



فصلنامه علمی پژوهش در ایمنی، سلامت و محیط زیست

بررسی رویکرد ایکائو در قبال تحریم هواپیمایی ایران و تأثیر آن بر توسعه و ایمنی صنعت هوانوردی

علی جعفری^{۱*}، عباسعلی کدخدائی^۲، احمد تشکری پور^۱

^۱ دانشجوی دکتری حقوق بین الملل، گروه حقوق، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

^۲ استاد تمام، گروه حقوق، دانشکده حقوق، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

^۳ دانشجوی دکتری حقوق بین الملل، گروه حقوق، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

چکیده

تحریم‌های صنعت هواپیمایی ایران تاریخچه‌ای طولانی دارد که به دوران پس از پیروزی انقلاب اسلامی برمی‌گردد. این تحریم‌ها با هدف محدود کردن دسترسی ایران به قطعات یدکی و هواپیماهای جدید، توانایی در توسعه و نگهداری ناوگان هوایی و همچنین توسعه زیرساخت‌های فرودگاهی تحت فشار قرار داده‌اند. نقطه اوج این تحریم‌ها، به‌ویژه پس از خروج آمریکا از توافق هسته‌ای (برجام) در سال ۲۰۱۸ بود که به اعمال تحریم‌های شدیدتر و فراگیرتر انجامید. پس از خروج آمریکا از برجام، نه تنها تحریم‌های اقتصادی و تجاری علیه ایران به‌طور گسترده‌تر اعمال شدند، بلکه در بخش هوایی نیز فشارهای بیشتری از سوی آمریکا و اتحادیه اروپا وارد شد. سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) یکی از سازمان‌های تخصصی وابسته به سازمان ملل است که وظیفه آن توسعه و هماهنگی استانداردهای بین‌المللی در صنعت هواپیمایی کشوری است. هدف از انجام پژوهش حاضر بررسی رویکرد ایکائو در قبال تحریم هواپیمایی ایران و تأثیر آن بر توسعه و ایمنی صنعت هوانوردی است. در این راستا، این سؤال اصلی مطرح می‌شود که رویکرد ایکائو در قبال تحریم هواپیمایی ایران چگونه بوده است؟ و این موضوع چه تأثیری بر توسعه و ایمنی صنعت هوانوردی کشور داشته است؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که با وجود پیگیری‌های ایکائو در رابطه با تحریم‌های هواپیمایی ایران اما فشارهای آمریکا بر این سازمان مانع از دستیابی مطلوب و نتیجه مثبت شده لذا تداوم تحریم‌ها، چالش‌های سیاسی، امنیتی، اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی را برای حاکمیت جمهوری اسلامی ایران به همراه داشته است. روش مورد استفاده پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی می‌باشد.

مشخصات مقاله

تاریخچه مقاله:

نوع مقاله: علمی

دریافت: ۱۴۰۴/۰۷/۰۷

بازنگری: ۱۴۰۴/۰۸/۱۵

پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۱۲

ارائه آنلاین: ۱۴۰۴/۰۹/۲۵

*نویسنده مسئول:

alijafari.jafari65@gmail.com

کلید واژه‌ها:

سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو)،

تحریم هواپیمایی ایران،

پیمان شیکاگو،

چالش حاکمیتی،

ایمنی صنعت هوانوردی.



۱- مقدمه

مسائل را پیگیری خواهد کرد؛ و در رابطه با تحریم‌های ایران نیز این موضوعات توسط سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران و نماینده ایران در ایکائو پیگیری می‌شود. این پژوهش می‌کوشد تا رویکرد ایکائو را در قبال تحریم‌های هواپیمایی ایران تبیین کند. تحریم‌های هوانوردی ایران منجر به مشکلات و حوادث متعددی شده است که تأثیرات آن‌ها از لحاظ سیاسی، امنیتی و اقتصادی قابل ملاحظه است. به‌عنوان مثال، افزایش سن ناوگان هوایی، گسترش دامنه‌ی تحریم‌ها به سایر بخش‌های صنعت هواپیمایی مانند دستگاه‌های ناوبری و تجهیزات راداری و نظارتی، موجب تنگناهای بیشتری در این حوزه شده است. با توجه به این نکات و اثرات منفی تحریم‌های هوانوردی بر صنعت هوایی ایران، ضرورت انجام پژوهش‌های جامع و دقیق در زمینه رویکرد ایکائو در این حوزه احساس می‌شود. این پژوهش‌ها می‌توانند به شناخت بهتر این موضوع، شناسایی راه‌حل‌های ممکن و ارائه‌ی استراتژی‌های مناسب برای کاهش تأثیرات منفی تحریم‌ها و تقویت صنعت هواپیمایی در ایران کمک کنند.

۲- مبانی نظری

تحریم‌ها می‌توانند از سوی کشور یا کشورهای مختلف و در چارچوب یک سازمان بین‌المللی، به‌صورت جداگانه یا همزمان، علیه کشور دیگری یا حتی علیه هر کنشگر دیگری - اعم از دولتی یا غیردولتی - اعمال شوند. همچنین، این تحریم‌ها می‌توانند در حوزه‌های مختلف زیست یک کشور تحمیل شوند [۱۴]. در این قسمت به بررسی تحریم‌های هوانوردی ایالات‌متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران پرداخته می‌شود.

تحریم‌های هوانوردی ایالات‌متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای در حوزه‌های مختلف کشور داشته باشد. این تحریم‌ها می‌توانند به‌صورت جداگانه یا همزمان، در چارچوب سازمان‌های بین‌المللی، علیه یک کشور، یک دولت یا یک کنشگر دیگر (دولتی یا غیردولتی) اعمال شوند. تحریم‌های هوانوردی علیه ایران

اعمال تحریم یا رفع آن همواره نمایانگر وضعیت بحران یا گشایش در روابط ایران و آمریکا بوده است و در میان موضوعات اصلی مذاکرات و تعاملات آشکار و پنهان میان این دو کشور قرار داشته است. سیاست خارجی ایالات‌متحده در تعقیب اهداف خاص خود در زمینه تقابل با جمهوری اسلامی ایران موضوع اعمال تحریم‌ها بر علیه ایران را در پیش گرفته است. در همین راستا صنعت هواپیمایی ایران نیز تحت تأثیر این تحریم‌ها دچار مشکلات فراوانی در زمینه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، امنیتی، فرهنگی و زیست‌محیطی گردیده است. تحریم ایران نیز از جمله تحریم‌هایی است که در همین راستا و از همان سال‌های اول پیروزی انقلاب به رهبری ایالات‌متحده بر کشورمان اعمال شد و تاکنون ادامه دارد. این تحریم سبب شده است که صنعت هوایی ایران نتواند توسعه‌ای متناسب و همگون با سایر بخش‌های زیرساختی کشور داشته باشد. هرچند که در درون این صنعت تلاش‌های بسیاری در جهت رشد کمی و کیفی از سوی متخصصین صورت پذیرفته است ولی نمی‌توان منکر آثاری شد که به‌واسطه عدم دسترسی به دانش و تکنولوژی روز دنیا، واردات هواپیما و تجهیزات آن بر حوزه حمل و نقل هوایی کشور پدید آمده است. در این راستا، سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) به‌عنوان نهاد مسئول نظارت بر استانداردها و ایمنی هوانوردی در سطح جهانی، با چالش‌هایی جدی در تعامل با تحریم‌های آمریکا مواجه شده است. با وجود تعهدات ایکائو برای حفظ ایمنی پروازهای بین‌المللی و رعایت استانداردهای جهانی، تحریم‌های هوایی اعمال‌شده بر ایران موجب بروز مشکلات عمده‌ای در توانمندی‌های عملیاتی صنعت هوانوردی این کشور گردیده است. افزایش سن ناوگان هوایی، کمبود قطعات یدکی و تجهیزات پیشرفته و همچنین مشکلات در دسترسی به سوخت و سایر ملزومات، همگی از جمله پیامدهای این تحریم‌ها بوده‌اند. درواقع، تلاش سازمان جهانی هوانوردی کشوری «ایکائو» در راستای یکسان‌سازی در خصوص قوانین و مقررات حمل‌ونقل هوایی در کشورها است اما این سازمان بین‌المللی در حد مقدمات خود

این مقاله بر مبنای هدف جزو تحقیقات بنیادی است که می‌تواند در درازمدت مبنایی برای انجام سایر پژوهش‌ها و توسعه دانش‌های موجود باشد. همچنین روش مورد استفاده پژوهش از نوع توصیفی - تحلیلی است که تلاش شده تا با بهره‌گیری از روش مطالعه کتابخانه‌ها و استفاده از اسناد و مدارک علمی - پژوهشی، مقالات، کتب مرجع و منابع خارجی نسبت به گردآوری داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز اقدام شود.

۴- سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO)

صنعت هوانوردی یکی از صنایع حیاتی و حساس در هر کشوری است که نقش بسیار مهمی در ارتباطات و حرکت جمعیت دارد. سازمان هواپیمایی کشوری مسئولیت‌های حاکمیتی، مقررات‌گذاری و نظارت بر عملکرد دیگر زیربخش‌ها را بر عهده دارد. یکی از مسئولیت‌های کلیدی سازمان هواپیمایی کشوری، تنظیم‌گری و مقررات‌گذاری در صنعت هوانوردی است. این سازمان باید وضع قوانین اقتصادی مربوط به این صنعت را تعیین کند و تلاش کند تا با ایجاد قوانین و مقررات مناسب، بازار را به سمت رقابت سالم و بازار آزاد هدایت کند. این اقدامات به منظور ایجاد شرایط مناسب برای رقابت سالم، توسعه صنعت هوانوردی و افزایش کیفیت خدمات ارائه شده می‌باشد. با توجه به اهمیت صنعت هوانوردی برای اقتصاد و امنیت کشور، ضرورت توجه به نقش سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان مرجع اصلی تنظیم‌گر و مقررات‌گذار در این حوزه بسیار لازم است. این اقدامات می‌توانند بهبودی در عملکرد و ایمنی صنعت هوانوردی، بهره‌وری بیشتر و رشد اقتصادی کشور را تضمین کنند [۴].

از دیگر وظایف سازمان هواپیمایی کشوری، بحث نظارت و کنترل بر استانداردهای ایمنی است. این سازمان مجموعه‌ای از فرآیندها و بازرسی‌ها را اجرا می‌کند تا از رعایت این استانداردها اطمینان حاصل کند و در صورت لزوم، مجوزهای لازم را صادر یا بازپس گیرد. این امر شامل بررسی

می‌تواند در زمینه‌های زیر تحمیل شود و تأثیرات مختلفی را در زیست آن به وجود آورد:

۱. تحریم‌های مربوط به تجهیزات هوایی: این نوع تحریم‌ها منجر به محدودیت یا ممانعت از دسترسی به تکنولوژی‌های پیشرفته، قطعات یدکی و تجهیزات مورد نیاز برای صنعت هوانوردی می‌شود که این موضوع می‌تواند به کاهش ایمنی و کارآمدی در این صنعت منجر شود.

۲. تحریم‌های مربوط به هواپیماها و خدمات هوایی: تحریم‌های مرتبط با خرید، فروش یا استفاده از هواپیماها، خدمات هوایی و شرکت‌های هواپیمایی می‌تواند به تحقق اهداف این صنعت و ارائه خدمات به مسافران و بارها مختل کند.

۳. تحریم‌های مالی و اقتصادی: تحریم‌های مرتبط با نظام بانکی، مالی و اقتصادی می‌تواند به کاهش توانایی ایران در تأمین مالی برای توسعه و بهبود صنعت هوانوردی منجر شود. البته حتی اگر منابع مالی جهت توسعه صنعت هوانوردی نیز باشد، اما این تحریم‌ها حتی به صورت غیر مستقیم صنعت هوانوردی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۴. تحریم‌های مربوط به توسعه تکنولوژی: محدودیت‌ها در دسترسی به تکنولوژی‌های نوین و پیشرفته می‌تواند به کاهش توانایی ایران در توسعه و به‌روزرسانی صنعت هوانوردی منجر شود.

در مجموع، تحریم هوانوردی به ممنوعیت هرگونه همکاری کشورها یا موجودیت‌های دیگر در توسعه، تعمیر و به‌روزرسانی صنعت هوانوردی یک کشور اشاره دارد. این ممنوعیت می‌تواند شامل خرید هواپیماهای نو، تجهیزات ضروری هوانوردی، به‌روزرسانی قطعات و ارائه خدمات شود. از آنجایی که بحث اصلی این پژوهش، تبعات تحریم‌های هوانوردی ایران از سوی آمریکا می‌باشد، لذا در بخش مبانی نظری به تحریم‌های هوانوردی و اثرات آن پرداخته شد.

۳- روش تحقیق

هواپیمایی کشوری (کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو) را تحریر کرده و تصویب کند. این پیمان به مناسبت محل برگزاری کنفرانس مذکور، به پیمان شیکاگو شناخته شد و به تصویب رسید. پیمان شیکاگو یکی از مهم‌ترین پیمان‌های بین‌المللی در حوزه هواپیمایی است که استانداردها و قوانینی را برای ایمنی، امنیت و بهره‌وری در صنعت هواپیمایی تعیین کرده است. این پیمان معروف به پیمان شیکاگو به‌عنوان چارچوب اصلی برای تنظیم پرواز هواپیماها در سطح بین‌المللی شناخته می‌شود و نقش بسیار مهمی در توسعه صنعت هواپیمایی و ایمنی پروازها در جهان دارد [۲۲].

پیمان شیکاگو که متشکل از ۹۶ ماده است، حقوق و آزادی‌های کشورهای عضو و محدودیت‌ها و وظایف آن‌ها در حوزه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی را تعیین کرده است. این پیمان مسائل اساسی مانند تهیه و تصویب مقررات و دستورالعمل‌های یکنواخت بین‌المللی در تمامی بخش‌های هواپیمایی کشوری اعم از امور فنی، عملیاتی، حقوقی، ایمنی پرواز در فرودگاه‌ها و مسیرهای هوایی بین‌المللی، تسهیلات مسافران و همچنین در بخش‌های گمرک، گذرنامه، قرنطینه و غیره را پیش‌بینی نموده است. این اقدامات با هدف ایجاد یک محیط هوایی ایمن، مقرون به‌صرفه و یکنواخت برای حمل‌ونقل هوایی انجام شده است. اجرای پیمان شیکاگو با اهداف گسترده و مهمی که اشاره شد، نیازمند وجود یک سازمان خاص است که بتواند بر اساس اصول توافق شده، نظارت بر اجرای پیمان داشته باشد و وظایفی همچون مطالعه، تحقیق و تهیه مقررات و دستورالعمل‌های یکنواخت بین‌المللی را انجام دهد. بنا به ماده ۴۳ پیمان شیکاگو، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری یا ایکائو در تاریخ ۴ آوریل ۱۹۴۷ رسماً فعالیت خود را آغاز کرد. ایکائو به‌عنوان سازمان مسئول برنامه‌ریزی، تنظیم و نظارت بر امور هواپیمایی بین‌المللی، نقش مهمی در ایجاد استانداردها و حفظ ایمنی در صنعت هواپیمایی دارد [۲۲].

اداره کل هواپیمایی کشوری کار خود را در اتاقی در طبقه پایین ساختمان شمس‌العماره آغاز نمود و سال بعد به فرودگاه مهرآباد انتقال یافت. اداره کل هواپیمایی کشوری در

دقیق فرآیندهای عملیاتی، آموزش کارکنان، تعمیر و نگهداری هواپیماها و همچنین پیگیری و تحلیل گزارش‌های حوادث و نزدیک به حوادث است تا از تکرار آن‌ها در آینده جلوگیری شود. درواقع، یکی از وظایف اصلی سازمان‌های هواپیمایی کشوری، نظارت و کنترل بر استانداردهای ایمنی مربوط به عملیات هوایی، فرودگاه‌ها، خدمات ناوبری هوایی و همچنین نگهداری و تعمیر هواپیماها است. این سازمان‌ها مسئول اطمینان از این هستند که شرکت‌های هواپیمایی و دیگر نهادهای مرتبط با هوانوردی، استانداردهای بین‌المللی و ملی را رعایت می‌کنند [۴].

پس از گذشت چند سال از اختراع هواپیما، جهانیان درک کردند که هوانوردی یک مسئله ملی نبوده و باید به‌صورت بین‌المللی به آن پرداخته شود. در این زمان، فرانسه به‌عنوان اولین کشوری که در سال ۱۹۱۰، ۱۸ کشور اروپایی را به یک کنفرانس ویژه دعوت نمود و برای بررسی مسائل هوانوردی اقدام کرد. در این نشست تاریخی، شرکت‌کنندگان اصول اساسی هوانوردی را تعیین و تدوین کردند که این اقدام بعدها؛ بعد از جنگ جهانی دوم و پس از آنکه این بار نمایندگان تام‌الاختیار ۵۱ کشور از سرتاسر جهان در شهر شیکاگو گرد هم آمدند، منجر به تأسیس سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) شد. ایکائو که از سال ۱۹۴۷ رسماً فعالیت خود را آغاز کرده است، مسئولیت تدوین و تنظیم استانداردهای عملیاتی و فنی هوانوردی را بر عهده دارد. این سازمان بین‌المللی تلاش می‌کند تا با ارائه استانداردهای مناسب، ایمنی، بهره‌وری و پیشرفت در حوزه هوانوردی را تضمین کند. فعالیت‌های ایکائو در زمینه هوانوردی، بهبود ایمنی و کیفیت خدمات هوایی در سطح جهانی را ترویج می‌دهد و نقش مهمی در توسعه این صنعت اساسی دارد [۴].

نیاز مبرم به هماهنگی و همکاری بین‌المللی در امور هواپیمایی کشوری، منجر به تشکیل یک گروه کشورها (۵۲ کشور) در سال ۱۹۴۴ شد که با هدف تهیه یک منشور بین‌المللی برای هواپیمایی، گرد هم آمدند. پس از هفته‌ها بررسی و تبادل نظر، این گروه توانست پیمان بین‌المللی

مناسبتی برای بکار انداختن شرکت‌های هوایی بین‌المللی را داشته باشد.

۷. تبعیض بین کشورهای عضو پیمان از بین برود.
۸. تأمین بی‌خطری پرواز در امور هوانوردی بین‌المللی توسعه و تعمیم یابد.
۹. به‌طور کلی در توسعه و تکامل کلیه جوانب و جهات و امور هوایی بین‌المللی کشوری ترقی و پیشرفت حاصل گردد [۲۲].

مقر ایکائو و دفاتر منطقه‌ای آن:

ماده ۴۵ پیمان شیکاگو انتخاب مقر مرکزی ایکائو را محول به تصمیم آخرین مجمع عمومی سازمان موقت (پیکائو) نمود که بر اساس ماده مزبور و بنا به دعوت دولت کانادا مقر مرکزی ایکائو مونترآل استان کوچک کبک کانادا^۱ مستقر گردید.

بر اساس ماده ۴۵ پیمان شیکاگو مقر مرکزی ایکائو با تصمیم شورای ایکائو می‌تواند به‌طور موقت به محل دیگری انتقال یابد ولی تغییر دائم مقر مرکزی مستلزم رأی مجمع عمومی و بر اساس حداقل سه‌پنجم آرای تعداد کشورهای عضو می‌باشد.

برای اینکه ایکائو بتواند نسبت به رویدادهای هواپیمایی کشوری در کلیه مناطق جهان سریعاً مطلع گردید و به منظور ایجاد ارتباط سریع و حرفه‌ای با کلیه کشورهای عضو علاوه بر مقر مرکزی ایکائو تعدادی دفتر منطقه‌ای^۲ در مناطق مختلف جهان دایر نموده است که هر دفتر دارای تشکیلات و سازمانی مرکب از تعدادی کارشناس رشته‌های مختلف هواپیمایی می‌باشد. تشکیلات و سازمان دفاتر منطقه‌ای همراه با کل تشکیلات و سازمان ایکائو هر سال یکبار در مجمع عمومی بررسی و در صورت نیاز تغییر می‌نماید [۴].

آغاز از متخصصان خارجی و افسران نیروی هوایی استفاده می‌کرد. در سال ۱۹۴۶، با آغاز فعالیت‌های هوانوردی در کشور، نیاز به تشکیل یک سازمان دولتی برای نظارت بر امور هوانوردی داخلی و خارجی احساس شد؛ بنابراین، با فرمان دولت آن زمان (قوام‌السلطنه)، اداره کل هواپیمایی کشوری به‌عنوان بخشی از وزارت جنگ تأسیس شد. ایران در تاریخ ۱۹ ژوئیه ۱۹۴۹ به عضویت رسمی ایکائو پیوست. زمان تأسیس سازمان هواپیمایی کشوری و عضویت در همان سال های ابتدایی تشکیل ایکائو نشان از توجه و تعهد دولت وقت به توسعه صنعت هوانوردی و ایجاد یک نظام نظارتی قوی در این حوزه است [۴].

۵- اهداف ایکائو

ماده ۴۴ پیمان شیکاگو اهداف ایکائو را به شرح زیر تعیین نموده است: در واقع این سازمان اصول و امور فنی هوانوردی بین‌المللی را توسعه داده و حمایت‌های لازم را برای پیشرفت حمل و نقل بین‌المللی به عمل آورده تا اینکه:

۱. پیشرفت امور هواپیمایی بین‌المللی در سراسر جهان با کمال نظم و بی‌خطری تأمین گردد.
۲. از فنون مربوط به طرح‌ریزی و به‌کارگیری هواپیما با اهداف صلح‌جویانه تشویق و ترغیب به عمل آید.
۳. از توسعه شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاهی و وسایل هوانوردی جهت هواپیمایی بین‌المللی کشوری حمایت شود و در این زمینه تقویت و تشویق صورت گیرد.
۴. احتیاجات مردمان جهان از حیث تأمین بی‌خطری و نظم و حسن جریان و مقرون به صرفه بودن امور حمل و نقل هوایی منتفع گردد.
۵. از رقابت‌های بی‌جهت که موجب زیان و تضعیف امور اقتصادی است جلوگیری به عمل آید.
۶. حقوق کشورهای بین‌المللی کاملاً محترم شمرده و هر یک از کشورهای عضو پیمان اجازه و فرصت

¹ Province of Quebec

² Regional Office

- کمیته مداخلات غیرقانونی ۱۰

۶- رویه‌های ایکائو در خصوص تحریم‌ها

ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو در مورد «سوءاستفاده از هواپیمایی کشوری (غیرنظامی)» تصریح می‌کند که: «هیچ دولتی حق ندارد از هواپیمایی غیرنظامی برای اهدافی استفاده نماید که با مقررات این کنوانسیون در تضاد باشد». این ماده به منظور جلوگیری از استفاده نادرست از هواپیماها برای اهداف غیرنظامی و تضمین اعتبار و ایمنی در حوزه هواپیمایی ایجاد شده است [۶]. به بیان ساده‌تر هیچ دولتی حق ندارد هوانوردی یک کشور را برای دستیابی به مقاصد سیاسی خود مورد تحریم و فشار قرار دهد. این اصل به منظور حفظ ایمنی و استقلال هوایی کشورها و سواستفاده از هواپیماها برای اهداف سیاسی ارائه شده است و هدف آن ارتقاء امنیت و اعتبار صنعت هوانوردی جهانی است. همچنین، ماده ۴۴ از کنوانسیون شیکاگو، با عنوان «مقاصد»، تأکید می‌کند که کشورهای متعاقد باید تمام تلاش خود را بکار گیرند تا به ارتقاء سطح ایمنی در حمل‌ونقل هوایی غیرنظامی اهتمام نمایند و از هر نوع عملی که مغایر با این هدف باشد، دوری کنند. این ماده به منظور تأمین ایمنی و اعتبار در حمل و نقل هوایی بدون نظام، از هرگونه عملی که ممکن است به مخاطره ایمنی افراد و سلامت هواپیماها منجر شود، جلوگیری می‌کند. ارتقاء سطح ایمنی و اجتناب از هرگونه عملی مغایر با استانداردهای ایمنی مشخص شده در کنوانسیون، از اهداف اصلی این ماده است [۶].

ضمیمه شماره ۱۹ کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو، تحت عنوان "مدیریت ایمنی"، شامل برنامه جهانی ایمنی هوانوردی و آموزش‌های مدیریت ایمنی سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO) است که دولت‌های عضو را مسئول ارتقا و تأمین ایمنی می‌داند؛ به گونه‌ای که دولت‌ها برای دستیابی به سطح ایمنی قابل قبول، ناگزیر به تدوین «برنامه ملی

دفا تر منطقه‌ای عبارت‌اند از: دفتر آفریقا (در داکار)، دفتر آسیا و حوزه اقیانوس کبیر (در بانکوک)، دفتر اروپا (در پاریس)، دفتر خاورمیانه و آفریقای شرقی (در قاهره)، دفتر آمریکای شمالی و کارائیب (در مکزیکوسیتی) و دفتر آمریکای جنوبی (در لیما).

تشکیلات ایکائو (نهادهای تصمیم‌گیری و اجرایی)

تشکیلات ایکائو از طرفی شامل نهادهای تصمیم‌گیری (مجمع عمومی، شورا و کمیته‌های مختلف) است و از سوی دیگر شامل عوامل اجرایی (دبیر کل و سایر کارکنان) به شرح زیر می‌باشند:

مجمع عمومی بالاترین مقام تصمیم‌گیری در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری بوده و هر سه سال یک‌بار در اجلاس‌های عادی تشکیلات ایکائو را بررسی و تصمیمات لازم را در مورد تشکیلات مورد لزوم برای سه سال بعد اتخاذ می‌نماید.

نهادهای تصمیم‌گیری ایکائو عبارت‌اند از: مجمع عمومی ۳ و شورا ۴

نهادهای وابسته به شورای ایکائو عبارت‌اند از:

- کمیسیون هوانوردی ANCS

- کمیسیون حمل و نقل هوایی ۶

- کمیته حقوقی ۷

- کمیته پشتیبانی مشترک خدمات هوانوردی ۸

- کمیته مالی ۹

³ Assembly

⁴ Council

⁵ Air Navigation Committee

⁶ Air Transport Committee

⁷ Legal Committee

⁸ Committee On joint Support of Services

⁹ Committee Finance

¹⁰ Unlawful Interference Committee

(ایکائو) محسوب می‌شود. این کنوانسیون اعضای ایکائو را متعهد کرده است که جهت تسهیل حمل‌ونقل هوایی و بهبود بخشیدن به خدمات هوانوردی همکاری کنند. دولت ایران نیز جزء اولین امضاکنندگان این کنوانسیون بوده و در تاریخ ۱۳۲۸/۰۴/۲۸ به عضویت سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) درآمد و از آن زمان در این سازمان که مقر آن در مونترال کانادا است دارای نماینده دائمی است.

درواقع، پایه و اساس حقوق بین‌الملل هوایی بر اساس این کنوانسیون شکل گرفته است و مهم‌ترین بخش کنوانسیون شیکاگو که در زمینه تحریم هوایی ایران می‌تواند مورد استناد قرار گیرد مواد ۴ و ۴۴ این کنوانسیون است.

ماده ۴ این کنوانسیون بر این مسئله صراحت دارد که هیچ دولتی حق ندارد از حمل‌ونقل هوایی غیرنظامی برای اهداف سیاسی یا اصولاً اختلافات سیاسی استفاده کند. همچنین ماده ۴۴ این کنوانسیون در مورد اهداف تشکیل سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اشاره کرده که شامل موارد زیر است:

- پیشرفت امور هواپیمایی بین‌المللی کشوری در سراسر جهان با کمال نظم و بی‌خطری،
- توسعه شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها و وسایل هوانوردی،
- احتیاجات مردمان جهان از حیث بی‌خطری و حسن جریان امور حمل‌ونقل هوایی،
- تأمین بی‌خطری پرواز در امور هوانوردی بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو، ماده ۴۴).

این ماده نیز می‌تواند در مورد دیدگاه حقوقی تحریم هوایی ایران مورد استناد قرار گیرد. همچنین ایکائو و کشورهای عضو آن به‌طور قراردادی تا جایی که ممکن است موظف به پیشرفت، توسعه و نائل آمدن به بالاترین استانداردهای امنیت هواپیمایی شده‌اند و با اعمال کشورهای عضو که مغایر با مفاد و اهداف کنوانسیون است نباید با مدارا رفتار شود (کنوانسیون شیکاگو).

ایمنی» و اجرای «مدیریت ایمنی» در سطح ملی می‌باشند. این ضمیمه به منظور تضمین ایمنی و اعتبار سامانه هواپیمایی جهانی و ارتقاء سطح ایمنی در حمل‌ونقل هوایی تدابیر لازم را تعیین می‌کند و دولت‌ها را به همکاری و اجرای برنامه‌ها و سیستم‌های مدیریت ایمنی تشویق می‌کند. بر اساس اطلاعاتی که ارائه گردید، برنامه‌های ایمنی دولتی وفق مفاد و محتوای ضمیمه‌ها و اسناد بالادستی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) شامل چهار عنصر اصلی است: ۱. هدف‌گذاری و تعیین خط‌مشی‌ها، ۲. مدیریت ریسک ایمنی، ۳. تضمین ایمنی ۴. ارتقاء ایمنی؛ که این موارد باید توسط دولت‌ها به منظور حفظ ایمنی و اعتبار در حمل‌ونقل هوایی انجام گردد [۷].

با توجه به توضیحات ارائه شده، به نظر می‌رسد که تحریم‌های یک‌جانبه ایالات‌متحده علیه ایران با اصول حاکم بر صنعت هوانوردی بین‌المللی و همچنین احکام جاری در معاهدات مربوطه و خاصه تعهدات حقوقی بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو و سایر ضمیمه و اسناد الحاقی که باید رعایت شوند، در تضاد است. تحریم‌های صورت گرفته علیه ایران علی‌الاطلاق منجر به نقض تعهدات حقوقی بین‌المللی و اصول کنوانسیون‌های هواپیمایی می‌گردد. چرا که ایالات‌متحده به‌عنوان یکی از امضاکنندگان کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۴۴ در عداد کشورهای متعاقد (Contracting State) قرار گرفته و درخصوص رعایت تعهدات مربوطه الزام و تکلیف دارد و مبتنی بر اصول حقوق بین‌الملل مشمول قواعد مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها می‌باشد.

۶-۱- راهبرد ایکائو در قبال تحریم‌ها

جنبه حقوقی تحریم‌های هوانوردی ایران با عنایت به کنوانسیون شیکاگو مورد توجه است. معاهده بین‌المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو) در سال ۱۹۴۴ و با هدف ایجاد نظم، ایمنی و کمک به پیشرفت هواپیمایی بین‌المللی به تصویب بیش از ۵۲ کشور رسید. این معاهده در واقع اساسنامه سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری

هوانوردی علیه جمهوری اسلامی ایران نموده است که این صنعت را مورد چالش قرار داده است. تحریم‌های آمریکا علیه صنعت هوانوردی ایران تأثیرات عمیقی بر توسعه و بهره‌برداری منصفانه از ترافیک هوایی بین‌المللی برای این کشور داشته است. این اقدامات باعث شده‌اند تا ایران نتواند سهم منصفانه‌ای از ترافیک هوایی بین‌المللی به دست آورد و همچنین از توسعه و گسترش صنعت هوانوردی خود بازماند. علاوه بر این، محدودیت‌های ایجادشده، مسافران ایرانی و شرکت‌های هواپیمایی داخلی را از حقوق بنیادین و اساسی‌شان در حمل‌ونقل بین‌المللی مانند سفر آسان و ایمن برای مسافران و سوخت‌رسانی و تعویض قطعات حیاتی برای تعمیرات و نگهداری هواپیما محروم کرده است. از آنجا که شرکت‌های هواپیمایی ایرانی امکان بهره‌برداری از خدمات هوایی کشورهای دیگر را ندارند، این تحریم‌ها به وضوح اصل برابری موقعیت‌ها در هوانوردی بین‌المللی را نقض می‌کنند. این در حالی است که فلسفه کنوانسیون شیکاگو بر فراهم کردن امکان بهره‌مندی همه مناطق جهان از مزایای حمل‌ونقل هوایی تأکید دارد. با این وجود، تحریم‌های آمریکا عملاً ایران را از «حق حمل‌ونقل هوایی» که جزو حقوق اولیه و بین‌المللی در حوزه هوانوردی است، محروم ساخته‌اند و این امر مانع از بهره‌مندی کشور و مردم آن از امکانات حمل‌ونقل هوایی و گسترش روابط بین‌المللی از طریق این صنعت شده است [۱]. بر این اساس، دولت جمهوری اسلامی ایران در حوزه هوانوردی با چالش‌های حاکمیتی مواجه است که می‌تواند تأثیر گسترده‌ای بر عملکرد و توسعه این صنعت داشته باشد. برخی از چالش‌های حاکمیتی در امور هوانوردی ایران شامل موارد زیر می‌باشد.

۶-۲-۱- چالش‌های سیاسی

سیاست آمریکا در مورد تحریم ایران تحت تأثیر این عوامل می‌تواند رویکردهای متفاوتی داشته باشد. انحصار تکنولوژیک در این زمینه از سوی آمریکا شکل گرفته و همین امر، اهرم فشار نامطلوب و البته موثر از سوی این کشور بر ایران شده است. نگرانی کلی جامعه بین‌الملل نسبت به این وضعیت سبب شده است که برند هواپیمایی

تحریم هوایی ایران از سوی ایالات متحده که آثار آن در پی خواهد آمد سبب شده است که شرایط برای نگهداری و بهبود صنعت هواپیمایی ایران مهیا نباشد و انجام دادن مسئولیت‌ها مطابق با استانداردهای بین‌المللی برای جمهوری اسلامی ایران بسیار سخت شود. از سوی دیگر کشورهای عضو ایکائو به این سازمان نمایندگی داده‌اند که موظف به توسعه امنیت هواپیمایی کشوری در سطح جهان باشد. پس از دیدگاه حقوقی این سازمان وظیفه دارد تمهیداتی در زمینه حل این مورد بحرانی کم‌سابقه در سطح جهان اعمال کند. در فصل ۱۸ کنوانسیون شیکاگو که مربوط به حل اختلافات بین دو یا چند کشور عضو کنوانسیون در خصوص اختلافات مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون و یا هر یک از ضوابط کنوانسیون است، اگر کشورهای پیمان نتوانستند اختلافاتشان را از طریق مذاکره حل کنند (که در مورد ایران و آمریکا این چنین است) تصمیم‌گیری درخصوص موضوع به شورای ایکائو واگذار می‌شود (کنوانسیون شیکاگو، ماده ۸۴). همچنین بایستی تصریح گردد که مرجع ذیصلاح برای استیناف و تجدیدنظرخواهی از آراء صادره از سوی شورای ایکائو دیوان بین‌المللی دادگستری (ICJ) و یا محکمه داورى ویژه بوده که رأی آن‌ها قطعی و الزام‌آور است.

۶-۲- چالش‌های حاکمیتی دولت جمهوری اسلامی ایران در امور هوانوردی

صنعت هوایی یکی از صنایع حیاتی و استراتژیک هر کشور است که تأثیر بسزایی در اقتصاد، امنیت ملی، فناوری، توسعه علمی و پیشرفت تکنولوژی دارد. این صنعت به دلیل پیچیدگی بالا، وابستگی به فناوری‌های پیشرفته و نیاز به همکاری بین‌المللی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اهداف، الزامات و نیازهای صنعت هوایی شامل توسعه و تولید هواپیماهای پیشرفته، ایمنی پرواز، بهینه‌سازی مصرف سوخت، کاهش آلودگی محیطی، تحقیق و توسعه در زمینه فناوری هوایی، ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقل هوایی کارآمد و ... می‌باشد [۹]. ایالات متحده آمریکا خارج از قطعنامه شورای امنیت، به‌طور یکجانبه اقدام به تحمیل تحریم‌هایی در حوزه

هزینه‌های عملیات شرکت‌های هواپیمایی ایران شود. علاوه بر این، موضوع سوخت هواپیما و ممنوعیت عرضه آن به هواپیماهای ایرانی در برخی کشورها نیز از مسائل مهمی است که گاهی تبعات سیاسی به همراه دارد. این محدودیت‌ها می‌تواند بر توان عملیاتی و ایمنی پروازها تأثیر بگذارد و مشکلاتی را در روابط ایران با کشورهای دیگر به وجود آورد. این مسائل نشان می‌دهد که موضوع هوانوردی در چالش‌های سیاسی ایران همواره به‌طور برجسته مطرح بوده است و تعاملات و تحریم‌های سیاسی می‌توانند تأثیرات مستقیم و منفی بر این صنعت حساس داشته باشند [۱۱].

از آنجا که مسیرهای پروازی به دلیل محدودیت‌ها باید طولانی‌تر شوند، خطوط هوایی ممکن است با زمان‌های توقف بیشتری در فرودگاه‌ها مواجه شوند. این موضوع می‌تواند منجر به اختلال در برنامه‌های عملیاتی آن‌ها شود و نیاز به تنظیم مجدد برنامه‌ها و منابع داشته باشد. این تأخیرها می‌تواند برای مسافران منجر به ناراحتی و ناخوشایندی شود، زیرا ممکن است زمان حضور در فرودگاه و انتظارات آن‌ها افزایش یابد. به علاوه، این مسائل تأخیر می‌تواند چالش‌های عملیاتی اضافی برای خطوط هوایی ایجاد کند، از جمله مسائل مربوط به مدیریت زمان، سواری مسافران، تأمین سوخت و سایر منابع مورد نیاز برای پروازها؛ بنابراین، این محدودیت‌ها نشان‌دهنده اهمیت رویکردهای دقیق و کارآمد در مدیریت و رفع مشکلات مربوط به تأخیرها و محدودیت‌های هوایی هستند [۱۱].

مورد دیگری که نشان‌دهنده سیطره دیدگاه سیاسی در مورد تحریم‌های هوایی بر ایران است، می‌توان در موضوع تحریم مالی توسط اتحادیه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی (IATA) علیه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی اشاره نمود. در اکتبر ۲۰۱۱، یاتا اعلام کرد که به دلیل تحریم‌های ایالات متحده علیه ایران، ارائه خدمات مالی خود را به شرکت‌های هوایی ایرانی متوقف می‌کند. این تصمیم نشان از تأثیر قوی دیدگاه‌های سیاسی و تحریم‌های بین‌المللی بر عملکرد و فعالیت شرکت‌های هوایی ایرانی دارد. این اقدام می‌تواند منجر به مشکلات مالی جدی برای این شرکت‌ها شود، زیرا

ایران که در گذشته بسیار با ارزش بوده دستخوش دگرگونی شود. ایران از پیشگامان عرصه صنعت هواپیمایی در منطقه به شمار می‌رود و هواپیمایی ملی ایران (IRAN AIR) یکی از مشهورترین خطوط هواپیمایی دنیا به جهت استفاده از هواپیماهای پیشرفته و کیفیت خدمات عالی به شمار می‌رفت. مردم ایران با چنین ذهنیت و نگاهی به صنعت هواپیمایی ایران می‌نگریستند ولیکن اکنون تحریم باعث شده بود که برند برجسته هواپیمایی ایران دچار خدشه اساسی گردد.

نقطه اوج آثار سیاسی تحریم‌های هوایی آمریکا بر ایران می‌تواند در موضوع قرارداد خرید چند فروند هواپیما ایرباس در زمان دولت خاتمی در سفر وی به فرانسه در سال ۱۹۹۹ دیده شود. در آن زمان، ناوگان هوایی ایران به حدی فرسوده شده بود که نیاز به به‌روزرسانی و تجدیدنظر داشت. این مسئله به حدی مهم بود که باید در سطح بالایی از سیاست‌گذاری حل‌وفصل می‌شد. در این سفر، قرارداد خرید ۶ فروند هواپیمای ایرباس به امضاء رسید؛ اما به دلایلی از جمله اینکه تولید بخشی از موتورهای این هواپیماها توسط شرکت جنرال الکتریک آمریکا صورت می‌گرفت، از این روی؛ آمریکا اعتراض کرد و قرارداد مورد اشکال قرار گرفت. این موضوع منجر به لغو قرارداد و پس گرفتن مبلغ ۵۰ میلیون دلار پیش پرداخت توسط شرکت ایرباس فرانسه شد. این اتفاق نشان‌دهنده تأثیرات سیاسی عمیقی است که تحریم‌های آمریکا بر ایران در زمینه هوایی داشته است و چگونگی تأثیر آن بر روابط بین‌المللی و معاملات تجاری کشورها را نشان می‌دهد [۴].

محدودیت‌ها در استفاده از فضای پروازی ایران می‌توانند تأثیرات منفی زیادی بر صنعت هوانوردی داشته باشند. این محدودیت‌ها موجب تأخیر در برنامه‌های پروازی شرکت‌های هواپیمایی می‌شود که به‌نوبه خود بر دقت و قابلیت اطمینان خدمات هوایی تأثیر می‌گذارد. مشکلاتی از قبیل عدم دسترسی به مسیرهای پروازی بین‌المللی یا محدودیت در استفاده از حریم هوایی دیگر کشورها می‌تواند باعث بروز اختلالات قابل توجه در برنامه‌ریزی پروازها و افزایش

ایران به همراه داشته که نهایتاً موجب افزایش ریسک وقوع رویداد همجواری شده است. از طرف دیگر فرسودگی و بروز نبودن این سامانه و همچنین کمبود تجهیزات لازم، تأثیر نامطلوبی بر روی ظرفیت پذیرش پروازها داشته است. همچنین نبود سیستم و تجهیزات کافی سبب عدم امکان ایجاد و نگاهداشت مراکز پشتیبان ارائه سرویس شده است که این مسئله نیز تأثیرگذار بر ایمنی عملیات هوانوردی است.

تحریم‌های مختلف علیه ایران، به ویژه در زمینه صنعت هوایی، باعث مشکلات جدی در تجهیز ناوگان هوایی این کشور شده است. این مشکلات می‌تواند باعث عدم امکان خرید هواپیماهای جدید برای ایران شود، زیرا بسیاری از هواپیماهای مدرن تکنولوژی آن‌ها به کشورهای تحت تحریم، از جمله ایالات متحده، وابسته است. این امر باعث محدودیت شدید در توسعه و به‌روزرسانی ناوگان هوایی ایران شده و صنعت هوایی این کشور را با چالش‌های بزرگی مواجه کرده است. با توجه به اینکه بیش از 10 درصد تکنولوژی شرکت ایرباس متعلق به ایالات متحده آمریکا است، معضل بزرگی برای صنعت هوایی کشور به وجود آمده است [۲۱]. فرسودگی دستگاه‌های ناوبری موجب خرابی مکرر آن‌ها شده که ضمن تأثیر منفی بر ایمنی عملیات ناوبری پرواز و افزایش لود کاری کنترلرهای ترافیک هوایی، نهایتاً تبعاتی مانند لغو پروازها را می‌تواند به همراه داشته باشد. همچنین عدم استفاده از اتوماسیون به روز با قابلیت‌ها و ابزار مدرن مانند نمایش ارتفاع ست شده در اتوپایلن هواپیما یا ارائه هشدار همجواری میان مدت بین پروازها MTCA و غیره گاهی باعث بروز رویداد همجواری شده است.

در این شرایط، برای رفع محدودیت‌ها و تأمین نیازهای هوایی، اقدام به خرید هواپیماهای دست دوم از کشورهای دیگر می‌شود؛ اما حتی در این حالت نیز، تحریم‌های آمریکا می‌تواند به‌عنوان یک مانع مؤثر برای انجام معاملات و خرید هواپیماهای دست دوم از سایر کشورها عمل کنند. این موضوع می‌تواند باعث کاهش گزینه‌های قابل دسترس برای تجهیز ناوگان هوایی ایران شود و صنعت هوایی این کشور را

امکان دسترسی به خدمات مالی بین‌المللی برای آن‌ها محدود می‌شود و این می‌تواند تأثیرات نامطلوبی بر روند عملیاتی و مالی آن‌ها داشته باشد [۱۶]. این مثال نشان‌دهنده نحوه استفاده از تحریم‌های مالی و اقتصادی به‌عنوان ابزاری برای تأثیرگذاری بر رفتار و فعالیت شرکت‌های هواپیمایی و صنعت حمل‌ونقل هوایی در ایران است. این نمونه نشان می‌دهد که تحریم‌ها می‌توانند به‌طور مستقیم بر عملکرد و پایداری شرکت‌های هوایی تأثیرگذارند و نقش مهمی در تضعیف قدرت و رقابت‌پذیری آن‌ها داشته باشند [۴].

۶-۲-۲- چالش‌های امنیتی

چالش‌های امنیتی ناشی از تحریم‌ها می‌تواند تأثیرات گسترده‌ای بر صنعت هوانوردی و امنیت کشور داشته باشد. برای بررسی این چالش‌ها، می‌توان از شاخص‌هایی مانند آمار سقوط هواپیماها، مرگ و میر ناشی از آن، نارضایتی عمومی از امنیت پروازها، کیفیت خدمات و تاخیرات پروازی و تأثیر این موارد بر امنیت روانی جامعه استفاده کرد. در واقع، یکی از چالش‌های مهمی که صنعت هوایی با آن روبه‌رو است، مشکل تأمین قطعات و تکنولوژی‌های لازم برای هواپیماها است. این مشکل به خصوص زمانی که تحریم‌ها متوجه این صنعت می‌شوند، بیشتر به چالش کشیده می‌شود. به‌عنوان مثال، در صورتی که یک کشور به قطعات یدکی یا تکنولوژی‌های مورد نیاز برای هواپیماهایش دسترسی نداشته باشد، عملکرد و ایمنی پرواز هواپیماها ممکن است تحت تأثیر قرار گیرد [۹]. تحریم‌های هوایی ایالات متحده بر علیه ایران تأثیر اساسی بر ایمنی هوانوردی در کشور داشته است. از آنجا که تحریم‌ها می‌توانند منجر به دسترسی محدود یا حتی ممنوع شدن به قطعات یدکی، تکنولوژی‌های پیشرفته و خدمات پشتیبانی مرتبط با هواپیماها شوند، صنعت هوایی ایران با چالش‌های جدی روبه‌رو شده است. این موضوع به کاهش استانداردهای تعمیر و نگهداری، افزایش خطرات ناشی از نقص‌های فنی، افزایش نرخ حوادث و حتی تأثیر منفی بر ایمنی پروازها منجر شده است. فرسودگی و به‌روز نبودن سامانه‌های نظارتی به‌طور کل مخاطراتی رو برای

همچون؛ افزایش هزینه‌های عملیاتی، کاهش کارایی در عملیات پروازی و اختلالات در خدمات سفر هوایی شود [۱۱]. به‌عنوان مثال، تحریم‌ها می‌توانند منجر به افزایش هزینه‌های عملیاتی برای خطوط هوایی شود. این افزایش هزینه‌ها ممکن است ناشی از محدودیت‌های مالیاتی، افزایش قیمت سوخت، یا افزایش هزینه‌های تأمین قطعات و خدمات مرتبط با هوانوردی باشد. همچنین، تحریم‌ها ممکن است منجر به کاهش کارایی در عملیات پروازی خطوط هوایی شود. این امر ممکن است به دلیل اعمال محدودیت‌ها در دسترسی به تجهیزات و خدمات بین‌المللی، یا نیاز به مسیرهای پروازی طولانی‌تر باشد که زمان و انرژی بیشتری را مصرف کند.

تحریم‌های هوایی بر ایران در بعد اقتصادی می‌تواند منجر به مشکلات و چالش‌هایی شود که بر صنعت هوانوردی و اقتصاد کشور تأثیرگذارند. کاهش ظرفیت ناوگان پروازی به دلیل محدودیت‌ها در تهیه هواپیماهای جدید و هزینه‌های نگهداری فزاینده می‌تواند منجر به کاهش عملکرد و سودآوری شرکت‌های هواپیمایی شود. خرید هواپیماهای دست دوم و گران نیز می‌تواند هزینه‌های اولیه و تعمیرات را افزایش دهد که این امر به تورم هزینه‌های ناشی از عدم ارائه سوخت به هواپیماهای ایرانی افزوده می‌شود [۳].

با قرارگرفتن در لیست سیاه ورود به آسمان اتحادیه اروپا، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی ممکن است با محدودیت‌های تجاری و افزایش هزینه‌های ناشی از حق ترانزیت عبور از فضای کشورها روبه‌رو شوند که این امور می‌تواند به کاهش سرمایه‌گذاری در صنعت هوانوردی و کاهش توانمندی اقتصادی منطقه غرب آسیا منجر شوند. این موضوعات نه تنها می‌تواند به کاهش درآمدها و سودآوری خطوط هوایی منجر شوند، بلکه همچنین می‌تواند به تضعیف اقتصاد گردشگری داخلی و خارجی و افزایش هزینه‌های اجتماعی ناشی از معضلات امنیتی اقتصادی منطقه منجر شوند [۴]. این وضعیت نیازمند رویکردهای مدیریتی و اقتصادی مناسب برای مدیریت بهینه این چالش‌ها و مشکلات است.

۶-۲-۴- چالش‌های فرهنگی (گردشگری)

در مسیر توسعه و پیشرفت محدود کند. موضوع انصراف شرکت چینی از قرارداد خرید ۲۲ فروند هواپیمای MD توسط ایران، نشان‌دهنده تأثیر بزرگ تحریم‌ها بر توانایی ایران در خرید و به‌روزرسانی ناوگان هوایی است. این نشان می‌دهد که تحریم‌ها می‌توانند حتی در خرید هواپیماهای دست دوم نیز مانع شوند و تجهیز ناوگان هوایی کشور را با مشکلات اساسی روبه‌رو کنند [۱۸]. از طرفی آمار سوانح هوایی در کشور به‌شدت افزایش یافته و سفر هوایی به‌عنوان امری مخاطره‌آمیز در اذهان عمومی شکل گرفته و امنیت روانی جامعه در این حوزه آسیب دیده است.

۶-۲-۳- چالش‌های اقتصادی

صنعت هوانوردی نقش بسیار مهمی در ارتباطات بین‌المللی و تجارت جهانی ایفا می‌کند. با ارتقاء سطح فنی و فناوری در حوزه حمل‌ونقل هوایی، شهرهای جهان از طریق ۳۶ هزار مسیر هوایی به هم وصل شده‌اند. این شبکه گسترده ارتباطات هوایی باعث شده تا امکان حرکت سریع و مؤثر افراد، کالاها و خدمات بین کشورها و قاره‌ها فراهم شود. فرودگاه‌ها به‌عنوان پل‌های ارتباطی بین‌المللی عمل می‌کنند و با اتصال شهرها به یکدیگر، تجارت بین‌المللی رونق بیشتری پیدا کرده و فرصت‌های سرمایه‌گذاری، تجاری و گردشگری را به ارمغان آورده است. این ارتباطات هوایی نه تنها منجر به افزایش تجارت و سرمایه‌گذاری بین کشورها می‌شود، بلکه گردشگری و توریسم نیز رونق گرفته و بهره‌وری در اقتصاد جهانی را افزایش می‌دهد. امکان سفر سریع و آسان افراد به سراسر جهان، ایجاد فرصت‌های جدید در زمینه تبادل فرهنگی، تجاری و اقتصادی میان ملت‌ها را فراهم می‌کند. این ارتباطات هوایی علاوه بر افزایش تجارت و توریسم، باعث ارتقاء سطح بهره‌وری و رشد اقتصادی در کشورها می‌شود و نقش مهمی در تحقق تعاملات اقتصادی جهانی و توسعه همکاری‌های بین‌المللی دارد [۲۰].

تحلیل تحریم‌ها بر ایران می‌تواند عواقب اقتصادی قابل توجهی بر صنعت هوانوردی جهانی داشته باشد و بر خطوط هوایی، فرودگاه‌ها و کاربران مرتبط تأثیر بگذارد. این تحریم‌ها می‌توانند منجر به مشکلات و چالش‌های متعددی

کاهش اعتماد مسافران و کاهش استقبال آن‌ها از پرواز با هواپیماهای این کشور شود [۱۴].

۶-۲-۵- چالش‌های زیست‌محیطی

صنعت هوانوردی یکی از حیاتی‌ترین صنایع برای جابجایی امن، سریع و مطمئن مسافر و بار در سراسر جهان است. تحریم‌های ایالات‌متحده علیه این صنعت می‌تواند تأثیرات جدی بر امنیت و کارآمدی صنعت هوانوردی در کشورها که تحت تحریم قرار دارند، داشته باشد. بدون یک صنعت هوانوردی به‌روز، ایمن و کارآمد، می‌تواند به نقض حقوق بنیادین بشری، از جمله حق حیات، منجر شود [۱۴]. از جمله در گزارش کنگره آمریکا در سال ۲۰۱۲ به اثر تحریم‌ها بر وضعیت انسانی ایران اشاره شده است. این گزارش نتیجه تحریم‌های ایالات‌متحده آمریکا بر صنعت هوانوردی جمهوری اسلامی ایران را از سال ۱۹۹۵ کشته شدن ۱۷۰۰ مسافر و همچنین، کاهش سفرهای هوایی در ایران ذکر می‌کند.

از طرفی، تحریم‌های هوایی بر ایران می‌تواند تأثیرات زیست‌محیطی جدی داشته باشد، به خصوص از نظر افزایش انتشار کربن و تأثیرات منفی بر محیط‌زیست. مسیرهای پروازی طولانی‌تر که به دلیل محدودیت‌ها در فضای هوایی ایران لازم است طی شود، می‌تواند منجر به مصرف بیشتر سوخت، انتشار بیشتر گازهای گلخانه‌ای و تخریب محیط‌زیست شود. خطوط هوایی که از فضای هوایی ایران منحرف می‌شوند، به دلیل افزایش مسافت پروازی، نیاز به سوخت بیشتری دارند که این امر منجر به افزایش انتشار کربن و گازهای گلخانه‌ای می‌شود [۱۱]. این انتشارات اضافی می‌توانند به تخریب محیط‌زیست و افزایش گرمایش جهانی منجر شوند. تأثیر زیست‌محیطی تحریم‌ها بر ایران می‌تواند تلاش‌ها برای کاهش ردپای کربن، کاهش تغییرات اقلیمی و ترویج شیوه‌های دوستدار محیط‌زیست در صنعت هوانوردی را تضعیف کند. از طرف دیگر، مصرف اضافی سوخت و انتشارات زیست‌محیطی ناشی از مسیرهای پروازی طولانی‌تر می‌تواند چالش‌های زیست‌محیطی را تشدید کرده

موضوع وابستگی صنعت گردشگری به صنعت هوانوردی و تأثیرپذیری آن از تحریم‌های هوایی مسئله‌ای بسیار مهم است. هوانوردی علاوه بر نقش خود در تسهیل ارتباطات تجاری، به‌ویژه از طریق حمل‌ونقل سریع و ارزان‌تر، باعث پیوستگی بیشتر ملت‌ها شده است. این صنعت به‌طور مستقیم به توسعه گردشگری و ارتباطات بین‌المللی کمک می‌کند. طبق آمارهای جهانی، بیش از چهل درصد از گردشگری جهانی به توریسم هواپیمایی تعلق دارد که نشان‌دهنده اهمیت ویژه حمل‌ونقل هوایی برای رونق و گسترش صنعت گردشگری است. تحریم‌های هوایی می‌تواند تأثیرات منفی بر این صنعت داشته باشد، زیرا محدودیت‌ها در دسترسی به ناوگان هواپیمایی، قطعات یدکی و تجهیزات می‌تواند به‌طور مستقیم بر کیفیت و تعداد پروازها، همچنین امنیت و راحتی مسافران تأثیر بگذارد و در نتیجه گردشگران کمتری جذب کشورهایی که تحت تحریم‌های هواپیمایی قرار دارند، خواهند شد [۲].

تحریم‌های اقتصادی ایالات‌متحده بر ایران تأثیر بسزایی داشته است. این تحریم‌ها منجر به محدودیت‌هایی در خرید هواپیما برای ایران شده است. به دلیل عدم امکان خرید هواپیماهای جدید، ایران مجبور به استفاده از هواپیماهای دست دوم شده است که به دلیل پروازهای بیش از ۲۰۰۰۰ ساعت، در واقع از نظر استاندارد به انتهای عمر مفید خود رسیده‌اند. استفاده از هواپیماهایی که بیش از ۲۰۰۰۰ ساعت پرواز داشته‌اند، ممکن است با خطرات و محدودیت‌هایی همراه باشد. استفاده از هواپیماهایی که به انتهای عمر خود رسیده‌اند، ممکن است خطرات ایمنی را افزایش دهد. تحریم‌های آمریکا علیه ایران نه تنها تأثیر بسزایی بر خرید هواپیماها داشته، بلکه به‌ویژه بر زیرساخت‌های هوانوردی و صنعت هوایی این کشور نیز تأثیرگذار بوده است. این تحریم‌ها باعث محدودیت‌های جدی در توسعه و به‌روزرسانی زیرساخت‌های هوانوردی ایران شده و باعث کاهش استقبال مسافران برای پرواز با هواپیماهای ایرانی شده است. در واقع، با تحریم‌ها و محدودیت‌های مالی، امکان تجدیدنظر در تجهیزات و به‌روزرسانی زیرساخت‌های هوانوردی به‌صورت مداوم کاهش یافته است. این مسئله می‌تواند منجر به

محدودیت‌های اعمال‌شده بر دسترسی به هواپیماهای مسافربری جدید بوئینگ و ایرباس، قطعات اصلی آمریکایی و موتورهای هواپیما برای ناوگان موجود ایران برداشته شود. همچنین ایران خواستار دسترسی فرودگاه‌های خود به تجهیزات راداری لازم برای ارتقاء ایمنی هوانوردی شد. ایران از مجمع عمومی ایکائو درخواست کرد که تمامی تدابیر لازم برای بهبود و ارتقاء ایمنی و امنیت خدمات هوایی ایران را در سطح داخلی و بین‌المللی اتخاذ کند. در این اجلاس، تعدادی از کشورها از ایران حمایت کرده و اظهار داشتند که تحریم‌های هوایی علیه ایران نقض آشکار کنوانسیون شیکاگو است. به همین دلیل، مجمع عمومی ایکائو شورای ایکائو را موظف کرد که لغو تحریم‌های هوایی ایران را در دستور کار قرار دهد. رئیس شورای ایکائو نیز متعهد شد که این مسئله را به مقامات آمریکایی گزارش داده و از طریق ایکائو تلاش‌هایی برای رفع نیازهای هوانوردی غیرنظامی ایران صورت دهد. با این حال، فشارهای آمریکا بر ایکائو در نهایت مانع از دستیابی به نتیجه مثبت شد و اقدامات انجام‌شده به نتیجه مطلوبی نرسید. این موضوع، چالش‌های ایران را در زمینه حفظ ایمنی هوانوردی و ارتقاء زیرساخت‌های این حوزه همچنان پابرجا نگه داشت [۸].

پس از ارائه اسناد کاری از سوی ایران، یک گروه حقیقت‌یاب متشکل از متخصصان دفتر همکاری‌های فنی ایکائو به ایران سفر کرد و گزارشی از مشکلات و نارسایی‌های موجود در صنعت هوانوردی ایران تهیه نمود. طبق این گزارش، ایکائو تأیید کرد که تحریم‌های آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران تأثیر منفی بر ایمنی هوانوردی ایران گذاشته و این وضعیت برخلاف مفاد و اهداف کنوانسیون شیکاگو است. گزارش ایکائو شامل چندین توصیه نیز بود، از جمله اینکه آمریکا باید به مفاد کنوانسیون شیکاگو احترام بگذارد و به تعهدات خود به‌عنوان یک کشور عضو پایبند باشد. این موضوع، همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، در دستور کار شورای ایکائو قرار گرفت، اما اعضای شورا معتقد بودند که این شورا جایگاه مناسبی برای طرح و حل این مسئله ندارد و بهتر است این موضوع به‌عنوان مساعی جمعی در مجمع عمومی ایکائو پیگیری شود. در ادامه، دبیرکل ایکائو با مقامات آمریکایی در

و پیشرفت در جهت دستیابی به سیستم‌های ناوبری هوایی پایدار را مختل کند [۱۱].

به منظور کاهش این تأثیرات منفی، نیاز است که راهکارهایی برای بهینه‌سازی مسیرهای پروازی، استفاده بهینه از سوخت، افزایش کارایی هواپیماها و ترویج فناوری‌های پایدار در حمل‌ونقل هوایی اتخاذ شود. همچنین، همکاری بین‌المللی و توجه به اهداف پایداری و حفاظت از محیط‌زیست در سیاست‌های هوانوردی بسیار ضروری است تا این صنعت بتواند به‌طور پایدار و مسئولانه عمل کند و تأثیرات مخرب بر زیست‌محیطی را کاهش دهد.

۷- رویکرد ایکائو در قبال تحریم هواپیمایی ایران

در سی و پنجمین مجمع عمومی ایکائو در سال ۲۰۰۴، دو سند کاری^{۱۱} مطرح شده توسط جمهوری اسلامی ایران در زمینه اثرات سوء تحریم هوایی ایران ارائه شد. جمهوری اسلامی ایران در این اسناد اعلام کرده است: اثرات مخرب تحریم‌های آمریکا بر علیه امنیت هواپیمایی باید رفع شود و این تحریم، حداقل در مورد محدودیت اجازه صادرات و صادرات مجدد تجهیزات و قطعات و سرویس‌های آمریکایی برای هواپیمایی کشوری ایران و شرکت‌های حمل‌ونقل 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. همچنین جمهوری اسلامی ایران در مجمع عمومی ایکائو درخواست‌هایی به شرح زیر ارائه نمود:

- بررسی موضوع تحریم آمریکا علیه ایران و اتخاذ تدابیر ضروری در جهت رفع تحریم.
- توجه جدی به موضوع تحریم.

جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک کشور متعاقد کنوانسیون شیکاگو از آمریکا درخواست کرد که

¹¹ Working Paper

فعالیت‌هایی را در راستای اعمال فشار بر دولت آمریکا آغاز کرد. این تلاش‌ها شامل پیگیری‌های حقوقی و ارائه شکایت به مجامع بین‌المللی هوانوردی، از جمله ایکائو، بود. ایران امیدوار بود که با این اقدامات، دولت آمریکا را به تجدیدنظر در سیاست‌های تحریم هوایی وادار سازد و از این طریق ایمنی پروازهای داخلی و بین‌المللی خود را تضمین کند [۴].

در سی و پنجمین اجلاس مجمع عمومی ایکائو در کانادا، جمهوری اسلامی ایران دو سند کاری با موضوع «آثار تحریم‌های هوایی آمریکا بر صنعت هواپیمایی ایران» ارائه کرد. این اسناد به تأثیرات منفی تحریم‌های آمریکا بر ایمنی و عملکرد صنعت هوانوردی ایران پرداخته و خواستار رسیدگی ایکائو به این موضوع شدند. ایران در این درخواست‌ها از ایکائو به‌عنوان بالاترین مرجع رسمی هوانوردی بین‌المللی خواست تا موضوع را بررسی کرده و فشار لازم بر آمریکا برای لغو تحریم‌ها را اعمال کند. هدف ایران از این درخواست‌ها، حفظ و ارتقای ایمنی پروازهای غیرنظامی و مسافری در کشور بود. این اقدام نشان‌دهنده تلاش ایران برای استفاده از ظرفیت‌های حقوقی و بین‌المللی در راستای کاهش تأثیرات تحریم‌ها بر صنعت هوانوردی و تضمین ایمنی پروازهای داخلی و بین‌المللی است [۸].

در حقیقت، مقامات ایرانی در طول سال‌ها تلاش کرده‌اند تا از طریق رایزنی‌های سیاسی و مراجعه به مجامع بین‌المللی، مسائل مرتبط با ایمنی هوانوردی را پیگیری کنند. این مقامات با استناد به حقوق مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی، از جمله کنوانسیون شیکاگو که بر تعهد همه کشورها به حفظ ایمنی هوانوردی در سطح جهان تأکید دارد، سعی کرده‌اند حمایت لازم را برای بهبود وضعیت ایمنی و اجرای استانداردهای بین‌المللی جلب کنند. با این وجود، برای دستیابی به نتیجه مطلوب، ایران همچنان به تقویت روابط و پیگیری‌های مؤثر در سطح بین‌المللی نیاز دارد تا بتواند چالش‌ها را در زمینه ایمنی هوانوردی برطرف سازد و از حمایت مجامع جهانی بهره‌مند شود.

نیویورک ملاقات کرد و موضوع را در حد درخواست برای ارائه قطعات هواپیمایی بوئینگ مطرح نمود، اما هیچ نتیجه مؤثری حاصل نشد. این عدم نتیجه‌گیری مؤثر نشان‌دهنده محدودیت‌های موجود در زمینه حل‌وفصل مسائل سیاسی و تحریمی در سطح بین‌المللی، به‌ویژه در مقابل فشارهای ایالات متحده، بود [۴].

کمیته اقتصادی ایکائو در گزارش خود در سال ۲۰۰۴ بیان کرد که تحریم‌های آمریکا تأثیر بسزایی بر ایمنی هوانوردی در ایران دارد. با این حال، این کمیته تأکید کرد که قادر به حل این مشکل نیست. درنهایت، سازمان ایکائو به‌عنوان یکی از مؤسسات تخصصی سازمان ملل اعلام کرد که عملاً نمی‌تواند به مسئولیت‌های مندرج در اساسنامه خود به‌طور مؤثر عمل کند. این موضع‌گیری نشان داد که ایکائو در مواجهه با مسائل سیاسی و تحریمی پیچیده، به‌ویژه در شرایطی که قدرت‌های بزرگ مانند آمریکا دخیل هستند، محدودیت‌هایی در توانایی خود برای پیگیری و حل‌وفصل مشکلات هوانوردی دارد. درنتیجه، پیگیری‌های ایران در این زمینه عملاً متوقف شد و مشکلات هوانوردی ایران در مواجهه با تحریم‌ها همچنان ادامه یافت [۸].

در سال ۲۰۰۵، به درخواست ایران، هیئت بررسی و حقیقت‌یاب سازمان ایکائو به کشور سفر کرد تا شرایط صنعت هوایی ایران را مورد ارزیابی قرار دهد. این هیئت با بررسی اوضاع، بحرانی بودن وضعیت هوانوردی ایران و نیاز فوری به نوسازی ناوگان هوایی و دسترسی به قطعات ضروری هواپیما را تأیید کرد. با این حال، حتی پس از اعلام نتایج این بررسی، تغییری در سیاست تحریم‌های هوایی آمریکا ایجاد نشد. پس از این واقعه، ایران به این نتیجه رسید که تحریم‌های هوایی، به‌ویژه در مقایسه با سایر تحریم‌ها، انعطاف‌پذیری کمتری دارند و دور زدن آن‌ها عملاً ممکن نیست. در نتیجه، ایران تلاش کرد تا این موضوع را از بُعد بشردوستانه مطرح کند و تأکید کرد که تحریم‌های هوایی به‌طور مستقیم بر سلامت و امنیت شهروندان غیرنظامی تأثیر می‌گذارند و نباید به‌عنوان مسئله‌ای سیاسی تلقی شوند. با افزایش سوانح هوایی در کشور، ایران

بشر و حق‌های بشر تجلی یابد [۱۴]. چگونه ایکائو می‌تواند عملکرد خویش را تفسیر به صحت نماید؟! لیکن آنچه در غایت عملکرد سال‌های اخیر ایکائو در خصوص تحریم‌های هوایی ایران، نمود خارجی دارد، به وضوح کم‌اهمیت انگاشتن حقوق بنیادین بشر از سوی آن سازمان می‌باشد.

۲. عدم توجه به اصول حقوقی و قواعد آمره

بین‌المللی: اقدام یک‌جانبه آمریکا در اعمال تحریم‌های هوانوردی علیه ایران به صورت مشخص اصول و قواعد متعددی از حقوق بین‌الملل عمومی همچون «تساوی حقوقی دولت‌ها»، «اصل عدم مداخله»، «همکاری و دوستی»، «احترام به حاکمیت و استقلال دولت‌ها» و غیره که در زمره حقوق عرفی دولت‌ها تقسیم‌بندی می‌گردد و امروزه از سوی اعضای جامعه بین‌المللی قواعد آمره بین‌المللی محسوب می‌شوند را نقض نموده و انفعال ایکائو در برابر چنین نقض حقوقی، صرفاً ناکارآمدی آن را بیش از پیش نمایان می‌سازد. این نوع اقدامات به علت عدم برخورداری از مشروعیت، فاقد وجاهت بین‌المللی می‌باشند [۱۷]. این در حالی است که کنوانسیون شیکاگو به عنوان سند مؤسس ایکائو در ماده ۱ خویش تصریح می‌نماید که کشورهای عضو متعهد کنوانسیون شیکاگو؛ حاکمیت سایر اعضا را به نحو مطلق و انحصاری شناسایی نموده و محترم می‌شناسد [۶]. از سال ۱۹۹۶ که قانون ایلسا^{۱۲} (قانون ایلسا)^{۱۳} در کنگره ایالات متحده آمریکا تصویب گردید و طی آن ایالات متحده آمریکا علاوه بر تحریم ایران برای دسترسی به بازار و صنعت هوانوردی کشور آمریکا، اعلام نمود که سایر کشورها نیز حق انجام معامله با ایران را در حوزه هوافضا ندارند [۲۵]. عملاً تمامی اصول و قواعد حقوقی بین‌المللی را در راستای اغراض سیاسی خویش ذبح نمود. آنچه که مایه حیرت و البته تاسف است، عدم اقدام موثر سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) طبق وظایف و تکالیف

اگرچه ایکائو می‌تواند توصیه‌هایی ارائه دهد و به کشورهای عضو در زمینه بهبود ایمنی و امنیت کمک کند، اما قدرت اجرایی برای اعمال تحریم یا اقداماتی که به طور مستقیم بر کشورهای خاص تأثیر بگذارد، ندارد. این سازمان نمی‌تواند به تنهایی اقدام بازدارنده‌ای در برابر کشورهایی که ممکن است به نقض قوانین بین‌المللی بپردازند، انجام دهد. اگر چه ممکن است برخی گزارش‌ها یا تحلیل‌ها در رسانه‌ها یا محافل سیاسی به مواضع ایکائو در این زمینه اشاره داشته باشند، اما خود ایکائو به طور رسمی و مستقیم در این باره اظهارنظر خاصی ندارد و اقدام موثر ایکائو ارجاع به ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو می‌باشد.

ایکائو به دلیل عدم توجه به اصول حقوق بین‌الملل، وجود برخی محدودیت‌های ساختاری و فشارهای سیاسی، نتوانسته به‌طور مؤثر به تحریم‌های هوانوردی علیه ایران پاسخ دهد. برخی از دلایل این ناکارآمدی شامل موارد زیر است:

۱. بی‌اهمیت انگاشتن حقوق بنیادین بشر از سوی

ایکائو: اعمال تحریم جهت ایجاد انزوای سیاسی دولت هدف در جامعه بین‌الملل، یعنی محرومیت موردنظر، متوجه آن دولت با تمامی عناصر سازنده آن (سرزمین، جمعیت و حکومت) گردد [۱۵]. آیا اقدام بر این اساس؛ هیچ راه چاره‌ای برای کاهش رنج و آلام مردمی که بدون تردید از اعمال تحریم‌ها آسیب خواهند دید، متصور خواهد بود؟! آثار ویرانگر تحریم‌های هوانوردی بر مردم کشور هدف را نمی‌توان امری ناخواسته و غیرعمدی تلقی نمود. از این روی؛ هر نهادی اعم از کشور یا سازمان بین‌المللی که به اعمال این دست تحریم‌ها مبادرت می‌نماید باید بتواند بین اقدامات تضمینی جهت اجرای حقوق بین‌الملل و حمایت از حقوق بشر سازش برقرار نماید [۲۰]. بدون شک تحریم‌های هوانوردی آمریکا علیه ایران ناقض حقوق بنیادین بشر در سه نسل حقوق بشر همچون «حق حیات»، «حق امنیت» و «حق بر توسعه» خواهد بود و از سوی دیگر تحولی که نظام حقوق بین‌الملل را از حقوق بین‌الملل دولت محور به حقوق بین‌الملل بشر محور سوق داده و ایجاد می‌نماید تا از کنه نظرات حقوقدانان و ماحصل عملکرد سازمان‌های بین‌المللی؛

¹² ILSA: Iran and Libia Sanctions Act – 1996.

¹³ در سال ۲۰۰۶ با خروج کشور لیبی از شمول قانون ایلسا (ILSA) یعنی «قانون تحریم ایران و لیبی»؛ این قانون به نام قانون ایلسا (ISA: Iran Sanctions Act) یعنی «قانون تحریم ایران» تغییر عنوان پیدا کرد.

اجرای محدودی که دارد و نمی‌تواند به‌صورت مستقیم مانع اجرای تحریم‌ها شود.

۵. فشارهای سیاسی کشورهای قدرتمند بر ایکائو:

برخی از کشورها که تأثیرگذاری زیادی بر عملکرد ایکائو داشته و به‌عنوان صاحبان اولیه و اصلی صنعت هوانوردی در دنیا محسوب می‌گردند، خود در تحریم‌ها نقش محوری دارند. کشورهای مورد اشاره موسوم به کشورهای توسعه‌یافته (کشورهای شمال)^{۱۴} خاصه ایالات متحده آمریکا علی‌رغم ادعاهای آنها در عرصه بین‌المللی مبنی بر الزام به اقدام و فعالیت در حوزه هوانوردی طبق اصول هوانوردی و حقوق بنیادین بشر، لیکن عدم پایبندی آنان به تعهدات محرز و مشخص بین‌المللی باعث شده است ایکائو نتواند موضع مستقلی در این خصوص اتخاذ کند.

۶. نگرانی از ایجاد چالش‌های جدید در مجامع بین‌المللی:

ایکائو نگران است که در صورت اعلام موضعی منطبق بر مقررات بین‌المللی هوانوردی مبنی بر اعتراض به تحریم‌های محقق شده و صدور رای و یا حداقل صدور بیانیه‌ای پیرامون ضرورت لغو تحریم‌های مزبور، کشورهای تأثیرگذار مخالفت کنند و از همکاری‌های خود با این سازمان بکاهند.

در نتیجه، ایران همچنان با چالش‌های ناشی از تحریم‌های هوانوردی مواجه است و ایکائو نیز نتوانسته است اقدامات مؤثری برای کاهش این مشکلات انجام دهد.

کنوانسیون شیکاگو به‌عنوان سند بنیادین در حوزه هوانوردی بین‌المللی، بر «توسعه منظم» صنعت هوانوردی تأکید دارد که نه‌تنها نظم زمانی بلکه نظم جغرافیایی را نیز شامل می‌شود. ایکائو به این توسعه منظم در تمام فعالیت‌های هوانوردی پایبند است و هرگونه اقدام مغایر با آن را محکوم کرده است. نمونه بارز آن، واکنش ایکائو به اقدامات یکجانبه آمریکا در دهه ۱۹۸۰ برای اجرای قوانین فراسرزمینی ضد ترانست بود که به صدور قطعنامه شماره ۱۴-۲۴ در سال

مربوطه اعم از وظایف ذاتی آن و تعهدات مندرج در متن کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو جهت حمایت از حقوق ایران به عنوان کشور عضو متعاهدی که حقوق مسلم قانونی‌اش تضییع گردیده بود. این امر موجب گردید تا رویه‌ای ناصواب در طول تاریخ حیات ایکائو رقم بخورد.

۳. عدم توجه به مسئولیت بین‌المللی از سوی ایکائو:

براساس ماده ۲ طرح مسئولیت دولت‌ها، برای تحقق مسئولیت بین‌المللی وجود دو عنصر «نقض تعهد بین‌المللی» و «قابلیت انتساب فعل متخلفانه» لازم است [۱۲]. در تحریم‌های هوانوردی یکجانبه آمریکا علیه ایران پیرامون مواردی همچون نقض قواعد آمره بین‌المللی، نقض حقوق بشر و نقض تعهدات کنوانسیون شیکاگو هر دو رکن مسئولیت بین‌المللی وجود دارد. با وضع و اعمال تحریم‌هایی که نقض حقوق بشر و سایر تعهدات مسلم است، با توجه به الزاماتی که در زمینه رعایت حقوق بشر و تعهدات بین‌المللی وجود دارد، عنصر اول مسئولیت بین‌المللی یعنی نقض تعهد، تحقق می‌یابد. در مورد عنصر دوم یعنی قابلیت انتساب تخلف به کشور و یا سازمان بین‌المللی، با توجه به اینکه تحریم‌های هوانوردی و عدم اقدام مؤثر در رفع آن از سوی ایالات متحده آمریکا و ایکائو صورت پذیرفته و از آنجا که اعمال یک دولت و یا یک سازمان بین‌المللی که در مقام انجام مسئولیت قرار می‌گیرد به آن شخصیت حقوقی منتسب است، مسئولیت بین‌المللی آنها کاملاً محرز و مشخص می‌باشد [۲۲]. حال با استناد به مفاد مندرج در طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها که امروزه در قالب قواعد عام‌الشمول (Erga Omnes) درآمده است، آمریکا و ایکائو بایستی نسبت به پایان دادن تحریم‌ها، اعاده وضع به حالت سابق و لزوم جبران خسارت ناشی از تحریم‌های هوانوردی و تداوم آن اقدام نمایند.

۴. عدم وجود قدرت اجرایی مؤثر در ایکائو: ایکائو گرچه

به عنوان یک سازمان بین‌المللی از شخصیت حقوقی مستقلی برخوردار است، اما به دلیل وجود ابزارهای قانونی و

¹⁴ Developed Countries (North Countries)

سازمان ایرانی دیگر نیز به فهرست تحریم‌ها اضافه شده‌اند. در این راستا، موضوع عدم سوخت‌رسانی به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در برخی فرودگاه‌های بین‌المللی به دبیرکل و رئیس شورای ایکائو منعکس شد و تلاش‌ها و رایزنی‌های زیادی برای تحویل سوخت به شرکت‌های ایرانی صورت گرفت؛ اما پس از گذشته این مدت اطلاع‌رسانی در خصوص نتیجه و فرآیند شکایت ایران به ایکائو از سوی سازمان هواپیمایی کشوری منتشر و رسانه‌ای نشد. در واقع، تلاش «ایکائو» در راستای یکسان‌سازی در خصوص قوانین و مقررات و نحوه‌ی برخورد حمل‌ونقل هوایی در کشورها است اما این سازمان در حد مقدمات خودش مسائل را پیگیری خواهد کرد؛ و در رابطه با تحریم‌های ایران نیز این موضوعات توسط سازمان هواپیمایی کشوری و نماینده ایران در ایکائو پیگیری می‌شود. در واقع، تحت‌تأثیر قوانین و ملاحظات قدرت و سیاست‌های بین‌المللی، برخی از سازمان‌ها و مراکز بین‌المللی ممکن است تصمیمات خود را اتخاذ کنند. در این مورد، شورای ایکائو همچنین ممکن است تحت‌تأثیر این فشارها و نفوذها قرار گیرد؛ بنابراین، اثرگذاری کشورهای مهم و تأثیرگذار، همچون آمریکا، در فرایندهای تصمیم‌گیری و اعضای شورا می‌تواند به نحوی تأثیرگذار باشد که ممکن است نتیجه پیگیری حقوقی از طریق این مراحل را تحت‌تأثیر قرار دهد.

رویکرد سازمان هواپیمایی کشور نسبت به ایکائو

سازمان هواپیمایی کشوری مسئولیت تنظیم مقررات و دستورالعمل‌های صنعت هوانوردی و نظارت بر حسن اجرای آن‌ها را بر عهده دارد. این سازمان با رعایت قوانین ملی و تطبیق با استانداردها و توصیه‌های سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، بر ایمنی پروازها نظارت می‌کند و به بهبود آن کمک می‌نماید.

ایمنی در صنعت هوانوردی بر اساس سیستم‌های مدیریت ایمنی نوین و راهنمایی‌های ارائه شده از ایکائو محقق می‌شود. سازمان هواپیمایی کشوری برای اطمینان از دستیابی به بالاترین سطح ایمنی، با توجه به قوانین و

۱۹۸۳ منجر شد. در این قطعنامه، ایکائو از تمامی کشورهای عضو خواست از اقدامات یکجانبه‌ای که ممکن است توسعه منظم حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی را مختل کند، پرهیز کنند. لذا می‌توان گفت، هدف توسعه صنعت هوانوردی در مقدمه کنوانسیون ذکر شده و صرفاً جنبه تفسیری دارد، نه الزام‌آور؛ اما پاسخ به این ایراد آن است که اولاً مقدمه کنوانسیون شیکاگو شامل اصول بنیادینی است که نقض آن‌ها نقض خود کنوانسیون محسوب می‌شود. دوماً، کنوانسیون شیکاگو دارای مقرراتی است که اهداف مقدمه را الزامی می‌سازند؛ از جمله ماده ۴ کنوانسیون که مقرر می‌دارد کشورهای متعاقد توافق دارند که از صنعت هوانوردی کشوری برای اهداف مغایر با کنوانسیون استفاده نکنند؛ بنابراین، تحریم‌های هوایی آمریکا علیه ایران که با هدف تحت‌فشار قرار دادن این کشور صورت می‌گیرد، مغایر با توسعه منظم و اصول بنیادین کنوانسیون شیکاگو است. همچنین، ماده ۴۴ کنوانسیون به‌طور ویژه بر اهداف کنوانسیون و ایکائو تأکید کرده و هدف از آن را ایجاد اصول هوانوردی بین‌المللی، تحکیم برنامه‌ریزی و پیشرفت حمل‌ونقل هوایی جهانی به‌گونه‌ای می‌داند که سلامت و توسعه منظم هواپیمایی بین‌المللی را در سراسر جهان تأمین کند [۱۰]. از این رو، اعمال تحریم‌های هوایی که اهدافی سیاسی را دنبال می‌کند، علاوه بر این‌که در تضاد با هدف‌گذاری کنوانسیون شیکاگو قرار دارد، همچنین به‌منزله نقض قوانین و اصولی است که کشورهای عضو برای حفظ ایمنی و پیشرفت هوانوردی بین‌المللی پذیرفته‌اند.

اتحادیه اروپا نیز در روز دوشنبه ۲۳ مهرماه ۱۴۰۳، سه شرکت هواپیمایی ایران ایر، ماهان ایر و ساها را به اتهام انتقال موشک‌ها و پهپادهای ایرانی به روسیه برای استفاده در مناقشه اوکراین تحریم کرد. این تحریم‌ها شامل مسدود شدن دارایی‌های شرکت‌ها و هفت شهروند ایرانی، ممنوعیت مرادوات مالی با آن‌ها و ممنوعیت سفر به کشورهای عضو اتحادیه اروپا است. اتحادیه اروپا اعلام کرده که این تحریم‌ها به‌طور هدفمند برای جلوگیری از سیاست‌های جمهوری اسلامی اعمال شده و ترافیک هوایی یا ارتباطات مردمی بین اتحادیه و ایران را مختل نخواهد کرد. علاوه بر این، هفت

در ایران، شرایط و استانداردهای مطرح شده در ضمایم کنوانسیون شیکاگو به عنوان مبنای اصلی ایمنی هوانوردی مورد استفاده قرار می‌گیرند. ایران عضو بیشتر کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی است و برای تقویت و حفظ ایمنی هواپیماها، قوانین داخلی متعددی را نیز به تصویب رسانده است. از جمله این قوانین می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۳۵۶
- قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱
- آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱
- آیین‌نامه ثبت هواپیما مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحی آن در ۱۳۷۳
- آیین‌نامه مقررات استاندارد بین‌المللی پرواز هواپیما مصوب ۱۳۶۴
- آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶

این قوانین و آیین‌نامه‌ها در کنار استانداردهای بین‌المللی، چارچوب لازم را برای اطمینان از ایمنی و نظم در صنعت هوانوردی ایران فراهم می‌کنند [۱۹]. با وجود اینکه قانون هواپیمایی کشوری در ماده ۵ وظایف اصلی سازمان هواپیمایی کشوری را تعیین کرده است، این سازمان همچنان موظف به اجرای کلیه الزامات ضمایم کنوانسیون شیکاگو و پاسخگویی در برابر ایکائو و سایر نهادهای بین‌المللی است. با این حال، ضعف‌های حقوقی در ایران و عدم پیگیری‌های مؤثر حقوقی و سیاسی باعث شده‌اند که اجرای سیاست‌ها و تحقق راهکارهای مورد نیاز با چالش‌هایی روبه‌رو شود و در برخی موارد، راهکارها به بن‌بست برسند. بهبود این وضعیت نیازمند بکارگیری حقوقدانان مشرف بر امور بین‌الملل و هوانوردی، تقویت دفاتر حقوقی سازمان‌ها و شرکت‌های مربوطه، اصلاح و تقویت قوانین داخلی، ارتقاء تعاملات بین‌المللی و پیگیری‌های مؤثر در زمینه

الزامات بین‌المللی وظایف متعددی دارد که از جمله آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- تدوین استانداردهای پروازی و نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی در راستای تأیید صلاحیت و رعایت نکات ایمنی، صدور گواهینامه‌ها و تطبیق استانداردها و مقررات ملی با استانداردها و توصیه‌های ایکائو.
- تنظیم و تدوین مقررات مرتبط با کنترل فضای کشور، صدور و جلوگیری از اجازه پرواز و نظارت بر واحدهای مراقبت پرواز فرودگاه‌ها.
- صدور دستورالعمل‌های ایمنی زمینی، آتش‌نشانی و آموزشی برای پرسنل و نظارت بر اجرای آن‌ها.
- سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در زمینه آموزش و تربیت نیروی متخصص هواپیمایی.
- بررسی و اظهارنظر رسمی در خصوص حوادث و سوانح هوایی در کشور.

کنوانسیون شیکاگو یکی از مهم‌ترین اسناد بین‌المللی است که وظایف سازمان‌های هواپیمایی کشوری را در رابطه با ایمنی هواپیما مشخص کرده است. مطابق ماده ۹ از این کنوانسیون، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مسئول تدوین استانداردها و مقررات بین‌المللی ایمنی هوانوردی است و کشورهای عضو نیز موظف به هماهنگی و یکسان‌سازی قوانین و مقررات خود برای بهبود و تسهیل هوانوردی هستند [۲۲]. برخی از ضمایم این کنوانسیون که به‌طور مستقیم با ایمنی، شامل ضمیمه‌هایی درباره گواهینامه کارکنان هواپیما^{۱۵}، عملیات هواپیما^{۱۶}، قابلیت پرواز^{۱۷}، فرودگاه‌ها^{۱۸} و حمل‌ونقل ایمن کالاهای خطرناک از طریق هوا^{۱۹} می‌باشند [۱۹].

¹⁵ Personnel Licensing

¹⁶ Operation of Aircraft

¹⁷ Airworthiness of Aircraft

¹⁸ Aeroderoms

¹⁹ The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

انجام پروازهای ایمن و سریع مواجه بوده است. این محدودیت‌ها باعث شده تا صنعت هوانوردی ایران نتواند به‌طور مؤثر با استانداردهای جهانی همگام شود و ایمنی پروازها تحت تأثیر این بحران‌ها قرار گیرد. همان‌طور که گفته شد، تحریم تجاری اعمال‌شده توسط آمریکا تأثیرات منفی بر ایمنی فعالیت‌های هوانوردی غیرنظامی ایران گذاشته است. این موضوع توسط مأموران ایکائو نیز در بازدید خود از ایران تأیید شد. این مأموران اشاره کردند که تحریم‌ها موجب بروز اختلالاتی در حوزه ایمنی هوانوردی شده و شرایط را برای نگهداری و نوسازی ناوگان هوایی ایران دشوار کرده است. این محدودیت‌ها، دسترسی ایران به قطعات و تجهیزات مورد نیاز را محدود کرده و به‌طور مستقیم بر ایمنی پروازها تأثیرگذار بوده است که به‌ویژه در بلندمدت می‌تواند ریسک حوادث هوایی را افزایش دهد. تحریم‌های هوایی علیه ایران که با فشارهای آمریکا بر ایکائو ادامه یافته، چالش‌های گسترده‌ای برای جمهوری اسلامی ایران به وجود آورده است. از منظر سیاسی، این تحریم‌ها به کاهش همکاری‌های بین‌المللی و محدودیت در ارتباطات دیپلماتیک منجر شده و جایگاه ایران در سازمان‌های بین‌المللی را تضعیف کرده است. از نظر امنیتی، ناوگان قدیمی و عدم دسترسی به قطعات هواپیما می‌تواند خطرات پروازی را افزایش داده و امنیت مسافران را تهدید کند. از لحاظ اقتصادی، تأثیر منفی بر صنعت حمل‌ونقل هوایی و تجارت بین‌المللی قابل توجه است و مانع رشد اقتصادی می‌شود. از جنبه فرهنگی، محدودیت‌های پروازهای خارجی مانع تبادل فرهنگی و گردشگری می‌شود و مردم را از تعامل با سایر ملت‌ها دور می‌کند. در نهایت، تحریم‌ها بر محیط‌زیست نیز تأثیر منفی دارند، زیرا هواپیماهای فرسوده سوخت بیشتری مصرف می‌کنند و آلودگی بیشتری ایجاد می‌کنند. از این روی، امور فوق‌الاشعار به صورت مشخص و بلامنزاعی؛ عامل نقض حقوق بنیادین بشر، قواعد آمره بین‌المللی و اصول حقوقی گردیده است.

پیشنهاد

سیاست‌گذاری و اجرای الزامات بین‌المللی مرتبط با هوانوردی است.

۸- نتیجه‌گیری

تحریم‌ها یکی از ابزارهای قدرتمند در سیاست بین‌المللی هستند که کشورها برای اعمال فشار و تحمیل خواسته‌های خود بر کشورهای دیگر به کار می‌برند. تحریم‌ها انواع مختلفی دارند، از جمله تحریم‌های اقتصادی، تجاری، مالی، نظامی و ... که هدفشان تحقق اهداف سیاسی، اقتصادی یا انسانی می‌باشد. در دهه‌های اخیر، تحریم‌های اقتصادی و سیاسی ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران به یکی از چالش‌های اصلی کشور تبدیل شده است. یکی از بخش‌هایی که تحت تأثیر این تحریم‌ها قرار گرفته، صنعت هوانوردی ایران است. تحریم‌های هوایی اعمال‌شده از سوی آمریکا که از همان سال‌های ابتدایی پیروزی انقلاب اسلامی آغاز شد، به محدودیت‌های شدیدی برای دسترسی به ناوگان هوایی مدرن، قطعات یدکی، تجهیزات فنی، فرودگاهی و خدمات تعمیراتی منجر گردید. این وضعیت، به ویژه در شرایطی که صنعت هوانوردی ایران به دلیل تحریم‌ها از امکانات پیشرفته جهانی محروم است، مشکلات فراوانی را ایجاد کرده است. در این راستا، سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو) به‌عنوان نهاد مسئول نظارت بر استانداردها و ایمنی هوانوردی در سطح جهانی، با چالش‌هایی جدی در تعامل با تحریم‌های آمریکا علیه ایران مواجه شده است. با وجود تعهدات ایکائو برای حفظ ایمنی پروازهای بین‌المللی و رعایت استانداردهای جهانی، تحریم‌های هوایی اعمال‌شده بر ایران موجب بروز مشکلات عمده‌ای در توانمندی‌های عملیاتی صنعت هوانوردی کشور گردیده است. افزایش سن ناوگان هوایی، کمبود قطعات یدکی و تجهیزات پیشرفته و همچنین مشکلات در دسترسی به سوخت و سایر ملزومات، همگی از جمله پیامدهای این تحریم‌ها بوده‌اند. از دیدگاه سیاسی و امنیتی، تحریم‌های هوایی نه تنها بر ایران، بلکه بر امنیت پروازهای منطقه‌ای و جهانی نیز تأثیرات منفی گذاشته است. ایران به‌عنوان یک کشور درگیر در بحران‌های منطقه‌ای، با مشکلات جدی در زمینه ارتباطات هوایی و

برای مقابله با چالش‌های ناشی از تحریم‌های هوانوردی و افزایش کارایی صنعت هوایی ایران، راهکارهای سیاستی و پیشنهادهایی را می‌توان ارائه داد که به شرح زیر است:

- بکارگیری حق اقدام متقابل از سوی ایران به هر نحو ممکن که منافع ایالات متحده آمریکا و متعلقین او را هدف بگیرد (مستند به ماده ۵۰ طرح مسئولیت دولت‌ها).
- افزایش همکاری با کشورهای منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه تأمین قطعات و تجهیزات، می‌تواند دسترسی به منابع ضروری را تسهیل کند. تشکیل کنسرسیوم‌های مشترک بین کشورهای منطقه می‌تواند امکان خرید و تبادل قطعات هواپیما را فراهم سازد. (مستند به مفاد قطعنامه ۲۱ نوامبر ۲۰۱۹ کمیته دوم مجمع عمومی سازمان ملل^{۲۰})
- ایران می‌تواند از ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل برای طرح دعوی در نهادهای مختلف از جمله دادگاه بین‌المللی دادگستری (ICJ) و دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC) استفاده کند و تحریم‌های هوانوردی را به‌عنوان نقض حقوق خود طرح کند. (مستند به ماده ۹۴ منشور ملل متحد و ماده ۳۶ اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری و همچنین مستند به ماده ۷ و بند ۲ ماده ۵ اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری)
- ایران می‌تواند در محاکم و مراجع قضایی داخلی علیه ایالات متحده آمریکا طرح دعوی نموده و آراء محکومیت علیه آن صادر نماید و در هر محل و یا به هر نحو حقوقی نسبت به توقیف اموال آمریکا اقدام و آن را به اشخاص و تابعان ایرانی که از تحریم‌ها آسیب دیده‌اند، اختصاص دهد.

با عنایت به اینکه صنعت هواپیمایی به‌عنوان زیرساخت توسعه نقش مهمی در رشد و آبادانی کشور دارد، هرگونه نقصان در آن مسلماً واجد آثار اقتصادی، سیاسی و امنیتی خواهد بود. تلاش برای لغو تحریم‌های هوایی با استناد به حقوق شهروندان عادی کشور، به‌منظور امکان برخورداری از پروازهای ایمن و مطابق با قوانین هواپیمایی ملی و بین‌المللی، یک اقدام بسیار حیاتی و اساسی است. با آگاهی از تأثیرات مخرب این تحریم‌ها در وقوع حوادث هوایی و از دست رفتن زندگی‌های بیش از ۱۵۰۰ نفر در طول سال‌های تحریم، اهمیت این تلاش‌ها بیشتر از پیش آشکار می‌شود. تعداد زیادی از شهروندان عادی ممکن است به دلیل تحریم‌های هوایی محدودیت‌ها و خطرات بیشتری را در پروازها تجربه کنند. این موضوع می‌تواند نه تنها به امنیت شهروندان بلکه به توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور نیز آسیب بزند. با توجه به این موضوعات، تحلیل دقیق و بررسی جدی تأثیرات امنیتی و اقتصادی تحریم‌های هوایی بر صنعت هواپیمایی ایران و اتخاذ اقدامات جدی برای لغو یا کاهش این تحریم‌ها بسیار ضروری است. تحریم صنعت هوانوردی ایران توسط ایالات متحده اقدامی است که ماهیت حقوقی آن با اغراض صرفاً سیاسی آمیخته شده و با هدف و کارکرد ذاتی هواپیمایی کشوری همخوانی ندارد. اینگونه اقدامات سیاسی نه تنها ایمنی هوانوردی ایران، منطقه و جهان را با مخاطره روبرو میکند، بلکه مانعی جدی در مسیر این صنعت ایجاد می‌کند و با اهداف کنوانسیون شیکاگو، به‌ویژه توسعه منظم و بین‌المللی هوانوردی، مغایرت دارد و نقض صریح ماده ۴ این کنوانسیون به شمار می‌آید. شاهد واضح بر این ادعا آن است که تحریم‌های هوانوردی ایران ذیل مجموعه‌ای از قوانین عام تحریمی علیه صنایع مختلف ایران از جمله نفت، گاز و پروژه‌های سرمایه‌گذاری قرار گرفته‌اند. این نشان می‌دهد که هدف از تحریم صنعت هوانوردی، نیز اعمال فشار سیاسی بوده است. اگر تحریم‌ها واقعاً به دلایل مربوط به هوانوردی وضع شده بودند، می‌بایست در چارچوبی خاص با هدف‌گذاری مشخص در حوزه توسعه صنعت هواپیمایی کشوری تدوین می‌شدند، نه اینکه در کنار تحریم‌های دیگر صنایع قرار گیرند.

^{۲۰} کمیته دوم مجمع عمومی سازمان ملل در تاریخ ۲۱ نوامبر ۲۰۱۹ نسبت به تصویب قطعنامه‌ای با موضوع محکومیت اقدامات یکجانبه اقتصادی اقدام نمود. قابل توجه است که از میان تمامی کشورها فقط دو کشور (ایالات متحده آمریکا و اسرائیل) رای مخالف دادند.

[3] Balali, H., Farzanegan, M. R., Zamani, O., & Baniasadi, M. (2023). Air pollution and economic sanctions in Iran (No. 03-2023). MAGKS Joint Discussion Paper Series in Economics.

[4] Biyati Doosti, Ahmadreza (2013). An Analysis of the Political and Economic Impacts of U.S. Sanctions on Iran's Aviation Industry, Master's Thesis in International Relations, Islamic Azad University, Tehran Central Branch. (In Persian).

[5] Chicago Convention (1944), International Civil Aviation.

[6] Chicago Convention (1994). (In Persian).

[7] Congressional Research Service, (2019). Iran Sanctions, CRS Report prepared for Members and committees of congress, Updated January 4, 2019.

[8] Ebrahimi, Masoumeh (2007). The Impact of U.S. Economic Sanctions on the Iranian Air Transport and Aviation Industry on the Safety of Aviation Activities, Fourth Aviation Safety Conference, February 6. (In Persian).

[9] Esfari, Mohammad Sajad; Shirzad, Hamidreza (2020). The Role of the U.S. Congress and Department of Treasury in Imposing Sanctions on the Islamic Republic of Iran and Its Impact on the Aviation Industry, Center for Strategic Studies of the Presidency, Issue 35. (In Persian).

[10] Eshraghi Arani, Mojtaba (2024). The Illegitimacy of U.S. Sanctions on Iran's Aviation Industry from the Perspective of International Air Law, Journal of Judgment, Issue 116. (In Persian).

[11] Fourteenth Air Navigation Conference (2024). Sanctioned Skies: The Negative Impact of Political Sanctions on Global Air Navigation, International Civil Aviation Organization. (In Persian).

[12] Ibrahim Gol, Alireza (2021). International Responsibility of States (Text and Commentary on the Articles of the International Law Commission), Tehran: Shahr Danesh. (In Persian).

[13] ILSA: Iran and Libia Sanctions Act - 1996 (ISA-2006).

- مراجعه به سازمان‌های بین‌المللی گوناگونی که می‌توانند محل رجوع برای این امر قرار گیرند. به ویژه سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ICAO)، لیکن بایستی با ایجاد کارگروه‌های متشکل از افراد حرفه‌ای، متخصص و دلسوز در حوزه‌های حقوقی، فنی و عملیاتی به فوریت و بدون فوت وقت اقدام شود.

- مسئولین مربوطه می‌توانند از طریق حضور فعال در جلسات و کنفرانس‌های ایکائو، مسئله تحریم‌ها را به‌عنوان نقض حقوق هوانوردی بین‌المللی مطرح کند. همچنین، در صورت امکان، با همراهی سایر کشورهای تحریم‌شده، اقدام به تشکیل ائتلاف‌هایی کند که خواستار رسیدگی ایکائو به موضوع تحریم‌ها هستند.

- اصلاح، تنقیح، تنظیم و تدوین قوانین و مقررات داخلی در حوزه هوانوردی متناسب با شرایط تحریم.

- ارسال نامه‌های متعدد به جوامع بین‌المللی و فعالیت‌های سازمان هواپیمایی کشوری در ایکائو به منظور تلاش برای لغو تحریم‌های هوایی با استناد به حقوق شهروندان عادی کشور، از جمله اقدامات مؤثری است که می‌تواند در راستای تضمین پروازهای ایمن و مطابق با قوانین هواپیمایی ملی و جهانی (ایکائو) مؤثر باشد.

- تقویت نظام دیپلماسی کشور و فعال نمودن تمامی سفارتخانه‌ها، کنسولگری‌ها و سایر دفاتری که دولت ج.ا. ایران در سرتاسر دنیا دارد.

۷- مراجع

[1] Abeyratne, R. (2018). Competition in Air Transport and Equality of Opportunity. *Estey Journal of International Law and Trade Policy*, 19(2), 85-106.

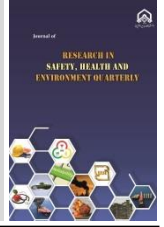
[2] *Airsafety.aero*, (2000). The Role of Aviation in the Economy and the Importance of Safety Regulation alikhani.

- [23] Navad Topchi, Hossein (2018). An Introduction to International Air Law - A Study of the Chicago Convention and Its Annexes, Tehran: Khorsandi. (In Persian).
- [24] Zamani, Seyed Qasem; Gharibabadi, Kazem (2017). Sanctions as a Violation of International Obligations of States in the Protection of Human Rights, Quarterly Journal of Medical Law, Volume 11, Issue 40. (In Persian).
- [25] Zangi Ahmadi, Ahdiyeh; Azizi Moradpour, Hamid; Bagherzadeh, Ahad (2021). The Effects of Unilateral Sanctions on the Observance of Human Rights with Emphasis on U.S. Sanctions Against Iran, Quarterly Journal of Interdisciplinary Strategic Studies, Issue 43. (In Persian).
- [14] Kafeai Far, Mohammad Ali; Rostami, Hojat (2021). An Evaluation of the Legitimacy of U.S. Aviation Sanctions Against the Islamic Republic of Iran from the Perspective of the International Human Rights System, Quarterly Journal of International Police Studies, Issue 48. (In Persian).
- [15] Kafeai Far, Mohammad Ali; Rostami, Hojat (2022). An Evaluation of the Legitimacy of U.S. Aviation Sanctions Against the Islamic Republic of Iran and Its Impact on the Geopolitics of the Middle East, Quarterly Journal of Interdisciplinary Strategic Studies, Issue 47. (In Persian).
- [16] Khidhr, D. (2017). AVIATION INDUSTRY IN IRAN: INFRASTRUCTURE, CURRENT SYSTEM, AND FUTURE PLANS AND DEVELOPMENT.
- [17] Mafi, Homayoun (2006). A Reflection on U.S. Economic Sanctions Against Iran from the Perspective of International Law, Journal of Law and Political Science, First Issue, Summer 2006. (In Persian).
- [18] Mes Chi, Z. (2017). The aviation industry during the embargo and post-sanctions era. Aerospace Courier Magazine, 21(69), 56-63. <https://www.magiran.com/paper/1794966>
- [19] Mohammadzadeh Gharabagh, Hossein; Jabbari, Mansour; Rostamzad, Hossein (2019). The Role of the Iranian Civil Aviation Organization in Ensuring Aviation Safety, Quarterly Journal of Public Law Research, Issue 66. (In Persian).
- [20] Moosberger, Michael, (2011), Economic impact of aviation, IATA Economics.
- [21] Mumtaz, Jamshid (2008). The Conformity of U.N. Security Council Sanctions with Human Rights and International Humanitarian Law, Journal of the Faculty of Law and Political Science, Volume 38, Issue 4. (In Persian).
- [22] Nasirzadeh, Aziz; Javidrad, Farhad; Lotfi Jalalabadi, Mostafa (2013). Incompatibility of Educational Requirements in Aerospace and Military Aviation in the Horizon of 2040 at Shahid Sattari Air Force University, Quarterly Journal of Military Management, Issue 50. (In Persian).



دانشگاه اصفهان
موسسه پژوهش‌های علمی و تخصصی

موسسه علمی پژوهش در ایمنی، سلامت و محیط زیست



Examining ICAO's approach to the Iranian aviation embargo and its impact on the development and safety of the aviation industry

First Author¹, Second Author^{2*}, Third Author³, Fourth Author⁴, Fifth Author⁵

¹ Ph.D. Student, Faculty of ..., University of ..., City ..., Country ...

² Researcher, Faculty of ..., University of ..., City ..., Country ...

³ Assistant Professor, Faculty of ..., University of ..., City ..., Country ...

⁴ Associate Professor, Faculty of ..., University of ..., City ..., Country ...

⁵ Professor, Faculty of ..., University of ..., City ..., Country ...

ARTICLE INFO

Article history:

Article Type: Research paper

Received: 29 October 2021

Received in revised form: 7 December 2021

Accepted: 8 December 2021

Available online: 13 December 2021

*Correspondence:

emailaddress@emailprovider.com

Keywords:

International Civil Aviation Organization (ICAO), Sanction of Iran Airlines, Chicago Agreement, Sovereignty Challenge, Aviation Industry Safety.

ABSTRACT

Sanctions on Iran's airline industry have a long history that dates back to the era after the victory of the Islamic Revolution. With the aim of limiting Iran's access to spare parts and new aircraft, these sanctions have put pressure on the country's ability to develop and maintain its air fleet. Sanctions on Iran's aviation industry have a long history, dating back to the post-Islamic Revolution. They have been aimed at limiting Iran's access to spare parts and new aircraft, straining its ability to expand and maintain its fleet, and developing airport infrastructure. These sanctions culminated in the US withdrawal from the nuclear deal (JCPOA) in 2018, which led to the imposition of more severe and comprehensive sanctions. After the withdrawal of the United States from the JCPOA, not only the economic and commercial sanctions against Iran were applied more widely, but also more pressure was applied in the aviation sector by the United States and the European Union. The International Civil Aviation Organization (ICAO) is one of the specialized organizations affiliated to the United Nations whose task is to develop and coordinate international standards in the civil aviation industry. The aim is to investigate ICAO's approach to Iran's aviation embargo and its impact on the development and security of the aviation industry. In this regard, the main question is raised, what was ICAO's approach to sanctioning Iran's airline? And what effect has this issue had on the development and security of the country's aviation industry? The findings of the research show that despite ICAO's follow-up regarding Iran's aviation sanctions, the American pressure on this organization has prevented it from achieving the desired positive result, therefore, the continuation of sanctions, political, security, economic, cultural and environmental challenges has brought for the rule of the Islamic Republic of Iran. The method used in the research is descriptive-analytical using library tools.

