

## سخن رانی آقای دکتر احمد هومن در کانون وکلای دادگستری

۱۲- طبق ماده ۸۴ منشور شیکاگو شورا موظف است که راجع بموارد اختلافی که بین اعضاء در خصوص ضمیمه های فنی و یا کیفیت اجرای منشور اتخاذ میشود رسیدگی کرده رای صادر نماید رای شورا قطعی نیست و میتوان در مقابل دیوان دائمی داوری بین المللی و یا هیئت داوری دیگری بتراضی طرفین از آن استیناف داد .

رای هیئت داوری و یا دیوان دائمی داوری قطعی است .

۱۳- منشور شیکاگو قطعی و دائمی نیست و میتوان با دوئلت آراء مجمع عمومی مقررات آنرا اصلاح نموده و یا آنکه ماده اصلاحی بآن اضافه کرد - هر يك از دول عضو سازمان که مواد اصلاحی مورد قبول مجمع عمومی را قبول و اجرا نکند خود بخود از عضویت سازمان خارج خواهد شد . ( ماده ۹۴ )

### قسمت دوم

#### مبنای حقوق هوایی و مقررات پیوست منشور شیکاگو

از آنچه گذشت معلوم شد که قرارداد شیکاگو بمنظور توسعه روابط تجاری بین ملل برای هواپیماهاییکه بطور منظم در خطوط بین المللی کار نمیکند اجازه پرواز از فضای دول متعاقد و حمل و نقل مسافرو کالاهست را شناخته است و برعکس برای هواپیماهاییکه منظمًا بحمل و نقل و کالاهست مشغولند اجازه قبلی و رعایت مقررات مخصوصی را ضروری دانسته است و علت این تبعیض آنست که آزادی مطلق پرواز از طرف سرویسهای منظم هوایی مورد قبول اکثریت دول واقع نمیشد و مخالف اصل حاکمیت و استقلال ملی بشمار میرفت و ناچار بودند تمایلات اکثریت را رعایت کنند ولی چون این ترتیب هم از توسعه روابط تجاری و جلوگیری از رقابت مکارانه ممانعت میکرد و عده ای از دول طرفدار آزادی بیشتری بودند

برای اینکه اختلاف نظری بین دول متعاقد بوجود نیاید - دو قرارداد دیگر که متضمن آزادی بیشتری بود تنظیم کرده در دست رس ملل قرار دادند تا هر کدام که مایل باشند آنرا امضاء و اجراء نمایند .

این دو قرارداد اولی با اسم قرارداد ترانزیت سرویس های هوایی بین المللی و دومی با اسم قرارداد حمل و نقل سرویسهای هوایی بین المللی نام گذاری شده ولی معمولاً اولی با اسم قرارداد دو آزادی و دومی با اسم قرارداد داد پنج آزادی معروف شده اند بدین شرح

۱- طبق قرارداد اولیه ( ترانزیت ) سرویسهای منظم بین المللی حق خواهند داشت در فضای دول امضاء کننده بدون هیچگونه اجازه قبلی عبور کنند و به علاوه حق خواهند داشت که در خاک دولت متعاقد برای مقاصد غیر تجاری فرود بیایند .

مثلاً برای تعمیر و بنزین گرفتن و غیره جزایر اسور بین اروپا و آمریکا متعلق به بریتانیا است و اهمیت فراوانی از لحاظ بنزین گیری و تعمیر پیدا کرده اند .

قرارداد حمل و نقل علاوه بر این دو آزادی سه نوع آزادی دیگر نیز برای سرویسهای منظم هوایی شناخته است از این قرار .

۱- حق فرود آوردن مسافر و پست و کالا از کشوری که هواپیما تابع آنست بکشور دیگر

۲- حق برگرداندن مسافر و پست و کالا از هر کشور متعاقد به کشور اصلی

۳- حق حمل مسافر و پست و کالا از هر کشور متعاقد بکشور دیگر چون آزادی سوم و چهارم و پنجم اهمیت فراوانی برای دول امضاء کننده دارد برای اینکه عملاً سوء استفاده ای از این آزادی ها نشود در قرار داد شرایط چندی برای استفاده از آنها پیش بینی شده است بدین ترتیب .

۱- مسیر هواپیماها باید در خط سیر طولانی بین المللی باشد نه خط سیرهای کوچک

۲- هواپیماها باید در حدود امکان خط سیر مستقیمی را انتخاب کنند

۳- دول متعاقد باید منافذ دول متعاقد دیگر را در موقع احداث خطوط جدید هوایی و با اعطای آزادیهای پنجگانه در نظر داشته باشند.

۴- هریک از دول متعاهد حق دارد که آزادی پنجم را پس ازدادن پس بگیرد و یا برعکس در صورت رد دوباره آنرا اعطا کند ( باقی‌اعلام قبلی شش ماهه )

### مشخصات حقوق هوایی

گفتیم که فن هواپیمائی روز بروز توسعه یافته و سازمانهایی که پنجاه سال پیش اصلاً وجود نداشت حتی تصور آن خالی از اشکال نبود امروز وجود خارجی پیدا کرده اند و بطور منظم همه روزه از فضای آسمان ها باستانای آسمان اتحاد جماهیر شوروی و ممالک تابعه آن بهره برداری میشود طبعاً مقررات حقوقی و قضائی برای تنظیم روابط بین افراد و دول لازم و ضروری است مجموعه این مقررات حقوق هوایی را تشکیل میدهند حال باید به بینیم که مشخصات حقوق هوایی و تعریف آن چیست .

۱- سرعت یکی از مشخصات فن هواپیمائی است و بتدریج شعاع عمل هواپیما ها زیاده تر میشود هواپیما در روز میتواند از فضای چند کشور عبور کرده مسافرین خود را بر زمین گذارد و یا مسافر بگیرد - بعلاوه برای جلوگیری از خطراتیکه هواپیما قهراً با آن مواجه میشود تشریک مساعی بین دول ضروری است باید مشخصات و علائم فنی بین المللی برای راهنمایی خلبانها و مساعدت آنها بوجود آورد که فهم آن برای همه آسان باشد خلبان چینی - ژاپنی - انگلیسی آمریکائی در هر يك از نقاط دنیا با آن علائم آشنائی داشته در پرواز شب و یا روز استفاده کنند از این رو یکی از مشخصات مقررات هواپیمائی جنبه بین المللی بودن است .

۲- عبور و مرور هواپیماها و فرود آمدن آنها در کشور دیگر از لحاظ اقتصادی گمرکی و پلیسی نظامی حائز اهمیت است با هواپیما میتوان با کمال آسانی قاچاق اسلحه و ادویه مخدره و سایر اشیاء ممنوعه را انجام داد همچنین بوسائل مختلف و متنوعیکه در دست هست جاسوسی نمود از این لحاظ دولتها هر کدام برای بازرسی و کنترل مسافرین و کالاهای تشریفات مخصوصی را قائل شده و مقررات خاصی تنظیم کرده اند چون این تشریفات و مقررات از ناحیه دولتها تعیین و اجرا میشود دومین صفت حقوق هوایی دولتی بودن آن بشمار میرود .

بعضی از علما حقوق هوایی از جمله مسیو کافتال Kaftal و Coquez کوکز مدعی شده بودند که حقوق هوایی چیز تازه و فوق العاده

ایست و بهیچوجه ارتباطی با حقوق عمومی و خصوصی متداول نخواهد داشت  
 و باید اصول جدید و مقررات تازه‌ای برای آن قائل شد .  
 برعکس عده دیگری از علماء متخصصین فن منکراختصاصی بودن  
 حقوق هوائی بوده میگویند حقوق هوائی چیز تازه نیست و باید مقررات  
 موضوعه حقوق بین‌المللی عمومی و خصوصی حقوق تجارت حقوق اداری  
 و غیره را بر آن اعمال نمود همانطور که در معماری جدید نمیتوان از  
 سنک و آهن و بتن صرف‌نظر نمود همان‌طور هم در مقابل توسعه فنی هواپیمائی  
 نمیتوان از مقررات موضوعه صرف‌نظر کرد بروفن سور ابنا لیا امبروسی Ambroseni  
 معتقد است که حقوق هوائی شعبه مستقلی از حقوق است قواعد خاص و  
 اصول مخصوصی بر آن حکم فرماست همانطور که حقوق اداری حقوق  
 تجارتی حقوق کیفری وجود دارند و طبق اصول و قواعد مخصوصی وضع  
 و اجرا میشوند همان‌طور هم حقوق هوائی مستقلا بوجود آمده طبق اصول  
 و قواعد مخصوصی باید رسیدگی و قضاوت نمود .  
 عقیده بروفن سور Ambroseni امروز مورد قبول اکثریت واقع گردیده  
 و میتوان گفت قبول عامه پیدا کرده است .  
 نتایجیکه از بین المللی بودن مقررات هوائی میتوان بدست آورد  
 آنست دول قبل از آنکه در کشورهای خود مقررات خاصی در زمینه هوا  
 پیمائی وضع کنند دور هم جمع شده قراردادیکه جنبه بین المللی داشت امضا  
 کرده‌اند .  
 مثلا منشور پاریس در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ از طرف دول امضا گردید در  
 صورتیکه انگلستان مقررات هوائی داخلی Air Navigation act  
 را در ۱۹۲۰ بتصویب رساند قانون هواپیمائی آلمان در ۱۹۲۲ و قانون  
 هواپیمائی فرانسه در ۱۹۲۴ تصویب شد آمریکاها در ۱۹۲۸ منشور لاهه  
 و انرا امضاء نمودند در صورتیکه قانون معروف هوا پیمائی خود را در  
 ژوئن ۱۹۳۸ یعنی دهسال بعد بتصویب رساندند و دیگر آنکه سازمانهای  
 مخصوص تدوین حقوق هوائی از طرف دول سالیان پیش بوجود آمده و  
 هنوز هم وجود دارد .  
 مثلا کنفرانس پاریس سازمانی با اسم سینا Cina که مخفف جمله  
 کمیسیون بین‌المللی حمل و نقل هوائی است در پاریس ایجاد کرد که رای  
 آن در حل اختلافات بین دول در زمینه فنی قاطع بود همچنین منشور مادرید

۱۹۲۶ سازمانی نظیرسی‌نا با نام Ciana سیانا ( کمیسیون اسپانیایی و آمریکایی حمل و نقل هوایی) برای همین منظور احداث نمود امروزه هم سازمان هوایی بین‌المللی کشوری که مقرش در منترآل است جانشین سی‌نا Ciana است و کمیته قضائی آن موجد ومدون حقوق هوایی است.

کمیته بین‌المللی فنی قضاات هوایی Citeja که در ۱۹۲۵ در پاریس تشکیل شده و بالغ بر بیست سال بتدوین حقوق هوایی و تدوین قرارداد های بین‌المللی پرداخت نیز مولود تشریک مساعی دولتهاست این سازمان قرارداد ورشو ۱۹۲۹ .

قرارداد روم ۱۹۳۳ قرارداد بروکسل ۱۹۳۸ که با مضای دول رسیده در زمینه حقوق هوایی خصوصی تدوین نموده و یک سلسله مقررات دیگر که در کمیته قضائی سازمان هوایی بین‌المللی در دست رسیدگی است تنظیم نموده .

و در حقیقت خدمت شایانی در پیشرفت حقوق هوایی و رفع اختلافات انجام داده که از هر حیث قابل تقدیر است .

باتا Iata که مخفف International Air traffic Association است و ترجمه آن انجمن تجارت هوایی بین‌المللی است اولین دفعه در لاهه از طرف کمیته‌های حمل و نقل هوایی بمنظور هم‌آهنگی و تشریک مساعی در بهره برداری و ایجاد وسائل سرعت بوجود آمد .

یکی دیگر از سازمانهای دائمی تدوین حقوق هوایی است در اولین دفعه جنبه اروپائی داشت ولی در کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴ جنبه اختصاصی آن از بین رفت و امروزه ۴۴ کمپانی از ملل مختلفه در منترآل دور هم جمع شده برای توسعه تجارت بین‌المللی و تنظیم کردن و مطمئن کردن وسائل حمل و نقل هوایی با هم تشریک مساعی میکنند و هر یک از شرکتهای حمل و نقل حق دارد که عضویت یا تا را داشته باشد .

باتا دارای چهار کمیته قضائی فنی مالی تجارتی است که هر کدام از متخصصین فن تشکیل شده در قسمت‌های مخصوص بخود نقش مشاور را را داشته آنچه از لحاظ فنی ضروری است پیشنهاد میکند و غالباً آراء کمیته های اختصاصی باتا مورد قبول اعضاء سازمان هوایی بین‌المللی واقع میگردد .

باتا برای جلوگیری از رقابت مکارانه اطلاق بین المللی تهاتر را در نیویورک ولندن تشکیل داده موجودی کمپانیهای عضو را تهاتر کرده از خطر تغییر نرخ ارز جلوگیری میکنند .

و برای اینکه نرخ حمل و نقل هوایی کم شود سعی میکنند که هزینه های عمومی را کم کرده با ایجاد وسائل فنی موفق شود که مسافرت بسا هواپیما از هر حیث ارزان و در دسترس عمومی گذارده شود .

علاوه بر اینها کمیسیون دیگری موسوم بکمیسیون حمل و نقل هوایی بطور دائم در سازمان بین المللی هوایی کشوری مشغول کار است طبق ماده ۵۶ منشور شیکاگو این کمیسیون از ۱۲ نفر عضو تشکیل شده که اطلاعات و تخصص فوق العاده در امور هوایی دارند .

چون منشور شیکاگو یک سلسله ضمیمه های فنی به پیوست دارد که از بازرسی حمل و نقل و تجارت هوایی - تصدیق و پروانه خدمت گذاران هوایی - کواهی نامه ملیت و قابلیت پرواز و برگ مشخصات و میزان توانایی هواپیما - دفتر پرواز هواپیما و نقشه های هواپیمائی - عملیات گمرکی و مهاجرت و وسائل نجات از خطر هواپیمائی - جاده های هوایی مبادله اطلاعات هوایی هواشناسی و وسائل فرود آمدن و ارتباطات بحث و گفتگو میکنند چون این موضوع عهده دار تغییر و تبدیل هستند و وظیفه این کمیسیون آنست که آنها را منطبق با زمان و مکان کرده قابل استفاده سازد کمیسیون نتیجه عملیات خود را بشوری تقدیم میکند اگر چنانچه دولت اعضا شوری آن پیشنهادات را قبول کردند برای دول عضو سازمان فرستاده میشود تا در صورت قبول اکثریت اجرا کنند .

### نقش کمیسیون حمل و نقل هوایی

Commission de la navigation aérienne

علاوه بر این اطلاق تجارت بین المللی C C I و اتحادیه بین المللی بیمه گران هوایی

U I A I Ynternational union of aviati on insurers

و چندین سازمان خصوصی و دولتی دیگر که از ذکر اسامی آنها از لحاظ اختصار خودداری میکنیم در تدوین حقوق هوایی و تهیه زمینه بنوبه خود اقدام و مساعدت مینمایند .

تعریف حقوق هوایی = بروفسور فرناندویشر Feraand de

visseher هالندی حقوق هوایی را مجموعه مقرراتی که راجع به هوا و طریقه استفاده از هوا بحث میکند تعریف کرده است ولی این تعریف جامع نیست

چون مقررات قضائی که شامل استفاده از هوا و فضا نمیشود شامل آن تعریف نخواهد بود.

تعریف دیگری که از حقوق هوایی بعمل آمده و مورد قبول اکثریت واقع شده عبارت از اینست که حقوق هوایی مجموعه مقررات قضائی است که از ساختن و طریقه استفاده و گردش Aéronefs ها یعنی دستگاہهایی که میتوانند از زمین بلند شد و یا در فضا پرواز کنند بحث میکنند.

نکته که لازم بتذکر است این است که کلمه انرونف Aéronefs در اصطلاح منشور یاریس هم شامل دستگاہهاییکه از هوا سبک ترند (آرئوستات Aérostat) مثل بالن و دیری ژابل Dirigeable و غیره و هم شامل دستگاہهاییکه از هوا سنگین ترند مثل هواپیما و ناو هوایی و ناو دریائی و هلی کپ Heli coptere که مجموعاً به آئرو دین Aérodyne موسوم شده اند میشوند.

## قسمت سوم

### مقررات بین المللی برای رفع خسارت هوایی

برای رفع خسارت هوایی تا بحال چهار معاهده که جنبه بین المللی دارد بامضای دول رسیده است از اینقرار:

قرار داد ورشو ۱۹۲۹ راجع بخسارت وارده از هوا پیما بمسافر و بار.

قرار داد روم ۱۹۳۳ راجع بخسارت وارده از هوا پیما باشخاص ثالث در زمین.

و پروتکل اختتامیه بروکسل ۱۹۳۸ راجع بهمین موضوع

قرار داد روم راجع بجلو گیری از توقیف هوا پیما ۱۹۳۳

قرار داد بروکسل ۱۹۳۸ راجع بمساعدت و خلاصی هوا پیما در دریا از این چهار معاهده فقط قرار داد ورشو جنبه عملی پیدا کرده است و مابقی بواسطه نواقصی که داشته با وجودیکه امضاء شده اند مورد تصویب دول واقع نگردیده اند و یا اگر مورد تصویب واقع شده اند عده انگشت شماری از دول آنرا بتصویب رسانده اند.

مثلاً قرار داد رم که از طرف ۱۹ دولت امضاء شده بود تا سال ۱۹۳۹ یعنی سال بروز جنگ فقط پنج دولت آنرا امضاء و تصویب کرده بودند الخ

ناچار مجدداً مجموع این قراردادها در کمیته قضائی سازمان هوایی بین المللی هواپیما های کشوری مورد بحث و مذاقه قرار خواهد گرفت و جزو برنامه است که آنها را اصلاح و بتصویب برسانند .

چون سه قرارداد توصیف شده فعلا جنبه عملی ندارند ما فقط از قرارداد ورشو بطور اختصار صحبت میکنیم .

قرارداد ورشو که در سال ۱۹۲۹ با مضاء رسیده است تابعال بتصویب دول زیرین رسیده است .

اسپانی . یوگوسلاوی . رومانی . برزیل . فرانسه . لندن . آلمان آمریکا . استرالیا . بلژیک . بیروانی . دانمارک . دانزیک . فنلاند انگلستان ایرلند . یونان . هنگری . هندوستان . ایتالیا . لتونی . لیختن اشتاین مکزیک . نروژ . زلاند جدید . هلند . لهستان . رودزی سوئد . سوئیس چک اسلواکی . ماوراء اردن . روسیه و با وجودیکه خالی از نواقص نیست و تجدید و تکمیل آن جزو برنامه کمیته قضائی سازمان هوایی است ولی با این وصف چون در عرض چندین سال نتایج خوب داده و برای رفسه خسارت افراد وسیله موثری بوده است مورد قبول عامه علمای حقوق هوایی و متخصصین فنی است .

خلاصه مقررات آن از اینقرار است

۱- حمل و نقل کننده هوایی مسئول خسارتی است که بجان و مال مسافرین وارد بیاید و همچنین مسئول خسارتی است - که از لحاظ تاخیر بمسافر و کالا وارد شود .

۲- چون مسئولیت حمل و نقل کننده هوایی طبق قرارداد است که بین او و مسافر با مضاء رسیده و مبنایش تقصیر طرفین است اگر چنانچه حمل و نقل کننده ثابت کند که او گماشتگانش تمام وسایل لازم را برای عدم وقوع حادثه در نظر گرفته بوده اند و پیش بینی وقوع حادثه برای آنها غیر ممکن بوده است از پرداخت خسارت معاف خواهند بود

۳- حمل و نقل کننده فقط مسئول خسارتی است که از وقوع حادثه در موقه سوار شدن مسافر در هواپیما و خارج شدن او از فرودگاه صورت میگردد و مسئول خسارتی نیست که بر مسافر مثلا در موقه که در اطاق غذا خوری فرودگاه غذا میخورده یا در اطاق انتظار نشسته بوده و یا از باجه روزنامه میخریده وارد شده باشد .



- ۴- اقامه دعوا فقط در مدت دو سال از تاریخ رسیدن هواپیما بمقصد امکان پذیر است و بعد از این مدت نمیتوان اقامه دعوا نمود .
- ۵- مدعی میتواند در محکمه ای که در اقامتگاه حمل و نقل کننده است اقامه دعوا کند و یا جاتی که محل اداره شرکت حمل و نقل کننده است دادخواست بدهد ولی نمیتواند در محلی که اتفاق حادث شده است اقامه دعوا کند علت این استثناء آنست که بنظر تنظیم کنندگان قرارداد بعضی کشورهای محل عبور و مرور فاقد سازمان قضائی قابل اعتماد میباشند و بهتر آنست که اقامه دعوا در محاکم صالح و بیغرض انجام پذیرد .
- ۶- مسئولیت شرکت حمل و نقل کننده محدود است چون اگر بنا بود به نسبت اهمیت اجتماعی مسافری خسارت میپرداخت غالب شرکتهای از عهد بر نیامده ورشکست میشدند طبق ماده ۲۲ برای هر مسافر شرکت در موقع حادثه فقط ۱۲۵ هزار فرانک فرانسه بنرخ ۱۹۲۸-۶۵ میکروم طلا بعبار  $(\frac{۹۰۰}{۱۰۰۰۰})$  خواهد پرداخت و بیش از این مبلغ نمیتوان از او مطالبه نمود برای هر کیلوگرام خسارت وارده بکالا ۲۵۰ فرانک بهمان نرخ و عیار ملزم بپرداخت خواهد بود حتی برای کیف دستی مسافری و چابمه دانهای کوچک هم مبلغ ۵۰۰۰ هزار فرانک بطور قطعی بهمان نرخ و عیار مدیون خواهد بود .

- ۷- حمل و نقل کننده فقط برای مسافرت‌هایی که جنبه بین المللی دارد ملزم به پرداخت خسارت است ( مثل مسافرت از ایران به فرانسه یا انگلیس) و برای مسافرت‌هایی که جنبه بین المللی ندارد مثل مسافرت از تهران بهمدان مقررات قرارداد ورشو قابل اجرا نیست

## قسمت چهارم

### نتیجه

سازمان بین المللی هواپیمای کشوری O A C I کمیسیون‌های مختلف دارد که در آنجا مسائل از لحاظ فنی اداری - اقتصادی - قضائی معاضدت و غیره از طرف متخصصین فن حلاجی شده نتیجه اقدامات برای تصویب بمجمع عمومی تقدیم میگردد . نمایندگان دول معمولاً در کمیسیونها تقسیم شده و با سایر اعضاء تشریک مساعی کرده از منافع مخصوص بخود دفاع میکنند چه در کمیسیونها و چه در مجمع عمومی مطالبه به زبان رسمی

انگلیسی فرانسه اسپانیولی ترجمه شده صورت مجلس میشود چون هیئت نمایندگی ایران از حیث عدۀ از سایر هیئت های نمایندگی براتب کم بود ناچار هر یک از اعضاء مجبور بود افلا در دو کمیسیون شرکت کند تیمسار سر لشکر محمد حسین فیروز رئیس هیئت از لحاظ داشتن اطلاعات فنی و آشنائی کامل بچند زبان و معتاد بودن برسوم و سنن مجامع بین المللی فوق العاده باعث حیثیت و آبروی کشور بودند و کشور ما را که متاسفانه همه عقب افتاده و بی اطلاع تاریک فرض میکردند از تاریکی در آورده چنانکه باید و شاید معرفی کردند و اگر چنانچه منشور شیکاگو بتصویب مجلس رسیده بود و ما حق انتخاب در شورا را داشتیم مسلماً از لحاظ اعتبار و شخصیتیکه رئیس هیئت نمایندگی ایران نزد اکثریت با اتفاق نمایندگان احراز کرده بود دولت ایران انتخاب میشد چنانچه پس از تبادل نظر با رئیس دولت برای انتخاب دولت عراق که از لحاظ هم منطقه بودن با ما منافع مشترک داشت رئیس هیئت نمایندگی اقدامات لازم را معمول داشت و با هیئت های نمایندگی مختلف داخل مذاکره گردید و بالنتیجه دولت عراق در شورا انتخاب شد در کمیسیون قضائی هم این جانب طبق دستور رئیس هیئت با تصمیم کمیسیون دائر بمنوعیت از حق رای نمایندگان دولتی که منشور شیکاگو را بتصویب نرسانده اند مخالفت کردم و نماینده دولت سوئیس آقای Leclerc با این نظر موافقت کرد و این موضوع هم در نزد نمایندگان مللی که مثل ما عضو ناظر بودند تأثیر موافقی داشت . آنچه بعنوان نتیجه میخواستم بعرض همکاران محترم برسانم آنست که شرکت دولت ایران در سازمان هوائی کشوری از لحاظ ایجاد ارتباط تجاری و شناساندن کشور و استفاده از عوائد جهانگردان و سیاحان بی اندازه مفید است و چون کشور شاهنشاهی ایران موقعیت مخصوصی از لحاظ ارتباط هوائی دارد میتوانیم با داشتن عضویت سازمان باسانی استفاده های اقتصادی و سیاسی داشته باشیم همانطور که دولت ایران منشور شیکاگو کو قرارداد های ترانزیت و حمل و نقل را امضاء کرده است جادارد که مجلس شورای ملی طرح قانونی الحاق بقرار داد شیکاگو که از طرف وزارت راه تقدیم شده هر چه زود تر به تصویب برساند تا عمل نمایندگان دولت بتوانند در مسائل مطروحه جسد اظهار نظر نموده نظریاتیکه دارند بعنوان عضو رسمی طرح کرده و بقبولانند

نکته دیگری که مخصوص خودمان است و بشکل پیشنهاد بعرض میرسانم آنست که در قانون های و کلای دادگستری همه جای دنیا مرسوم است که بمنظور هم آهنگی با دنیا و تطبیق با ابداعات زمان و کلای دادگستری بین خود یعنی آنهاییکه علاقه ای در آن فن دارند انجمنی تشکیل داده در اطراف موضوعات تازه مطالعه و تبیین کرده و نتیجه تبعات خود را طبع کرده در دسترس عموم بگذارند تا همه از همه چیز اطلاع داشته باشند و لدی الاقتضا بتوانند موکلین و یا دوستان خود را راهنمایی کنند چنانچه در قانون و کلای فرانسه و بلژیک انجمن حقوق هوایی تاسیس شده و کلای متخصص که بتواند در محاکم داخلی و خسار جی و یا تالان دفاع کنند تهیه مینماید.

گرچه ما متأسفانه از لحاظ داشتن وسایل مادی نمیتوانیم مانند آنها کام برداریم ولی میشود از آنهاییکه در این رشته علاقه دارند انجمنی تشکیل داده با تشریک مساعی هیئت مدیره قانون با سایر انجمنها تماس گرفته نتیجه اقدامات و مطالعات خود را در مجله رسمی قانون طبع نمایم بنده قطع دارم که عملی شدن این پیشنهاد نتیجه مفید و موثری برای قانون ما خواهد داشت و مقدمه ای برای اقدامات مفیدتری شمار خواهد رفت.

شعبه شگانه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی