


ضوابط حاکم بر توقیف هواپیما در مقررات ایران و بین الملل

مجتبی اشراقی آرانی*  استادیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

هواپیما در زمره آن دسته از اموالی است که از اهمیت استراتژیک نزد دولت‌ها برخوردار است، به طوری که غالب امور آن تحت حکومت مقررات خاص در عرصه داخلی و بین‌المللی قرار گرفته است. نقش استثنایی حمل و نقل هوایی در اقتصاد کشورها بر کسی پوشیده نیست و از آنجا که کوچک‌ترین اختلال در پرواز هواپیما با واکنش تند بازرگانان و مسافران روبرو می‌شود و آثار مخرب اقتصادی به همراه دارد، توقیف هواپیما ناگزیر باید از شمول قواعد عمومی حاکم بر توقیف اموال خارج گردد. این مصلحت، اگرچه اجتناب‌ناپذیر است اما از یک سو، با لزوم اجرای قواعد عمومی توسط دستگاه‌های حاکمیتی که مکلف به توقیف هواپیما در شرایط خاص هستند تعارض دارد و از سوی دیگر با حقوق مالکان حق اختراع و یا طلبکاران شرکت هواپیمایی در تضاد می‌افتد که خواستار توقیف هواپیما به دلیل نقض حق اختراع خود یا به منظور استیفای طلب خود از محل هواپیما هستند. این نوشتار، ضوابط حاکم بر توقیف هواپیما (توقیف اداری، توقیف ناشی از ادعای نقض حق اختراع، توقیف تامینی و اجرایی به درخواست طلبکاران) را بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد تجزیه و تحلیل قرار داده و در این راه، از دستاورد مطالعه تطبیقی حقوق فرانسه و انگلستان هم‌بی‌نصیب نمانده است.

واژگان کلیدی: هواپیما، توقیف اداری، نقض اختراع، توقیف احتیاطی، توقیف اجرایی.

مقدمه

ارزش استراتژیک هواپیما و حمل و نقل هوایی به اندازه‌ای است که کمترین اعمال قانون نسبت به هواپیما بر خلاف مسیر بهره‌برداری طبیعی از آن، با واکنش حداکثری از سوی دولت‌ها و یا اشخاص مواجه می‌شود. از یک سو، ناوگان شرکت‌های هواپیمایی با محدودیت تعداد هواپیما روبرو است و توقیف هواپیما منجر به کندی حمل و نقل هوایی یا لغو بسیاری از پروازهای از قبل برنامه‌ریزی شده (Scheduled Flights) می‌شود. از سوی دیگر، سرعت هواپیما انتظارات تجار و مسافران را از صنعت حمل و نقل هوایی افزایش داده و بسیاری از برنامه‌های شخصی یا تجاری و حتی دولتی مبتنی بر این سرعت شکل می‌گیرد و توقیف هواپیما می‌تواند خسارت زیادی به قشر قابل توجهی از اشخاص وارد کند. در حقیقت، نه تنها هواپیما به عنوان موضوع حمل و نقل هوایی از اهمیت استراتژیک نزد دولت‌ها برخوردار است به گونه‌ای که حتی یک سانحه کوچک هوایی، با انعکاس گسترده در رسانه‌ها (حتی خارجی) همراه می‌شود، بلکه چون این شاخه از حمل و نقل به یک حلقه اساسی در زنجیره خدمات تجاری و اقتصادی کشورها تبدیل شده است، کمترین مانع در بهره‌برداری آزاد از هواپیما، خسارت جبران‌ناپذیری نه تنها به شرکت هواپیمایی، مسافران و یا صاحبان بار بلکه به شبکه‌ای از فعالیت‌های وابسته به صنعت حمل و نقل هوایی وارد می‌سازد.

در مقابل، نقض مقررات پرواز از سوی بهره‌بردار هواپیما و نیز نقض حقوق اشخاصی که مالک حق اختراع یا طرح یا مدلی هستند که در هواپیما بدون اذن آنها مورد استفاده قرار گرفته است مطابق عمومات حقوقی توقیف هواپیمای ناقض را به دستور مقام هوانوردی یا به درخواست مالک حق اختراع ایجاب می‌کند. مهمتر از آن زمانی است که مالک یا بهره‌بردار هواپیما بدهی به اشخاص ثالث دارد که در موعد مقرر پرداخت نشده و طلبکار برای رسیدن به طلب خویش به توقیف هواپیمای بدهکار به عنوان یک مال ارزشمند متوسل می‌شود (به ویژه اگر آن هواپیما در وثیقه و یا هر نوع حق عینی تبعی دیگر طلبکار قرار داشته باشد).

حال باید دید که توقیف هواپیما به جهات عمومی یا خصوصی یاد شده چگونه با توجه به تبعات زیانباری که در مقیاس کلان از خود بر جای می‌گذارد امکان‌پذیر است و نظام‌های حقوقی بین‌المللی و داخلی چه رویکردی در مقابل مسئله توقیف هواپیما اتخاذ

نموده‌اند. این قضیه آن قدر نزد دولت‌ها مهم و حساس بوده است که تلاش برای یکسان‌سازی مقررات ملی حاکم بر توقیف هواپیما در برخی جهات آن، قبل از جنگ دوم جهانی و در همان اوان شکل‌گیری صنعت هواپیمایی تجاری آغاز شد. این تلاش به سرعت، در قالب «کنوانسیون ۱۹۳۳ رم برای وحدت برخی قواعد راجع به توقیف احتیاطی هواپیما» به بار نشست و هواپیماهای اختصاص یافته به خدمات حمل و نقل دولتی و تجاری را از توقیف تامینی معاف نمود. همچنین، کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شیکاگو در سال ۱۹۴۴، توقیف هواپیماهای کشوری را به جهت ادعای نقض حق اختراع یا دیگر حقوق مالکیت صنعتی از سوی کشورهای عضو کنوانسیون ممنوع اعلام کرد. لیکن از سال ۲۰۰۱ و به موجب کنوانسیون کیپ تاون راجع به حقوق بین‌المللی در تجهیزات متحرک، به نظر می‌رسد تابوی منع توقیف هواپیما شکسته شده و به قابلیت توقیف در مواردی تغییر شکل داده است.

اکنون این نوشتار در صدد پاسخگویی به این پرسش است که قاعده کلی در نظام حقوق بین‌الملل هوایی در خصوص توقیف هواپیما چیست؟ آیا باید به ممنوعیت توقیف هواپیما به طور کلی قائل شد یا به مجاز بودن آن؟ و در هر صورت، چه استثنائات یا شرایطی برای توقیف هواپیما وجود دارد؟ به منظور استخراج یک قاعده قابل اتکا در این خصوص، اسباب توقیف هواپیما به سه دسته کلی «توقیف اداری»، «توقیف به سبب دعوی نقض حق اختراع» و «توقیف احتیاطی یا اجرائی هواپیما از سوی طلبکاران» تقسیم شده است و قواعد حاکم بر هر یک به تفصیل و در شماره‌ای مجزا مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. از آنجا که قواعد حقوق هوایی اصولاً و بدواً در ظرف بین‌المللی شکل گرفته و در نظام‌های حقوق ملی مورد اقتباس قرار می‌گیرد؛ در نگارش این مقاله هم تکیه بر تحلیل معاهدات بین‌المللی بوده، هرچند از دستاوردهای مطالعه تطبیقی نظام‌های حقوقی فرانسه و انگلیس بهره‌برداری لازم به عمل آمده است. شایان ذکر است بر خلاف بسیاری از کشورها که قواعد حاکم بر توقیف هواپیما را در قوانین هواپیمایی کشوری خود به طور کلی یا جزئی مقرر کرده‌اند، قانون هواپیمایی کشوری ایران واجد هیچ حکم صریحی در این خصوص نمی‌باشد، در حالی که عمومات حقوقی، سازگاری منطقی با مقتضیات حاکم بر موضوع ندارد. همچنین در خصوص موضوع این نوشتار تاکنون تحقیق یا تالیفی در حقوق ایران به عمل نیامده و جای خالی آن به خوبی احساس می‌شود.

۱. توقیف اداری هواپیما

ممکن است هواپیما به دلیل نقض مقررات هوانوردی از سوی مقامات مربوطه بازداشت شود به گونه‌ای که هواپیما در مکانی مشخص (که غالباً یک فرودگاه است) زمین‌گیر شده و اجازه پرواز نخواهد داشت. به این نوع توقیف هواپیما، «توقیف اداری» (Saisie Administrative) اطلاق می‌شود.^۱ در حقیقت، توقیف اداری به معنای توقیف هواپیما نه توسط مقام قضایی بلکه توسط مقام عمومی هوانوردی اعم از سازمان هواپیمایی یا مقام فرودگاهی و غیره به جهت نقض مقررات هوانوردی است. نمونه بارز این توقیف را می‌توان در قانون هواپیمایی کشوری فرانسه یافت که بر اساس ماده ۳-۱۲۳ این قانون، برای مقامات عمومی «حق توقیف هر هواپیمای فرانسوی یا خارجی را به رسمیت شناخته است که فاقد شرایط پیش‌بینی شده در کتاب نخست قانون هواپیمایی کشوری بوده یا خلبان آن مرتکب تخلف به معنای مندرج در این قانون شده باشد». بنابراین، مطابق قانون فرانسه، مقامات عمومی مانند سازمان هواپیمایی کشوری یا شرکت فرودگاه پاریس ADP صرف نظر از داخلی یا خارجی بودن هواپیما، مجاز به توقیف هواپیما به دلیل نقض مقررات قانون هواپیمایی فرانسه هستند و ممنوعیتی بر سر توقیف هواپیما علی‌رغم امکان ورود خسارت به اشخاص متعدد وجود ندارد.^۲

مبنای تجویز توقیف اداری هواپیما به عنوان یک اصل، آن است که این امر مطابق قواعد حقوق عمومی در زمره امتیازات ناشی از حق حاکمیت دولت‌ها به شمار می‌رود؛^۳ کنترل فضای فوقانی کشورها در اختیار دولت‌ها است و بهترین اهرم فشار برای اجرای مقررات بهره‌برداری از این فضا جلوگیری از پرواز هواپیمایی است که ابزار نقض قانون واقع شده است. به بیان بهتر، مصلحت عدم خلل در پروازها و حمل و نقل عمومی بار و مسافر، اگرچه خود یک مسئله حقوق عمومی بشمار می‌رود، اما در مقابل مصلحت

1. Michel de Juglart, *Traité de Droit aérien*, Tome 1, 2e édition (Paris: L.G.D.J, 1989) at 383.

۲. از دیدگاه برخی از نویسندگان فرانسوی مبنای این ماده قانونی، «فرمان ۱۹۷۳ فرانسه» است که به منظور حمایت از ساکنان حاشیه فرودگاه‌های ارلی (Orly) و رواسی (Roissy) در مقابل آلودگی صوتی هواپیماها وضع شده است. به موجب آن فرمان، در صورت عدم پرداخت عوارض مربوطه از سوی شرکت‌های هواپیمایی، مقام فرودگاهی حق توقیف هواپیما تا پرداخت کامل مطالبات را دارد. (Ibid).

۳. منوچهر طباطبایی مومتمنی، *حقوق اداری*، چاپ دوازدهم (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۵) ص ۷.

سلامتی و امنیت مسافران و رعایت مقررات آمرة ایمنی یا امنیت هوانوردی و دیگر اصول حقوق هوایی، یارای ایستادگی ندارد.

مراد از مقررات موضوع نقض، همان نظامات عمومی یا دولتی است که برای حمل و نقل هوایی یا پرواز مقرر شده است و هر مالک یا بهره‌بردار هواپیما مکلف به رعایت آن است؛ هرچند این نظامات آنقدر وسیع است که افزون بر ابعاد ایمنی و نظم هوانوردی می‌تواند به ابعاد زیست‌محیطی یا امنیتی پرواز بر فراز سرزمین آن کشور هم مربوط شود و از این جهت اگر به عنوان مثال؛ هواپیمایی وارد منطقه پرواز ممنوع گردد نخستین و آسانترین ضمانت اجرای این تخلف، بازداشت هواپیما از سوی مقامات عمومی خواهد بود. این اختیار توقیف را در خصوص هواپیمای خارجی می‌توان از بند سوم ماده ۹ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (شیکاگو ۱۹۴۴) نیز دریافت نمود.

به این ترتیب، معیار در شناسایی توقیف هواپیما به عنوان توقیف اداری، عمومی بودن مرجع توقیف (نه قضایی بودن آن) و اقدام در راستای منافع عمومی (نه منافع خصوصی اشخاص) است. با این حال، در حقوق فرانسه به صورت استثنایی پذیرفته شده است که در صورت تضییع حقوق اشخاص نیز، مقامات عمومی امکان توقیف هواپیما را داشته باشند و آن زمانی است که از جانب یک هواپیمای خارجی (که مالک آن مقیم خارج است) به اشخاص ثالث مستقر روی زمین خسارت وارد شده باشد.^۱ در این حالت، کلیه دستگاه‌های موضوع ماده 13-150 L قانون هواپیمایی فرانسه، می‌توانند از مقام عمومی، توقیف هواپیمای مزبور را برای ۴۸ ساعت درخواست کنند (ماده 2 al. 9-123 R. کد هواپیمایی فرانسه). گفته شده است هدف از این توقیف، فراهم کردن امکان تصمیم‌گیری و اقدام از جانب قربانیان سانحه برای توقیف احتیاطی هواپیما در دعوای مطالبه خسارت است و به بیان بهتر، این نوع توقیف اداری هواپیما مقدمه‌ساز توقیف احتیاطی آن از سوی اشخاص ذینفع است.^۲

اما مسئله‌ای که ممکن است در شمول قواعد توقیف اداری بر آن اختلاف پیش آید، توقیف هواپیما به دلیل عدم پرداخت مطالبات فرودگاه یا شرکت‌های خدمات ناوبری هوایی بابت خدماتی است که به آن هواپیما داده شده و تحت عنوان هزینه‌های

1. Patrice, Rembauville-Nicolle, "Propriété des Aéronefs", Jurisclasseur transport, Fasc. 945, (2007), at 17.

2. Ibid.

فرودگاهی از آن یاد می‌شود. این حق برای مقام فرودگاهی در بسیاری از کشورها به رسمیت شناخته شده است. به عنوان مثال، بر اساس ماده ۸۸ قانون هواپیمایی کشوری انگلستان مصوب ۱۹۸۲، مقام فرودگاهی حق توقیف هواپیما را بابت عدم پرداخت هزینه‌های فرودگاهی دارد. البته این حق تنها زمانی قابلیت اجرایی دارد که هواپیما دقیقاً در محدوده فرودگاه قرار داشته باشد. همین حق در ماده 4-224 R کد هواپیمایی کشوری فرانسه نیز به رسمیت شناخته شده است که به موجب آن، «در صورت عدم پرداخت عوارض فرودگاه از سوی بهره‌بردار هواپیما، بهره‌بردار فرودگاه می‌تواند از مقام مسئول ترافیک هوایی در فرودگاه‌ها بخواهد که هواپیما را تا زمان پرداخت کامل مبالغ مورد اختلاف توقیف نماید». اما تفاوتی که حقوق فرانسه با انگلستان در توقیف هواپیما به جهت مزبور دارد آن است که در فرانسه برخلاف انگلیس، بهره‌بردار فرودگاه خود مجاز به توقیف هواپیما نیست بلکه باید این اقدام را از مقام عمومی درخواست نماید، علت این اختلاف هم آن است که در ماهیت توقیف یاد شده در حقوق انگلیس نوعی حق حبس (Retention) است که توسط خود طلبکار قابلیت اجرایی دارد اما در حقوق فرانسه این اختیار از ویژگی‌های حق حبس برخوردار نیست؛ بویژه به این جهت که قبل از توقیف هواپیما به علت ارائه خدمت فرودگاهی در تصرف فرودگاه نبوده تا فرودگاه بخواهد آن را به جهت طلب خود حبس نماید بلکه طلب او قبلاً ایجاد شده و هواپیما برای مدتی ولو طولانی از آن فرودگاه خارج شده است و از این رو اقدام فرودگاه، بازداشت هواپیما (Detention) است نه حبس آن (Retention).^۱

به این ترتیب، در فرانسه شرکت فرودگاه‌های پاریس ADP در موارد متعدد اقدام به توقیف هواپیما به دلیل عدم پرداخت هزینه‌های فرودگاهی نموده است. در توجیه اداری بودن این نوع توقیف، می‌توان به رای شورای دولتی فرانسه در سال ۲۰۰۴ استناد نمود که شرکت فرودگاه‌های پاریس را یک مقام عمومی و در عین حال تجاری (EPIC) قلمداد نموده و از این جهت که این شرکت یک شخص حقوقی عمومی است خود را صالح به رسیدگی به این اختلاف دانسته است. لذا تصمیم به توقیف هواپیما از سوی مقام

۱. برای ملاحظه نظری که ماهیت حقوقی این توقیف هواپیما را نوعی حق حبس در مقابل طلب ممتاز می‌داند ر.ک. به:

Rembauville-Nicolle, op. cit, at 18

فرودگاهی دارای ماهیت محض اداری می‌باشد و از توقیف قضایی به دلیل مطالبات اشخاص متمایز است.^۱

قانون هواپیمایی کشوری ایران اگرچه حکم صریحی در خصوص توقیف اداری هواپیما ندارد اما ماده ۱۶ این قانون را نیز می‌توان متضمن نوعی توقیف اداری تلقی نمود. بر اساس این ماده، «اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در موارد تخلف از مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های اجرایی آن جدا از تعقیبات جزایی هرگونه اجازه‌نامه یا گواهینامه متخلف را لغو یا موقتاً توقیف نموده یا اختیارات مندرجه در آن را محدود سازد و همچنین پرواز هواپیمای متخلف را در صورتی که محتمل خطر برای سرنشینان هواپیما یا اشخاص یا حیوانات روی زمین یا حدوث خسارتی برای اموال اعم از منقول یا غیرمنقول باشد ممنوع سازد». هرچند این ماده به توقیف هواپیما تصریحی ندارد اما ممنوع ساختن پرواز هواپیمای متخلف با توقیف فیزیکی ملازمه دارد. با این حال، قانون‌گذار ایرانی ضمانت اجرای تخلف از مقررات را بر خلاف قانون فرانسه متوجه مالک یا بهره‌بردار هواپیما نموده و جز در صورت به خطر افتادن ایمنی، مجوزی برای توقیف هواپیما صادر نکرده است. این حکم اگرچه از جهت کاهش حداکثری موانع پرواز هواپیماها و برقراری حمل و نقل هوایی آزاد، قابل تحسین است اما در خصوص هواپیماهای خارجی که صلاحیت صدور یا ابطال و لغو مجوز در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری نمی‌باشد و اجرای مقررات را تنها با توقیف هواپیمای خارجی ناقض می‌توان تضمین نمود وافی به مقصود نیست و از این جهت اصلاح قانون در این باره ضروری به نظر می‌رسد. همچنین ماده ۲۲ همان قانون، تصویب آیین‌نامه اجرایی موارد توقیف هواپیمای متخلف را پیش‌بینی کرده است اما متأسفانه تاکنون هیچ آیین‌نامه‌ای در این باره تدوین نشده است.

از سوی دیگر، قانونگذار ایرانی حق توقیف هواپیما را برای فرودگاه‌ها در صورت عدم پرداخت مطالباتشان از سوی شرکت‌های هواپیمایی به رسمیت نشناخته است. بنابراین، فرودگاه‌ها ناگزیر از توسل به مقامات قضایی برای توقیف هواپیما به عنوان یکی از اموال بدهکار می‌باشند که اگر بر اساس قواعد حاکم بر توقیف تامینی یا اجرایی هواپیما مصون از توقیف نباشد با تشریفات بیشتری در مقایسه با توقیف اداری همراه خواهد بود که با توجه به مدت زمان کوتاه توقف یک هواپیما در آن فرودگاه، دستور

1. Ibid.

قضایی توقیف هواپیما به نوش داروی پس از مرگ سهراب می ماند. البته، شایان ذکر است در نظام حقوقی ایران، فرودگاه‌ها به کلی، به حال خود رها نشده‌اند بلکه طلب آنها بر اساس بند ۵ ماده ۵۳ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰^۱ به منزله مطالبات مستند به سند لازم‌الاجرا است که بدون نیاز به حکم دادگاه و از طریق دوایر اجرای اسناد رسمی لازم‌الاجرا، قابلیت اجرایی دارد. با وجود این، تحول حقوقی جدید یاد شده زمانی از کارایی اقتصادی برای فرودگاه‌ها برخوردار خواهد بود که اختیار توقیف اداری هواپیما نیز به آن منضم شود. اهمیت این ابزار اجرایی در خصوص هواپیماهای خارجی به مراتب بیشتر است؛ به بیان دیگر، در حالی که سایر کشورها به موجب قوانین ملی خود از چنین حقی نسبت به هواپیماهای دیگر کشورها از جمله هواپیماهای ایرانی برخوردار هستند، چرا فرودگاه‌های ایران در خصوص هواپیماهای خارجی از این امکان بهره‌مند نباشند؟

۲. توقیف هواپیما به سبب دعوای نقض حق اختراع (Saisie Contrefaçon)

بر اساس قاعده‌ای که در غالب مقررات بین‌المللی و داخلی مالکیت فکری اعلام شده است، بکار بردن وسایل موضوع حق اختراع در کشتی یا هواپیما و وسایل نقلیه زمینی که موقتاً یا تصادفاً به قلمرو کشور محل ثبت اختراع وارد شود به حقوق مالک حق اختراع لطمه‌ای وارد نمی‌سازد (ماده ۵ ثالثاً قرارداد پاریس ۱۸۸۳ برای حمایت از مالکیت صنعتی و نیز ماده ۱۵ قانون ثبت اختراعات، طرح‌های صنعتی و علائم تجاری ۱۳۸۶ ایران^۲) این قاعده به شکل ممنوعیت توقیف هواپیما یا قطعات آن به سبب مزبور در مقررات حقوق هوایی هم تجلی یافته است.

۱. بند ۵ ماده ۵۳ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور: «مطالبات شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران (مادر تخصصی و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی «ره»)، موضوع تبصره (۲) ماده (۸۷) قانون اصلاح ماده (۸۷) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۸ و ماده (۵۵) قانون تنظیم برخی از مقررات مالی دولت در حکم مطالبات مستند به اسناد لازم‌الاجرا می‌باشد و بر اساس آیین‌نامه اجرایی که حداکثر ظرف مدت شش ماه از تاریخ ابلاغ این قانون به پیشنهاد شرکت مذکور و تصویب وزرای راه و شهرسازی و دادگستری می‌رسد، قابل وصول می‌باشد. تا تصویب آیین‌نامه مزبور احکام این ماده توسط مأموران اجرای احکام دادگستری اجراء می‌شود».

2. Article 5 ter.

۳. «ماده ۱۵... ج - حقوق ناشی از گواهینامه اختراع شامل موارد زیر نمی‌شود:

به موجب ماده ۲۷ «کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ راجع به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی» (که ایران نیز در سال ۱۳۲۸ به آن ملحق شده است)، «الف- در مواقعی که هواپیمای کشور متعاهدی در حمل و نقل هوایی بین‌المللی اشتغال دارد و با اجازه به قلمرو کشور دیگر وارد شده یا از آنجا به طور ترانزیت عبور می‌کند اعم از این که در آن کشور فرود بیاید یا نه به عنوان این که ساختمان و مکانیسم و قطعات اضافی یا عملیات هواپیما با هر گونه ثبت اختراع (پتنت) و نقشه و مدلی که قانوناً از طرف کشوری که هواپیما داخل آن گردیده اعطا شده یا در آنجا به ثبت رسیده است تطبیق نمی‌کند، مورد هیچ گونه ضبط و توقیف قرار نخواهد گرفت. همچنین، هر نوع دعوا از هر قبیل یا هر نوع مداخله از طرف آن کشور یا هر شخصی که در آنجا مقیم است به استناد یکی از عناوین فوق‌الذکر بر علیه مالک یا راننده هواپیما به عمل بیاید مسموع و پذیرفته نشده و موجب توقیف هواپیما نخواهد گردید. همچنین، موافقت حاصل است که هیچگونه تضمین در رابطه با معافیت‌های نامبرده (عدم توقیف هواپیما) در هیچ موردی از طرف کشوری که هواپیما به آنجا وارد شده است مطالبه نگردد. ب- مقررات بند (الف) این ماده شامل ذخیره قطعات یدکی و لوازم مربوط به هواپیما و حتی استفاده یا نصب آنها ضمن تعمیر هواپیمای یک کشور متعاهد در قلمرو هر کشور متعاهد دیگر خواهد بود، مشروط بر اینکه هر گونه لوازم و قطعات یدکی که در هواپیما موجود است در داخل آن کشور فروخته یا توزیع نگردد و یا قطعاتی که برای این منظور به هواپیما برده می‌شود از آن کشور به کشور دیگری به منظور تجارت صادر نشود. ج- مزایای این ماده فقط شامل کشورهای متعاهدی خواهد بود که یا عضو قرارداد بین‌المللی راجع به حمایت اموال صنعتی و مواد اصلاح شده آن قرارداد باشد و یا در زمره کشورهایایی باشد که قوانین ثبت اختراع وضع نموده‌اند و به وسیله آن اختراعات متعلق به اتباع کشورهای متعاهد که در این قرارداد شرکت دارند کاملاً حمایت می‌شوند».

۱- ...

۲- استفاده از وسایل موضوع اختراع در هواپیماها، وسائط نقلیه زمینی یا کشتی‌های سایر کشورها که به طور موقت یا تصادفاً وارد حریم هوایی، مرزهای زمینی یا آب‌های کشور می‌شود».

بر این اساس، کنوانسیون شیکاگو توقیف هواپیما را به ادعای نقض حقوق اختراع از هر قسم و راجع به هر بخش از هواپیما که باشد ممنوع کرده است.^۱ علت این ممنوعیت نیز آن است که دعوای نقض حق مالکیت صنعتی شامل طرح صنعتی، اختراع، مدل و ... آنچنان گسترده است که نه تنها طرح و ترکیب بدنه هواپیما بلکه قطعات به کار رفته در آن نیز می‌تواند موضوع این دعوا باشد. با توجه به وجود قطعات و فناوری‌های بسیار زیاد در هواپیما از یک سو و دخالت شرکت‌ها و مخترعان متعدد در طراحی و تولید هواپیما از سوی دیگر، استماع چنین دعوای و تجویز توقیف هواپیما به آسانی به تعطیلی صنعت حمل و نقل هوایی منجر می‌گردد. لذا لزوم آزادی پرواز هواپیماها و استمرار خدمات حمل و نقل هوایی اقتضا می‌کند که یک هواپیما به ادعای نقض حق اختراع ولو آنکه با حکم قطعی دادگاه اثبات شده باشد توقیف نگردد. حتی کنوانسیون شیکاگو از قرارداد بین‌المللی پاریس هم فراتر رفته و قطعات یدکی و تعمیراتی هواپیما را هم از مسئولیت نقض حق و توقیف هواپیما معاف کرده است.^۲ به همین دلیل، مشهور است که در زمینه توقیف به علت نقض اختراع، مالک هواپیما در مقایسه با مالکین کشتی از حمایت بیشتری در حقوق بین‌الملل برخوردار شده است.^۳ با وجود این، حکم مقرر در این کنوانسیون ویژه موردی است که هواپیمای یک کشور در کشور دیگری در معرض توقیف قرار گیرد، خواه به هنگام عبور از فراز آن کشور باشد (ترانزیت) و یا در قلمرو آن به زمین بنشیند و بار یا مسافر پیاده یا سوار نماید.

البته اجرایی شدن قاعده منع توقیف هواپیما منوط به حصول شرایطی است؛ از یک سو، ادعای نقض باید از سوی اشخاص مقیم کشور خارجی مطرح شده باشد. به این معنا که اگر شخصی از کشور ثالث نسبت به هواپیمایی که در کشور دیگری به زمین نشسته است ادعای حقی بنماید، توان توقیف آن هواپیما را از طریق مراجع قضایی کشور مذکور خواهد داشت. همچنین است اگر هواپیما در سرزمین کشور متبوع خود مستقر باشد از

۱. این حکم در ماده ۸۹ قانون هواپیمایی کشوری انگلستان ۱۹۸۲ و نیز ماده R-123-8 کد هواپیمایی کشوری فرانسه مقرر شده است اما قانون هواپیمایی کشوری ایران در این خصوص متضمن هیچ حکمی در این باره نمی‌باشد.

2. J., Anderson, "Hiding Behind Nationality: The Temporary Presence Exception and Patent Infringement Avoidance", Mich, Telecomm. & Tech, Law Review, Vol. 15, Issue. 1, (2008), at 13.

3. Emmanuel du Pontavice, *le Statut des navires, lois des 3 janvier 1967 et 29 avril 1975* (Paris: Librairies Techniques, 1976) at 323.

سوی آن کشور قابل توقیف خواهد بود. در حقیقت، مبنای این حکم عدم سوء استفاده کشورها از حاکمیت بر قلمرو هوایی و زمینی سرزمین خود است تا به ادعای نقض حق اختراع اتباع خود، هواپیمای خارجی را زمین گیر نسازند؛ لذا تنها کشوری که قادر به اعمال حاکمیت علیه هواپیمای خارجی است از توقیف آن ممنوع می‌باشد و مصونیت مزبور به معنای «نفی مطلق توقیف هواپیما» به جهت یاد شده نمی‌باشد. از سوی دیگر، لازم است تا کشور متبوع هواپیما، عضو کنوانسیون پاریس راجع به حمایت از مالکیت صنعتی باشد و یا قانون ملی راجع به حمایت از اختراعات وضع کرده باشد که حقوق اتباع خارجی عضو کنوانسیون پاریس تحت حمایت آن قانون است در غیر این صورت، حق استناد به معافیت از توقیف را نخواهد داشت.

حال این مسئله مطرح است که اگر هواپیمایی به طور منظم به یک کشور پرواز داشته باشد، باز مشمول قاعده منع توقیف به سبب نقض حق اختراع خواهد شد؟ چرا که به نظر می‌رسد مبنای معافیت از مسئولیت نقض و بالتبع توقیف هواپیما که در کنوانسیون پاریس و شیکاگو مقرر شده است استثنایی بودن ورود یا گذر هواپیمای خارجی است که به طور موقت وارد قلمرو کشور شده است و قرار نیست در آنجا فعالیت تجاری مستمر داشته باشد. دعوی *Cali v. Japan Airlines* (۱۹۷۴) در این باره قابل توجه است. در این پرونده، Cali مالک حق اختراع ثبت شده‌ای راجع به اصلاح موتور جت Jt-4 بود که سه ایرلاین *Japan Airlines, KLM* و *Scandinavian Airlines* را بابت نقض حق اختراع خود تحت تعقیب قرار داده بود و در این راستا، توقیف هواپیمای ژاپن/ایرلاینز را از دادگاه نیویورک درخواست نموده بود. استدلال کالی در درخواست توقیف بر خلاف حکم مقرر در ماده ۲۷۲ قانون ایالات متحده این بود که فعالیت‌های ژاپن ایرلاینز در آمریکا «منظم و سیستماتیک» بوده و نمی‌تواند مشمول حکم معافیت از توقیف باشد. از نظر کالی آنچه مبنای معافیت از توقیف هواپیماهای خارجی بوده است استفاده سطحی و غیر تاثیرگذار بر تجارت داخلی بوده است در حالی که شرکت‌های هواپیمایی خارجی که به طور منظم در طول هفته به ایالات متحده پرواز دارند چنان استفاده‌ای از اختراع او دارند که یک شرکت هواپیمایی داخلی از هواپیما داشته و این امر زیان قابل ملاحظه‌ای به مالک حق اختراع ثبت شده وارد می‌کند.^۱ در مقابل این استدلال، دادگاه چنین رای

1. Anderson, op. cit, at 17.

داد که ورود موقت تمام مواردی را دربر می‌گیرد که هواپیما با هدف به سرانجام رساندن یک سفر، وارد کشور شده و به سفر خود ادامه داده یا از آنجا یک سفر جدید آغاز می‌کند و به این ترتیب ورود موقت، شامل ورودهای متناوب و مکرر به یک کشور خارجی هم می‌شود.^۱ این در حالی است که چنین تعریف موسعی از «ورود موقت» فرصتی ناعادلانه برای ایرلاین‌های خارجی فراهم می‌کند تا به آسانی در هواپیمای خود از محصولات و قطعاتی استفاده کنند که موضوع حق اختراع دیگران است بی‌آنکه ترسی از نقض حق اختراع دیگران در آن کشور (ایالات متحده) داشته باشند.

در نهایت، دادگاه تجدیدنظر فدرال آمریکا^۲ که صلاحیت رسیدگی به اعتراض به آرا در حوزه حق اختراع را دارا است، چنین حکم داد که ورود موقت را نباید به ورود کوتاه‌مدت یا موردی و غیر مکرر محدود کرد بلکه صرفاً کافی است که ورود برای مدت معین (نه آنکه دائمی باشد) و تنها با هدف مشارکت در تجارت بین‌الملل باشد.^۳ در تایید این استدلال می‌توان به ریشه تاریخی ماده ۵ ثالث کنوانسیون پاریس استناد کرد که طراحان آن، نگرانی زیادی از ایجاد موانع گسترده بر سر تجارت بین‌الملل داشتند؛ لذا هواپیمای مشغول در تجارت بین‌الملل باید صرف نظر از توالی ورود و مدت اقامت در کشور خارجی، از مسئولیت نقض اختراع و توقیف معاف باشد. چنین تفسیری هرچند مغایر با «قاعده تفسیر مضیق احکام استثنایی» است، با نیازهای تجاری و اقتصادی کشورها در تامین یک سیستم حمل و نقل مداوم و عاری از وقفه سازگارتر است و در حقوق ایران نیز با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون شیکاگو و نیز ماده ۱۵ قانون ثبت اختراعات، طرح‌های صنعتی و علائم تجاری ۱۳۸۶ قابل اتکا می‌باشد.

۳. توقیف هواپیما از سوی طلبکاران

نخستین اقدامی که برای هر طلبکار به دنبال نقض تعهدات قراردادی از سوی شرکت هواپیمایی متصور است، توقیف هواپیمای متعلق به او است. این توقیف در صورتی که قبل از صدور حکم دادگاه در ماهیت قضیه باشد توقیف احتیاطی یا تامینی نامیده می‌شود که در قالب آیین‌هایی مانند تامین خواسته و دستور موقت امکان تحقق دارد. این عمل از

1. Ibid.

2. Court of Appeal for Federal Circuit.

3. Anderson, op. cit, at 20.

آنجا که بدهکار را در بهره‌برداری از هواپیمای خود محروم کرده و از حرفه خود باز می‌دارد و نیز هزینه‌های زیادی از قبیل تعمیر و نگهداری، هزینه‌های فرودگاهی و غیره به او تحمیل می‌کند، اهرم فشار مناسبی برای وادار ساختن بدهکار به پرداخت بدهی یا جلب رضایت طلبکار بشمار می‌رود.^۱ در صورتی که توقیف هواپیما بعد از صدور حکم قطعی دادگاه به عمل آید توقیف اجرایی خوانده شده که در حقیقت، مقدمه اجرای منطوق حکم دادگاه مانند فروش هواپیما به شمار می‌رود. با توجه به لزوم ارائه بدون وقفه خدمات حمل و نقل هوایی، باید دید که موضع مقررات بین‌المللی و ملی راجع به توقیف احتیاطی یا اجرایی هواپیما چگونه است.

۳-۱. قاعده ممنوعیت توقیف احتیاطی هواپیما

کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ علی‌رغم اشاره به ممنوعیت توقیف در قبال نقض حق اختراع، راجع به امکان یا ممنوعیت توقیف تامینی هواپیما از سوی طلبکاران سکوت کرده است؛ سکوتی که جواز توقیف هواپیما را در این موارد به ذهن القا می‌کند. این در حالی است که همان قاعده در ماده ۲۷ و ذیل فصل چهارم آن کنوانسیون با عنوان «تدابیر تسهیل کننده حمل و نقل هوایی» مقرر شده است و از این حیث قابل نقد است که اگر مبنا تسهیل حمل و نقل هوایی است، نباید قاعده منع توقیف هواپیما ویژه نقض حق اختراع شده و در خصوص مطالبات خصوصی اشخاص قابل اعمال نباشد.

با سکوت کنوانسیون شیکاگو در این باره، موضع نظام حقوقی بین‌المللی باید در کنوانسیون دیگری جستجو شود که علی‌رغم عدم استقبال غالب کشورهای جهان از آن، تجلی‌گر روح حاکم بر حقوق بین‌الملل هوایی بوده و آن «کنوانسیون رم ۱۹۳۳ راجع به یکنواخت‌سازی برخی قواعد مربوط به توقیف تامینی هواپیما»^۲ می‌باشد.^۱ این کنوانسیون

۱. مجید غمامی و سیاوش سفیداری، «تهدنامه رفع توقیف کشتی و نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۷، بهار، (۱۳۹۶)، ص ۶۷. افزون بر آن، در صورتی که هواپیما در وثیقه طلبکار قرار داشته باشد، توقیف تامینی موجبات حفظ هواپیما را در مقابل نقض مقررات یا تعدی و تفریط شرکت هواپیمایی متخلف فراهم می‌سازد و از این جهت هم موضوع حق طلبکار در امان می‌ماند.

2. Convention for Unification of Certain Rules Relating to the Precautionary Attachment of Aircraft Signed at Rome, May 29th, 1933.

اساساً برای حمایت از صنعت حمل و نقل هوایی در مقابل اقدامات طلبکاران علیه بهره‌بردار یا مالک هواپیما در قالب «توقیف تامینی هواپیما»^۲ منعقد شده است.^۳ در حقیقت کنوانسیون رم با بیان مصادیق ممنوعیت توقیف احتیاطی هواپیما (Precautionary Attachment) اصل ممنوعیت این نوع توقیف را اعلام می‌دارد. به موجب ماده ۳ این کنوانسیون، هواپیماهای زیر از توقیف احتیاطی مصون است:

الف- هواپیمایی که منحصر به خدمات دولتی (شامل خدمات پستی و به استثنای اعمال تجاری) اختصاص یافته باشد. ب- هواپیمایی که به طور واقعی روی خط منظم حمل و

۱. البته اکثر کشورهای اروپایی که شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به آنجا پرواز منظم دارند از قبیل اسپانیا، بلژیک، آلمان، هلند، لهستان، رومانی، مجارستان و نیز کشورهای دیگر مانند لبنان، برزیل و آرژانتین عضو این کنوانسیون هستند. همچنین، این کنوانسیون در برخی از دعاوی از قبیل دعوی *Kosubski V. aero-transport, court of Harlem (the Netherlands) 1964* مورد استناد قرار گرفته است. ر.ک. به:

Isabella, H Diederiks-vershoor, *An Introduction to Air Law* (London: Kluwer Law International, 2006) 7th edition, at 165.

۲. توقیف تامینی در ماده دو کنوانسیون رم به این صورت تعریف شده است؛ «توقیف احتیاطی به هر عملی اطلاق می‌شود که به موجب آن در راستای یک نفع خصوصی (نه منافع عمومی) هواپیمایی بوسیله نهادهای قضایی یا اداری عمومی به نفع طلبکار یا مالک یا دارنده حق ممتاز توقیف می‌شود؛ جایی که متقاضی توقیف نتواند به حکم یا سند لازم الاجرا که پیش از این در جریان عادی دادرسی حاصل شده باشد تمسک جوید.» همچنین بر اساس بند دوم آن ماده، «در صورتی که قانون حاکم به طلبکاری که هواپیما را بدون رضایت بهره‌بردار نگه داشته است حق حبس اعطا کند، اجرای چنین حقی به منزله توقیف تامینی هواپیما بوده و تابع رژیم مقرر در این کنوانسیون خواهد بود.» این تعریف از این جهت که سبب توقیف احتیاطی هواپیما را اجرای حقوق خصوصی اشخاص (استیفای طلب یا اجرای حق) دانسته است، امری که آن را از توقیف اداری متمایز می‌سازد، با قواعد عمومی حاکم بر این نوع توقیف مطابقت دارد. اما به دو جهت دیگر از عموماً توقیف احتیاطی منحرف شده است؛ نخست آنکه مرجع توقیف احتیاطی که بنا به اصل باید صرفاً مقام قضایی باشد، از نظر طراحان کنوانسیون، محدود به مقام قضایی نبوده و می‌تواند حتی یک «مقام اداری عمومی» از قبیل سازمان هواپیمایی کشوری باشد؛ امری که با توجه به لزوم رسیدگی به طلب مدعی، به حکم منطق باید از صلاحیت مرجع اداری خارج باشد. دوم، کنوانسیون رم از این هم فراتر رفته و مرجع توقیف هواپیما را در شرایطی خود طلبکار دانسته است؛ چه، به موجب بند دوم همان ماده، اعمال حق حبس طلبکار نسبت به هواپیما به منزله توقیف تامینی تلقی شده است؛ در حالی که تفاوت آشکار میان توقیف احتیاطی و حق حبس بر کسی پوشیده نیست و بدیهی است که این فرض حقوقی به منظور توسعه دایره شمول کنوانسیون وضع شده است

3. Elmar Maria, Giumulla and Ludwig Weber, *International and EU Aviation Law: Selected Issues* (London: Wolters Kluwer, 2011) at 225.

نقل عمومی به کار گرفته شده باشد و نیز هواپیمای ذخیره ضروری. ج- هرگونه هواپیمای دیگر که در ازای اجرت برای حمل اشخاص یا کالا اختصاص یافته باشد از لحظه‌ای که آماده حرکت برای چنین حمل و نقلی باشد غیر قابل توقیف است، مگر آنکه قرارداد منشا طلب برای همان سفر منعقد شده باشد یا طلب در طول همان سفر به وجود آمده باشد.»

بنابراین، جدا از خدمات دولتی،^۱ صرف نظر از نوع هواپیما و یا طلب منشا توقیف آن، هواپیمای به کار گرفته شده در حمل و نقل عمومی آن هم در خطوط برنامه‌ریزی شده (Scheduled Flights) مطلقاً قابلیت توقیف ندارد، حتی اگر موتور آن خاموش و درب‌های آن بسته بوده و هیچ مسافر یا باری در آن نباشد. از آنجا که غالب پروازها در صنعت هوانوردی از نوع منظم و برنامه‌ریزی شده است پس می‌توان ممنوعیت توقیف هواپیما را به عنوان اصل در هواپیمایی بازرگانی پذیرفت.^۲

اما منظور از هواپیمایی که در ازای اجرت به حمل اشخاص یا کالا اختصاص یافته (با توجه به بند ب ماده ۳ کنوانسیون که ناظر به هواپیماهای به کار رفته در خطوط منظم است)، هواپیمایی است که در پروازهای غیربرنامه‌ای یا نامنظم (Non-scheduled flights/transport à la demande) به حمل کالا یا مسافر می‌پردازد.^۳ از آنجا که

۱. مراد از خدمات دولتی، مستفاد از بند ج ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ خدماتی است که از سوی مراجع گمرکی، پلیس، پست و ... در راستای اعمال حاکمیت صورت می‌گیرد.

۲. کنوانسیون رم نه تنها توقیف هواپیما را به عنوان یک قاعده ممنوع ساخته است بلکه حتی در فرضی که هواپیمایی مشمول این قاعده نباشد و یا در صورتی که هواپیما معاف از توقیف بوده اما بهره‌بردار به معافیت مزبور استناد نمی‌کند، ارائه تضمین کافی را مانع از توقیف و یا موجب آزادی سریع هواپیما دانسته است. افزون بر این، ماده شش کنوانسیون، برای توقیف بلا جهت یا توقیف هواپیمایی که از توقیف معاف است یا فرضی که بدهکار برای رفع توقیف یا ممانعت از آن مجبور به ارائه تضمین گردد ضمانت اجرا پیش بینی کرده است؛ به این صورت که طلبکار توقیف کننده مسئول جبران کلیه خسارات وارده به بهره‌بردار یا مالک بر طبق قانون مقر دادگاه خواهد بود. به این ترتیب، کنوانسیون نه تنها در برخی موارد، توقیف تامینی هواپیما را ممنوع کرده است بلکه در سایر موارد نیز تدابیری اتخاذ کرده است تا حمل و نقل هوایی حتی خطر توقیف را احساس نکند.

۳. چنین هواپیمایی در عرف صنعت حمل و نقل هوایی، موضوع قرارداد حمل واقع نمی‌شود بلکه در قالب قرارداد اجاره هواپیما همراه با خدمه (wet lease یا Affrètement) به حمل کالا یا مسافر می‌پردازد. (Juglart, op.cit., p. 246) بر اساس این نوع قرارداد، هواپیما همراه با خدمه آن به اجاره شخص یا شرکتی درمی‌آید اما در هر حال، کنترل فنی و ناوبری هواپیما در اختیار موجر است.

چنین هواپیمایی به صورت مقطعی و موردی برای حمل مسافر و بار مورد استفاده قرار می‌گیرد و از قبل در برنامه شرکت‌های هواپیمایی، پروازی برای آن پیش‌بینی نشده است؛ اصولاً قابل توقیف است مگر آنکه آماده حرکت^۱ (ready for departure/prêt a partir) شده باشد، زیرا از این زمان است که می‌توان گفت هواپیمای مزبور به خط حمل و نقل عمومی پیوسته و توقیف آن به نظم عمومی خلل وارد می‌کند اما تا قبل از آن مانعی برای توقیف هواپیما وجود ندارد.

چنین حکمی موید هدف کنوانسیون در حمایت از حمل و نقل هوایی دولتی و تجاری و نفی هرگونه اختلال در آن است.^۲ در حقیقت، قرار گرفتن خدمات حمل و نقل منظم و تجاری در کنار خدمات دولتی، در این کنوانسیون، از اصل عالی «لزوم اجرای بدون وقفه خدمات عمومی» گواهی می‌دهد و آن را در زمره موضوعات حقوق عمومی قرار می‌دهد. به این صورت، نه تنها برتری حقوق عمومی بر حقوق خصوصی، عدم اجرای حقوق خصوصی اشخاص را با مصون کردن هواپیماهای مزبور از دخل و تصرف طلبکاران توجیه‌پذیر می‌سازد، بلکه مشکلات و هزینه فراوان بازداشت و نگهداری هواپیما در فرودگاه‌ها و استهلاک ناشی از زمینگیر شدن هواپیما، از کارایی اقتصادی قاعده منع توقیف هواپیما حکایت می‌کند. این در حالی است که کنوانسیون‌های حقوق دریایی، از جمله کنوانسیون بروکسل ۱۹۵۲ در خصوص توقیف کشتی‌های دریایی و نیز کنوانسیون ژنو ۱۹۹۹ راجع به توقیف کشتی، اگرچه امکان توقیف تامینی کشتی را به یک سری دعاوی دریایی (Maritime Claims) محدود نموده و آن را در سایر دعاوی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

۱. کنوانسیون، تعریف صریحی از اصطلاح «آماده حرکت» به دست نداده و معلوم نیست که مراد، آمادگی برای پرواز بعد از روشن شدن موتور یا قبل از آن بوده است. به نظر می‌رسد باید آن را به مقطع زمانی تعبیر نمود که باک بنزین پر شده و بارگیری انجام شده باشد به گونه‌ای که خلبان تنها منتظر اجازه برج مراقبت فرودگاه برای پرواز باشد. البته دادگاه فدرال ژنو در رای نادر قرار گرفتن هواپیما در جایگاه پرواز را به معنای آمادگی برای حرکت دانسته است. ر.ک. به:

Otto Riese et Jean T. Lacour, *Précis de droit aérien*, (Paris : Dalloz, 1951) at 176.
2. Philip Woods, *Law and Practice of International Finance, Conflict of Laws and International Finance*, Vol. 6 (London: Sweet & Maxwell, 2007) at 14-132.

مجاز ندانسته‌اند، اما گستره همان دعوای دریایی به قدری زیاد است که می‌توان در حمل و نقل دریایی اصل را بر قابلیت توقیف کشتی گذارد.^۱

در هر حال، قاعده منع توقیف هواپیما در حقوق انگلستان به رسمیت شناخته نشده و در حالی که قانون هواپیمایی کشوری در این باره متضمن هیچ حکمی نمی‌باشد، (که به معنای پذیرش توقیف تامینی هواپیما در این کشور است) ماده ۱۲۳-۲ اصلاحی قانون هواپیمایی کشوری فرانسه (که از سال ۲۰۱۰ در ماده ۱-۶۱۲۳ کد حمل و نقل فرانسه ظهور یافته است) به صراحت اعلام داشته است: «هواپیماهای فرانسوی و خارجی که به یک خدمت دولتی یا حمل و نقل عمومی اختصاص یافته است نباید موضوع دستور توقیف تامینی قرار گیرند...».

بنابراین بر اساس حقوق هوایی فرانسه، افزون بر هواپیماهای خارجی (که ممکن است در صورت شمول کنوانسیون رم ۱۹۳۳ هم غیر قابل توقیف باشند) هواپیمای فرانسوی که در کشور فرانسه به ثبت رسیده‌اند از توقیف تامینی مصون هستند. قانونگذار فرانسوی از معیار «اختصاص هواپیما به خدمات دولتی و حمل و نقل عمومی»^۲ بهره برده است؛ مراد از «اختصاص» (Affectation) مالکیت هواپیما (دولتی یا خصوصی) یا نوع ثبت آن (کشوری یا دولتی) نیست بلکه «بهره‌برداری غالب از هواپیما» است که در خصوص مورد

۱. به همین دلیل است که در عمل، توقیف احتیاطی کشتی در مقایسه با توقیف هواپیما به مراتب رواج بیشتری دارد و طلبکاران به جهات گوناگون (از قبیل دعوای مربوط به خسارات ناشی از تصادف کشتی، خسارات جانی یا خسارت وارده به کالاها در اثر عملکرد کشتی، خسارت مشترک، دعوای ناشی از قرارداد اجاره کشتی (چارت‌پارتی)، قرارداد ساخت یا تعمیر کشتی، وثیقه کشتی، دستمزد خدمه کشتی و هزینه‌های صورت گرفته توسط فرمانده کشتی، دعوای مربوط به مالکیت یا تصرف کشتی و کلیه دعوای میان مالکان کشتی که همگی نوعی دعوای دریایی به شمار می‌روند) اقدام به توقیف کشتی‌ها می‌کنند. (Pontavice, op. cit., at 382).

۲. برابر ماده ۲-۱۱۰ قانون هواپیمایی کشوری، «هواپیماهای نظامی و هواپیماهای متعلق به دولت که منحصرأ به یک خدمت دولتی اختصاص یافته‌اند جز در مورد قواعد مربوط به مسئولیت مالک یا بهره‌بردار تابع قانون هواپیمایی کشوری فرانسه نیستند.» این شرط دوگانه یعنی مالکیت دولت و اختصاص به خدمت عمومی به طور کلی این گونه هواپیماها را از دامنه قواعد توقیف مقرر در این قانون خارج می‌سازد؛ هر چند بر اساس قواعد عمومی نیز، اموال دولتی یا عمومی غیر قابل انتقال و در نتیجه، غیر قابل توقیف خواهد بود. در این باره، "قانون نحوه پرداخت محکوم به دولت و عدم تامین و توقیف اموال دولتی" مصوب ۱۳۶۵ در حقوق ایران نیز قابل استفاده است.

باید خدمات دولتی یا حمل و نقل عمومی باشد.^۱ با این حال، قانون فرانسه در خصوص حمل و نقل عمومی از کنوانسیون رم فاصله می‌گیرد؛ زیرا به منظم یا نامنظم بودن این حمل و نقل توجهی نداشته و در هر حال هواپیمایی را که به «حمل و نقل عمومی» (یعنی حمل و نقل حرفه‌ای یا در مقابل عوض)^۲ اختصاص یافته است در هر زمانی از توقیف مصون داشته است در حالی که به موجب کنوانسیون رم، هواپیمای اختصاص یافته به حمل نامنظم تنها از زمانی که آماده حرکت بود غیر قابل توقیف بود.

۲-۳. شمول قاعده بر توقیف احتیاطی هواپیما از سوی مالک آن

مسئله‌ای که در خصوص قلمرو قاعده فوق محل نزاع حقوقدانان واقع شده این است که آیا بر اساس کنوانسیون رم، مالک هواپیما نیز از توقیف آن نزد اشخاص ممنوع است؟ به بیان دیگر، آیا صرفاً طلبکاران مالک یا بهره‌بردار هواپیما از توقیف آن ممنوع هستند یا آنکه اگر مالک هواپیمایی که آن را به اجاره واگذار کرده است و مستاجر از مفاد قرارداد اجاره از جمله پرداخت اجاره بها تخلف کرده است نیز قادر به توقیف احتیاطی آن نمی‌باشد؟ بند «دوم» ماده «سه» کنوانسیون متضمن حکمی است که بر این ابهام افزوده است؛ زیرا به موجب آن، مقررات آن ماده در مورد توقیف احتیاطی از سوی مالک هواپیما که از طریق عمل غیر قانونی از تصرف وی خارج شده است، جاری نمی‌باشد.

ماده نزاع به مفهوم «عمل غیر قانونی» (Unlawful Act) در این مقرر بر می‌گردد؛ زیرا عمل غیر قانونی ظهور در جرم دارد و کنوانسیون خواسته است تا قاعده ممنوعیت توقیف، به سود مجرمان و متصرفان غیر قانونی هواپیما تمام نشود. در مقابل به نظر عده‌ای، اصطلاح یاد شده چنان اطلاق دارد که می‌تواند هر گونه تصرف هواپیما از مالک را

1. Charles De la Verpilliere, "La Réforme de la Saisie conservatoire des aéronefs", *Revue Française de Droit Aérien*, Vol. 41, (1987), at 377.

۲. ماده ۱-۳۱۰ عملیات حمل و نقل هوایی را به «رساندن مسافران، کالا یا پست از یک نقطه مبدا به یک نقطه مقصد بوسیله هواپیما» تعریف کرده است. متصدی حمل و نقل عمومی برای انجام این فعالیت مکلف است تا پروانه بهره‌برداری و گواهینامه شرکت هواپیمایی از سازمان هواپیمایی کشوری دریافت کند. قانون ۲۶ فوریه ۱۹۹۶ فرانسه که پیرو مصوبه شماره ۲۴۰۷/۹۲ شورای اروپا اصلاحاتی را در قانون هواپیمایی کشوری ایجاد کرده است با اصلاح ماده ۱-۳۱۰ فوق لازم دانسته است تا حمل و نقل «به صورت حرفه‌ای» یا «در برابر عوض»^۲ صورت گیرد تا حمل و نقل عمومی محسوب گردد.

که بر خلاف قرارداد هم صورت گرفته باشد شامل گردد. به عنوان مثال، اگر شرکت هواپیمایی که هواپیما را اجاره کرده است بر خلاف مفاد قرارداد هواپیما را به مالک مسترد ندارد مرتکب عمل غیر قانونی شده و مالک می‌تواند به توقیف تامینی هواپیما دست یازد.^۱

با وجود این، به نظر می‌رسد چنین تفسیری بر خلاف اراده حقیقی طراحان کنوانسیون رم باشد؛ چه، کنوانسیون نخواست است تا امتیازی ویژه برای مالک هواپیما در نظر گرفته و میان متقاضیان توقیف بر حسب نوع حق (عینی یا دینی) تفاوت بگذارد بلکه صرفاً بر آن بوده تا این حمایت قانونی در مقابل اعمال مجرمانه از اثر نیفتد و متصرف قانونی هواپیما خلع سلاح نگردد. تعریف توقیف احتیاطی در ماده ۲ کنوانسیون نیز موید این استدلال است که توقیف هواپیما به «نفع مالک» یا طلبکار را قبل از صدور حکم لازم الاجرا توقیف احتیاطی دانسته است و به این ترتیب، در صدد بوده است تا قاعده ممنوعیت توقیف هواپیما را به هر شخصی جز در راستای منافع عمومی تسری دهد.

۳-۳. تخصیص قاعده منع توقیف احتیاطی در خصوص مطالبات تامین‌کنندگان مالی هواپیما

اگرچه مصلحت استمرار خدمات حمل و نقل عمومی مانع از اجرای حقوق خصوصی طلبکاران از طریق توقیف تامینی هواپیما گردیده است اما با تحولات جدید صنعت هوانوردی پس از جنگ جهانی دوم و پیدایش هواپیماهای تجاری مدرن که به دست آوردن آنها برای شرکت‌های هواپیمایی جز از طریق ترتیبات تامین مالی (Finance) میسر نیست و نیز با توجه به ریسک بالای ورود تامین‌کنندگان مالی به این بازار سرمایه‌بر (Capital Intensive)، دیگر آن مصلحت قدیم یارای مقاومت در مقابل مصلحت تسهیل تامین مالی هواپیما از طریق حمایت از تامین‌کننده مالی را ندارد. به بیان بهتر در قرن بیست و یکم میلادی، مصلحت استمرار خدمت حمل و نقل عمومی نه در منع توقیف موقتی هواپیماها بلکه در اجرای سریع و موثر حقوق تامین‌کنندگان مالی هواپیما استحال شده است نه آنکه به زعم برخی از نویسندگان، هواپیما اهمیت استراتژیک خود را از نظر

1. Berend, Crans, *Aircraft Finance: Recent Developments and Prospects* (New York: Kluwer Law International, 1996) at 16.

دولت‌ها و حتی خود صنعت از حیث وابستگی جامعه به آن از دست داده باشد!^۱ در هر حال، ضرورت‌های قرن جدید سبب شد تا در سال ۲۰۰۱، دولت‌ها «کنوانسیون کیپ‌تاون راجع به حقوق بین‌المللی در تجهیزات متحرک و پروتکل هواپیمای آن» را منعقد کرده و با تخصیص قاعده مقرر در کنوانسیون رم ۱۹۳۳ در تامین مالی دارایی بنیان هواپیما (Aircraft Asset-based Financing) بر «قابلیت توقیف سریع هواپیما» از سوی تامین کنندگان مالی تاکید نمودند.^۲ در حقیقت، اصل اجرای سریع (Prompt Enforcement Principle) در حقوق تامین مالی مدرن، نه تنها تاب ممنوعیت توقیف هواپیما را ندارد بلکه بر توقیف سریع آن برای حفظ حقوق تامین کننده مالی تاکید دارد.^۳

در این کنوانسیون، به موجب ماده ۱۳ و در قالب نهاد «دادرسی فوری»، در کنار دیگر ضمانت‌های اجرایی از قبیل تصرف، اجاره یا مدیریت هواپیما و درآمد حاصله، توقیف تامینی هواپیما مقرر شده است و برای تامین کننده مالی این امکان را پدید آورده است تا به سرعت و به قید فوریت، هواپیمای موضوع حق خویش (وثیقه) را توقیف نماید.^۴ به این ترتیب در کشورهایی که به کنوانسیون کیپ‌تاون پیوسته‌اند، امکان توقیف تامینی هواپیما از سوی تامین کنندگان مالی آن هواپیما فراهم است. البته با توجه به تنوع روش‌های تامین مالی، این امکان تنها برای کسانی متصور است که به موجب قرارداد اعطای وام همراه با

1. Howard, Rosen, "Public Service and the Cape Town Convention", Cape Town Convention Journal, Vol. 2, September, (2013), at 133.

2. Peter, Devinsky, *Speedy Relief? The Default Remedies as set out in the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol*, Thesis for Degree of LLM, McGill University, Montreal August (2008), at 6.

3. Roy Goode, and others, *Transnational Commercial Law: International Instruments and Commentary*, 2nd Edition (London: Oxford University Press, 2012) at 543.

۴. بر اساس ماده مزبور، «در صورتی که اعلامیه موضوع ماده ۵۴ این کنوانسیون تسلیم نشده باشد کشور متعاقد باید اطمینان حاصل کند که به دنبال ارائه دلیل وقوع نقض توسط طلبکار در طول جریان دادرسی و تا حدی که بدهکار در هر زمانی موافقت کرده باشد رای فوری مبنی بر یک یا چند ابزار اجرایی زیر حسب درخواست طلبکار صادر خواهد شد:

الف- حفظ مورد وثیقه و ارزش آن؛

ب- تصرف، کنترل یا بازداشت مورد وثیقه؛

پ- از حرکت بازداشتن مورد وثیقه؛

ت- اجاره یا (جز در موردی که تحت پوشش بندهای سه گانه فوق باشد) مدیریت مورد وثیقه و درآمد ناشی از آن».

وثیقه، فروش مشروط به شرط ذخیره مالکیت هواپیما و یا اجاره (تامین مالی لیزینگ) مبادرت به تامین مالی هواپیما نموده‌اند (ماده ۲ کنوانسیون) و به بیان دیگر، به روشی از تامین مالی دست یازیده‌اند که در آن، تنها (و یا مهمترین) تضمین برای بازپرداخت مطالبات تامین کننده مالی، خود هواپیما می‌باشد.^۱

با وجود این، به موجب ماده ۲۴ پروتکل هواپیمایی کنوانسیون کیپ تاون، در خصوص هواپیما مفاد این کنوانسیون (کیپ تاون) نسبت به کشوری که طرف متعاقد کنوانسیون رم ۱۹۳۳ می‌باشد، حاکم خواهد بود مگر آنکه کشور متعاقد به هنگام امضا یا الحاق یا تصویب این کنوانسیون، اعلامیه‌ای (Declaration) مبنی بر عدم پذیرش این حکم صادر نماید. به این ترتیب، واضعان کیپ تاون، علی‌رغم آنکه به حذف قاعده منع توقیف مقرر در کنوانسیون رم در خصوص مطالبات ناشی از تامین مالی هواپیما نظر داشته‌اند، اما برای متعاهدین کنوانسیون رم این امکان را قائل شده‌اند تا به منظور تضمین ارائه خدمات عمومی حمل و نقل هوایی، همچنان به قاعده مزبور پایبند باقی بمانند و با وجود الحاق به کنوانسیون کیپ تاون، مفاد کنوانسیون رم در خصوص توقیف هواپیما نسبت به آنها قابلیت اجرایی داشته باشد. بنابراین در حقوق بین‌الملل امروزی نباید تصور شود که با انعقاد کنوانسیون کیپ تاون، دیگر کنوانسیون رم جایگاه خود را از دست داده و منسوخ شده است؛ زیرا نه تنها به موجب کنوانسیون کیپ تاون، صرفاً مطالبات تامین کنندگان مالی هواپیما، آنهم تنها کسانی که هواپیما را در قید حق عینی خود (اصلی یا تبعی) قرار داده‌اند از شمول قاعده منع توقیف مستثنی است، بلکه در همین مورد محدود نیز ماده ۲۴ پروتکل هواپیمایی کنوانسیون کیپ تاون به دول متعاقد کنوانسیون رم اجازه داده است تا با صدور اعلامیه، حاکم بودن کنوانسیون کیپ تاون بر کنوانسیون رم را نسبت به خود ملغی بدانند.

شایان ذکر است از حقوق فرانسه نیز می‌توان قابلیت توقیف هواپیما را از سوی تامین کنندگان مالی دریافت نمود؛ زیرا بعد از آنکه در ماده ۲-۱۲۳ قانون هواپیمایی (ماده ۱-۶۱۲۳ کد حمل و نقل فرانسه) اصل غیرقابل توقیف بودن هواپیما را در هر نوع حمل و نقل اعم از برنامه‌ای یا نامنظم اعلام می‌دارد؛ در ذیل همان ماده، برخی از مطالبات را از

۱. برای اطلاع از مفهوم و روش‌های تامین مالی هواپیما ر.ک به مجتبی اشراقی آرانی، حقوق تامین مالی هواپیما، چاپ نخست (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴) صص ۱۲۱-۱۹۸.

این قاعده مستثنی نموده است و آن مطالباتی است که به واسطه «تحصیل هواپیما» و یا «پشتیبانی و تجهیز آن» ایجاد شده باشد. اصطلاح «تحصیل» هواپیما به قدری موسع است که افزون بر تملک عین هواپیما، تحصیل منافع آن را نیز در بر می‌گیرد اما از آنجا که هیچ تولیدکننده یا فروشنده‌ای حاضر به فروش نسبی یا اقساطی هواپیما به شرکت‌های هواپیمایی نیست، ناگزیر باید به تامین کنندگان مالی توسل جست. به این ترتیب، طلب تامین کنندگان مالی هواپیما که بواسطه تحصیل هواپیما پدید آمده است از قاعده منع توقیف هواپیما مستثنی می‌باشد.^۱ به این ترتیب، قانونگذار فرانسوی به این حقیقت پی برده است که بواسطه خطرات بسیاری که در معاملات هواپیمایی نهفته، تامین کنندگان مالی تمایل چندانی به آن نشان نداده یا با نرخ بهره بالا حاضر به تامین مالی معاملات هواپیما می‌شوند و اگر زمینه مشارکت این دسته از بازیگران صنعت هوانوردی با کاهش خطرات این دسته از معاملات فراهم نگردد شرکت‌های هواپیمایی عملاً قادر به تحصیل هواپیما نخواهند بود.

اما ابتکار قانون فرانسه در مقایسه با مقررات بین‌المللی آن است که به مطالبات مربوط به تامین مالی هواپیما اکتفا نکرده و مطالباتی را که به جهت پشتیبانی (Maintenance) و تجهیز (Formation) هواپیما نیز حاصل شده است از شمول آن قاعده مستثنی کرده است. علت آن است که از یک سو عملیات پشتیبانی (شامل چک‌های دوره‌ای یا موردی) رکن ضروری بهره‌برداری از هواپیما به شمار می‌رود، به نحوی که هواپیمایی که عملیات پشتیبانی برنامه‌ای یا موردی مقرر را انجام نداده باشد مجوز پرواز نخواهد داشت. از سوی دیگر، تجهیز هواپیما نیز نوعی خدمات پس از فروش شمرده می‌شود که توسط تولیدکننده یا سایر شرکت‌ها به منظور تجهیز نیروی انسانی یا آموزش خدمه پرواز شامل خلبان، خدمه فنی و تعمیرات و ... و نیز خدمه روی زمین برای نگهداری و پشتیبانی ارائه می‌گردد و کاربرد رایج آن مربوط به تحصیل هواپیمای جدید و یا نوعی از هواپیما است که پیش از این در ناوگان شرکت هواپیمایی وجود نداشته است. از آنجا که این نوع قرارداد در حقیقت حاوی انتقال دانش می‌باشد که بدون آن شرکت هواپیمایی امکان

1. Verpillière, op. cit, at 378.

بهره‌برداری از هواپیما را ندارد به جهت اهمیت فراوان، مطالبات مربوط به آن از شمول قاعده منع توقیف خارج گردیده است.^۱

۳-۴. توقیف اجرایی هواپیما از سوی طلبکاران

اگر توقیف احتیاطی هواپیما در مقررات بین‌المللی و یا ملی با ممنوعیت و محدودیت‌هایی مواجه شده، به آن علت بوده است که خدمات حمل و نقل عمومی در اثر یک دستور دادگاه که هنوز حقانیت متقاضی آن به اثبات نرسیده است مختل نگردد. به بیان دیگر، استمرار خدمات حمل و نقل تجاری و رسانیدن مسافران و کالا به مقصد از چنان اهمیتی برخوردار است که نباید اجرای حقوق خصوصی اشخاص از طریق اقدامات تامینی (که در نهایت، رد دعوی آنها محتمل است) بتواند در آنها وقفه‌ای ایجاد کند. حال باید دید که آیا چنین مصلحتی در اجرای مداوم خدمات عمومی یارای مقاومت در مقابل توقیف هواپیما به موجب احکام قطعی دادگاه‌ها یا اسناد لازم‌الاجرا را نیز دارا است؟ این نوع توقیف که «توقیف اجرایی» (Attachment in Execution)^۲ نامیده می‌شود بر خلاف توقیف تامینی، به خودی خود مطلوبیتی ندارد بلکه مقدمه‌ای برای اجرای حکم یا سند لازم‌الاجرا در خصوص فروش هواپیما و غیره است.^۳

همانطور که در قسمت‌های قبلی ملاحظه گردید، کنوانسیون رم ۱۹۳۳ هواپیماهای اختصاص یافته به خدمات حمل و نقل عمومی و دولتی را از توقیف تامینی معاف نموده بود. بر اساس ذیل ماده ۲ این کنوانسیون، «... جایی که متقاضی توقیف نتواند به حکم یا سند لازم‌الاجرا که پیش از این در جریان عادی دادرسی حاصل شده باشد تمسک جوید» هواپیما از توقیف مصون است. از این رو، حتی اگر نتوان به مفهوم مخالف حکم مزبور استناد نمود با توجه به استثنایی بودن قاعده منع توقیف هواپیما از سوی طلبکاران، باید حکم به معجاز بودن توقیف اجرایی هواپیما داد؛ خواه مستند اجرا، حکم قطعی دادگاه

1. J. P. Le Gall, "Transport Aérien : Suretés sur Aéronefs, Publicité et extinction", Juris Classeur Transport, Fasc. 955, (2003), at 15 ; Verpillière, op.cit., at 379.

۲. این اصطلاح در ماده ۶ کنوانسیون ژنو ۱۹۴۸ راجع به حقوق اشخاص در هواپیما آمده است اگرچه این کنوانسیون در مقام بیان حکمی در خصوص توقیف اجرایی هواپیما نبوده است.

3. Rembauville, op. cit., at 19

باشد و یا حتی اسناد لازم‌الاجرا از قبیل سند رسمی رهن هواپیما.^۱ به این ترتیب اصل پذیرفته شده در حقوق بین‌الملل هوایی، قابلیت توقیف هواپیما پس از صدور حکم قطعی دادگاه (post-judgement) از سوی طلبکار محکوم له است، حتی اگر هواپیمای مزبور در خطوط منظم هوایی مشغول به خدمت بوده و حتی اگر تمام مسافران در آن سوار شده و هواپیما آماده حرکت باشد. چه، هواپیما به موجب سند لازم‌الاجرا یا حکمی که فرایند عادی دادرسی را طی کرده و قطعی شده است باید یا تسلیم مالک آن شده و یا برای استیفای طلب محکوم له به فروش رسد و لازمه منطقی این اجرای رای دادگاه، توقیف آن هواپیما است. در این حال، بر خلاف توقیف تامینی، دیگر نظام حمل و نقل عمومی با یک درخواست محتمل که سرنوشت آن نامعلوم است مواجه نیست و از سوی دیگر، هواپیما برای مدتی نامعلوم در فرودگاه نگهداری نمی‌شود بلکه به سرعت تکلیف آن از حیث تحویل به خریدار بعدی یا مالک آن مشخص می‌شود.

حقوق فرانسه نیز هیچ محدودیتی بر سر راه توقیف اجرایی (saisie-exécution) هواپیما تحمیل نکرده است هرچند شرایطی برای اجرای صحیح آن در ماده R 123-2 کد هواپیمایی کشوری فرانسه وضع گردیده است؛ از قبیل آنکه قبل از توقیف باید اخطاریه‌ای به مالک هواپیما داده شود و در صورت امتناع از پرداخت طلب ظرف مهلت ۲۴ ساعت، نامه توقیف هواپیما به سازمان هواپیمایی که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده ابلاغ گردد.^۲ این امکان به طریق اولی در حقوق انگلیس برای طلبکاران فراهم است که با تمسک به اصل اجرای خود-یاری (Self-help Enforcement) حتی بدون نیاز به حکم دادگاه قادر به توقیف و فروش هواپیما جهت استیفای طلب خود می‌باشند.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

سرعتی که حمل و نقل هوایی در گردش کالا (که اصولاً در زمره کالاهای فساد پذیر و یا گرانبها هستند) و مسافر پدید آورده، آن را به یکی از پایه‌های اساسی در اقتصاد کشورها تبدیل نموده است؛ قواعد تجارت و حتی زندگی اشخاص مبتنی بر این سرعت شکل گرفته است به گونه‌ای که تجار و مسافران کمترین وقفه یا تاخیر در پروازها را بر نمی‌تابند. از این رو، هرگونه اقدام اشخاص برای توقیف فیزیکی هواپیماهایی که به

1. Goode and others, op. cit, at 543.

2. Juglart, op. cit, at 378.

خدمات حمل و نقل عمومی و تجاری اختصاص یافته‌اند برنامه‌ریزی انجام شده در اقتصاد کشورها را در سطوح خرد و کلان بر باد داده و لطمات جبران‌ناپذیری بر جای می‌گذارد. اقدام به توقیف، بویژه اگر هواپیمای موضوع توقیف متعلق به اتباع خارجی باشد با حساسیت بیشتر دولت متبوع هواپیما همراه خواهد بود. به همین دلیل نظم حقوقی بین‌المللی دیرینه‌ای مبتنی بر ممنوعیت توقیف تأمین‌ی هواپیما و نیز توقیف هواپیما به سبب ادعای نقض حق اختراع (ماده ۳ کنوانسیون رم ۱۹۳۳ و ماده ۲۷ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴) شکل گرفته است. از سوی مقابل، توقیف اداری هواپیما به دلایلی از قبیل نقض مقررات هوانوردی اگرچه موضوع معاهدات بین‌المللی قرار نگرفته است به موجب قوانین ملی غالب کشورها مجاز است. با وجود این، با توجه به مصادیق اسباب مختلف توقیف هواپیما و فراوانی آنها می‌توان اصل را در خصوص هواپیمای خارجی غیر قابل توقیف بودن آن اعلام نمود در حالی که در نقطه مقابل آن در حقوق دریایی، اصل بر قابل توقیف بودن کشتی به واسطه دعاوی دریایی است. از مجموع تحقیقات صورت گرفته در این نوشتار، نتایج زیر جهت استفاده در حقوق ایران به دست می‌آید:

- توقیف اداری هواپیما ابزاری جهت تضمین نظم و امنیت حمل و نقل هوایی است و به همین دلیل بر مصلحت استمرار خدمات حمل و نقل هوایی برتری دارد. از آنجا که خدمات ارائه شده از سوی فرودگاه‌ها به بهره‌برداران هواپیما در راستای همان مصلحت اولیه است در قوانین ملی فرانسه و انگلستان، مقامات عمومی هوانوردی مجاز به توقیف هواپیما بابت مطالبات پرداخت نشده فرودگاه‌ها هستند. در حقوق ایران ابزار توقیف اداری محدود به نقض مقررات ایمنی پرواز است و در سایر ابعاد از جمله عدم پرداخت هزینه‌ها و عوارض فرودگاهی، چنین ابزاری در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری و یا شرکت‌های فرودگاهی مربوطه وجود ندارد؛ لذا اصلاح قانون هواپیمایی کشوری ایران از این جهت ضروری است.

- توقیف هواپیمای خارجی به ادعای نقض حق اختراع یا دیگر حقوق مالکیت صنعتی، از سوی مقامات عمومی یا مراجع قضایی کشور دیگر ممنوع است، مشروط به آنکه کشور متبوع هواپیما، عضو کنوانسیون پاریس راجع به حمایت از مالکیت صنعتی باشد و یا قانون ملی آن کشور حقوق اتباع خارجی عضو کنوانسیون پاریس را تحت حمایت بداند و دیگر آنکه ورود هواپیمای خارجی به آن کشور موقت باشد؛ رویه قضایی

کشورها، هواپیمای خارجی را که به صورت منظم و متوالی به کشور دیگر پرواز دارند مشمول مفهوم ورود موقت تفسیر نموده و آن را از توقیف بدین سبب مصون دانسته‌اند.

- در حالی که در نظم حقوقی بین‌المللی و نیز قوانین ملی کشورها هیچ مانعی بر سر توقیف اجرایی هواپیما وجود ندارد، توقیف تامینی هواپیما (که ممکن است بیشترین مصداق درخواست توقیف را به دلیل حجم گسترده معاملات تجاری شرکت‌های هواپیمایی در بر داشته باشد) از سوی کنوانسیون رم ۱۹۳۳ ممنوع اعلام شده است؛ مشروط به آنکه هواپیما به خدمات دولتی یا حمل و نقل منظم اختصاص یافته باشد. البته مطابق این کنوانسیون، هواپیمایی که در پروازهای نامنظم اشتغال دارد از لحظه‌ای که «آماده حرکت» می‌شود غیر قابل توقیف می‌باشد. این قاعده که کمابیش در قوانین ملی کشورهای اروپایی هم (به جز انگلستان) اتخاذ شده است در قرن جدید و به دنبال تحولات اقتصادی در قدرت خرید شرکت‌های هواپیمایی نسبت به مطالبات تامین کنندگان مالی تخصیص خورده و طرف‌های متعاقد کنوانسیون کیپ تاون ۲۰۰۱ برعکس کنوانسیون رم، توقیف هرچه سریعتر هواپیمای موضوع تامین مالی را مقرر کرده‌اند. با این حال، کشور ما نه به هیچ یک از دو کنوانسیون مزبور پیوسته و نه در قوانین ملی خود مقرره‌ای برای موارد معافیت از توقیف هواپیما پیش‌بینی کرده است که این وضعیت مآلانه به نفع شرکت‌های هواپیمایی بوده و نه منافع طلبکاران را تامین می‌کند؛ زیرا درست است که کنوانسیون رم ۱۹۳۳ با استقبال گسترده کشورها مواجه نشده اما دست کم بسیاری از کشورهای اروپایی که هواپیماهای ایرانی به طور منظم به آنجا پرواز دارند عضو این کنوانسیون هستند و اتفاقاً با توجه به شرایط موجود اقتصادی، احتمال طلبکار شدن کشورهای عضو این کنوانسیون از بهره‌برداران هواپیماهای ایرانی به مراتب بیشتر از احتمال طلبکار شدن ایرانیان از هواپیماهای خارجی است و الحاق ایران به کنوانسیون رم ۱۹۳۳ بی‌تردید مزیتی برای شرکت‌های هواپیمایی ایرانی خواهد بود؛ این مزیت در صورت الحاق ایران به کنوانسیون کیپ تاون ۲۰۰۱ که امتیازات فراوانی برای تامین مالی هواپیما و توسعه ناوگان هوایی ایران به همراه دارد، (علی‌رغم مقید شدن قاعده منع توقیف هواپیما در این دسته از معاملات) دو چندان خواهد شد.

تعارض منافع تعارض منافع ندارم.

ORCID

Mojtaba Eshraghi Arani 

منابع

الف- کتابها

- اشراقی آرانى، مجتبی، حقوق تامین مالی هواپیما، چاپ نخست (تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴).
- طباطبایی مومتمنى، منوچهر، حقوق اداری، چاپ دوازدهم (تهران: انتشارات سمت، ۱۳۸۵).

مقاله

- غمامی، مجید و سیاوش سفیداری، «تعهدنامه رفع توقیف کشتی و نقش باشگاه‌های حمایت و غرامت»، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، بهار، دوره ۴۷، (۱۳۹۶)..

References

Books

- Crans, Berend, *Aircraft Finance: Recent Developments and Prospects* (New York: Kluwer Law International, 1996).
- Diederiks- vershoor, Isabella, H., *An Introduction to Air Law*, 7th Edition (London: Kluwer Law International, 2006).
- Goode, Roy and Others, *Transnational Commercial law: International Instruments and Commentary*, 2nd Edition (London: Oxford University Press, 2012).
- Giumulla, Elmar Maria and Weber, Ludwig *International and EU Aviation Law: Selected Issues* (London: Wolters Kluwer, 2011).
- Juglart, de Michel *Traité de droit aérien*, Tome 1, 2^e édition (Paris: L.G.D.J, 1989).

- Pontavice, du Emmanuel, *le Statut des navires, lois des 3 janvier 1967 et 29 avril 1975*, (Paris: Librairies techniques, 1976).
- Woods, Philip, *Law and Practice of International Finance, Conflict of Laws and International Finance*, Vol. 6 (London: Sweet & Maxwell, 2007).
- Otto Riese et Jean T. Lacour, *Précis de droit Aérien* (Paris : Dalloz, 1951).

Thesis

- Devinsky, Peter, *Speedy Relief? The Default Remedies as set out in the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol*, Thesis for Degree of LLM, McGill University, Montreal August 2008.

Articles

- Anderson, J., “Hiding Behind Nationality: The Temporary Presence Exception and Patent Infringement Avoidance”, *Mich. Telecomm. & Tech. Law Review*, Vol. 15, Issue. 1, (2008).
- Gall, J. P. Le, “Transport Aérien: Suretés sur Aéronefs, Publicité et extinction”, *JurisClasseur Transport*, Fasc. 955, (2003).
- Rembauville-Nicolle, Patrice, “Propriété des Aéronefs”, *Jurisclasseur transport*, Fasc. 945, (2007).
- Verpilliere, CH. De, *La réforme de la saisie conservatoire des aéronefs: Revue Française de Droit Aérien*, (1987).
- Rosen, Howard “Public Service and the Cape Town Convention”, *Cape Town Convention Journal*, Vol. 2, September, (2013).