

# پژوهش‌های حقوقی

شماره ۱۴

هزار و سیصد و هشتاد و هفت - نیمسال دوم

## مقالات

- دیوان کیفری بین‌المللی و صدور قرار جلب «عمر البشیر»
  - قتل و صدمه بدنی در منازعه
  - تحقیق و توسعه فناوری نانو از نگاه حق بر سلامتی
  - چالش‌های مفهوم رزمنده در حقوق بشردوستانه بین‌المللی
  - ادغام شرکت‌های تجاری از منظر قوانین ایران
  - تحریم هوایی ایران با رویکردی به کنوانسیون شیکاگو
- موضوع ویژه: چالش‌های معاملات املاک در نظام حقوقی ایران
- نقش سند رسمی در بیع املاک
  - جایگاه دفاتر اسناد رسمی در تنظیم معاملات املاک و خلأهای حقوقی آن
  - چالش‌ها و نارسایی‌های موجود ناشی از درج قیمت منطقه‌ای به جای قیمت واقعی
  - ماهیت حقوقی پیش‌فروش آپارتمان و راهکارهای ثبت رسمی آن
  - تحلیل حقوقی دعوای اثبات مالکیت
- نقد: لایحه قانون تجارت
- نقد شیوه قانون‌نویسی در لایحه قانون تجارت
  - تأملاتی در خصوص لایحه قانون تجارت مصوب تیرماه ۱۳۸۴ هیأت وزیران
  - بررسی انتقادی ابواب یکم تا ششم لایحه قانون تجارت
  - نقد مقررات ابواب پنجم و هفتم لایحه قانون تجارت
  - نگاهی به مقررات لایحه قانون تجارت در باب ضمانت مستقل
  - نقد و بررسی ادغام شرکت‌های تجاری در لایحه قانون تجارت





[http://jlr.sdil.ac.ir/article\\_43696.html](http://jlr.sdil.ac.ir/article_43696.html)

مجله پژوهش‌های حقوقی (علمی - ترویجی)، شماره ۱۴، نیمسال دوم ۱۳۸۷  
صفحات ۱۷۳ الی ۱۸۲، تاریخ وصول: ۱۳۸۷/۸/۲۹، تاریخ پذیرش: ۱۳۸۷/۱۱/۱۰

## تحریم هوایی ایران با رویکردی به کنوانسیون شیکاگو

اعظم زارع چاهکی\*

**چکیده:** افزایش امنیت در حمل و نقل بین‌المللی با تلاش‌های خطوط هوایی در جهت به دست آوردن ناوگانی جدید و ایمن میسر می‌باشد. از اهداف اصلی این مقاله بررسی قوانین تحریم سال ۱۹۹۵ ایالات متحده آمریکا علیه خطوط هوایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. با بررسی حقوقی مفاد قانون تحریم به این نتیجه رسیده‌ایم که تحریم‌های هوایی علیه کشورمان با روح و متن کنوانسیون هواپیمایی کشوری مطابق نمی‌باشد. بنابراین از ایکائو به عنوان سازمان تخصصی سازمان ملل انتظار می‌رود که فشارهای عمومی بین‌المللی را بر ایالات متحده به عنوان عضوی از کنوانسیون در خصوص حذف تحریم‌ها اعمال نماید.

**کلیدواژه‌ها:** کنوانسیون شیکاگو، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، تحریم، امنیت.

### ۱- مقدمه

در حال حاضر مسأله «تحریم» سبب شده تا نوسازی ناوگان هوایی طبق روال عادی در کشور انجام نشود. در نتیجه اقدامات انجام شده در سال‌های اخیر برای نوسازی ناوگان هوایی تنها مرز مشکل تا بحران را حفظ کرده است.<sup>۱</sup> صنعت هواپیمایی کشور با

\* کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل

۱. علی غفوری، «بحران در راه است»، نشریه خبری سیاسی الکترونیک ایران امروز، ۲۰۰۵/۹/۱۳.

استانداردهای جهانی فاصله بسیاری دارد و حتی در حد استانداردهای خاورمیانه هم نیست.<sup>۲</sup> تحریم هوایی عملاً اجازه خرید هواپیما از کمپانی اول و دوم هوایی دنیا (بوئینگ و ایرباس) را از جمهوری اسلامی ایران گرفته است. باز نشدن چرخ‌ها، از کار افتادن سیستم‌های الکترونیکی، عمل نکردن به موقع ترمزها، ترکیدن لاستیک‌ها به دلیل فرسودگی و ده‌ها عامل دیگر که همگی کم‌اهمیت و قابل جبران‌اند اما شانه‌های نزدیک شدن «خطر» بزرگتری را به ما گوشزد می‌کنند. این اتفاقات می‌تواند با اندکی بدشانسی منجر به فاجعه‌ای مانند سقوط هواپیما شود. از طرف دیگر تأخیرهای مکرر و یا لغو پروازها همگی افزایش مشکلات در این بخش را نشان می‌دهد.<sup>۳</sup>

در چنین شرایط سیاسی جمهوری اسلامی ایران برای خرید حتی یک قطعه کوچک هواپیما باید از طریق بازار سیاه عمل کند. هم اکنون در همه جای دنیا خرید هواپیما یک نکته ساده است اما کشور ما به دلیل تحریم‌های غرب این کار را در نهایت مخفی کاری طی فرایندی طولانی انجام می‌دهد. گاهی پروسه خرید هواپیما برای شرکت‌های هواپیمایی تا ۹ ماه طول می‌کشد که بتوانند به برنامه‌های خرید یک هواپیما برسند و اگر این قراردادها قبل از اتمام کار منتشر شود امریکایی‌ها تمام تلاش خود را برای لغو قرارداد انجام می‌دهند. سرمایه لازم برای تأمین هواپیماهای مورد نیاز کشور ۱۱ میلیارد و ۲۵۰ میلیون دلار است و ارزش ناوگان فعلی کشور کمتر از یک میلیارد دلار می‌باشد. این مسأله نشان‌دهنده سیستم خارج از رده و فرسودگی ناوگان هوایی کشور است.<sup>۴</sup>

## ۲- کنوانسیون شیکاگو

معاهده بین‌المللی هواپیمایی کشوری در تاریخ چهارم آوریل ۱۹۴۷ به اجراء درآمد. این عهدنامه در کنفرانس بین‌المللی هواپیمایی کشوری که از اول نوامبر تا هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو برگزار شده بود، به تصویب رسید. در کنفرانس شیکاگو، بیش از ۵۰

www.iranemrooz.com

۲. نمک‌شناس (معاون مالی شرکت ماهان)، دومین پروژه لیزینگ هواپیما با مشارکت استانداری لرستان و هواپیمایی ماهان، ۲۲ بهمن ۱۳۸۶، www.bina.ir.

۳. علی غفوری، پیشین.

۴. سعید حسامی، مدیر عامل هما، «تحریم هوایی برای ایران تازه نیست»، روزنامه ایران، ۱۸ بهمن ۱۳۸۶.

کشور حضور داشتند که از طرف دولت ایالات متحده آمریکا برای ایجاد یک نهاد حقوقی، در جهت پیشرفت هواپیمایی کشوری بعد از جنگ جهانی دوم دعوت شده بودند.<sup>۵</sup>

معاهده شیکاگو علاوه بر اینکه اساسنامه ایکائو<sup>۶</sup> محسوب می شود، یک عهدنامه چند جانبه برای ایجاد نظم، ایمنی و کمک به پیشرفت مؤثر هواپیمایی بین‌المللی می باشد. با در نظر گرفتن این اهداف، معاهده حقوق و تعهدات کشورهای عضو را در خصوص مسائل هواپیمایی کشوری تعریف و اعضاء را متعهد کرده است تا در برنامه‌هایی که برای تسهیل حمل و نقل هوایی بین‌المللی و بهبود بخشیدن به خدمات هوانوردی ضروری می باشند، همکاری مجدانه‌ای داشته باشند.<sup>۷</sup> سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل و به عنوان جزئی تخصصی برای پیشرفت همکاری کشورها در حوزه هواپیمایی کشوری باید تمام تلاش خود را برای به وجود آوردن چارچوبی تخصصی برای مدیریت رقابت های سیاسی و تجاری در بین ملت‌ها ایفاء کند.<sup>۸</sup>

##### 5. Chicago Convention, 1944, ICAO Docs, 7300/6, 15 UNTS 6605

در سطح بین‌المللی سازمان هواپیمایی کشوری با تصویب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو) در تاریخ ۱۳۲۸/۴/۲۸ به عضویت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) درآمد و به عنوان نماینده رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران در سازمان ایکائو می باشد.

##### 6. International Civil Aviation Organization (ICAO)

سازمان موقت هواپیمایی کشوری بعد از لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۴۷ جای خود را به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) داد. این سازمان بلافاصله بعد از شکل‌گیری به یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد تبدیل شد. این سازمان هنوز نقش اصلی را در حل و فصل اختلافات هوایی دارد. نسرین پروین، مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری با آخرین اصلاحات و مصوبات جدید، سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌های کشور، ۱۳۷۵.

۷. منصور جباری، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش، چاپ اول ۱۳۸۱، صفحه ۱۹.

۸. مطابق با ماده ۴۴(a)(b)(c)(h) کنوانسیون شیکاگو از وظایف سازمان تشویق به ایمنی و رشد هواپیمایی کشوری از جمله مسؤولیت در قبال توسعه، طراحی، بهره‌برداری هواپیمای مناسب، فرودگاه و تسهیلات ناوبری می باشد.

Paul Stephen Dempsey, "The Role of the International Civil Aviation Organization on Deregulation, Discrimination, and Dispute Resolution", 25 J. Air L. & Com. 529, 1986-1987.

### ۳- تحریم هوایی ایران

ایالات متحد آمریکا تحریم جامعی توسط رئیس جمهور کلینتون در تاریخ ۱۵ مارس ۱۹۹۵ بر علیه جمهوری اسلامی ایران تحمیل کرده است.<sup>۹</sup> بر طبق گفته کلینتون «تحریم تحمیل شده توسط ایالات متحد بر اساس اهداف سیاست خارجی می‌باشد».<sup>۱۰</sup> چنین گفت‌های در مغایرت با اهداف کنوانسیون به خصوص مواد ۴ و ۴۴ برای توسعه و امنیت هواپیمایی کشوری می‌باشد. جزء اهداف اولیه کنوانسیون، پیشرفت امنیت هواپیمایی می‌باشد.<sup>۱۱</sup> تحریم منشأ پایان دادن به امنیت هواپیمایی در جمهوری اسلامی ایران و برای سایر کشورهایی که جمهوری اسلامی ایران برای آنها خدمت می‌کند

۹. ایران بعد از امضاء قرارداد با روسیه در ژانویه سال ۱۹۹۵ برای ساخت راکتورهای هسته‌ای در بوشهر در ۱۵ مارس سال ۱۹۹۵ توسط آمریکا تحریم شد. کنگره آمریکا در اوت سال ۱۹۹۶ قانون تحریم اقتصادی ایران و لیبی (ایلسا) را تصویب کرد که با امضای بیل کلینتون به یک قانون لازم‌الاجراء تبدیل شد. قانون ایلسا تصریح می‌کند شرکت‌های آمریکایی و شعبه‌های آنها حق سرمایه‌گذاری بیشتر از ۲۰ میلیون دلار در سال را در بخش‌های انرژی ایران ندارند و در صورت اقدام به این کار جریمه و مجازات خواهند شد. رقم ۲۰ میلیون دلار در اوت سال ۱۹۹۷ به ۴۰ میلیون دلار در سال افزایش یافت. مدت پنج ساله قانون ایلسا در اوت سال ۲۰۰۱ میلادی به اتمام رسید این در حالی است که کنگره آمریکا در اواخر ژوئیه سال ۲۰۰۱ میلادی به تجدید قانون تحریم اقتصادی علیه ایران و لیبی (ایلسا) برای پنج سال دیگر رأی داد و جورج دبلیو بوش این لایحه را امضا کرد و بار دیگر این قانون لازم‌الاجراء شد.

Kenneth Katzman, *The Iran-Libya Sanctions Act (ILSA)*, Library of Congress Washington DC Congressional Research Service, Defence Technical Information Center, 20 JUL 2001.

در حال حاضر بعد از انقضاء این قانون در اوت سال ۲۰۰۶ قانون مربوط به تحریم ایران ۵ سال دیگر یعنی تا ۳۱ دسامبر سال ۲۰۱۱ تمدید شده است.

Kenneth Katzman, *The Iran-Libya Sanctions Act (ILSA)*, Library of Congress Washington DC Congressional Research Service, Defence Technical Information Center, 9 JUL 2007.

در نهایت در سال‌های اخیر آمریکا از طریق شورای امنیت توانسته است چهار قطعنامه را علیه ایران صادر کند (قطعنامه‌های ۱۶۹۶، ۱۷۳۷، ۱۷۴۷ و ۱۸۰۳) که همه قطعنامه‌ها حاکی از اعمال تحریم‌های شدیدتر علیه ایران در بخش‌های تجارت، نفت و گاز و انرژی و صنعت هوایی می‌باشد.

Peter Crail, *Security Council Adopts More Iran Sanctions*, Arms Control Association, April 2008.

۱۰. ایالات متحد همراه با کانادا و انگلیس در کنفرانس مربوط به کنوانسیون شیکاگو پیشنهاد کردند که: تعهدات مشخصی برای کشورهای عضو ایجاد شود و هر کشور عضو استفاده از حمل و نقل هوایی کشوری را به عنوان ابزاری برای سیاست ملی در روابط بین‌المللی رد می‌کند و باید تعهداتش تحت کنوانسیون را که به گونه‌ای آزادانه پذیرفته است را با حسن نیت انجام دهد.

*Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, VOL. 1, Document 358 418 [U. S. Gov't Printing Office, ed., 1948].

می‌باشد. از زبان حقوقی مقررات تحریم ایالات متحد بر جمهوری اسلامی ایران به صورت خلاصه زیر می‌باشد:

«... کارخانجات و یا دیگر تجارتخانه‌های امریکایی نمی‌توانند هواپیما، موتورها، قطعات یدکی و تجهیزات CNS<sup>۱۲</sup> (نو و یا استفاده شده) به حمل‌کنندگان هوایی، شرکت‌ها و یا آژانس‌های دولتی ایرانی بفروشند و یا صادر کنند. هیچ یک از تجارتخانه‌ها در اروپا، خاورمیانه و دیگر کشورها در جهان نمی‌توانند بیشتر تجهیزات امریکایی را به حمل‌کنندگان هوایی ایرانی، حتی اگر آنها صاحب تجهیزات برای سال‌ها باشند، فروش مجدد (صادرات مجدد) کنند. تجارتخانه‌ها در امریکا نمی‌توانند قطعاتی را به شرکت‌های اروپایی بفروشند، اگر آنها بدانند که آنها قطعات را به حمل‌کنندگان هوایی ایرانی فروش مجدد می‌کنند. شرکت‌ها (از جمله شرکت‌های هواپیمایی اروپایی) شرایط نگهداری را برای حمل‌کنندگان هوایی ایرانی در صورتی می‌توانند انجام دهند که چنین نگهداری شامل نصب و تعویض قطعات امریکایی نباشد...»<sup>۱۳</sup>

البته لازم به ذکر است که ایالات متحد امریکا، استثنائی جعلی را برای «امنیت هواپیما» اعلام کرد که در حقیقت این استثناء نیز رعایت نشده است. طی چنین استثنائی، در جهت مصلحت امنیت هواپیمایی استثناء فروش تجهیزات، موتورها، قطعات یدکی و پشتیبانی اجناس فروخته شده به حمل‌کنندگان هوایی ایرانی و دیگر شرکت‌های هوایی مرتبط اجازه داده شده است. علاوه بر این ایالات متحد امریکا در گذشته مجوز تعمیرات پایه ای<sup>۱۴</sup> در مورد هواپیماهای بوئینگی را که ایرانیان مالک آن هستند و خریدن یک فروند هواپیمای ایرباس (به ایران ایر) برای جایگزین کردن هواپیمایی که توسط امریکایی‌ها مورد اصابت قرار گرفته بود را اعطاء کرده است. چنین

12. Communication, Navigation and Surveillance (CNS) equipments

13. Kenneth Katzman, *The Iran-Libya Sanctions Act (ILSA)*, Library of Congress Washington DC Congressional Research Service, Defence Technical Information Center, 9 JUL 2007.

تحریم‌ها تنها هواپیماها و اجزاء امریکایی را شامل نمی‌شود بلکه هواپیماهای اروپایی و اجزاء آن که با مشارکت امریکا ساخته شده باشد را نیز شامل می‌شود.

"Iran Nuclear Offer Allows Aircraft Purchase", *Airfinance Journal*, Jul 2006 Issue 292, pp. 38-38, 1/5p.

۱۴. صدور مجوز دولت امریکا برای تعمیر هواپیماهای مسافربری جمهوری اسلامی ایران، عملی منطقی است که دولت امریکا پس از سال‌ها تحریم، به لغو آن اقدام می‌کند اما امریکا بر خلاف آنچه در مورد لغو تحریم‌های هوایی علیه ایران مطرح کرد، تاکنون کوچکترین اقدامی انجام نداده است. «موضع‌گیری شدید ایران علیه قانون‌شکنی‌های امریکا در اجلاس آینده ایکائو»، *روزنامه هموطن*، ۱۸ تیر ۱۳۸۶.

مقرراتی به طور مؤثر برای پیشرفت و تضمین امنیت هواپیمایی شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به کار بسته نشد و سیاست ایالات متحد به رد کردن چنین مجوزهایی می‌باشد. البته برای اعمال مفاد مقررات امنیتی فوق صدور مجوزهای خاصی لازم می‌باشد. که درخواست برای چنین مجوزهایی توسط OFAC<sup>۱۵</sup> باید مورد به مورد بررسی شود و مجوزها با هدف تضمین برای امنیت هواپیمایی کشوری درکل و بهره‌برداری ایمن از هواپیماهای تجاری - مسافربری امریکایی صادر می‌شوند.

از دیدگاه جمهوری اسلامی ایران تعبیری که از این قانون می‌توان کرد این است که: صادر کردن قطعات هواپیماهای امریکایی و اجزاء تشکیل دهنده آن به جمهوری اسلامی ایران مجاز می‌باشد. قانون فوق فقط برای هواپیمای بوئینگ نمی‌باشد و مطابق با چنین تفسیری، صادر کردن هواپیماهای مونتاژ شده غیر امریکایی (شبه ایر باس) که اجزاء تشکیل دهنده و قطعات یدکی آنها امریکایی هستند نیز مجاز می‌باشد.

البته ساختاری که OFAC آن را پذیرفته است مطابق با این تعبیر نمی‌باشد. تعبیر OFAC از «امنیت هواپیمایی کشوری» محدود به امنیت بهره‌برداری هواپیماهای مسافربری تجاری امریکایی (هواپیماهای بوئینگ که حمل‌کنندگان هوایی ایرانی مالک آن هستند) می‌باشد و با چنین دیدگاهی نیز OFAC به بررسی مجوزها برای قطعات یدکی هواپیماهای امریکایی، می‌پردازد. در هر صورت چه ساختار محدود OFAC استفاده شود یا خیر، در عمل دسترسی به چنین معافیتی برای امنیت هواپیمایی موجود نمی‌باشد.

#### ۴- غیر قانونی بودن تحریم با توجه به مفاد کنوانسیون شیکاگو

در سی و پنجمین و سی و ششمین مجمع ایکائو، تحقیقات ارائه شده توسط جمهوری اسلامی ایران اثرات سوء تحریم تجاری ایالات متحد امریکا بر فعالیت‌های هواپیمایی کشوری را نشان داده است.<sup>۱۶</sup> این تحقیقات تحریم تجاری تحمیلی ایالات متحد در مورد هواپیما، قطعات یدکی، تجهیزات نظارتی، ناوبری، ارتباطی و خدمات مناسب پس

15. Office of Foreign Assets Control (OFAC)

16. ICAO Doc, A35- WP/297, Continuity of Trade Embargo on the Islamic Republic of Iran and the Safety Deficiencies Arising out of IT, Presented by the Islamic Republic of Iran, 22 March 2006.

ICAO Doc, A36-WP/275, The Safety Deficiencies Arising out of the United States Anctions against the Civil Aviation of the Islamic Republic of Iran, Presented by the Islamic Republic of Iran, 20/09/2007

از فروش در خصوص هواپیمایی کشورمان را تشریح کرده است. از طرفی بیان شده است که تبعیض غیر عادی فوق مغایر با اهداف و معیارهای ماده ۴۴ کنوانسیون شیکاگو می باشد که ایالات متحد نه تنها عضوی از آن بلکه از مؤسسين و بنیانگذاران آن نیز می باشد.

پیشنهاد مشترک ایالات متحد امریکا، کانادا و انگلیس یکی شدن در مفهوم ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو می باشد. مطابق این ماده «هریک از کشورهای عضو پیمان موافقت می نماید که هواپیمایی کشوری را برای منظوری که با مقاصد این پیمان منافات داشته باشد، به کار نبرند.» از طرفی می دانیم که تصویب کنوانسیون توسط ایالات متحد در ۹ اوت سال ۱۹۴۶ و توسط جمهوری اسلامی ایران در ۱۹ آوریل سال ۱۹۵۰، تصویب ماده ۴ و حرکت در جهت اهداف آن نیز بوده است.

قسمت دوم کنوانسیون شیکاگو، بدنه سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری را بر پا کرده و هدف و منظور از سازمان را بیان نموده است.<sup>۱۷</sup> همان گونه که از زبان کنوانسیون واضح است «ایکائو و کشورهای عضو آن به طور قراردادی تا جایی که ممکن است موظف به پیشرفت، توسعه و نائل آمدن به بالاترین استانداردهای امنیت هواپیمایی شده اند و با اعمال کشورهای عضو که مغایر با مفاد و اهداف کنوانسیون است نباید بخشیده و با آن مدارا شود». قوانین ایالات متحد امریکا برای تحریم جمهوری اسلامی

۱۷. در بین اهداف سازمان که در ماده ۴۴ ترتیب داده شده است به موارد زیر می توان اشاره کرد.

الف) پیشرفت امور هواپیمایی بین المللی کشوری در سراسر جهان با کمال نظم و بی خطری تأمین گردد.

ب) از فنون مربوط به طرح ریزی و به کار بردن هواپیما به منظور امور صلح جویانه تشویق و ترغیب به عمل آید.

ج) توسعه شرکت های هواپیمایی و فرودگاه ها و وسایل هوانوردی جهت هواپیمایی بین المللی کشوری تقویت و تشویق گردد.

د) احتیاجات مردمان جهان از حیث تأمین بی خطری و نظم و حسن جریان و مقرون به صرفه بودن امور حمل و نقل هوایی مرتفع گردد.

ه) از رقابت های بی جهت که موجب زیان و تضعیف امور اقتصادی است جلوگیری به عمل آید.

و) حقوق کشورهای عضو پیمان کاملاً محترم شمرده شده و هر یک از کشورهای عضو پیمان اجازه و فرصت مناسبی برای به کار انداختن شرکت های هوایی بین المللی داشته باشند.

ز) تبعیض بین کشورهای عضو پیمان از بین برود.

ح) تأمین بی خطری پرواز در امور هوانوردی بین المللی توسعه و تعمیم یابد.

ط) به طور کلی در توسعه و تکامل کلیه جوانب و جهات امور هوایی بین المللی کشوری ترقی و پیشرفت حاصل گردد.



ایران که به گونه‌ای مضر بر امنیت هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران اثر گذاشته است باید فسخ شود و ایکائو باید ترتیبات مناسب برای چنین فسخی را ارائه دهد. علاوه بر این در مقاله‌ها تأکید شده است که جمهوری اسلامی ایران و کشورهای دیگری که موضوع تحریم تجاری هستند، دارای فرصت‌های منصفانه‌ای برای داشتن دسترسی آزاد به بازار هوایی برای منظم کردن و مرتفع کردن مشکلات بالقوه اشان در هواپیمایی کشوری نمی‌باشند.<sup>۱۸</sup>

بنابراین با وجود چنین تحریمی برای کشورها فرصت‌های مساوی برای نگهداری و بهبود هواپیمایی کشوری و ناوگان حمل و نقل هوایی وجود ندارد. در نتیجه شرایط برای بهبود ایمنی خدمات پروازهای ملی و بین‌المللی و انجام دادن مسئولیت‌ها مطابق با استانداردهای بین‌المللی برای جمهوری اسلامی ایران بسیار سخت‌تر می‌باشد.<sup>۱۹</sup>

## ۵- پیگیری موضوع در ایکائو

در ۹ مه ۲۰۰۵ ایکائو گزارشی را در خصوص تحریم هوایی ایران صادر<sup>۲۰</sup> و در آن بیان کرده است که «هرگونه ادامه چنین تحریم سختی باید به عنوان نتایج زیان‌بار برای امنیت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تعبیر شود. واکنشی فوری برای اجتناب از رخدادهای تأسف بار باید صورت پذیرد و مجوزهای تحریم باید از حداقل سطح امنیت در خطوط هوایی حمایت کنند.» در میان توصیه‌های دیگر ایکائو بیان کرده است که «ایالات متحد باید بر اساس کنوانسیون رفتارکنند و از طریق نمایندگان اش در دفتر

۱۸. در سی و پنجمین و سی و ششمین مجمع عمومی ایکائو علاوه بر ایران، کوبا نیز موقعیتی مشابه ایران اتخاذ کرده و گزارش‌های هر دو کشور در خصوص موضوع تحریم مورد حمایت نمایندگان بسیاری از کشورها قرار گرفته است. سند ذیل در خصوص سند موجود در ایکائو از سوی کوبا به عنوان منبع معرفی می‌شود.

ICAO Doc, A36- WP/280, EC/35, Impact in the Sphere of Civil Aviation og the U.S. Economic Trade and Financial Embargo on Cuba (Presented by Cuba), 21/09/2007.

۱۹. جمهوری اسلامی ایران در گزارش فوق اظهار کرده است که: اثرات مخرب تحریم‌های امریکا بر علیه امنیت هواپیمایی باید رفع شود و تحریم حداقل در مورد محدودیت اجازه صادرات و صادرات مجدد تجهیزات، قطعات و سرویس‌های امریکایی برای هواپیمایی کشوری ایران و شرکت‌های حمل و نقل هوایی آن برداشته شود. از این گذشته بر اساس توصیفی که از هواپیمایی ارائه شده است، هواپیمایی موضوعی بین‌المللی است که نباید موضوع تحریم و مجازات قرار گیرد.

20. ICAO Doc 9847, TC4/3. 33-13, The Report on Safety: The Effects of Economic Sanctions on the Islamic Republic of Iran Civil Aviation, 17 July 2005.

مرکزی ایکائو در مونترال از شرایط و ضوابط کنوانسیون، آگاه شود». اما متأسفانه تاکنون اقدام مؤثری از سوی ایالات متحد آمریکا برای حذف و یا محدود کردن چنین تحریمی صورت نگرفته است.

طبق نمایندگی که کشورهای عضو به ایکائو داده‌اند این سازمان موظف به توسعه امنیت هوایی کشور در سطح جهان می‌باشد. اگرچه توصیه‌های ایکائو مثبت بوده است اما ایکائو باید تمهیدات فوری برای فائق آمدن بر موانع امنیت هوایی را ترتیب دهد. از ایکائو انتظار می‌رود که فشارهای عمومی بین‌المللی را بر علیه ایالات متحد آمریکا برای حذف تحریم‌ها در خصوص تجهیزات هوایی، قطعات یدکی و تجهیزات CNS اعمال کند.

از طرفی دیگر با توجه به فصل ۱۸ کنوانسیون شیکاگو که مربوط به حل اختلافات بین دو یا چند کشور عضو کنوانسیون در خصوص اختلافات مربوط به تفسیر و اجراء کنوانسیون و یا هر یک از ضوابط کنوانسیون می‌باشد، اگر کشورهای عضو پیمان نتوانستند اختلافاتشان را با مذاکره حل کنند تصمیم‌گیری در خصوص موضوع به شورای ایکائو واگذار می‌شود.<sup>۲۱</sup> در خصوص واخواهی نیز تصمیم شورا کشورها می‌تواند به دیوان بین‌المللی دادگستری و یا محکمه داوری ویژه مراجعه کرده و رأی آنها قطعی و الزام‌آور می‌باشد.<sup>۲۲</sup> بنابراین از مسئولان سازمان هوایی کشور که متصدی امر هوانوردی در جمهوری اسلامی ایران می‌باشند انتظار می‌رود با پیگیری مؤثر حقوقی موضوع از طریق مجمع عمومی ایکائو و ثبت کردن فایل در شورای (مطابق با مواد ۸۴ تا ۸۸) در حذف و یا محدود کردن تحریم تلاش نمایند.

۲۱. کنوانسیون شیکاگو، ماده ۸۴.

۲۲. همان، ماده ۸۵. لازم به یادآوری است که دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در سال ۱۹۲۰ به وسیله جامعه ملل سابق به وجود آمد و در تاریخ هجدهم آوریل ۱۹۴۶ رسماً منحل گردیده است و دیوان بین‌المللی دادگستری که از ارگان‌های قضائی سازمان ملل می‌باشد جانشین آن شده است. سید باقر میرعباسی و سیدحسین سادات‌میدانی، *دادرسی‌های بین‌المللی، دیوان بین‌المللی دادگستری در تئوری و عمل*، انتشارات جنگل، ۱۳۸۴، ص ۲۵۵.

**۶- نتیجه**

تحریم سال ۱۹۹۵ ایالات متحد آمریکا علیه صنعت هوانوردی جمهوری اسلامی ایران با روح و متن کنوانسیون شیکاگو مطابق نمی‌باشد (به‌خصوص مواد ۴ و ۴۴). آن هم از سوی کشوری که نه تنها یکی از اعضای کنوانسیون بلکه یکی از طراحان اصلی آن نیز می‌باشد. با وجود هر اختلاف سیاسی به وجود آمده، کشورهایی که طرف قرارداد با کنوانسیون هستند نمی‌توانند مغایر با تعهداتشان در معاهده عمل کنند و با کشورهای عضو به عنوان ابزاری برای سیاست خارجی رفتار کنند. تحریم تجاری تحمیل شده توسط ایالات متحد آمریکا بر جمهوری اسلامی ایران در حوزه فعالیت کنوانسیون شیکاگو می‌باشد. بنابراین ایکائو به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل باید به موضوع رسیدگی کند و بهترین عملی که از سوی آن می‌تواند صورت گیرد حذف کردن چنین ناکارایی ایمنی می‌باشد.

توصیه‌های ایکائو در خصوص محدود کردن قوانین تحریم گرچه مثبت بوده است اما تمهیداتی فوری برای فائق آمدن بر موانع امنیتی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را ترتیب نداده است. بنابراین از مسؤولان سازمان هواپیمایی کشوری که متصدی امر هوانوردی در جمهوری اسلامی ایران می‌باشند انتظار می‌رود با پیگیری مؤثر حقوقی موضوع از طریق مجمع عمومی ایکائو و ثبت کردن فایل در شوری (مطابق با مواد ۸۴ تا ۸۸) در حذف و یا محدود کردن تحریم تلاش نمایند.

# JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

**VOL. VII, No. 2**

## **Articles**

- The ICC and Issue of Arrest Warrant for *Al Bashir*
- Homicide or Injury in Battle
- Research & Development in Nanotechnology and Right to Health
- Challenges of the Concept of “Combatant” in International Humanitarian Law
- Merging Commercial Companies in the Iranian Laws
- Sanction against Iranian Aviation: An Approach to the Chicago Convention

## **Special Issue: Challenges of Real Estate Transactions in the Iranian Legal System**

- The Role of Official Documents in Real Estate Transactions
- Role of Notaries Public in Regulating Real Estate Transactions and its Legal Vacuums
- Deficiencies Caused by the Insertion of Regional rather than Actual Prices
- Advance Selling of Flats: Legal Nature and Working Procedures for Official Registrations
- Proving the Claim of Ownership: A Legal Analysis

## **Critique: The Draft of Iranian Commercial Code**

- The Method of the Drafting the Commercial Code
- The 2005 Cabinet Draft to Modify the Commercial Code
- The 1-6 Chapters of the Commercial Draft
- The 5 & 7 Chapters of the Commercial Draft
- Independent Guarantees in the Provisions of the Commercial Draft
- Merging Companies in the Commercial Draft

ISSN: 1682-9220



**S. D. I. L.**

**The S.D. Institute of Law**

Research & Study