludschedler and Peter Mac Alister-Smith (edited), Elsevier, Vol.4, 2000, pp.311-312.

## ۱.۲. تحریم‌های هوانوردی یکجانبه فردی و گروهی

امروزه بخش وسیعی از تحریم‌های هوانوردی به تحریم‌های دولت‌ها علیه یکدیگر اختصاص دارد. در واقع دولت‌ها تحریم‌های یکجانبه را در حوزه هوانوردی غیر نظامی و تجاری که در اصطلاح «هوانوردی کشوری» خوانده می‌شوند، علیه یکدیگر اعمال می‌نمایند. مانند تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه هوانوردی کشوری جمهوری اسلامی ایران طی بیش از چهار دهه اخیر یا تحریم آن دولت علیه هوانوردی کشوری کوبا از دهه ۵۰ میلادی به بعد. تأثیر این تحریم‌ها به دلیل تسلط برخی دولت‌ها بر بازار تولید و فروش هواپیما و قطعات آن و فناوری‌های این صنعت به وضوح مشهود است که در واقع تقریر دیگری از مفهوم و مقوله سوءاستفاده از هوانوردی کشوری با ابزار هوانوردی است که به هر روی به تصریح ماده (۴) معاهده شیکاگو مذموم و ممنوع می‌باشد، صرف‌نظر از آنکه نقض معاهده مذکور است و پذیرفتنی نیست. واضح است که این نقض و سوءاستفاده به دلیل آثار نامطلوبی است که بر امنیت عمومی و روابط مسالمت‌آمیز میان دولت‌ها و ملت‌ها می‌گذارد که در حقیقت در راستای تقویت صلح و امنیت بین‌المللی تلقی نمی‌شود که مأموریت اصلی سازمان ملل متحد و کارگزاری‌های تخصصی آن است. صرف‌نظر از آن، تحریم‌های هوانوردی اغلب تدابیر یک‌جانبه‌ای هستند که توسط دولت‌ها، یعنی خارج از چارچوب سازمان ملل متحد، اتخاذ می‌شوند و در قالب دکترین‌های رایج در حقوق بین‌الملل عرفی شامل مقابله به مثل<sup>۱</sup>، تلافی و اقدام متقابل<sup>۲</sup> عملی می‌گردند؛ درحالی‌که این اقدامات تنها در صورتی مشروع می‌باشند که مشتمل بر دلایل زیر باشند: الف- تدابیری که به طور مستقیم به وسیله دولت زیان‌دیده اتخاذ می‌گردند و تحت عنوان «تلافی»<sup>۳</sup> قابل توصیف می‌باشند، مشروط بر آنکه بتوان از ویژگی متخلفانه را از اوصاف این تدابیر البته با در نظر گرفتن شروطی، زدود؛ ب- تدابیری که توسط دولت‌های ثالث (دولت‌هایی که به طور مستقیم زیان ندیده اند) اتخاذ می‌شوند که مناقشه بزرگ‌تری را برمی‌انگیزانند. زیرا طبق ماده (۱۹) طرح مواد مسئولیت سال ۲۰۰۱ تنها زمانی که اقدام متخلفانه، «جرم بین‌المللی»<sup>۴</sup> یک دولت تلقی شود یا نقض تعهد ارگا/منس<sup>۵</sup> (عام و همگانی) باشد. این تدابیر که در واکنش‌ها به آنها اتخاذ می‌شوند،

1. Retorsion  
2. Countermeasure  
3. Reprisal  
4. International Crim  
5. Erga omne.



می‌توانند تحت عنوان برخی انواع تدابیر اقتصادی یکجانبه توسط حتی دولت‌های ثالث اتخاذ گردند؛ زیرا جامعه بین‌المللی به عنوان یک کل<sup>۱</sup>، در دخالت در آن به منظور مراقبت از این مهم‌ترین هنجار بین‌المللی، منفعت حقوقی دارد. بنابراین با در نظر گرفتن ویژگی‌های پیش‌گفته، تدابیری که دولت‌ها می‌توانند در قلمرو هوانوردی کشوری انجام دهند، شامل تدابیر ذاتاً قانونی از قبیل ممنوعیت صادرات و واردات و قدغن کردن پرواز است، ولی شامل اقدام ذاتاً غیرقانونی مانند توقیف یا مصادره اموال نمی‌باشد؛ زیرا در آن صورت بیم آن می‌رود که زیاده‌روی‌های نامشروعی توسط دولت‌های تحمیل‌کننده تحریم رخ دهد.<sup>۲</sup>

علاوه بر دولت‌ها، سازمان بین‌المللی منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای نیز به این اعمال تحریم‌ها مبادرت می‌نمایند. گاهی تحمیل این نوع تحریم‌ها در پیروی از تحریم‌های شورای امنیت صورت می‌گیرد؛ مانند تحریم‌های اتحادیه اروپا که در آن صورت آن تحریم‌ها نیز تحریم‌های جمعی محسوب می‌گردند. اما گاه به بهانه وضع تحریم‌های سازمان ملل متحد تحریم‌هایی در راستا ولی فراتر از آنها تحمیل می‌شوند که در آن صورت آن تحریم‌ها را باید تحریم‌های یک‌جانبه‌ای دانست که بدون پشتوانه حقوقی بین‌المللی به صورت تنها به شکل گروهی اعمال می‌گردند. این تحریم‌ها امکان دارد علیه یک رژیم (طالبان) پس از حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ یا دولت عضو سازمان ملل متحد (لیبی) پس از حادثه لاکربو یا دولت عضو یک سازمان منطقه‌ای وضع گردد. نمونه‌های این گونه تحریم‌های اخیر عبارت می‌باشند از تعلیق حق فرود شرکت هواپیمایی لهستان (لات ایرلاینز) در فرودگاه‌های ایالات متحده در ۳۱ دسامبر سال ۱۹۸۱ (مالاموت، ۱۹۸۳، ۱۹۳-۱۹۰)، منع پرواز به و از یوگسلاوی سابق شامل منع فرود هواپیماهای شرکت هواپیمایی یوگسلاوی سابق (یات ایرویز)<sup>۳</sup> در فرودگاه‌های اتحادیه اروپا در سال ۱۹۹۹<sup>۴</sup> و تحریم پرواز به سوریه از سوی کشورهای عضو اتحادیه عرب در سال ۲۰۱۱.<sup>۵</sup>

1. As a whole

2. Nakatani, K., op.cit., supra note 16 at 5, p.100.

3. Yat Airways.

4. International Crisis Group, Balkans Briefing: Sanctions against Federal Republic of Yugoslavia, p.5. Available

at: [https://www.files.ethz.ch/isn/27783/b015\\_sanctions\\_yugoslavia.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/27783/b015_sanctions_yugoslavia.pdf).

5. Sanctions against Syria, Routes online, 30 November 2011. Available at: <https://www.routesonline.com/news/29/breaking-news/.../sanctions-against-syria/>.

همچنین گاهی دولت‌ها به صورت غیرسازمانی ولی مبتنی بر یک تصمیم مشترک مانند اقدام عربستان سعودی، امارات متحده عربی، مصر و بحرین در بستن قلمرو هوایی خود به روی دولت قطر و با استناد به قاعده اقدام متقابل جمعی اقدام به تحمیل تحریم‌های هوانوردی می‌کنند. نظر به اینکه به هر روی این دست تحریم‌ها بر اساس منشور ملل متحد و به نام و نمایندگی جامعه جهانی اتخاذ نمی‌گردند، همچنان وصف یکجانبه را دارند و اغلب قریب به اتفاق آنها فاقد مشروعیت حقوقی می‌باشند.

## ۲. بررسی وجوه منفی تحریم‌های هوانوردی بر صلح و امنیت بین‌المللی

صلح به عنوان یک نیاز انکارنشده بشر و جوامع انسانی و بالاتر از آن به عنوان یک حق، خواسته همگانی و پیش‌شرط تحقق حق‌های متعدد بشری است. امروزه صلح دیگر تنها معنای سلبی یعنی نبود جنگ (صلح منفی) را ندارد و منشور ملل متحد محدوده وسیع معنایی به آن بخشیده و آن را به عنوان نهاد یک نظم بین‌المللی مبتنی بر عدالت معرفی نموده است.<sup>۱</sup> بنابراین امکان دارد حکمفرما نبودن جنگ، شرط لازم آن باشد، اما شرط کافی آن به شمار نمی‌آید. از این رو رفتار نهادها در روابط بین‌المللی نباید در تعارض با عدالت باشد تا صلح تهدید یا نقض نشود. از این رو عدم ثبات و فقدان پایداری در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و نقض حقوق بشر نیز تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی محسوب می‌گردد.<sup>۲</sup> زیرا به تدارک شرایط جنگی و تنش میان کشورها کمک می‌کند.

### ۲.۱. آثار منفی تحمیل تحریم‌های حوزه هوایی بر صلح و امنیت بین‌المللی

منشور سازمان ملل متحد در مقدمه خود به اهدافی اشاره کرده است که مهم‌ترین آنها «حفظ نسل‌های به جا مانده از تازیانة جنگ و افزایش پیشرفت‌های اجتماعی و استانداردهای بهتر زندگی در آزادی بیشتر» می‌باشد. اما پیش از تصویب منشور ملل متحد، این نمایندگان پنجاه و دو دولت گرد آمده در شیکاگو بودند که برنامه خود را در زمینه هوانوردی بین‌المللی کشوری مطرح کردند تا هوانوردی بین‌المللی کشوری را به شیوه‌ای ایمن و منظم شکل دهند؛ در حالی

۱. بیگزاده، ابراهیم، *حقوق سازمان‌های بین‌المللی*، انتشارات مجد، ۱۳۸۹، ص. ۵۱۶.

2. Declaration of the President of the Security Council, D/23500, January, 1992.

باور داشتند که هوانوردی بین‌المللی کشوری می‌تواند «دوستی و تفاهم را در میان ملت‌ها و دولت‌ها ایجاد و از آن حراست کند».<sup>۱</sup> به این ترتیب، کنوانسیون شیکاگو اصول حقوق بین‌الملل عمومی هوایی را در دوران مدرن تدوین کرد و ایکائو را پیش از تأسیس سازمان ملل متحد برای انجام اهداف و مقاصد آن به وجود آورد تا در ضمن ابزاری قدرتمند برای تحقق صلح و امنیت بین‌المللی در دست بشر باشد.

### ۲.۱.۱. اعمال تحریم‌ها عامل طرد دولت‌ها از شبکه عضویت جهانی ایکائو

منشور ملل متحد و کنوانسیون شیکاگو هر کدام برای خدمت به اهداف جداگانه‌ای طراحی شده‌اند، اما تدوین‌کنندگان آنها پیش‌بینی کرده بودند که دو معاهده در آینده نزدیک با یکدیگر تلاقی خواهند داشت. از این رو، همان‌گونه که مشاهده کردیم، کنوانسیون شیکاگو در مقرره‌ای به ایکائو اجازه داد که به ترتیباتی با یک سازمان فراگیر یعنی سازمان ملل متحد وارد شود که هنوز متولد نشده بود؛ البته در خصوص موضوعات هوایی که به طور مستقیم بر امنیت جهانی اثر گذارند. از سوی دیگر، منشور ملل متحد هم شورای اقتصادی و اجتماعی را مجاز کرد که به ترتیباتی با کارگزاری‌های تخصصی بیوندند که پاسخگوی بخش‌های مربوط هستند.<sup>۲</sup> از این رو دو سازمان به طور رسمی در سال ۱۹۴۷ قراردادی را به امضا رساندند و ایکائو خود را متعهد به یاری سازمان ملل متحد در انجام تصمیم‌های شورای امنیت برای حفظ صلح و امنیت بین‌المللی نمود. با وجود این، گاه بین دیدگاه ایکائو با سازمان ملل متحد همخوانی وجود ندارد. به طور مثال، ایکائو از ایده عضویت جهانی دولت‌ها در آن سازمان جانبداری می‌کند؛ زیرا برای ایکائو به عنوان یک سازمان تخصصی و فنی «عضویت جهانی»<sup>۳</sup> همه کشورهایایی که به خدمات تجاری هوایی می‌پردازند، از آن نظر مطلوبیت دارد که اساساً این سازمان در پی تضمین بالاترین میزان یکنواختی مقرراتی، استانداردها و رویه‌های مربوط به ایمنی است. در حالی که سازمان ملل متحد در تعقیب یک هدف سیاسی یعنی تحقق صلح و امنیت بین‌المللی است، از این رو گاه این دو دیدگاه در تعارض با یکدیگر قرار می‌گیرند. به طور نمونه، می‌توان به تحریم‌های هوانوردی اشاره کرد که سازمان ملل متحد با اعمال تحریم‌های حوزه هوایی به دنبال طرد دولت‌های هدف از

1. Chicago Convention, Preamble.

2. Art.(57) UN Charter.

3. Universal membership.

شبکه بین‌المللی هوانوردی به خلاف درون‌مایه اصلی فلسفه عضویت جهانی دولت‌ها در ایکائو است. با این حال، گرچه ایکائو متأسفانه این نظام نامطلوب اخراج دولت‌ها از شبکه بین‌المللی هوانوردی کشوری را با انعقاد قرارداد عضویت با سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۷ پذیرفته<sup>۱</sup>، در عمل چندان پایبند به آن نبوده است. با وجود این، به لحاظ نظری با وجود تأثیر کوتاه‌مدت آن بر صلح و امنیت بین‌المللی، اخراج یک دولت از شبکه جهانی عضویت در ایکائو با تحمیل تحریم‌هایی که محدودیت‌هایی برای هوانوردی کشوری اعضا به وجود می‌آورد، پسندیده نیست.

### ۲.۱.۲. تحریم‌ها عامل تضعیف ایمنی هوانوردی

از جمله مهم‌ترین آثار منفی تحریم‌ها را می‌توان در تحریم‌های هوانوردی تأثیر منفی تحریم‌ها بر «ایمنی و امنیت هوانوردی» سراغ گرفت. با لحاظ این نکته که ایمنی و امنیت دو روی یک سکه هستند و باید در کنار یکدیگر مورد تحلیل قرار گیرند، باید بیان کنیم که آثار نامطلوب تحریم‌ها بر این دو مقوله به این صورت نمایان می‌شود که برخی دولت‌ها با سوءاستفاده از موقعیت برتر شرکت‌های متبوع خود در بازارهای تولید و فروش، از فروش تولیدات هوانوردی حتی سامانه‌ها و تجهیزات امنیتی به اتباع و شرکت‌های متبوع کشورهای خاص مانند شرکت‌های ایرانی دولتی و خصوصی به دلایل سیاسی جلوگیری می‌کنند (تحریم‌های اولیه) و نیز از تعامل دیگر تولیدکنندگان و فروشندگان کالاهایی که محصول آن نیست و محصولات غیرامریکایی محسوب می‌شوند، ممانعت به عمل می‌آورند (تحریم‌های ثانویه). برخی دولت‌های تحریم‌کننده به این هم بسنده نکرده‌اند و دولت‌ها یا اشخاصی را که به اتباع کشورهای خاص از جمله شرکت‌های ایرانی فعال در زمینه هوانوردی کالا و خدمت بفروشد، صرفاً به دلیل تعامل اقتصادی با آن کشورها، از جمله ایران یا شرکت‌های ایرانی، تهدید به تحریم و محرومیت از بازارهای امریکایی می‌کنند و به این ترتیب از تجارت آنها با فعالان ایرانی حوزه حمل و نقل هوایی ممانعت به عمل می‌آورند. روشن است که موضوع در اینجا خرید و فروش صرف کالا و خدمت نیست تا با دکتین آزادی اقتصادی و اصل احترام به مالکیت و توابع آن قابل حل باشد و بتوان با مسامحه به مشروعیت تحریم اولیه فتوا داد، بلکه موضوع بررسی مشروعیت اثر آن بر ایمنی هوانوردی است که دست‌کم با عدم فروش قطعات، تجهیزات و خدمات ضروری برای

1. Kang, M., cf., p.403.

ایمنی هوانوردی شامل تعمیر و نگهداری یا ممانعت از انجام بازرسی‌های فنی، در درجهٔ اول ایمنی و امنیت هوانوردی را به مخاطره می‌اندازد- همان‌گونه که در حکم دستور موقت دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیهٔ «ادعای برخی موارد نقض» مورد تأکید قرار گرفت<sup>۱</sup> - و در درجهٔ دوم موجب به خطر انداختن جان انسان‌ها در جریان حمل و نقل هوایی در اثر بروز سوانح هوایی ناشی از کمبودها و محدودیت‌ها در حوزهٔ هوانوردی تجاری می‌گردد.

### ۲.۱.۳. نقض حقوق بنیادین و غیر قابل تخلف بشر

تحریم‌های هوانوردی و مسافرتی بی‌شک حقوقی چون حق حیات، حق آزادی تردد، حق پناهندگی، حق آزادی مذهب و حق دادرسی عادلانه را نقض می‌کنند. حال در مورد نقض هر یک از این حق به اختصار توضیح می‌دهیم:

#### ۲.۱.۳.۱. نقض حق حیات

از یک طرف حیات بنیادی‌ترین دارایی انسان و اصیل‌ترین حق وی به شمار می‌آید. مادهٔ (۳) اعلامیهٔ جهانی حقوق بشر ملل متحد تصریح می‌کند که «هر فردی حق حیات..... دارد» که برای همهٔ انسان‌ها بدون هرگونه تمایزی محفوظ می‌باشد.<sup>۲</sup> همچنین طبق مادهٔ (۶) میثاق بین‌المللی حقوق مدنی و سیاسی هر دولت متعهد عضو سازمان ملل متحد متعهد به رعایت آن است، زیرا: «هر انسانی از حق ذاتی حیات برخوردار است. این حق باید توسط قانون مورد حمایت قرار گیرد. هیچ کس نباید خودسرانه از حیات خود محروم شود».<sup>۳</sup> از طرف دیگر با اینکه از دیرباز پرواز تجربه‌ای خطیر بوده، به واسطهٔ پیشرفت‌های فناورانه‌ای که در وسایل نقلیهٔ هوایی کنونی رخ داده، اینک هواپیما به ایمن‌ترین و سریع‌ترین وسیلهٔ سفر تبدیل شده است. از این رو انسان تا

۱. دیوان در حکم خود مقرر کرد: «(۱) با اتفاق آرا، ایالات متحدهٔ آمریکا برابر با تعهدات خود طبق موافقت نامهٔ ۱۹۵۵ مودت، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی باید به هر نحوی که می‌خواهد هر مانعی را که ناشی از تدابیر اعلام شده در ۸ می ۲۰۱۸ می‌باشد، برای آزادی صادرات به سرزمین جمهوری اسلامی ایران برطرف کند: الف)..... ب)..... ج) قطعات یدکی، تجهیزات و خدمات مربوط (شامل الزام به تأمین، نگهداری، خدمات تعمیراتی و بازرسی‌های ایمنی) لازم برای ایمنی هوانوردی کشوری».

See Application of the International Convention on the Elimination of all Forms of Racial Discrimination (Qatar v. United Arab Emirates), Provisional Measures, Order of 23 July 2018, Para. (102), p.28.

2. Universal Declaration of Human Rights, General Assembly Res.217(III), UN GAOR, 3d Sess., Supp.No.13, UN Doc.A/810(1948).

3. Art.6(1) of International Convention on Civil and Political Rights, 19 December 1966, 999 U.N.T.S.171.

حدود زیادی بر ترس خود غلبه کرده است و در طول عمر خود بارها از آن استفاده می‌کند؛ به طوری که اکنون وسیله نقلیه عادی انسان گردیده است. اما همچنان سطح بالای ایمنی در سفرهای هوایی مهم‌ترین خواسته مسافر، اصلی‌ترین دغدغه سازندگان هواپیما و بنیادی‌ترین هدف هوانوردی کشوری است. از این رو باید از هر عامل تهدیدکننده ایمنی پرواز احتراز کرد، چه برسد به آن که با منع دسترسی به فناوری جدید و قطعات یدکی ضروری هواپیما و خدمات و اطلاعات فنی و تعمیر و نگهداری به طور عمدی به واسطه اعمال تحریم‌های هوانوردی، بخش هوانوردی دولت‌های هدف را به خطر بیندازیم؛ زیرا در آن صورت، این گونه اقدامات بنیادی‌ترین حق انسانی یعنی حق حیات را نقض می‌نماید. به گفته برخی، اقدام به اعمال تحریم‌های هوانوردی با هواپیماربابی یا هر اقدام تروریستی که علیه ایمنی و امنیت هوانوردی کشوری انجام گیرد، در نتیجه‌ای که به بار می‌آورد، قابل مقایسه است.<sup>۱</sup> زیرا نتیجه عملی تحریم‌های هوانوردی مشابه اعمالی همانند هواپیماربابی و تروریسم هوایی است که موجب به خطر افتادن جان انسان‌ها و در مواردی سلب حیات از آنان می‌شود.

به این ترتیب، قابل انکار نیست که اعمال‌های تحریم‌های مسافرتی در مواردی ناقض این حق بنیادی بشری باشند. به طور مثال، هنگامی که رژیم تحریم‌های سیرالئون تحمیل گردید، از کمیته تحریم‌ها تقاضا شد که بر اساس ضرورت‌های بشردوستانه ممنوعیت مسافرتی یکی از اشخاص فهرست شده به نام فودی سانکو را که تحت نظر دادگاه ویژه سیرالئون بود، برداشته شود تا وی بتواند در شهر اکرا پایتخت غنا تحت مراقبت‌های پزشکی قرار گیرد، موافقت نشد. زیرا کمیته یادشده پس از گذشت ماه‌ها پس از مرگ سانکو همچنان در حال تصمیم‌گیری در مورد تقاضای مطرح‌شده و خواستار ارائه تضمینی کتبی مبنی بر تحت نظارت ماندن سانکو بود و زمان را صرف درخواست دریافت اطلاعات دقیق بیشتری در مورد جزئیات هدف سفر، تاریخ حرکت و زمان برگشت وی سپری می‌کرد.<sup>۲</sup>

1. Ibid., p.71.

2. Annual Report of the Sierra Leone Sanctions Committee, UN Doc., S/2004/166, 27 February 2004, Paras. 13-14.

### ۲.۱.۳.۲. نقض حق آزادی<sup>۱</sup> رفت و آمد یا حق تردد<sup>۲</sup>

این حق را با عبارات متعددی تعبیر کرده‌اند که برخی مفهومی وسیع‌تر و برخی دیگر معنایی مضیق‌تر را افاده می‌کنند که در واقع جنبه‌های مختلف این حق یا آزادی را بیان می‌کنند. با این حال، «آزادی تردد» یا «رفت و آمد» به نظر می‌رسد جامع‌ترین عبارتی باشد که شامل آزادی تردد در داخل کشور، آزادی در خروج از کشور و آزادی بازگشت به کشور می‌شود. در خصوص تحریم‌های هوانوردی کشوری به طور قطع در حق یا آزادی خروج از کشور مصداق دارد، تحدید می‌گردد. در واقع در صورتی که فردی قصد خروج از کشور و ورود به کشوری دیگر را دارد، در واقع دو حق «خروج از کشور مبدأ» و «ورود به کشور مقصد» برای وی قابل تصور است. بدیهی است، حق خروج از کشور فرد تابع قوانین کشور مبدأ می‌باشد که ممکن است قانون کشور متبوع مسافر باشد که مورد بحث ما نیست. در صورتی که فرد قصد خروج از کشوری را داشته باشد که کشور مبدأ کشور متبوع او نیست و پس از خروج بخواهد به کشوری وارد شود که کشور مقصد، کشور متبوع وی نمی‌باشد و وی مشمول تحریم‌های مسافرتی گردد، در آن حالت ورود وی موضوع بحث تحریم‌های هوایی خواهد بود. در این شرایط قوانین کشور مقصد می‌توانند ورود شخص را تسهیل کنند یا بازدارنده باشند. آنگاه امکان دارد تحریم به عنوان عامل خارجی نقش منفی قوانین ملی را تشدید کند و در تضییع این حق بشری سهیم گردد. به این ترتیب، آنچه که در این وضعیت مهم است، آزادی سفر به کشورهای دیگر می‌باشد که با دریافت اجازه ورود به کشور مقصد مصداق می‌یابد. این آزادی با اخذ ویزا در مواردی که ضروری است و اجازه عبور از مرز تکمیل می‌شود. از این رو از آن به «حق عبور از مرز»<sup>۳</sup> نیز تعبیر شده است. به نظر ما، حق یا آزادی سفر یا حتی تردد یا رفت و آمد یا جابه‌جایی یا تحرک هنگامی که تحریم‌های مسافرتی مطرح هستند، گویای حقی است که با تحمیل تحریم‌ها از فرد ضایع می‌شود. از طرف دیگر، آن حقی که نقض می‌گردد، تنها حق عبور از مرز نیست، بلکه آن حق، «آزادی ورود به کشور خارجی» است که توسط کشور مقصد با منع ورود شخص خاص به آن یا خودداری از صدور ویزای ورود نادیده گرفته می‌شود. در حالی که اصل بر آزادی انسان‌ها است که به کشور دیگری سفر (ورود) کنند و محدودیتی (شامل تحریم‌های مسافرتی) آنان را از این کار منع نکند، مگر آنکه در سطح بین‌المللی مصلحتی بزرگ‌تر، آن را برای افرادی به طور موقت بر اساس تصمیمی

1. The Right to Liberty.  
2. Liberty/Freedom of Movement.  
3. Right to Frontier.

جمعی با در نظر گرفتن معافیت‌ها و استثنائاتی با سازکارهای واقع‌بینانه و با لحاظ موازین حقوق بشری محدود سازد.<sup>۱</sup>

از طرف دیگر به طور کلی، «آزادی تردد» از جمله آزادی‌هایی<sup>۲</sup> است که با حقوق شهروندی و امنیت فردی انسان‌ها ارتباط نزدیکی دارد. از آن رو «هرگونه محدودیت در آزادی تردد نوعی محدودیت در آزادی‌های فردی و نقض امنیت فردی اشخاص است».<sup>۳</sup> آزادی خروج از کشور که یکی از اشکال آزادی تردد محسوب می‌گردد، در بند (۳) ماده (۱۲) میثاق بین‌المللی حقوق مدنی - سیاسی به عنوان یک حق بشری مورد حمایت قرار گرفته است. بنا بر آن تمام شهروندان در خروج از کشور از آزادی برخوردارند و می‌توانند بارها هر زمان که اراده کنند، از کشور خارج شوند. در واقع سفر به کشورهای دیگر از مؤلفه‌های مهم حق آزادی خروج از کشور است و جز در موارد استثنایی و ضروری و با مجوز قضایی نباید آزادی تردد افراد سلب شود.<sup>۴</sup> در مقابل، کشورهای مقصد نیز وظیفه دارند که برای برقراری تسهیلات ورود افراد به کشور خود اقدام نمایند و حمایت‌های لازم را در رابطه با ورود افراد از کشورهای دیگر به کشورشان فراهم کنند. این تسهیلات به طور عمده شامل ویزا برای متقاضیان ورود به کشور و امکانات مناسب با هزینه قابل قبول در کشور برای اقامت افراد است.<sup>۵</sup> در صورتی که کشور مقصد در برابر میزان تقاضاهای سفر به کشورشان محدودیت‌هایی داشته باشند، از نظر حقوق دانان لازم است که ورود مسافران را مدیریت کنند، ولی در هر حال این آزادی باید به شکل حداکثری برای تمام شهروندان وجود داشته باشد.<sup>۶</sup> آزادی رفت و آمد زمانی با حقوق بشر مرتبط می‌شود که اولاً، به عنوان یک حق

۱. این عبارات مفهوم «آزادی قانونی» (Legal freedom) یعنی آزادی در سایه حکومت قانون را تداعی می‌کند که جان سالموند آن را بیان کرده است.

Garner A. Bryan(Editor in Chief),Black's Law Dictionary,eight edition, a Thomson business,west,2004,p.937.

۲. نک. روزبهان، محسن، *آزادی رفت و آمد در نظام بین‌المللی حقوق بشر و نظام حقوقی ایران*، میزان، ۱۳۹۴، صص ۲۰-۲۲ و ۲۷ و ۳۷.

۳. اسلامی رضا، *آیا حقوق بشر؟ راهنمای هنجاری حقوق مدنی - سیاسی برای توانمندی و مطالبات جامعه مدنی*، مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، ۱۳۹۵، ص ۱۱۳.

۴. همان، ص ۱۱۷.

See Koechenov,Dimitry,The Right to Leave Any Country Including One's Own.In:Richard Plender(ed.), Issues in International Migration Law,Martinus Nijhoff, 2012,pp.143-178.

۵. همان، ص ۱۲۱.

6. Hague,Euan,The Riht to Enter Every Other State,the Supreme Court and African-American Mobility in the United States, Mobilities, Vol.5.3,2010,p.347.



متضمن مفهوم برخورداری از آزادی تردد باشد؛<sup>۱</sup> ثانیاً، به عنوان یک حق مدنی - سیاسی (نسل اولی) مورد حمایت نظام بین‌المللی حقوق بشر قرار می‌گیرد. از آنجا که این حق به عنوان حقی مدنی و سیاسی در میثاق حقوق مدنی - سیاسی گنجانده شده است، به این ترتیب تعین قانونی یافته و از تضمین حقوقی برخوردار شده است. در حقیقت حقوق بشر ایجاد هنجاری والاتر را تضمین کرده است که جایگزین تصمیم‌های سیاسی می‌شود که بر اساس منافع شخصی اتخاذ می‌شوند. این حق ناشی از کرامت و ارزش ذاتی انسان است. در حقیقت انسان موضوع بنیادین حقوق بشر و آزادی‌های اساسی می‌باشد و تمامی حق‌های بشری (سه نسل حق‌های بشری) تأمین‌کننده کرامت ذاتی انسان هستند و از یکدیگر تفکیک ناپذیرند.<sup>۲</sup> بنابراین در صورت نقض، در واقع نقض کرامت ذاتی وی صورت می‌گیرد و در مقابل بهره‌مند بودن انسان از آن صیانت از آن حق محسوب می‌گردد.

حق آزادی رفت و آمد دو ویژگی عمده نیز دارد: اولاً، وسیله تحقق سایر حق‌ها و آزادی‌ها است. به طوری که بهره‌مندی از بسیاری از حق‌ها گاه موقوف به برخورداری از حق رفت و آمد است. مثل حق آموزش، حق کار، حق سلامت، حق حمایت از زندگی خانوادگی، حق دسترسی به دادگاه و جبران خسارت مؤثر، حق توسعه (توسعه آزادانه فرد و توسعه اقتصادی کشور)، حق برخورداری از معیارهای کافی زندگی گاه تنها با امکان خروج از کشور و اجازه به کشور مقصد و به طور خلاصه با حق سفر میسر است. از این رو از این حق، به عنوان حق بنیادین انسانی یاد می‌کنند. ثانیاً، حلقه اتصال حق‌های دیگر بشری است. از طرفی تحقق حق آزادی رفت و آمد تأثیری مثبت بر دیگر حق‌ها به طور مثال بر حق دسترسی به دادگاه دارد و از طرف دیگر نقض یا عدم تحقق سایر آزادی‌ها، به طور مثال حق ممنوعیت بازداشت خودسرانه بر این آزادی (حق) تأثیری منفی به جای می‌گذارد. این ویژگی‌ها به دلیل جدایی‌ناپذیر بودن<sup>۳</sup> حق‌های بشری است که در مقدمه اعلامیه جهانی بشر به آن اشاره کرده است. همان‌گونه که این حق یعنی آزادی رفت و آمد و در نتیجه حق سفر فرد به خارج از کشور در اسناد بین‌المللی متعددی به صراحت، اما اجمالی ذکر شده‌اند: ۱. ماده (۱۳) اعلامیه جهانی حقوق بشر؛ ۲. میثاق بین‌المللی حقوق

1. Having Right.

۲. روزبهان، پیشین، ص ۳۶.

3. Inalienable.

مدنی- سیاسی مواد(۱۲) و (۱۳)؛ ۳. مواد(۹)، (۱۰) و (۱۱) کنوانسیون حقوق کودک؛ ۴. مواد(۱) و(۱۵) کنوانسیون محو کلیه اشکال تبعیض علیه زنان.

همچنین در اسناد زیر نیز اصول و قواعد این حق به صورتی جامع و با ذکر جزئیات تبیین گردیده، اما هنوز به صورت قوانینی مدون به تصویب نرسیده‌اند: ۱. پیش‌نویس اصول ناظر بر آزادی و عدم تبعیض در خصوص حق هر فرد بر ترک هر کشور از جمله کشور خویش و بازگشت به کشور خود(۱۹۶۳)؛ ۲. اعلامیه درباره حق ترک و حق بازگشت(۱۹۷۲)؛ ۳. اعلامیه استراسبورگ در باره حق ترک و بازگشت(۱۹۸۶).

به این ترتیب، این حق بنیادین حتی با تحریم‌های شورای امنیت که به منظور تأمین صلح و امنیت بین‌المللی اتخاذ می‌گردند، گاه نادیده گرفته می‌شود، چه رسد به تحریم‌های یکجانبه که به طور قطع صلح و امنیت بین‌المللی را تحکیم نمی‌بخشند.

به علاوه تحریم‌های مسافرتی به نقض حق جستجوی پناهگاه و حق پناهندگی و به نقض حق آزادی اجرای مناسک مذهبی از یک سو و نیز به نقض حق دادرسی عادلانه از دیگر سو می‌انجامد که در این جا مجال پرداختن به آنها نیست.

به این ترتیب در میان حق‌های بشری، حق سفر و میل به رفت و آمد آزاد و ایمن مردم با گذر از مرزها باید برای تمامی ملت‌ها از سوی همگان مورد احترام قرار گیرد. مفهوم دقیق حق سفر را هم باید به رفت و آمد یا تردد ایمن تعبیر کرد؛ زیرا کسی که هنگام مسافرت در معرض خطر بزرگی قرار دارد، در حقیقت آزادی سفر ندارد. زمانی که تحریم‌ها بر هوانوردی کشوری تحمیل می‌شود، در واقع دولت‌های تحریم‌کننده حق سفر ایمن و آزاد را سلب می‌کنند و این جنبه از حقوق بشر را نقض می‌نمایند.<sup>۱</sup>

در حالی که به هیچ دلیلی نمی‌توان حقوق تخلف‌ناپذیری مانند حق حیات یا حق آزادی مذهب یا حق دادرسی عادلانه را از انسان سلب نمود، از این رو تأمین صلح و امنیت بین‌المللی نیز قادر به نادیده گرفتن این دست حق‌های اولیه را ندارد. به علاوه نادیده گرفتن این حقوق به ویژه در تحریم‌های یکجانبه کمکی به تأمین صلح و امنیت بین‌المللی نمی‌کند و در واقع پایمال کردن آنها صرف‌نظر از این که عامل تهدیدکننده و ناقض صلح و امنیت بین‌المللی با توجه به

1. Jalali, Javad, The Impact of Sanctions upon Civil Aviation Safety, a thesis submitted to McGill university, Faculty of Law, Montreal, Canada, 2011, p.74.

مفهوم عمیق‌تر و امروزین صلح و امنیت بین‌المللی می‌باشد، باعث بروز بحران و بر هم زدن صلح و امنیت بین‌المللی یعنی هدف اصلی و غایی منشور ملل متحد و نادیده گرفتن رسالت اولیه سازمان ملل متحد می‌شود؛ زیرا دشمنی و تخاصم ملّت‌ها را با احساس روا شدن تبعیض و نقض حقوقشان برمی‌انگیزد و عکس آنچه که اعمال تحریم‌ها انتظار می‌رفت، یعنی تأمین صلح و ایجاد امنیت، تنش و جنگ را جایگزین آنها می‌نماید. طبیعی است که هر ملّتی به واسطه احساس تبعیض و نقض حقّ درصدد مقابله و جبران برآید و از تمامی امکانات و ظرفیت‌های خود بهره گیرد و احياناً دست به تلافی بزند. بدیهی است که در این شرایط آتش مخاصمه‌های بین‌المللی بالا می‌گیرند.

#### ۲.۱.۴. تحریم‌ها عامل تهدید صلح و امنیت در حیطه هوانوردی کشوری

تحریم‌ها بنیادی‌ترین هدف تأسیس سازمان ملل متحد و یکی از اساسی‌ترین اهداف تشکیل ایکائو یعنی «صلح جهانی و امنیت عمومی» را به خطر می‌اندازد. زیرا زمانی که ایمنی انسان‌ها و امنیت جوامع آنان به مخاطره بیفتد، امکان دارد دولت‌ها، گروه‌ها و افراد هدف تحریم‌ها از یک طرف و فرستندگان تحریم‌ها از طرف دیگر برای کارایی مؤثر تحریم‌ها دست به خشونت بزنند و ثبات و صلح را در محیط بین‌المللی بر هم زنند. در آن صورت حق‌های بشری از جمله حقّ بر صلح افراد<sup>۱</sup> (حقّ زندگی در صلح انسان‌ها) نیز که یک حقّ بشری به شمار می‌آید، پایمال می‌شوند. زیرا با تحمیل تحریم‌ها در حوزه هوایی «ایجاد ثبات و رفاه»<sup>۲</sup> که طبق ماده (۵۵) منشور ملل متحد برای «روابط صلح‌آمیز و دوستانه میان ملّت‌ها»<sup>۳</sup> ضروری است، منتفی می‌شود. به علاوه تجربه چند دهه اخیر اثبات کرده است تحریم‌ها به ویژه تحریم‌ها در حوزه هوایی به ایجاد تفاهم و مودّت بین دولت‌ها و ملّت‌ها و صلح و امنیت بین‌المللی نیفزوده و از میزان تنش‌ها و جنگ‌ها نکاسته، بلکه به آنها افزوده است. زیرا این اقدامات به خصوص تحریم‌های یکجانبه ابزار قهری خصمانه تلقی می‌شوند. از این رو بر نقار و دشمنی میان ملّت‌ها می‌افزاید و موجب دوری و عدم تفاهم بیشتر ایشان می‌گردد و درهای گفتگو، تبادل و درک متقابل را به روی

1. Right to peace  
2. Stability and well-being  
3. Peaceful and friendly relations among nations

یکدیگر می‌بندد. منع پرواز، تعیین مناطق پرواز ممنوع،<sup>۱</sup> منع مسافرت، تلاش برای فلج کردن هوانوردی یک کشور یا از بین بردن بخش حمل و نقل هوایی کشور هدف نمی‌تواند با اهداف صلح‌جویانه صورت گیرد و بالاتر از همه تحریم‌های هوایی با نا ایمن کردن ایمنی هوانوردی یک کشور در حقیقت کوششی در خفا اما عمدی در جهت به قتل رساندن اتباع آن کشور است که نهایت دشمنی و نوعی اعلام جنگ تلقی می‌شود. در آن صورت بی‌شک صلح حتی در مفهوم کهن آن نیز یعنی «نبود جنگ یا خشونت»<sup>۲</sup> را منتفی می‌سازد. تردیدی نیست که بر پایه بسط مفهومی مفهوم صلح پس از پایان جنگ سرد توسط شورای امنیت،<sup>۳</sup> نقض حق‌های بشری شامل حقوق عدیده‌ای می‌شود که به واسطه تحریم‌های هوایی نقض می‌گردند، صلح به سرعت و سهولت بیشتری مخدوش می‌شود و امنیت به دلایل آسان‌تری بر هم می‌خورد.

به هر روی، اعمال تحریم‌ها توسط شورای امنیت، در صورت به خطر افتادن ایمنی و امنیت هوانوردی واجد توجیه کافی نیست و حیطة هوانوردی به ویژه هوانوردی بین‌المللی کشوری را به لحاظ پیوستگی مقولات ایمنی و امنیت هوانوردی در جهان میدانی بی‌طرف می‌انگارند که همچون حوزه ورزش، امور پزشکی و مشابه آن باید از اعمال هر محدودیتی جز برای تأمین عینی ایمنی و امنیت هوانوردی مصون بماند. زیرا نتیجه آن تهدید ایمنی و امنیت هوانوردی در تحریم‌های جمعی یا یکجانبه و در نتیجه به مخاطره افتادن حیات بشر (اتباع بی‌گناه کشورهای هدف) و نادیده گرفته شدن مفاد معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو به واسطه زیر پا گذاشتن اهداف مندرج در ماده (۴۴) است. امری که به گواهی ماده (۴) معاهده سوءاستفاده از هوانوردی کشوری تلقی می‌شود و منع گردیده است. به عبارت روشن‌تر، از یک سو حق حیات سرنشینان هواپیماها به طور خودسرانه‌ای با به خطر افتادن ایمنی و امنیت عملیات پروازی طی سوانح هوایی ناشی از کمبودهایی که در اثر تحریم‌های حوزه هوایی رخ می‌دهند، به طور خودسرانه‌ای سلب می‌گردد که مهم‌ترین حق بشری مورد حمایت حقوق بشر و حقوق بشردوستانه است. درحالی‌که هر گاه

۱. مشروط به آنکه بر اساس برخی دیدگاه‌ها آن را از مصادیق تحریم‌های هوانوردی بدانیم.

Kang, op.cit., supra note 27 at 6, p.407.

۲. صفاری پژوه، مهران، *حق بر صلح و جهانی شدن اقتصاد*، انتشارات بهنامی، ۱۳۹۴، صص ۳۳-۳۴؛ نادر ساعد، *گفتمان صلح عادلانه: مبنا و معنا از در: کتاب حق بر صلح عادلانه*، انتشارات مجمع جهانی صلح اسلامی، ۱۳۸۹، صص ۳۰-۲۰.

3. Yamashita, Hikaru, Reading "threats to International Peace and Security", 1946-2005, *Diplomacy and Statecraft*, Vol.18, 2007, pp.551-572.

موضوع/ایمنی با صلح و امنیت در تعارض قرار گیرد، برتری از آن ایمنی است. در واقع در تعارض یک امر انسانی و حیاتی با امر سیاسی، تقدّم با امر حیاتی است و در اینجا اگر لازم باشد، حقوق طبیعی بر حقوق موضوعه پیشی می‌گیرد.

## نتیجه‌گیری

چنان‌که در این مقاله مشاهده کردیم، صلح و امنیت بین‌المللی در حیطة هوانوردی با بحران‌هایی روبرو است که آن را به مخاطره می‌افکند. با پرداختن به یکی از این بحران‌ها، یعنی بحران اقتصادی در قالب تحریم‌های هوانوردی، آثار آن بر صلح و امنیت بین‌المللی مورد ارزیابی قرار گرفت. در خلال بررسی آثار تحریم‌ها بر مقوله صلح و امنیت بین‌المللی روشن گردید که اعمال تحریم‌های هوانوردی به معنای عام بر صلح و امنیت بین‌المللی در عمل گاه به تأمین و در شرایطی به تهدید صلح و امنیت بین‌المللی انجامیده‌اند.

در موارد زیادی نیز اعمال تحریم‌های هوانوردی به برقراری گسترده صلح و امنیت بین‌المللی کمک شایانی نکرده و ضمن آنکه دولتمردان را وادار به عقب‌نشینی از مواضع سیاسی خود نکرده، در عمل موجب تحمیل آثار سوء آنها بر اتباع بی‌گناه هدف تحریم‌ها گردیده است. در واقع این افراد غیر نظامی بوده‌اند که آثار منفی ضد حقوق بشری و گاه ناخواسته تحریم‌ها بر ایمنی و امنیت هوانوردی را با از دست دادن حیات خود تحمل کرده‌اند. در واقع تحمیل تحریم‌های هوانوردی همچون تحمیل سایر تحریم‌ها آثار محدود و نامطمئنی بر صلح و امنیت بین‌المللی داشته‌اند؛ زیرا خود دچار پارادوکس ایجاد ناامنی و توسعه دشمنی‌ها به ویژه به واسطه اعمال تحریم‌های یکجانبه دولت‌ها علیه یکدیگر هستند، به‌علاوه بر عمق بحران‌ها افزوده‌اند. این وجه از تحمیل تحریم‌ها که در قالب «تهدید» صلح و امنیت بین‌المللی نمایان می‌شود، با نقض مفاد معاهده شیکاگو محقق می‌گردد و در نتیجه به تهدیدی برای امنیت و ایمنی هوانوردی کشوری مبدل می‌شود. درحالی‌که به منظور ممانعت از آن، یعنی تهدید «امنیت عمومی» طبق آینده‌نگری‌های که در معاهده شیکاگو این سند بین‌المللی ارزشمند قابل مشاهده است، باید از سوءاستفاده از هوانوردی کشوری جلوگیری نمود؛ زیرا معاهده مذکور واهمه خود را در زمینه سوءاستفاده از پیشرفت‌های آتی از آن در سطح بین‌المللی توسط دولت‌ها در معاهده به صراحت انعکاس داده، با این حال امیدوار بوده است که هوانوردی کشوری موجد و حافظ دوستی و تفاهم میان ملت‌ها و مردم گردد.

به‌علاوه می‌توان تصوّر کرد که به چه میزان بحران امنیتی هوانوردی ممکن است به نگرانی‌های مربوط به ایمنی پرواز و بحران اقتصادی ناشی از تحمیل تحریم‌های اقتصادی و هوانوردی بیفزاید. بدیهی است در این شرایط در کشور هدف، این بحران‌های تهدیدکننده

هوانوردی کشوری، تأثیرگذاری منفی مضاعفی را بر هوانوردی کشوری آن کشور بر جای می‌گذارند و این روند به افزایش موارد تضییع حقوق اولیه بشری افراد و گروه‌های هدف منجر می‌گردد که از علل دیگر و تشدیدکننده تضعیف صلح و امنیت بین‌المللی به شمار می‌آید.

از این رو با اتکا به حجت‌های حقوقی و شواهد میدانی باور داریم که تأثیر منفی اعمال تحریم‌های هوایی اعم از تحریم‌های هوانوردی به معنای خاص و مسافرتی و جمعی و یکجانبه بیش از تأثیرات مثبت آن بر صلح و امنیت بین‌المللی بوده است. در واقع بالا گرفتن تنش‌ها را در منطقه خلیج فارس پس از خروج ایالات متحده آمریکا از توافق برجام و تحمیل دوباره تحریم‌های فراگیر شامل تحریم‌های هوایی به ویژه تحریم‌های هوانوردی که با توافق برجام متوقف شده بودند و برهم زدن ثبات و تعادل نسبی برقرار شده پس از آنکه امنیت دریانوردی و هوایی در این منطقه را طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۲۲ تحت تأثیر قرار داد، می‌توان نشانه‌ای بارز از به مخاطره افتادن صلح و امنیت بین‌المللی دانست.

## فهرست منابع

## الف) منابع فارسی

## کتاب

۱. اسلامی رضا، *آیا حقوق بشر؟ راهنمای هنجاری حقوق مدنی-سیاسی برای توانمندی و مطالبات جامعه مدنی*، مجمع علمی و فرهنگی مجد، چاپ اول، ۱۳۹۵.
۲. بیگ زاده، ابراهیم، *حقوق سازمان های بین المللی*، انتشارات مجد، ۱۳۸۹.
۳. ساعد، نادر، *گفتمان صلح عادلانه: مبنا و معنا از در: کتاب حق بر صلح عادلانه*، انتشارات مجمع جهانی صلح اسلامی، ۱۳۸۹.
۴. روزبهان، محسن، *آزادی رفت و آمد در نظام بین المللی حقوق بشر و نظام حقوقی ایران*، میزان، ۱۳۹۴.
۵. صفاری پژوه، *مهران، حق بر صلح و جهانی شدن اقتصاد*، انتشارات بهنامی، ۱۳۹۴.

## مقاله:

۶. اوراکلاشویلی الکساندر، *تأثیر قواعد امره حقوق بین الملل بر تفسیر و اجرای قطعنامه های شورای امنیت*، ترجمه سید قاسم زمانی، مجله پژوهش های حقوقی، دوره چهارم، ۱۳۸۴، شماره ۷.
۷. عسگری پوریا و یلدا خسروی، *ضرورت و بایسته های صلح*، نشریه پژوهش های روابط بین الملل، دوره ۶، شماره پیاپی ۱، زمستان ۱۳۹۵، شماره ۲۲.

## ب) منابع انگلیسی

## Books

8. Abeyratne, Ruwantissa, *Air Security Law*, Springer, 2005.
9. Garner A. Bryan (Editor in Chief), *Black's Law Dictionary*, eighth edition, a Thomson business, west, 2004.
10. Koechenov, Dimitry, *The Right to Leave Any Country Including One's Own*, In: Richard Plender(ed.), *Issues in International Migration Law*, Martinus Nijhoff, 2012.



**Articles**

11. Hague, Euan, "The Right to Enter Every Other State, the Supreme Court and African-American Mobility in the United States", *Mobilities*, Vol.5.3,2010.
12. Kang, Myongil, "Refining Aviation Sanctions from an Air Law Perspective", *Air and Space Law*, Vol.40, No.6,2015.
13. Nakatani, Kazuhiro, "Sanctions related to International Air Transport and International Law", *Korean Association of Air and Space Law*, Vol.8,1996.
14. Yamashita, Hikaru, "Reading "threats to International Peace and Security",1946-2005", *Diplomacy and Statecraft*, Vol.18, 2007.

**Thesis**

15. Jalali, Javad, "The Impact of Sanctions upon Civil Aviation Safety", PhD diss, MacGill university, Faculty of Law, Montreal, Canada, 2011.

**Agreement, Conventions, Judicial Awards, Documents, Web-sites.**

16. "Agreement between the United Nations and the International Civil Aviation Organization" (adopted Sept.30, 1946, entered into force May 13,1947)8 UNTS 315.
17. "Annual Report of the Sierra Leone Sanctions Committee", UN Doc., S/2004/166,27 February 2004.
18. "Application of the International Convention on the Elimination of all Forms of Racial Discrimination" (Qatar v. United Arab Emirates), Provisional Measures, Order of 23 July 2018.
19. "**International Crisis Group, Balkans Briefing: Sanctions against Federal Republic of Yugoslavia**". Available at: [https://www.files.ethz.ch/isn/27783/b015\\_sanctions\\_yugoslavia.pdf](https://www.files.ethz.ch/isn/27783/b015_sanctions_yugoslavia.pdf).
20. "Declaration of the President of the Security Council", D/23500, January,1992.
21. "International Convention on Civil and Political Rights" ,19 December 1966,999 U.N.T.S.171.
22. "Strategic Planning Unit, Executive Office of the UN Secretary General, UN Sanctions: How Effective? How Necessary? "March 1999, Paper prepared for the Second Interlaken Seminar on Targeting United Nations Financial Sanctions.

23. “**Sanctions against Syria**”, Routes online,30 November 2011.Available at: <https://www.routesonline.com/news/29/breaking-news/.../sanctions-against-syria/www.Icao.int>about-icao>history>>.
24. “The Charter of United Nations.”
25. “The Convention of International Aviation.”
26. “Universal Declaration of Human Rights” , General Assembly Res.217(III),UN GAOR,3d Sess., Supp. No.13,UN Doc.A/810(1948).