

## مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری، موضوع ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴)

مهدی علیاری \*

محسن محبی \*\*

(DOI): 10.22066/CILAMAG.2022.247858

(DOR): 20.1001.1.2251614.1401.39.66.1.7

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۲/۳۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۱/۲۹

### چکیده

ماده ۴ معاهده هوانوردی بین‌المللی کشوری، موسوم به کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) با عبارات زیر، دولت‌های متعاقد آن را مکلف کرده است که از به‌کارگیری هوانوردی کشوری در جهتی مغایر با اهداف آن معاهده اجتناب کنند: «دولت‌های متعاقد موافقت می‌کنند که هوانوردی کشوری را مغایر با اهداف این معاهده مورد استفاده قرار ندهند». در مقدمه معاهده نیز گفته شده است: «سوءاستفاده از پیشرفت‌های آتی هوانوردی بین‌المللی کشوری می‌تواند به تهدیدی برای امنیت عمومی تبدیل شود». این مقاله سعی دارد مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را در پرتو مفاد معاهده مذکور با نقد برداشت‌هایی که تا کنون در مورد آن صورت گرفته است تبیین و سپس بیان کند که اعمال تحریم‌های حوزه هوایی که در برخی شرایط، مغایر با اصول و اهداف کنوانسیون شیکاگو است، مصداق سوءاستفاده از هوانوردی کشوری است.

### واژگان کلیدی

سوءاستفاده از هوانوردی کشوری، معاهده هوانوردی بین‌المللی کشوری، اصول و اهداف معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو، تحریم‌های حوزه هوایی، حقوق هوایی

\* دانش‌آموخته دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران  
meh.aliyari61@gmail.com

\*\* نویسنده مسئول، استادیار گروه حقوق عمومی و بین‌الملل، دانشکده حقوق، الهیات و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران  
sd.mohebi@gmail.com

## مقدمه

به‌طور کلی دولت‌ها با انعقاد معاهدات، اهدافی را دنبال می‌کنند تا موفقیت آن‌ها را در حوزه‌هایی خاص از فعالیت‌ها که جزو حقوق و تکالیف آن‌ها است، تأمین کند. حال اگر مفاد آن را نقض کنند در واقع نقض غرض کرده‌اند. بنابراین گاه در معاهدات صریحاً از دولت‌ها خواسته می‌شود تا از اقدامات ناقض آن‌ها خودداری کنند. همچنین در برخی معاهدات برای نقض آن‌ها ضمانت اجراها و مجازات‌هایی در نظر گرفته می‌شود. ویژگی معاهده ۱۹۴۴ شیکاگو آن است که علاوه بر حکم کلی لزوم رعایت توافقی بین‌المللی بر اساس قواعد مسلم حقوقی از جمله اصل وفای به عهد و اصل حسن‌نیت، نقض معاهده در قالب مبادرت به اقدامات مغایر با اهداف معاهده مذکور یعنی معاهده بین‌المللی هوانوردی کشوری، این اقدامات، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری نیز تلقی می‌شود. بنابراین در این مقاله سعی می‌شود تا ضمن تبیین مفهوم «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» و ارائه تعریفی جامع‌تر و روزآمدتر از آن، تحریم‌های رایج در حوزه هوایی به‌عنوان یکی از اعمال مغایر با اهداف معاهده شیکاگو معرفی شود. بنابراین ابتدا به این پرسش‌ها پاسخ داده می‌شود که سوءاستفاده از هوانوردی کشوری به چه معناست و چه اقداماتی مغایر با اهداف معاهده شیکاگو هستند که سوءاستفاده از هوانوردی کشوری تلقی می‌شوند؟ به این منظور با تبیین موارد مغایر با اهداف معاهده شیکاگو از جمله اعمال غیرقانونی تحریم‌های هوایی که بخصوص در روابط دوجانبه در ادامه سیاست خارجی دولت‌ها توسط آن‌ها به‌صورت یک‌جانبه انجام می‌گیرد، سعی می‌شود این مدعا اثبات شود که تحریم‌های هوایی که سازمان ملل متحد اعمال می‌کند، به‌ویژه تحریم‌های یک‌جانبه هوایی در مورد کشورهای هدف (تحریم‌های اولیه) و نیز نسبت به دولت‌های ثالث (تحریم‌های ثانویه) و سوءاستفاده از هوانوردی کشوری است و در تناقض آشکار با معاهده شیکاگو است.

### ۱. مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در مقدمه معاهده شیکاگو و ماده ۴ آن

عبارت «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» ابتدا در پاراگراف اول مقدمه معاهده شیکاگو به‌صورت «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بین‌المللی»<sup>۱</sup> مشاهده می‌شود. سپس در عنوان ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۴۴ و نه در متن ماده مذکور، به‌طور صریح عبارت «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری»<sup>۲</sup> ذکر شده است. با این حال، منطوق متن اصلی ماده، معنای آن را افاده می‌کند، در حالی که تعریفی از آن در معاهده ارائه نشده است. از آنجا که هیچ‌گاه «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» موضوع و مشمول تصمیم‌گیری‌ها و تفاسیر مجمع عمومی و شورای ای‌کائو به‌جز در

1. Abuse of International Civil Aviation  
2. Misuse

یک مورد نبوده است، مفهوم آن از نظر دولت‌های عضو و ارکان ایکائو چندان آشکار نیست. البته برخی اعتقاد دارند این ماده ارتباطی به معضل سوءبهره‌برداری از هوانوردی کشوری ندارد زیرا تنها به تعهدات و اعمال دولت‌ها اشاره دارد؛<sup>۳</sup> اعتقادی که به نظر راقم این سطور به دلایلی که بیان خواهد شد، قابل تردید است.

### ۱-۱. عبارت سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در مقدمه معاهده

مقدمه معاهده، «ماهیت» هوانوردی کشوری و «اهداف» مورد نظر تدوین‌کنندگان اولیه کنوانسیون را بیان می‌کند. در واقع در مقدمه معاهده «هوانوردی کشوری» پدیده‌ای دوسویه معرفی شده است که یک سویه آن متضمن نقش سازنده «پیشرفت و توسعه آتی هوانوردی بین‌المللی کشوری» در «ایجاد و حفظ دوستی و تفاهم بین ملت‌ها و مردم جهان» باشد و سویه دیگر آن، «تهدیدی» است که در صورت «سوءاستفاده» از آن می‌تواند متوجه «امنیت جهانی» شود. از این‌رو دولت‌های امضاکننده معاهده در مقدمه بر «اجتناب از برخورد» و «توسعه همکاری میان ملت‌ها و مردم جهان» تأکید کرده‌اند زیرا صلح جهانی به آن بستگی دارد. آن‌گاه معاهده از دولت‌های امضاکننده آن خواسته است برای اینکه «هوانوردی کشوری» بتواند با اتکا بر آن‌ها در وضعیتی «ایمن» و «منظم» و «پیشرفته» و خدمات حمل‌ونقل هوایی بر پایه اصل «برابری فرصت‌ها» استقرار یابد، به‌گونه‌ای «منطقی» و «اقتصادی» فعالیت کند تا به پاره‌ای از «اصول» و «ترتیبات» مراجعه کنند.

### ۱-۲. پیشینه تاریخی تدوین ماده ۴ معاهده و سوابق رجوع به آن در ایکائو

با رجوع به پیشینه تهیه پیش‌نویس (کارهای مقدماتی)<sup>۴</sup> ماده مزبور نیز روشن می‌شود که هدف اصلی از انعقاد معاهده، جلوگیری از سوءاستفاده دولت‌ها از هوانوردی کشوری در جهت اهدافی است که امکان دارد تهدیدی برای امنیت سایر ملت‌ها باشد. در واقع هدف ماده ۴ که از پیش‌نویس اولیه دولت کانادا نشأت گرفته و به‌عنوان یکی از اهداف ایکائو بیان شد این بود که سازمان آتی یعنی پیکائو و سپس ایکائو «از احتمال سوءاستفاده از هوانوردی کشوری که موجب تهدید نسبت به امنیت ملت‌ها می‌شود ممانعت، و مؤثرترین مشارکت را در ایجاد و حفظ نظام دائم امنیت جمعی را فراهم کند».<sup>۵</sup> با این حال در پیش‌نویس بعدی که پیشنهاد سه‌جانبه دولت‌های ایالات متحده آمریکا، انگلیس و کانادا بود و در همان اجلاس به کنفرانس ارائه شد،

3. Abeyratne, Ruwantissa, *Aviation Security Law*, Springer, 2010, p. 198.

4. *Travaux préparatoires*

5. *Ibid.*

عبارات آن تغییر یافته و پیشنهاد شده بود «دولت‌های عضو، استفاده از حمل‌ونقل هوایی را به‌عنوان ابزاری برای سیاست ملی در روابط بین‌الملل مردود می‌شمرند».<sup>۶</sup> به نظر یکی از شارحان اخیر معاهده شیکاگو *روانتیسا/ابی راتنه*، این عبارات در عمل تکرار متن معاهده ممنوعیت جنگ در ۲۷ اوت ۱۹۲۸ بود که عموم صاحب‌نظران آن را به معاهده بریان-کلوگ می‌شناسند. در معاهده اخیر، امضاکنندگان جنگ را «به‌عنوان ابزار سیاست ملی در روابط دوجانبه» انکار کرده بودند.<sup>۷</sup> این نویسنده از همین نکته نتیجه گرفته که عبارت «اهداف مغایر با مقاصد کنوانسیون» در ماده ۴ معاهده شیکاگو به‌طور اصولی به معنای «تهدید امنیت عمومی است».<sup>۸</sup>

اما این نتیجه‌گیری اگرچه می‌تواند با استناد به شواهدی در آن زمان واقعیت داشته باشد و جنبه امنیتی تهدیدهای احتمالی را که هوانوردی کشوری می‌تواند متوجه ملت‌ها نماید بازگو کند، به نظر نمی‌سد با عبارات کلی که دست آخر در متن ماده به کار گرفته شد، مطابقت داشته باشد.<sup>۹</sup> زیرا این برداشت نمی‌تواند تمامی محتوای عبارت و اهداف مورد نظر ماده را از نظر امضاکنندگان کنوانسیون بازتاب دهد. همچنین واژگانی که حاکی از این برداشت از ماده ۴ باشد در متن ماده مشاهده نمی‌شود. در صورتی که همه هیئت‌های نمایندگی دولت‌ها همین برداشت را از ماده ۴ می‌داشتند و مصادیق سوءاستفاده از هواپیمایی کشوری را به کاربردهای نظامی از هواپیما و هوانوردی می‌دانستند، شاید متن پیشنهادی سه کشور مذکور کفایت می‌کرد و نیازی به تجدیدنظر در آن و کلیت‌بخشیدن به آن نبود. به‌علاوه با توجه به تعدد و انواع موارد ناسازگار با اهداف کنوانسیون و اصول مورد نظر ایکائو و نیز تنوع تهدیدها در وضعیت کنونی که ثبات نسبی در جهان وجود دارد، نمی‌توان گفت که تنها مصداق ناسازگاری با اهداف کنوانسیون، تهدیدهای امنیتی برای هوانوردی کشوری است. به عقیده نگارندگان، می‌توان از ظرفیت غنی ماده ۴ بهره‌های بیشتری برد. اگرچه هنوز نمی‌توان تهدیدهای امنیتی وضعیت موجود جهان را به‌ویژه در عرصه هوانوردی کشوری نادیده گرفت یا انکار کرد، به نظر نمی‌رسد محدودکردن استفاده نادرست از هوانوردی به اقداماتی که امنیت هوایی را به خطر می‌اندازد واقع‌بینانه باشد.

با این حال، همچنان برخی حقوق‌دانان معتقدند که در سوابق سازمان هیچ‌گاه مشاهده نشده است که ماده ۴ معاهده شیکاگو مورد استفاده قرار گرفته باشد و حتی نمونه‌ای در استناد به آن در

6. *Ibid.*, The wording was to read: "Each member State reject the use of civil transport as an instrument of national policy in international relations".

7. As an instrument of national policy in their mutual relations.

8. *Ibid.*

9. Article 4 - *Misuse of civil aviation*: Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

ماده ۴ سوءاستفاده از هوانوردی کشوری: کلیه کشورهای متعاقد توافق می‌کنند که از هوانوردی کشوری برای مقاصدی که با هدف این کنوانسیون مغایر باشد استفاده نکنند».

موارد سوءاستفاده از هواپیما وجود ندارد<sup>۱۰</sup> و تنها در یک نوبت ایکائو در سند (C-WP/8217) به ماده ۴ ارجاع داده است.<sup>۱۱</sup> این استناد به اعتقاد تدوین‌کننده آن سند یعنی پروفیسور مایکل مایلد در ۱۹۸۶ مبتنی بر این جمع‌بندی است که پیشینه تدوین ماده ۴ نشانگر آن است که مقصود از این ماده، جلوگیری از استفاده از هوانوردی کشوری به‌عنوان تهدید برای ایمنی و امنیت ملت‌ها بود که خود مبتنی بر معاهده «نفی جنگ» ۲۷ اوت ۱۹۲۸ است (معاهده بریان-کلوگ). از این رو او نتیجه گرفته که سابقه تاریخی به‌کارگیری ماده ۴ به‌طور مثال در مورد «پروازهای تحویلی یا انتقالی»<sup>۱۲</sup> بسیار دور از ذهن است. به عبارت دیگر با آن سابقه تاریخی همخوانی ندارد. از این رو نباید این پروازها را مصداق سوءاستفاده از هوانوردی کشوری به حساب آورد. البته همان‌گونه که پیش‌تر نیز بیان شد، نگارندگان با این برداشت از ماده موافق نیستند و آن را ناقص می‌دانند.

ماده ۴ راه‌حلی برای مشکل سوءاستفاده از هوانوردی کشوری ارائه نداده است اما شاید ایرادی به آن وارد نباشد زیرا به نظر می‌رسد ماده مذکور جزو اصول حاکم بر هوانوردی کشوری است که در کنار سایر اصول، مانند حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو هوایی (موضوع ماده (۲) معاهده شیکاگو)<sup>۱۳</sup> انتظار نمی‌رود راه‌حل مشخصی را در همان جا ارائه کند و در این مورد به سایر مواد از جمله ماده ۳ مکرر رجوع شده است؛ یعنی معنای سوءاستفاده از هوانوردی را باید در مصادیقی

10. Milde, Micheal, "Rendition Flights and International Air Law", *International Comparative Law Quarterly*, vol. 42, 2008, p. 14.

۱۱. سند مورد اشاره، سند کاری کمیسیون حقوقی است که به اجلاس بیست‌وششم مجمع عمومی در ۱۹۸۶ در مورد موضوع «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» ارائه شد. شورا در جلسه ۱۱۷ خود بنا بر پیشنهاد تعدادی از دولت‌های عضو تصمیم گرفت که موضوع مزبور را در برنامه کاری خود قرار دهد. در اجرای این تصمیم، دبیرخانه گزارشی را به شماره C-WP/8217 تهیه و ارائه کرد. این سند در جلسه ۱۱۸ شورا مورد بررسی و تصمیم قرار گرفت. به دنبال آن مجمع عمومی به کمیته حقوقی مأموریت داد تا این موضوع را با اولویت بررسی کند. در این سند، بر بهبود ایمنی هوانوردی کشوری و همکاری بین‌المللی در این زمینه طبق کنوانسیون شیکاگو تأکید شد. به این ترتیب به‌طور تلویحی راهکار مقابله با سوءاستفاده از هوانوردی کشوری، افزایش ایمنی هوانوردی کشوری از طریق همکاری بین‌المللی اعضای ایکائو تلقی شده است. بنابراین به‌خطرانداختن ایمنی هوانوردی با رفتارهایی از قبیل به‌کارگیری سلاح علیه هواپیمای کشوری، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری محسوب می‌شود.

## 12. Rendition flights

طبق توضیح دکتر مایلد، واژه Rendition در برخی موارد معادل Delivery یعنی انتقال یا تحویل یا تسلیم یک فرد واقع در قلمرو قضایی دولتی به قلمرو قضایی دولتی دیگر است. ممکن است چنین تحویل یا انتقالی نتیجه رسیدگی به دعوی استرداد رسمی یا تحویل فیزیکی شخصی به حوزه قضایی خاصی باشد؛ همان‌گونه که در ماده ۹ معاهده ۱۹۶۳ توکیو در مورد جرائم و برخی اعمال دیگر ارتكابی در هواپیما به فرمانده هواپیما (خلبان) اجازه داده شده است هر شخصی را که در مورد وی دلایل قانع‌کننده‌ای برای این باور وجود دارد که جرمی خطرناک را در هواپیما مرتکب شده، به دولت محل فرود هواپیما تحویل دهد. از این رو نویسندگان عبارت پروازهای انتقالی یا تحویلی یا استرداد را برای عبارت انگلیسی Rendition flights مناسب دیده و پیشنهاد داده‌اند.

See Milde, *op.cit.*, p. 1.

13. Article (2) of Convention on International Civil Aviation: For the purposes of this Convention, the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State".

مانند «استفاده از هواپیما برای اهداف مجرمانه» یا برای سایر اهداف غیرقانونی در سراسر کنوانسیون یا سایر معاهداتی که در سال‌های بعد منعقد شد<sup>۱۴</sup> جستجو کرد. به هر حال، گرچه کنوانسیون در مورد موقعیت‌های خاصی که یک هواپیمای کشوری برای فعالیت‌های جنایی یا سایر فعالیت‌های ناقض قانون و نظم عمومی مورد استفاده قرار گیرد یا درگیر آن فعالیت‌ها می‌شود ساکت است، متضمن مقررات متعددی است که ضمانت اجرای مؤثری برای قوانین قابل اعمال دولت‌ها و رعایت نظم عمومی آن‌ها توسط هواپیماهای خارجی است.<sup>۱۵</sup> همچنین مطابق مقررات فعلی کنوانسیون، دولت‌های عضو از صلاحیت کامل برای جلوگیری یا ممانعت از استفاده هواپیماهای کشوری در جهت اهداف غیرقانونی برخوردارند.

به نظر می‌رسد صرف نظر از تبیین عملی ماده ۴ معاهده شیکاگو در قالب پیش‌بینی‌هایی که در سایر مواد یعنی در مواد ۵، ۹، ۱۱، ۱۲، ۱۳ و بند (ب) ماده ۳۵ معاهده<sup>۱۶</sup> صورت گرفته است، اقداماتی همچون به‌کارگیری هواپیما برای اهداف مجرمانه بر مفهوم اقدامات مغایر با اهداف کنوانسیون که در واقع متضمن سوءاستفاده از هوانوردی کشوری است دلالت دارد. به دیگر سخن، عبارت اخیر یکی از انواع اقدامات ناسازگار با اهداف کنوانسیون به شمار می‌آید. با این حال، این پرسش همچنان باقی است که با وجود وضع این مقرره‌ها، علت تشریح ماده ۴ معاهده چیست؟ آیا علت آن، چیزی بیش از جلوگیری از به‌کارگیری هوانوردی کشوری برای اهدافی مانند مبارزه با قاچاق، تروریسم و اقدامات امنیتی و جنگی نیست که به اندازه کافی و ممکن در معاهده با پیش‌بینی مقررات ضروری، تمهید صورت گرفته است؟

## ۲. چارچوب مفهومی سوءاستفاده از هوانوردی کشوری

حال که تعریف حقوقی از عبارت غیرفنی «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» در معاهده شیکاگو و سایر اسناد بین‌المللی ارائه نشده است برای درک چارچوب مفهومی آن ابتدا سیر تاریخی تفکرات درباره این مفهوم در آیین نظرات حقوق‌دانان بین‌المللی بیان می‌شود که تعابیر مختلفی را در مورد سوءاستفاده یا استفاده نادرست از هوانوردی کشوری اظهار کرده یا مصادیقی را برای آن ذکر کرده‌اند تا به این ترتیب، فهمی درست از آن به دست آید. سپس به تحلیل ماده ۳ مکرر معاهده شیکاگو پرداخته می‌شود که یکی از مصادیق سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در آن ذکر شده است.

۱۴. منظور، کنوانسیون‌های توکیو، لاهه و مونترال است.

15. Abeyrtne, *op.cit.*, p. 199.

۱۶. این مواد به ترتیب ناظر به این موارد است: حق انجام پرواز غیربرنامه‌ای، تعیین مناطق ممنوعه توسط دولت‌ها، قابلیت اجرایی مقررات هوایی، وضع مقررات هوایی، مقررات ورود و خروج هواپیما به سرزمین دولت‌های متعاقد و محدودیت‌هایی که دولت‌ها برای حمل بار با هواپیماهایی که در سرزمین‌شان فرود می‌آیند یا از فضای آن‌ها عبور می‌کنند.

## ۲-۱. سیر تاریخی مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری

### الف. بهره‌برداری نظامی - امنیتی دولت‌ها از هواپیما

هیئت‌های شرکت‌کننده در کنفرانس تدوین کنوانسیون بین‌المللی هوانوردی کشوری در شیکاگو در ۱۹۴۴ پیش‌بینی می‌کردند که جنگ که در آن زمان در اروپا و شرق آسیا جریان داشت، تمام می‌شود و به‌زودی صلح برقرار خواهد شد. اما برای آنان متصور نبود که بعدها اقدامات غیرقانونی افراد (و نه دولت‌ها) در هواپیما و علیه ایمنی هوانوردی کشوری و تأسیسات هوانوردی در چارچوب اقدامات غیرقانونی زبان‌آور برای هواپیما (هواپیما‌رایی)، خرابکاری در هواپیما یا در تأسیسات هوانوردی، مخابرة اطلاعات نادرست که ایمنی هواپیما را به خطر می‌اندازد، اقدامات خشونت‌آمیز در فرودگاه‌هایی که خدمات هوانوردی بین‌المللی کشوری ارائه می‌دهند، بهره‌برداری نابه‌جا از هوانوردی کشوری برای مقاصد جنایی انجام خواهد گرفت. بنابراین از دید بنیانگذاران ایکائو، استفاده نادرست از هوانوردی عمدتاً در اقدامات احتمالاً امنیتی و نظامی دولت‌ها خلاصه می‌شد که پیش از این نیز طی سال‌های پس از اختراع هواپیما تا جنگ دوم جهانی شاهد آن بوده‌اند و به وسیله‌ای برای تحقق سیاست‌های غیرحمل‌ونقلی کشورها تبدیل شده بود. در واقع تدوین‌کنندگان کنوانسیون شیکاگو قصد داشتند به این وسیله از تداوم آن رویه در دوران پساجنگ دوم جهانی جلوگیری کنند و هوانوردی کشوری را منحصرأ خدمت اهداف هوانوردی کشوری قرار دهند.

### ب. بهره‌برداری افراد از هواپیما برای مقاصد مجرمانه

رفته‌رفته «سوء‌بهره‌برداری افراد از هواپیما» در «حوزه تجاری»، ابعاد جدیدتری به سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بخشید. از این‌رو اذهان متوجه مصادیق جدیدی شد و از مفهوم اولیه سوء‌بهره‌برداری یعنی استفاده ناروا از هوانوردی کشوری دور شد اگرچه می‌توان این نوع اقدامات را که به‌وسیله هواپیما انجام می‌گیرند هم جزئی از درون‌مایه مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری دانست اما باید توجه داشت که این برداشت جزئی و مصداقی جایگزین مفهوم کلی، اولیه و اصیل سوءاستفاده از هواپیمایی کشوری نشود - مانند برداشت دکتر *روانتیسا آبی راتنه* که تا آنجا پیش می‌رود که می‌گوید: «زشتی جرم جابه‌جایی مواد مخدر از طریق هوا، تخلفات گوناگون و جرایم جنایی را دامن می‌زند. ممکن است این تخلفات به هواپیما‌رایی، تخریب هواپیما، رهگیری هواپیما و سایر جرایم منجر شود که نتیجه آن ازدست‌رفتن جان انسان‌ها و نابودی ساختمان‌ها و تأسیسات است. از این‌رو از دیدگاهی کلی محتمل است که این جرایم، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری نامیده شوند».<sup>۱۷</sup> اما با این نظر مخالفت شده است. به‌طور مثال، *مایلد* معتقد است که ماده ۴ معاهده، ارتباطی به معضل استفاده مجرمانه (Criminal use) از

17. Abeyratne, *op. cit.*, p. 203.

هوانوردی کشوری همچون حمل مواد مخدر (Drug trafficking) ندارد زیرا این ماده به الزامات ... و اقدامات دولت‌ها اشاره دارد. بنابراین یک دولت نمی‌تواند به این ماده برای توجیه دخالت در هواپیمای کشوری (هواپیمای غیرنظامی و غیردولتی) در حال پرواز استناد کند، چون عمل افراد در [حوزه] صلاحیت شخصی آن‌ها سوءاستفاده از هوانوردی کشوری است.<sup>۱۸</sup>

### ج. اقدامات نظامی علیه هواپیمای کشوری و به‌کارگیری آن برای مقاصد نظامی - امنیتی و غیرقانونی

تا کنون تعابیر متفاوت دیگری هم برای تبیین مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری پیشنهاد شده، همچون «استفاده نامناسب از هوانوردی کشوری»<sup>۱۹</sup>، «بهره‌برداری ناروا از هوانوردی کشوری»<sup>۲۰</sup> یا «استفاده مجرمانه از هوانوردی کشوری»<sup>۲۱</sup> که تعدادی از هیئت‌های نمایندگی در بیست‌وپنجمین اجلاس (اجلاس فوق‌العاده) مجمع عمومی ایکائو در آوریل - مه ۱۹۸۴ مطرح کردند و حتی عده‌ای از نمایندگان دولت‌ها در شورای ایکائو، «رهگیری هواپیمای تجاری» را در متن مباحثات مربوط به اصلاحیه پیشنهادی در مورد پیوست شماره ۲۲ معاهده هوانوردی بین‌المللی کشوری گنجانند. همچنین در این زمینه، تعدادی از نمایندگان کشورها در آن اجلاس این نگرانی را بیان کردند که باید فرایندهای ضروری برای جلوگیری از استفاده از هوانوردی کشوری برای اهداف غیرقانونی پیش‌بینی شوند، به‌ویژه برای حمل مواد مخدر که بیش از گذشته، جرمی جدی علیه بشریت شناخته شده است. از نظر آنان باید به این مشکل پرداخت که چگونه باید به‌طور اصولی، «حمایت از هواپیمای تجاری به هنگام رهگیری» را با موضوع «دفاع از حقوق و نظم مورد نظر دولت‌ها و اجرای آن حقوق» آشتی داد. دامنه این مشکل به‌طور ویژه شامل دغدغه عده‌ای از دولت‌ها می‌شد که آیا ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو و پیوست اصلاحی شماره ۲ آن، تدابیر حفاظتی<sup>۲۳</sup> کافی را برای دولت‌ها برای جلوگیری، تعقیب قضایی و مجازات و بهره‌برداری از هواپیمای کشوری در قبال اعمال غیرقانونی فراهم می‌کنند؟<sup>۲۴</sup>

البته یک بار دیگر هم شورای ایکائو در یکصدوهمین و یکصدوهمین نشست خود در ۱۹۸۶ به گزارش دبیرخانه به شماره WP/۸۱۱۷ تحت عنوان سوءاستفاده از هوانوردی توجه کرد.

18. Milde, M., "Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation", *Annals of Air & Space Law*, 1986, vol. 11, p. 122.

19. Improper use of civil aviation

20. Improper use of civil aviation

21. Criminal use of civil aviation

22. Annex 2

23. Safeguards

24. *Ibid.* And also see R. Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation, A Commentary*, Springer, 2013, pp. 75-94.



این مطالعه دبیرخانه، ضمن اشاره به طرح مشکل سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در بیست و پنجمین اجلاس (فوق العاده) مجمع عمومی و تلاش‌ها در زمینه اصلاحیه ۲۷ پیوست ۲ کنوانسیون شیکاگو در مورد رهگیری هواپیما و تکرار آنچه در مقدمه و چه در ماده ۴ و مفهومی که هنگام تدوین کنوانسیون در ۱۹۴۴ در اذهان بود و پیشنهادهای دولت‌ها برای متن ماده ۴ و نیز محدودیت‌های آن برداشت جاری در آن زمان مجدداً بر این جمع‌بندی تأکید کرد که: «ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو و عبارات «منظور مغایر با اهداف این کنوانسیون» به‌طور اصولی به معنای «تهدید امنیت عمومی» است. اما عبارات «مغایر با اهداف این کنوانسیون»، مندرج در ماده ۳ مکرر معنای وسیع‌تری دارد و نقض حقوق و نظم عمومی دولتی را که هواپیمای کشور خارجی بر فراز قلمرو آن پرواز می‌کند، پوشش می‌دهد».<sup>۲۵</sup> همچنین این نظر را مطرح کرد که کنوانسیون شیکاگو و مقررات حقوق بین‌الملل عرفی که در ماده ۳ مکرر تدوین شده، حاوی مقررات مؤثری هستند که از صلاحیت کامل دولت‌ها برای منع یا جلوگیری از استفاده از هواپیمای خارجی برای اهداف غیرقانونی در سرزمین‌شان حمایت به عمل می‌آورد. مجمع عمومی نیز در سی و سومین اجلاس در ۲۰۰۱ بیانیه ۳۳/۱ را تحت عنوان «سوءاستفاده از هواپیما به‌عنوان سلاح انهدام و سایر اعمال تروریستی مشمول هوانوردی کشوری» صادر کرد. این بیانیه متضمن این پیام بود که باید اعمال تروریستی ارتکاب‌یافته در ایالات متحده، مورد توجه قرار گیرد، و در عین حال، نوع جدیدی از تهدید را که سازمان‌های تروریستی به منصفه ظهور رساندند و نیازمند تلاش‌ها و خط‌مشی‌های جدی دولت‌ها در زمینه ارتقای امنیت هوانوردی بود نیز شناسایی کرد.<sup>۲۶</sup> مجمع عمومی در بیانیه

25. See WP/8217(1986)

26. See Assembly Res. 33/1(2001)

در واقع برای اعضای ایکنو مهم بود که بدانند آیا چارچوب کنونی معاهده شیکاگو، راهکاری را برای مقابله با معضل سوءاستفاده از هواپیمای کشوری ارائه می‌دهد که در فعالیتهایی مشارکت دارد که قوانین دولتی را که از قلمرو هوایی آن عبور صورت می‌گیرد، نقض می‌کند. به‌ویژه آنکه نمونه‌های متعددی وجود دارند که این اصل را دولت‌ها در اختلافاتشان با یکدیگر مورد استناد قرار داده‌اند که از سوءاستفاده دولت‌های دیگر شکایت کرده‌اند. یک مورد آن شکایت کوبا علیه امریکا است که این دولت را به سوءاستفاده از هوانوردی کشوری برای اعمال غیرقانونی و مجرمانه در ۱۹۹۶ متهم کرد. بیانیه‌های دولت کوبا این دیدگاه را مطرح می‌کرد که هر دولت متعاهدی، زمانی که هواپیمایی را به‌عنوان هواپیمای کشوری ثبت می‌کند، تمامی مسئولیت‌های ماده ۴ معاهده را مفروض می‌گیرد که هواپیما را به شیوه‌ای که موافق با اهداف معاهده باشد به کار برد. همچنین الزامات ماده ۱۲ معاهده را با توجه به لزوم تبعیت از مقررات هوایی با الزام به اتخاذ اقدامات بازدارنده و تنبیهی علیه همه هواپیماهایی که مقررات بین‌المللی هوانوردی کشوری را نقض می‌کنند و اقداماتی که به شیوه‌ای مغایر با دوستی و تفاهم میان ملت‌ها و امنیت عمومی باشد، همان‌گونه که کنوانسیون شیکاگو بیان داشته است، مفروض می‌انگارد. از این‌رو دولت کوبا از شورای ایکنو درخواست کرد تا موضوع سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را در مغایرت با هدف کنوانسیون که پیش‌تر در معاهده مطرح شده است بررسی کند. دولت کوبا سپس به سوءاستفاده عمدی از هواپیمایی (یک هواپیمای سبک) اشاره کرد که به‌صورت کشوری ثبت شده و به‌طور خاص در قالب هوانوردی عمومی در حمل غیرقانونی مواد مخدر، قاچاق انسان و کالا، تروریسم، تجاوز، هواپیما‌رایی، اقدامات ضد محیط‌زیست و سایر اقداماتی است که جرائم

مذکور به‌طور روشن، سوءاستفاده از هواپیمای کشوری را به‌عنوان سلاح برای انهدام و سایر اعمال تروریستی مشمول هوانوردی کشوری یا امکانات هوانوردی کشوری که جرائم شدید در نقض حقوق بین‌الملل محسوب می‌شوند، پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ آمریکا مخالف متن و روح معاهده بین‌المللی هوانوردی کشوری به‌ویژه مقدمه و مواد ۴ و ۴۴ اعلام کرد.<sup>۲۷</sup> از این رو بیانیه مذکور از دولت‌های عضو ایکائو مصراً خواست تا اطمینان یابند که طبق ماده ۴ معاهده، هوانوردی کشوری برای هیچ هدفی مغایر با اهداف معاهده بین‌المللی هوانوردی کشوری به کار گرفته نشود و کسانی را که از هواپیمای کشوری به‌عنوان اسلحه انهدامی سوءاستفاده می‌کنند، به‌سختی مجازات کند، از جمله آن‌هایی که به علت برنامه‌ریزی و سازماندهی چنین اعمالی، یا به علت مساعدت، حمایت یا پناه‌دادن مرتکبان باید مجازات شوند و پاسخگو باشند.<sup>۲۸</sup>

پس از انعقاد کنوانسیون شیکاگو، علاوه بر این موارد، به‌کارگیری هواپیما برای اهداف جاسوسی که البته پیش از جنگ جهانی اول نیز کاربرد داشت نیز به مصادیق سوءاستفاده از هوانوردی افزوده شد. این بار با توجه به پیشرفت‌های شگرف در عرصه وسایل الکترونیکی و ارتباطی این نگرانی پررنگ‌تر شده بود، به‌طوری که *ابی راتنه* در تفسیر ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو، «بیم از دخالت هواپیمای نظامی، با یا بدون نیت خصمانه برای اهداف جاسوسی نظامی را مستند و مجوز منع هر پرواز عبوری هواپیمای دولتی بر فراز سرزمین یک کشور بدون موافقت‌نامه خاص آن کشور» می‌داند [موضوع بند (c) ماده ۳].<sup>۲۹</sup> به عقیده این نویسنده، این نحوه بیان ماده ۳ را باید با ماده ۵ مقایسه کرد که عبور آزاد پروازهای غیربرنامه‌ای هواپیماهای غیردولتی را پیش‌بینی کرده است تا برای دنیای پساجنگ آزادی و صلح، قواعد جدیدی معین کرده باشد زیرا در آن فضای جدید در مورد نقض قواعد یا استثنایها، به جای به‌کارگیری تدابیر خودیاری<sup>۳۰</sup> از جمله ساقط کردن هواپیمای متجاوز، باید با استناد به حقوق بین‌الملل تصمیم‌گیری شود. از نظر وی نیز به‌کارگیری زور علیه هواپیماهای تجاری و دولتی غیرنظامی به‌صورت ساقط کردن آن‌ها، جاسوسی هوایی ضمن عبور از قلمرو هوایی کشورها و نظایر آن در همه سوانحی که طی چند دهه گذشته اتفاق افتاده است، استفاده نادرست از هوانوردی کشوری است. دولت‌ها در عمل در دفاع از قلمرو هوایی خود بدون عذرخواهی به‌طور مکرر به نابودی چنین

بین‌المللی محسوب می‌شوند یا اعمالی که جامعه بین‌المللی آن‌ها را مردود یا محکوم می‌کند. روشن است که برداشت دولت کوبا از موضوع بر اعمال غیرقانونی متمرکز بود.

See C-WP/10588(25/2/97).

27. See para.(2) of Declaration on Misuse of Civil Aircraft as Weapons of Destruction and Other Terrorist Acts Involving Civil Aviation (October 5, 2001). Available at: <https://www.asil.org>.

28. *Ibid.*, para. (3).

29. *Ibid.*, p. 43.

30. Self-help

هواپیماهایی مبادرت کرده‌اند.<sup>۳۱</sup>

به این ترتیب، او نیز سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را در استفاده نادرست دولت‌ها از هواپیماها و واکنش نادرست‌تر دولت‌ها در دفاع از خود خلاصه می‌کند. همچنین برای تبیین ماده ۴ با استناد به سایر مواد به‌ویژه ماده ۳ مکرر استناد می‌کنند و تفسیر ناقصی از ماده ۴ ارائه می‌نمایند که مغایر با کلیت و عمومیت آن است. به عقیده حقوق‌دانان، زمانی که یک سازمان جاسوسی، هواپیمایی را با ثبت کشوری تنها برای انتقال کارکنان و وسائل بدون تمهید یا انجام عمل حاکمیتی در قلمرو هوایی خارجی، مانند اعمال خشونت‌آمیز علیه مردم (به‌ویژه انتقال زندانیان) یا انجام عملیات جاسوسی به کار می‌گیرد، نیاز به مجوز ندارد زیرا در واقع در چنین پروازی نمی‌توان میان «مسافرت گروهی» افراد که نیازمند مجوز نیست و مسافرت گروهی کارکنان یک سازمان سری که آن سازمان، برنامه‌ریزی و اجرایش را به عهده داشته، طی پروازهای برنامه‌ای یک هواپیما تفاوت قائل شد. با این حال امکان دارد ورود سری آن پروازها جنبه‌های دیگری از حاکمیت سرزمینی دولت خارجی را نقض کرده باشد، اما این اقدام به معنای زیرپاگذاردن هیچ‌یک از مقررات هوانوردی مربوط به پروازهای برنامه‌ای نباشد. بنابراین پروازهای سازمان‌های سری حتی زمانی که با هواپیمایی با ثبت کشوری انجام می‌شوند، اگر مستلزم تمهید یا انجام اعمال حاکمیتی در قلمرو هوایی خارجی باشند، نیازمند مجوز هستند. اما پنهان کردن این واقعیت، استفاده عامدانه از هواپیمایی با ثبت کشوری بدون اطلاع‌رسانی به دولت درگیر تلقی می‌شود و نقض ماده ۴ معاهده شیکاگو به شمار می‌آید، چون طبق آن دولت‌ها متعهد شده‌اند که هوانوردی کشوری را خلاف اهداف معاهده که بی‌تردید صلح‌آمیز است به کار نبرند.<sup>۳۲</sup> همین‌طور حمله ارتش رژیم اسرائیل به فرودگاه غیرنظامی غزه در فلسطین و نابودی آن، از نظر شورای ایکنو اقدام عمدی یکی از طرف‌های متعهد معاهده شیکاگو بود. صرف‌نظر از امکان شکایت از مجرم با ملحوظ‌کردن جنبه جزایی عمل، این اقدام در واقع نادیده‌گرفتن احترام به حیات انسان‌ها، بی‌احترامی به حقوق بین‌الملل و زیرپا گذاشتن معاهدات مربوط به امنیت هوانوردی نیز محسوب می‌شد.<sup>۳۳</sup> این موضوع بار دیگر اهمیت ماده ۴ کنوانسیون شیکاگو را یادآور می‌شود که مقرر کرده است: کلیه کشورهای متعهد توافق می‌کنند که از هوانوردی کشوری برای مقاصدی که با اهداف این کنوانسیون مغایر باشد، استفاده نکنند. اهداف کنوانسیون شیکاگو در ماده ۴۴ ذکر شده است: برآوردن نیاز مردم جهان به حمل‌ونقل هوایی ایمن، منظم، کارآمد و اقتصادی....

31. *Ibid.*

32. Giemulla, Elmar Maria, "Chicago System: Genesis and Main Characteristics", In: *International and EU Aviation Law: Selected Issues*, (eds.), Elmar Maria Giemulla and Ludwig Weber (Wolters Kluwer, 2011, p. 54.

33. Abeyratne, R., *Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues*, Springer, 2015, p. 86.

بنابراین معلوم می‌شود از نظر این دسته از حقوق‌دانان، مفهوم «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» در واقع با مصادیق آن تعیین می‌شود و این مصادیق هم در اقدامات غیرقانونی و جرائم جنایی در حوزه حمل‌ونقل هوایی و نیز اقدامات و جرائم اشخاص و دولت‌ها علیه هواپیما خلاصه می‌شوند.

## ۲-۲. تحلیل ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو

طریق دیگری که برخی حقوق‌دانان برای فهم مفهوم «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری» پیشنهاد کرده‌اند، مراجعه به مفاد ماده ۳ مکرر است که پس از ساقط شدن هواپیمای کره‌ای توسط هواپیمای جنگی اتحاد شوروی، برای الحاق به کنوانسیون شیکاگو، در ۱۹۸۴ به تصویب دولت‌های عضو ایکائو رسید. آنچه در این ماده اهمیت خاص دارد این است که در متن ماده عبارت «برای هر هدف مغایر یا ناسازگار با اهداف کنوانسیون»<sup>۳۴</sup> به چشم می‌خورد. در بدو امر ممکن است بتوان نوعی ارتباط را بین دو ماده برقرار کرد زیرا ماده ۳ مکرر از جمله در زمینه به‌کارگیری زور(سلاح) علیه هواپیمای کشوری مقرر داشته است که دولت‌ها باید از استفاده از سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز بپرهیزند. در واقع در بند (a) ماده ۳ مکرر(در مورد پرهیز از استفاده از سلاح) بیان داشته است: «دولت‌های متعاقد این حق را شناسایی می‌کنند که هر دولتی باید از روی آوردن به استفاده از سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی در حال پرواز پرهیز کند و نیز در صورت رهگیری<sup>۳۵</sup> نباید جان سرنشینان و ایمنی چنین هواپیمایی به خطر بیفتد. این مقرر به هیچ وجه نباید به گونه‌ای تفسیر شود که حقوق و تکالیف دولت‌ها، مندرج در منشور ملل متحد را تغییر دهد».<sup>۳۶</sup> البته تشخیص میان هواپیمای کشوری و نظامی که در ماده ۳ مکرر معاهده به آن اشاره شده ضروری است زیرا در واقع استفاده از سلاح تنها علیه هواپیمای دولتی می‌تواند عملی شود، آن هم زمانی که چنین هواپیمایی ورود غیرمجاز یا سایر اقدامات ممنوع انجام داده باشد. حال این پرسش مطرح است که آیا در مواردی که هواپیمای کشوری مورد سوءاستفاده قرار گرفته نیز استفاده از سلاح علیه آن ممنوع است؟ یا اینکه تنها در مورد بهره‌گیری از سلاح در «مقاصد دولتی»<sup>۳۷</sup> این تردید وجود دارد. بر اساس ماده مورد بحث، پاسخ روشنی برای این پرسش وجود ندارد، ولی می‌توان با استفاده از قیاس اولویت گفت که وقتی

34. Art.(3) bis(b): "The Contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention;..."

35. Interception

36. Art. 3 bis(a): "The Contracting State recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not to be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations".

37. Governmental intentions

به کارگیری سلاح علیه هواپیمای دولتی ممنوع است، به طریق اولی علیه هواپیمای کشوری هم ممنوع است زیرا ماده ۳ مکرر که به مشکلات رهگیری و سایر تدابیر اجرایی در ارتباط با هواپیمای کشوری در پرواز می‌پردازد، در بیست‌وپنجمین نشست (نشست فوق‌العاده) مجمع عمومی ایکائو در ۱۰ مه ۱۹۸۴ با اجماع به تصویب رسید.

درباره متن ماده ۳ که در بندهای (b) و (d) آن عبارت برای «هر هدف مغایر با اهداف کنوانسیون» به کار رفته است، آیا عبارت اخیر در آن بندها مفهومی جز معنای عبارت مندرج در ماده ۴ کنوانسیون دارد؟ در پاسخ باید گفت که گرچه پیشینه تدوین آن نشان می‌دهد که به‌طور قطع، دامنه عبارت در ماده ۳ مکرر مضیق‌تر است و با حیطة وسیع‌تر آن در ماده ۴ متفاوت است، به کارگیری سلاح علیه هواپیمای کشوری یکی از مصادیق آن به شمار می‌آید زیرا همان‌گونه که ذکر شد، در اجلاس فوق‌العاده بیست‌وپنجم مجمع عمومی این عبارت نه تنها به این معنا به کار رفت که نقض اهداف کنوانسیون شیکاگو است، همان‌گونه که در مقدمه و ماده ۴۴ کنوانسیون بیان شده است که در آن به اهداف و مقاصد «سازمان» به جای «کنوانسیون» می‌پردازد، بلکه این عبارت به هر نقض حقوق و نظم عمومی دولت مربوط می‌شود. شرکت‌کنندگان در این نشست در بحث‌های خود به‌طور خاص به حمل غیرقانونی دارو، قاچاق، استفاده از سلاح، حمل غیرقانونی افراد و هر جرم عمومی دیگر به‌عنوان مصادیق اهداف مغایر با کنوانسیون اشاره کردند. به این منظور ماده ۳ مکرر طی دو مقررۀ زیر سعی کرده است که از سوءاستفاده از هوانوردی کشوری جلوگیری کند:

اول اینکه هواپیمای کشوری بی‌قید و شرط موظف به تبعیت از دستور فرود یا سایر دستورها شده است زیرا دولت‌های متعاقد طبق بند (c) ماده ۳ مکرر می‌پذیرند که برای ایجاد چنین تبعیت اجباری به‌وسیله هواپیمای ثبت‌شده توسط آن‌ها یا هواپیمایی که توسط یک متصدی عملیاتی می‌شود که محل اصلی کسب و کار یا اقامت دائم آن در قلمرو آن دولت است، متعهد به وضع تمامی مقررات لازم در قانون یا آیین‌نامه‌های داخلی هستند.<sup>۳۸</sup> همچنین دولت‌های متعاقد می‌پذیرند که نقض چنین قوانین یا آیین‌نامه‌هایی دارای مجازات‌های شدیدی باشند و پرونده را در مرجع صالح مطرح کنند. این بند یک پادمان عملی را پیشنهاد می‌کند که هیچ متخلفی بی‌کیفر نمی‌ماند. حتی اگر آنان از صلاحیت آن دولت فرار کنند باید دولت محل ثبت هواپیما آن‌ها را تحت تعقیب و مجازات قرار دهد. در اجرای این مقررۀ می‌توان ترتیبات موجود یا آتی مربوط به استرداد متخلفان را تقویت کرد؛

دوم اینکه همه دولت‌های متعاقد می‌پذیرند که بی‌قید و شرط به اتخاذ تدابیر مناسب به منظور

38. *Ibid.*, p. 203.

شورای ایکائو ضمن قانونی‌دانستن رهگیری هواپیما، معیارها و رویه‌های توصیه‌ای را در اجرای ماده ۳۷ و بند ۱ ماده ۵۴ و ماده ۹۰ کنوانسیون شیکاگو تدوین و به دولت‌ها ابلاغ کرده است.

ممنوع کردن هر سوءاستفاده عمدی از هر هواپیمای کشوری ثبت آن دولت‌ها یا هواپیمایی که عامل عملیاتی آن را ثبت می‌کند که محل اصلی تجاری یا اقامت دائم آن در قلمرو آن دولت قرار دارد، متعهد باشند. قانونگذاری چنین ممنوعیتی بی‌تردید با مجازات‌های مناسب همراه خواهد بود.

### ۲-۳. نقد نظرات ابراز شده

با ملاحظه نظرات بالا، مفهوم عبارت «استفاده نادرست از هوانوردی کشوری» که در ماده ۴ آمده، طیف گسترده‌ای از تخلفات و جرایم انفرادی را شامل می‌شود که کلیت هوانوردی را به مخاطره می‌اندازد و حوادثی را می‌آفریند که امنیت و جان انسان‌ها را تهدید و تأسیسات و ساختمان‌ها را نابود می‌کند. اما به این نوع برداشت از ماده ۴ ایراداتی وارد است:

اول اینکه طبق ماده ۴ کنوانسیون، اشخاصی که متعهد به عدم استفاده نادرست از هوانوردی کشوری هستند، دولت‌های عضو (یعنی شخصیت‌های حقوقی) هستند نه گروه‌ها و افراد، در حالی که در قریب به اتفاق موارد مورد نظر نویسندگان و حقوق دانان متأخر، افراد هستند که مرتکب تخلفات یا جنایات در عرصه هوانوردی کشوری می‌شوند و این تناقضی آشکار در تفسیر ماده ۴ به شمار می‌آید زیرا کنوانسیون دولت‌های عضو را از استفاده ناروا از هوانوردی کشوری منع کرده است.

دوم اینکه ماده ۴ معاهده، منع استفاده ناروا از هوانوردی کشوری را خواستار شده نه منع استفاده از هواپیما را. در واقع هیچ‌گونه نشانه‌ای در دست نیست که مفسر متن ماده قادر باشد کلیت هوانوردی را تنزل داده و آن را تنها به هواپیما محدود کند. در قریب به اتفاق موارد، هواپیماهای تجاری هستند که فرد یا گروه و نه دولت‌های عضو از آن سوءاستفاده می‌کنند. در واقع جز در مورد تروریسم دولتی نمی‌توان مصداق دیگری برای آن تصور کرد که هواپیمای تجاری به‌عنوان سلاحی علیه امنیت جانی انسان‌ها و تأسیسات به کار گرفته شود کما اینکه تا کنون مصداقی برای آن مشاهده نشده است.<sup>۳۹</sup> از این‌رو حمله نیروهای نظامی یک دولت به هواپیمای تجاری و انواع تخلفات و جرایم قابل وقوع در هواپیما یا علیه هواپیما و تأسیسات هوانوردی و نیز علیه سرنشینان هواپیماهای تجاری، استفاده ناروا از هوانوردی تجاری به‌شمار نمی‌آید تا مصداق ماده ۴ معاهده محسوب شوند.

سوم اینکه این ماده را باید در پیوند با عبارات مشابه در مقدمه کنوانسیون تفسیر کرد. علت مراجعه به اولین بند مقدمه معاهده این است که گفته شده: «از آنجا که پیشرفت آتی هوانوردی

۳۹. گرچه افراد و گروه‌ها در عملیات تروریستی هواپیما به‌عنوان سلاح برای صدمه‌زدن به مردم و ساختمان‌ها و تأسیسات، آن را به کار گرفته‌اند که از نظر حقوقی در چارچوب ماده ۳ مکرر مورد بحث قرار گرفته است.

See Robin Geiss, "Civil Aircraft as Weapons as Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German "Luftverkehrsrechtsgesetz", *Michigan Journal of International Law*, vol. 27, Issue 1, 2005, pp. 227-256.

کشوری بین‌المللی می‌تواند به ایجاد و حفظ دوستی و تفاهم میان ملت‌ها و مردم جهان کمک شایانی نماید و در عین حال می‌تواند استفادهٔ ناروا از آن، تهدیدی برای امنیت عمومی شود». این عبارت در واقع در مقام بیان این مطلب است که رشد و توسعهٔ هوانوردی کشوری از نظر فناوری و گسترهٔ نفوذش در حیات اجتماعی نقش تأثیرگذاری بر روابط اقتصادی، فرهنگی و سیاسی ملت‌ها و دولت‌ها به‌عنوان وسیله‌ای انکارناپذیر در ایجاد و تداوم دوستی و تفاهم ملت‌های برخاسته از جنگ دوم جهانی دارد که نیازی ضروری بوده است و اکنون نیز هست، اما همین عامل به‌رغم نقش مثبت آن، می‌تواند نقش مخرب توسعهٔ فناوری‌های هوانوردی را همان‌گونه که بشریت در جنگ‌های اول و دوم جهانی شاهد بوده و در عمل مورد بهره‌برداری نظامیان برای تخریب تمدن‌ها و نابودی انسان‌ها قرار گرفته است، داشته باشد. همین واقعیت بود که دولت‌های حاضر در کنفرانس شیکاگو را از آیندهٔ نامعلوم هوانوردی کشوری، در صورتی که به‌صورت ناروا مورد استفاده قرار گیرد نگران کرد. آن‌ها این نکته را در مقدمهٔ آن منعکس کردند و منع سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را به‌عنوان یکی از اصول حاکم بر هوانوردی کشوری (تجاری) و راهنمای سایر مقررات کنوانسیون که در فصل دوم به بعد و در فصل اول از بخش اول و به‌عنوان ماده ۴ کنوانسیون ذکر کردند. در واقع دولت‌ها هستند که زمینه‌های توسعهٔ هوانوردی تجاری را در کشورهایشان و نیز در عرصهٔ بین‌المللی فراهم می‌سازند و فناوری‌های هوانوردی در پرتو حمایت مادی و معنوی آن‌ها رشد می‌یابند و دولت‌ها هستند که چگونگی بهره‌برداری از آن را در حوزه‌های مختلف هوانوردی اعم از حمل‌ونقل هوایی، فرودگاهی، ناوبری و... تعیین می‌کنند و در روابط خود با سایر دولت‌ها و در چارچوب پیمان‌ها و سازمان‌های بین‌المللی به شراکت می‌گذارند. به این ترتیب روابط تجاری و اقتصادی و در کل، روابط دوستانهٔ دولت‌ها با بهره‌گیری از این دست فناوری‌ها ایجاد شده یا گسترش می‌یابد و تفاهم و دوستی میان ملت‌ها را فراهم می‌سازد. به‌عکس سوءاستفادهٔ دولت‌ها از هوانوردی کشوری (تجاری) علیه دولت‌ها و ملت‌های دیگر، روابط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی میان آن‌ها را مخدوش و تیره می‌کند و هوانوردی تجاری وسیلهٔ دشمنی و نفرت ایشان از همدیگر می‌شود و هریک در مقام تلافی، اقدام متقابل و پیشی‌گرفتن، پیش‌دستی و پیش‌گیری، سعی در تبدیل فناوری‌های صلح‌آمیز هوانوردی به وسایل تضعیف بنیان‌های اقتصادی و اجتماعی دیگران و تهدید امنیت و هدف‌قراردادن زیربناهای مادی و معنوی ملت‌ها می‌کنند. این‌ها بهترین مصادیق «استفادهٔ مغایر اهداف کنوانسیون» به شمار می‌رود و ممنوع است.

چهارم اینکه تفسیر متأخران از ماده ۴ کنوانسیون، همان‌گونه که پیش از این بیان شد با پیشینهٔ آن ناسازگار است و سخن *آبی راتنه* در مورد محدودکردن آن به جنگ یعنی عبارت پیشنهادی دولت‌های امریکا، انگلیس و کانادا - «بدون استدلال منطقی بیان شده است و تشابه معدودی از کلمات در متن نمی‌تواند دلیل موجهی بر یکسانی ارادهٔ طرف‌های پیمان یادشده و

پیشنهاددهندگان پیش‌نویس‌های اولیه ماده ۴ معاهده شیکاگو و تدوین‌کنندگان آن باشد. به‌علاوه، مواد ۹ و ۸ معاهده به‌صورتی مستقل مقرراتی را در خصوص امنیت هوانوردی و شرایط جنگی پیش‌بینی کرده است. بنابراین به نظر می‌رسد که ماده ۴ معاهده، ناظر بر شرایط صلح و به‌کارگیری هوانوردی کشوری، خلاف اهداف کنوانسیون از جمله در مورد امنیت جهانی است بدون اینکه منحصر به آن باشد.

پنجم اینکه دیدگاهی قوی برای مقابله با فرصت‌طلبی و سوءاستفاده از موقعیت ضعیف هوانوردی اغلب دولت‌ها در فردای پایان یافتن جنگ جهانی، نزد برخی دولت‌ها موج می‌زد، به‌طوری‌که انگلستان در جبهه مخالف ایالات متحده تلاش داشت تا مانع از سوءاستفاده این دولت شود که در جنگ هیچ آسیبی ندیده بود و هزاران هواپیما و خلبان آماده پرواز در فرودگاه‌های سالم داشت تا اروپای ویران‌شده را به‌عنوان بازار تجاری در دسترس با شعار آزادی هوا و لیبرالیسم اقتصادی در عرصه هوانوردی غیرنظامی تصرف کند. این رقابت بر سر آزاد یا بسته‌بودن قلمرو هوایی کشورها به روی فعالیت دولت‌های خارجی آن‌قدر بالا گرفت که می‌رفت به شکست کنفرانس شیکاگو بینجامد و دیگر بار آمریکا از ورود به کنوانسیون اروپایی همچون کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس به همین دلیل اجتناب کند. اما با پادرمیانی هیئت کانادایی، حاکمیت کامل و انحصاری دولت‌ها بر قلمرو هوایی خود در ماده ۱ تثبیت شد و با عباراتی سلبی در ماده ۶ پروازهای برنامه‌ای در معاهده به اجازه و مجوز خاص موقوف شد،<sup>۴۰</sup> موضوع آزادی‌های دو و پنج‌گانه در پیوست‌های کنوانسیون<sup>۴۱</sup> جای گرفتند و در آن‌ها برقراری پروازهای برنامه‌ای به موافقت‌نامه‌های دوجانبه دولت محول شد. همچنین حق رد کابوتاژ<sup>۴۲</sup> در ماده ۷ برای دولت‌های متعاهد شناسایی شد تا به این ترتیب انگلستان و دولت‌های هم‌رأی آن کشور به پیروزی روشنی دست یابند.<sup>۴۳</sup>

به این ترتیب، مبارزه شدید سیاسی و اقتصادی برای سیادت بر هوانوردی جهان در زمان تدوین کنوانسیون میان دولت‌های گردآمده در کنفرانس جریان داشت و همین نکته نشان می‌دهد که مقوله سوءاستفاده از هوانوردی در واقع ماهیت اقتصادی داشته و در بدو امر، ماهیت نظامی و امنیتی و مجرمانه سوءاستفاده مورد نظر نبوده است، گرچه سوءاستفاده از هوانوردی کشوری از این ابعاد نظامی و امنیتی خالی نیست و می‌تواند چنین آثاری هم به دنبال آورد،

40. Art.(6): "Each Contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other Contracting States to take on its territory passengers, mails and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory..."

41. International Air Services Transit Agreement, 1944, and International Air Transport Agreement, 1944.

42. به سوار و پیاده کردن مسافر، پست و بار در قلمرو سرزمینی یک کشور توسط متصدیان حمل‌ونقل هوایی خارجی کابوتاژ (cabotage) گفته می‌شود.

43. ن.ک: نواده توپچی، حسین؛ مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، چاپخانه نهجا، ۱۳۷۷، صص ۳۰-۲۶.



همان گونه که امروزه نیز به چشم می‌خورد که هوانوردی کشوری به خلاف نیت اولیه بنیانگذاران معاهده، ابزار سوءاستفاده و سلطه و فشار برخی دولت‌ها علیه برخی دیگر شده است.

### ۳. مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در پرتو اصول کنوانسیون شیکاگو

برای دستیابی به درکی متفاوت و نه کاملاً مغایر با برداشت‌های پیش‌گفته و در عین حال جامع از عبارت «سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بین‌المللی» که در مقدمه معاهده شیکاگو آمده و عبارت «استفاده سوء از هوانوردی کشوری» که در عنوان ماده ۴ معاهده یادشده به کار رفته است و فهم موارد ناسازگار با اهداف معاهده که در مقدمه معاهده به آن اشاره شده و تفصیل آن در ماده ۴۴ آن بیان شده، می‌توان موارد نقض معاهده را که با تحمیل تحریم‌های معمول در حوزه هوانوردی اتفاق می‌افتند و آشکارا مغایر با اهداف آن است، به عنوان مصادیق بارز سوءاستفاده از هوانوردی دانست. این برداشت و تفسیر از عبارت «اهداف ناسازگار با اهداف کنوانسیون» که در مقدمه و در ماده ۴ آن آمده است، با بسط معنایی و جامعیت‌بخشیدن به مفهوم سوءاستفاده از هوانوردی کشوری در بستر مفهوم اصیل آن در پرتو هدف و موضوع کنوانسیون مذکور و به‌ویژه با اتکا به مبانی «تفسیر تکاملی معاهدات»،<sup>۴۴</sup> اذهان را متوجه مصداق نوین سوءاستفاده از هوانوردی کشوری می‌کند که محدود به جنگ یا استفاده سلاح از طریق هوانوردی کشوری نیست، بلکه در طول زمان متحول شده و رخ داده است و بعضی دولت‌ها با استفاده از توانایی‌ها و ظرفیت‌هایی در عرصه بین‌المللی به آن‌ها دست می‌یازند زیرا به گفته مایکل مایلد «لازم نیست که دولت‌های عضو ایکائو تفسیری مورد توافق از ماده ۴ ارائه دهند».<sup>۴۵</sup> او معتقد است که از ماده مورد بحث می‌توان تفسیرهای متفاوت معقولی ارائه داد که علاوه بر تطبیق با مفاد آن، با تفسیر مترقیانه از آن که روزآمد باشد، سازگاری داشته باشد.

با این استدلال، یکی از موارد ناسازگار با اهداف معاهده که استفاده ناروا از هوانوردی کشوری محسوب و تهدیدی برای امنیت عمومی تلقی می‌شود و به این دلیل، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بین‌المللی است، اعمال تحریم‌های هوانوردی است. برای تبیین و مستدل کردن آن، یکی از روش‌ها این است که چگونگی تحقق یافتن سوءاستفاده از هوانوردی با اعمال غیرقانونی تحریم‌های هوانوردی در پرتو اصول و اهداف معاهده مطالعه بشود. در اینجا تنها به ذکر اصولی از کنوانسیون شیکاگو پرداخته می‌شود که تحریم‌های هوانوردی با آن‌ها مغایرت دارند: ۱- اصل

۴۴. محبی، محسن و وحید رضادوست؛ «تفسیر تکاملی معاهدات در حقوق بین‌الملل در پرتو قضیه اختلاف در خصوص کشتی‌رانی و حقوق مربوط به آن (کاستاریکا علیه نیکاراگوئه)»، *مجله حقوقی بین‌المللی*، سال سی‌ودوم، شماره ۵۳، پاییز و تابستان ۱۳۹۴، ص ۹.

حاکمیت کامل و مطلق دولت‌ها (موضوع ماده ۱ کنوانسیون)؛ ۲- اصل منع سوءاستفاده از هوانوردی کشوری (موضوع ماده ۴ کنوانسیون)؛ ۳- اصل برخورداری از آزادی‌های پروازی (موضوع ماده ۶ کنوانسیون)؛ ۴- اصل عدم تبعیض (موضوع مواد ۱۱، ۱۲ و ۱۳ کنوانسیون)؛ و ۶- اصل لزوم تسهیل امور هوانوردی (موضوع مواد ۲۲ و ۲۳ کنوانسیون).

این موارد که از حق حاکمیت دولت‌ها نشأت می‌گیرد در صورت اجرای تبعیض‌آمیز آن‌ها با مفاد معاهده مغایرت خواهد داشت زیرا بی‌تردید اصل عدم تبعیض، یکی از اصول قطعی معاهده شیکاگو به‌شمار می‌آید و یکی از پایه‌های رفتار دولت‌های عضو معاهده با یکدیگر است که در حالت جمعی باید در اعمال سازمان ایکائو به‌عنوان نماینده جامعه بین‌المللی هوانوردی تجلی یابد. از این رو مفاد این اصل در مقدمه کنوانسیون به‌صورت «برقراری خدمات بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی بر اساس تساوی فرصت‌ها و فعالیت سراسری و اقتصادی» ذکر شده است و نیز در قالب یکی از اهداف ایکائو یعنی «رفع تبعیض بین دولت‌های عضو» در بند (g) ماده ۴۴ کنوانسیون به‌صراحت بیان شده است. همان‌گونه که در بند (f) آن نیز از «تضمین رعایت کامل حقوق دولت‌های عضو و برخورداری شرکت‌های بین‌المللی هواپیمایی از فرصت‌های برابر و عادلانه فعالیت» در عرصه هوانوردی سخن گفته شده است. نقض این اصل در خلال تحمیل تحریم‌های هوانوردی در جهت اهداف مغایر با مقاصد ایکائو، سوءاستفاده از هوانوردی محسوب می‌شود. از این رو ایجاد محدودیت‌های مسافرتی و منع پرواز به قلمروهای هوایی کشورها به‌صورت تبعیض‌آمیز و نیز بدون مجوز شورای امنیت که به‌درستی مطابق ماده ۲۵ طبق منشور ملل متحد صادر شده باشد، نقض اصل عدم تبعیض است و شرکت‌های هواپیمایی را از فعالیت برابر و منصفانه بازمی‌دارد.

همان‌گونه که هیئت امریکایی شرکت‌کننده در کنفرانس شیکاگو در ۱۹۴۴ به منظور تدوین معاهده شیکاگو اظهار داشت که حق مسلم حاکمیت دولت‌ها بر فضای بالای سرزمین و آب‌های سرزمینی به‌طور حتم باید از طریق پیوستن دولت‌ها به مراودات دوستانه بین ملت‌ها و به‌رسمیت شناختن جهانی حقوق طبیعی دولت‌ها برای برقراری روابط و انجام تجارت با یکدیگر انجام شود، این حق را نمی‌توان با رفتارهای تبعیض‌آمیز مخدوش کرد.<sup>۴۶</sup>

با تحمیل تحریم‌های هوانوردی، تأمین و تسهیل امور هوانوردی به دلیل وابستگی متقابل کشورها به یکدیگر در بهره‌مندی از این خدمات و تسهیلات مختل می‌شود و به دلیل پیوستگی امر ایمنی هوانوردی در سطح جهانی، ایمنی بین‌المللی در هوانوردی لطمه می‌بیند. در نقش‌آفرینی قطعی تبادل اطلاعات، خدمات ارتباطی، مخابراتی، هواشناسی، ناوبری، کمک ناوبری هوایی، ضرورت دستیابی شرکت‌ها، فرودگاه‌ها، خلبانان به نقشه‌ها، اطلاعات راه‌های

46. Proceedings of the International Civil Aviation Conference, 8th Edition, Year 2000, Doc.7300/8, vol. 1, p. 55.

هوایی، اطلاعات فرودگاهها، طرحهای تقریب آنها در امر هدایت هواپیماها و مراقبت از پرواز ایمن آنها بر فراز کشورها تردیدی نیست، در حالی که با تحریمهای هوانوردی کشورها، این موارد از دولت‌ها و شرکت‌های هواپیمایی دریغ شده است و به سوانح و حوادث هوایی انجامیده است که در پی وقوع آنها جان انسان‌ها هدر رفته و موجبات ایجاد مسئولیت دولت‌های تحریم‌کننده را فراهم کرده است. یکی از موانع جدی بر سر راه دستیابی به ایمنی و امنیت همگانی، این واقعیت است که تلاش برخی دولت‌ها برای ارتقا یا حتی فناوری هوانوردی خود و زیرساخت‌های هوانوردی با امبارگو، بایکوت یا دخالت‌های سیاسی مشابه در امور تجاری عادی حتی زمانی که آنها تسهیلات مالی و تمایل به ارتقای وضعیت هوانوردی خویش را در همه جنبه‌ها دارند، خنثی می‌شود.<sup>۴۷</sup> دست‌کم دو دولت به‌طور رسمی این موضوع را در اجلاس سی‌وپنجم مجمع عمومی ایکائو که از ۲۸ سپتامبر تا ۸ دسامبر ۲۰۰۴ در مونترال برگزار شد، مطرح کردند.<sup>۴۸</sup> آنان ابراز داشتند که این مداخله سیاسی از دستیابی برخی دولت‌ها به هواپیمایی که در ایالات متحده یا هر جای دیگری ساخته شده، در صورتی که چنین هواپیمایی قطعه‌ای امریکایی داشته باشد، جلوگیری می‌کند. این مداخله که در تمامی جنبه‌های فناوری هوانوردی - اویونیک، تجهیزات ارتباطات ناوبری، تجهیزات مربوط به سامانه ماهواره‌ای ناوبری جهانی<sup>۴۹</sup> و حتی در فروش سوخت هواپیما توسط شرکت‌های چندملیتی سوخت‌رسان صورت می‌گیرد، بی‌تردید از مصادیق سوءاستفاده از هوانوردی به شمار می‌آید زیرا طبق مقدمه، هدف معاهده شیکاگو «به‌وجودآوردن دوستی و تفاهم و حفظ آنها بین ملت‌ها و کشورهای جهان» است و «سوءاستفاده از هوانوردی بین‌المللی، تهدیدی برای امنیت عمومی» است.

در حالی که دولت‌ها اجماع کامل خود را به نیاز به انطباق استانداردهای ایمنی و امنیت ابراز می‌دارند، در مورد تبعیض آشکار نسبت به برخی دولت‌ها در مورد دستیابی به استانداردهای لازم مسامحه می‌کنند. اصل الهام‌بخش برای تمامی دولت‌ها باید مقدمه معاهده شیکاگو باشد که اذعان کرده است «پیشرفت آتی هوانوردی کشوری بین‌المللی می‌تواند به‌طور جدی به ایجاد و حفظ دوستی و تفاهم میان دولت‌ها و مردم جهان کمک کند» و «این مطلوب است که از درگیری بین دولت‌ها جلوگیری شود و این همکاری میان دولت‌ها و مردم ارتقا یابد که صلح جهانی به آن بستگی دارد».<sup>۵۰</sup>

47. Milde, M., "Aviation Safety and Security-legal Management, Background Notes for the Presentation to the First International Conference on Air Transport Industries Management", Iran (24-27 November 2004), p. 5.

48. See A35-WP/300, at 50 dated 4/10/04, presented by Cuba and A35-WP/297, EC/46 dated 2/10/04 presented by the I.R. of Iran.

49. Global Navigation Satellite Systems (GNSS)

50. *Ibid.*, pp. 5-6.

سوءاستفاده تحریم‌کنندگان از هوانوردی بین‌المللی این‌گونه واقعیت می‌یابد که آن‌ها با سوءاستفاده از موقعیت مسلط<sup>۵۱</sup> خود در عرصه معاملات، تبادلات و عرضه اقلام و فناوری‌های هوانوردی از ارائه اطلاعات و تسهیلات و اسناد فنی هوانوردی که در ایمنی و امنیت هوانوردی نقشی اساسی و بنیادین دارند، دریغ می‌کنند و به این ترتیب به ایمنی و امنیت هوانوردی بین‌المللی و ایمنی و امنیت هوانوردی کشورهای تحت تحریم، آسیب‌های جدی وارد می‌کنند. در واقع ایکائو باید هوانوردی را که برای ایجاد نزدیکی و دوستی ملت‌ها در نظر گرفته شده است و به‌کارگیری آن را برای اهداف صلح‌جویانه تشویق کند با سوءاستفاده از آن به‌واسطه تحمیل تحریم‌های یک‌جانبه اولیه و ثانویه، خود به عاملی برای دامن‌زدن دشمنی میان ملت‌ها و ناامنی به دو معنا (عدم ایمنی و عدم امنیت) مبدل شده است.

### نتیجه

مقاله کوشید تا این نکته را بیان کند که ماده ۴ معاهده به‌عنوان یکی از اصول حاکم بر فعالیت‌های هوانوردی، سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را به مثابه یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های تدوین‌کنندگان ماده ۴ معاهده مورد توجه قرار داده و آن را منع کرده است. تدوین‌کنندگان معاهده، محتوایی جامع را برای این ماده در نظر گرفته بودند ولی در طول زمان تنها تفسیری مضیق از این ماده دیده می‌شود که بیشتر متضمن نفی جنبه‌های امنیتی، جنایی و نظامی بهره‌برداری از هوانوردی کشوری است. به نظر نگارندگان نباید جنبه‌های اقتصادی سوءاستفاده از هوانوردی کشوری را نیز نادیده گرفت، در حالی که تصریحات متعددی از اهمیت این جنبه که با اعمال تحریم‌های هوانوردی مصداق یافته است بازگو می‌کند که این موضوع در معاهده مورد غفلت قرار نگرفته است. از این‌رو با بازنمایی جایگاه ماده ۴ در معاهده، تلاش مقاله این بود که با اتکا به مشی تفسیر مترقیانه از آن که در طول زمان اهمیت آن آشکار و معنای جدیدی یافته است، تحمیل تحریم‌های هوانوردی را که به‌ویژه در چارچوب تحریم‌های یک‌جانبه در مغایرت با اهداف معاهده به کار گرفته می‌شوند یکی از مصادیق این زمانی و بارز سوءاستفاده از هوانوردی کشوری با ابزار هوانوردی کشوری تبیین نماید؛ امری که از نظر معاهده شیکاکو و نیت بنیانگذاران ایکائو مذموم و مردود است.

۵۱. موقعیت مسلط در هوانوردی کشوری که گاه به موقعیت انحصاری در تولید و عرضه فناوری و اقلام و تسهیلات هوانوردی بدل شده، محتاج تحلیل میدانی مجزایی است. این قسم سوءاستفاده، با انواع ابزارهای سیاسی و تجاری به اتباع و شرکت‌های متنوع و خارجی به‌طور مستقیم و غیرمستقیم فشار می‌آورد تا از معامله و مرادده با اهداف تحریم خودداری کنند یا با مجازات‌های آن روبه‌رو شوند. این مفهوم، صرف‌نظر از آنکه در حقوق تجارت بین‌الملل قابل بحث است، از آنجا که با ابزارهای تقنینی و قضایی همراه شده، از منظر حقوق بین‌الملل اقتصادی نیز مورد توجه قرار گرفته است. نظر به اینکه در این مفهوم، سوءاستفاده با توسل به شیوه‌ها و ابزارهای معمول در هوانوردی کشوری عملی می‌شود، معنای جدیدتری را به سوءاستفاده از هوانوردی کشوری بخشیده است که در ضمن بحث‌های مطروح در این مقاله به آن هم توجه شده است.

### منابع:

#### الف. فارسی

##### – کتاب

- جباری، منصور؛ حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل، شهر دانش، ۱۳۹۳.
- کاظمی، حمید؛ حقوق بین‌الملل عمومی هوایی، سمت، ۱۳۹۵.
- نواده توپچی، حسین؛ مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، چاپخانه نهجا، ۱۳۷۷.

##### – مقاله

- محبی، محسن و وحید رضادوست؛ «تفسیر تکاملی معاهدات در حقوق بین‌الملل در پرتو قضیه اختلاف در خصوص کشتی‌رانی و حقوق مربوط به آن (کاستاریکا علیه نیکاراگوئه)»، مجله حقوقی بین‌المللی، سال سی‌ودوم، شماره ۵۳، پاییز و تابستان ۱۳۹۴.

#### ب. انگلیسی

##### - Books

- Abeyratne, Ruawantissa, *Aviation Security Law*, Springer, 2010.
- \_\_\_\_\_, *Convention on International Civil Aviation, A Commentary*, Springer, 2013.
- \_\_\_\_\_, *Aviation and International Cooperation: Human and Public Policy Issues*, Springer, 2015.
- Giemulla, Elmar Maria, “Chicago System: Genesis and Main Characteristics”, In *International and EU Aviation Law: Selected Issues*, (eds.), Elmar Maria Giemulla and Ludwig Weber, Wolters Kluwer, 2011.

##### - Articles

- Geiss, Robin, “Civil Aircraft as Weapons as Large-Scale Destruction: Countermeasures, Article 3bis of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German “Luftsicherheitsgesetz”, *Michigan Journal of International Law*, vol. 27, Issue 1, 2005.
- Milde, Michael, “Rendition Flights and International Air Law”, *International Comparative Law Quarterly*, vol. 42, 2008.
- \_\_\_\_\_, “Interception of Civil Aircraft v. Misuse of Civil Aviation: Background of Amendment 27 to Annex 2”, *Annals of Air & Space Law*, 11, 1998.
- \_\_\_\_\_, “Aviation Safety and Security-legal Management, Background Notes for the Presentation to the First International

---

Conference on Air Transport Industries Management", presented in Iran on 24-27 November 2004.

**- Conventions, Proceedings of ICAO, ICAO Instruments**

- *Convention on International Civil Aviation* (adopted Dec.7, 1944, entered into force Apr. 4,147) 15 UNTS 295.
- *Proceedings of the International Civil Aviation Conference*, 8th Edition 2000, Doc.7300/8, vol.1.
- A35-WP/297, EC/46, 2/10/2004.
- A36/WP-275, 2004, presented by I.R.Iran.
- EC-WP/8217, 2004.
- A35-WP/300, dated 4/10/04, presented by Cuba.
- ICAO Assembly Res. 33/1(*Declaration on Misuse of civil Aircraft as Weapons of Destruction and Other Terrorist Acts Involving Civil Aviation* (October 5, 2001)). Available at: <https://www.asil.org>.
- TC (4/333-13), 2007.
- The Statute of International Atomic Energy Agency approved on 23 October 1956 and came into force on 29 July 1957.