

نوشته: دکتر بهروز اخلاقی

## تحلیلی درباره مسأله آزادی های هوایی

### در حقوق هوایپیمائی بازرگانی

مفهوم آزادی حمل و نقل و مبادلات بازرگانی از مفاهیم تازه حقوقی و اقتصادی نیست. مسأله مزبور همواره موضوع اقتصاد و سیاست ملل مختلف را تشکیل داده است. تاریخ بعبارتی سرشار از جنگ و جدالهایی است که دولتها بمنظور تأمین منافع سیاسی و بازرگانی خود و همچنین دستیابی بر راههای جدید مبادلات تجارتي انجام داده اند. تجارت میان کشورهای دور دست، طی قرون متمادی، صرفاً از طریق راههای دریائی و زمینی صورت می گرفته است. مطالعه حقوق دریائی تا حد زیادی مبین تحولات سیاسی میان دولتهاست و علت اکثر تشنجات سیاسی و انگیزه بسیاری از جنگها را توجیه می نماید. بررسی وقایع چند سال اخیر و درگیریهای دولتهای بزرگ در مناطق مختلف کره زمین نسبتاً این امر را تأیید می کند. النهایه، در حال حاضر خطوط دریائی دیگر به تنهایی کلید حمل و نقل داخلی و بین المللی را تشکیل نمی دهند؛ مبادلات بازرگانی با توسعه سایر وسائل حمل و نقل تحولات روز افزونی پیدا کرده، بر راههای جدیدی دست یافته است. بعنوان مثال، سابق بر این اگر چند اقیانوس و دریای محدود شریان حیاتی داد و ستد بین المللی محسوب می شد است، و وقفه ای در کار آنها عواقب وخیمی را بدنبال می آورد، در عوض امروزه هزاران راه زمینی و هوائی بوجود آمده است. این تحولات بمقدار زیادی معلول بمیان آمدن وسیله حمل و نقل جدیدی مثل هواپیما است. هواپیما امروز کشورهایی را که در قلب آفریقا یا آسیا طی قرون متمادی بعلت عدم حصول بر راه های دریائی و با عدم توسعه وسائل

حمل و نقل زمینی از جریان مبادلات بازرگانی دور و بانزوا محکوم بوده‌اند، ناگهان بطور سرسام آوری بی‌بازدادوستد بین‌المللی نزدیک کرده است. این نزدیکی نه تنها امکان توسعه مبادلات بازرگانی را با آنها داده بلکه با رفت و آمدهای سریع و مکرر در های تمدنهای مختلفی بروی آنها باز نموده است. همین امر وسیله تفاهم بیشتری در عرصه بین‌المللی بشمار رفته، باب آشنائی‌ها و همکاری‌های جدیدتر و وسیع‌تری را گشوده است. هواپیما بتعبیری مفاهیم و قواعد نسبتاً ثابت حمل و نقل دریائی را که با گذشت ایام و بموجب رسوم و عاداتی قدیمی شکل گرفته بود، پشت سر گذاشته، انقلابی در صحنه بین‌المللی و داد و ستد جهانی بوجود آورده است. هواپیما و حمل و نقل هوایی ظرف مدتی کمتر از يك قرن مفاهیم مبادلات بازرگانی را بنحوی جدید که کمتر قابلیت گنجایش در قالب‌های قدیمی حقوقی را دارند، مطرح ساخته است. از جمله این مفاهیم مفهوم «آزادی‌های هوایی» را میتوان نام برد.

«آزادی‌های هوایی» از جالبترین و شیرین‌ترین مسائل حقوق هوایی است. مسأله مخصوصاً در سالهای اخیر بانواع و اشکال مختلف مورد بحث و تفسیر قرار گرفته، راه‌حلهای مختلفی برای آن پیش‌بینی شده‌است. چنانکه امروزه بسته و گریخته فریادهای اعتراض آمیزی از دولت‌ها و مؤسسات هواپیمائی آنها در گوشه و کنار جهان بلند شده و بحث از استعمار و استثمار هوا باب گردیده است، بنظر میرسد که گره موضوع را باید در همین مسأله «آزادی‌های هوایی» پیدا کرد. این امر هسته مرکزی کلیه قراردادهای دوجانبه حمل و نقل هوایی است. اغلب مذاکرات سیاسی و کشمکش‌های بازرگانی مقامات هواپیمائی کشوری دولتها و مؤسسات هواپیمائی آنها بر محور آن دور میزند. مسأله تجدیدنظر در موافقت‌نامه‌های دوجانبه منعقد بین ایران و سایر دولتها که طی سالهای اخیر مقامات مسئول هواپیمائی بازرگانی و کشوری درصدد تحقق آن بوده‌اند و تاحدی نیز موفق بانجام آن شده‌اند، بنسبت وسیعی ناظر به همین موضوع است. لذا برای آنکه تحلیلی نسبتاً دقیق از مطلب بعمل آوریم و ضمناً آنرا بصورتی ساده و روشن ارائه کنیم، بی‌فایده نخواهد بود که پیشینه تاریخی مختصری از امر یادآور شویم.

\*\*\*

اگر تماریف راجع به «آزادی‌های هوایی» منشأ تاریخی زیادی ندارد لاقلاً معلول تحقیقات و تجربیات چندسال اخیر است، درمقابل، مباحثات مربوط باصل قضیه تا

- 
- 1- Georges Ripert; «L'Unification du droit aerien», Revue Française de Droit Aérien, paris 1932, no 2 P. 120 et ss.
  - M. LEMOINE; « Perspectives d'avenir sur le transport aérien », Revue Générale de l'Air. 1948, P. 10 et ss.
  - Paul CHAUCHEAU, « Droit Aérien, paris 1951, no 5-6, P. 15.
  - Gérard CAS, « Les sources du droit des transports aériens, » Paris, 1964, P. 1.

حدی جنبه تاریخی دارد<sup>۱</sup>.

از همان آغاز امر هواپیمائی و حتی پیش از آنکه حمل و نقل هوائی توسعه یابد، چشم انداز آینده آن حقوقدانان را بر آن داشت تا اصول اولیه آنرا پایه گذاری کنند. از اواسط قرن نوزدهم، نظریه های مختلفی در زمینه آزادی پرواز هواپیماها و بالتبع قلمرو هوائی عرضه شد. از نظریه های مهم و در عین حال متناقض آن زمان، دو نظریه قابل ذکر است:

نظریه اول مبتنی بر اصل آزادی قلمرو هوائی است. بموجب نظریه مزبور، هوا مملوک بهمه است و هیچکس نمیتواند ادعای مالکیتی بر آن داشته باشد. بنابراین عقیده، هواپیما می تواند آزادانه از قلمرو هوائی هر کشوری بگذرد و میدان وسیعی بمنظور توسعه و گسترش فعالیت خود بیابد. طرفداران نسبتاً ایده آلیست این عقیده، تحت تأثیر هواپیما، یعنی این وسیله انقلابی حمل و نقل قرار گرفته، خواسته اند آنرا از مقررات و موانع سخت حقوقی آزاد نمایند، و آنرا وسیله ای برای نزدیکی و تفاهم ملت ها قرار داده، در عین حال تحولی عمیق در قواعد و ضوابط حقوقی زمان خود بوجود آورند<sup>۲</sup>.

فرضیه دوم، برعکس فرضیه اول، قائل بحاکمیت مطلق دولتها بر قلمرو هوائی خود می باشد. طرفداران این عقیده، بیشتر حمایت از منافع دولتها را در نظر گرفته اند. هدفشان این بود که قلمرو هوائی را بمثابة قلمرو زمینی متعلق به دولتها بدانند و هواپیما را مثل سایر وسائل حمل و نقل، مقید بمرز و مقرراتی بنمایند. بموجب این عقیده، عبور

---

(1) WAGNER w., «Les, Libertés de l'air», Edition internationale, Paris 1948 .

۲- از مدافعان سرسخت این نظریه قبل از جنگ جهانی اول می توان «پل فوشیل» Paul Fauchille و «نیس نیس» را نام برد.

Paul Fauchille, «Le domaine aérien et le régime Juridique des aérostats», Rev. Gén. de Dr. Int. Public., Paris 1901, p. 414 et ss. M. De Juglart, «Traité élémentaire de Droit Aérien», paris 1952, P. 179.

پس از جنگ اول جهانی، ژنرال هیران Hebrand، هانری بوشه و آلیردولا پرادل Albert de la Pradelle از طرفداران این نظریه محسوب می شوند.

Cf. Vischr, Annuaire de l'institut de droit international 1927, p. 358;

A. DE LA PRADELLE Territoire, L'encyclopedie Française, Tome X, p. 10 et ss.

هواپیما از فراز کشور آزاد نبوده ، محتاج با اجازه و مشمول قواعدی است . ناگفته نماند که میان دو عقیده متضاد فوق ، عقاید دیگری نیز پیش کشیده شد که سعی در تلفیق و سازش فرضیه‌های مزبور کرده‌اند .

پس از پیدایش اولین فرضیه‌های حقوقی ، کنفرانس‌ها و پیمان‌های بین‌المللی نیز بسهم خود کوشیدند تا با مصوبات و مقررات خود ، حدود و دامنه آزادی قلمرو هوایی را تعیین و تحدید کنند . از اولین « انجمن حقوق بین‌المللی » گرفته تا آخرین پیمان چندجانبه بین‌المللی که پس از جنگ بین‌الملل اول در سال ۱۹۲۸ در « هاوانا »<sup>۲</sup> تشکیل شد ، همه مقررات داد های بین‌المللی حقوق هوایی ، متعرض مسأله مزبور شده ، هر يك سعی در تطبیق مقررات خود با مقتضیات و حوائج زمان داشته‌اند<sup>۲</sup> .

جادارد گفته شود که قبل از جنگ دوم جهانی ، بزرگترین پیمان چندجانبه بین‌المللی یعنی پیمان پاریس منعقد در سال ۱۹۱۹ ، تحت تأثیر جنگ و امکان فعالیت هواپیماهای نظامی در قلمرو سایر کشورها ، اصل آزادی قلمرو هوایی را رد کرده ، در ماده اول خود صریحاً اعلام داشته است که :

### « هر دولتی حق حاکمیت کامل و انحصاری بر قلمرو هوایی خود دارد »

نتیجه اینکه می‌تواند بمیل و اراده خود مقرراتی بمنظور عبور و مرور هواپیماها در قلمرو هوایی خود وضع و از امکان فعالیت آنها جلوگیری نماید .

کلیه مقررات و قواعد موضوعه کنفرانس‌ها و پیمان‌های بین‌المللی تا جنگ جهانی دوم ناظر باصل حاکمیت مطلق دولتها بر قلمرو هوایی خود بوده است . النهایه مقررات مزبور بیشتر جنبه نظری داشته است ، چه توسعه حمل و نقل هوایی بحدی نبود ، تا میدانی برای فعالیت در قلمرو کشورها پیدا کند . بهمین جهت ، موضوع عملاً پس از جنگ دوم جهانی ، بعلت رونق صنعت هواپیما سازی و گسترش خطوط هوایی با شدت و اهمیت بیشتر مطرح میشود .

جنگ دوم جهانی بدولت‌های متخاصم امکان داد تا از هواپیما بمنوان حربه جدیدی در جنگ استفاده کنند . این امر موجب شد تا کشورهای پیشرفته صنعتی زمان توجه شایانی بصنعت هواپیما سازی خود نمایند و قدمهای بزرگی در راه توسعه و تکمیل آن بردارند . نتیجه اینکه در طی جنگ صنعت هواپیما سازی رونقی تازه گرفت . هواپیماهای جدید و بزرگتری

۱- فون لیزت Von Liszt ، فون اولمن Von Ullmann ، جمی Gemmi مورر Meurer و اشتروپ Strup ، از طرف فداران حاکمیت مطلق بشمار می‌آید .

V. Loubeyre, Les Principes du droit aérien, thèse Paris 1911  
P. 23 et ss; Maurice Lemoine, traité de droit aérien,  
Sirey 1947, P. 23 et ss.

2- La convention pan-Américaine de Havane-1928.

۳- از اهم پیمانهای مذکور می‌توانیم : پیمان لاهه منعقد در سال ۱۹۰۷ ، پیمان پاریس منعقد در سال ۱۹۱۹ و پیمان مادرید منعقد در سال ۱۹۲۶ را نام ببریم .

بمیدان آمد و نقش مؤثری در مناطق سوق‌الجیشی بازی کرد. نقش مؤثر هواپیماهای نظامی در زمان جنگ، چشم‌انداز استفاده مسالمت‌آمیز آنها در زمینه‌های بازرگانی و کشوری در زمان صلح باز نمود. بهمین جهت هنوز جنگ پایان نرسیده، کشورهای متخاصم، با توجه بامکانات وسیع این وسیله جدید حمل و نقل و استفاده از آن بمنظورهای غیر نظامی، درصدد سر و سامان دادن بان برآمدند. باین منظور، کنفرانس بزرگی با شرکت بسیاری از دولتها در سال ۱۹۴۴ در شیکاگو تشکیل شد. این کنفرانس فعالیت‌های دامنه‌داری را برای توسعه و استفاده از هواپیمائی کشوری آغاز نمود. مسأله بهره‌برداری از خطوط هوائی، در سطح بین‌المللی مطرح شد. هدف اصلی این فعالیت‌ها، ایجاد محیط سالم و مسالمت‌آمیزی در زمینه بهره‌برداری از حمل و نقل هوائی بود. کنفرانس شیکاگو، در تحقق این هدف کلی، بعبارتی دو موضوع را دنبال میکرد:

**اول** ایجاد سازمانی بزرگ و مجهز که کار اداره هواپیمائی را بعهدہ بگیرد و با وضع مقررات و قواعد فنی متحدالشکل، در سطح بین‌المللی، تسهیلاتی برای بهره‌برداری از حمل و نقل هوائی بعمل آورد.

**دوم** وضع اصول و قواعد حقوقی معتبر که امر تجارت حمل و نقل هوائی بین‌المللی را تنظیم کرده امکان استفاده بازرگانی آنها برای عموم فراهم آورد.<sup>۱</sup>

ناگفته نماند که هنگام تشکیل کنفرانس شیکاگو، با نزدیک شدن پایان مخاصمات، روزنه امید و تجدید حیاتی در بین ملتها باز شده بود. نمایندگان دولتهای شرکت‌کننده، تحت تأثیر فجایع و مصائب وحشت‌انگیز جنگ، در فضای روحی مطلوبی دورهم گرد آمده بودند. محیط، با حسن اعتماد متقابل، برای پایه‌گذاری یک نظام قراردادی چند جانبه مساعد بود. خصیصه دوگانه حمل و نقل هوائی بین‌المللی یعنی هم حفاظت اقتصادی وهم جنبه خدمات عمومی آن، پیش کشیده شده بود. سعی بر این بود که پیمانی بتصویب برسد تا در ضمن آن حداقل اصولی گنجانده گردد که توسعه هواپیمائی بازرگانی و کشوری را با رعایت نظم و امنیت عملی سازد و امکان بهره‌برداری سالم و اقتصادی آنها برپایه برابری امکان برای همگی فراهم آورد. از نظر شرکت‌کنندگان در کنفرانس شیکاگو، این هدفها برفع صلح تلقی شد بدین مضمون که نه تنها مانع از رقابت‌های نامشروع و اصطکاک منافع دولتها خواهد شد، بلکه به برقراری همکاری‌های متقابل و ازدیاد تفاهم و دوستی میان ملتها نیز کمک خواهد کرد.<sup>۲</sup>

در چنین محیط سالمی، از همان آغاز کار، کشمکش‌ها و مشکلات فراوانی بمنظور تحقق هدف کنفرانس میان نمایندگان پیش‌آمد. اصل آزادی با حاکمیت مطلق دولتها بر قلمرو

1- Albert Dela PRADELLE, « La Conference de Chicago. Sa place dans l'évolution Politique, économique et Juridique du Monde », Revue Générale de l'Air, Jan-fev. 1946, P.107 et ss.

۲- بمقدمه پیمان شیکاگو مراجعه شود.

هوائی آنها دوباره به بحث گرفته شد. با توجه بتوسعه امر هواپیمائی بازرگانی، مسأله بتعمیری ساده و خلاصه عبارت از این بود که آیا دولتها در مسیر خطوط هوائی می‌توانند بمؤسسات هواپیمائی خود اجازه دهند تا سرحد امکان و بدون هیچ نوع قید و شرطی بحمل و نقل مسافر و بار و بست مبادرت ورزند یا اینکه این امر باید تحت قیود و مقرراتی قرار گیرد؟ بمنظور حل قضیه، پیشنهادهای مختلفی از طرف کشورهای مهم شرکت کننده در کنفرانس ارائه شد. مادر این مقاله اجمالاً به اهم پیشنهادهای مزبور اشاره میکنیم:

۱- ممالک متحده آمریکای شمالی که اوضاع واحوال جنگ مؤسسات هواپیما سازی آنرا توسعه داده، امکان ایجاد خطوط هوائی وسیعی را برایش فراهم آورده بود، بعلم سیاسی، اقتصادی و حتی مسلکی نظریه « آزادی کامل » بهره برداری از هواپیما را پیش کشید. معنی ومفهوم نظریه « آزادی کامل » برای آمریکائیها که قادر بعرضه کردن ظرفیت های نامحدودی در عرضة بین المللی بودند، بمعبارتی در کسب نسبتاً انحصاری حقوق حمل و نقل هوائی بین المللی خلاصه میشد. آزادی کامل از نظر آمریکائیها نه تنها آزادی عبور از قلمرو کشورهای مختلف را معنی میداد بلکه آزادی فرود آمدن در تمام فرودگاههای کشور های شرکت کننده و همچنین آزادی تجارت در همه مناطق را نیز در برداشت. آمریکائیها با اصل ایجاد سازمانی بین المللی که اداره امور هواپیمائی را بعهده بگیرد موافق بودند البته چنین اظهار نظر میکردند که نقش سازمان مزبور باید محدود باداره فنی مسائل هواپیمائی شود ومثلاً بتنظیم خطوط هوائی ومقررات فنی آن منحصر گردد.

درعوض، مسائل و امور اقتصادی شرکت های هواپیمائی کشورهای مختلف باید از طریق رقابت آزاد حل وفصل گردد و هر کشوری آزادانه، خطوط هوائی، ظرفیت، تعداد پرواز وهمچنین نرخ های هوائی خود را تعیین نماید.

۲- انگلیسیها بخوبی متوجه خطرات واقعی واحتمالی چنین راهحلی برای خود شده، سرسختانه بانظریه « آزادی کامل » بمخالفت پرداختند. آنها خواستار نوعی « سیاست ارشادی » در تجارت حمل ونقل هوائی بین المللی بودند و با قدرت تمام از آن دفاع مینمودند. پیشنهاد آنها مبتنی بر ایجاد سازمان هواپیمائی بین المللی بود که قدرت تنظیم امر بهره برداری حمل ونقل هوائی را نیز داشته باشد. استدلال انگلیسیها در دفاع از نظریه خود اختصاراً بشرح زیر بوده است:

حال که موضوع ایجاد سازمان بین المللی در بین است، باید سعی بر این داشت که سازمان مزبور را از اختیارات اجرائی نسبتاً وسیعی بهره مند نمود وامکان کنترل و ارشاد تجارت حمل ونقل هوائی را باو داد. آزادی های حمل و نقل هوائی تا حدودی می‌توانند بوسیله یک پیمان چند جانبه بین المللی مورد مبادله قرار گرفته، در روابط بین المللی بمرحله اجرا

در آیند . آن قسمت از این آزادی ها که منافع سنگین و مهمی را پیش میکشند ، قابل مبادله از طریق يك پیمان بین المللی نمیباشد ، فقط فقط با انعقاد قراردادهای دوجانبه هوایی امکان پذیر است ... هدف انگلیسها از پیشنهاد چنین راه حلی این بود که با اعطای آزادی های هوایی و با برقراری نوعی ظرفیت ابتدائی با امکان پیش بینی و تجدید نظر در آن ، حمل و نقل هوایی بین المللی را از هرج و مرج بیرون آوردند و بضرر ممالک متحده آمریکای شمالی و بنبغ خود آنرا مقید بحدود و مقرراتی نمایند<sup>۱</sup> .

کانادا و استرالیا وزلاند جدید نیز از کشورهای بوده اند که پیشنهادهایی بمنظور حل قضیه ارائه دادند . ولی کار کنفرانس بیشتر بر محور نظریه آمریکائی ها و انگلیسیها دور میزد . چنانکه میدانیم نه نظریه « آزادی کامل » و نه نظام « سیاست ارشادی » انگلیسی ها ، هیچیک در بست مورد موافقت نمایندگان قرار نگرفت . دامنه بحث و مشاجرات نمایندگان مخالف و موافق راه حل های پیشنهادی بالا گرفت . دامنه مشاجرات وجدالها بحدی بود که بیم شکست کنفرانس میرفت نتیجه آنکه بالاخره نمایندگان ، با جلسات طولانی و پیگیری ، تلفیقی از پیشنهاد های مختلف بعمل آورده موفق به تهیه قراردادهائی در این زمینه شدند . قراردادهای مزبور در چهارم دسامبر ۱۹۴۴ برای امضا نمایندگان کشورهای مختلف آماده شد . « پیمان شیکاگو » از اهم قراردادهای مزبور است<sup>۲</sup> .

پیمان مزبور در تحقق بخشیدن به هدف اول کنفرانس ، یعنی ایجاد سازمانی وسیع که امر اداره هواپیمائی کشوری بین المللی را بعهده بگیرد و تسهیلاتی در زمینه حمل و نقل هوایی بین المللی ، از نظر فنی بعمل آورد ، کمک شایان توجهی کرده است . کنفرانس شیکاگو موافقتنامه راجع به تأسیس « سازمان موقتی هواپیمائی کشوری بین المللی » را بتصویب رسانید . سازمان مزبور مدتی بعد به « سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی » تبدیل شد که امروزه همه آنرا بنام O. A. C. I یا I. C. A. O می خوانیم . سازمان مزبور از پایان جنگ تا کنون همواره نقش مؤثری در روابط هوایی دولتها بازی کرده است و در حال حاضر ۱۱۹ کشور عضویت آنرا دارند<sup>۳</sup> .

ولی کار کنفرانس در انجام هدف دوم یعنی وضع قواعد و اصول حقوقی در مبادله حقوق بازرگانی حمل و نقل هوایی بین المللی چندان موفقیت آمیز نبود . توضیح اینست که ، با عدم قبول نظریه « آزادی کامل » آمریکائی ها و نظام « سیاست ارشادی » انگلیسها ، پیمان شیکاگو ناگزیر از پذیرفتن اصلی شد که بیشتر موافقت اکثر دولتها را جلب کرده

1- Jean-Charles BONNET, « La Politique des lignes aériennes internationales », thèse, Aix-EN- Provence. 1951, P. 100 et ss.

۲- پیمان شیکاگو تحت عنوان « قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی » در دوره یازدهم مجالس مقننه بتصویب رسیده است .

۳- ایران از ۱۹ مه ۱۹۵۰ رسماً عضو « سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی » محسوب می شود .

بود. این اصل در ماده اول پیمان مندرج است. بموجب ماده مزبور :  
« دولتهای متعاقد حق حاکمیت کامل و انحصاری هر دولتی را بر فراز

قلمرو خود برسمیت می‌شناسند ».

چنانکه ملاحظه میشود اصل حاکمیت مطلق دولتها بر قلمرو هوایی خود بر خلاف آنچه از کنفرانس شیکاگو انتظار میرفت از اصول بدیهی شناخته شد و از جهت مزبور پیمان شیکاگو با پیمان پاریس عنعقد در سال ۱۹۱۹ فرقی نکرده است<sup>۱</sup>.

بدیهی است کنفرانس شیکاگو صرفاً بوضع اصل حاکمیت مطلق اکتفا نکرد و برای آنکه موضوع آن، از نظر حقوقی، بکلی خالی از محتوی نباشد، دو قرارداد چند جانبه بین‌المللی دیگر نیز تهیه و جهت امضاء دولتها آماده کرد. دو قرارداد مزبور که در همان تاریخ ۴ دسامبر ۱۹۴۴ تهیه گردید عبارتند از :

۱- قرارداد مربوط به ترانزیت سرویس‌های هوایی بین‌المللی<sup>۲</sup>.

۲- قرارداد مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی<sup>۳</sup>.

مبادله حقوق بازرگانی حمل و نقل هوایی بین‌المللی موضوع قراردادها یا موافقت نامه‌های بالارا تشکیل میدهد. مسأله « آزادی‌های هوایی » در همین قراردادها مطرح شده است. نظر باینکه ما در تحلیل خود در این مقاله، غالباً جنبه‌های مختلف این مسأله را عنوان کرده، مشکلات موجود را مطرح خواهیم کرد، لذا بهتر است متن ماده‌ای را که در قرارداد مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی ناظر با اصول پنجگانه آزادی‌های هوایی است، از هم اکنون عیناً نقل نمائیم. بموجب متن مزبور :

« هر دولت متعاقدی، در مورد سرویس‌های منظم هوایی بین‌المللی، آزادی‌های زیر را بسایر دولت‌های متعاقد اعطاء مینماید :

۱- امتیاز عبور از قلمرو کشور دیگر بدون فرود آمدن.

۲- امتیاز فرود آمدن بمنظورهای غیر بازرگانی.

۳- امتیاز پیاده کردن مسافر، پست و باری که در قلمرو دولتی که هواپیما تابعیت آنرا داراست گرفته شده است.

۴- امتیاز گرفتن مسافر، پست و بار بمقصد دولتی که هواپیما تابعیت آنرا دارد.

۵- امتیاز گرفتن مسافر، پست و بار بمقصد قلمرو هر کشور متعاقد دیگر و امتیاز پیاده کردن مسافر، پست و باری که از مبدأ قلمرو هر کشور متعاقد دیگر گرفته شده باشد.

---

1 - R. MALEZIEUX, « La notion du transport aérien international », Revue Française du Droit Aérien (R. F. D. A.), 1951. P. 371 et ss.

2 - Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux.

3 - Accord relatif au Transport Aérien International.



در اینجا لازم است این نکته را متذکر شویم که دو آزادی از آزادی‌های پنجگانه هوایی در قرارداد مربوطه برانزیت سرویس‌های بین‌المللی نیز گنجانده شده. دو آزادی مزبور همان آزادی‌های اولیه یعنی امتیاز عبور از قلمرو و هوایی کشور دیگر بدون فرود آمدن و امتیاز فرود آمدن بمنظورهای غیر بازرگانی است که در عرف و اصطلاح حقوق هواپیمائی با آزادی‌های فنی شناخته شده‌اند. دول امضاءکننده قرارداد ترانزیت، اعطای متقابل آزادی فنی را در سرویس‌های منظم هوایی یکدیگر مورد توافق قرار داده‌اند. بموجب این قرارداد، بعنوان مثال، هواپیماهای شرکت هواپیمائی ملی ایران که در خطوط هوایی اروپا، دارای سرویس‌های منظم هوایی است میتواند از تهران بمقصد فرانکفورت از قلمرو هوایی کشورهایی مثل ترکیه: لبنان، ایتالیا و غیره بدون فرود آمدن و بدون اجازه مقامات هواپیمائی کشوری دولت‌های مزبور که دول عضو قرارداد ترانزیت میباشد، عبور کنند.

آزادی دوم یعنی امتیاز فرود آمدن بمنظورهای غیر تجاری، بهمان هواپیماهای ایرانی امکان میدهد تا در صورت لزوم جهت تعمیرات، بنزین و روغن گیری و اموری از این قبیل - در فرودگاه‌های مذکور توقف نموده، اشکالات فنی خود را مرتفع سازند.<sup>۱</sup>

بدیهی است امتیازات اعطائی مطلق نبوده، متضمن رعایت شرایطی از طرف مؤسسات هواپیمائی است که با در صفحات آینده بآن اشاره خواهیم کرد.

ناگفته نماند قرارداد ترانزیت که جنبه‌های عملی نسبتاً مهمی را در حمل و نقل هوایی بین‌المللی در نظر گرفته، ضمناً منافع حیاتی کشورهای متعاقد را بمخاطره نمی انداخته است مورد استقبال فراوان دول شرکت کننده دو کنفرانس قرار گرفت - ۲۶ دولت فوراً آن را امضاء و تصویب نمودند. قرارداد در ژانویه ۱۹۴۵ بمرحله اجرا درآمد و در تاریخ اول ۱۹۶۶ یعنی تقریباً بفاصله ده سال، در روابط هوایی ۷۲ دولت قابلیت اجرا پیدا کرد.<sup>۲</sup>

ولی «قرارداد مربوط بحمل و نقل هوایی بین‌المللی»، که مسأله آزادیهای پنجگانه را کلاً مطرح ساخته سعی در مبادله آن از طریق قرارداد چند جانبه نموده بود، نظر باینکه بزعم بسیاری از دولتهای شرکت کننده، توزیع عادلانه‌ای در حمل و نقل هوایی برقرار نکرده، فقط منافع سرشاری عائد شرکت‌های بزرگ هواپیمائی میکند، مورد استقبال چندانی قرار نگرفت.

قرارداد مزبور در آغاز کار موفق بکسب امضای ۱۶ دولت شرکت کننده از جمله ممالک منحه آمریکای شمالی، چین، سوئد و ترکیه شد. ولی چون لازمه بموقع اجرا در آمدن آن الحاق تعداد کافی از دول شرکت کننده بود و تعداد مزبور بعد نصاب نرسید، لذا قرارداد دزد و باشکست مواجه گردید.<sup>۳</sup>

۱ - بماده ۵ پیمان شیکاگو مراجعه شود.

2- Jean Guillot, L'économie du transport aérien-Libertés de l'air et échanges de droits commerciaux, Paris 1970, P. 98.

3 - Jean Guillot, OP. cit., P. 79.

شکست قرارداد مربوط بحمل و نقل هوایی بین‌المللی که اساس و شالوده کنفرانس شیکاگو را تشکیل میداد ، کنفرانس را از نیل بیکی از هدفهای مهم و اولیهایش بازداشت. عدم امکان حصول توافق ، در سطح بین‌المللی ، بمنظور حل مسأله حقوق بازرگانی ، راه را برای امضاء قرارداد های دوجانبه هوایی باز کرد . برای آنکه بین آزادی کامل حمل و نقل هوایی و سیاست ارشادی ، راهی برای سازش پیش گرفته شود ، قرارداد یا پیمان «برمودا» منعقد بین آمریکائی‌ها و انگلیسی‌ها جامه عمل بخود پوشید<sup>۱</sup> انعقاد قرارداد اخیر و توسعه قراردادهائی شبیه آن قراردادهای مدل و نمونه‌ای را بوجود آورد که رفته رفته از طرف دولتها عیناً نقل و در طی عمل اصلاح گردید. بطوریکه امروزه قراردادهای دوجانبه عموماً با اقتباس اصول مندرجه در «قرارداد مربوط بحمل و نقل هوایی بین‌المللی» و پیمان «برمودا» ، سازش کلی در مورد مسأله آزادی های هوایی بعمل آورده‌اند . این سازش بعبارتی بردواصل مبتنی است :

— از یکطرف آزادی مطلق هوایی منتفی است یعنی شرکت های هواپیمائی در روابط هوایی خود با یکدیگر ، از آزادی های نامحدودی برخوردار نبوده ، موظف بر رعایت شروطی می باشند .

— از طرف دیگر در اجرای همان آزادیها ، رقابت بین مؤسسات هواپیمائی نیز باید محدود شده ، تعادل و توازن فعالیت‌های آنها حفظ و تأمین گردد<sup>۲</sup>.

برای آنکه موضوع و محتویات حقوق و آزادیهای هوایی را بنحو ساده‌ای بررسی کرده ، جهات مختلف آنرا در نظر آوریم ، بهتر میدانیم جنبه‌های از یک قرارداد دو جانبه هوایی را که به بحث ما مربوط میشود ، ، بمنوان مثال ذکر کنیم .

دولت ایران در ماه‌های اخیر مبادرت بشناسائی دولت چین کمونیست نموده است. موضوع برقراری روابط سیاسی در سطح سفارت مطرح شده است . دولتین سفرای خود را بیکدیگر معرفی نموده‌اند . همزمان با این شناسائی و برقراری روابط سیاسی ، موضوع گسترش روابط فرهنگی و بازرگانی نیز پیش کشیده شده ، نمایندگان صاحبان صنایع ایرانی بمنظور بازاریابی بچین سفر کرده‌اند . در جهان امروز ، با پیشرفت‌های سریع و روزافزون در همه زمینه‌ها ، توسعه روابط و تماس های دائمی و مرتب بدون وسیله حمل و نقل سریعی مثل هواپیما قابل تصور نیست و ایران روابط هوایی با کشور دور دستی مثل چین ندارد. لذا

- 1- *Rétrospective sur L'histoire des accords de transport aérien: un sujet complexe et controversé, bulletin de L'I.T.A., no 7, Fevrier 1966, PP. 187-188.*
- 2- *V. Cooper, le plan des Bermudes; un modèle pour l'organisation mondiale du transport aérien, R. F. D. A. 1947, P. 139 et ss*
- A. *Garnault, L'accord anglo-américain de Bermudes; Revue « Espaces » 1946 No. 6, P. 12 et ss.*

توأم بافعالیت‌های همه‌جانبه‌ای که صورت گرفته و خواهد گرفت ، برقراری يك خط هوایی که دو کشور را بهم مرتبط سازد، مطرح خواهد شد . موضوع از طریق وزارت امور خارجه و بوسیله سفارت‌خانه‌های مربوط عنوان خواهد شد . پس از موافقت اصولی طرفین، نمایندگان ادارات و شرکت‌های هواپیمایی طرفین مذاکراتی را در این زمینه آغاز خواهند نمود. طرح قرارداد دو جانبه هوایی ریخته شده ، پس از مباحثاتی در مورد حدود و دامنه روابط هوایی دو کشور ، بامضاء و سپس بتصویب خواهد رسید<sup>۱</sup>.

نظر به اینکه قرارداد ناظر بر روابط هوایی دو کشور است لذا موضوعات کلی هواپیمایی که در روابط بین‌المللی لازم الاجراست و از اصول و مقررات متحدالشکل پیروی میکنند، باید حاکم بر روابط هوایی باشد . چون دولت چین کمونیست عضو پیمان‌های بین‌المللی هوایی از جمله پیمان شیکاگو و قراردادهای ضمیمه آن نیست ، علیهذا اجباری بر رعایت اصول و مقررات مندرج در این قراردادها ندارد . قرارداد دو جانبه هوایی ، جهت تسهیل امر ، مبادرت بنقل اصول و مقررات بین‌المللی مزبور کرده، سپس به تنظیم روابط اساسی خواهد پرداخت. مسأله آزادی‌های هوایی هسته مرکزی قرارداد دو جانبه را تشکیل خواهد داد .

شکی نیست که طرفین ، در فرض برقراری يك خط هوایی بازرگانی ، در درجه اول آزادی‌های اول و دوم هوایی را متقابلاً بیکدیگر اعطاء خواهند کرد . - اعطای آزادی سوم از طرف ایران بچین بمؤسسه هواپیمایی چینی حق خواهد داد تا از مبدأ چین مسافر ، بار و پست گرفته ، بمقصد ایران حمل نماید . بموجب آزادی چهارم مؤسسه هواپیمایی چینی حق خواهد داشت تا در بازگشت از ایران ، مسافر ، پست و بار سوار کرده ، بمقصد چین پیاده نماید . دولت چین نیز متقابلاً چنین حقوقی را برای مؤسسه هواپیمایی ایران قائل خواهد شد .

اعطای آزادی پنجم ، با توجه بملاحظات مهم و خاصی صورت خواهد گرفت. چه آزادی مزبور روابط هوایی دو کشور را از دائره محدود نقاط مبدأ و مقصد طرفین قرارداد خارج مینماید و بنقاط دیگری توسعه میدهد بهمین جهت مبادله آن اهمیت بسزایی داشته مقام ممتازی را در بر میگیرد .

در مبادله حقوق و آزادی‌های هوایی ظاهراً اشکالات چندانی بچشم نمیخورد . مسأله مهم نحوه اجرای این حقوق و آزادیهاست . اجمالاً ، مادام عمل ، در مورد نحوه اجرای آزادی‌های هوایی با مسائل زیر روبرو هستیم :

۱- آیا مؤسسه هواپیمایی چینی میتواند از هر نقطه از قلمرو چین بلند شده ، از مسیر

---

۱- عملاً موضوع انعقاد يك موافقتنامه دو جانبه هوایی بین ایران و چین کمونیست مطرح و نمایندگان ادارات و مؤسسات هواپیمایی دو کشور ، پس از انجام يك سلسله مذاکرات در ایران و چین ، توافق‌هایی در این زمینه بعمل آورده‌اند . هنوز از محتویات موافقتنامه مزبور اطلاعی در دست نیست .

( ژورنال دو تهران - شماره ۱۰۹۷۲ مورخ ۳۰ فروردین ماه ۱۳۵۱ ص ۳

و شماره ۱۰۹۸۰ مورخ نهم اردیبهشت ۱۳۵۱ ص ۳ ) .

هر خط هوایی عبور کرده ، بهر نقطه از قلمرو ایران وارد شود ؟ و آیا چنین حتی شامل هر هواپیما یا مؤسسه هواپیمائی چینی میشود ؟

۲- آیا حق توقف بمنظورهای غیر بازرگانی برای مؤسسات هواپیمائی طرفین، شامل توقف در هر فرودگاهی از فرودگاههای طرفین میگردد ؟ .

۳- آیا مؤسسه هواپیمائی چینی با داشتن حق آزادی سوم میتواند بهر اندازه که مایل باشد مسافر ، پست و بار بمقصد یکی از فرودگاههای ایران حمل نماید ؟ و بالعکس چنین حقی را در استفاده از آزادی چهارم یعنی سوار کردن مسافر ، پست و بار از مبدأ ایران بمقصد چین خواهد داشت ؟ و در صورت داشتن چنین حقوقی مجاز است پروازهای خود را در هر روز و ساعت هفته و بهر نحوی که بخواهد تنظیم کند ؟ .

۴- آیا مؤسسه هواپیمائی چینی حق دارد در مسیر خط هوایی پکن - تهران که خط نسبتاً طولانی است ، در فرودگاههای کشورهای مسیر خود توقف کرده احياناً مسافر و بار و پست پیاده و سوار نماید؟ . چنین حقی شامل نقاط ماوراء نقاط مبدأ و مقصد مورد توافق طرفین و همچنین خطوط دیگر هوایی نیز میگردد ؟

سؤالات بالا، از جمله سؤالهائی است که عموماً در برقراری و نحوه عمل يك خط هوایی طرح میشود .

سعی ما بر این خواهد بود تا در اینجا بطور اختصار پاسخهایی بآنها داده شود . نظر باینکه هر يك از سؤالهائی فوق عبارتی ناظر بیکي از اصول پنجگانه آزادیهای هوایی است ازین رو برای سهولت امر ، بترتیب موضوع و محتوی آزادیهای مزبور را بررسی میکنیم .

\*\*\*

## الف - آزادی اول

سؤال اول مثال فرضی ما موضوع آزادی اول هوایی را تشکیل میدهد و ناظر بدو امر است .

- آزادی عبور از قلمرو هوایی بدون فرود آمدن .

- آزادی تعیین هواپیما یا مؤسسه هواپیمائی معین .

### ۱- آزادی عبور یا پرواز بی خطر

حق عبور از قلمرو هوایی کشوری بدون فرود آمدن ، در اصطلاح حقوق هوایی به عبور بی خطر اطلاق میشود . پرواز مزبور در فرض بالا ، در مورد ایران ، یکی از طرفین قرارداد چندان صدق نمیکند : چه فرض بر اینست که هواپیمای چینی از مبدأ چین بلند شده ، بمقصد ایران فرود میآید . پس بیشتر پای کشورهای ثالثی که در مسیر خط هوایی پکن - تهران قرار گرفته اند در میان است و کسب اجازه از آنها را لازم دارد . صرف پرواز از قلمرو هوایی کشور یا کشورهای ، مسائل فنی بیشماری را بوجود میآورد . توضیحاً اینکه هواپیما وسیله نقلیه ای است بین المللی . مرزها را در فواصل کوتاهی پشت سر گذاشته سریعاً از قلمرو کشوری بقلمرو کشور دیگر وارد میشود . امر رانندگی هوایی بمثابه رانندگی با وسایل نقلیه زمینی تابع مقرراتی

است. راننده ملشین موظف است، بمنظور تسهیل امر حمل و نقل و از بین بردن امکان تصادفات، از دست راست حرکت کرده، در موارد معینی توقف نموده، مثلاً عبور یکطرفه گردش بچپ ممنوع و غیره... را رعایت نماید. اختلاف مقررات رانندگی از کشوری بکشوری دیگر، میزان تصادفات را بالا میبرد، مسلماً راننده ایرانی در کشور انگلیس با قاعده اصل رانندگی از دست چپ مواجه با اشکالاتی میشود و بیشتر در معرض تصادفات است. بهمین کیفیت، رانندگی هوایی نظر با اهمیت و سرعت آن و اینکه در فضا صورت گرفته، طی چند دقیقه از محدوده قلمرو کشوری خارج میشود، بمراتب بیشتر از رانندگی در زمین نیازمند قواعد و ضوابط فنی یکنواخت و متحدالشکل است، چه تراکم ترافیک در بعضی مناطق بحدی است که در هر دقیقه چندین هواپیما، در فواصل معینی از یکدیگر، در پرواز بوده بدون شك کوچکترین اِهمال یا اختلافی در مقررات رانندگی، تصادفات و سوانح وحشت‌انگیزی را بیار خواهد آورد.

بهمین جهت از آغاز فعالیت‌های هواپیمایی یکی از هدفهای مهم و اساسی پیمان‌های بین‌المللی وضع همین قواعد و ضوابط یکنواخت و متحدالشکل و بعبارت ساده‌تر آئین‌نامه رانندگی هوایی واحدی برای کشورهای مختلف بوده است. امروزه قواعد و ضوابط - مزبور در ضامین پیمان شیکاگو گرد آمده، حاکم بر پرواز هوایی ۱۱۹ دولت‌عضو پیمان است. بموجب مقررات پیمان دولتهای عضو تمهید نموده‌اند تا اطلاعات لازم را در مورد خطوط و دالان‌های هوایی فرودگاه‌های مجاز خود و همچنین چگونگی بلندشدن یا فرود آمدن هواپیماها با توجه به موقعیت جغرافیائی خود منتشر نمایند و از طریق ادارات هواپیمائی مربوط در اختیار سایر اعضا پیمان قرار دهند، در صورتیکه کشوری مثل چین، عضو پیمان مزبور نباشد، قاعدتاً عین این مقررات را با امضاء قرار داد دو جانبه میپذیرد<sup>۱</sup>.

بطوریکه ملاحظه میشود پیمان شیکاگو تا حدی مسأله جزء اول فرض ما را حل کرده است از طرف دیگر قراردادهای دو جانبه هوایی عموماً مشتمل بر جدول یا تابلوی ضمیمه‌ایست که در ضمن آن حدود و دامنه آزادی عبور تعیین شده. در تابلوی ضمیمه مشخص میشود که هواپیمای چینی از کدام نقطه از خاک یا فرودگاه چین بلند شده، از چه مسیر هوایی عبور کرده در کدام فرودگاه ایرانی بنشیند. حتی طرفین قرارداد غالباً بمنظور حفظ امنیت و آسایش عمومی و دفاع ملی میتوانند حق عبور هواپیماهای طرف دیگر قرارداد را از «مناطق ممنوعه» قلمرو هوایی خود سلب نمایند. ممنوعیت میتواند احياناً بشام قلمرو کشور دیگر توسعه یابد. مورد از مواردی است که اغتشاش یا جنگ یا اختلافات سیاسی موجودیت دولتی را بخطر اندازد و دولت مزبور بمنظور برقراری ثبات، ورود و خروج هواپیماهای خارجی را بقلمرو خود کلاً و بطور موقت ممنوع اعلام دارد. این حق بموجب ماده ۹ پیمان شیکاگو صریحاً برای دولتهای

---

۱ - دولت چین کمنیست برای انعقاد قرارداد دو جانبه با ایران، وضعی شبیه دولت شوروی خواهد داشت. دولت اخیرالذکر که در موقع امضاء قرارداد دو جانبه با ایران عضو پیمان شیکاگو نبوده است، بالطبع تکلیفی بر رعایت مقررات بین‌المللی هوایی نداشته، طی ضمیمه شماره ۲ قرارداد مزبور تمهید بقبول و اجرای مقررات فنی پیمان شیکاگو نموده است.

عضو شناخته شده است .

## ۲- آزادی تعیین هواپیما یا مؤسسه هواپیمائی معین

حق عبور یا پرواز بی خطر فقط از نظر رانندگی هوایی و قلمرو محدود بمقررات و قبودی نمیشود .

محدودیت بنوع هواپیما ونحوه استفاده‌ای که از آن بعمل میاید نیز شمول پیدامیکند .  
**از نظر نوع هواپیما** ، بموجب مقررات پیمان شیکاگو وهمچنین پاره‌ای از قرارداد های دوجانبه هوایی ، حق پرواز و فعالیت فقط درمورد هواپیماهای کشوری اعمال میگردد .  
هواپیماهای دولتی یعنی هواپیماهای نظامی وگمرکی وپلیس از دائره شمول مقررات پیمان و قراردادها خارجند وجز با اجازه مخصوص نمیتوانند بقلمرو هوایی کشور دیگری نفوذ کرده یا در آن فرودآیند . پرواز هواپیماهای بدون خلبان نیز همین حکم را دارد ۱ .

**از نظر نحوه استفاده** ، مقررات پیمان وقراردادهای دوجانبه ، درمورد هواپیمائی که درسرویس‌های منظم حمل و نقل هوایی بین‌المللی فعالیت دارند با هواپیماهایی که پروازشان منحصر بسرویس‌های غیرمنظم هوایی است ، بنحو یکسان اجراء نمیشود . از نقطه نظر پیمان اصولاً آزادی‌های پنجگانه هوایی باید بسهولت به پروازهای غیرمنظم اعطا گردد ولی پرواز های منظم از آزادیهای مزبور بهره‌مند نمی‌باشند و مبادله آنها فقط با قراردادهای دوجانبه هوایی امکان پذیر است ۲ .

مسأله نوع و نحوه استفاده از هواپیماها از جمله مسائلی نیست که در روابط هواپیمائی ایجاد اشکالاتی بنماید . مقامات هواپیمائی عموماً در قراردادهای خود مسأله را بنحوساده‌ای حل مینمایند .

کلیه قراردادهای دوجانبه درمقدمه خود ، باوضع مقرراتی ، مؤسسات هواپیمائی خود وبالنتیجه نوع هواپیمائی را که در خطوط هوایی طرفین بکارخواهد افتاد ، دقیقاً تعریف و به یکدیگر معرفی مینماید .

بمنوان مثال ، بموجب بند ( د ) ازمقدمه موافقتنامه بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت استرالیا درخصوص سرویس‌های هواپیمائی مابین قلمرو دودولت :

د مقصود از عبارت ( مؤسسه هواپیمائی معینه ) يك مؤسسه هواپیمائی است که یکی از طرفین برطبق ماده ۳ بمنوان مؤسسه هواپیمائی مجاز برای بکار انداختن سرویس‌های هوایی بین‌المللی برطبق مقررات ماده ۲ کتباً بطرف متعاهد دیگر معرفی مینماید .

بند دوم ماده ۲ قرارداد ایران وشوروی صریحتر بتعیین مؤسسات هواپیمائی طرفین قرارداد پرداخته است ؛ بموجب بند مزبور :

د سرویس‌های هوایی درخطوط مشخصه بین تهران و مسکو و نقاط ماوراء ممکن است

۱- ماده ۳ پیمان شیکاگو یا قرارداد هواپیمائی کشوری بین‌المللی - مجموعه قوانین مجلس

شورایملی - دوره یازدهم - ص ۲۲۵

۲- مواد ۵ و ۶ پیمان شیکاگو

بوسیله مؤسسات هواپیمائی معینه یکی از طرفین متعاهدین به اسامی زیر افتتاح گردد :

الف - شرکت هواپیمائی ملی ایران ( ایران - ار ) .

ب - اداره کل هواپیمائی کشوری منتسب بشورای وزیران اتحاد جماهیر شوروی

سوسیالیستی ( ائروفلوت ) ...»

درفرض انعقاد قرارداد دوجانبه بین دولتین ایران وچین ، باتعیین مؤسسات هواپیمائی طرفین ، فقط هواپیماهائی که علامت ومارك مخصوص مؤسسات مزبور را همراه دارند میتوانند درخط هوائی تهران - پکن فعالیت نمایند .

پاسخ بسوال اول ، چنانکه ملاحظه میشود ، ایراد اشکال قابل توجهی پیش نمیآورد .

### ب - آزادی دوم

حق فرود آمدن در قلمرو کشور بمنظورهای غیر بازرگانی ، باتعیین حدود آزادی پرواز امری است بسیار ساده و متداول و غالباً بدون اشکال . بموجب این حق هواپیماهای کشورهای عضو پیمان یا قراردادهای دوجانبه میتوانند بمللی غیر از حمل و نقل در فرودگاههای کشورهای عضو فرود آهه ، توقف نمایند . توقف بمللی غیر از حمل و نقل ، چنانکه بخوبی از کلمات مستفاد میشود ، یعنی اینکه هواپیما حق سوار و پیاده کردن مسافر ، بار و پست را ندارد و باید صرفاً به جهات فنی در فرودگاه متوقف شود . آزادی دوم هوائی متضمن منافع بازرگانی قابل توجهی در روابط هوائی کشورها نیست . آنچه در قرارداد دوجانبه مهم تلقی شده ، مسائل بر محور آن در میزند ، مساله آزادیهای سوم و چهارم و پنجم است .

### ج - آزادیهای سوم و چهارم

آزادیهای سوم و چهارم هوائی را توأمأ مطرح میسازیم چه هر دو از یک امر حکایت کرده عبارتند ناظر بیک موضوع است . اگر بموجب آزادی سوم بمؤسسه هواپیمائی چینی اجازه داده میشود که از مبدأ چین مسافر ، بار و پست بمقصد ایران حمل و نقل نماید آزادی چهارم نیز همین حق است النهایه در بازگشت هواپیماهای چینی از مبدأ ایران بمقصد چین . بنا بر این قضیه واحداست بادو صورت بهمین جهت مسائل مشترکی را پیش میکشد . از اهم این مسائل ، مساله « ظرفیت » و « تعداد اوقات پرواز » را ما در این مقاله اختصاراً مورد توجه قرار میدهیم .

### ۱- ظرفیت - CAPACITE

« ظرفیت » ، ببارت ساده عبارتست از مجموع تن - کیلو متری که یک مؤسسه هواپیمائی ، در طول یک خط هوائی ، طی دوازده ماه متوالی عرضه کرده ، از آن استفاده مینماید . ظرفیت ، عرضه شده را معمولاً به تن کیلومتر احتساب مینمایند نه به کیلومتر - مسافر چه شرائط فنی استفاده از یک هواپیما بیشتر بوزن آن بستگی پیدا میکند .  
مساله ظرفیت از حساسترین و دقیقترین مسائل بهره برداری حمل و نقل هوائی بین الملل را

تشکیل میدهد و در روابط شرکت‌های هواپیمائی، منافع مادی سرشاری را مطرح میسازد. بی‌جهت نیست که یکی از علل عمده و اساسی شکست «قرارداد مربوط به حمل و نقل هوائی بین‌المللی» عدم توافق اعضا شرکت‌کننده در همین موضوع بوده است. انعقاد قرار داد «برمودا» نیز تا حد بسیار زیادی معلول اشکالاتی بود که حل این قضیه پیش آورد و هدف نظام پیشنهادی انگلیسی‌ها، بار دیگر نظریه آزادی کامل هوائی و انعقاد پیمان «برمودا» برقراری نوعی ظرفیت ابتدائی بود با امکان پیش‌بینی و تجدید نظر در آن. مفهوم چنین نظامی جز این نبود که مؤسسات هواپیمائی در مسیر یک خط هوائی با مبادله متقابل آزادی‌های سوم و چهارم، نمیتوانند بدون هیچ نوع قید و شرطی به حمل و نقل مسافرو بار و پست مبادرت ورزند این امر باید هم از جهت حدود و هم از نظر توزیع بار رعایت قیود و شروطی انجام پذیرد.<sup>۱</sup>

پیمان یا قرارداد «برمودا» نقطه تحولی در مسائل حمل و نقل هوائی محسوب میشود. قراردادهای دو جانبه هوائی که پس از این تاریخ با مضاء رسید، نمونه بارزی از انعکاس مفاد این پیمان است. بعنوان مثال قراردادی که بین دولتین فرانسه و آفریقای جنوبی برای تنظیم روابط دو جانبه هوائی بسته شد، نمونه گویائی از اجرای دقیق چنین قاعده‌ای بشمار میرود. بموجب این قرارداد، مؤسسه هواپیمائی فرانسه متعهد شده بود که در طول زمان معینی، ظرفیت محدودی بعبارت ۵۸ مسافر از مبدأ فرانسه بمقصد یوهانسبورگ حمل نماید. از طرف مؤسسه هواپیمائی آفریقای جنوبی نیز متقابلاً همین تعهد یعنی حمل ۵۸ مسافر از آن کشور بمقصد پاریس تعهد شده بود.<sup>۲</sup>

**از نقطه نظر تعیین حدود، بدیهی است تعیین ظرفیت ابتداء<sup>۳</sup>، تا اندازه‌ای مشکلات را در روابط بازرگانی دو کشور حل مینماید، ولی جنبه عملی آن چندان مفید فایده نیست؛ حمل و نقل هوائی علی‌الخصوص امری است انعطاف‌پذیر و غیر قابل پیش‌بینی. غالباً با اوضاع و احوال تغییر مییابد، لذا کمتر اتفاق میافتد که شرکت هواپیمائی معینی که مثلاً در خط فرضی تهران - پکن سرویس هوائی دائر کرده است، همواره در طول سال، با ظرفیت اعطائی معینی، تعداد مشخصی مسافر و بار حمل نماید. گاه پیش میآید بعضی مسافر بیشتر شده و گاه نیز نظر بموقعیتی غالباً هواپیما، با صندلی‌های خالی کار می‌کند. بهمین جهت، اصولاً قراردادهای دو جانبه هوائی، جز در موارد استثنائی، از جهت تعیین حدود، هیچ نوع ظرفیت ابتدائی پیش‌بینی نمیکنند و بموجب فرمولی که عموماً قبول شده است، موافقت مینمایند که ظرفیت عرضه شده باید همواره با تقاضای ترافیک هم‌آهنگ و متوازن باشد و در ظرفیت کلی که در مسیر یک خط هوائی قبول میشود، احتیاجات قابل پیش‌بینی غالباً در نظر گرفته شود.<sup>۳</sup>**

البته پاره‌ای از قراردادها باین اصل قیود و شروطی می‌افزایند که در صورت افزایش

1- Idem P. 286.

2- L. Cartou, op. cit., P. 286.

در این مورد قراردادهای دو جانبه هوائی منعقد بین فرانسه - ایتالیا - آلمان و اسپانیا را

میتوان بعنوان مثال ذکر کرد.

3- Cartou, op. cit., P. 288.



احتیاجات حمل و نقل ، مؤسسات هواپیمائی طرفین قرار داد ، با بیکار خود ، میتوانند اقدامات لازم را بمنظور جوابگوئی به ترافیک باصلاح و پیش بینی نشده یا موقتی « بعمل آورند . این موضوع در قرارداد منعقد بین فرانسه و ایتالیا منعکس است<sup>۱</sup> .

**از نقطه نظر توزیع یا تقسیم مقدار حمل و نقل ،** موضوع تابع اصل تساوی است که معمولاً از طرف مؤسسات هواپیمائی با نرمش خاصی اجراء میگردد . بنظر میرسد که در این مورد باید بین دو نوع فرمول که در اغلب موارد ، در قراردادهای دو جانبه بان برمی خوریم ، قائل بتفکیک شد :

- بعضی از قراردادهای با الهام از قرارداد « برمودا » از کلمه **تساوی ، تساوی در امکانات** را اراده میکنند . بموجب این تعبیر : « مؤسسات هواپیمائی معینه هر يك از طرفین قرارداد ، در بهره برداری از سرویس های حمل و نقل مسافر و بار بین قلمرو دو کشور از امکانات مساوی بهره مند خواهد بود »<sup>۲</sup> .

تساوی در امکانات غالب اوقات با شرایطی توأم است که به طرفین قرارداد نهنها احترام بمنافع متقابل ، بلکه در صورت لزوم ، چنانچه سرویس های هوایی یکی از مؤسسات هواپیمائی طرفین قرارداد « نتوانند بطور موقت از ظرفیت های عرضه شده استفاده بعمل آورند ، تعهد کمک متقابل را تحمیل مینماید » . ولی این امر ، علی رغم شرط و شروط آن ، منافع مؤسسات هواپیمائی طرفین را در موارد بسیاری عملاً بنحو منصفانه و عادلانه تأمین نمی کند : زیرا بهره مندی از امکانات مساوی برای بعضی از مؤسسات هواپیمائی منتفی است . فرض کنیم قرارداد دو جانبه ایران - چین بمنظور بهره برداری از آزادی های سوم و چهارم ، در خط هوایی تهران - پکن تحقق پذیرد . درج اصل تساوی در امکانات در قرارداد مزبور ممکن است همیشه بنحو مساوی امکان بهره برداری از خط مذکور را برای مؤسسات هواپیمائی طرفین فراهم نیاورد ، چه با فرض واحد بودن نرخ های هوایی<sup>۳</sup> . بسیاری از مسائل ، تعادل و توازن امکانات مساوی را بهم میزند . کیفیت سرویس یکی از مؤسسات - شهرت و عظمت آن ، نظم و ترتیب کار آن و از همه مهمتر نوع هواپیمائی را که مورد استفاده قرار میدهد ، از جمله مسائلی است که همواره ممکن است تساوی در امکانات را دچار اختلال کند .

مثلاً تصور کنیم ، مؤسسه هواپیمائی چینی در تعقیب برقراری روابط سیاسی و بازرگانی چین کمونیست با ایالات متحده آمریکا شمالی ، هواپیمای بوئینگ مدل ۷۴۷ آمریکائی خریده مثلاً بی . او . اسی مؤسسه هواپیمائی انگلیسی که در ماه های اخیر شاهد تماشای صحنه های جالب تبدیلیاتی آن بر صحنه

1 - L. Cartou, op. cit., p. 288

۲ - نقل از قرارداد دو جانبه فرانسه - پاکستان - لوئی کارتو ، ص ۲۸۸

۳ - بموجب مقررات « یاتا » نرخ بلیط های هوایی در خطوط بین المللی اعضاء این سازمان یکی است . نظر باینکه دولت چین کمونیست عضو سازمان مزبور نیست ، قاعدتاً در طی قرارداد دو جانبه در مورد نرخ واحد هوایی ، توافقهائی بعمل خواهد آمد .

تلویزیون هستیم، آنرا در خط هوایی تهران پکن بکار بیندازد. بدیهی است تماشاگر جنبه‌های تبلیغاتی بوئینگ ۷۴۷ در صورتیکه قصد سفری به پکن داشته باشد، در انتخاب مؤسسه هواپیمائی خود دچار تردید میشود با واحد بودن نرخ هوایی، احتمالاً مؤسسه هواپیمائی چین را انتخاب خواهد کرد مگر اینکه به ملاحظاتی از جمله همسفر شدن با هموطنان یا تامین منافع مالی کشورش، شرکت هواپیمائی ملی ایران را ترجیح دهد.

در اینجا ممکن است گفته شود که در مقابل بوئینگ ۷۴۷ شرکت هواپیمائی چینی، مسافر احتمالی که فرضاً ایرانی نیز باشد، بعنوان کارمند دولت یا دانشجویی برخوردار از ۰/۴۰ یا ۰/۵۰ تخفیف شرکت هواپیمائی ملی ایران را دارد و این خود تا حدی جبران عدم استطاعت شرکت مزبور را در خرید بوئینگ ۷۴۷ کرده نسبتاً موازنه‌ای بفرع شرکت ایرانی برقرار مینماید. البته این امتیازی است بفرع مسافر احتمالی ولی امتیازی که جنبه همگانی داشته باشد نیست.<sup>۱</sup>

- باتوجه بچنین اشکالاتی، پاره‌ای از قرار دادهای تساوی حمل و نقل هوایی را بنحوی دیگر تفسیر و تنظیم کرده تساوی نسبت را اعمال مینمایند. بموجب این روش، ظرفیت‌های اعطائی باید تا سرحد امکان بطور مساوی بین مؤسسات هواپیمائی طرفین قرارداد توزیع گردد.<sup>۲</sup>

این روش ممکن است عملاً خشک و انعطاف ناپذیر جلوه کند، بهمین جهت غالباً شرائطی بهمراه دارد که با امکان انتقال ظرفیت‌ها، تعدیل پیدا میکند. بعلاوه قرار دادهای معمولاً مشکلات عمل را نیز پیش‌بینی میکنند و در صورت عدم امکان استفاده یکی از طرفین قرارداد از آزادیهای اعطائی، راه حلی باز میگذارند.

بعنوان مثال:

در صورتیکه مقامات هواپیمائی یکی از طرفین متعاقبین، از استفاده از یک یا چند خط هوایی بضا یا کالا با ظرفیتی که باو اعطا شده صرف نظر نماید با مقامات هواپیمائی کشور دیگر بمنظور انتقال ظرفیت‌های مزبور، بذاً یا کالا برای مدت معینی، توافق بعمل خواهد آورد.<sup>۳</sup>

بمناسبت طرح مسأله ظرفیت‌جا دارد گفته شود که اهمیت آن و نقش مؤثری که در

---

۱- اصل اعطای تخفیفات بگروهی از اتباع یک کشور بوسیله مؤسسه هواپیمائی متبوع کلا مورد قبول است ولی این اصل نباید جز در موارد استثنائی اعمال شود و نتیجتاً عمومیت پیدا کرده با اکثریت مسافرین مؤسسه هواپیمائی شمول یابد. عمومیت چنین اصلی چنانکه حدس زده می‌شود، در خط هوایی که مؤسسه یا مؤسسات دیگری فعالیت می‌کنند، آثار و عواقب نامطلوب مالی برایشان ببار خواهد آورد. گویا از همین رو مقامات هواپیمائی ایتالیائی یادداشت‌های اعتراض آمیزی در مورد خط هوایی تهران - رم که شرکت‌های ایرانی و ایتالیائی در آن فعالیت دارند، تسلیم مقامات هواپیمائی ایران نموده‌اند.

۲- نقل از قرارداد دو جانبه هوایی متعقد بین فرانسه و آلمان - لوئی کاتو، ص ۲۸۸.

۳- نقل از قرارداد دو جانبه هوایی متعقد بین فرانسه و آلمان - لوئی کاتو، ص ۲۸۸.

تأمین منافع يك مؤسسه هواپیمائی ایفاء میکند ، در سالهای اخیر توجه مقامات هواپیمائی کشوری ایران را جلب نموده است ، مورد از مواردی بوده که مقامات مزبور آنرا در امر تجدید نظر در قرار دادهای دو جانبه همواره مورد نظر قرار داده تقاضای اصلاح آن را نموده اند .

حقیقت اینکه قراردادهای دو جانبه که قبل از فعالیت شرکت هواپیمائی ملی ایران بین دولت ایران و سایر دولتها بسته شده بود ، نظر به اینکه ایران مؤسسه هواپیمائی مجهزی که قادر به بهره برداری از خطوط هوائی اطراف قرارداد باشد نداشت لذا بیشتر اسماً دو جانبه بود و خالی از محتوی تلقی میشد . به همین جهت مسأله ظرفیت از جمله مسائلی بشمار میآید که در قراردادهای دو جانبه تاحدی بسکوت بر گزار شد . ولی با شروع فعالیت و بهره برداری از خطوط هوائی اروپا ، مقامات هواپیمائی ایرانی عملاً با اهمیت مسأله پی برده ، متوجه ضررهای هنگفتی که از این راه دامنگیر منافع اقتصادی مؤسسه هواپیمائی ملی ایران میگردد شدند و اصلاحاتی در قراردادهای دو جانبه بعمل آوردند این اصلاحات تاحدی منافع ایران را تأمین مینماید . قانون اصلاح بعضی از مواد موافقتنامه بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت پادشاهی هلند متعرض مسأله شده در ماده اول خود مقرر میدارد :

ماده ۱- بند زیر بمقدمه موافقتنامه افزوده خواهد شد :

مقصود از عبارت «ظرفیت» درباره يك « سرویس مورد موافقت » گنجایش هواپیماست که در سرویس مزبور مورد استفاده قرار میگیرد ضرب در تعداد دفعات رفت و آمدها و پیمایش مزبور در زمان معین و خط یا قسمتی از خط معین » .

ماده ۲- ماده ۷ موافقتنامه بشرح زیر اصلاح خواهد گردید :

ماده ۷- الف - هدف اصلی سرویس هوائی که طبق مقررات مواد ۱ و ۲ دائر میشود تأمین يك ظرفیت کافی با ضرب بارگیری منطقی است که متناسب باشد با احتیاجات کنونی و احتیاجاتی که بطور معقول برای آتیه از نظر حمل و نقل مسافر و بار و پست بین قلمروهای طرفین متعاهدین که مؤسسات هواپیمائی را تعیین مینمایند ، پیش بینی میشود .

ب - جنبه های بازرگانی سرویس های مورد توافق بموجب موافقتنامه جدا گانه بین مؤسسات هواپیمائی معینه طرفین متعاهدین خواهد بود که برای تصویب تسلیم مقامات هواپیمائی طرفین متعاهدین خواهد گردید . موافقتنامه بازرگانی مزبور مسائل مندرج در بند (الف) فوق و همچنین مسائل مربوط به همکاری بازرگانی از جمله حمل و نقل بار و مسافر از مبدأ و بمقصد کشورهای ثالث را شامل خواهد شد ... »

بعلاوه در قراردادهای دو جانبه که در سالهای اخیر بین ایران و سایر دولت ها منعقد شده ، مسأله ظرفیت مطرح نظر بوده است و در مقدمه قراردادها گنجانده میشود موافقتنامه حمل و نقل بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی از جمله این قراردادهاست . بند ۸ از ماده اول موافقتنامه مذکور تعریفی از ظرفیت بعمل آورده که عیناً با تعریف مندرج در ماده اول قانون اصلاح قرارداد ایران و هلند انطباق دارد .

در مورد تنظیم « ظرفیت » برای اعمال آزادی‌های سوم و چهارم بهمین مختصر اکتفا کرده بجزء دوم سؤال می‌پردازیم .

### ۲- تعداد اوقات پرواز FREQUENCES

مسأله تعداد و اوقات پرواز ازجهات بسیاری بمسأله ظرفیت مربوط میشود ، رعایت نظم و حدودی درآن شرطست . محققاً تعداد بی حساب پروازها و ساعات نامتناسب ، امر امر بهره‌برداری حمل و نقل را بمخاطره انداخته ، تعادل و توازن آنرا بهم خواهد زد . توضیحاً دو پرواز شرکت هواپیمائی ملی ایران درهفته ازمبدأ تهران بمقصد پکن و بالمکس درصورتیکه شرکت هواپیمائی چینی ، چهارپرواز از مبدأ پکن بمقصد تهران و بالمکس داشته باشد برای مؤسسه ایرانی مستلزم عرضه شدن ظرفیتی نصف ظرفیت مؤسسه چینی خواهد بود و این خود همان مباحثی را بدنبال خواهدکشیدکه درمورد اصل تساوی نسبت طرح شده است . بنابراین طبیعی است که مؤسسات هواپیمائی طرفین قرارداد همواره سعی خواهند نمود تا تعداد و اوقات پرواز های خود را بتوجه بمقتضیات اقتصادی خط‌هوائی موردنظر تطبیق دهند . دراینجا مسأله عرضه و تقاضا دربین است . درخط هوائی تهران-پکن لااقل درابتدای کار مسافر و بار بحدی نخواهد بود که شرکت هواپیمائی ملی ایران مثلاً پنج پرواز درهفته دائرکنند . احتمالاً يك یادوپرواز ، بتوجه بامکانات موجود پیش‌بینی خواهد شد . همین موضوع در مورد شرکت هواپیمائی چینی نیز صدق میکند . طسرفین با تحدید تعداد پروازهای خود ، بارعایت نیازمندی‌های مشتریان و بتوجه بفعالیت‌های سایر مؤسسات هواپیمائی که ممکن است احتمالاً درهمین مسیر منافی داشته باشند ، بتعیین اوقات پرواز خواهند پرداخت .

واضح است که هر دو مؤسسه هواپیمائی پروازهای خود را دريك روز قرار نخواهند داد پروازها ، در روزهای معین هفته یا ماه توزیع خواهدشد ، بنفع ومصالحت مؤسسات مذکور است که روزهای معین مصادف با روز فعالیت سایر مؤسسات هواپیمائی نباشد . در صورت عدم امکان چنین امری طبیعی است که ساعات پرواز تغییر خواهد کرد .

هر گاه یکی از مؤسسات طرفین قرارداد بخواهد پروازی علاوه بر پروازهای مقرردر خط هوائی مربوطه انجام دهد ، موضوع باید مورد توافق قرار گرفته درقرارداد یا خارج از آن عمل گردد بموجب بند ۴ ازضمیمه شماره يك قرارداد ایران وشوروی :

« پروازهای اضافی و پروازهای خارج از برنامه هواپیما های مؤسسات هواپیمائی معینه‌هريك از طرفین متعاهدین ممکن است برحسب درخواست مؤسسات هواپیمائی معینه که بمقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر تسلیم میشود ، صورت گیرد . درخواستهای مزبور باید لااقل ۳۶ ساعت قبل از موعد پرواز موردنظر تسلیم شود .»

تعداد اوقات پرواز ، در اجرای قراردادهای دوجانبه ، بین طرفین ، غالباً توأم با اشکالاتی نیست مسأله در مراکز مهم خطوط هوائی با اجرای « قرارداد چند جانبه بین-الخطوط یاتا » که درصفحات آینده بآن اشاره خواهیم کرد ، اکثراً حقوق و آزادیهای

هوایی را ازمسیر اصلی آن خارج کرده ، موجب سوء استفاده هائی از طرف مؤسسات هواپیمائی میگردد .

اینک با توضیح وضع پرواز بی خطر و توقف بمنظور های غیر بازرگانی و همچنین تعیین حدود و دامنه آزادیهای سوم و چهارم ، سؤال چهارم فرض ما بعبارت زیر مطرح می گردد :

آبا مؤسسه هواپیمائی چینی حق دارد درمسیر خط هوائی پکن - تهران که خط نسبتاً طولانی است، در فرودگاههای کشورهای مسیر خود توقف کرده، احياناً مسافر، بارو پست پیاده و سوار کند؟ و چنین حقی شامل نقاط ماوراء نقاط مبداء و مقصد مورد توافق طرفین و همچنین خطوط دیگر هوائی نیز میشود؟.

سؤال بالا شقوق مختلفی پیش میکشد:

- **سؤال اول** ناظر بجزء اول، و بعبارت روشنتر به توقف بمنظورهای غیر بازرگانی است قبل از اینکه پاسخی باین سؤال داده شود، تذکر این نکته لازمست که در روابط هوائی دو کشور، طول خط هوائی و یا موقعیت جغرافیائی آن ممکن است بنحوی باشد که توقف فنی هواپیما را در مسیر ایجاب نکند. مثلاً حمل و نقل هوائی از مبداء تهران به استانبول و یا پرواز از پاریس بمقصد بروکسل در خط مستقیم ، کشور ثالثی را لازم ندارد تا توقف در آن ضرورت پیدا کند ، مگر اینکه پروازهای مزبور در خط غیر مستقیمی صورت گیرد. فرضاً هواپیماهای ایران از مبدأ تهران پرواز درآمده، در کویت توقف نموده و از آنجا به استانبول میرود. و یا هواپیمای فرانسوی از مبداء پاریس بلند شده در لوگزامبورگ متوقف شده سپس بسفر خود در بروکسل خاتمه دهد.

تعیین نقاط توقف در مسیر خط هوائی، در صورتیکه بمنظورهای غیر بازرگانی باشد، جز ملاحظات سیاسی، اشکالاتی را بهمراه ندارد. این ملاحظات غالباً سیاسی در اکثر موارد بعلت تیرگی روابط یکی از کشورهای طرف قرارداد که مؤسسه هواپیمائی آن تقاضای توقف در کشور ثالثی را مینماید، پیش میآید. بعنوان مثال، در فرض مادت دولت جمهوری چینی کمونیست با ایدئولوژی مخصوص بخود و با وضع خصومت آمیزی که در حال حاضر بادولت جماهیر شوروی دارد، احتمالاً ممکن است در مسیر خط هوائی تهران پکن توقف هواپیمای شرکت ملی ایران را درمسکو مشکل بپذیرد.

- **سؤال دوم** مربوط بجزء دوم سؤال، مسأله توقف بمنظور سوار یا پیاده کردن مسافر، بارو پست را در کشور یا کشورهای ثالث پیش میکشد. این نوع توقف نه تنها پای منافع کشورهای ثالث و امضاء قراردادهای دوجانبه هوائی دیگر را ایجاب میکند، بلکه روابط هوائی طرفین قرارداد را از دایره شمول آزادیهای سوم و چهارم خارج ساخته و مسائل بازرگانی دیگری داخل قضیه میکند

توضیح اینکه قرارداد در فرض ما ناظر بر روابط دو کشور است. ایران با اعطای آزادیهای سوم و چهارم بمؤسسه هواپیمائی چینی حق حمل و نقل از مبداء بمقصد ایران و بالعکس را تفویض کرده است. کلمات مبداء و مقصد چنانکه خواهیم دید ، مفاهیم ساده ای نیست و غالباً

اشکالات در تعبیر و تفسیر آن در مسائل هواپیمائی پیش میآید. بهمین علت برخی از دولتها برای آنکه تا حد امکان و بر مبنای تجاری که بدست آورده اند، هر گونه سوء تفاهم یا سوء استفاده را از این مفاهیم دفع یا رفع کرده باشند، تعاریفی در قراردادهای دو جانبه خود از کلمات مزبور بعمل آورده، در مورد آن توافق میکنند. با توجه به این امر، هر گاه حمل و نقل از نقاط مبدا و مقصد و عبارت دیگر از محدوده قلمرو دو کشور خارج شده، بنقاط دیگری واقع در کشورهای مسیر و یا نقاط ماوراء آن کشانده شود، مسأله دیگر یعنی مسأله آزادی پنجم هوائی و مبادله آنرا طرح نمیکند.

### د - آزادی پنجم

حدود دامنه آزادیهای اول و دوم و سوم و چهارم، با ذکر امثلهای مختصراً تعیین شده ملاحظه گردید که اجرای عملی آنها در روابط هوائی کشورهای عضو پیمان شیکاگو و اطراف قراردادهای دو جانبه، جز در مورد مسأله «ظرفیت» بنحوسادهای مطرح میشود و غالباً ایراد و اشکالی را در تعبیر و تفسیر آنها بوجود نمیآورد. در مقابل آزادی پنجم در این میان مقام ممتازی دارد. آزادی مزبور از اهم آزادیهای هوائی قلمداد شده از آغاز پیمان شیکاگو تا با مرز مهیج و مشاجرات بسی نامحدود و متناقض را چند سازمانها و مجامع بین المللی و ادارات هواپیمائی کشورهای مختلف و چه در میان مؤسسات هواپیمائی آنها موجب گردیده است. بیبارتی شاید هیچ مسأله ای از مسائل هواپیمائی بازرگانی تا به امروز، تا به این اندازه مناقشات حقوقی، کشمکش های بازرگانی، مذاکرات سیاسی و بالاخره اختلافات و دعاوی مالی به همراه نیاورده باشد.

از ظاهر امر چنین بر میآید که مبتکرین پیمان شیکاگو و قرار دادهای ضمیمه آن این قصد را داشته اند که با وضع آزادیهای پنجگانه هوائی، کلیه مسائل مربوط بکشایش یک خط هوائی را در نظر آورده، راه هر نوع مشکلی را سد نمایند. غافل از اینکه چند سال پس از انعقاد پیمان شیکاگو تراکم شبکه خطوط هوائی، پیچیدگی و درهمی آنها، امتداد خطوط از نقاط مبدا و مقصد بنقاط ماوراء و بالاخره ایجاد نقاط ارتباطی بمنظور مبادله مسافر و بار، مسأله تجارت حمل و نقل هوائی را از دائره تنگ و محدود آزادیهای پنجگانه خارج کرده قابلیت گنجایش آنرا در قالب حقوقی موضوعه مشکل خواهد کرد. این امر مخصوصاً در مورد آزادی پنجم صدق میکند چه تعریف آزادی مزبور، از همان ابتداء تعابیر و تفاسیر مختلف و در عین حال متناقض را از منابع معتبر بوجود آورده است. پیش از آنکه تعابیر و تفاسیر مختلف و در عین حال متناقض را از منابع معتبر بوجود آورده است. پیش از آنکه تعابیر و تفاسیر متنوع را مطرح سازیم، بهتر است یکبار دیگر تعریف آزادی پنجم را بهمان صورتی که در متن اصل آن آمده از نظر بگذرانیم.

آزادی پنجم عبارتست از:

د امتیاز گرفتن مسافر، پست و بار بمقصد قلمرو هر دولت متباعد دیگر و امتیاز پیاده کردن مسافر، پست و بار یکبار از مبدا قلمرو هر کشور متباعد دیگر گرفته شده باشد.

خالی از فایده نخواهد بود تکرار شود که موافقتنامه یا قرارداد مربوط بحمل و نقل هوائی بین المللی، که تعریف بالا در آن آمده است، بتصویب دولتهای شرکت کننده در کنفرانس شیکاگو

نرسید، بالنتیجه در روابط هوایی آنها لازم الاجراء و متبع نیست. ولی دولتها تعریف مزبور را گرفته، غالباً در قراردادهای دوجانبه هوایی خود نقل یا بدون نقل آن، هر يك بنحوی خاص از آن برداشت و نسبت به آن عمل مینماید.

در اینجا ما پاره‌ای از تعاریف مختلف و متناقض اشاره میکنیم

**تعریف اول:** بموجب این تعریف آزادی پنجم عبارتست از حق پیاده و سوار کردن مسافر، بار و پست در نقاط محل توقف واقعه بین نقاط مبدا و مقصد يك خط هوایی بین المللی، مشروط بر اینکه مسافر، بار و پست تابعیت کشوری را نداشته باشد که خط هوایی مورد نظر بآن منتهی میشود<sup>۱</sup>.

**تعریف دوم:** آزادی پنجم دولت ثالثی را در روابط هوایی دو دولت که طرح نظری

مبادله مستقیم آزادیهای سوم و چهارم میانشان برقرار میشود، وارد میکند<sup>۲</sup>.

**تعریف سوم:** آزادی پنجم حق دولت متعاهدی است به سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پست در هر نقطه‌ای، از مبدا یا بمقصد هر کشور متعاهد دیگر<sup>۳</sup>.

**تعریف اول:** آزادی پنجم هوایی را ظاهراً بنقاط واقع در مسیر خط هوایی بین المللی محدود میکند. برای مثال در فرض بالا هر گاه مؤسسات هوایی ایرانی و چینی، چنین تعریفی را از آزادی پنجم مورد موافقت قرار داده یا باین نحو از آن برداشت نمایند، فقط حق خواهند داشت که در نقاط واقع شده بین خط هوایی تهران - پکن به پیاده و سواره کردن مسافر، بار و پست مبادرت ورزند.

**تعریف دوم:** فقط پای دولت ثالثی را در روابط هوایی دو دولت متعاهد پیش میکشد، بدون آنکه تصریحی از روابط آنها بعمل آورد.

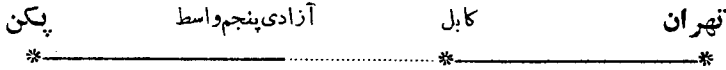
**تعریف سوم:** خیلی وسیعتر است و امکان مبادله هر نوع حقوق و آزادیها را داده، در واقع صرفاً در چارچوب روابط چند جانبه قابل اجراست.

اختلافات حاصله از نحوه اجرای آزادی پنجم منشاء بسیاری از مشکلات انعقاد قراردادهای دوجانبه هوایی است. برای آنکه تا اندازه‌ای از مشکلات مزبور کاسته، راه حل عملی برای مبادله حقوق بازرگانی باز نموده، برخی از قرار دادهای آزادی پنجم را تقسیم و تفکیک کرده‌اند. این تفکیک ناظر بدو امر زیر است:

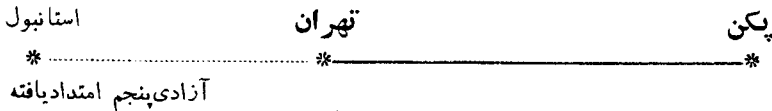
**الف- آزادی پنجمی که در يك خط هوایی بین نقاط مبدا و مقصد با اصطلاح مقامات هواپیمائی ایران نقاط واسط، صورت میگیرد.** چنین حتی را، در اینجا به آزادی پنجم واسط یعنی واقع شده در وسط خط هوایی معینی تعبیر میکنیم<sup>۴</sup>.

- 1- I. T. A. — Transport Aérien Mondial — information — cité par I.T.A. 25 Janvier 1950. V. Jean Goillot, op. cit.; p. 21.
- 2- I. T. A. Bulletin No. 8, 25 Fevrier 1963.
- 3- M. De Juglart, op. cit., p. 233.
- ۴- عبارت آزادی پنجم واسط « معادل » 5ème Liberté interposée مصطلح در زبان فرانسه قرار داده شده است. V. Jean Goillot op. cit., p. 22.

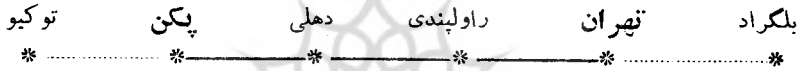
چنین موردی بصورت زیر میتواند ترسیم شود:



ب آزادی پنجمی که بین نقطه مقصد و نقطه ای ماوراء مقصد انجام میپذیرد. آزادی مزبور بنام «آزادی پنجم امتداد یافته»<sup>۱</sup> شهرت پیدا کرده است. باز با توجه بفرض خودمان ، مؤسسه هواپیمائی چینی، با داشتن آزادی پنجم بتعبیر فوق حق خواهد داشت که از مقصد تهران به کشور دیگری مثلا استانبول نیز مسافر ، بارو پست حمل کند.



قبول آزادی پنجم بتعبیر بالا، ملاحظات دیگری را پیش میآورد . برای اینکه پیاره ای از این ملاحظات اشاره کرده باشیم ، فرض خود را بصورت زیر در نظر میآوریم .



باتوجه بخط هوائی بالا

۱- ممکن است مسافرینی را که مؤسسه هواپیمائی چینی در پکن گرفته، از مبدأ دیگری مثلا... ناشی شده باشند. این احتمال نیز هست که مسافرین مزبور را خود مؤسسه هواپیمائی چینی یا مؤسسه دیگری از... به پکن آورده باشد.

۲- مبادلات بازرگانی هوائی ممکن است بین نقاط واسط (مثلا راولپندی - دهلی) که در مسیر خط هوائی بین نقاط مبدأ و مقصد قرار دارند، صورت پذیرد.

مورد اول بزعم گروهی، «آزادی پنجم نقطه قبلی» و بعقیده برخی آزادی ششم خوانده میشود. مورد دوم بنظر گروهی. از محدوده مقررات پیمان شیکاگو و ضمایم آن خارج است.<sup>۲</sup> «بین چینگ» BIN CHENG حقوقدان هوائی انگلیسی در کتاب خود بنام «حقوق هوائی بین المللی»<sup>۳</sup> سه نوع شکل متغیر آزادی پنجم را در نظر آورده است :

1- 5 EME Liberté de Prolongement - V. J. Guillot, cp. cit., P. 23.

2- 5 EME Liberté D'UN Point antérieur. - V. J. Guillot, P. 23.

3- The Law of International Air Transport چاپ لندن - ۱۹۶۲

نقل از ترجمه فرانسه . بکتاب «زان گیو» Jnan Guillot که در فهرست منابع این مقاله آمده مراجعه شود .





دوجانبه دارند و هر يك با توجه به موقعیت خاص بازرگانی و جغرافیائی خود، سعی در برداشت مخصوص از آن مینماید.

**واقع اینکه آزادی پنجم، بعقیده برخی، بادیء معقول و منطقی، حق و امتیاز دولت معینی است به حمل و نقل مسافر و بار و پست بین دو دولت ثالث دیگر<sup>۱</sup>.**

تعریفی باین صورت از آزادی پنجم، اجباراً دريك خط هوائی معین، باندازه تعداد دول ثالث مذاکره و انعقاد قراردادهای دوجانبه لازم دارد، به نحوی که اجرای امتیاز مزبور، به شکل ساده آن، لاقلاً پای سه کشور را در يك خط هوائی بمیان می کشد. متأسفانه چنین تحلیلی از آزادی پنجم که مورد قبول گروهی از حقوقدانان هوائی نیز میباشد، عمومیت نیافته است و با تراکم و پیچیدگی شبکه خطوط هوائی عملاً مواردی پیش آمده که از چارچوب حقوق موضوعه خارج بوده، آزادیهای دیگری را بنام آزادی ششم و هفتم و هشتم مطرح ساخته است. نظر به اینکه آزادیهای مزبور همگی بتعبیری مشتق از آزادی پنجم هوائی است لذا خود را ناگزیر از اشاره به آنها می بینیم.

**آزادی ششم.** آزادی ششم هوائی در سالهای اخیر باب شده، صحبت آن زیاد بگوش میرسد. مع هذا ابدأ ذکرى از آن نه در پیمان شیکاگو و ضمائم آن، و نه در مباحثات حقوقی که قبل از انعقاد پیمانهای مذکور مطرح شده بوده، نیامده است. از همین رو عده ای به حق منکر وجود چنین حقی شده اند<sup>۲</sup>.

وجه تسمیه آزادی ششم، بعضی مواقع، به حق «کابوتاژ Cabotage» اطلاق شده است. «کابوتاژ» بحمل و نقل مسافر یا پست و یا کالا از يك نقطه به نقطه دیگری از قلمرو يك کشور اطلاق میشود. ماده ۷ پیمان شیکاگو صریحاً انحصار این نوع حمل و نقل را برای کشورهای فوق شناخته است. ماده ۹ قانون هواپیمائی کشور مصوب مردادماه ۱۳۲۸ نیز ناظر باین مورد میباشد. بموجب ماده مذکور:

«حمل و نقل بازرگانی مسافر و بار و محمولات پستی یا یکی از آنها از يك نقطه کشور به يك نقطه دیگر آن منحصر به هواپیمای ایرانی میباشد».

مفهوم آزادی ششم: عملاً از خلال مباحث کنفرانسهای «سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی» و کمیسیون اروپائی هواپیمائی کشوری<sup>۳</sup> بدست آمده است. هدف کنفرانسهای مزبور یافتن راهحالی بمنظور تصویب قرارداد چندجانبه ای در مورد مبادله حقوق بازرگانی حمل و نقل هوائی بین المللی بوده. در طی مذاکرات کنفرانسهای مزبور، برخی از دولتها از جمله کشور انگلیس بعلت موقعیت خاص جغرافیائی خود، عقیده بر این داشته اند که کشورهای واسط دريك خط هوائی، غالباً از حدود اختیارات و آزادیهای مندرج در قرارداد

های دوجانبه خود تجاوز میکنند و بحمل و نقل مسافرینی مبادرت میورزند که در نقاط مقرر در قراردادها ، پیش بینی نشده است . این نوع حمل و نقل را با آزادی ششم تبیین نموده اند .<sup>۱</sup>

برای روشن شدن مطلب مثالی می آوریم .

پکن                      دهلی                      کابل                      تهران                      پاریس  
\*-----\*-----\*-----\*-----\*

در خط هوایی بالا ، مؤسسه هواپیمائی ملی ایران میتواند در مسیر خود از مبداء تهران بمقصد پکن ، مسافرینی را که از پاریس گرفته ، حمل نماید . بالعکس همین مؤسسه امکان آنرا دارد تا تحت عنوان آزادی چهارم مسافرینی را که از کشور چین گرفته بعوض پیاده نمودن آنها در تهران ، به پاریس یعنی کشوری که در خط هوایی مورد نظر خارج از محدوده قرارداد دوجانبه و آزادی سوم و چهارم است ، برساند .

در همین فرض هر گاه مؤسسه هواپیمائی کشور ایران خود بتهنئائی بین نقاط پاریس تهران - پکن و یا پکن - تهران - پاریس بحمل و نقل هوایی بپردازد این امر مستلزم دو قرارداد جداگانه خواهد بود .

از یکطرف انعقاد قرارداد دوجانبه بین مقامات هواپیمائی چینی و ایرانی بمنظور بهره برداری از آزادی سوم و چهارم ، از طرف دیگر انعقاد قرارداد دوجانبه دیگر بین دولتین ایران و فرانسه جهت استفاده از آزادی چهارم و احیاناً سوم .

**آزادی هفتم** . آزادی هفتم زائیده کوش محققین حقوق هوایی است . اگرچه حدود و دامنه آزادی مزبور چندان روشن نیست ، معذک بنظر چنین میرسد که اعطای آزادی مزبور از طرف دولت ایران به دولت چین ، بکشور اخیر حق میدهد تا بین ایران و کشور ثالث دیگری بحمل و نقل مسافر و بار و پست مشغول شود . آزادی هفتم شباهت زیادی با آزادی پنجم بنقطه ماوراء دارد . فقط با این تفاوت که با خط هوایی میان دو کشور ارتباطی پیدا نمی کند .

**مثال :** شرکت هواپیمائی ملی ایران (هما) در مسیر خط هوایی تهران - پکن یا پکن - تهران به نقطه ای مثل آتن که در جدول پرواز قرارداد دولتین قید نشده ، مسافر حمل نمینماید .

در این جا تذکر این نکته لازمست که عده ای در اجرای آزادی مزبور ، بر حسب اینکه مسافر با اصطلاح «ON LINE» یعنی در خط مستقیم قرار گرفته و از همین خط ناشی شده ، یا اینکه نسبت بخط مورد نظر منشأ خارجی داشته باشد «OFF LINE» قائل بتفکیک شده ،

۱- ژان گی یو . ص ۲۵ .

۱- ژان گی یو ص ۲۶ .

هر يك را مشمول حكم جداگانه‌ای قرار میدهند . چنین موردی در صفحات آینده مطرح خواهد شد .

### آزادی هشتم یا حق کابوتاز

حق کابوتاز را بمناسبت تعریف آزادی ششم یادآور شده‌ایم . بزعم گروهی ، هرگاه مؤسسه هواپیمائی کشوری آزادی حمل و نقل در نقطه‌ای از قلمرو کشوری را بنقطه دیگری آن کسب کند ، آزادی مزبور بنام آزادی هشتم خوانده خواهد شد (۱) . اجرای چنین حقی غالباً در مورد حمل و نقل غیر منظم کمپانی‌های «چارت» که مبادرت بنظم توره‌های بین‌المللی مینمایند صدق میکند . بعنوان مثال کمپانی غیر منظم ایتالیائی بامسافرین جهانگرد خود قراردادی بندد که ضمن سفر جهانگردی آنها در ایران ، امکان بازدید و گردش و پذیرائی در هتل آنها را دوز در شهر تاریخی اصفهان ، يك روز در شیراز و سه روز در تهران فراهم آورد . کمپانی مزبور بر مبنای قرارداد خود با جهانگردان از هواپیمائی ایرانی می‌خواهد تا به مسافرین ایتالیائی این امتیاز داده شود تا بجای عوض کردن مؤسسه هواپیمائی خود ، سفرشان را در شهرهای مختلف ایران ، به منظور سهولت امر با همان کمپانی ایتالیائی انجام دهند . اعطای حق مزبور که در مورد ایران منحصرأ بمؤسسه هواپیمائی ایرانی تعلق دارد ، مشمول عنوان آزادی هشتم خواهد بود . وجه تسمیه آزادی هشتم به حق کابوتاز مورد قبول همه نیست .

جنبه‌های مختلف اجرای آزادی پنجم و دیگر آزادیهای هوائی با اینجا خاتمه پیدا نمیکند . بامختصر تعمق و تخیلی در شبکه متراکم و درهم خطوط هوائی میتوان موارد بس نا محدود و عجیب و غریب دیگری از آن یافت . امروزه مؤسسات هواپیمائی ، با ابتکارات «یاتا» فرمول‌های مختلف و جالبی تهیه دیده ، امکانات شایان توجهی در امر تجارت حمل و نقل هوائی بین الملل فراهم آورده اند . بلیط مسافرت هوائی فلان مؤسسه هواپیمائی را مؤسسه دیگری باعتبار می‌شناسد . مسافر هوائی میتواند در مسیر خط هوائی خود چند بار مؤسسه خود را عوض کرده ، از خطی بخط دیگر هوائی انتقال یابد . در خط هوائی تهران - پاریس که دهها مؤسسه هواپیمائی بفعالیت اشتغال دارند ، مسافر هوائی که احتمالاً از نقطه X ناشی شده چندین بار مؤسسه خود را عوض میکند و بالاخره با همان کمپانی یا کمپانی دیگر در نقطه‌ای که خارج از محدوده خط هوائی ابتدائی است پیاده میشود .

بموجب کدایك از آزادیهای هوائی مسافر مزبور حمل و نقل شده است ؟ بر حسب اینکه چه نقطه‌ای را مبداء و چه نقطه‌ای را مقصد بحساب آورده ، کدام خط هوائی را در نظر گرفته ، چه نقاطی را مورد توجه قرار دهیم ، بترتیب و باشکال مختلف پای هر يك از آزادی های سوم و چهارم و پنجم و احتمالاً دیگر آزادیها پیش کشیده خواهد شد . مجموع مسائلی از این قبیل باعث شده که امروزه باب ایراد و انتقاد از پیمان‌های بین‌المللی باز شود و موجودیت قراردادهای دوجانبه هوائی را دستخوش خطراتی نماید .

مبادله حقوق و آزادیهای هوایی در وضع فعلی فقط تا حدودی برمدار پیمانهای بین‌المللی و مقررات قراردادهای دوجانبه دورمیزند . بخش عظیمی از منابع هنگفت تجارت حمل و نقل هوایی از دایره حق و حقوق بیرون افتاده ، برحسب اینکه مؤسسات هواپیمائی بزرگتر مجهزتر و قدرتمندتر باشند ، مصداق گریک و میش و حکم «الحق لمن غلب» را بخاطر میآورند . مادر شماره آینده این نشریه سعی خواهیم نمود تا مصادیق بارزی از این حکم را ارائه داده ، هرج و مرج و نابسامانی‌های هواپیمائی بازرگانی را تا حدودی مطرح سازیم .

**دنباله دارد**



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی