

حل و فصل اختلافات هوایی

کیان بیگلریگی^۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۲۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۲/۱۳

چکیده

امروزه اهمیت هوانوردی را نمی‌توان دست کم گرفت زیرا همه کشورها از طریق حمل و نقل هوایی به یکدیگر متصل می‌شوند و حمل و نقل هوایی؛ تجارت، سفر و حفظ ارتباطات بین کشورها را تسهیل می‌کند و همچنین کیفیت زندگی را برای بسیاری در سراسر جهان افزایش داده است. مساله بروز اختلاف میان تابعان حقوق بین‌الملل، مخصوصاً کشورها، امری اجتناب ناپذیر است. رشد چشمگیر جهانی شدن، خصوصی سازی و آزاد سازی تجارت جهانی و خدمات مرتبط به آن به ویژه آزاد سازی خدمات حمل و نقل هوایی از یک سو، فرصت‌های جدیدی را گشوده و از سوی دیگر منجر به افزایش درگیری‌ها شده است و حل آن‌ها به طور غیر مسالمت آمیز از منظر حقوق بین‌الملل محکوم و مردود است. از اینرو، امروزه تمامی اعضای جامعه بین‌المللی ملزم به فیصله مسالمت‌آمیز اختلافات خود با یکدیگر هستند. بدین منظور در مقاله حاضر سعی شده است با استفاده از داده‌های کتابخانه‌ای و با روش توصیفی-تحلیلی، به موضوع حل و فصل اختلافات هوایی بر اساس روش‌های معمول حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات (مذاکره، مساعی جمیله، میانجیگری، تحقیق، سازش، داوری و دادگستری بین‌المللی) و با تاکید بر مقررات کنوانسیون شیکاگو بپردازد و همچنین حل و فصل اختلافات هوانوردی را تحت سازمان تجارت جهانی (WTO) نیز مورد مطالعه قرار دهد.

واژگان کلیدی: اختلافات هوایی، حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات، کنوانسیون شیکاگو، شورای ایکنو، سازمان تجارت جهانی (WTO).

مقدمه

مساله بروز اختلاف میان تابعان حقوق بین‌الملل، مخصوصاً کشورها، امری اجتناب‌ناپذیر و حل آن به طور غیر مسالمت آمیز محکوم و مردود است. از این رو، امروزه تمامی اعضای جامعه بین‌المللی ملزم به فیصله مسالمت آمیز اختلافات خود با یکدیگرند. منشور ملل متحد در بند سوم ماده ۲ و ماده ۳۳ به الزام مذکور تصریح دارد و مقررات «اعلامیه مربوط به اصول حقوق بین‌الملل در زمینه روابط دوستانه و همکاری میان کشورها» مصوب ۲۴ اکتبر ۱۹۷۰ مجمع عمومی سازمان ملل متحد متضمن مقررات مستحکم‌تری نسبت به منشور است. در اعلامیه مربوط به اصول حقوق بین‌الملل در زمینه روابط دوستانه و همکاری میان کشورها یاد شده: «تمامی کشورها باید اختلافات بین‌المللی خود را که با سایر کشورها دارند با توسل به روش‌های مسالمت آمیز حل و فصل نمایند، به گونه‌ای که صلح و امنیت بین‌المللی و نیز عدالت به خطر نیفتند.»

در قضیه ماوروماتیس^۱ (یونان علیه بریتانیا)، دیوان دایمی دادگستری بین‌المللی در سال ۱۹۲۴، اختلاف بین‌المللی را «عدم توافق بر سر یک موضوع حقوقی و یا یک واقعیت و همچنین، اختلاف نظر حقوقی و یا تعارض منافع میان طرفین آن» تعریف نمود. بنابراین، دعوا اختلافی است که مشخص و قابل درک باشد و موضوع آن در رابطه با یک امر واقعی، قانونی یا سیاسی باشد. هنگامی که یکی از طرفین ادعا، ادعایی را مطرح می‌کند در حالی که طرف دیگر آن ادعا را رد می‌کند، گفته می‌شود که وضعیت اختلاف ایجاد شده - است. طرفین اختلاف بین‌المللی می‌توانند دولت‌ها، نهادها، حقوقدانان یا افراد خصوصی از کشورهای مختلف باشند. عناصر اختلافی که در پرونده ماوروماتیس ذکر شده است باید از طریق بیانیه‌های دولتی، یادداشت‌های دیپلماتیک و سایر اقدامات خاص نشان داده شود. علاوه بر این، اختلاف باید بیش از اختلاف نظر باشد. اختلاف باید به سطحی از ادعای فعال برسد که بتوان از روش‌های تعیین شده حل و فصل اختلاف استفاده کرد.^۲

امروزه اهمیت هوانوردی را نمی‌توان دست کم گرفت زیرا همه کشورها از طریق حمل و نقل هوایی به یکدیگر متصل می‌شوند و حمل و نقل هوایی؛ تجارت، سفر و حفظ ارتباطات بین کشورها را تسهیل می‌کند و همچنین کیفیت زندگی را برای بسیاری در سراسر جهان افزایش داده است. رشد چشمگیر جهانی شدن، خصوصی سازی و آزاد سازی تجارت جهانی و خدمات مرتبط به آن به ویژه آزاد سازی خدمات حمل و نقل هوایی از یک سو فرصت‌های جدیدی را گشوده و از سوی دیگر منجر به افزایش درگیری‌ها شده است، زیرا

¹ Mavrommatis Palestine Concessions

² Several authors, International Civil Aviation Dispute Settlement, STA Law Firm, 25 November 2019. Available at: <https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/international-civil-aviation-dispute-settlement.html>



ادغام منافع اقتصادی و اعتبار بین‌المللی است. به ویژه نیاز به حل و فصل موثر، سریع و عادلانه اختلافات به خصوص برای کشورهای در حال توسعه حیاتی است و اعمال قوانین ملی در اختلافات بین‌المللی توصیه نمی‌شود. (Vinod, 2010: 1) لازم به ذکر است، از آنجایی که اکثر کشورها از جمله هند از سیاست «آسمان باز» پیروی می‌کنند، موافقتنامه‌های بین‌المللی مختلفی برای تنظیم صنعت هوانوردی منعقد شده است. این قراردادهای بین‌المللی می‌توانند دو جانبه یا چند جانبه باشند. با این حال، هیچ توافقی را نمی‌توان کامل تلقی کرد اگر در خود مقررات مربوط به حل و فصل اختلاف در صورت نقض توسط هر یک از طرفین را در خود نگنجانده باشد.

دلایل مختلفی برای ایجاد اختلاف در هوانوردی وجود دارد. علل را می‌توان به اختلافات غیر تجاری و تجاری تقسیم کرد. غیر تجاری مواردی هستند که توسط موافقتنامه‌های دو جانبه تنظیم می‌شوند و کنوانسیون شیکاگو اختلافات تجاری را کنترل می‌کند. شش دلیل رایج اختلافات؛ اول محدودیت در بازاریابی خطوط هوایی، فروش بلیط و حواله ارز؛ دوم، دامپینگ سرویس‌های حمل و نقل هوایی؛ سوم، محدودیت دسترسی به آژانس‌های مسافرتی و سیستم‌های رزرواسیون رایانه‌ای؛ چهارم، تبعیض در مورد ظرفیت‌ها و سایر محدودیت‌های عملیاتی؛ پنجم، عوارض تبعیض آمیز برای کنترل ترافیک هوایی (ATC) و ناوبری ترافیک هوایی (ATN)؛ و در نهایت، محدودیت‌های حمل و نقل و مالیات‌های ناعادلانه است.^۱ بنابراین با توجه به موارد گفته شده، در ابتدا به موضوع حل و فصل اختلافات هوایی بر اساس روش‌های معمول حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات (مذاکره، مساعی جمیله، میانجیگری، تحقیق، سازش، داوری و دادگستری بین‌المللی) پرداخته می‌شود و سپس مقررات کنوانسیون شیکاگو مورد بررسی قرار می‌گیرد و در انتها نیز حل و فصل اختلافات هوانوردی تحت سازمان تجارت جهانی (WTO) مورد مطالعه قرار می‌گیرد.

۱. روش‌های حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات

تمامی مقررات بین‌المللی که تا به امروز وجود دارد حاکی از آن است که کشورها و دیگر اعضای جامعه بین‌المللی باید اختلافات خود را به طرق مسالمت‌آمیز حل و فصل نمایند و از توسل به زور به هر نحو که باشد، خودداری کنند تا صلح و امنیت جهانی به مخاطره نیفتد. روش‌های فیصله اختلافات بین‌المللی بر دو دسته‌اند: روش‌های غیر حقوقی یا دیپلماتیک و روش‌های حقوقی.

۱-۱. روش‌های غیر حقوقی

^۱ همان.



روش‌های غیر حقوقی عبارتند از: مذاکره دیپلماتیک، پایمردی یا مساعی جمیله، میانجیگری، تحقیق و سازش که در ادامه در پرتو حل و فصل اختلافات هوایی بدان‌ها پرداخته می‌شود.

۱-۱-۱. مذاکره دیپلماتیک^۱

معمول‌ترین، آسان‌ترین، قدیمی‌ترین و اولین روش حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی است. اساس مذاکرات بر تساوی دولت‌ها، احترام متقابل، عدم مداخله در امور یکدیگر و حفظ منافع طرفین است. مذاکرات بین‌المللی، شیوه بررسی صلح‌آمیز اختلاف یا اوضاع بین‌المللی جهت به حرکت درآوردن یا رسیدن به بعضی تفاهم‌ها، بهبودی، تعدیل یا حل اختلاف بین طرفین درگیر یا ذینفع است. (وکیل، ۱۳۹۰: ۲۹۶)

مذاکره یک روش رایج برای حل و فصل اختلافات هوایی است. طبق کنوانسیون شیکاگو، مذاکره اولین گام در روند حل اختلاف است. این روش دارای چند کاستی قابل توجه است. به طور مثال، طرفین مذاکره معمولاً بیش از آنچه نیاز دارند مطالبه می‌کنند که منجر به طولانی شدن روند مذاکره می‌شود. با وجود این، مذاکره همچنان یک روش رایج برای حل و فصل اختلافات است. گاهی در برخی از معاهدات، شکست مذاکرات دیپلماتیک به منزله شرط اصلی و اولیه توسل به سایر روش‌های دیپلماتیک یا مراجعه طرفین اختلاف به داوری یا دادگستری بین‌المللی است. مثلاً طبق بند ۲ ماده ۱۶ موافقتنامه حمل و نقل هوایی میان کشور جمهوری اسلامی ایران و کشور پادشاهی عمان مصوبه ۷۲/۲/۲۶ مجلس شورای اسلامی ایران: «چنانچه طرفین موفق نشوند از طریق مذاکره این اختلاف را رفع کنند، می‌توانند توافق نمایند که اختلاف از طریق تصمیماتی که شخص یا هیات دیگری می‌گیرد، حل گردد...».

حل و فصل اختلاف بین ایالات متحده آمریکا و امارات متحده عربی را می‌توان به عنوان نمونه‌ای از حل و فصل اختلافات از طریق مذاکره مورد اشاره قرار داد. در سال ۲۰۰۲، ایالات متحده آمریکا و امارات متحده عربی قراردادی را منعقد کردند که به موجب آن شرکت‌های هواپیمایی آن‌ها دارای حق پرواز نامحدود به هر یک از کشورهای خواهند بود. با این حال، شرکت‌های هواپیمایی ایالات متحده آمریکا از آن زمان ادعا کرده‌اند که خطوط هوایی خلیج فارس به دلیل یارانه‌های دولتی توانسته‌اند با سرعتی سریع رشد کنند. این موضوع مفاد موافقتنامه را نقض می‌کند، زیرا دامپینگ محسوب می‌شود. بزرگترین شرکت‌های هواپیمایی امارات، این اتهامات را رد کردند. سپس ایالات متحده تصمیم گرفت یک سری محدودیت‌های مرتبط با سفر را علیه خطوط هوایی خلیج فارس اعمال کند. این امر نیاز خطوط هوایی خلیج فارس را برای حل مناقشه تسریع کرد. در مارس ۲۰۱۸، ایالات متحده و امارات مذاکراتی در مورد اینکه آیا Etihad و Emirates

¹ Diplomatic Negotiation



می‌توانند طبق توافقنامه آسمان‌های باز پرواز به ایالات متحده را ادامه دهند یا خیر، کردند. پس از مذاکرات، ایالات متحده و امارات متحده عربی می‌توانند خطوط هوایی خود را طبق توافقات اولیه راه اندازی کنند. این نمایشی از حل و فصل اختلافات در هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی بین دو کشور از بزرگترین کشورهایی است که بیشترین شرکت‌های بین‌المللی را دارند.^۱

۱-۱-۲. پایمردی یا مساعی جمیله^۲

پایمردی بدین معنا است که، طرف سومی (غیر از طرفین اختلاف) - اعم از شخص حقیقی یا حقوقی - که در اختلاف موجود ذینفع نباشد، با رضایت کشورهای طرف اختلاف به صورت وساطت دوستانه تلاش می‌کند بدون آنکه لزوماً پیشنهادی برای حل اختلاف به آن‌ها ارائه دهد و بدون آنکه حضور مستقیم در مذاکرات داشته باشد به طور محرمانه و بدون اینکه وارد ماهیت دعوا شود، زمینه تفاهم میان آن‌ها را فراهم سازد. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۹: ۴۹۰) بر اساس ماده ۱۴ قواعد روبه‌ای برای حل و فصل اختلافات،^۳ شورای ایکائو موظف است برای طرفین اختلاف مساعی جمیله خود را تخصیص دهد.

۱-۱-۳. میانجیگری^۴

آیین میانجیگری، اقدامات طرف سوم - اعم از شخص حقیقی یا حقوقی - جهت ایجاد تفاهم و توافق بین دو کشور در حل اختلاف است. در این روش، برخلاف پایمردی، میانجی موضوعات مورد مذاکره را پیشنهاد و خود نیز مستقیماً در آن شرکت می‌نماید و سعی می‌کند کشورهای ذی‌نفع را به سازش وادار نماید. (همان: ۴۹۰) البته نظر میانجی جنبه الزام آور ندارد و تنها مشورتی است.

در صنعت هوانوردی میانجیگری در فرآیند حل اختلاف بسیار مناسب است. زیرا در صنعت هوانوردی، طرف‌های قرارداد معمولاً قراردادهای تجاری بلند مدتی را امضا می‌کنند که برخی از قراردادهای چندین دهه طول می‌کشد و صنعت هوانوردی نیز تحت سلطه تعداد کمی از تامین کنندگان یا ارائه دهندگان کالا و خدمات است. به این ترتیب، مشاجره کنندگان احتمالاً می‌خواهند یک رابطه کاری خوب را حفظ کنند، حتی اگر اختلافی ایجاد شده باشد. در این راستا، میانجیگری که به جای حقوق بر منافع طرفین تمرکز دارد، مکانیزم حل اختلاف مناسب برای صنعت هوانوردی است. در میانجیگری، طرف‌های دعوی این اختیار را

^۱ همان.

^۲ Good offices (Bon office)

^۳ The rules of procedures for the settlement of differences

^۴ Mediation



دارند که در مورد نتیجه‌ی دادرسی میانجیگری آن طور که صلاح می‌دانند تصمیم بگیرند و بر خلاف دعاوی قضایی و داوری، این به یک «برنده» یا «بازنده» واضح منجر نمی‌شود. این امر به جلوگیری از شکست بیشتر روابط تجاری طرفین کمک می‌کند. (Lum, 2020) هیچ شکایت کننده‌ای دوست ندارد هزینه‌های قابل توجهی را برای حل و فصل یک اختلاف متحمل شود و زمان زیادی را صرف کند. فرآیندهای دعوی قضایی و داوری عموماً نسبت به میانجیگری به زمان طولانی‌تری می‌انجامد. رسیدگی‌های حقوقی طولانی مدت باعث اختلال در تجارت طرفین می‌شود و می‌تواند منجر به هزینه‌های قابل توجهی شود. از سوی دیگر، اکثر اختلافات در میانجیگری در طی دو یا حتی کمتر از یک جلسه تمام در یک روز، حل و فصل می‌شود. روند میانجیگری توسط یک میانجی بی‌طرف و مستقل تسهیل می‌شود و طرفین اختلاف را برای یافتن راه حلی سودمند برای اختلاف راهنمایی می‌کند. فعالان صنعت هوانوردی علاقه‌مند به این نکته هستند که روند میانجیگری محرمانه و بدون پیش داوری است. اول از هر گونه تبلیغات منفی جلوگیری می‌کند و دوم بحث را بین طرفین دعوا تسهیل می‌کند و لازم نیست هراس داشته باشند که هر چیزی که در طول میانجیگری فاش می‌شود بعداً علیه آن‌ها استفاده شود. بنابراین، میانجیگری، حل و فصل سریع‌تر اختلافات هوانوردی را با هزینه‌ای بسیار کمتر فراهم می‌کند و از هرگونه تبلیغات ناخواسته جلوگیری می‌کند. انعطاف‌پذیری فرآیند میانجیگری به گونه‌ای طراحی شده است که طرفین را قادر می‌سازد تا به جای تشریفات رویه‌ای، روی موضوعات اساسی تمرکز کنند. علاوه بر این، بر خلاف نتایج دعوی قضایی یا داوری، نتایج میانجیگری به راه حل‌های حقوقی محدود نمی‌شود. در عوض، معمولاً طرفین تشویق می‌شوند که خلاقانه فکر کنند و راه حلی برد - برد بیابند که نه تنها به نگرانی‌ها و نارضایتی‌های واقعی طرفین رسیدگی می‌کند، بلکه رابطه تجاری را نیز حفظ کرده یا به ارزش آن می‌افزاید (چیزی که راه‌حل‌های حقوقی سنتی قادر به ارائه آن نیستند). به همین ترتیب، طرف‌های میانجیگری این اختیار را دارند که یک متخصص صنعت را به عنوان میانجی خود منصوب کنند. این امر سودمند است زیرا بسیاری از اختلافات هوانوردی به موضوعات تخصصی مربوط می‌شود و چنین میانجی احتمالاً از تفاوت‌های ظریفی که اختلاف طرفین بر آن متمرکز می‌شود، آگاه است. با این حال، اختلافات هوانوردی به طور سنتی از طریق دعاوی قضایی یا داوری حل می‌شود. این امر عمدتاً به دلیل فقدان یک چارچوب شناخته شده جهانی برای اجرای مستقیم توافقنامه‌های بین‌المللی حل و فصل است. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد موافقتنامه‌های حل و فصل بین‌المللی ناشی از میانجیگری «کنوانسیون سنگاپور در مورد میانجیگری»، ابزاری برای رفع این خلأ فراهم می‌کند. (همان)

۴-۱-۱. تحقیق^۱

تحقیق معمولاً بر اساس موافقتنامه خاص توسط یک کمیسیون تحقیق، جهت تشریح صحیح وقایعی که منجر به اختلاف بین دو کشور شده، انجام می‌شود. ماموریت این کمیسیون فقط تشریح صحیح وقایعی است که منجر به اختلاف بین دو کشور شده است و به هیچ وجه حق ندارد درخصوص تعیین مسئولیت‌ها اظهار نظر نماید.

ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو شامل نهاد تحقیق در مورد حادثه است. در این ماده ذکر شده است که چنانچه حادثه‌ای برای یک هواپیمای کشور متعاهدی در قلمرو کشور متعاهد دیگری رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا ظاهر گردد که نقص فاحش فنی در هواپیما یا تسهیلات هوانوردی بوده، کشوری که در آنجا این حادثه اتفاق افتاده باید درباره علت سانحه مطابق اصولی که از طرف سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری توصیه می‌گردد و قوانین آن کشور اجرای آن را اجازه می‌دهد، تحقیقات به عمل آورد و به کشوری که هواپیما در آنجا ثبت شده اجازه داده خواهد شد که ناظرینی برای حضور در بازرسی به آن کشور اعزام نماید. کشور تحقیق کننده گزارش امر و نتایج تحقیقات خود را به کشور ذینفع ابلاغ خواهد نمود. این نکته قابل ذکر است که، ایکائو ممکن است یک تحقیق را توصیه کند اما قدرت انجام تحقیقات را ندارد.^۲ با این وجود، ماده ۵۵ کنوانسیون شیکاگو در بخش (ج) به شورای ایکائو قدرت تحقیق را در شرایطی اعطا می‌کند. در این بخش ذکر شده است که، شورا می‌تواند تحقیقاتی در کلیه مراحل حمل و نقل هوایی و هوانوردی که اهمیت بین‌المللی دارند به عمل آورده و نتایج تحقیقات خود را به کشورهای متعاهد ابلاغ نماید و همچنین می‌تواند مبادله اطلاعات را بین کشورهای متعاهد راجع به مسائل حمل و نقل هوایی و هوانوردی تسهیل نماید.

۵-۱-۱. سازش^۳

آیین سازش یکی از روش‌های نسبتاً جدید برای حل اختلافات بین‌المللی است و هرچند از روش تحقیق مشتق گردیده است، ولی مصلحان دارای اختیارات مهم‌تر و بیشتری هستند. سازش به عنوان روشی برای حل و فصل اختلافات بین‌المللی از هر ماهیتی تعریف می‌شود که بر اساس آن، کمیسیونی توسط طرفین

^۱ Inquiry

^۲ Several authors, International Civil Aviation Dispute Settlement, STA Law Firm, 25 November 2019. Available at: <https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/international-civil-aviation-dispute-settlement.html>

^۳ Conciliation



به‌طور دائم یا موقت برای رسیدگی تشکیل می‌شود. طریقه استفاده از این روش توسط معاهده تنظیم می‌شود، بدین نحو که گاهی کشورهای امضا کننده یک معاهده از قبل متعدد و ملزم می‌شوند چنانچه در آینده اختلافی بین آن‌ها بروز کرد، از طریق کمیسیون سازش حل و فصل نمایند. بنابراین به محض اینکه یکی از کشورهای در حال اختلاف تشکیل کمیسیون را تقاضا کند، کمیسیون تشکیل و رسیدگی به اختلاف آغاز می‌شود و یا بعد از بروز اختلاف اقدام به تشکیل کمیسیون می‌نمایند. از سوی دیگر، صلاحیت کمیسیون سازش محدود به بررسی وقایع نیست (مانند روش تحقیق)، بلکه می‌تواند قبل از اینکه اختلاف به راه حل نهایی برسد، آن را از جهات مختلف مورد بررسی قرار داده و نظر بدهند و اینکه نظر کمیسیون سازش برای طرفین اختلاف الزامی نبوده و دارای ماهیت سیاسی است. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۹: ۴۹۲)

۲-۱. روش‌های حقوقی

در هوانوردی بین‌المللی، روش‌های سیاسی در اختلافات غیر تجاری هوانوردی استفاده می‌شود. روش‌های سیاسی با تاکتیک‌های دیپلماسی پشتیبانی می‌شود. اما در مورد اختلافات تجاری باید از روش‌های حقوقی برای حل اختلاف استفاده شود.^۱ روش‌های حقوقی عبارتند از؛ داوری و دادگستری بین‌المللی که در ادامه در قلمرو حل و فصل اختلافات هوایی مورد تشریح قرار می‌گیرند.

۱-۲-۱. داوری^۲

امروزه داوری بین‌المللی را می‌توان به عنوان یکی از روش‌های حقوقی فیصله اختلافات میان تابعان فعال حقوق بین‌الملل (کشورها و سازمان‌های بین‌الدول) در مورد موضوعات حقوق بین‌الملل توسط دادرس یا دادرسان منتخب خود به نام «داور» یا «داوران»، اعم از نهادهای غیرنهادینه یا نهادینه، بر اساس مقررات حقوق بین‌الملل و استثنائات سایر ملاحظات حقوقی (از جمله حقوق فراملی) یا غیر حقوقی (از جمله اصول کدخدامنشانه) تعریف نمود. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۹: ۴۹۴) اولین پرونده هواپیمایی که توسط داوری حل شد پرونده ایالات متحده آمریکا علیه فرانسه بود. این اختلاف مربوط به تفسیر حقوق ترافیکی بود که در سال ۱۹۴۶ توسط موافقتنامه سرویس حمل و نقل هوایی فرانسه ایالات متحده ایجاد شده بود.^۳ در ادامه به انواع داوری در حل و فصل اختلافات هوایی پرداخته می‌شود.

۱-۲-۱-۱. تقاضای تجدیدنظر از رای صادره شورای یکانو

^۱ همان.

^۲ Arbitration

^۳ Several authors, International Civil Aviation Dispute Settlement, STA Law Firm, 25 November 2019. Available at: <https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/international-civil-aviation-dispute-settlement.html>

علاوه بر حق رجوع به دیوان بین‌المللی دادگستری به منظور **تجدیدنظر** از آرای شورای ایکائو، به موجب ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، اصحاب دعوی می‌توانند از رای صادره شورای ایکائو درباره اختلافی که به آن ارجاع شده است از یک دیوان داوری نیز **تجدیدنظر** خواهی کنند.

۱-۲-۱-۲. داوری بر مبنای قراردادهای دو یا چندجانبه

در قراردادهای دو جانبه و نیز در اکثر قراردادهای چندجانبه، طرفین شرط می‌کنند که در صورت بروز اختلاف به داوری مراجعه نمایند.

۱-۲-۱-۳. صلاحیت اختیاری شورای ایکائو

در صورت تقاضای صریح کلیه طرف‌های ذی ربط در پرونده، شورای ایکائو از این صلاحیت اختیاری برخوردار است تا به عنوان یک نهاد داوری نسبت به هرگونه اختلاف بین دولت‌های عضو در ارتباط با هواپیمایی کشوری اقدام کند. به نظر می‌رسد آرای که ایکائو با استفاده استناد به این صلاحیت صادر می‌کند، غیر قابل **تجدیدنظر** است. (ترورسی، ترودی، ۱۹۹۲: ۴۱۵)

۱-۲-۱-۴. داوری‌های یاتا^۱

در چارچوب یاتا، حل و فصل اختلافات با توسل به داوری از سه طریق زیر امکان پذیر است:

^۱ اتحادیه حمل و نقل هواپیمایی بین‌المللی (یاتا)^۱ سازمانی است خصوصی و متشکل از سرویس‌های منظم هوایی (متشکل از ۲۶۰ شرکت هواپیمایی) که در سال ۱۹۴۵ در شهر هاوانا، کوبا تاسیس شد. یاتا هم اکنون ۸۳٪ از ترافیک هوایی جهانی را به خود اختصاص می‌دهد. دفتر مرکزی سازمان یاتا در شهر مونترال است. اهداف یاتا عبارت است از:

- توسعه و ترغیب حمل و نقل هوایی ایمن، مرتب و اقتصادی به نفع مردم دنیا، تشویق بازرگانی هوایی و مطالعه مسائل مربوط به آن.
- ایجاد وسیله و امکان همکاری میان شرکت‌های هوایی که به‌طور مستقیم یا غیر مستقیم دست اندر کار حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشند.
- همکاری با سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) و دیگر سازمان‌های بین‌المللی.

وظایف مهم فنی و تجاری یاتا، تصدی یک اتاق پایاپای جهت ترتیبات و توافقات بین خطوط هوایی (یاتا به منظور ایجاد ارتباط بین خدمات شرکت هوایی مختلف فعال در شبکه خطوط بین‌المللی، قراردادهای چندجانبه‌ای را بین خطوط تنظیم نموده که به موجب آن‌ها بلیط‌های هوایی به منزله پول نقد در هنگام تغییر شرکت هوایی توسط مسافر برای هر یک از خطوط هوایی معتبر خواهد بود. اتاق پایاپای مسئول تسویه حساب بین شرکت‌های هوایی است) و تثبیت نرخ‌ها از طریق برگزاری کنفرانس‌های ترافیک هوایی است. (در اغلب قراردادهای دو جانبه مربوط به خدمات هوایی بین‌المللی زمان بندی شده، موضوع کرایه‌ها به واحد نرخ «یاتا» ارجاع گردیده است.) (ترورسی، اترتون، ترودی، آن اترتون، ۱۹۹۲، ۴۱۱)

- ۱- داوری اجباری توسط یک دیوان داوری به نحو مندرج در ماده ۵ اساسنامه یاتا برای رفع اختلاف بین یاتا و یکی از اعضای آن؛
- ۲- داوری بین یاتا و یک نماینده مجاز در صورت عدم رعایت قطعنامه‌های یاتا توسط نماینده مزبور؛
- ۳- داوری بین اعضای یاتا. (اختلافات بین اعضای یاتا، که همان خطوط هوایی باشند، از طریق داوری تحت مقررات داوری یاتا حل شدنی است.)

۱-۲-۲. دادگستری بین‌المللی

حل و فصل قضایی رویه‌ای است که ارتباط نزدیکی با داوری دارد. ارگان عمومی حل و فصل قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری است. در حالی که دادگاه‌های داوری به طور دائم تشکیل نمی‌شوند، دیوان بین‌المللی دادگستری یک نهاد دائمی است که بر اساس ماده ۹۲ منشور ملل متحد تأسیس شده است. مطابق ماده ۳۶ (ب) اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری، دیوان در تمام اختلافات حقوقی که در آن، طرفین در تفسیر یک معاهده اختلاف نظر دارند؛ در صورت وجود هر مسئله که موضوع حقوقی بین‌المللی باشد؛ وجود هر واقعیتی که در صورت اثبات، نقض تعهدی در حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود؛ و نیز نوع و میزان غرامتی که باید برای نقض یک تعهد بین‌المللی داده شود، صلاحیت دارد. همچنین طبق ماده ۶۵ اساسنامه، دیوان بین‌المللی دادگستری می‌تواند در مورد هر موضوع حقوقی نظر مشورتی نیز بدهد. در ادامه به حل و فصل اختلافات هوایی در چارچوب دیوان بین‌المللی دادگستری پرداخته می‌شود.

۱-۲-۲-۱. صلاحیت عام دیوان بین‌المللی دادگستری

به موجب ماده ۳۶ (الف) اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری، صلاحیت دیوان مشتمل است بر کلیه اختلافاتی که طرفین به آن ارجاع می‌کنند و نیز کلیه مسائلی که مشخصاً در منشور ملل متحد یا عهدنامه‌ها و یا کنوانسیون‌های لازم الاجرا پیش بینی شده است. در نتیجه در صورتی که طرفین یک اختلاف هوایی، پرونده‌ای را به آن ارجاع دهند از سوی دیوان در صورت وجود شرایط مقرر، رسیدگی صورت خواهد گرفت.

۱-۲-۲-۲. صلاحیت خاص دیوان بین‌المللی دادگستری

به موجب ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، طرف‌های اختلاف می‌توانند از تصمیم صادره توسط شورای ایکائو در خصوص اختلاف ارجاع شده به شورا، از دیوان بین‌المللی دادگستری درخواست تجدیدنظر کنند. به



طور مثال در دعوی پاکستان علیه هندوستان (۱۹۵۲)، هندوستان از رای صادره توسط ایکائو تحت این ماده از دیوان بین‌المللی دادگستری تجدیدنظر خواهی نمود.^۱

۳-۲-۱. رسیدگی‌های مشورتی

بند ۱ ماده ۹۶ منشور ملل متحد مقرر می‌دارد که، مجمع عمومی یا شورای امنیت می‌تواند درباره هر مسأله حقوقی از دیوان بین‌المللی دادگستری درخواست نظر مشورتی بنمایند و همچنین بند ۲ ماده مذکور بیان می‌دارد، سایر ارکان ملل متحد و موسسات تخصصی که ممکن است احیاناً چنین اجازه‌ای از مجمع عمومی تحصیل کرده باشند نیز می‌توانند نظر مشورتی دیوان را در مورد مسائل حقوقی مطروحه در حدود فعالیت‌هایشان بخواهند. بنابراین حسب ماده ۹۶ (۲) منشور ملل متحد، ایکائو به عنوان یک سازمان تخصصی سازمان ملل متحد می‌تواند در مورد مسائل حقوقی ناشی از فعالیت‌های خود از دیوان بین‌المللی دادگستری نظریه مشورتی بخواهد.

۲. مقررات کنوانسیون شیکاگو برای حل و فصل اختلافات

سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری^۲ (ایکائو) یک نهاد تخصصی سازمان ملل متحد است که به موجب کنوانسیون شیکاگو، به منظور هماهنگ سازی استانداردهای بین‌المللی پروازی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهان تاسیس شده است. کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس،^۳ سلف کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو، به کمیسیون بین‌المللی ناوبری هوایی (ICAN)^۴ اجازه می‌داد که فقط به هرگونه اختلاف نظر در مورد ضمیمه‌های آن رسیدگی کند، در حالی که اختلافات مربوط به کنوانسیون را به دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری واگذار می‌کرد. با بهره مندی از آینده نگری، چنین تقسیم صلاحیت بر اساس ماهیت اختلاف، منصفانه و مناسب به نظر می‌رسد (Milde, 2012: 183) که قدرت نظارتی ICAN تحت کنوانسیون پاریس به مقررات «فنی» ضمیمه کنوانسیون محدود می‌شد، در حالی که هر گونه اختلافات «قانونی» در مورد تفسیر کنوانسیون برای تصمیم‌گیری به دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری واگذار می‌شد. (Bae, 2012: 67) اما در کنفرانس

¹ Several authors, International Civil Aviation Dispute Settlement, STA Law Firm, 25 November 2019. Available at: <https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/international-civil-aviation-dispute-settlement.html>

² International Civil Aviation Organization

³ The Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation (13 October 1919), LNTS 173.

⁴ CINA (Commission Internationale de la Navigation Aérienne) in French in Arts 34 and 37 of the Paris Convention.



شیکاگو در سال ۱۹۴۴، تمایز بین اختلافات حقوقی و فنی در مرحله اولیه مذاکرات حذف شد. مقررات حل و فصل اختلافات در فصل هجدهم (مواد ۸۴ - ۸۸) کنوانسیون شیکاگو تنظیم شده است.^۱

ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو بیان می‌دارد: «هرگاه در مورد تفسیر یا اجرای این کنوانسیون و ضمام آن اختلافی بین دو یا چند کشور عضو کنوانسیون پیش آید و نتوان آن را با مذاکرات حل نمود، برحسب درخواست هر کشور ذی‌مدخل در عدم توافق، شورا در مورد آن اختلاف تصمیم خواهد گرفت. هیچ یک از اعضا شورا در اختلافی که به شورا رجوع گردیده و خود در آن دخیل می‌باشد حق دادن رای در آن مورد را نخواهد داشت. هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون می‌تواند، با رعایت ماده ۸۵، از تصمیم شورا به یک محکمه داوری که مورد موافقت طرف‌های درگیر اختلاف قرار گرفته باشد یا به دیوان بین‌المللی دادگستری تقاضای تجدیدنظر نماید. چنین تقاضای تجدیدنظری باید در ظرف ۶۰ روز پس از وصول ابلاغیه مربوط به تصمیم شورا به شورا ارسال گردد.»

ماده ۸۵ کنوانسیون، آیین داوری را پیش‌بینی کرده است. این ماده بیان می‌کند که: «هرگاه یکی از کشورهای طرف اختلاف در موردی که نسبت به تصمیم شورا تجدیدنظر شده است، اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری را نپذیرفته باشد یا کشورهای متعاقد طرف اختلاف نمی‌توانند در مورد انتخاب منتخبین دیوان داوری توافق کنند، هر یک از کشورهای متعاقد طرف اختلاف یک نفر داور معرفی خواهد نمود و داوران مزبور یک نفر سرداور معرفی خواهند کرد. هرگاه یکی از کشورهای طرف اختلاف، در ظرف سه ماه از تاریخ تقاضای تجدیدنظر، از تعیین داور خود خودداری نماید، رئیس شورا از بین اشخاص شایسته‌ای که اسامی آن‌ها در فهرستی که در شورا ثبت می‌باشد، یک نفر داور از جانب آن کشور انتخاب و معرفی خواهد کرد و چنانچه داوران نتوانند در ظرف مدت ۳۰ روز در انتخاب سرداور موافقت نمایند، رئیس شورا، سرداور را از فهرستی که قبلاً ذکر شده است تعیین می‌کند و سپس داوران و سرداور مزبور، محکمه داوری را تشکیل خواهند داد. محکمه داوری که تحت این ماده یا ماده قبل ایجاد می‌شود، نظامنامه خود را تعیین می‌کند و تصمیمات خود را با اکثریت آرا صادر می‌کند، مگر اینکه شورا در صورت تأخیری که به نظر شورا

¹ On the subject of dispute settlement under Chapter XVIII of the Chicago Convention see : Bin Cheng, *The Law of International Air Transport* (London: Stevens, 1962) at 101 ff; Thomas Buergenthal, *Law Making in the International Civil Aviation Organization* (New York: Syracuse University Press, 1969) at 123 ff; Michael Milde, *International Air Law and ICAO*, 2nd edn (The Hague: eleven international publishing, 2012) at 194 ff; Paul Stephen Dempsey, *Public International Air Law* (Montreal: Institute and Center for Research in Air & Space Law McGill University, 2008) at 700 ff; René H Mankiewicz, "Pouvoir judiciaire du Conseil et règlement pour la solution des différends" (1957) 3 AFDI 383 and R C Hingorani, "Dispute Settlement in International Civil Aviation" (1959) 14 Arb J 14.



بیش از حد است، نظامنامه را تعیین می‌کند.» البته ابهاماتی در خصوص ماده ۸۵ مطرح می‌باشد. بطور مثال، آیا طرفین اختلاف می‌توانند بین دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان داوری یکی را انتخاب کنند؟ یا در مواردی که طرفین صلاحیت اجباری دیوان بین‌المللی دادگستری را پذیرفته‌اند، آیا لازم است اختلاف خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری تسلیم کنند؟ (لازم به ذکر است که، ماده ۸۵ وضعیتی را پیش بینی می‌کند که یک کشور طرف اختلاف که مایل به تجدیدنظر در مورد تصمیم شورا است، طرف اساسنامه دیوان نیست). در پاسخ می‌توان گفت که در حال حاضر برخی از نویسندگان معتقدند که به نظر می‌رسد این ماده دیگر کارایی ندارد، زیرا همه ۱۹۳ کشور عضو ایکائو اعضای سازمان ملل متحد هستند و بنابراین اعضای منشور سازمان ملل متحد عملاً اساسنامه دیوان را پذیرفته‌اند. همچنین آیا در موردی که هر دو طرف اختلاف طرف اساسنامه باشند، می‌توانند دیوان را به موجب موافقتنامه چندجانبه به نفع محکمه موقت کنار بگذارند؟ برخی بر این باورند که عبارت ماده، به محکمه استیناف جایگزین بدون تصریح به یک مورد خاص تصریح دارد و بنابراین طرفین دعوا می‌توانند گزینه ارجاع موضوع به دیوان را انتخاب نکنند. در مقابل نظر مخالف استدلال می‌کند که ماده ۸۴ باید با در نظر گرفتن ماده ۸۵ مطالعه و خوانده شود که بر اساس این، تنها یک انتخاب برای طرفین به وجود آمده است و این زمانی است که تنها دولت طرف دعوا اساسنامه دیوان نباشد، لذا آن‌ها می‌توانند به جای ارجاع به دیوان بین‌المللی دادگستری به محکمه داوری مراجعه کنند که ماده ۸۵ به آیین داوری اشاره کرده است. مورد دیگر آنکه، آیا ممکن است موضوعات جدیدی در مرحله استیناف مطرح شود نیز ساکت است. اگرچه محدوده بررسی استیناف دیوان در کنوانسیون بیان نشده است، احساس می‌شود که دیوان نمی‌تواند مجدداً به دعوا رسیدگی کند بلکه عمل او محدود به بررسی این می‌شود که آیا شورا به درستی اسناد و مواد مربوطه را که در تصمیم گیری نقش داشته‌اند، تفسیر کرده‌است یا خیر. (کاظمی، ۱۳۹۵: ۱۴۲-۱۴۳)

ماده ۸۶ مقرر می‌دارد که هرگونه تصمیم شورا در مورد اینکه آیا یک شرکت هواییمایی بین‌المللی مطابق با مفاد کنوانسیون شیکاگو فعالیت می‌کند یا نه، به قوت خود باقی می‌ماند، مگر اینکه در موقع رسیدگی به تقاضای تجدیدنظر، تصمیم مزبور نقض شده باشد و تصمیمات شورا، در صورت درخواست تجدیدنظر، تا زمانی که حالت تعلیق در می‌آیند که مرجع تجدیدنظر حکم دهد. تصمیمات دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان داوری قطعی و لازم الاجرا خواهد بود.

به منظور اطمینان از انطباق با تصمیمات تحت فصل هجدهم، کنوانسیون شیکاگو دو نوع تحریم مجزا را تعیین می‌کند؛ یکی برای شرکت هوایی و دیگری برای کشورها. اولین مورد در ماده ۸۷ تعیین شده است که



مقرر می‌دارد، هر کشور متعاقد متعهد می‌شود در صورتی که شورا تصمیم بگیرد که شرکت هواپیمایی مربوطه مطابق با تصمیم نهایی اتخاذ شده عمل نمی‌کند، اجازه فعالیت شرکت هواپیمایی یک کشور متعاقد را از طریق حریم هوایی خود ندهد. در رابطه با تحریم کشورها مطابق ماده ۸۶، ماده ۸۸ تصریح می‌کند که مجمع عمومی حق رای هر کشور متعاهدی را که طبق مقررات مذکور در این فصل متخلف شناخته شود را در مجمع عمومی و شورا معلق خواهد ساخت. این تحریم‌ها در طول سال‌ها با تعدادی از منتقدان مواجه شده است. به عنوان مثال، پروفیسور میلد خاطر نشان کرده است که برای اجرای تحریم ماده ۸۸، اکثریت کشورهای مجمع باید موافق چنین اقدامی باشند و بدون شک به دلیل بسیاری از ملاحظات سیاسی انگیزه لازم را دارند. (Vaugeois, 2018: 3) و همچنین لازم به ذکر است که این کنوانسیون به طرفین اجازه می‌دهد ابتدا اختلاف خود را با مذاکره مستقیم قبل از ارجاع موضوع به شورا حل و فصل کنند. این اجازه مفید است زیرا ممکن است تعارض حتی قبل از ارائه به شورا حل شود.

۱-۲. صلاحیت شورای ایکائو

کنوانسیون شیکاگو در مقدمه خود بر این نکته که هواپیمایی بین‌المللی می‌تواند در ایجاد دوستی و تفاهم بین دولت‌ها موثر باشد، تاکید کرده است. با وجود این، گاهی اختلاف نظرهایی بین کشورها وجود دارد. گاهی هم ممکن است کشورها اختلافی نداشته باشند ولی تفاسیر متفاوتی از بعضی از مواد کنوانسیون شیکاگو داشته باشند و بخواهند برای جلوگیری از وقوع اختلاف در آینده از شورای ایکائو بخواهند موضوع را بررسی و اعلام نظر کند. بنابراین بررسی و تحقیق در امور هواپیمایی به دو منظور انجام می‌گیرد. (جباری قره باغ، ۱۳۹۹: ۱۲۱) نخست اینکه بنابر ماده ۵۵ (ج) شورا می‌تواند تحقیقاتی در کلیه مراحل حمل و نقل هوایی و هوانوردی که اهمیت بین‌المللی دارند به عمل آورده و نتایج تحقیقات خود را به کشورهای متعاقد ابلاغ نماید و همچنین می‌تواند مبادله اطلاعات را بین کشورهای متعاقد راجع به مسائل حمل و نقل هوایی و هوانوردی تسهیل نماید و مطابق ماده ۵۵ بند (ه)، بنا به تقاضای هر یک از کشورهای عضو، شورا می‌تواند به هر وضعیتی که ممکن است موانع قابل اجتناب در راه پیشرفت هوانوردی بین‌المللی ایجاد نماید رسیدگی نموده و پس از تحقیقات لازم، گزارش‌هایی را که مقتضی بداند را صادر نماید. بنابراین شورای ایکائو می‌تواند در هر زمینه‌ای که کشورها تقاضا کرده باشند تحقیقات لازم را انجام دهد. (همان: ۱۲۲) ماجرای سرنگونی پرواز KE007 شرکت هواپیمایی کره از این نظر معروف است. ضمناً به موجب ماده ۵۴ (ن) کنوانسیون، شورا وظیفه دارد نسبت به هر موضوعی که مربوط به کنوانسیون شیکاگو بوده و به واسطه یکی از کشورهای عضو کنوانسیون ارجاع شود مطالعه نموده و توجه لازم را به کار گیرد. این نوع تحقیقات از

وظایف اختیاری شورا است. دوم اینکه، گاهی به دلیل اختلاف نظر کشورها در چگونگی اجرا و تفسیر مقررات کنوانسیون شیکاگو و ضmann آن، از سوی کشورها تقاضای بررسی موضوعات می‌شود. در صورت وجود اختلاف بین کشورها، شورا می‌تواند به اختلافات حقوقی مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون شیکاگو رسیدگی کند و تصمیم مقتضی را اتخاذ کند. این قسم از بررسی‌های شورا ذیل مواد ۸۴-۸۸ کنوانسیون قرار می‌گیرد که بدان‌ها سابقاً پرداخته شد. شایان ذکر است که از زمان لازم الاجرا شدن کنوانسیون شیکاگو، پنج مورد اختلاف بر اساس ماده ۸۴ وجود داشته است.

شورا علاوه بر وظایف خود برای حل و فصل اختلافات، به موجب ماده ۶۶ کنوانسیون شیکاگو، صلاحیت حل و فصل اختلافات مربوط به موافقتنامه ترانزیتی سرویس‌های هوایی بین‌المللی^۱ و موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین‌المللی^۲ را نیز دارد. علاوه بر این، شورا در اولین جلسه خود در سال ۱۹۴۷ از طرف مجمع این اختیار را یافته است تا به عنوان یک مرجع داوری برای اختلافات ناشی از کشورهای متعاقد مربوط به امور بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی، در صورت درخواست صریح همه طرف‌های این اختلاف، عمل کند.^۳ تعدادی از موافقتنامه‌های دو جانبه اولیه، شورای ایکائو را به‌عنوان نهاد حل و فصل اختلافات خود در صورت هرگونه نقض توسط یکی از طرف‌های چنین توافقنامه‌ای تعیین کردند. (Dempsey, 702-703: 2008) امروزه، موافقتنامه‌های دو جانبه هوایی تا حد زیادی از هرگونه ارجاع به شورای ایکائو در مقام مجمع داوری صرف نظر کرده است. اکثر اختلافات تحت توافقات دو جانبه اکنون از طریق داوری حل می‌شود.^۴ شورا همچنین موظف است هرگونه نقض کنوانسیون شیکاگو را به مجمع گزارش دهد و همچنین هر موضوع مرتبط با کنوانسیون را که هر کشور متعاهدی به آن ارجاع می‌دهد، بررسی کند.^۵ در نهایت، بنا به درخواست هر کشور متعاقد، شورا می‌تواند هر وضعیتی را که به نظر موانعی قابل اجتناب بر سر راه توسعه ناوبری هوایی بین‌المللی است، بررسی کند.^۶

۲-۲. قواعد رویه‌ای برای حل و فصل اختلافات^۷

¹ International Air Services Transit Agreement, 7 December 1944, 84 UNTS 389, 59 Stat 1693, TIAS No 487.

² International Air Transport Agreement, 7 December 1944, 171 UNTS 387, 59 Stat 1701, TIAS No 488.

³ ICAO Assembly Resolution A1-23.

⁴ برای این منظور، توافق‌های خاصی می‌تواند رئیس شورای ایکائو را برای کمک به تعیین داور تعیین کند.

⁵ Article 54 (j), Chicago Convention.

⁶ Article 55 (e), Chicago Convention.

⁷ The rules of procedures for the settlement of differences



مفاد کنوانسیون شیکاگو در رابطه با اختلافات توسط قواعد رویه‌ای حل و فصل اختلافات که توسط شورا تصویب شده است تکمیل می‌شود.^۱ این قواعد، رویه‌هایی را برای یک دولت برای ارائه درخواست به شورا تعیین می‌کند. طبق این قواعد، شورا که از نمایندگان ۳۶ کشور عضو تشکیل شده است، به عنوان یک نهاد قضایی عمل می‌کند. اختلافات از طریق دادخواست تسلیم می‌شود، دعاوی متقابل مجاز شده است و به عدم صلاحیت شورا در ابتدا می‌توان اعتراض کرد. شورا تصمیمات خود را بر اساس ارائه اسناد کتبی طرفین و همچنین بر اساس جلسات شفاهی اتخاذ می‌کند. تصمیمات شورا را اکثریت اعضا می‌گیرند و الزام‌آورند. یکی دیگر از جنبه‌های مهم قواعد، اهمیتی است که به میانجیگری و سازش قبل یا در حین دادرسی داده می‌شود. به عنوان مثال، در ماده ۱۴ قواعد مقرر شده است که هر کشور متعاهدی که اختلافی را برای حل و فصل به شورا ارائه می‌کند، باید نشان دهد که مذاکرات برای حل و فصل اختلاف بین طرفین صورت گرفته است اما موفقیت آمیز نبوده است.^۲ همچنین در هر مرحله از رسیدگی، شورا می‌تواند از طرفین اختلاف دعوت به مذاکره مستقیم به منظور حل و فصل اختلاف و یا محدود کردن موضوعات نماید.^۳ علاوه بر این، به منظور تسهیل مذاکرات، شورا می‌تواند یک فرد یا گروهی از افراد را به عنوان مصالحه کننده بین طرفین تعیین کند.^۴ به گفته پروفیسور میلده، این امر به وضوح از وظایف قضایی خارج می‌شود، زیرا میانجیگری و مصالحه توسط شورا را ترویج می‌کند و همچنین مساعی جمیله رئیس را اجازه می‌دهد. (Milde, 1979: 87-89) بنابراین، همانطور که توسط پروفیسور بورگنتال استدلال می‌شود، وظیفه اصلی شورا بر اساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو «کمک به حل و فصل به جای رسیدگی به اختلافات» است. (Buergethal, 1996: 136)

یکی دیگر از جنبه‌های جالب قواعد این واقعیت است که آن‌ها با قواعد دیوان بین‌المللی دادگستری مطابقت دارند. این شباهت ممکن است تا حدی مشکلات خاصی را ایجاد کند، زیرا دیوان یک نهاد قضایی است و به عنوان یک دادگاه عمل می‌کند. بنابراین، قواعد تصویب شده توسط شورا ممکن است برای یک نهاد سیاسی که مطابق سنت‌های دیوان دادگستری عمل نمی‌کند، پذیرفته نشود. این قواعد برای اولین بار در سال ۱۹۵۷ تصویب شد و متعاقباً در سال ۱۹۷۵ اصلاح شد، اما از آن زمان تاکنون اصلاح نشده است. برای

¹ ICAO, *Rules for the Settlement of Differences*, ICAO Doc 7782/2. These Rules of Procedures were adopted in 1957, and revised in 1975.

² Article 2 (g), Rules.

³ Article 14 (1), Rules.

⁴ Article 14 (3), Rules.



این منظور، اخیراً برخی از موافقین بازنگری این قواعد توسط شورا استدلال کرده‌اند که به طور بالقوه می‌تواند فرصت خوبی برای در نظر گرفتن ویژگی‌های سیاسی این ارگان باشد.^۱

۲-۳. اجرای وظایف شبه قضایی توسط شورای ایکائو

در تئوری، هنگامی که شورا وظایف تعیین شده در فصل هجدهم کنوانسیون شیکاگو را انجام می‌دهد، «باید خود را یک ارگان قضایی بین‌المللی بداند و مطابق با قواعد حقوق بین‌الملل حاکم بر دادرسی‌های قضایی عمل کند. بنابراین، از جمله، اعضای شورا، حتی اگرچه ممکن است نمایندگان ملی معرفی شده از سوی دولت‌ها باشند، باید به صورت بی‌طرفانه و قضایی عمل کنند.» با این حال، به نظر می‌رسد که در عمل، شورا بی‌طرفانه و قضایی عمل نمی‌کند. از زمان امضای کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۴۴، تعدادی از نویسندگان نگرانی‌هایی را در رابطه با وظایف قضایی شورای ایکائو مطرح کرده‌اند.^۲ این نگرانی‌ها به این واقعیت مربوط می‌شود که اعضای شورا نه لزوماً مستقل هستند و نه همیشه واجد شرایط برای انجام یک وظیفه قضایی هستند. شورا متشکل از ۳۶ کشور مستقل است که توسط مجمع انتخاب می‌شوند.^۳ نمایندگان توسط کشورهاشان به عنوان ماموران دیپلماتیک به جای کارشناسان مستقل - بر خلاف کمیسران هوانوردی - معرفی می‌شوند. (Weber, 2012: 38) بنابراین اعضای شورا فی نفسه مستقل نیستند. بر خلاف قضات دیوان بین‌المللی دادگستری که به موجب سوگند خود متعهد به عمل مستقل هستند، اعضای شورا، اختلافات را بر اساس منافع کشور خود و به احتمال زیاد با پیروی از دستورالعمل‌های دقیق تصمیم‌گیری می‌کنند. به عنوان مثال، در جریان رسیدگی به پرونده دوم پاکستان علیه هند (۱۹۷۱)، تعدادی از نمایندگان درخواست به تعویق انداختن رأی‌گیری را کردند تا از مدیران مربوطه خود دستور بگیرند.^۵ اعضای شورا توسط دولت‌های خود بر اساس تخصص آن‌ها در زمینه هوانوردی غیرنظامی منصوب می‌شوند. خود کنوانسیون شیکاگو فقط تصریح می‌کند که هیچ نماینده‌ای نباید به طور فعال با عملیات یک سرویس هوایی بین‌المللی در ارتباط باشد یا منافع مالی در چنین خدماتی داشته باشد.^۶ در نتیجه سوابق علمی و شغلی نمایندگان متنوع بوده و اکثر آن-

¹ See for example Bae, John, Review of the Dispute Settlement Mechanism Under the International Civil Aviation Organization: Contradiction of Political Body Adjudication, Journal of International Dispute Settlement, Vol. 4, No. 1 (2013), at 81.

² See among others Daniel Goedhuis, "Question of Public International Air Law" (1952) 81 Rec des Cours 201 at 223-24.

³ Article 50 (a), Chicago Convention.

⁴ کمیسیون هوانوردی ارگان فنی ایکائو است. وظیفه اصلی آن بر اساس ماده ۵۷ کنوانسیون شیکاگو بررسی اصلاحات مربوط به ضمامن کنوانسیون و توصیه آن‌ها به شورا است.

⁵ Council Minutes 29 July 1971, (C-Min. 74/6).

⁶ Article 50 (c), Chicago Convention.



ها الزاماً وکیل نیستند و قبل از انتصاب هیچ گونه وظایف قضایی نداشته‌اند. بنابراین، توانایی اعضای شورا در ایفای کامل وظایف قضایی خود و اتخاذ تصمیمات مناسب بر اساس قانون قابل اجرا مورد تردید است. (Dempsey, 2008: 734) با این وجود، لازم به ذکر است که شورا علیرغم عدم استقلال ظاهری، در طول سالیان گذشته با انتقاد جدی ناشی از فقدان ظرفیت قضایی مواجه نشده است. اکثر پرونده‌های مطرح شده در شورا بسیار خاص، محلی و مربوط به اختلافات دو جانبه بودند. در نتیجه، شورا توانست بی‌طرف دیده شود و تا حدی بتواند استقلال خود را حفظ کند. در نهایت، با توجه به مکانیسم تجدیدنظر که در دیوان بین‌المللی دادگستری یا یک دادگاه داوری موقت وجود دارد، تصمیمی که ظاهراً غیرمنطقی توسط شورا گرفته شده - است، می‌تواند در محکمه تجدیدنظر لغو شود. (Bae, 2013: 71)

۲-۴. موارد ارجاع شده به شورای ایکائو

بر اساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، پنج مورد به اطلاع شورا رسیده است.^۱ اولین اختلاف در سال ۱۹۵۲ و بین هند و پاکستان در رابطه با تفسیر و اجرای کنوانسیون شیکاگو رخ داد. (Cheng, 1962: 101) هند درخواستی را به شورا ارائه کرد، اما این اختلاف در نهایت با مذاکره بین طرفین حل شد. دومین مناقشه بین بریتانیا و اسپانیا در سال ۱۹۶۷ رخ داد که به ممنوعیت اسپانیا برای پرواز از مسیرهای نزدیک به جبل الطارق مربوط می‌شد. (Milde, 2012: 201-202) پرونده به شورا ارجاع شد، اما طرفین متعاقباً در سال ۱۹۶۹ از شورا درخواست کردند که این اختلاف را به تعویق بیندازد.^۲ مورد سوم در سال ۱۹۷۱ مجدداً بین پاکستان و هند به دنبال تعلیق پروازهای هوایی پاکستان از خاک هند از سوی هند به وجود آمد. (Hailbronner, 1981; 161) هند اعتراضات اولیه خود را به شورا ارائه کرد و صلاحیت آن را رد کرد. پس از رد آن‌ها توسط شورا، هند درخواست تجدیدنظر به دیوان بین‌المللی دادگستری داد که تصمیم شورا را تایید کرد. این پرونده سرانجام در سال ۱۹۷۶ در پی بیانیه مشترک طرفین مبنی بر توقف رسیدگی به نتیجه رسید. (Milde, 2012: 203) پرونده چهارم در سال ۱۹۹۸ به شورا ارائه شد. (Dempsey, 2008: 709-710) در آن زمان، ایالات متحده هواپیماهای کوبا را از حق پرواز بر فراز قلمرو خود به سمت کانادا محروم کرد. پس از جلسات استماع طرفین، رئیس شورا به عنوان مصالحه‌کننده عمل کرد و طرفین به توافق

¹ For a summary of each of the cases see Milde, Michael, *International Air Law and ICAO, 2nd edn, The Hague: Eleven International Publishing, 2012* at 200 and P. S. Dempsey, *Public International Air Law*, Montreal: Institute and Center for Research in Air and Space Law McGill University, 2008 at 703. For the list of the Council documents with respect to each cases see Ludwig Weber, *International Civil Aviation Organization*, The Netherlands: Kluwer, 2012, at 53-54.

² ICAO, *Annual Report of the Council to the Assembly for 1969* (Doc 8869 A18-P/2 June 1970).



رسیدند. آخرین مناقشه‌ای که در شورا^۱ مطرح شد، در سال ۲۰۰۰ و بین ایالات متحده و پانزده کشور عضو اتحادیه اروپا بود. (Vaugeois, 2018: 6) موضوع مربوط به اعمال دستورالعمل اتحادیه اروپا در مورد سر و صدای موتور هواپیما، همچنین به عنوان «مقررات hushkit» شناخته می‌شود. نتیجه اعمال این مقررات این است که تقریباً همه حامل‌های آمریکایی از حق پرواز هواپیماهای قدیمی خود به اتحادیه اروپا محروم می‌شوند. پانزده کشور اتحادیه اروپا یک اعتراض اولیه در مورد صلاحیت شورا ارائه کردند. این اعتراض توسط شورا رد شد و طرفین رسیدگی به موضوع را ادامه دادند. شورا سپس تصمیم گرفت که رئیس را به عنوان مصالحه کننده منصوب کند و سرانجام زمانی که اتحادیه اروپا مقررات اولیه خود را لغو کرد و دستورالعملی را تصویب کرد که هر دو طرف را راضی کرد، پرونده به پایان رسید. (Weber, 2012: 53)

شورا هرگز درباره ماهیت یک پرونده تصمیمی صادر نکرده است. (Milde, 2012: 200) به نظر می‌رسد در مناقشات، میانجیگری و همچنین استفاده از مساعی جمیله رئیس شورا به حل اختلاف کمک کرده است. (Dempsey, 2008: 736-737) این واقعیت که مکانسیم‌های تعیین شده در فصل هجدهم کنوانسیون شیکاگو در طول سال‌ها نتوانسته است در مورد ماهیت تصمیم‌گیری کند، مطمئناً یکی از دلایل اصلی بسیاری از نویسندگان بر این است که این مکانسیم یک «شکست» است.^۲ (Milde, 2012: 200) برعکس، سایر نویسندگان معتقدند که ناتوانی شورا در صدور حکم نهایی لزوماً نشان دهنده ناکارآمدی دستگاه تحت فصل هجدهم کنوانسیون شیکاگو نیست. (Garipey, Bostford, 1967: 357-358) به گفته این نویسندگان، ناتوانی شورا در تصمیم‌گیری در مورد ماهیت، نشان می‌دهد که کشورها ترجیح می‌دهند اختلافات هوایی خود را از طریق کانال دیپلماسی به جای قضاوت حل و فصل کنند. در واقع، احتمالاً برای کشورها سودمندتر است که اختلافات خود را از طریق مذاکره حل و فصل کنند تا اینکه شورا به جای آن‌ها تصمیم بگیرد. همچنین، به جز «پرونده hushkit»، اختلافاتی که به موجب ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو به شورا وارد شد، ماهیت دو جانبه داشتند و مربوط به حقوق پرواز در مناطق ممنوعه بود. علاوه بر این، همانطور که توسط پروفیسور میلد اشاره شده است، حتی اگر آن اختلافات مربوط به حقوق پرواز از فراز منطقه‌ای باشد، «مرکز ثقل» آن‌ها در واقع ماهیت سیاسی داشت و ماهیت آن‌ها اغلب خارج از هوانوردی بود. (Milde, 2012: 203) در واقع، «پرونده hushkit» تنها موردی بود که به وضوح با حفاظت از محیط

¹ Report on Economic Law on *The Admissibility of U.S.-EU 'Hushkits' Dispute Before the ICAO* (2001) 95 Am J Int'l L 410.

² See among others Gabriel S Sanchez, "The Impotence of the Chicago Convention Dispute Settlement Provisions" (2010) 10 Issues Av L & Pol'y 27.

زیست سروکار داشت و تنها موردی است که ممکن است راهنمایی‌هایی را در مورد نحوه برخورد شورای
ایکائو با اختلاف مشابهی که در آینده ایجاد می‌شود ارائه دهد. (Vaugeois, 2018: 7)

۳. حل و فصل اختلافات هوانوردی تحت سازمان تجارت جهانی (WTO)

سازمان تجارت جهانی (WTO) یک سازمان بین‌المللی است که برای نظارت و آزاد سازی تجارت
بین‌المللی طراحی شده است. سازمان تجارت جهانی با مقررات تجاری بین کشورها در سطح تقریباً جهانی
سروکار دارد.^۱ این سازمان مسئول مذاکره و اجرای توافق‌های جدید است و مسئول نظارت بر پابندی
کشورهای عضو به کلیه موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی است که توسط اکثریت کشورهای تجاری
جهان امضا شده و توسط پارلمان‌های آن‌ها به تصویب رسیده است.

رویه سازمان تجارت جهانی برای حل و فصل مناقشات تجاری تحت تفاهم‌نامه حل اختلاف است.
اختلافات در سازمان تجارت جهانی اساساً بر سر تعهدهای نقض شده است. اختلاف زمانی به وجود می‌آید
که یک دولت عضو معتقد باشد که دولت عضو دیگر توافق یا تعهدی را که در سازمان تجارت جهانی بر
عهده دارد را نقض می‌کند. نویسندگان این موافقتنامه‌ها خود دولت‌های عضو هستند و توافقات حاصل
مذاکرات بین اعضا است.^۲ مسئولیت نهایی برای حل و فصل اختلافات نیز بر عهده دولت‌های عضو، از طریق
هیات حل اختلاف است.

رویه سازمان تجارت جهانی بر حاکمیت قانون تاکید دارد و سیستم تجارت را ایمن‌تر و قابل پیش بینی-
تر می‌کند. این سیستم بر اساس قوانین به وضوح تعریف شده، با جدول زمانی برای تکمیل یک پرونده است.
رویه‌ای برای حل و فصل اختلافات تحت گات^۳ قدیمی وجود داشت، اما هیچ جدول زمانی ثابتی نداشت،
احکام به راحتی مسدود می‌شد و بسیاری از پرونده‌ها برای مدت طولانی بدون نتیجه به طول می‌انجامید.
توافق دور اروگوئه فرآیند ساختارمندتری را با مراحل مشخص‌تر در این رویه معرفی کرد. این قانون نظم و
انضباط بیشتری را برای مدت زمانی که یک پرونده باید طول بکشد تا حل و فصل شود، با ضرب الاجل‌های
منعطف تعیین شده در مراحل مختلف رویه، معرفی کرد. (Vinod, 2010: 5) در این موافقتنامه تاکید شده
است که اگر سازمان تجارت جهانی به طور موثر عمل کند، حل و فصل سریع ضروری است. جزئیات قابل
توجهی از رویه‌ها و جدول زمانی که باید برای حل و فصل اختلافات دنبال شود، مشخص شده است. اگر

^۱ http://www.wto.org/english/thewto_e/secret_e/current_chairs_e.htm

^۲ همان.

^۳ GATT



پرونده‌ای تمام مراحل خود را تا اولین رأی طی کند و در صورت تجدیدنظرخواهی، پرونده معمولاً نباید بیش از یک سال یا ۱۵ ماه طول بکشد.^۱ محدودیت‌های زمانی توافق‌شده انعطاف‌پذیر هستند و اگر موردی فوری تلقی شود، مثلاً اگر کالاهای فاسد شدنی در میان باشد، تا حد امکان تسریع می‌شود. توافق دور اروگوئه همچنین، ممانعت از تصویب حکم برای کشوری که پرونده را باخته بود، غیرممکن کرد. بر اساس رویه قبلی گات، احکام فقط با کنسانسوس قابل اتخاذ بودند، به این معنی که یک اعتراض واحد می‌تواند مانع از صدور حکم شود. اکنون، احکام به طور خودکار تصویب می‌شوند، مگر اینکه کنسانسوس برای رد یک حکم وجود داشته باشد، هر کشوری که بخواهد یک حکم را مسدود کند، باید همه اعضای دیگر سازمان تجارت جهانی را با نظر خود که به اشتراک گذاشته است، متقاعد کند. اگرچه بسیاری از این روند شبیه محاکم یا دیوان است، اما راه حل ارجح این است که کشورهای مربوطه در مورد مشکلات خود بحث کنند و اختلاف را خودشان حل و فصل کنند. (Vinod, 2010: 5) بنابراین مرحله اول، مشورت بین دولت‌های مربوطه است و حتی زمانی که پرونده به مراحل دیگر رسیده است، مشورت و میانجیگری همچنان امکان‌پذیر است.

۳-۱. موافقتنامه تجارت هواپیماهای غیرنظامی تحت سازمان تجارت جهانی

قرارداد هواپیما در ۱۲ آوریل ۱۹۷۹ در پایان دور توکیو منعقد شد و در ۱ ژانویه ۱۹۸۰ لازم الاجرا شد. در طول دور اروگوئه، تلاش مذاکره کنندگان در تدوین یک توافقنامه جدید هواپیما ناموفق بود. در پایان مذاکرات، موافقتنامه ۱۹۷۹ هواپیما بدون تغییر به موافقتنامه WTO ضمیمه شد. این توافقنامه برای محصولات زیر اعمال می‌شود:^۲

- الف) کلیه هواپیماهای غیرنظامی،
 - ب) کلیه موتورهای هواپیمای غیرنظامی و قطعات و اجزای آنها،
 - ج) سایر قطعات، اجزاء و مجموعه‌های فرعی هواپیمای غیرنظامی،
 - د) کلیه شبیه سازه‌های پرواز زمینی و قطعات و اجزای آنها، چه به عنوان تجهیزات اصلی یا جایگزین در ساخت، تعمیر و نگهداری، بازسازی، اصلاح یا تبدیل هواپیماهای غیرنظامی استفاده شود.
- هواپیماهای غیرنظامی شامل هواپیماهای نظامی نمی‌شوند. موافقتنامه تجارت هواپیماهای غیرنظامی که به WTO ضمیمه شده است، همچنین حل و فصل اختلافات مربوط به موضوعاتی را که در این موافقتنامه است، حل و فصل می‌کند، اما تحت پوشش سایر اسناد مورد مذاکره چند جانبه تحت نظارت گات نیست.

^۱ همان.

^۲ Article 1, Agreement on Trade in Civil Aircraft, 1980



کمیته هوایما هر سال اجرای موافقتنامه هوایما را بررسی می‌کند و بر اساس ماده ۸.۴ موافقتنامه WTO، گزارش‌های سالانه را به شورای عمومی ارائه می‌کند.^۱ کمیته هوایما در جلسه خود در ۱۶ ژوئیه ۱۹۹۲، کمیته فرعی کمیته تجارت هوایماهای غیرنظامی را نیز تأسیس کرد که در آن مذاکرات بر اساس ماده ۸.۳ موافقتنامه انجام می‌شد. (Vinod, 2010: 6)

امضاکنندگان موافقت می‌کنند که در رابطه با هر گونه اختلاف مربوط به موضوع تحت پوشش این موافقتنامه، اما تحت پوشش سایر اسناد مورد مذاکره چندجانبه تحت نظارت گات نیست، مفاد مواد XXII و XXIII موافقتنامه عمومی و مفاد تفاهم مربوط به اطلاع رسانی، مشاوره، حل و فصل اختلافات و نظارت، متقابلاً توسط امضاکنندگان و کمیته به منظور حل و فصل چنین اختلافی اعمال خواهد شد. در صورت توافق طرفین اختلاف، این رویه‌ها همچنین برای حل و فصل هر اختلاف مربوط به موضوعی که در این موافقتنامه و توسط سند دیگری که به صورت چندجانبه تحت نظارت گات مورد مذاکره قرار گرفته است، اعمال خواهد شد.^۲ گات در اینجا اکنون به WTO اشاره دارد.

نتیجه گیری

هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی منبع اختلاف در عرصه بین‌المللی است. روش‌های حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلاف برای حل و فصل اختلافات بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی ضروری است. در زمینه هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی، روش‌های غیر حقوقی حل اختلاف معمول است. مذاکره، میانجیگری و سازش محبوب‌ترین روش‌ها برای رسیدگی به اختلافات بین‌المللی هستند، در حالی که قضاوت قضایی شاید سخت‌ترین رویکرد جایگزین برای حل و فصل اختلافات باشد، رویکردی که از لحاظ تاریخی نیز به میزان کم مورد استناد قرار گرفته است. این روش‌ها مکانیسم لازم را برای تداوم و رشد صنعت هوانوردی جهانی فراهم کرده است.

در خصوص شورای ایکائو، در حالی که اعضای شورای ایکائو به دستورالعمل‌های خود متعهد هستند، آن‌ها همچنین باید به عنوان قانونگذاران یا مدیران بین‌المللی در تعقیب منافع عمومی خدمت کنند. در زمینه سیاستگذاری و قانونگذاری، انجام چنین وظایف دوگانه‌ای قابل قبول به نظر می‌رسد. اما وظایف قضایی با سایر وظایف متفاوت است؛ زیرا صلاحیت قضایی و همچنین استقلال برای مشروعیت اقتدار، ضروری است. اگرچه شورا به طور قابل قبولی در تسهیل حل و فصل منازعات بین دولتی مؤثر بوده و در مواقعی در نقش‌های میانجی یا مصالحه‌کننده، خود فعال بوده است، عملکرد آن تحت فصل هجدهم نشان دهنده بی‌میلی و

¹ Article 8, Agreement on Trade in Civil Aircraft, 1980.

² Article 8.8, Agreement on Trade in Civil Aircraft, 1980.



ناتوانی آن در انجام وظایف قضاوتی خود است. با وجود تمام نقایص ساختاری، رژیم حل و فصل اختلافات کنوانسیون شیکاگو همچنان می‌تواند به عنوان یک عامل حیاتی برای هر کشور متعاهدی که در مناقشه احتمالی وجود دارد، عمل کند. وجود آن همراه با مجازات‌های سخت‌گیرانه می‌تواند به عنوان فشاری بر هر طرفی که کنوانسیون شیکاگو را نقض می‌کند برای بازگشت به انطباق عمل کند. اما برای عملکرد بهتر رژیم فعلی می‌توان اصلاحاتی را در نظر گرفت. شورا باید به انعطاف‌پذیری بیشتری مجهز شود تا روشی متناسب برای حل و فصل اختلافات اتخاذ شود و شورا باید در مرحله اول، بررسی پرونده را به کمیته یا هیاتی متشکل از کارشناسان و حقوقدانان محول کند. برای نتیجه‌گیری نهایی مناسب است که بگوییم در بین دیوان بین‌المللی دادگستری، ایکائو و سازمان تجارت جهانی، سازمان تجارت جهانی مؤثرترین سیستم حل و فصل اختلافات را در مورد اختلافات هوایی دارد. این اختلافات به دلیل تحرک هواپیماها اغلب ماهیت بین‌المللی و بین‌دولتی دارند. حل و فصل اختلافات تجاری هوانوردی اغلب نیازمند خلاقیت در استفاده از تکنیک‌های مختلف حل اختلاف و استراتژی‌های مذاکرات قبل از دعوا است. هنگام رسیدگی به مشکلات فعلی، روابط تجاری باید در نظر گرفته شود تا معاملات آتی را به خطر نیندازند، اگرچه WTO خالی از ایراد نیست، اما بهترین چیزی است که امروز داریم.

منابع

۱. فارسی:

۱. ترورسی، اترتون، ترودی، آن اترتون، (پاییز ۱۳۷۴ تا بهار ۱۳۷۵)، حل و فصل اختلافات هوایی کشوری بین‌المللی، ترجمه محمد جواد میرفخرایی، تحقیقات حقوقی، شماره ۱۶ و ۱۷.
۲. جباری قره باغ، منصور، (۱۳۹۹)، حقوق هوایی از منظر داخلی و حقوق بین‌الملل، چاپ دوم، تهران، انتشارات شهردانش.
۳. ضیایی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۹۹)، حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ ۶۷، تهران، انتشارات گنج دانش.
۴. کاظمی، حمید، حقوق بین‌الملل عمومی هوایی، (۱۳۹۵)، چاپ اول، تهران، انتشارات سمت.
۵. وکیل، امیرساعد، حقوق بین‌الملل عمومی، (۱۳۹۰)، جلد اول، تهران، انتشارات مجد.

۲. لاتین:



6. Bae, John, (2013), Review of the Dispute Settlement Mechanism Under the International Civil Aviation Organization: Contradiction of Political Body Adjudication, Journal of International Dispute Settlement, Vol. 4, No. 1.
7. Buergenthal, Thomas, (1969), Law Making in the International Civil Aviation Organization, New York: Syracuse University Press.
8. Cheng, Bin, (1962), The Law of International Air Transport (London: Stevens)
9. Dempsey, Paul Stephen, (2008), Public International Air Law, Montreal: Institute and Center for Research in Air and Space Law McGill University.
10. Garipey, Richard N and Botsford, David L, (1976), The Effectiveness of the International Civil Aviation Organization's Adjudicatory Machinery, 42 J Air L & Com 351.
11. Hailbronner, Kay, (1981), Jurisdiction of the ICAO Council Case. in Rudolf Bernhardt, ed, Encyclopedia of International Law, vol 2 (Amsterdam: North Holland).
12. Lum, Melvin, (2020), Mediation in aviation disputes: reaching higher altitudes with the Singapore Convention on Mediation. Available at: https://www-ibanet-org.translate.google/article/5201B173-F579-4A53-A416B18A287C0053?x_tr_sl=en&x_tr_tl=fa&x_tr_hl=en-US&x_tr_pto=op,sc
13. Milde, Michael, (1979), Dispute settlement in the framework of the International Civil Aviation Organization (ICAO), in K. H. Böckstiegel (ed.), Settlement of Space Law Disputes: The Present State of the Law and Perspectives of Further Development: Proceedings of an International Colloquium, Munich, 13 and 14 September (Cologne: Heymann, 1980).
14. Milde, Michael, (2012), International Air Law and ICAO, 2nd edn, The Hague: eleven international publishing.
15. Several authors, (25 November 2019), International Civil Aviation Dispute Settlement, STA Law Firm. Available at: <https://www.stalawfirm.com/en/blogs/view/international-civil-aviation-dispute-settlement.html>
16. Vaugeois, Mathieu, Edited by Armand L.C. de Mestral, P. Paul Fitzgerald and Md. Tanveer Ahmad, (2018), Settlement of Disputes at ICAO and Sustainable Development, Cambridge University Press.



17. Vinod, Vipul, (2010), Aviation Dispute Settlement Mechanisms. Available at:
https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1662563
18. Weber, Ludwig, (2012), International Civil Aviation Organization, The Netherlands: Kluwer.

