

نوشته: دکتر بهروز اخلاقی

تحلیلی درباره آزادی‌های هوائی (۲)

در مقاله گذشته این نشریه، مفهوم آزادیهای پنجگانه هوائی و نحوه اجرای آنها در روابط هوائی دولتها اختصاراً بررسی شد. ملاحظه شد که طرح آزادیهای مذکور، بصورت ساده و نظری، با آنچه در عمل میگردد، تفاوت فاحشی دارد. واقع اینکه موضوع مزبور تأسیس حقوقی نارسا و کهنه‌ای تلقی شده است. بسیاری از مسائل و جنبه‌های تازه امر حمل و نقل هوائی کمتر قابلیت گنجایش در قالب آنها دارند. از این رو، مسائل و جنبه‌های مزبور، موضوع دیگر آزادیهای هوائی قرار گرفته‌اند که به تعبیر بسیاری از متخصصین حقوق هوائی از « مشتقات آزادی » پنجم محسوب میشوند. تحت عنوان « مشتقات آزادی پنجم » موضوعات زیر مطرح میشود:

- I - آزادی ششم،
- II - توقف بین راه Stop - over،
- III - قراردادهای منعقد بین مؤسسات هواپیمائی،
- IV - نظام نرخ بندی هوائی بین‌المللی.

I - آزادی ششم هوائی

مفهوم آزادی ششم هوائی اجمالاً بیان شد^۱. وجه تسمیه آزادی مزبور هرگز جنبه

۱ - نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی. شماره نهم. بهار ۱۳۵۱. ص ۲۶ - ۲۷.

رسمی نداشته است و بارها دچار تغییراتی شده است. ما در این مقاله خود را مقید به تعریفی که از همه رایج تر است نمیکنیم، بلکه سعی خواهیم کرد تا جنبه‌های مختلف آنرا از نظر بگذرانیم: در اینجا بی‌مناسبت نخواهد بود که یکبار دیگر تعریف متداول این آزادی را خاطر نشان سازیم:

« آزادی ششم عبارتست از حق دولتی که از نظر جغرافیائی بین قلمرو دو دولت دیگر قرار گرفته، به بهره‌برداری از حمل و نقل هوائی بین دولتی مذکور با حق توقف بازرگانی یا فنی در قلمرو خود او،^۱ .

مثال:

ایران در خط هوائی که پاکستان را به ترکیه میپیوندد، بین دو کشور مذکور قرار گرفته است:

ترکیه * ————— * ————— * پاکستان
ایران

بموجب تعریف فوق، مؤسسه هواپیمائی ملی ایران میتواند، در صورتیکه قراردادهای دوجانبه‌ای با دولتی ترکیه و پاکستان داشته باشد، بحمل و نقل میان دو کشور مزبور مبادرت ورزد یعنی با توجه بموقعیت جغرافیائی خود، از پاکستان مسافر و بارو پست گرفته، با توقف در ایران در ترکیه پیاده کند و یا بالعکس.
بتعریف بالا، بصورتیکه آمده، ایراداتی وارد است:

اولا: تعریف تصنعی است، چه از نظر حقوقی حمل و نقل میان دو کشور پاکستان و ترکیه از طریق ایران بموجب دو حق جداگانه صورت می‌پذیرد: حمل مسافر و بار از مبدأ پاکستان به مقصد ایران بوسیله مؤسسه هواپیمائی ملی ایران، تحت عنوان آزادی چهارم که طی قرارداد دوجانبه طرفین در مورد آن توافق کرده‌اند عملی میشود. و نقل این مسافر و بار از ایران به ترکیه مشمول آزادی سوم هوائی است که میان دو کشور مبادله میشود. با توجه باین نکته، با اطلاق نام « آزادی ششم » در مورد آن نامناسب و ساختگی است.^۲

1- Jean Guillot, « Libertés de L'air et droits commerciaux »
Revue Française de Droit Aérien 1968, No 1, P. 19.

2- Jean Guillot, L'économie du transport aérien - Libertés
de L'air et Echanges de droits commerciaux, Paris, Librairie
Générale de droit et de JURIS prudence, 1970, P, 138 - 139.

البته ممکن است اشکال مختلف حمل و نقل در خط هوایی تهران - پکن در قرارداد دو جانبه پیش بینی شده باشد ولی عملاً مواردی پیش آید که مسافر یا بار حمل و نقل شده در نقاط واسطه ، منشأ خارجی دیگری داشته باشد . بعنوان مثال بعید نیست که از همان نقطه مبدأ خط یعنی تهران ، مسافر یا باری که وارد هواپیمای ایرانی میشود از نقاط مختلف دیگری سوای ایران ناشی شده باشد مثل اینکه مؤسسه هواپیمایی یا هر وسیله نقلیه زمینی یا دریایی دیگر آنها را از کویت ، استانبول یا بیروت بایران آورده باشد . احتمال وقوع همین امر در نقطه مقصد نیز پیش میاید . بخش مهمی از مسافرین هوایی بمقصد های واقعی و مختلفی که در قرارداد پیش بینی نشده است رهسپار خواهند شد . وضع در نقاط واسط نیز بهمین منوال است ، غالباً حمل و نقل مسافرین و بارها دقیقاً در همان نقاط واسط که مشخص شده اند ، صورت نمیگیرد .

جمله مواردی از این قبیل موجب شده است که دائره شمول این آزادی را وسیعتر نمایند . علیهذا برای آنکه بتوان شقوق مختلف حمل و نقل هوایی را درخط معینی ، مشمول حکم خاصی قرار داد ، تعریف دیگری از آزادی ششم بعمل آمده است . بموجب این تعریف کلیه مسافرین و بارهاییکه بطور اتفاقی و بمنظور تکمیل ظرفیت در طول خط هوایی معینی حمل و نقل می شوند ، موضوع آزادی ششم را تشکیل میدهد .^۱

واضح است که وجود و جریان « آزادی ششم » که در حاشیه آزادی پنجم صورت میگیرد ظاهراً مسائل بیشماری را در روابط هوایی بوجود میآورد که بسیاری از آنها مبنای درستی ندارند ، و چنانچه بعلم و منشاء واقعی آنها توجه کرده در حذف آنها کوشش کنیم ، بسادگی حل خواهد شد . ولی متأسفانه چنین امری با روش قرار دادهای دو جانبه عملی نیست و در سطح بین المللی نیازمند یک قرارداد چند جانبه هوایی میباشد . معذک برای حل و فصل موقت این نوع مشکلات ، میتوان به شیوه بسیاری ازدولتها متوسل شد و برداشت آنها را از آزادی پنجم ملاک عمل قرار داد . نحوه عمل و تفسیر این دولتها تعریفی از آزادی پنجم بدست داده که نسبتاً جالب بنظر میرسد ، بموجب این تعریف « آزادی پنجم شامل کلیه موارد حمل و نقل مسافر و بار میشود سوای آنچه مشمول آزادیهای سوم و چهارم است »^۲

خطوط هوایی شماره ۸ - ۹ - ۱۰ مشمول آزادی پنجم است در قرار دادهای منعقد بین ایران - چین - ایران - افغانستان - ایران - پاکستان و ایران - هندوستان
• حقوق و آزادیهای مؤسسه هواپیمایی چون نیز به همین نحو تجزیه خواهد شد ،

Quelques nouvelles contributions à L'étude des droits aériens et des problèmes qui leur sont associés, Bulletin

I. T. A., 27 Fév. 1967. P. 287 - 288

2 - Jean Guillot, Op. Cit., P. 140.

تعریف فوق چنانکه ملاحظه میشود تا حدی منطقی و روشن بنظر میرسد و با طبیعت پیمان شیکاکو و قرار دادهای ضمیمه آن نیز سازشی دارد. ولی متأسفانه تعریفی نیست که مورد قبول همه باشد. بسیاری از دولتها، در روابط هوایی خود، تا آنجا که ممکن باشد سعی میکنند تا حقوق و آزادیهای اعطائی در قراردادهای حمل و نقل را بصورت بسیار محدودی بموقع اجراء در آورند. این محدودیت از طرف پاره‌ای از دولتها شامل حمل و نقل مسافرین بنقاط مقصد و یا واسط که در قرارداد، مورد توافق قرار گرفته میشود. گروهی دیگر از دولتها از مؤسسات هواپیمائی دول طرف قرارداد خود میخواهند تا مسافر در مسیر خط هوایی مورد نظر، توقفی در کشور ثالث بعمل بیاورد. توقف مزبور بعقیده دولتهای مذکور باید واقعی باشد؛ چه توقف کوتاه و مجازی، چنانکه در صفحات آینده خواهیم دید، ترکیب و اجتماع حقوق و آزادیهای مختلف هوایی را باعث شده، مقررات قرار دادهای دو جانبه را از مسیر عادی خارج میسازد. از همین روست که این گروه از دولتها، حق ترانزیت یا مبادله مؤسسه هوایی را ممنوع اعلام داشته‌اند و از انجام «توقف بین راه» که رویه‌ای در امر حمل و نقل هوایی شده است، جلوگیری بعمل می‌آورند.

این عمل تا حدی قابل توجیه میباشد، زیرا بهره برداری اصولی از آزادی ششم، بمعنای وسیع کلمه، از طرف مؤسسه هواپیمائی معین به تنهایی یا همراه مؤسسات هواپیمائی دیگر، عملاً حمل و نقل هوایی را از مسیر عادی خارج ساخته، احتمالاً منجر به سوء استفاده هائی میگردد. مسأله مخصوصاً با نظام نرخهای بین‌المللی «یاتا» بنحوی که مطرح خواهد شد، بسهولت قابل اجراست.

با توجه بمشکلاتی از همین قبیل است که بعقیده برخی از متخصصین حقوق هوایی، صرف منطقی و حتی «حقوق» حکم میکند که کنترل و تنظیم آزادی ششم موجه باشد، استدلال این عده از کارشناسان حمل و نقل هوایی را می‌توان بصورت زیر خلاصه نمود: قراردادهای دو جانبه هوایی فرضاً بر مبنای ترافیک بالقوه‌ای که در مسیر یک یا چند خط هوایی معین موجود است، پایه‌گذاری شده است - از این رو بجا و حتی ارجح خواهد بود تا مسافرین یا بارهائی را که بطور اتفاقی و یا بمنظور تکمیل امر حمل و نقل در خطوط مزبور عرضه میشوند، بمنزله عاملی شناخته و حساب شده تلقی نمود و درحین انعقاد قرارداد دو جانبه و تنظیم جدول پرواز مورد توجه قرار داد. گشایش خطوط هوایی و جنبه‌های بازرگانی آنها، بستگی تامی باین عامل مهم و اساسی دارد و نباید آنرا در موقع تنظیم جدول و نقاط پرواز و ظرفیت نادیده گرفت. این امر امروزه بیش از پیش حائز اهمیت خاصی است چه تراکم و پیچیدگی خطوط هوایی بدرجه‌ای رسیده و قراردادهای منعقد بین مؤسسات هواپیمائی بحدی افزایش یافته که عملاً، جز با بازرسی‌های شدید و وضع مقرراتی سخت، مشکل بتوان رفت و آمد مسافرین هوایی را بماوراء نقاطی که بمنظور توقف دریک خط هوایی تعیین شده است کنترل نمود. بعلاوه، وضع چنین مقررات شدید، موجب خواهد شد تا امر جهانگردی یعنی عاملی انسانی و اجتماعی که بیش از هر زمانی افکار و ملتها را

که همواره دولت مزبور در مورد توقف سرراه بآن متوسل شده این است که این نوع توقف طبیعت حمل و نقل را دستخوش تغییر نمی‌کند و دمار حمل و نقل هوایی فقط نقطه مبدا و مقصد باید مورد توجه قرار گیرد .

مؤسسه استرالیایی با توجه به رویه دولت آمریکا ، چنین استدلال می‌نماید که مسافرین او که از توکیو ناشی شده‌اند ، حق خواهند داشت ، تحت عنوان آزادی سوم سفر خود را به نیویورک ادامه دهند و صرف توقف در فرانسیسکو نباید مانع از اجرای این حق باشد .

استدلال مؤسسه استرالیایی ، با توجه به رویه دولت آمریکا منطقی بنظر میرسد ولی مؤسسات هواپیمائی آمریکائی بمنظور حفظ منافع بازرگانی خود در خط هوایی مورد نظر مساعی فراوانی بکار بردند تا اداره هواپیمائی کشوری آمریکا^۱ از اعطای چنین حقی بمؤسسه استرالیایی امتناع ورزد . بالاخره ، مسأله بنحو مطلوبی حل می‌شود ، باین ترتیب که دولت آمریکا به «کاتاس» اجازه می‌دهد تا مسافرینی را که خود او به سانفرانسیسکو آورده از آنجا به نیویورک حمل نماید^۲ .

در این مقاله ، مجدداً باین موضوع که مبتلا به بسیاری از مؤسسات هواپیمائی است ، اشاره خواهد شد .

II - STOP-OVER یا توقف بین راه

Stop-over یا توقف بین راه ، از جمله رویه‌های بازرگانی است که بطور کلی توسط وسائل مختلف حمل و نقل انجام می‌پذیرد . رویه مزبور ، دمار حمل و نقل هوایی ، نظر بکثرت استفاده و همچنین آثار و عواقب حقوقی و بازرگانی ناشی از آن ، اهمیت خاصی بخود گرفته است . «انجمن حمل و نقل هوایی»^۳ مطالعات جالب و دقیقی در مورد موضوع مزبور بعمل آورده است . در این مبحث از ورود بجزئیات مسئله صرف نظر نموده ، تحلیل خود را بخطوط اصلی آن محدود می‌نمائیم . بررسی موضوع «توقف بین راه» فرصت دیگری بماند میدهد تا نقائص نظام آزادیهای هوایی و روش قراردادهای دوجانبه هوایی را بوضوح بیشتر احساس کنیم و ضمناً لزوم انعقاد یک پیمان چندجانبه هوایی بین‌المللی را در این زمینه بیشتر خاطر نشان سازیم . در مطالعه «توقف بین راه» توجه به دو موضوع زیر ضروری بنظر میرسد :

الف - تعریف توقف سرراه .
ب - جنبه‌های حقوقی آن .

1- C. A. B. (Civil Aeronautic Board).

2- Rétrospective sur L'histoire des accords de transport aérien : un sujet complexe et controversé. I. T. A. , Fêv. 1966-
P. 213 et ss. - ص ۱۴۲ - زن‌گی‌یو ،

3- I. T. A. (Institut du Transport Aerien). étude No 63.

الف - تعریف

« اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی » «یاتا»^۱ Stop-over را بشرح زیر تعریف می‌نماید :

« توقف، پیاده شدن، معادل اصطلاح «قطع کردن سفر»، منظور قطع ارادی سفر هوایی است بوسیله مسافر، با موافقت قبلی متصدی حمل و نقل در نقطه‌ای واقع بین نقطه مبدا و نقطه مقصد^۲ .»

تعریف «سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی»^۳ بقرار زیر است :

«عبارت Stop-over (توقف بین‌راه)، یعنی عمل مسافر هوایی به متوقف شدن در مسیر سفر و ادامه آن نه بوسیله اولین هواپیمائی که در دسترس است، بلکه توسط هواپیمائی که بعداً حرکت خواهد کرد»^۴.

تعاریف فوق فی‌نفسه بهامی ندارند. آنچه در اینجا تاحدی ضروری می‌نماید، توضیح مختصری است از مفاهیم نقاط مسیریك خط هوایی که در این مقاله غالباً با آن برخورد کرده و می‌کنیم.

نقاط مختلف مسیریك خط هوایی، از نقطه نظر بازرگانی و بهره برداری از آزادیهای هوایی، حائز اهمیت خاصی است. بهمین جهت در قراردادهای دوجانبه هوایی اصولاً سعی میکنند تا آنها را بدقت مشخص نمایند و حدود و دامنه حقوق هر يك از طرفین قرارداد را صراحتاً معین کنند. نقاط مزبور در پاره‌ای از مواقع در مقدمه قرارداد تعریف و در جدول، یا «تابلوی» ضمیمه آن ترسیم میشود و شامل چهاربخش ممتاز است:

- ۱- نقطه یا نقاط مبدا.
- ۲- نقطه یا نقاط مقصد.
- ۳- نقطه یا نقاط واسط.
- ۴- نقطه یا نقاط ماوراء.

۱- نقطه یا نقاط مبدا

در قرارداد دوجانبه هوایی، در پاره‌ای از موارد، نقطه مبدا تعریف شده در تابلو

-
- 1- I. A. T. A. (International Air Transport Association).
 - 2- J. Guillot, op. cit., P. 142.
 - 3- I. C. A. O. (International Civil Aviation Organisation)
O. A. C. I. (Organisation de L'Aviation
Civile Internationale).
و در زبان فرانسه
 - 4- I. T. A. étude No 63, P. 6., J. Guillot, op. cit., P. 142.

یا جدول ضمیمه تصریح می‌شود. باین ترتیب که مثلاً شرکت هواپیمایی ملی ایران در فرض انعقاد قراردادی با چین، از فرودگاه مهرآباد تهران یا فرودگاههای تهران - آبادان - زاهدان - ویا یکی از فرودگاههای کشور باحق انتخاب ویا بالاخره ازهر نقطه‌ای از قلمرو ایران، مسافر وبار وپست بمقصدچین حمل خواهد نمود.

درمورد نقطهٔ مبدا، قراردادهای دوجانبهٔ هوایی که اخیراً بین دولت ایران وسایر دولتها بامضا رسیده است تعریفی از مبدا بدست داده‌اند. مثلاً بند ۷ از مادهٔ اول قرارداد ایران وشوروی اشعار میدارد:

« مقصود از عبارت « مبدا »، قلمرو کشوریست که در آن مسافر ویا بار برای حمل در هواپیما سوار ویا بارگیری می‌شود، مشروط بر اینکه چنین مسافران ویا بارها لااقل سه روز وپانزده روز بترتیب در آن قلمرو باقی بمانند »^۱.

شرط توقف مسافران ویا بارها، موضوعی است که فرصت اشاره به آن را در همین مقاله خواهیم داشت.

۲- نقطه یا نقاط مقصد

در مورد نقطه یا نقاط مقصد مطالب فوق صدق می‌کند؛ باین نحو که طرفین موافقت می‌نمایند تا مؤسسه هواپیمایی طرف قرارداد به کدام نقطه یا نقاط (فرودگاه‌های) قلمرو کشور طرف دیگر قرارداد، مسافر وبار حمل نماید. این که پرواز به مقصد فلان فرودگاه اجباری است یا مؤسسهٔ هواپیمایی حق انتخاب نقاط یا فرودگاههای معینی را دارد و یا اینکه می‌تواند به هر یک از فرودگاههای طرف دیگر قرارداد بحمل و نقل مسافر وبارمبادرت ورزد، قاعدتاً تصریح خواهد شد.

نقطه مقصد نیز ممکن است در قرارداد دوجانبه تعریف شود. از نقطه نظر مقررات هوایی ایران، «مقصود از عبارت «مقصد» قلمرو کشوری است که در آن مسافر ویا بار پیاده یا تخلیه می‌شود، مشروط بر اینکه چنین مسافران ویا بارها لااقل سه روز و پانزده روز به ترتیب در آن قلمرو باقی بمانند»^۲.

تعیین فرودگاه و یا فرودگاههای مقصد، درباره‌ای از اوقات، توأم با مذاکرات و کشمکش‌های بازرگانی است، در صورتیکه موضوع صرفاً بهره‌برداری از آزادی‌های سوم وچهارم باشد، حل مسأله تاحدی ساده است و فقط ممکن است ملاحظات سیاسی، اقتصادی

۱- قانون راجع به موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، مصوبه هفتم آذرماه ۱۳۳۴ - مجموعهٔ عهدنامه وقراردادها- آرشو کیهان - شماره ۱۳ - سال ۱۳۴۴.

۲- بند ۷ از مادهٔ اول قرارداد ایران - شوروی و بند (ع) از آئیننامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران. ر. ش به مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری ایران، ص ۸۱

و نظامی بهمراه داشته باشد . بایگانی ادارات و مؤسسات هواپیمائی کشورهای مختلف ، حکایت از مذاکرات و مناقشات طولانی و دشواری می کند که غالباً به منظور تحصیل حق حمل و نقل به مقصد فرودگاه معینی برای مؤسسه هواپیمائی شده است ^۱ .

تعیین نقطه مقصد ، در صورتیکه پای بهره برداری از آزادی پنجم و مشتقات آن در میان باشد ، حساسیت بیشتری پیدا می کند ؛ چه امکان دارد منافع بازرگانی قابل توجهی را در معرض خطر قرار دهد ، مثلاً در فرض برقراری خط هوائی تهران پکن ، هرگاه چین بمؤسسه هواپیمائی آمریکائی (پان آمریکا) و یا بی . او . ا . سی (مؤسسه انگلیسی) آزادی پنجم هوائی را با امکان توقف در تهران اعطاء نماید ، این امر منافع مؤسسه هواپیمائی ایران را بنظر خواهد انداخت ، زیرا با امکان فعالیت کمپانیهای عظیم مذکور ، احتمال می رود فعالیت مؤسسه ایرانی در مسیر خط هوائی مورد نظر با توجه باین امر که تهران نقطه مهمی در ارتباط بین اروپا و خاورمیانه با خاور دور محسوب می شود ، تحت الشعاع قرار گیرد . از همین رو مقامات هواپیمائی کشوری ایران ، در تعیین نقطه مقصد « فرودگاه تهران » (در قرارداد دوجانبه ایران - آمریکا ، ایران و انگلستان) برای مؤسسات هواپیمائی آمریکائی و انگلیسی ، در صورتیکه هدف حمل و نقل مسافر و بار بمقصد پکن باشد ، دچار تردید خواهند شد و چنانچه ناگزیر از اعطاء حقوق بازرگانی بمؤسسات مزبور باشند ، فرودگاه دیگری غیر از فرودگاه تهران را معرفی خواهند نمود . مگر اینکه بهره برداری از خط هوائی مورد نظر جنبه انحصاری بخود بگیرد کما اینکه در خط هوائی تهران مسکو ، طرفین قرارداد صریحاً توافق بعمل آورده اند که :

« حق بهره برداری هوائی تجارتی بین تهران و مسکو منحصرأ بمؤسسات

۱- از مصادیق بارز این امر ، در مورد کشور خودمان ، می توانیم درگیریهای مقامات هواپیمائی ایران را با مقامات هواپیمائی فرانسه و انگلیس یادآور شویم . مؤسسه هواپیمائی ایران (هما) در آغاز فعالیت خود ، فرودگاههای « اورلی Only » در پاریس و « هیترو Heathrow » در لندن را بعنوان نقاط مقصد در روابط هوائی خود با کشورهای مزبور انتخاب کرده بود . مقامات هواپیمائی فرانسه و انگلیس مخالفت خود را با حق حمل و نقل «هما» به نقاط مزبور اعلام و فرودگاههای دیگری را که از لحاظ بازرگانی در درجه دوم اهمیت قرارداد داشت معرفی نمودند . علت این مخالفت از طرف مقامات فرانسوی و انگلیسی ظاهراً تراکم فرودگاههای «اورلی» و «هیترو» بوده ، ولی در باطن ، چنین بنظر میرسد که ملاحظات بازرگانی انگیزه اساسی آنها را تشکیل میداده است . لازم است اضافه شود که مقامات هواپیمائی ایران بالاخره ، پس از یک سلسله مکاتبات و مذاکرات ، موفق می شوند تا برای «هما» حق توقف بازرگانی در فرودگاههای مذکور را کسب کنند .

(نقل از آرشیو مؤسسه هواپیمائی ار - فرانس - و آرشیو انجمن حمل و نقل هوائی -

I. T. A. پرونده ایران - ار) .

هواپیمائی معینه طرفین متعاهدین اعطاء می گردد ، ۱ .

۳- نقطه یا نقاط واسط .

نقطه یا نقاط واسط چنانکه گفته شد در مسیر يك خط هوایی ، بین نقاط میداه و مقصد قرار دارند : نقاط مزبور در صورتیکه توقف در آنها بمنظورهای غیر بازرگانی بعمل آید ، ایراد و اشکالی بهم نمیزند . اهمیت مسئله وقتی ظاهر می شود که توقف مزبور بمنظور حمل و نقل بار و مسافر صورت گیرد و نتیجتاً موضوع آزادی پنجم هوایی را بین طرفین قرارداد مطرح سازد .

تعیین نقاط واسط بیشتر بجهت بازاریابی و تأمین منافع اقتصادی مؤسسه هواپیمائی صورت میگیرد . طبیعی است در خط هوایی تهران - پکن ، شرکت هواپیمائی ملی ایران ، در ابتدای کار بعمل مختلف نمی تواند باندازه ظرفیت هواپیما های خود مسافر و بار به پکن حمل نماید ، از این رو سعی خواهد نمود تا در مسیر خط خود از نقاطی بهره برداری بعمل آورد در فرض خود ، تصور کنیم فرودگاههای راولپندی (پاکستان) و دهلی (هندوستان) نقاط محل توقف هواپیماهای مؤسسات طرفین قرارداد ایران - چین معرفی گردد و توقف بمنظور حمل و نقل بار ، مسافر و بعبارت دیگر بهره برداری از آزادی پنجم باشد . بدیهی است در صورتیکه طرفین آزادی مزبور را بیکدیگر اعطاء نموده باشند استفاده از آن باین بستگی خواهد داشت که :

اولاً : با انعقاد قراردادهای دوجانبه جداگانه ای بین ایران - پاکستان و ایران - هندوستان حقوق حمل و نقل هوایی مورد توافق قرار گرفته باشد ، چه حق سواری پیاده کردن مسافر و بار در راولپندی و دهلی بترتیب در روابط هوایی کشور های متعاقد مسئله آزادیهای سوم و چهارم را پیش میکشد .

ثانیاً : اعطاء متقابل همین حقوق در روابط هوایی چین - پاکستان و چین - هندوستان موافقت شده باشد .

ثالثاً : « P.I.A. » (مؤسسه هواپیمائی پاکستانی) و « آیر - ایندیا (Air-india) (مؤسسه هواپیمائی هندی) با اعطاء چنین حقوقی بمؤسسات هواپیمائی چینی و ایرانی موافقت کرده باشند . مسلم است در صورتیکه « پیاء » و « آیر - ایندیا » از آزادیهای سوم و چهارم در خط هوایی راولپندی - پکن و دهلی - پکن برخوردار باشند مشکل با توقف بازرگانی مؤسسه هواپیمائی ایرانی یا مؤسسه هواپیمائی دیگر در نقاط مزبور موافقت نمایند زیرا با تحقق چنین امری منافع آنها بمخاطره خواهد افتاد و بخشی از مسافرین آنها در نقاط محل توقف نصیب مؤسسات خارجی خواهد شد .

۴- نقطه یا نقاط ماوراء

خط هوایی مورد توافق طرفین يك قرارداد همیشه واجباراً به نقاط مبدا و مقصد و واسط ختم نمیشود . گاه پیش می آید خط مزبور بهمان عللی که در مورد نقاط واسط ذکر شد در خط مستقیم یا غیرمستقیم بنقاطی ماوراء نقاط مبدا و مقصد مؤسسات هواپیمائی طرفین امتداد یابد . این امر نیز ناظر به بهره برداری از آزادی پنجم هوایی و مشتقات آن میباشد . احیاناً پیش می آید که طرفین در هنگام تنظیم قرارداد دوجانبه خود با توجه به گسترش فعالیت خود در آینده توانائی تعیین نقاط محل توقف را دقیقاً نداشته باشند . لذا بموجب فرمول گنگی موافقت می نمایند که بهره برداری از آزادی پنجم را در نقاطی که « بعداً تعیین خواهد شد » بیکدیگر تفویض نمایند . این فرمول همواره باب مذاکره و تنظیم جنبه های بازرگانی مسئله جدول پرواز را برای آینده باز میگذارد . بعلاوه برخی از نقاط مندرج در جدول یا تابلوی ضمیمه قرارداد دوجانبه ممکن است مشمول محدودیتهائی از جهت تعداد مسافرین و میزان بار گردد .

برای آنکه بانحوه تنظیم نقاط خطوط هوایی آشنائی بیشتری پیدا کنیم ، بی مناسبت نخواهد بود که نمونه جدول پرواز یکی از قراردادهای دوجانبه را مورد توجه قرار دهیم : در قرارداد دوجانبه هوایی ایران - آلمان ، برنامه خطوط پرواز به صورت زیر ترسیم شده است :

برنامه خطوط پرواز

۱- خطوطی که توسط مؤسسات ممینه بوسیله دولت جمهوری فدرال آلمان بکار میرود .

۱	۲	۳	۴
نقاط مبدا	نقاط واسطه	نقاط واقع	نقاط ماوراء
جمهوری فدرال آلمان وین	در قلمرو ایران	تهران	کراچی (مشروط)
رم	یک نقطه در هندوستان**	کلمبو	کلمبو
استانبول	رانگون	رانگون	رانگون
ویا آنکارا	یانکوک	یانکوک	یانکوک
بیروت	الف - هونگ کونگ	الف - هونگ کونگ	الف - هونگ کونگ
بغداد**	مانیلا	مانیلا	مانیلا
	ب - سنگاپور	ب - سنگاپور	ب - سنگاپور
	جاکارتا	جاکارتا	جاکارتا
	سیدنی	سیدنی	سیدنی

* بدون حقوق حمل و نقل بتهران و بالمکس .

** بغداد توافق خواهد شد .

۲- خطوطی که توسط مؤسسات معینه بوسیله دولت شاهنشاهی ایران بکارمیروند :

۱	۲	۳	۴
نقاط مبدا	نقاط واسطه	نقاط درقلمرو	نقاط ماوراء
ایران	بیروت	مونینخ یا	پاریس
	آنکارا	هامبورگ یا	بروکسل
	استانبول	فرانکفورت یا	لندن
	آتن	دوسلدرف	یک نقطه در کشور
	رم		متحدہ آمریکای شمالی*
	زوریخ		
	میلان		
	ژنو		

* بعداً مورد موافقت قرار خواهد گرفت .

۳- مؤسسه معینه ممکن است درمورد تمایل یک یاچند نقطه درخطوط مشخصه را حذف نماید مشروط براینکه نقطه مبدا چنین خطی درقلمرو کشور متعاهدی که مؤسسه را معین نموده واقع باشد^۱.

ب - جنبه‌های حقوقی

امکان توقف مسافری در مسیرخط هوایی ، دربادی امر ، عادی و ساده و بی اهمیت به نظر می‌رسد و احتمالاً این سؤال را متبادر به‌ذهن می‌کنند که چرا بخشی ازاین مقاله‌بان اختصاص یافته است . حقیقت اینکه ، رویه مزبور ، در صورتیکه تحت کنترل قرار نگیرد و جریان طبیعی خود را از دست دهد ، اجرای عادی آزادی‌های هوایی را تغییر داده ، رقابت نسبتاً عادلانه‌ای را که به زحمت بوسیله قرارداد های دوجانبه برقرار شده است ، دستخوش هرج و مرج می‌سازد . از همین رو ، دولتها بیش‌ازپیش سعی دارند تا با وضع مقرراتی ، این رویه بازرگانی را محدود و حتی محکوم نمایند .

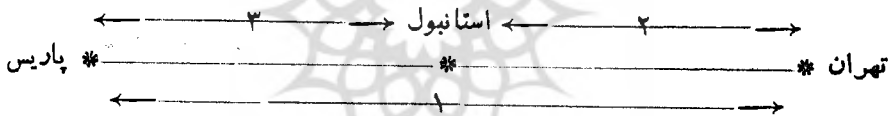
به منظور طرح ساده مطلب ، کافی است موارد عملی مختلف « توقف بین‌راه » را در نظر

۱- نقل ازقانون موافقتنامه بین دولت شاهنشاهی ایران و جمهوری فدرال آلمان راجع به سرویس‌های هوایی و بازرگانی ما بین قلمرو دو دولت و ماوراء آنها ، مصوب آذرماه ۱۳۴۳ ، آرشیو کیهان ، مجموعه عهدنامه ها و قراردادها ، سال ۱۳۴۳ - شماره ۱۱ .

- آوریم . موارد مزبور از چند صورت خارج نیست :
- ۱- قطع سفر هوایی به منظور توقف ، ممکن است در نقطه‌ای که در مسیر خط هوایی مؤسسه هواپیمائی پیش‌بینی شده است ، اتفاق افتد .
 - ۲- توقف ممکن است یا تغییر خط همان مؤسسه هواپیمائی همراه باشد .
 - ۳- در نقطه محل توقف ، ممکن است مؤسسه هواپیمائی عوض شود .
به شقوق سه گانه بالا ، لازمست دو عامل مهم زیر اضافه شود :
 - ۴- مدت توقف سر راه .
 - ۵- مسیر مستقیم یا غیرمستقیم مسافر هوایی .

۱- توقف در مسیر خط هوایی معین يك مؤسسه هواپیمائی

مورد مذکور که خود از ساده‌ترین موارد است ، به‌تنهایی تقریباً کلیه مسائل اصولی و حقوقی مربوط به قضیه «توقف بین‌راه» را مطرح می‌سازد . فرض کنیم شرکت هواپیمائی ملی ایران «هما» که بین تهران - پاریس با مرجمل و نقل مسافر و بار اشتغال دارد ، حق توقف در فرودگاه استانبول را نیز داشته باشد :



در فرض فوق احتمال وقوع دو امر میرود :

* «هما» در طول تمام خط هوایی مزبور از آزادیهای کامل هوایی برخوردار است ، یعنی از یک طرف آزادی سوم و چهارم بین تهران و استانبول و پاریس باو اعطاء شده و از طرف دیگر آزادی پنجم بین استانبول و پاریس .

* «هما» از حق استفاده از آزادی پنجم ما بین استانبول و پاریس برخوردار نیست و بعبارت دیگر در قرارداد دوجانبه هوایی منعقد بین ایران ترکیه ، فرانسه بهره برداری متقابل از آزادیهای سوم و چهارم مطرح است .

شق اول عموماً هیچگونه ایراد و اشکالی را در بر ندارد . حق پیاده و سوار کردن مسافر در نقطه واسط جزو حقوقی است که در بهره برداری از خط مزبور به «هما» داده شده است .

شق دوم ، طبیعت حقوق حمل و نقلی را که «هما» در قسمت دوم خط هوایی مورد نظر

یعنی بین استانبول و پاریس انجام می‌دهد مطرح می‌سازد. در این مورد دو سؤال پیش می‌آید.

— آیا «هما» می‌تواند مسافری را که در استانبول پیاده کرده است، بموجب آزادی سوم هوایی که طبق قرارداد دوجانبه ایران - فرانسه باو اعطاء شده است، از استانبول گرفته، پاریس حمل می‌نماید؟

— یا اینکه مسافر مزبور عامل و موضوع آزادی پنجم هوایی بین کشور ترکیه و فرانسه میشود؟

پاسخ مسأله از نقطه نظر کشورهای ذینفع خط هوایی مزبور متفاوت است:

— کشور مبدا مسافر (در مثال ما - ایران) مدعی است مسافری که به استانبول آمده، در واقع مقصد اصلی او استانبول نیست، بلکه با توفقی، سفر خود را پاریس ادامه می‌دهد. مؤسسه هواپیمایی ایران مسافر مزبور را تحت عنوان آزادی سوم از مبدأ ایران بمقصد پاریس که در قرارداد دوجانبه پیش‌بینی شده است حمل مینماید.

— کشور محل توقف (ترکیه و احیاناً بسیاری از کشورها که در مسیر خط قرار گرفته اند) ادعای دولت ایران را قبول ندارد و معتقد است که توقف (Stop over) طبیعت حقوقی حمل و نقل مؤسسه هواپیمایی ایران را تغییر می‌دهد. مسافری که حتی بمنظور توقف در استانبول پیاده شده است نمی‌تواند تحت عنوان آزادی سوم پاریس حمل شود. لازمه تحقق این امر اینست که «هما» یا مؤسسه خارجی دیگری از آزادی پنجم در روابط هوایی میان ترکیه و فرانسه برخوردار باشد و یا اینکه مؤسسات هواپیمایی دو کشور ترکیه و فرانسه با بهره برداری آزادی سوم و چهارم مبادرت بحمل چنین مسافری نمایند.

مناقشات و مباحثاتی از این قبیل منحصر بفرض مانده، صرفاً جنبه نظری ندارند. روابط هوایی بسیاری از کشورها عملاً سرشار از اختلافات و کشمکشهایی از این قبیل است. استدلالهای حقوقی دولت‌ها در چنین مواردی توأم با ملاحظات سیاسی و اقتصادی فراوانی می‌باشد و از همین رو عده‌ای را سخت عقیده بر این است که باید بساط قراردادهای دوجانبه را برچید و از طریق يك پیمان بین‌المللی راه حل منطقی و عملی و همگانی برای حل قضیه یافت.

بعلاوه با افزایش تراکم خطوط هوایی و مؤسسات هواپیمایی، پیچیدگی و تعدد موارد و بالنتیجه مشکلات عملی چنین اموری بیشتر شده است مسأله غالباً بضرر مسافران و پاره‌ای از مؤسسات هواپیمایی تمام میشود. بدیهی است راههایی برای حل قضیه پیشنهاد شده است ولی راه‌حلهای مزبور بموجب اینکه مؤسسه هواپیمایی کشور مبدأ در خط هوایی مورد نظر از حقوق و آزادیهای کامل هوایی برخوردار باشد یا نباشد معمولاً محدودیتهایی را در امر حمل و نقل بوجود می‌آورد. این محدودیتهای ناظر بامور زیر میباشد:

— محدودیت غیرمستقیم باثبیت میزان مسافر و بار،

- محدودیت مدت توقف سرراه بنحویکه درصنحات آینده خواهیم دید ،
- محدودیت منطقه یا بخشهای باز یا بسته (Blind Sectors) .
- تحمیل فرود آمدن و توقف در فرودگاههایی که از نظر بازرگانی اهمیت چندانی ندارند^۱. دولت‌ها در اتخاذ چنین محدودیتهایی ، رویه‌های مختلف پیش گرفته‌اند :

- رویه فرانسه در مورد موضوع « توقف سرراه » رویه نسبتاً آزادمنشانه است. معذک دولت فرانسه عقیده دارد که اجرای نامنظم « Stop-over » جریان عادی و صحیح آزادیهای پنجگانه خطوط هوایی را نقض می‌کند . بنظر این دولت عامل زمانی در توقف سرراه باید مورد توجه قرار گیرد . توقف کوتاه ، هیچ نوع اثری در امر حمل و نقل مسافر و بار ندارد ولی پس از گذشت مدت زمانی سفر را در يك خط هوایی به دو بخش ممتاز تقسیم می‌نماید که مشمول مقررات جداگانه‌ای خواهد شد .

روش دولت متحده امریکای شمالی نسبتاً در مقام مقایسه با رویه دولت فرانسه آزادمنشانه تر بنظر میرسد . بموجب رویه امریکای کلیه مسافرینی که در امریکای پیاده می‌شوند مدت توقف آنها مثلاً در سایر کشورها هر چه باشد مشمول آزادی سوم هوایی خواهند بود . و بالعکس کلیه مسافرینی که از امریکای سفر خود را انجام میدهند باز بدون توجه بمدت توقف آنها در سایر کشورها تحت شمول آزادی چهارم در خواهند آمد . دولت امریکای در این امر بتابعیت امریکایی مسافرین خود توجه خاصی دارد . باین حساب مسافر امریکایی که از مبدأ لندن بمقصد نیویورک سوار هواپیمای مؤسسه انگلیسی (B. O. A. C.) میشود ، در صورتی که توقفهایی در کشورهای فرانسه ، اطریش و آلمان انجام دهد ، در روابط هوایی امریکا - انگلیس از نقطه نظر دولت امریکای سفر او بموجب آزادی سوم صورت می‌گیرد . چنین برداشتی از آزادیهای هوایی غالباً موجب بروز تعارضاتی میان ممالک متحده امریکای شمالی و سایر کشورهای که با آنها قرارداد دوجانبه هوایی دارد شده است. اختلاف حاصل میان « کانتاس » Qantas (مؤسسه هواپیمایی استرالیایی) و مقامات هواپیمایی کشوری امریکای نیز معلول چنین برداشتی از مفهوم آزادیها میباشد . امریکا بالاخره علیرغم میل باطنی خود ، حق حمل و نقل مسافرین مزبور را از سانفرانسیسکو بمقصد نیویورک بمؤسسه مزبور اعطاء مینماید . در صورتیکه مورد بخصوص را که ناظر بحمل و نقل از نقطه‌ای بنقطه دیگر از قلمرو ممالک متحده امریکای شمالی است (Cabotage) در نظر آوریم ، بیشتر بگذشت دولت امریکای درباره حق اعطائی پی خواهیم برد . دولت امریکای سعی داشته است تا در سازمانهای بین‌المللی هوایی نیز نحوه عمل خود را بدیگران بقبولاند . از جمله و سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ، طرحی در این زمینه تهیه دیده بود که امریکای در تصویب آن فعالیت پی گیر و دامنه داری داشت . طرح مزبور ناظر بر تهیه آمار دقیقی از مبدأ و مقصد مسافرین است تا بدین وسیله جریان واقعی حقوق و آزادی هوایی مشخص گردد . بدون شك تهیه چنین آماری

چه در هنگام انعقاد قرارداد های دوجانبه و چه در جریان عمل مؤثر و مفید خواهد بود و بسیاری از مشکلات و مسائل حمل و نقل هوایی را حل خواهد کرد . ولی همراه با عیب بزرگی است و آن اینکه مقامات و ادارات هواپیمائی کشورهای مختلف را با ددرسهای اداری و مسأله کاغذ پراکنی مواجه خواهد نمود .

رویه ممالک متحده آمریکا شمالی در قضیه «توقف سر راه» در روابط هوایی کشورها جبهه بندیهای را موجب شده است از جمله کشورهای آمریکای جنوبی از قبیل « آرژانتین»، « برزیل»، « شیلی» و « ونزوئلا»، جبهه دیگری را در مواجهه با مسأله اتخاذ کرده اند. رویه کشورهای مذکور مبتنی بر این اصل است که حمل و نقل بقلمر و کشور آنها از هر قبیل که باشد باید « ملی» اعلام گردد. و بمبارت ساده تر مسأله توقف در ورود و خروج مسافرین هوایی در کشورهای مذکور مورد قبول نیست و یا اگر قبول هم شده، ضرب الاجلی برای آن مقرر شده است^۱.

بمنوان مثال: هرگاه پان آمریکا از مبدأ نیویورک بمقصد بلژیک مسافری حمل کند و مسافر مزبور در «کاراکاس» توقفی بعمل آورد از نقطه نظر دولت ونزوئلا توقف مزبور در روابط هوایی دو کشور مشمول آزادی چهارم هوایی خواهد بود و برای اینکه مسافر مزبور بتواند بسفر خود به بلژیک ادامه دهد کسب آزادی پنجم از طرف مؤسسه آمریکائی ضرورت پیدا خواهد کرد.

۲- توقف سر راه همراه با تغییر خط هوایی از طرف مؤسسه

هواپیمائی معین

وجه امتیاز مورد مزبور از مورد سابق و از موردی که پای دو مؤسسه هواپیمائی در میان میباشد بیشتر از این جهت است که مارا با مفهوم «مبادله»^۲ در سرویسهای هوایی آشنا می سازد. امر مبادله در خطوط هوایی بمسافر امکان می دهد تا در محل تقاطع خطوط از نقطه ای به نقطه دیگر منتقل گردد. مبادله صرفاً بمنظور فراهم آوردن تسهیلاتی در حمل و نقل تأسیس شده است چه بمسافر هوایی اجازه میدهد:

اولا: مسیر خط هوایی خود را کوتاه یا طولانی تر کند،
ثانیاً: از نقاط مختلفی دیدن نماید،

1 - Les Difficultés et contradictions du transport aérien international illustrées par les relations entre les Etats-Unis et L'Amérique latine", bulletin I. T. A. sept. 1964, P. 885 et ss.

2 - Correspondance

ثالثاً : از تسهیلاتی برخوردار شود .
مؤسسه هواپیمائی ایران «هما» در خط هوائی تهران - بیروت - ژنو دارای سرویس
منظم هوائی است و از حقوق و آزادیهای لازم برخوردار میباشد در بیروت یکی از مسافریین
خود را پیاده می کند . مسأله عبارت از اینست که :

بیروت
تهران * ————— * ————— * ژنو

هما — IRAN - AIR

تهران * ————— * ————— * پاریس

بیروت

— آیا «هما» می تواند با هواپیمای دیگری در خط دیگر هوائی مثلا تهران - بیروت -
پاریس مسافر مزبور را گرفته ، در پاریس پیاده نماید ؟ باب بحث و گفتگو در این زمینه
از مدت ها پیش بازااست .

در صورتیکه «هما» در قرارداد منعقد بین لبنان و مقصد جدید مسافر یعنی فرانسه
از حق آزادی پنجم برخوردار باشد . هیچگونه اشکالی پیش نخواهد آمد . ولی در صورت
نداشتن چنین حقی ، به چه دلیل و تحت چه عنوانی می تواند مسافر مزبور را از بیروت
گرفته ، پاریس حمل نماید ؟ چنین مسأله ای بیشتر از این جهت طرح می شود که حمل مسافر
مزبور در خط دیگری از خطوط هوائی مؤسسه هواپیمائی ایران صورت می گیرد . آیا در
اینجا می توان به بلیط مسافر استناد جست ؟

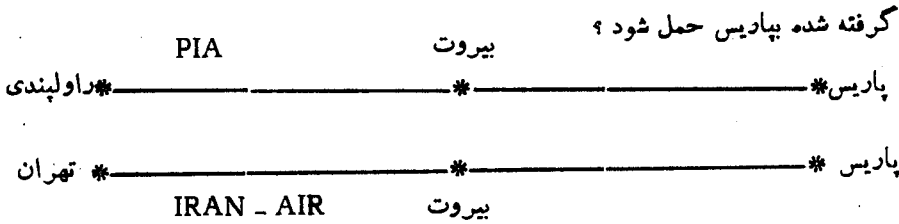
بموجب این بلیط مقصد مسافر فرض ما پاریس تعیین شده و مؤسسه هواپیمائی ایران
از مبدأ تهران بمقصد پاریس از آزادی سوم هوائی برخوردار است .

چنین استدلالی ، مورد اعتراض شدید بسیاری از دولتهاست و بهیچ وجه آنرا
قبول ندارند .

«مبادله» دزامرحل و نقل هوائی شباهت زیادی بموارد بالا دارد . مبادله در صورتی
وسیلهٔ دو مؤسسهٔ هواپیمائی یک کشور و در خط معین هوائی صورت گیرد ، علی الاصول ایراد
و اشکالی ندارد چه رویه ای است که نسبتاً رواج پیدا کرده . معذک پاره ای از دولتها از
قبیل پاکستان ، چنین رویه ای را منع می کنند .^{۱۰}

۳- تغییر مؤسسه هواپیمائی در نقطه محل توقف

مورد وقتی مصداق پیدا میکند که پای مؤسسه هواپیمائی با تابعیت مختلف و
قرار دادهای دوجانبه هوائی در بین باشد . مسأله در مورد فرض بالا بصورت زیر مطرح می شود :
— آیا مسافری که از هواپیمای مؤسسه هواپیمائی ایران در بیروت پیاده شده میتواند
وسیلهٔ مؤسسهٔ هواپیمائی دیگری مثلا (پیا) که در همان نقطه یعنی بیروت حق توقف دارد



در صورتیکه مورد خود را صرفاً بجنبه‌های بازرگانی قضیه محدود کنیم ، چنین امری تحت شرایطی بین کمپانی‌های هوایی مجاز شناخته شده است . مضافاً براینکه در قراردادهای حمل و نقل بین خطوط، که از طرف « یاتا » تهیه و به موقع اجرا گذاشته شده بنحو وسیعی آنرا توسعه بخشیده است . ولی امر مبادله اصولاً مورد قبول همه دولتها نیست . رقابت روزافزون ناشی از قرارداد های مزبور موجب عکس العمل های شدیدی در این زمینه گردیده است . هدف این عکس‌العمل‌ها که دامنه آن هر روز توسعه مییابد اینستکه حمل و نقل مسافر ، در محل توقف از طرف کمپانیها محدود و چنانچه امکان پذیر باشد بکلی ممنوع شود . باین ترتیب چنانکه ملاحظه می‌شود امر تجارت حمل و نقل هوایی ، نه تنها از قید و بند مقررات آزاد نشده ، بلکه هرروز با وضع قیود و شروطی از شعاع عمل آن کاسته میشود . شرط مدت را میتوان به تعبیری یکی از این قیود قلمداد کرد .

۴- مدت توقف بین راه

عامل زمان در مسئله توقف بین راه صرفاً وسیله‌ایست بمنظور ارزیابی پاره‌ای از جنبه‌های قضیه ، ولی اثر آن در اقدامات متخذة بسیاری از دولتها ، غالباً منشاء اثر قابل توجهی است .

بطوریکه از مطالب فوق برمیآید ، « توقف بین‌راه » تا حد زیادی با مبادله ساده در مسائل حمل و نقل هوایی شباهت دارد . معذک علیرغم اقدامات زیادیکه بعمل آمده ، مؤسسات هواپیمائی عضو « یاتا » تا کنون موفق نشده‌اند در مورد حداقل مدت زمانیکه لازمه تحقق Stop-over است ، توافق بعمل آورند و مالا موجبات تشخیص و تفکیک آنرا از امر « مبادله » فراهم سازند . این امر را می‌توان تا حدی مطول گسترش شیکه خطوط هوایی بین المللی و تنوع و تراکم آنها در نقاط مختلف زمین دانست . همین موضوع باعث شده که زمان مبادله ساده میان سرویسهای هوایی از يك یا چند ساعت تا يك یا چند هفته تغییر نماید .

بعمیده گروهی ، یافتن وجه تمایزی میان « مبادله » و « توقف بین راه » آنقدرها هم که تصور می‌شود لازم و ضروری نیست برای اینکه آثار و عواقب حقوقی مسائل مزبور از نقطه نظر حقوق و آزادیهای هوایی از یکطرف و نقل و انتقال مسافرین از طرف دیگر

شبهات زیادی به‌هم‌دارند و از همین رو مشمول حکم جداگانه‌ای نخواهند بود^۱ .
اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی « یاتا » حداکثر مدت توقف سر راه را بطور ضمنی یکسال تعیین نموده است . مدت مزبور معادل زمان اعتبار بلیط هوایی مسافرین می‌باشد^۲ .

برای اینکه اهمیت رویه^۳ « توقف بین‌راه » و بی‌نظمی‌هایی را که در اجرای آزادیهای هوایی بوجود می‌آورد دریابیم ، کافیست مقرراتی را که ناظر بتعیین مدت است از یکطرف و اقداماتی که آنرا تحت کنترل قرار میدهد از طرف دیگر ، مورد توجه قرار دهیم . کیفیت مقررات و اقدامات مزبور بر حسب طبیعت حمل و نقل و اینکه چه نوع مسافرینی را باید مورد حمایت قرار داد ، از نقطه نظر دولتها فرق می‌کند . برخی از دولتها حداکثر و گروهی حداقل مدت « توقف بین راه » را در نظر گرفته‌اند .

۱ - تعیین حداکثر مدت

تعیین حداکثر مدت در امر توقف سر راه رویه‌ای است متداول و بیش از پیش رایج . رویه مزبور ضامن حفظ منافع کشوری است که قصد حمایت حمل و نقل مسافر و بارهائی را دارد که مبدأ آن‌ها در قلمرو همان کشور قرار دارد . در صورتیکه مبدأ واقعی باشد ، موقعیت چنین کشوری قابل دفاع می‌باشد . ولی در صورت اتفافی بودن مبدأ ، مسئله قابل جرح و بحث بنظر میرسد . مورد اخیر در صورتی مصداق پیدا میکند که مسافرین بوسیله مؤسسات هواپیمائی دیگری وارد قلمرو کشور مورد نظر شده باشند .

استدلال کشور هائیکه از تعیین حداکثر مدت پشتیبانی می‌کنند ، بر این پایه استوار است که پس از گذشت مدت زمانی ، « توقف سر راه » طبیعتاً حتی را که بموجب آن مسافر هوایی ، سفر خود را بنقطه دیگر ادامه میدهد ، دستخوش تغییراتی مینماید .

در سال ۱۹۵۴ « سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی » ، I. C. A. O. بمنظور روشن شدن موضوع تحقیقاتی در این زمینه بعمل آورد . از میان ۳۱ دولتی که نسبت باین مطلب اظهار عقیده کرده بودند گروهی^۳ نظرشان بر این بود که حتی در مورد اعطای حقوق و آزادیهای کامل (آزادی سوم و آزادی پنجم هوایی) قطع و ادامه سفر ، بهر نحوی که باشد طبیعت حمل و نقل را تغییر می‌دهد و سفر هوایی مسافری را که تحت عنوان

1 - Quelques nouvelles contributions à L'étude de des droits aériens et des problèmes qui leur sont associés, Bulletin

I. T. A. 27 Fév. 1967, P. 287 - 288.

۲ - ژان کی یو . ص ۱۴۸ .

۳ - از جمله کانادا ، هندوستان ، اردن هاشمی ، مکزیک ، پاکستان ، تایلند ، ترکیه و اتحادیه آفریقای جنوبی .

آزادی سوم و آزادی چهارم انجام گرفته بهامل پنجم آزادی هوایی تبدیل می نماید . گروهی دیگر از دولتهای مزبور مخالفت صرف خود را با حق توقف سر راه اعلام کرده بودند و اجرای آنرا جز با انعقاد قرار داد خاصی قابل قبول نمیدانستند . توقف در مورد اخیر نیز مشروط بر این بود که مؤسسه هواپیمائی کشور مبدأ فقط از جزئی از آزادی های پنجگانه هوایی ، یعنی صرفاً از آزادی های سوم و چهارم باستثنای آزادی پنجم بهره مند باشد .

حداکثر مدت توقف سر راه را گروهی از دولتها ، شش ساعت قرار داده اند . پس از گذشت مدت مزبور مسافر هوایی از دایره شمول آزادیهای سوم و چهارم خارج می شود و مشمول آزادی پنجم قرار می گیرد . در اختلافی که مؤسسه هواپیمائی انگلیسی بی . او . ا . سی را طرف اداره هواپیمائی ممالک متحده امریکای شمالی قرار داده بود ، مؤسسه انگلیسی بمنظور حفظ مشتریان خود که بین دو سرویس از سرویس های هوایی او توقفی بمنظور « مبادله » در نیویورک انجام میدادند بچنین ضابطه ای متوسل شده بود . دولت یونان نیز برای تعدادی از خطوط خود ، مدت توقف را به ۴۸ ساعت محدود نموده است که در طی آن مسافر هوایی می تواند سفر خود را تحت عنوان آزادی سوم ادامه دهد ^۱ .

گروه دیگر از دولتها از جمله آرژانتین ، ونزوئلا و پاکستان حداکثر مدت توقف را بطور متوسط به پانزده روز محدود نموده اند ^۲ .

۲ - تعیین حداقل مدت

رویه تعیین حداقل مدت خوشبختانه رواج چندانی ندارد و با مسئله آزادی ششم بستگی تام پیدا می کند . رویه مزبور ، در صورتیکه شیوع یابد ، آثار نا مطلوبی برای توسعه حمل و نقل هوایی بیار خواهد آورد . ولی باید اذعان کرد که علی الاصول قاعده ای منطقی بنظر میرسد چه عکس العملی است در برابر سوء استفاده هایی که پاره ای از رویه های « یاتا » در مورد اشکال مختلف حمل و نقل هوایی موجب میشود .
برای توضیح مطلب مثالی بیاوریم :

۱ - ژان گی یو ص ۱۴۹ .

۲ - اشاره باین نکته ضروری است که اصولاً تعیین مدت برای توقف ، بر حسب موقعیت و اوضاع و احوال خطوط هوایی ، از نقطه نظر دولتها ، دچار نوساناتی می شود . از این رو نمیتوان اطمینان داشت که دولتی مثل یونان امروزه نیز ضابطه ۴۸ ساعت را قبول داشته باشد .

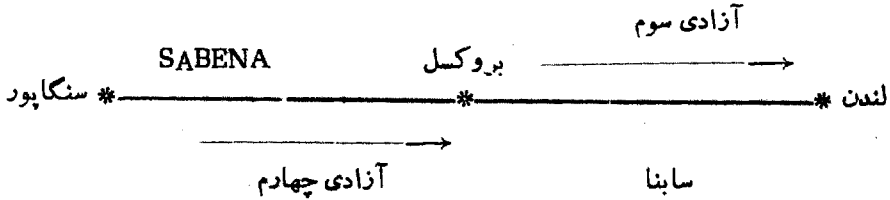
این موضوع مؤید آنست که اقتصاد هواپیمائی بازرگانی و توسعه شبکه خطوط هوایی گاه بمسائل کوچک و بی اهمیتی بستگی پیدا می کند که بیشتر جنبه تفنن دارند .

ممالک متحده آمریکا شمالی از جمله کشورهایی است که قراردادهای دوجانبه هوایی نسبتاً قابل توجهی با کشورهای دیگر دارد. مؤسسه هواپیمایی «پان آمریکن» و زنه‌ای در میان مؤسسات هواپیمایی محسوب میشود. دولت آمریکا چند سال پیش، در مورد نحوه اجرای قراردادهای دوجانبه خود با پاره‌ای از کشورهای اروپایی اعتراضی داشت. اعتراض بعقیده کارشناسان مسائل حمل و نقل هوایی بیشتر از مدت «توقف سر راه» ناشی میشد و مبنی بر این بود که مسافریین حمل شده کشورهای مذکور بر فراز آتلانتیک شمالی بیشتر از آنست که معمولاً باید تحت عنوان آزادی‌های سوم و چهارم انجام گیرد. بعقیده مقامات هواپیمایی آمریکائی، مازاد مسافریین حمل شده یکی از عوامل مشکله آزادی ششم هوایی است که بناحق توسط مؤسسات هواپیمائی کشور های مزبور صورت می گیرد. برای حل قضیه بصورت عادلانه، و یا بعبارت صحیح تر بمنظور جریان عادی آزادبهای هوایی، آمریکا از کشورهای اروپائی خواسته بود تا مسافریینی را که مؤسسات آنها بقصد آمریکا حمل و نقل میکنند و با «توقف سر راه» بسفر خود ادامه میدهند، حداقل مدت ۷۲ ساعت در نقاط مورد نظر توقف نمایند. بطور مثال، بتعبیر مقامات هواپیمائی آمریکائی در صورتیکه K. L. M. ام. ال. (مؤسسه هواپیمائی هلندی) مسافری را از نقطه‌ای به آمستردام آورده باشد و پس از انقضای مدت ۷۲ ساعت به نیویورک حمل کند، سفر چنین مسافری مشمول آزادی سوم هوایی خواهد بود. والا یعنی در صورتیکه مدت توقف کمتر از مدت مقرر باشد سفر چنین مسافری از دائره شمول آزادی سوم خارج شده مسئله آزادی ششم هوایی را مطرح خواهد ساخت.

هدف دولت آمریکا از این اعتراض، کنترل نوع و تعداد مسافریینی بوده است که پاره‌ای از مؤسسات هواپیمائی اروپائی حمل و نقل می کرده‌اند. البته عکس‌العملهایی از جانب دولتهای اروپائی اثرات چنین اعتراضی را خنثی نمود.

رویه تعیین حداقل مدت برای توقف سر راه، عملاً وجود دارد و در روابط هوایی عده‌ای از کشورها پان عمل می‌شود. کشور انگلستان در بسیاری از قرار دادهای دوجانبه خود با کشورهای اروپائی این شرط را درج کرده است. هدف این کشور با درج شرط مزبور اینستکه از حمل و نقل هوایی میان کشور خود و کشورهای مشترک المنافع حمایت نماید. توضیح اینکه پاره‌ای از مؤسسات هواپیمائی کشورهای اروپائی که بحمل و نقل در قلمرو کشورهای مشترک المنافع اشتغال دارند بر مبنای قراردادهای بین خطوط و رویه‌های نرخی «پاتا» تعداد زیادی از اتباع انگلیسی را بقلمرو کشورهای خود آورده، از آنجا تحت عنوان آزادی سوم (با توجه به قرار داد دوجانبه هوایی) به مقصد لندن حمل مینمایند. مثلاً پیش می‌آید که کمپانی بلژیکی «سابنا Sabena» در سنگاپور مسافریین انگلیسی بلژیکی و غیره را از مبدأ سنگاپور بمقصد واقعی لندن حمل می‌کند و سپس آنرا در بروکسل پیاده کرده، پس از توقف کوتاهی از آنجا به لندن منتقل مینماید. در فرض ما مبدأ واقعی

مسافرین مزبور سنگاپور و مقصد نهائی آنها لندن می باشد . « سابنا » در نقاط مزبور که از محدوده قلمرو دو کشور طرف قرارداد (بلژیک - انگلستان) خارج است ، از حق آزادی پنجم برخوردار نیست ولی آزادی سوم از مبدأ بروکسل بمقصد لندن باو اعطاء شده . مسافرین « سابنا » به ادعای مقامات هواپیمائی انگلیسی از مبدأ سنگاپور ناشی می شوند ولی از نظر مقامات بلژیکی مبدأ آنها بلژیک است .



در این فرض آنچه مسلم است اینست که ترافیک مورد نظر کلاً انگلیسی نمی باشد ولی دولت انگلیس بمنظور محدود نمودن این ترافیک و جلوگیری از سوء استفاده های ممکن ، از طرف قرارداد خود می خواهد که مسافرین « سابنا » توقف واقعی در بلژیک بعمل آورند . چنین توقفی را در اصطلاح حقوق هوائی « Bona Fide stop - over » می نامند و منظور از آن ابراز واقعی اراده مسافراست بشوق در کشور مورد نظر نه اینکه توقف بمنظور تبدیل عنوان و ماهیت حمل و نقل ^۱ .

بمناسبت لازمست یادآوری شود که تعیین حداقل مدت توقف از جمله مواردی است که مقامات هواپیمائی کشوری ایران در سالهای اخیر آنرا مورد توجه قرارداد ، در قراردادهای دوجانبه منعقد با کشورهای دیگر درج می نمایند .

بموجب بند ۶ از ماده اول قرارداد ایران - شوروی :

« مقصود از عبارت « مبدأ » قلمرو کشوری است که در آن مسافر و یا بار برای حمل در هواپیما سوار و بارگیری می شود مشروط بر اینکه چنین مسافران و یا بارها لا اقل سه روز و پانزده روز به ترتیب در آن قلمرو باقی بمانند » .

در مورد نقطه مقصد نیز ضابطه مدت صادق است (بند ۷ از قرارداد مذکور) ^۲ . چنان که ملاحظه می شود ، از نظر مقامات هواپیمائی ایران ، حد اقل مدت توقف سر راه ، برای مسافر سه روز و برای بار ۱۵ روز تعیین شده است . به موجب این تعریف ، هر گاه موسسه هواپیمائی خارجی مثلاً افرانس که در خطوط هواپیمائی بین فرانسه و آفریقای شمالی فعالیت قابل توجهی دارد ، مسافرینی از مبدأ های رباط ، تونس و الجزایر ، به مقصد مجازی پاریس حمل نماید و از آنجا آنها را به مقصد واقعی تهران بیاورد ، از نقطه نظر دولت ایران ، در صورتی که مسافرین مزبور کمتر از سه روز در پاریس توقف کرده باشند ، مقامات هواپیمائی ایران حمل و نقل مورد نظر از دایره شمول آزادی سوم هوائی که بین

۱- ژان کیو ، ص ۱۵۰

۲- به بند (س) از ماده اول آئیننامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران نیز توجه شود.

طرفین مورد توافق قرار گرفته ، خارج می‌دانند .

در فرض عکس قضیه ، در صورتی که «هما» از مبدأ دهلی ، کراچی و کابل مسافرینی به مقصد تهران حمل نمایند و قبل از انقضای مدت سروزان‌ها را به مقصد واقعی پاریس منتقل کند ، مقامات هواپیمائی دولت فرانسه می‌توانند به استناد مقررات جاری در ایران ترافیک مزبور را از محدوده آزادی سوم خارج دانسته ، مشمول آزادی پنجم هوائی قرار دهند^۱ . تعیین حد اقل مدت توقف بین‌راه ، چنانکه گفته شد ، هدفی جز جلوگیری از سوء استفاده در حمل و نقل هوائی ندارد . ولی عملاً چندان مؤثر نیست ، چه کنترل آن مشکل بنظر می‌رسد . برای شرکت «هما» واقماً بمید می‌نماید که توانائی بازرسی کلیه مسافرینی را که شرکت از - فرانس در پاریس سوار می‌کند داشته باشد و مبدأ واقعی آن‌ها را تشخیص داده ، در صورتیکه از نقاط دیگری به پاریس باشند ، مدت توقف آنها را در این شهر احتساب نماید .

۵ - مسیر هوائی مسافر

مسیر هوائی ، ضابطه‌ای است جهت بررسی ماهیت توقف سر راه این ضابطه با توضیحاتی که فوقاً به عمل آمد ، نیاز به بحث درازی ندارد . عایداً تأثیرش در اصل قضیه ، غیر قابل انکار است و نسبتاً با اهمیت زیادی تلقی می‌شود . مسیر هوائی مسافر ، از جهتی بدو مورد جداگانه تفکیک می‌گردد :

۱- مسافرینی که سفر خود را در مسیر یا خط هوائی معین که رسماً شناخته شده و در جدول برنامه پرواز مورد توافق قرار گرفته ، قطع کرده توقف میکنند . توقف‌هایی از این قبیل به توقف در خط مستقیم Stop - over on Line خوانده می‌شوند .

۲- سایر توقف‌ها که تغییر خط هوائی را همراه داشته ، تحت عنوان توقف در خط غیر مستقیم Stop - over offline شهرت یافته‌اند^۲ .

تمایل طبیعی مؤسسات هواپیمائی کشورهای مختلف - اگرچه چنین تمایلی عمومیت ندارد - بر این است که توقف در خط مستقیم را بدیده اغماض نگرینسته ، آنرا در روابط هوائی قبول نمایند ، ولی توقف در خط غیر مستقیم ، نظر به آثار و عواقب آن بفتح مؤسسات هواپیمائی کشورهای که میادرت به چنین توقف‌هایی می‌نمایند ، غالباً مورد اعتراض بوده ، تا آنجا که ممکن باشد ، از دائره عمل آن می‌کاهند .

در این جا به بحث کوتاه خود راجع به توقف سر راه خاتمه داده به عنوان نتیجه‌نکاتی

(۱) لازمست اشاره شود که در موافقتنامه بین ایران و جمهوری فرانسه راجع به سرریس های حمل و نقل بین قلمرو دو کشور مصوب آذرماه ۱۳۴۳ ، شرط مدت توقف ، درج نشده است .

(۲) ژان کی‌یو ، ص ۱۵۱ .

را یادآور می‌شویم :

اگرچه کلیه عوامل مشكله توقف بین‌راه ازمدتها پیش شناخته و تجزیه و تحلیل شده ، معذلك تا كنون فرمولی كه بتواند مسئله را تحت مقرراتی در آورد پیدا نشده است . هر كشوری قضیه را به‌عنوان مسأله رقابت تلقی نموده ، رأساً ، با توجه به اوضاع و احوال ، حتی اگر شده به‌صورت نامنظم و متناقضی نسبت به موارد حل و فصل می‌نماید . توقف سر راه كه عامل مؤثر و محرکی برای توسعه حمل و نقل هوائی بین‌المللی و علی‌الخصوص جهانگردی بحساب می‌آید ، به‌نظر بسیاری از كشورها ، لااقل وقتی توقف در قلمرو آن‌ها انجام می‌شود ، به‌عنوان عاملی از عوامل رقابت نامشروع قلمداد شده ، وسیله‌ای می‌شود برای چانه زدن و بنفع خود از آن بهره‌برداری نمودن . این دو طرز تفكر تماماً قابل انتقاد بوده ، محكوم شدنی است .

واقع اینكه توقف سرراه موجب سوء استفاده‌های سرشاری از طرف مؤسسات هواپیمائی می‌شود و اجرای صحیح و منطقی آزادی‌های هوائی را از مسیر اصلی منحرف می‌سازد ولی نباید از نظر دور داشت كه رویه‌ای است طبیعی كه بستگی تام به حقوق مسافری و توسعه و گسترش حمل و نقل هوائی بین‌المللی پیدا نموده ، كمك شایانی به مبادلات اقتصادی می‌نماید . این مسأله برخلاف مسائلی كه در زمینه امور هواپیمائی بظلم مطرح شده ، مسأله‌ای واقعی است كه با جنبه حیاتی حمل و نقل هوائی بین‌المللی ارتباط دارد و ضامن تحولات چشم‌گیر آنست .

امر توقف بین‌راه ، چنانكه ملاحظه می‌شود ، همبستگی تامی با آزادی پنجم هوائی داشته ، عامل جریان طبیعی آنست . بنابراین بمثابه آزادی پنجم راه‌حلی جز درچار چوب يك پیمان بین‌المللی نخواهد یافت . تحقیق چنین راه‌حلی مزایا و جنبه‌های مثبتی همراه خواهد داشت كه نه تنها راه را بر كشمکش‌ها و مناقشات بی‌شمار و درعین حال بیهوده خواهد بست ، بلكه باب تازه‌ای در همكاری اصیل و واقعی در زمینه مبادله حقوق و آزادی‌های حمل و نقل باز خواهد نمود .

III - قراردادهای منعقد بین مؤسسات هواپیمائی

قراردادهای منعقد بین مؤسسات هواپیمائی تأثیر بسزائی در امر توسعه حمل و نقل هوائی بین‌المللی دارد . عدم جریان صحیح حقوق و آزادی‌های هوائی ، بنسبت قابل ملاحظه‌ای ، متوجه این قراردادهاست . از این رو این در بحث از موضوع خود ، جنبه‌های از آنرا مطرح می‌کنیم :

وقتی از قراردادهای منعقد بین مؤسسات هواپیمائی صحبت به میان می‌آید ، اجباراً موضوع قرارداد یا موافقتنامه چند جانبه یا تاء مطرح می‌شود ، چه این موافقتنامه ، از اهم قراردادهای مورد بحث است .

برای آنکه مطلب بصورت ساده و تا حد امکان عاری از هر نوع ابهامی بررسی شود ، لازمست پیشینه تاریخی مختصری از آن یادآوری گردد .

قبل از انعقاد پیمانهای بین المللی از جمله پیمان شیکاگو ، سال ها مبادله حقوق و آزادیهای هوایی عموماً درکادر قراردادهای دوجانبه صورت می گرفت . چنانکه می توان تصور نمود ، گشایش هر خط هوایی مذاکرات طولانی و پریپیچ و خمی را بهمراه داشت و کلیه مسائل متنوعی را که غالباً بر گشایش خطوط هوایی بازامت دربر می گرفت . این مسائل از یکطرف برمدار موضوع اصلی قراردادها یعنی مبادله حقوق بازرگانی دورمی زد و از طرف دیگر شامل اموری از قبیل : رقابتها ، تنظیم شرایط حمل و نقل ، نرخها و جنبه های اداری مالی و حسابداری می گردید . چنین اموری اصولاً لازمه گشایش و کار هر خط هوایی بین المللی می باشد .

اتحادیه حمل و نقل هوایی بین المللی «یاتا» از همان آغاز کار متوجه پیچیدگی و هرج و مرج مقررات داخلی کشورها شد و تنوع بی حساب قراردادهای دوجانبه هوایی و بالنتیجه مشکلات عملی آنرا دریافت ، بهمین جهت درصدد تنظیم مسأله برآمد . هدف اساسی «یاتا» این بود که تا سرحد امکان مقررات مختلف ملی کشور را ساده ، منطقی و یکسان نماید .

سازمان مزبور ، در متحدالشکل نمودن اسناد حمل و نقل هوایی ، سهولت نقل و انتقال آنها و حذف تشریفات زائد و روش و شیوه کار مؤسسات هواپیمایی و همچنین موضوعاتی که مؤسسات مزبور قادرند در سطح بین المللی در مورد آن توافق بعمل آورند ، قدمهای بزرگی برداشت و به موفقیت های شایانی نائل آمد . با ابتکار و پشتکار «یاتا» مقرراتی بامبانی و قواعد حقوقی بمرحله اجرا درآمد . مؤسسات هواپیمایی امکان یافتند تا با پذیرش مقررات «یاتا» و درج آن ها در قراردادهای دوجانبه خود موجبات حمل و نقل و انتقال مسافرین خود را بیکدیگر بیابند و بر مبنای اصول مشترکی به همکاری خود توسعه بخشند .

مقررات متحدالشکل «یاتا» طبیعتاً تحولاتی پیدا کرد ، از جنبه دوجانبه بودن خارج شد و بصورت قرارداد چند جانبه ای درآمد و راه برای امضاء و الحاق کلیه مؤسسات هواپیمایی باز شد . اقدام «یاتا» رادر تهیه مقررات متحدالشکل و فرمول های عملی بمنظور تسهیل امر تجارت حمل و نقل هوایی باید بدون مبالغه از اقدامات مؤثر و مفید و در عین حال بسیار واقع بینانه تلقی نمود . اهم مقررات «یاتا» در «قرارداد چند جانبه بین خطوط»^۱ جمع آمده است . قرارداد مذکور موجبات بستگی و همکاری های مختلف و متنوع مؤسسات هواپیمایی را فراهم آورده است . این بستگی و همکاری صرفاً معلول امضاء یا الحاق به قرارداد چند جانبه نیست بلکه در صورت لزوم در صورتی تحقق می پذیرد که مؤسسات هواپیمایی اراده خود را نسبت به اجرای مواد آن ابراز نموده باشند . بعلاوه «یاتا» راه را همواره برای قطع رابطه دو جانبه مؤسسات هواپیمایی عضو قرارداد باز گذاشته است - قطع رابطه مؤسسه ای با مؤسسه دیگر در

(1) Multilateral interline agreement

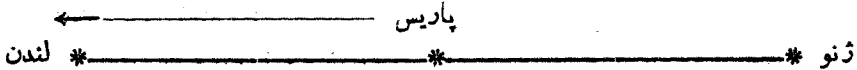
عضویت مؤسسه مزبور نسبت به قرار داد چندجانبه اخلاقی وارد نمی‌آورد^۱.
 متن قرارداد چندجانبه با توافق آراء مورد تصویب اعضاء «باتا» قرار گرفت ، از سال
 ۱۹۴۸ بموقع اجرا درآمده است . تصویب قرارداد مزبور از همان بدوکار ، انعقاد قرارداد
 های متعددی رامیان خود مؤسسات هواپیمائی بوجود آورد ، نظر به اینکه عضویت والحاق
 بقرارداد بصرف اظهار سهل وساده مؤسسات هواپیمائی وبدون هیچ نوع تشریفاتى فقط باثبت و
 انتشار آن از طرف دبیر خانه « باتا » انجام پذیر بوده ، لذا ظرف چند ماه خطوط هوائی
 مؤسسات هواپیمائی بسیاری بهم مرتبط شده ، با تکمیل یکدیگر تسهیلات نامحدودی برای
 مسافرین هوائی بوجود آورده است . مقررات قرارداد چند جانبه بین خطوط بطور کلی
 ناظر بر این است که هر مؤسسه عضو قرارداد بتواند بلیط سایر مؤسسات هواپیمائی عضو را
 درمسیر خطوط هوائی آنها ، با شرایط یکسان وبا رعایت اصول حسابداری ، مالی و حقوقی
 در معرض فروش بگذارد .

این امر امروزه در سطح بین المللی ، در مورد اکثر آژانسها یانمایندگی های فروش
 بلیطهای مؤسسات هواپیمائی کشورهای مختلف بیچشمی خورد . به عنوان مثال برای خرید
 بلیط هوائی کمپانی S.A.S. (مؤسسه هواپیمائی کشورهای اسکانديناوی) یا هر مؤسسه عضو
 قرارداد ، مراجعه به خود مؤسسه لزومی ندارد . تقریباً قریب با توافق نمایندگی های فروش
 بلیط هوائی ، آگهی های تبلیغاتی سایر مؤسسات عضو را بدر و پنجره های خود چسبانده ،
 بلیط خطوط هوائی آنها را در اختیار مشتریان هوائی می گذارند .

بدیهی است که «قرارداد» متعرض حقوق و آزادی های هوائی نشده است و آنها را کاملاً
 بسکوت بر گزار کرده است . این امر تا حدی قابل توجه می باشد . مؤسسات هواپیمائی
 نمی توانند در اموری که صلاحیت حل و فصل آنها ندارند ، دخالت کنند . برای توضیح مطلب
 مثالی ذکر کنیم :

- بلیطی برای سفر هوائی ژنو ، پاریس ، لندن با توقف در پاریس فروخته می شود .
 بلیط مزبور برای بخش دوم مسیر بدون تاریخ صادر شده ، مورد اعتبار چند مؤسسه هواپیمائی
 است که بخش دوم مسیر یعنی حمل و نقل بین پاریس - لندن را انجام می دهند .

ار-فرانس-بی.او.ا.سی-(آزادی ۳-۴)



OPEN

مسیر باز

سوئیس

تعیین اینکه کدام مؤسسات هواپیمائی حق حمل و نقل مسافر را در مسیر پاریس ، لندن
 دارند ، با توجه به مقررات فعلی ، نه با موسسه صادر کننده بلیط هوائی است و نه با آژانس

فروشنده بلیط . بملواه انجام چنین امری مشکل بنظر می رسد ، چه موسسات هواپیمائی ممنوعیت هائی را که درمورد حمل و نقل مسافر و بار در باره اشان اعمال می شود ، دربرخی از موارد خاطر نشان نمی سازند .

مسافری که از ژنو براه افتاده فرضاً از طرف موسسه سویس ار Swiss - Air تحت عنوان آزادی سوم درپاریس پیاده شده ، ممکن است از طرف مؤسسات هواپیمائی زیر از پاریس گرفته شده بمقصد لندن حمل شود .

۱- در درجه اول بوسیله مؤسسات هواپیمائی فرانسه و انگلیس که درمسیر خطهوائی مورد نظر دارای آزادی های سوم و چهارمند .

۲- بوسیله موسسه هواپیمائی دیگری که درنقاط بین پاریس - لندن از آزادی پنجم هوائی برخوردار می باشد .

بدون اینکه حقوق مختلف مسأله را به جنبه های باریکی بکشانیم ، کافیت متذکر شویم که همین مورد که ازساده و عادی ترین و در غین حال رایج ترین موارد می باشد ، ممکن است مسائل لاینحل زیادی را مطرح نماید و عدم ثبات و سستی تفاسیر و تمانییر را که راجع بمابهیت و منشأ اجرای حقوق و آزادی های حمل و نقل هوائی به چشم می خورد ، به منصف ظهور برساند در اینجا کافیت بدو مسأله از جمله مسائل مطروحه اشاره شود :

مسأله اول: از نقطه نظر حقوقی: ارزش و وضع حقوقی بلیط هوائی که برای مسیر هوائی مرکبی مثل ژنو ، پاریس ، لندن از طرف یکی از آژانس های مورد قبول «پاتا» صادر شده و بخشی از آن باصطلاح انگلیس شامل مسیر «باز Open» می باشد از چه قرار است ؟
حقیقت اینکه مسأله بر مبنای وجود غالباً فرضی قرارداد بین خطوط که میان مؤسسات هواپیمائی متوالی^۲ منعقد می شود ، تحقق می پذیرد .

مسأله دوم: مسافر در مثال بالا رسماً از مبدأ ژنو ناشی شده است .

به چه دلیل مؤسساتی که بهره برداری از آزادی سوم و چهارم هوائی بین پاریس / لندن به آنها اعطاء شده است بدون برخوردارى از آزادی پنجم میان نقاط ژنو / لندن حق دارند چنین مسافری را حمل کنند و حال آنکه سایر مؤسسات هواپیمائی که حقوق حمل و نقل بین پاریس / لندن به آنها اعطاء نشده ولی در عوض از آزادی هائی بین ژنو / لندن برخوردارند ، نمیتوانند مسافر مزبور را از پاریس به لندن حمل نمایند ؟
موردی واقعی شبیه مثال فرضی فوق چند سال پیش موجب بروز اختلاف شدیدی میان مقامات هواپیمائی کانادا و آمریکا گردید :

۱- مسیر باز Open معمولاً به بخشی از خط هوائی اطلاق می شود که در طی آن بلوط هوائی بدون تاریخ ، بدون موافقت صریح قبلی يك موسسه هواپیمائی وحتى در بسیاری از موارد بدون تعیین مؤسسات هواپیمائی صادر می شود . (ر. ش. به کتاب ژان کیو ، ص ۱۵۴)

کانادا از امریکا خواسته بود تا در خط هوایی مونرآل / بوستون / برمودا ، آزادی پنجم هوایی میان بوستون / برمودا بمؤسسه هواپیمائی کانادائی اعطاء شود . موضوع بهره برداری از آزادی های سوم و چهارم میان مونرآل و بوستون مطرح نبود . هدف مؤسسه کانادائی از کسب آزادی پنجم به تنهایی در خط مورد نظر این بود که از یکطرف از رقابت شدیدی که در خط هوایی مونرآل / بوستون بوسیله مؤسسات مختلف هواپیمائی جریان داشت ، احتراز نماید و از طرف دیگر خط جدید خود را بر مبنای دو عامل مهم اقتصادی پایه گذاری کند : یعنی در قرار دادهای دوجانبه خود با انگلستان از آزادی سوم برخوردار شود (کانادا - برمودا) و در ضمن در قرار داد دوجانبه خود با آمریکا بدون برخورداری از آزادیهای سوم و چهارم در بوستون نقطه اتکالی برای خط هوایی خود بیابد .

مونرآل* ————— * بوستون مؤسسه هواپیمائی کانادائی* ————— * برمودا

← آزادی پنجم

← بدون کسب آزادیها ۴۰۳

البته بااعطای حق آزادی پنجم از طرف دولت امریکا به کانادا موافقت نشد^۱ اصولاً بسیاری از دولتها اعطای آزادی پنجم را در روابط هوایی خود با سایر کشورها ، منوط به برقراری و موجودیت آزادی های سوم و چهارم می کنند و برای آن خصیصه تکمیلی نیز قائلند . و حتی در اغلب اوقات شرط می شود که میزان مسافرین و بارهائی که بموجب آزادی پنجم صورت می گیرد ، نباید از میزان مسافرین و بارهائی که بر اساس آزادی های ۳ و ۴ حمل و نقل میشوند ، بیشتر باشد . تحدید غالباً از طریق تعیین تعداد مسافرین و میزان بارها یا تعداد و اوقات پرواز یا ظرفیت هواپیما و یا بوسیله اعمال نرخهای متفاوت در مورد آزادیهای مزبور انجام میپذیرد^۲ .

1- Quelques nouvelles contributions à L'étude de des droits aériens et des problèmes qui leur sont associés, Bulletin I. T. A., 27 Fév. 1967. P. 287 - 288

۲ - در آئین نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران ، چنین موضوعی به چشم می خورد . از جمله بموجب ماده ۸ از فصل سوم آئیننامه مزبور :

«حق استفاده از آزادی پنجم در صورتی ممکن است از طرف دولت ایران به هواپیماهای کشورهای خارجی اعطا شود که مسافر و بار برای حمل و نقل هوایی مربوط به « آزادی سوم و چهارم بین ایران و کشوری که تقاضای استفاده از آزادی پنجم » را نموده است ، وجود داشته باشد و در این صورت حق استفاده از آزادی پنجم نباید ، « اصولاً از میزانی که در آزادی سوم و یا چهارم مورد استفاده قرار میگیرد تجاوز کند . این محدودیت ممکن است بوسیله تعیین تعداد مسافر و یا مقدار بار و یا

مثال‌های فرضی و واقعی فوق که از ساده‌ترین مثال‌های ممکن به حساب می‌آید، به تنهایی مبین یهودگی مناقشات و مباحثات پیچیده و در عین حال سست حقوقی است که عده‌ای از دولتها به منظور بسط و توسعه سیاست حقوق بازرگانی هوایی خود به آن متوسل میشوند. معضلات ناشی از نظام حقوقی معمول یکبار دیگر این موضوع را مطرح می‌سازد که آیا وقت آن نرسیده تا با روشی عاقلانه طرح یک پیمان چند جانبه بین‌المللی را ریخت و حمل و نقل هوایی بین‌المللی را از آلودگی به کشمکش‌های بی حد و حساب پاک کرد؟

متأسفانه آراغه طرح و پیشنهادهایی که به منظور حل این نوع مسائل بعمل آمده در حد این مقاله نیست و در فرصت مناسب دیگری عنوان خواهد شد. ولی به نظر می‌رسد که با توجه به ضوابط و عواملی از جمله: **تابعیت مؤسسه هواپیمائی، حمل و نقل واقعی مؤسسه مزبور و در پاره‌ای از موارد تابعیت مسافریین،** بتوان راه را بر بسیاری از مشکلات موجود بست و طریق حل ساده عملی و نسبتاً ثابتی برای مسائل عرضه نمود.

طبیعی است که اوضاع آشفته و متشوش حمل و نقل هوایی بین‌المللی را نباید صرفاً معلول اقدامات «یاتا» تلقی نمود و این اتحادیه را مسئول مستقیم هرج و مرج بازار فعلی معرفی کرد. «یاتا» با تهیه قرارداد‌های بین خطوط، ضمن احترام به موقعیت دولتها، روش‌های بسیار مؤثری در جهت برقراری روابط بازرگانی میان کلیه مؤسسات هواپیمائی اتخاذ کرده است. بملایه از ظواهر امر نیز چنین پیداست که در آغاز کار، نه اتحادیه مزبور و نه مؤسسات هواپیمائی، کسی عواقب احتمالی شبکه خطوط هوایی را با تراکم و پیچیدگی آن در آینده، پیش بینی نمیکرده است. دولتها بدون اینکه فرصت اقدامات کافی و مقتضی را به منظور کنترل وضع حمل و نقل هوایی بین‌المللی پیدا کنند، خود را مواجه با بازار آشفته و درهمی یافتند که مؤسسات هواپیمائی چاره‌ای جز بهره برداری از آن ندیدند.

بقیه دارد

«تعداد پروازها و یا ظرفیت هواپیما و یا درجات بلیط هواپیمائی بعمل آید و در هر حال ممکن است حق استفاده از آزادی پنجم به میزان کمتری نیز محدود شود.» و باز طبق ماده ۹ همین آئیننامه:

«در اعطای حق استفاده از آزادی پنجم و تعیین حدود آن بین ایران و هر نقطه دیگر، در خارج از کشور باید حقوق سرویس‌های هوایی موجود که از حق آزادی پنجم دره و آن خط استفاده مینمایند و بخصوص منافع سرویس‌های هوایی ایران و کشورهای همسایه در نظر گرفته شود، بنحوی که زبان بیمورد به سرویس‌های مذکور وارد نگردد.»