

نوشته دکتر بهروز اخلاقی

برداشتی از کنفرانس اخیر «یاتا» (۱) در باره بحران حمل و نقل هوایی بین‌المللی

یکی از رویدادهای اخیر که موضوع نقد و تفسیر محافل حقوقی و اقتصادی هواپیمائی کشوری و بازرگانی واقع شده ، کنفرانس «یاتا» منعقد در لوزان است . در ماه اکتبر گذشته (مهر ماه ۱۳۵۰) مدیران بیست و پنج شرکت بزرگ هواپیمائی عضو «یاتا» که بحمل و نقل بین اروپا و آمریکا مبادرت میورزند ، در «لوزان» جمع آمده جلسات مهمی تشکیل دادند .

سعی شرکت‌های هواپیمائی مزبور براین بوده است تا در مورد نرخ‌هائی که در خط هوائی آتلانتیک شمالی از اول ژانویه ۱۹۷۲ بمرحله اجراء درخواهد آمد توافق‌هائی بعمل آورند .

پس از شکست کنفرانس مهم « مونترآل » که در آن فقط مخالفت یک شرکت هواپیمائی یعنی « لوفت‌هانزا » هیچ نوع حصول توافقی را ممکن نساخت و همچنین متعاقب شکست جلسات مدیران شرکت‌های هواپیمائی که در ۱۰ سپتامبر سال جاری در آمستردام بعمل آمد ، کنفرانس «لوزان» « بعنوان » آخرین شانس از طرف محافل هواپیمائی تلقی شده بود .

برکسی پوشیده نیست که از چند ماه پیش برخی از شرکت‌های هواپیمائی اروپائی

اتحادیه حمل و نقل هوائی بین‌المللی

نرخ‌های ارزانی برای خطوط هوایی علی‌الخصوص خط هوایی آتلانتیک شمالی عرضه کرده‌اند. عرضه کردن نرخ‌های هوایی ارزان قیمت، جنگ و جدالی بین شرکت‌های هواپیمائی بوجود آورده است. این جنگ و جدال نرخ‌ها، موجبات نگرانی دولت‌ها و مدیران اکثر شرکت‌های هواپیمائی را فراهم کرده است. این نگرانی‌های توأم با ترس و وحشت معلول عواقب احتمالی موقعیتی است که رقابت بدون حد و حصر را بوجود آورده، میلیون‌ها دلار عاید عدهٔ خیلی از شرکت‌ها نموده بسیاری از آنها را دچار ضررهای هنگفت مینماید.

صنعت حمل و نقل هوایی که از بیست و پنج سال پیش تاکنون همواره توسعه شگفت انگیزی نصیبش شده، در حال حاضر مواجه بایک دورهٔ بحرانی بزرگی است. فقط شرکت‌های غول‌آسای هواپیمائی در معرض خطر چنین بحرانی قرار نگرفته‌اند. آیندهٔ شرکت‌های کوچک نیز تاریک و مغشوش بنظر میرسد. وضع بنحو عجیب و غریبی درآمده، حمل و نقل هوایی جنبه‌های مرموز و اسرارآمیزی بخود گرفته است. حمل و نقل هوایی تا چندی پیش صرفاً جنبه‌های سیاسی داشته، مشکلات و معضلات آن در پس‌پرده‌ها و در محافل دیپلماتیک حل و فصل میشده با مرور ایام جنبه‌های سیاسی بدون اینکه اهمیت خود را از دست بدهند، کنار رفته، ماهیت اقتصادی و مالی قضیه و اینکه مساله، مساله مسافراست و پول و نتیجه تجارت بمنصه ظهور رسیده است.

با حوادث و رویدادهای اخیر، و بررسی و تجزیه و تحلیل واقعی وضع حمل و نقل هوایی، قضیه از این قرار است که عوامل دیگری که صرفاً جنبه مالی ندارند نیز در موضوع موثر بوده، ضرورت تجدید نظری را در سیاست شرکت‌های هواپیمائی و دولت‌های متبوع ایجاد کرده‌اند.

شرکت هواپیمائی ملی ایران در کنفرانس «لوزان» شرکت مستقیمی نداشته و نمیتوانسته است داشته باشد، زیرا در وضع فعلی نفع چندانی در خط هوایی آتلانتیک شمالی بین اروپا - آمریکا ندارد. وشکی نیست که ارتباط و تراکم شبکه‌های خطوط هوایی موجب شده که مسائل هواپیمائی بازرگانی امری تجزیه ناپذیر را تشکیل

دهد و بهمین جهت شرکت‌های هواپیمائی در جهان کنونی با کنج‌کاوی و بررسی‌های دقیق اقتصادی در روابط بازرگانی یکدیگر نظارت میکنند، و همه سعی دارند تا از گام برداشتن با تحولات شگرف این رشته کوچکترین غفلتی نورزند. در این جا کوشش میشود تا از جهت اطلاع و تحکیم موقعیت ایران در وضع تجارت حمل و نقل هوائی، برداشتی از این جلسات بعمل آید. این امر اجازه میدهد تا بموضوع کنفرانس و ضمناً بایکی از جنبه‌های شیرین و جالب مسائل حقوق هوائی آشنا شویم.

در وضع فعلی، تجارت حمل و نقل هوائی بین‌المللی، بصورت معمائی درآمده است. معماً این است که هرچه بیشتر شرکت‌های هواپیمائی مسافر حمل میکنند، کمتر پول نصیبشان میشود. این مساله قابل تعمق است!

از سال ۱۹۴۵ که حمل و نقل هوائی بین‌المللی رونق گرفته، تعداد مسافران حمل شده بطور متوسط، بموجب آمار سازمانهای بین‌المللی هوائی، بطور تقریب ۳۵ برابر افزایش یافته است. بطور ساده میتوان گفت که در خلال این مدت تعداد مسافر از ۹ میلیون نفر به ۳۱۱ میلیون در سال ۱۹۷۰ رسیده است^۱ ولی نباید از نظر دور داشت که در طی شش سال اخیر جنبه‌های مالی قضیه بطور معکوس جلوه‌گر شده است، یعنی اینکه از سال ۱۹۶۵ تا سال ۱۹۷۰ بازدهی و نفع حمل و نقل هوائی بین‌المللی با وجود دو برابر شدن ترافیک، تقریباً نصف شده است.

در ممالك متحده آمریکا شمالی بیش از هر کشور دیگری و آنهم بنحو آشکار و حیرت‌انگیزی اثرات این وضع پچشم میخورد، در آمد دوازده شرکت از شرکت‌های بزرگ هواپیمائی که بحمل و نقل منظم بار و مسافر اشتغال دارند، در سال ۱۹۶۹-۷۰

۱ - این رقم فقط شامل مسافرینی میشود که بوسیله ۱۱۹ شرکت منظم هواپیمائی عضو سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی حمل و نقل شده‌اند. بولتن انجمن حمل و نقل هوائی، پاریس ژانویه و فوریه ۱۹۷۱ ص، ۴ و ۵ - کریستیان هولاک Christian Hovelacque بر آن حمل و نقل هوائی - لوموند ۲۶ اکتبر

در حدود ۸ برابر کمتر از سال قبل بوده ، از سه شرکت هواپیمائی آمریکائی دوشرکت نسبت بسال پیش زیان دیده‌اند. وضع در مورد پان آمریکن و تی. دبلیو. ا. T.W.A نیز بهمین منوال است . اولی در حدود ۴۸ میلیون دلار و دومی ۷۲ میلیون دلار کسر در آمد داشته‌اند . اتحادیه متصدیان حمل و نقل هواپیمائی آمریکائی^۱ برای اعضای خود تشدید بحران را پیش بینی نموده است . خالی از فایده نخواهد بود که اضافه شود تشدید این بحران علی رغم افزایش تعداد مسافران هوائی نیز صورت میگیرد . بعلاوه همین تمایلات دریایان مجموع ۱۰۷ شرکت هواپیمائی منظم عضو «یاتا» که ترافیک کل آنها سالیانه در حدود ۱۰ تا ۱۲ درصد افزایش مییابد نیز رفته رفته بروز کرده است^۲

علاقمندان به تجارت حمل و نقل هوائی چندی است با جنگ نرخ برخی از کمپانی های هوائی ، تماشاگر پرده‌ای دیگر از پرده های مسائل هواپیمائی میباشند. کمپانی ها در خط هوائی آتلانتیک شمالی با رقابت بی سابقه‌ای به تنزل دادن نرخ ها مبادرت میورزند . برخی از این کمپانی ها که نرخ هایشان را تخفیف داده‌اند ، مدت سه سال است در آمدشان همواره رو بکاهش بوده ، بتدریج بیلا نشان جز ضرر و زیان چیزی دیگر نشان نمیدهد .

با وجود چنین وضعی ، کاهش کلی سود مؤسسات هواپیمائی نه تنها موجب وقفه‌ای در تخفیف بهای بلیط‌های هوائی بصورت و اشکال مختلف نشده بلکه تخفیف های دیگری را نیز مطرح ساخته است . تقریباً تمام کمپانی های هوائی اعتراف میکنند که در خط هوائی آتلانتیک شمالی متحمل مخارج و ضررهای هنگفتی میشوند . معذک باز برای سال ۱۹۷۲ بلیط های تازه‌ای را با تخفیف های دیگر اعلام میدارند . وضع بهمین جهت بصورت معمائی در آمده است . شرکت های هواپیمائی برای خرید هواپیما های بزرگ تر و لوکس تر بصورت بی تناسبی مقروض میشوند و حال آنکه هنوز بهای هواپیما های کوچکتری را که قبلاً خریده و ضمناً در طول

1- A.T.A. (Association des transporteurs aériens Américains)

2- Christian Hovelacque Art, Précité, P.1

سال با نصف ظرفیت از آن استفاده نموده‌اند، مستهلك نكرده‌اند. از سال ۱۹۶۰ تا ۱۹۷۰ میزان متوسط اشغال صندلی‌های عرضه شده برای هواپیما در خطوط منظم از ۵۹ درصد به ۵۲ درصد تقلیل یافته^۱ این ارزیابی ساده، بموجب آمار ارائه شده «یانا» مبین عدم نفعی است که کمتر از درآمد کل بهره برداری مجموع حمل و نقل هوایی منظم در سال ۱۹۶۹ نمی باشد. عبارت ساده تر، بنا باصطلاح محافل هواپیمائی بازرگانی میتوان گفت که کمپانی های هوایی در طی سال جاری ۱۷۰ میلیارد «صندلی - کیلومتر» را خالی عرضه داشته‌اند^۲ با وجود چنین اوضاع احوال و علی رغم اینهمه اضافه ظرفیت ارائه شده، بی مورد نیست اضافه کنیم که شرکت های هواپیمائی عضو «یانا» برای پنج سال آینده، بمنظور خرید هواپیماهای جدید، در حدود ۳۰ میلیارد دلار مخارج پیش‌بینی کرده‌اند. این رقم دو برابر سرمایه کل آنها در سال ۱۹۷۰ است. نکته قابل توجه دیگر اینکه در طی همین مدت این شرکت‌ها باید شش میلیارد دلار برای قرضهای سنوات قبل بپردازند. بموجب محاسبه‌ای که بعمل آمده، در سال ۱۹۷۰ دیون شرکت های هواپیمائی بدرجه‌ای رسیده بود که بهره قرض‌های سنوات قبل خود بنفسه مبلغی معادل قیمت ۴۰ بونینگ ۷۰۷ میشده است.

بدیهی است که این سرمایه‌گذاری هنگفت بمنظور خرید هواپیماهای غول‌پیکر و فوق صوت، همانطوریکه پیش‌بینی میشود، حمل و نقل هوایی را از انحصار خارج کرده، برای همه سهل‌الحصول میسازد، در حال حاضر کوشش تمام دولت‌ها و کمپانی‌های هواپیمائی در این است که هواپیما را از جنبه اختصاص آن بطبقه خاص بیرون آورده، بهمه طبقات مشمول دهند. اصولاً «چارتر» CHARTER یا اجاره در بست هواپیما که از چند سال پیش باین طرف رونقی یافته و امکانات بیشتری را با تسهیلات بیشتر در حمل و نقل هوایی بین‌المللی بوجود آورده، بهمین منظور توسعه یافته و مورد حمایت

۱ - بولتن انجمن حمل و نقل هوایی پاریس - فوریه ۱۹۷۱ ص ۶ - کریستیان

هولاك - مقاله ذكر شده. ص ۳۴

۲ - بولتن «یانا» ژانویه ۱۹۷۰ - ص ۱۲

و تقویت بسیاری از دولت ها و مؤسسات هواپیمائی آنها قرار گرفته است . النهایه امروزه آراء و عقاید در این زمینه مختلف از آب در آمده است . برخی چنین استدلال میکنند که کار هواپیمائی کار سرعت است و بی دردسری ، هواپیما وسیله نقلیه ای است سریع برای کارهای فوری و در دسترس همه ، هیجان و جنب و جوش امور بازرگانی در دنیای فعلی بحدی رسیده است که مقررات نباید مانع از حمل و نقل سریع باشد . ارزش وقت در جهان امروز بیش از پیش بالا رفته باید حد اکثر امکانات را برای حل و فصل امور در حداقل وقت ممکن فراهم نمود . هواپیمائی در خطوط منظم آنچنان دچار مقررات پیچیده ای شده که با مقتضیات روز انطباقی ندارد ؛ لذا لازمست سیستم حمل و نقل غیر منظم یا چارتر را توسعه داده همراه آن نه تنها امکان سفرهای ارزان و همگانی را برای همه فراهم ساخت بلکه در امور تجاری نیز تسریعی بعمل آورد^۱ . حمل و نقل غیر منظم بنا بمقتضای طبیعیش و بموجب قواعد حقوق بین المللی هوائی از قید مقررات اداری تا حد زیادی آزاد است ، پس راهی جز توسعه آن نیست^۲ .

۱ - بولتن انجمن حمل و نقل هوائی ، مارس ۱۹۶۵ ص ۲۸۲ ببعد . کریستیان

هولاک - مقاله ذکر شده ، ص ۳۴

“Un Plaidoyer pour le libéralisme international justifié par le potentiel d' expansion du transport aérien,, Balletins de l' Institut du Transport Aérien, nos 34 - 45 .

۲- قوانین و مقررات هواپیمائی بین المللی ، حمل و نقل (یاسرویس) هوائی منظم و غیر منظم را از یکدیگر تفکیک نموده ، هریک از آنها را مشمول مقررات خاصی قرار داده است اصل این تفکیک در مواد ۵ و ۶ پیمان شیکاگو منعکس شده است معذالک قراردادهای دو جانبه هوائی نیز حدود و ثغور آنها را تعیین نموده ، تعریفات مختلفی از آن بعمل میاورند . در قوانین و مقررات ملی نیز امتیازاتی میان این دو نوع حمل و نقل هوائی - بعمل آمده است . بطور اجمال منظور از سرویسهای حمل و نقل هوائی منظم عبارت است از یک سلسله پروازهای که :

اولاً : در طول قلمرو هوائی دو یا چند کشور بعمل میآید .

ثانیاً : بمنظور حمل و نقل مسافر و محصولات پستی و کالا در ازای مزد صورت میگیرد و ضمناً قابلیت حصول برای افراد مردم را داراست .

بقیه پاورقی در صفحه ۷

در مقابل چنین استدلال هائی، ملاحظات دیگری پیش آمده و آن اینکه بزعم گروهی: **اولاً از نظر بازرگانی** رقابت غیر عادلانه و احیاناً مکارانه «چارترها» بزیان شرکت های هواپیمائی منظم بوده، بدرآمد و کار آنها صدمه وارد می آورد.

ثانیاً از لحاظ حقوقی، قواعد بین المللی هوائی، چنین پرواز هائی را از دایره شمول مقررات کلی خارج نکرده آنها نیز آزادانه وبدون حد و حصر نمیتوانند فعالیت داشته باشند. این امر ناقض مقررات بین المللی و ملی بوده، در امر تجارت بین المللی هرج و مرج بوجود آورده و میآورد.

ثالثاً: توسعه حمل و نقل شرکت های هوائی غیر منظم در قدرت و استطاعت همه دولت ها نیست و فقط مشتی معدود از کشورهای توسعه یافته از چنین موقعیتی

بقیه پاورقی از صفحه ۶

ثالثاً: بین دو یا چند نقطه خط هوائی و در ساعات مشخص و با ظرفیت و کمیتی معین انجام پذیرفته، یک سری پروازهای مرتبی را تشکیل میدهد.

حمل و نقل غیر منظم بسرویسهای اطلاق میشود که واجد شرایط فوق نبوده غالباً بطور اتفاقی و بنا بمقتضای گروهی از مردم صورت میگیرد. «چارتر» یا «اجاره در بست هواپیما» در ردیف این نوع سرویسهاست. شرکت های هواپیمائی چارتر غالباً بحمل و نقل جهانگردان اشتغال دارند. شرکتهای مزبور با جلب عده ای جهانگرد، هواپیمائی در اختیار آنها گذاشته وسیله سیاحت آنها را از چند کشور فراهم میسازد.

در مورد تعاریف و نحوه عمل سرویس های هوائی منظم و غیر منظم قرار داد یا توافق بین المللی وجود ندارد. در اینجا بطور خلاصه لازمست متذکر شویم که برقراری سرویس های منظم هوائی مستلزم انعقاد قراردادهای دو جانبه بوده، با تشریفات نسبتاً بسیاری صورت میگیرد و حال آنکه بر حسب مقررات حاکمه بر سرویس های هوائی غیر منظم، این نوع از حمل و و نقل هوائی از تسهیلاتی برخوردارست.

1— R. MALÉZIEUX, la notion de transport aérien régulier, —
Revue Francaise de Droit Aérien .

2— Louis CARTOU 'Droit Aérien, Collection thémis, Paris
1963, P.53.

3— Résoluim A / 12 — 18 de la deuxième Assemblée de
l'O.A.C.I., P.9

بهره مند خواهند شد و این بهره مندی جز زیان و مشکلات برای کشورهای دیگر چیز دیگری دارند^۱

چنین تشت آرائی در محافل هواپیمائی بازرگانی ، تجارت حمل و نقل هوائی را دچار بحرانی شدید نموده ، ضمناً نوعی ناسیونالیسم بوجود آورده است .

حقیقت اینکه فلسفه حمایت از برقراری مقرراتی در مورد « چارتر » بعقیده گروهی مبین نوعی ناسیونالیسم کهنه است ، چه هواپیما وسیله نقلیه ای است در درجه اول بین المللی . هواپیما مرزها را در فاصله کوتاهی پشت سر گذاشته ، از قید قواعد و قوانین ملی آزاد است . بهمین منظور از آغاز امر هواپیمائی سعی بر این بوده تا آنرا از شمول قوانین ملی آزاد نموده ، بین المللی بمعنی وسیع کلمه نمود .

این آرزو اگر چه با انعقاد پیمانهای ورشو و شیکاگو و غیره تا حد زیادی جامه عمل بخود پوشید ، ولی با وجود این امروزه بازگشت به مقررات داخلی ناقض هدف و غایت اصلی و مباین طبیعت و ماهیت امر هواپیمائی است^۲ .

متأسفانه امروزه فکری که در میان کشورها قوت گرفته همین امر است . بسیاری از کشورها و مسئولین امور هواپیمائی آن نقش سیاسی و دیپلماتیک برای شرکت های هوائی خود حفظ میکنند و معتقدند که هواپیما بخشی از خاک و وطن است و حامل پرچم کشور . دولتهائیکه سابقاً مستعمره بوده و در ظرف سالهای اخیر استقلال یافته اند چنین باین عقیده پابندند که خیال میکنند با هواپیمائی که از فراز چند کشور میگذرد و در ۹۹ درصد از موارد ، از کارخانه های خارجی در آمده ، حیثیت و آبروی مملکت حفظ میشود . بعضی ها در اعطای چنین نقش سمبولیک تا بحدی پیش رفته اند که بخاطر حفظ حیثیت و پرستیژ دولت متبوعه ضررهای هنگفتی را متحمل میشوند .

همین طرز تفکر باعث شده که دولتها شرکت های هواپیمائی خود کم کم نموده

1- Paul CHUVEAU, les transports a' la demande, Revue Fran-
caise de Droit Aérien' Paris 1955' P.110 et Suiv .

2 - M.De Juglart' traité élémentaire de Droit Aérien, R.Pichon
R.Durand - Auzias, 1952 , P. 235 et s.

حتی در صورتیکه در بازار مکاره حمل و نقل هوایی بین المللی امید موفقیتهایی برای فعالیت آنها نباشد، از آنها حمایت نمایند.

در طی ده سال اخیر رقم شرکت های هوایی منظم عضو سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی ۴۵ درصد افزایش یافته است این امر بهره برداری در تجارت حمل و نقل هوایی را در دورانی که تمرکز بمنظور بازاریابی اهمیت بسزائی یافته، دچار تزلزل نموده است. بی مورد نیست یادآور شویم که اکثریت شرکت های هوایی منظم نقش بسیار ناچیزی را در تجارت حمل و نقل هوایی بازی میکنند. برای اینکه شاهد مثالی ارائه کرده باشیم، در سال ۱۹۷۰ از ۱۱۹ شرکت هواپیمایی عضو سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی، فقط سی شرکت هوایی بیشتر از ۹۱ درصد از ترافیک بین المللی را انجام داده اند. ۷۶ شرکت فقط ۹ درصد آنرا بین خود تقسیم کرده اند. این مسأله درخور تعمق است.^۱

تمایلی که دولتها تاکنون در حفظ ملیت و حاکمیت شرکتهای هواپیمایی خود نشان داده اند همواره باعث شکست کلیه اقداماتی که در زمینه تمرکز بعمل آمده شده، هر گونه پیشرفتی را در این باره خنثی کرده است.

طرح ادغام شرکتهای هواپیمایی اروپائی بمنظور تشکیل یک شرکت واحد هواپیمایی بنام ار - اونیون Air-Union سالها مورد مطالعه قرار گرفت و بالاخره تا کنون تحقق نیافت. از چند ماه پیش شرکت بزرگ ار - آفریک Air-Afrique که محصول همکاری های مشترک چند کشور آفریقائی بوده، بعزت خروج دولت های «کامرون» و «جمهوری آفریقای مرکزی» در معرض تلاشی است. تنها نمونه بارز همکاری در زمینه تمرکز اداری و بهره برداری مشترک را، در حال حاضر اس - آ - اس S.A.S تشکیل میدهد.

نمونه S.A.S نیز محصول پیشرفت های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی کشورهای اسکاندیناوی بوده، جز با رشد اجتماعی ملل اسکاندینا و تجانس سیستم های موجود

1- La Conjoncture du transport aérien, 2^{ème} Colloque international de l'Institut du Transport Aérien Nov. 1966, P. 157.

مشکل میتواندست جامه عمل بخود پیوشد .

البته تمایلات ناسیونالیستی به تنهایی کافی برای توجیه تشتت و بحران تجارت حمل و نقل هوایی بین المللی نیست . دولتها درپیش گیری چنین سیاستی دلائل منطقی و مشروع برای حفظ استقلال شرکت های هواپیمائی خود دارند . نه تنها عوامل بدیهی و مسلم اقتصادی که از جمله آنها لزوم برقراری و حفظ خطوط منظم هوایی آنها و ارتباط و تماس های دائم با کشورهای دیگر در چنین مشی سیاسی تأثیر داشته ، بلکه بسیاری از کشورهای مزبور از این امر واهمه دارند که در صورت مشارکت و همکاری با شرکت های دیگر استقلال و آزادی عمل خود را از دست داده ، خواه ناخواه وابستگی هائی با دولتهای دیگر پیدا کنند .

تاریخ و تجربیات چند سال اخیر عقاید بسیاری از شکاک ترین دولتها را در این زمینه بیش از پیش تقویت کرده است . افزایش سرعت های هوایی از هر نوع ورنگی حاکی از این امر است که دیگر حمل و نقل هوایی از آن مصونیت مطلقی که سابق بر این از آن بهره مند بوده ، در موارد تعارضات بین المللی برخوردار نیست . هواپیمائی کشوری و بازرگانی ، علی الخصوص در مورد جنگ و تشنجات بین المللی این امکان را یافته تا بعنوان عامل اساسی مورد بهره برداری قرار گیرد . در این مورد همه شاهد بوده ایم که چگونه شرکت هواپیمائی اسرائیل «ال - عال» در طی جنگ شش روزه با حمل و نقل نوعی اشیاء و کالای مورد لزوم ارتش آن کشور نقش موثری بازی نموده است .

در ممالك متحدۀ آمریکای شمالی ، شرکت های هواپیمائی وظایف مهمی در تامین احتیاجات ارتش آن کشور در ویتنام و همچنین حمل و نقل نفرات نظامی انجام داده اند . بر کسی پوشیده نیست که همین امر منشاء توسعه کمپانی های بزرگ هوایی غیر منظم را تشکیل داده است . بزعم برخی از مفسرین و ناظران امور هواپیمائی ، آمریکائی ها برای اینکه مجدداً سرویس خطوط غیر منظم برخی از کمپانی های خود را ، در فرض يك مداخله نظامی در خاورمیانه یا آمریکای جنوبی بکاریندازند ، همواره سعی بر این دارند تا کمپانی های مزبور ، پس از پایان جنگ بتوانند بفعالیت

خود ادامه دهند. بمنظور نیل باین هدف، دولت متحده آمریکا از کمکهای مادی فراوان باین کمپانی‌ها دریغ ندارد.

مبالغ گزاف کمک باین کمپانی‌ها باعث شده تا بعضی چنین اظهار عقیده کنند که بحران تجارت حمل و نقل هوایی، بطور غیر مستقیم، معلول خروج تدریجی آمریکا از ویتنام است. این عقیده تا حدی مبالغه آمیز است ولی کاملاً بی پایه و اساس نیست، حقیقت اینکه اگر چه مشکلات موجود علل و عوامل دیگری دارند، معذک بحران فعلی را نمیتوان صرفاً نتیجه حادثه و اتفاقی تلقی نموده و آنرا زودگذر دانست. ضمناً نباید از نظر دور داشت که بحران مزبور در حال حاضر بیشتر از هر جا دامنگیر خط هوایی آتلانتیک شمالی و اروپاست و ظهور مسائلی در این خط هوایی حامل پیامهایی برای خطوط سایر نقاط جهانست. در اینجا لازمست، بمناسبت توجیه و تعلیلی از اوضاع خط هوایی اروپا - آتلانتیک شمالی بعمل آورده، جنبه هائی از جنگ و جدال کمپانی‌های هواپیمائی را در این منطقه بررسی نمائیم.

از سال ۱۹۵۰ باین طرف، با پیدایش هواپیماهای جدید، ترافیک هوایی همواره ۱۲ تا ۱۴ درصد در سال افزایش یافته است. این افزایش تا سال ۱۹۶۴ پیوسته شامل حمل و نقل هوایی منظم گشته است^۱ این نوع حمل و نقل در سطح جهانی و بر پایه پیمانهای بین المللی صورت گرفته. پیمانهای بین المللی در این زمینه برای هر دولتی حق و حقوقی قائل شده اند. از مهمترین این پیمانها، باید پیمان شیکاگو منعقد در سال ۱۹۴۴ را یادآور شویم. پیمان مزبور مسأله «آزادیها» را مطرح و حدود آنها را تعیین نموده است. باستثنای آزادی «حق عبور و توقف»، سایر آزادیهای مندرج در پیمان شیکاگو از قبیل حق سوار و پیاده کردن مسافر و بار این خصوصیت را دارند که نمیتواند بدون موافقت قبلی دولتهای ذینفع بمورد اجرا در آیند. آزادیهای مزبور عملاً در چار چوب مذاکرات طولانی، با انعقاد قراردادهای دوجانبه صورت عمل بخود میگیرند و دولتها با اعطای آزادیهای مخصوص، عین

آنها را برای شرکت‌های هواپیمایی خود تحصیل میکنند.

در سال ۱۹۴۴ که در بحبوحهٔ سر و سامان دادن بوضع تجارت حمل و نقل بین‌المللی بودیم، رسم بر این بود که مسائل از طریق تمرکز مساعی و سازمانهای بین‌المللی حل و فصل میشد.

فلسفهٔ ایجاد «سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی» نیز بر همین معنی استوار شد. اکنون ۲۶ سال است نمایندگان دولتها در مونترآل، مقر این سازمان، گردآمده همواره روابط نزدیک داشته، گاه و بیگاه گزارشهای فنی از فعالیت این سازمان بدولتهای متبوع خود ارسال میدارند.

از طرف دیگر و باز بمنظور تمرکز مساعی و احتراز از رقابت‌های بیهوده، شرکت‌های هواپیمایی نیز سازمانی بنام «اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی» «یاتا» را که امروزه بتعبیر گروهی بصورت نوعی کارتل درآمده، بوجود آورده‌اند. مسئولیت این اتحادیه در درجه اول، برقراری نرخیهائی با توافق تمام اعضا آنست. البته توافقی‌های اعضا (یاتا) باید بتصویب دولت‌های متبوع شرکتهای هواپیمایی برسد. اتحادیه مزبور، با برقراری سیستم خاص خود که از آزادی عمل زیادی برخوردار است، وظیفهٔ حفظ امنیت و نظم حمل و نقل هوایی بین‌المللی و همچنین امکان توسعه و درآمد شرکتهای هواپیمایی را نیز عهده دار است.

عملاً نحوهٔ کار اتحادیه مزبور، طی مدت بیست سال، بنحو رضایت بخشی موثر واقع شده است. کمپانی‌ها که قبل از برقراری نرخ واحد هوایی، با رقابت‌های مشروع و نامشروع بازار مکاره‌ای بوجود آورده بودند، باین وضع خاتمه داده، در پناه پیشرفتهای سریع و ظرفیت زیاد هواپیماهای جدید و همچنین افزایش روزافزون تقاضاها توانستند به سرویس‌های هوایی خود سروسامانی داده، ضمناً قیمت‌ها را نیز پائین بیاورند. باین ترتیب، شرکت‌های هواپیمایی بکمک هواپیما، این وسیله سریع در ظرف چندسال رقبای سابق خود، یعنی شرکت‌های دریائی و زمینی را کنار زدند. این پیشرفت‌ها را باید بحساب کارهای مثبت «یاتا» منظور کرد، ولی باوجود این خللی در وجود این اتحادیه هست که امروز شالودهٔ بنائی را که پس از جنگ

سنگ بسنگ، از طرف شرکت‌های هواپیمائی چیده شده، تهدید میکند. بگفته یکی از مسئولین عالیرتبه امور هواپیمائی فرانسه:

«یاتا» امروز بصورت کارتل ذوب آهن که بین دو جنگ وجود داشت درآمده است، از یکطرف نرخ‌ها را تثبیت میکند، از طرف دیگر قدرتی برای کنترل ظرفیت تولید ندارد^۱.

برای اثبات صحت این مدعا، کفایت چند شرکت هواپیمائی، بر مبنای پیش بینی‌های امیدوارکننده، تعداد بیشتری صندلی بیازار تجارت حمل و نقل هوائی عرضه کنند تا در آخر سال میزان متوسط اشغال صندلی‌ها پائین آمده، نتیجتاً خرابی وضع مالی آنها مشهود گردد.

کمپانی‌های هوائی باتکیه به خاصیت گسترش و افزایش تقاضا نسبت به بهای حمل و نقل این امکان را دارند تا تبلیغات دامنه‌داری بمنظور جلب مشتریان بیشتر بعمل آورده، امیدوار باشند که با پر کردن هواپیما، جبران تخفیف‌های حاصله را بنمایند و غالباً چنین محاسباتی در عمل درست از آب در نمی‌آید. و ریشه بحران فعلی تجارت حمل و نقل هوائی را در همین مسأله باید جست، چه با تعمیم چنین محاسباتی بالاخره اکثر شرکتهای بزرگ هواپیمائی مواجه باشکست خواهند شد.

ناگفته نماند که تا این اواخر نحوه عمل مزبور بنحو نسبتاً شایسته‌ای صورت گرفته حتی موجبات جلب رضایت مشتریان خطوط هوائی را فراهم آورده است. ولی رفته رفته دستخوش دگرگونی‌هایی شده وضع را بیحران متمایل کرده است. علت این امر، ورود «جمبوجت»‌های جدید است که بنحو سریعی عملی شده، بدون محاسبات و پیش‌بینی‌های لازم، تعداد صندلی‌های عرضه شده را بطور ناگهانی افزایش داده است.

امروزه ساختن و بیار آوردن هواپیماهای غول پیکر خود مسأله غامضی را برای شرکت‌های هواپیمائی بوجود آورده است. اگر در ابتدای فعالیت‌های صنعت

1- Jean Guillot, « L' Economie du transport aérien - Libertés de l' air et échanges de droits Commerciaux », Paris 1970, P. 155 etss.

هوایما سازی، برخی از هوایماها رونقی بیازار تجارت حمل و نقل داده، سودهای سرشاری عاید کمپانی های هوایی نموده اند در حال حاضر، در مورد قابلیت بهره برداری هوایماهای جدید باب بحث و گفتگو باز شده. بنظر چنین میرسد که آخرین هوایماهای بوئینگ ۷۲۷ علی رغم قد و قواره آنها قابلیت بازدهی بیشتری نسبت بمدل های پیشین نداشته باشند. قیمت نسبتاً سنگین خرید آنها غالباً بعلت مخارج هنگفتی که در سایر زمینه ها بوجود میآورد، تا حدی از قدرت بهره برداری آنها کاسته، برای بسیاری از کمپانی ها جز ضرر و مخارج نتیجه دیگری ندارند.

از اوضاع و احوالی که دامنگیر تجارت حمل و نقل هوایی شده وسخت مورد مطالعه محافل و مجامع علمی و بازرگانی هوایمائی بین المللی گشته چنین بر میآید که امر هوایمائی بازرگانی در آستانه مرحله جدیدی قرار گرفته است و همین گرایش و تحول، مبنائی سابق را بهم زده، بحران حاضر را تا حدی توجیه مینماید. هوایما تا چندی پیش، تقریباً در انحصار مشتی بازاریاب، کارمندان اداری و سیاسی و صاحبان حرف و صنایع بود. خطوط منظم هوایی بآرامی و بدون جنجال و رقابتی تأمین احتیاجات این گروه را مینمود. ولی مدتی است، گروه تازه ای از مسافر پیدا شده بانوعی از احتیاجات جدید، این گروه را جهانگردان تشکیل میدهند. مرزها امروزه مفاهیم شدید سابق خود را از دست داده اند. با ایجاد بازار مشترک اروپائی اروپائیان با کارت شناسائی خود، هر وقت بخواهند، بدون تشریفات و مقررات اداری بهر نقطه اروپا میروند. انعقاد پی در پی قراردادهای مودت بین دولتها، ویزاها را بمنظور سهولت رفت و آمد و حلقه فصل امور و جلب توریست حذف کرده. با تبلیغات وسیع و دامنه دار و تسهیلاتی که بعمل میآورند، تبعه کنگو، بسهولت و ظرف چند روز، از قاره آفریقا به نیال رفته، از آنجا چند روز، سر راه در نروژ توقف کرده، سپس سفر خود را باسترالیا پیش میگیرد. نه تنها مساله سفر از کشوری بسکشور دیگر مطرح نیست، بلکه قاره ها بسرعت و سادگی سیاحت میشوند، و هر روز دامنه این جهانگردی توسعه بیشتریافته مشتریان تازه ای را بیازار میکشاند. کمپانی های هوایی، لحظه ای از قافله عقب نیافتاده، انواع واقسام «تور» با توقف های مختلف در

کشورهای متعدد میسازند. برای جلب بیشتر توریست قیمت‌ها را پائین می‌آورند. نه تنها بوضع حمل و نقل هوایی بمعنی اخص بلکه بمسأله هتل و گردش آنها نیز راساً با امضاء قراردادهای چند جانبه می‌پردازند. در هر گوشه و کنار دنیا، نام «چارت» بزبان مردم افتاده، برای جهانگردی، پیوسته دنبال چارتری ارزاتر و جالبتر می‌افتند. چارت مثل غولی بی‌آزار آرام حمل و نقل کمپانی‌های منظم هوایی افتاده. امری که در ابتداء فرع بوده، امروز رفته رفته بصورت اصل در می‌آید بنحوی که پروازهای غیر منظم بعضی از کشورها از پروازهای منظم بیشتر شده، نتیجتاً بازار را شلوغ نموده است. منشأ بحران فعلی را در همین امر باید جستجو کرد.

کمپانی‌های هواپیمائی منظم ادعا دارند که رقابت «چارت» هامنشأ تمام مشکلات آنهاست، بازار ثابت و آرامی را بهم زده، بخش مهمی از مسافرین خطوط منظم را بعنوان مختلف از آنها ربوده. بسیاری از آنها را باور شکستی مواجه ساخته است. بینیم این اعا تا چه حد با واقعیت انطباق دارد؟

شکی نیست و پنهان نیز نمیتوان کرد که پروازهای غیر منظم در سالهای اخیر توسعه زیادی پیدا کرده است. این امر مخصوصاً در خط هوایی آنلانتيك شمالی مصداق بارزی دارد. در سال ۱۹۷۰ از چهار مسافر هوایی يك مسافر، عبور خود را از اقیانوس آنلانتيك شمالی با پرواز غیر منظم انجام داده. در سال ۱۹۶۳ این نسبت يك به شش بوده است. چارترها در سال ۱۹۷۰ بیست درصد از مجموع ترافیک را در این خط مهم هوایی انجام داده‌اند^۱

کسی منکر چنین آماری نیست ولی بزعم گروهی، افزایش مزبور بزبان شرکت‌های هواپیمائی منظم صورت نگرفته، گله و شکایت آنها از این بابت بی‌پایه و اساس است. چه بخش مهمی از مسافرینی که از خطوط هوایی غیر منظم استفاده کرده‌اند، هرگز استطاعت مالی استفاده از خطوط منظم را نداشته‌اند. بنابراین اگر مسأله فقط بر سر نرخ هاست، چارترها مسافرینی را از شرکت‌های منظم هواپیمائی

1- O.A.C.I. Bulletin, December 1969. «Etude sur les Voyages aériens Au Moyen - Orient », P. 5 etss.

نبرده‌اند، بلکه به گروهی از مردم اجازه داده‌اند تا باقیمت‌های مناسبی از سفرهای هوایی استفاده کرده، همراه بازار خاص شرکت‌های منظم هواپیمائی، بازار جداگانه‌ای برای خود بوجود آورند.

استدلال طرفداران فعالیت کمپانی‌های غیر منظم هوایی بدون ارائه آمار نیست، نمایندگان اتحادیه بین‌المللی چارترها I.A.C.A.^۱ بوضوح ثابت کرده‌اند که ترافیک دو کمپانی آمریکائی Panam و T. W. A. از سال ۱۹۶۳ به بعد همواره افزایش بیشتری داشته است.

این افزایش در سال مذکور ۱۷ درصد بوده و حال آنکه در سال‌های ۶۳ - ۱۹۵۳ بیش از ۱۴ درصد نبوده است. برای تحدید موضوع در خط هوایی آتلانتیک شمالی، این عده باتکیه بآمار معتقدند که افزایش ترافیک T.W.A. ۱۸/۱ درصد و پان آمریکن ۳۱/۹ درصد بوده است.^۲

با چنین ارقامی، ایراد شرکت‌های منظم هواپیمائی بر رقابت مکارانه چارترها چندان وارد نیست، بعلاوه رقابت فقط بین دو نوع شرکت‌های هواپیمائی نیست. رقابت زیان بخش، رقابت خود شرکت‌های منظم هواپیمائی است در مسیر خط هوایی آتلانتیک شمالی آنقدر کمپانی هوایی در رفت و آمدند که اداره و حفظ مصالح آنها بنحو مشکلی بروز کرده است. قراردادهای POOL که مثلاً در خط هوایی تهران - پاریس امکان کنترل ظرفیت را داده، تثبیت نرخ‌ها را تأمین میکند، در روابط هوایی باممالك متحده آمریکا شمالی بعلت وجود قانون ضد تراست Anti Trust عملی نیست. بعلاوه در مسیر خط هوایی مزبور فعالیت و جنب و جوش بجدی است که در طی ده سال میزان مسافر از ۱/۸۶۰/۰۰۰ در سال ۱۹۶۰ به ده میلیون نفر در سال ۱۹۷۰ رسیده است^۳ ضمناً نباید از نظر دور داشت که بیست و یک کمپانی هوایی

1 - International Air Charter Association .

2-Bulletin I.T.A. No 31. Sept. 1966. p. 620.-Ch. Hovelacque Le Monde du 27 oct 1971 . P. 32

3- Bulletin I.T.A. No 3 Janv. 1971 . p . 130

عضو (یاتا) و در حدود ۱۰ کمپانی غیر عضو در این خط بر قابت هیجان انگیز وجدال آمیزی پرداخته‌اند . و همین رقابت باعث شده که همواره در آمد آنها روبه‌کاهش گذاشته ، موجودیت آنها را بمخاطره بیندازد .

در این تحلیل مختصر لازمست بنکته دیگری نیز اشاره کنیم و آن اینکه رکود وضع مالی شرکت‌های هواپیمائی فقط معلول بحران تجارت حمل و نقل هوائی بین‌المللی نبوده ، عوامل دیگری نیز در این موضوع دخالت دارند^۱ . از جمله این تولید شرکت‌های هواپیمائی را افزایش داده است . بعلاوه بهای سرسام آور هواپیماها افزایش مردها ، بالا رفتن بهای مواد سوختی ، هزینه‌های سنگین بدوش این شرکت‌ها انداخته است . همراه این مشکلات اخذ اعتبارات ، توأم با محدودیت‌های بیشتری شده است .

از طرف دیگر ، بسیاری از کشورها ، با توجه باین نکته که امر حمل و نقل هوائی حرفه‌ای است مثل سایر حرفه‌ها ، پیوسته مبالغی از بودجه کشور را برای توسعه و ایجاد وسائل لازم بآن اختصاص میدهند . با اختصاص این مبالغ و باز بمنظور جبران آن ، دولت‌های مزبور بتدریج هزینه استفاده از این تأسیسات را بالا می‌برند . بهمین جهت ، در طی چندسال اخیر ، همواره شاهد افزایش هزینه توقف‌های فنی هواپیماها در فرودگاه هستیم . بموجب آماري که تهیه شده ، این هزینه‌ها برای مجموع شرکت‌های عضو (یاتا) بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار شده است . ضمناً متذکر این نکته باشیم که هزینه‌های مزبور هر ساله ۲۰ درصد افزایش می‌یابد.^۲

پا بیای همین مخارج ، هزینه بیمه‌ها ، خدمات در زمین^۳ و مخارج بازرگانی دیگر نیز افزایش یافته است . مجموعه این عوامل باعث شده تا همزمان با کاهش

1 - Ch. Hovelacque Art . pie cite p. 27.

۲ - از ماه نوامبر سال آینده ، دولتهای اروپای غربی عوارض جدیدی بابت استفاده از تأسیسات جدید فرودگاههای خود اخذ خواهند نمود .

۳ - منظور از خدمات در زمین Services au sol خدماتی است که در سطح فرودگاه موقع توقف‌های فنی هواپیماها از طرف مامورین و تکنیسین‌های فرودگاه بعمل می‌آید .

فعالیت‌های اقتصادی در آمریکا، در سال ۱۹۷۰، رکودی نیز نصیب حمل و نقل هوایی داخلی آن کشور گردیده، موجبات ضرر و زیان بسیاری از کمپانی‌های هوایی آن را فراهم آورد. این بحران که صرفاً معلول جامعه آمریکائی است، اثرات و عواقب وخیمی دروضع تجارت حمل و نقل هوایی بطور اعم، و شرکت‌های هواپیمائی اروپا بطور اخص بوجود آورده است چه اکثر مسافرین شرکت‌های اروپائی را آمریکائی‌ها تشکیل می‌دهند. بعلاوه کاهش ارزش دلار نیز مزید بر علت شده، با توجه باینکه بخش مهمی از تجارت حمل و نقل هوایی بین‌المللی بادلار صورت می‌گیرد، عدم تعادل را دروضع موجود تشدید نموده است. بادر نظر گرفتن همین موضوع است که بسیاری از کمپانی‌های هوایی اروپائی، مجدداً نرخ بلیط‌های خود را که با واحد پول ملی ارزشیابی میشود، تنزل داده، بعبارتی نوعی تعادل برقرار کرده‌اند.

سعی ما در این برداشت این است که علل و عوامل مختلفی را که بحران تجارت حمل و نقل هوایی بین‌المللی را باعث شده مطرح و توجیه نمائیم ذکر این مطلب که کدام علت، با قاطعیت بیشتری دربروز و تشدید بحران کمک کرده‌نه امکان پذیر است و نه‌چندان مفید فایده. مطلب مهم واساسی توضیح و تشریحی مختصر و بیان این موضوع است که در طی سالهای اخیر بسیاری از شرکت‌های هواپیمائی و علی‌الخصوص شرکت‌های منظم آمریکائی دستخوش ضرر و زیان هنگفتی می‌باشند. بعنوان مثال، مبالغ ضرر برای شرکت پان - آمریکن در سال ۱۹۷۱ به ۳۷ میلیون دلار برآورد شده است.^۱

موقعیت مالی شرکت‌های غیر منظم هواپیمائی نیز چندان رضایت بخش نیست. اعضاء اتحادیه ملی چارترها^۲ در سال ۱۹۶۹، - ۷/۷ میلیون دلار از دست داده‌اند.^۳ این ضرر در سال ۱۹۷۰ به ۷/۲ میلیون دلار بالغ شده است. وضع از چندماه پیش بجدی برای این کمپانی‌ها وخیم جلوه کرده که در صورت ثابت ماندن اوضاع واحوال

1- Ch. Hovelacque, Art. précité le Monde du 32 oct. P. 27.

2- National Air Charters Association.

3- Ch. Hovelacque, Art. précité, p. 27

غالباً خود را در پرتگاه ورشکستی اعلام مینمایند .

بحران که در ابتداء فقط دامنگیر شرکت هائی بوده که در خط هوائی آتلانتیک شمالی فعالیت میکردند، در شرف سرایت به شرکت های هواپیمائی اروپائی و سایر نقاط جهان است . عده زیادی از کمپانی ها هوائی اروپائی و از جمله افرانس ولوف هانزا، برای سال ۱۹۷۱ پیش بینی ضرر روزیان میکنند^۱

بطوریکه ملاحظه میشود تجارت حمل و نقل هوائی که طی چند سال ، دوران پر رونق و شکوفائی داشته ، دیگر توانائی حل مشکلات فعلی را ندارد . خطر مسأله بآنجا کشیده شده که اصولاً روش کار سازمانهای بین المللی هوائی در معرض تجدید نظری کلی قرار گرفته است .

بعقیده مطلعین امور هواپیمائی ، خط هوائی آتلانتیک شمالی ناقوس خطر را برای سایر خطوط هوائی بصدا در آورده . اگر مشکل در این منطقه راه حلی نیابد ، بیم افزایش بحران هر روز بیشتر خواهد شد .

در مواجهه با چنین بحرانی موقعیت ۱۱۹ کشور عضو سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی در تشخیص ریشه بحران و معاینه آن بس متغیر و متفاوت است . در وضع فعلی ، با توجه بجنبه های کلی قضیه ، جبهه بندی هائی پیش آمده ، د نوع سیاست اساسی و متناقض از طرف کمپانی های هوائی بچشم می خورد . در این جبهه بندی ، کمپانی های هوائی آمریکائی یک طرف و کمپانی های اروپائی در طرف دیگر قرار گرفته اند .

سیاست هوائی ممالک متحده آمریکاى شمالی که در سال ۱۹۶۹ با انتشار مدزکی رسمی علنی شده ، مبتنی بر اصول زیر است :

اولاً: سعی دارد تا حداکثر و هر جا که امکان پذیر است نرخ های هوائی را تنزل دهد . البته بدون اینکه این امر خللی بتبادل مالی هواپیمائی وارد آورد .

ثانیاً میکوشد تا موجودیت شرکت های غیر منظم هواپیمائی را در جوار شرکت های منظم که شبکه خطوط هوائی وسیعی دارند حفظ نماید . این حمایت از

شرکت های غیر منظم هوایی بیشتر از نقطه نظر اهمیت و ارزش استراتژیکی آنهاست. **ثالثاً** کوشش میکند تا با افزایش میزان حمل و نقل هوایی شرکت های مختلف مزبور، تناسب تعداد مسافرین آمریکائی را مخصوصاً در خط هوایی آتلانتیک شمالی نسبت بجمع مسافرین حمل شده تامین نماید.

چنانکه ملاحظه میشود با اتخاذ چنین سیاستی، کمک به چارترها اهمیت خاصی در تامین منافع کشور آمریکا دارد. سیاست مذکور تا بحال نتایج سود بخشی داشته، از سه سال پیش تاکنون سهم مسافرینی که بوسیله شرکت های هواپیمائی آمریکائی حمل شده، افزایش یافته است. بموجب آماری که در دست است، در سال ۱۹۷۰-۴۵ درصد ترافیک در خط هوایی آتلانتیک شمالی را کمپانی های هوایی آمریکائی انجام داده اند. همین امر باعث شده که ناگهان سهم شرکت های هواپیمائی اروپائی کاهش کلی پیدا نماید. کمپانی های هوایی اروپائی که بیشتر مسافریشان آمریکائی بوده اند، از بابت سیاست اتخاذی کشور آمریکا، متحمل زیانهای فراوانی شده اند.

اتخاذ چنین مشی سیاسی هوایی از طرف ممالك متحده آمریکا شمالی، عکس العمل وسیعی را از جانب دولتها و کمپانی های هوایی اروپائی بوجود آورده است. عکس العمل مزبور جنبه تدافعی محض دارد. مطلب بصورت ساده چنین مطرح میشود: مقامات هواپیمائی اروپائی در مقابل سیاست هوایی آمریکا مبتنی بر آزادی فعالیت شرکت های غیر منظم هواپیمائی، مقاومت بخرج داده محدودیت های فراوانی برای این نوع شرکتهای آمریکای در فرودگاه های خود فراهم آورده اند.

مثلاً، در حالیکه آمریکائی ها، بمنظور مبادله حقوق بازرگانی حمل و نقل تمایلات بمذاکرات نشان داده، سعی دارند با امضای قرار داد های دو جانبه هوایی تسهیلاتی برای کمپانی های غیر منظم هوایی خود کسب کنند، کمپانی های هوایی عضو بازار مشترک با انواع مختلف بهانه درست کرده، انجام این مذاکرات را بتعویق میاندازند تا بحال، بجز انگلیسی ها و آنها نیز تا حدی - سایر کشورهای اروپائی قدم بزرگی برای اعطاء حقوق خاص بشرکت های غیر منظم آمریکائی برنداشته اند. این سیاست تدافعی صرفاً معلول این امر است که هیچیک از کشورهای اروپائی، شرکت های غیر -

منظم بزرگی بعظمت شرکت های آمریکائی ندارند . و همین موضوع باعث شده تا مذاکرات و انعقاد قرار داد های دو جانبه هوائی از نقطه نظر اروپائی ها ، خالی از محتوی جلوه کند چه فعالیت در صورت انعقاد قراردادهای خاص هوائی ، بعلت همسنگ نبودن کمپانی های دو طرف ، بصورت مساوی و عادلانه ای صورت نگرفته ، فقط کمپانی های آمریکائی از موقعیت بهره مند خواهند شد .

ایجاد چنین تزییقاتی از طرف اروپائی ها ، متناقض سیاست هوائی آمریکا بحساب آمده مبارزه آمیز جلوه گر شده است . در اتخاذ چنین سیاستی از طرف اروپائی ها ، مقامات فرانسوی پارافراتر نهاده ، پرواز های غیر منظم کمپانی های آمریکائی را در اوضاع و احوالی قابل بحث و ایراد حذف کرده اند . سیاست هوائی دولت فرانسه در این زمینه نماینده سیاست های هوائی سایر کشورهای اروپائی قلمداد شده ، بعلت مخالفت اساسی آن با سیاست هوائی آمریکا از اصول دیگری پیروی میکند .

از نقطه نظر سیاست هوائی فرانسه ، خط هوائی آتلانتیک شمالی ، شاهراه هوائی منحصر بفردی است . رفت و آمد هوائی مسافر در این خط از سایر خطوط دیگر هوائی بیشتر است .

کشور فرانسه بعلت نداشتن کمپانی غیر منظم هوائی در این خط یارای رقابت با کمپانی های غیر منظم هوائی آمریکائی را ندارد . پیروی از سیاست هوائی دروازه های باز آمریکا ، برای فرانسه یعنی بمخاطره انداختن سرویس خطوط منظم هوائی او . عبارت ساده تر در صورتیکه دولت فرانسه بسهولت اجازه فعالیت کمپانی های غیر منظم هوائی آمریکائی را صادر کند ، این امر بازار شرکت های منظم هوائی او را مواجه با بحران خواهد کرد ، زیرا با وجود کمپانی های غیر منظم که با نرخی ارزانتر و با سهولتی بیشتر بحمل و نقل مسافر مبادرت میورزند ، بخشی از مسافرین خطوط هوائی فرانسه قبضه شرکت های مزبور شده ، نتیجتاً ضرر روزیان هنگفتی شرکت های فرانسوی وارد خواهند آورد .

این مسأله ، نه تنها در مورد فرانسه ، بلکه در مورد سایر کشورهای اروپائی نیز صدق میکند . کمسیون اروپائی هواپیمائی کشوری^۱ در اتخاذ تصمیمی که در یکی

از جلسات خود بعمل آورده متعرض این مسأله شده چنین اظهار عقیده نموده است .
«از نظر کمیسیون ، سرویس های منظم هوایی ، بمنظور تأمین مطمئن ، منظم و مداوم حمل و نقل تعداد هرچه بیشتر مسافرین ، دارای اهمیت بسیاری است . در اجرای این هدف ، خط هوایی آنلاتیک شمالی در مجموع بازار منحصر بفردی را تشکیل میدهد که در طول آن ، حمل و نقل غیر منظم هوایی باید نقش مکملی را بازی نماید .»

تصمیم کمیسیون اروپائی ، اگرچه بصراحت موضوع را عنوان نکرده ، ولی از مندرجات آن بخوبی پیداست که کشور های اروپائی بهیچوجه حاضر بقدا کردن سرویس های منظم خودبخاطر «چارترها» نبوده ، همواره سعی براین دارند تا سرویس های منظم نقش اصلی و اساسی را بازی کرده ، فعالیت چارترها را درحاشیه نگهدارند .

این مطلب ، درحدخود امری است بدیهی و مسلم . انکاراهمیت سرویس های منظم هوایی ازکسی ساخته نیست . ولی بحث برسر این موضوع که آیا فعالیت شرکت های غیر منظم هوایی واقعاً موجودیت سرویس های منظم را تهدید میکنند یا نه ، باقی میماند .

چنانکه فوقاً اشاره شد گروهی بر این عقیده اند که تهدید و خطری دربین نیست چه فعالیت شرکت های منظم و غیر منظم هوایی از یکدیگر متمایز بوده ، هر یک بازار جداگانه ای را با مسافرین مخصوص بخود بوجود آورده اند . این عقیده تاحدی مقرون بحقیقت است . حقیقت آن ناشی از این امرست که امروزه ، همانطوریکه مختصراً توضیح داده ایم ، در بازار حمل و نقل هوایی بین المللی دودسته مسافر پیدا شده ، دسته ای که عهده داروظایف سیاسی ، اداری و بازرگانی و یا علمی بوده بعبارتی دیگر مسافرت های هوایی آنها صرفاً بعلت مشغله آنهاست . دسته دیگر را کسانی تشکیل میدهند که سفر هوایی آنها صرفاً بخاطر گشت و سیر و سیاحت بوده و امروزه بآنها نام توریست یا جهانگرد اطلاق میشود .

در تقسیم کاری که فعلاً بین کمپانی های هوایی یش آمده ، دسته اول مشتری کمپانی های منظم و دسته دوم مسافرین کمپانی های غیر منظم هوایی شده اند .

بررسی آمار و اوضاع و احوال مبین این امر است که در دنیای فعلی شماره مسافرین دسته دوم یعنی توریست ها همواره در افزایش است. بعلاوه این دسته حوائج و نیازمندیهای دارند که تاحدی متفاوت با حوائج دسته اول میباشد. مثلاً توریست ها به کیفیت خدماتی از قبیل غذا، نظم و سرعت و وسائل رفاه و آسایش در داخل هواپیما اهمیتی نمی دهند، و در عوض انتظار دارند تا از تخفیف های زیادی برخوردار باشند. چنانکه ملاحظه میکنیم، حمل و نقل غیر منظم رفته رفته بصورت واقعی در آمده، لازمه قبول این واقعیت این است که اروپائیا، پایای حمل و نقل منظم هوایی، فعالیت کمپانی های غیر منظم را نیز برسمیت بشناسند. ولی این امر هنوز بصورت رسمی تحقق نیافته و بسیاری از کشورها و مخصوصاً کشورهای اروپائی در شناسائی این واقعیت دچار تردید و اشکال شده اند.

این تردید از کجا ناشی شده و بچه نحو توجیه میشود؟ توجیه مسأله تا حدی ساده بنظر میرسد.

کشورهای اروپائی دارای کمپانی منظم هوایی بزرگ و با سابقه ای میباشند. این کمپانی ها، با کوشش و فعالیت خستگی ناپذیری، با کمپانی های آمریکائی رقابت میکنند. ولی در مقابل کشورهای مزبور کمپانی های بزرگی بعظمت کمپانی های غیر-منظم آمریکائی ندارند.

اشکال و تردید بمنظور باز کردن باب مذاکره و انعقاد قرارداد های دو جانبه هوایی از این امر ناشی میشود که کشورهای اروپائی بیم ازدست دادن مسافرین فعلی و آینده خود را دارند تا حدی حتم میدانند که با گشودن مرزهای هوایی خود بروی کمپانی های غیر منظم آمریکائی، بخش عظیمی از مسافرین دسته دوم خود را در دست در اختیار چارترهای غول پیکر آمریکائی خواهند گذاشت.

این سیاست اشکال تراشی، در اصطلاح حقوق هوایی بازرگانی، سیاست تدافعی شهرت یافته، بعقیده گروهی مخالف مصلحت عمومی مسافرین هوایی قلمداد شده است. مخالفت و مغایرت سیاست مزبور با مصلحت عمومی از اینجا ناشی میشود که از شمول مسافرت های هوایی بطبقاتی که با تخفیف و تسهیلات زیاد امکان استفاده از آنرا

دارند جلوگیری بعمل می‌آورد، نتیجتاً طبقات مزبور را از حق طبیعی مسافرت هوایی محروم مینماید.

پوشیده نیست که کشورهای اروپائی در اتخاذ چنین سیاستی انگیزه هائی دارند. از جمله این انگیزه ها که کشورهای اروپائی را واداشته تا عمداً وقت تلف کرده، موانعی در سر راه رشد کمپانی های غیر منظم ایجاد نمایند، این است که امکانات و فرصت تجهیز وسائل کافی را پیدا کنند. زمزمه بر این است که کشورهای مزبور همواره در خلال این مدت خود را مسلح میکنند.

تشکیل کمپانی های بزرگ غیر منظم در دست اجراست تا با احتیاجات روز افزون انطباق یافته توانائی رقابت را در بازار تجارت حمل و نقل هوایی بین المللی داشته باشند. با توجه باین موضوع بحران فعلی معلول اوضاع احوال خاصی بوده، موقتی است.

بعلاوه فشار دول آمریکائی و کانادائی از یکطرف و هجوم میلیونها مردی که آمادگی سفر را با کمپانی های غیر منظم دارند، وضع را بکلی عوض خواهد کرد. نظر باینکه چنین وضعی پایدار نبوده تحولی عمیق را لازم دارد، لذا وقت آن رسیده تا از هم اکنون سیاست های فعلی را پشت سر گذاشته، سیاست جدیدی پیش گرفت و تاسیسات حقوق هوایی را با احتیاجات روز انطباق داد.

حقیقت اینکه موقعیت تجارت حمل و نقل هوایی بنحوی است که در صورت عدم تغییر اوضاع، تحولات بزرگی در صحنه بین المللی بوجود خواهد آمد. این تحولات، در درجه اول شامل شناسائی دوبازار جداگانه خواهد شد. یعنی اینکه هواپیمائی بازرگانی، بالاخره بدو بخش ممتاز تقسیم خواهد گشت: بخش حمل و نقل منظم هوایی و بخش حمل و نقل غیر منظم هوایی که غالباً بوسیله چارترها صورت میگیرد. توسعه و گسترش فعالیت چارترها خود بخود کاهش حمل و نقل منظم هوایی را بوجود خواهد آورد، باین ترتیب پیش بینی میشود که ظرف چند سال آینده کمپانی های منظم هواپیمائی نقش دوم را در عرضه تجارت بین المللی بازی خواهند نمود. برای حفظ فعالیت آنها، دولتها مجبور خواهند شد کمکهای فراوانی نموده، زیان و ضرر حاصله

را از طریق کمپانی های غیر منظم جبران نمایند .

ایجاد کمپانی های غیر منظم برای کشورهای کوچک مستلزم مخارج هنگفتی است . بنابراین کمپانی های منظم آنها ناچار بخشی از فعالیت خود را بحمل و نقل غیر منظم تبدیل خواهند نمود .

چنین تغییر و تحولی ، بعقیده بسیاری ، در آینده نزدیک لازم و ضروری شناخته خواهد شد چه بنفع و مصلحت عامه مردم بوده به طبقات محروم امکان سفرهای هوایی را میدهد .

البته هنوز چنین تحولی شیوع نیافته و بالعکس بسیاری از شرکت های هواییمائی با توسل به اصول کهنه و مقررات خشک سعی میکنند بهر نحوی شده از توسعه فعالیت چارترها بنفع شرکت های خود جلوگیری بعمل آورند . همین مسأله چنانکه اشاره کردیم ، بحران فعلی را باعث شده ، آینده هواییمائی را تا حدی تاریک و پر مخاطره نموده است .

کنفرانس «یا تا» که بنام کنفرانس «آخرین شانس» تلقی شده ، هدفش رفع این بحران بوده است .

۲۵ کمپانی هوایی که در خط هوایی آتلانتیک شمالی بحمل و نقل هوایی مبادرت میورزند ، علی رغم تمامی مساعی خود موفق به حصول توافقی در زمینه تثبیت نرخ های هوایی جهانگردان نشدند .

نرخ های فعلی تا ۳۱ مارس سال آینده بموقع اجراء گذاشته شده است . هیچ راه حلی برای آینده در نظر گرفته نشده است . با احتمالی نرخ های معمول ، بموجب مقررات «یا تا» در اول فوریه سال ۱۹۷۲ یعنی دوماه قبل از سر رسید ، از طرف برخی از شرکت های هواییمائی لغو شده اعلام خواهد شد .

باین ترتیب بعقیده برخی بعید نیست که جنگ واقعی نرخ ها از جهانی آغاز شود .

کنفرانس «یا تا» حتی راه حلی برای سیستم جدید مسافرت های دور دنیا که از طرف شرکت هواییمائی لوفت هانزا در موتر آل تهیه و عرضه شد ، نیافت . این

سیستم، خرید بلیط هواپیما (درجه توریست) را با بهای نسبتاً ارزان، سه ماه قبل از شروع مسافرت پیش بینی نموده است.

سیستم مزبور حمایتی از کمپانی های هوایی بعمل آورده، با آنها اجازه میدهد تا برنامه های پرواز خود را طرح ریزی نموده، با پیش بینی های لازم، ظرفیت و تعداد مسافرین خود را تعیین نمایند.

ماحصل جلسات و مذاکرات پرجنب و جوش «یاتا» بروز دوتوع پیشنهاد است. دسته ای که جزو گروه اقلیت محسوب میشوند (لوفت هانزا نماینده این گروه است) پیشنهاد بموقع اجراء گذاشتن نرخ های توریستی ارزان را بطور انفرادی مینمایند. این روش، دست هریک از کمپانی های غیر منظم را باز گذاشته، رقابت میان آنها را تشویق میکند.

دسته دوم که اکثریت کمپانی را تشکیل میدهد طرفدار برقراری نرخ های انفرادی در سطح بالاست بعقیده این گروه، اتخاذ راه و روشی جزاین، موجب بهم خوردن بازار حمل و نقل هوایی شده حتی بکار شرکت های منظم هواپیمائی صدمه وارد میآورد.

در کنفرانس «یاتا» تنها چیزی که بالاتفاق مورد قبول همه قرار گرفت، تفاوت فاحش میان نرخ بلیط های حمل و نقل هوایی منظم و غیر منظم است. بعقیده نمایندگان اکثریت، اتخاذ سیاستی مبنی بر تنزل بیشتر نرخ ها جز خودکشی مالی برای بسیاری از کمپانی ها، معنی ومفهوم دیگری ندارد.

در مجموع کنفرانس «یاتا» بدون اخذ نتیجه ای پایان یافت. از طرف کلیه خبر گزاران کنفرانس مزبور، با شکست مواجه شده است. تا ۳۱ دسامبر سال جاری هیچ نوع قراردی دیگری برای حل قضیه تعیین نگشته است. کمیسیون اروپائی هواپیمائی کشوری بمنظور اتخاذ مشی سیاسی مقتضی نشست وبرخاستی را برای اوائل نوامبر پیش بینی نموده است. اگرچه در زمینه نرخ ها کمیسیون مزبور صلاحیتی ندارد، لااقل میتوان گفت که ممکن است در مورد تشکیل کنفرانس دیگری در همین موضوع تصمیماتی بگیرد.

بعلاوه تا سر رسید ملاقات آینده اعضای «یاتا» ، ممکن است مدیران کل ادارات اروپائی هواپیمائی کشوری جلساتی ترتیب داده ، احتمالاً فعالیتهائی را بمنظور رفع بحران آغاز نمایند . نمایندگان حاضر در کنفرانس «یاتا» چنین اظهار عقیده کرده اند که نفع تشکیل جلسات و کنفرانس های دیگر بمنظور یافتن راه حلی آنقدر اساسی و مهم است که کمپانی های هوائی بسادگی جنگ و مبارزه نرخ ها را آغاز نخواهند کرد . بنابراین ، برخلاف آنچه که عده ای شایع کرده اند ، ممکن است عنوان «آخرین شانس» وجه تسمیه درستی برای کنفرانس اخیر «یاتا» نبوده ، راه حل های تازه ای پیدا شود .

یادداشت ضمیمه

در آخرین لحظاتی که صفحات این مقاله بچاپخانه ارسال میشد. نگارنده فرصت را بمنظور اعلام تحول کوچکی که در امر بحران حمل و نقل هوایی رخ داده، غنیمت شمرد. توضیح اینکه از پایان نگارش این مقاله که مصادف با پایان کنفرانس اکتبر (مهرماه) «یاتا» درلوزان میباشد، چند ماه میگذرد. همانطوریکه احتمال آن میرفت، با تشکیل کنفرانس دیگری، راه علاجی جستجو شده: این کنفرانس از تاریخ ۲ تا ۱۲ دسامبر ۱۹۷۱ ازطرف مؤسسات هواپیمانی عضو «یاتا» درژنو تشکیل شده است وبعبارتی با انعقاد قراردادی درزمینه نرخهای هوایی درخط هوایی آتلانتیک شمالی در انجام هدف خود توفیق یافته است^۱ مدت اعتبار این قرارداد ازاول آوریل ۱۹۷۲ بمدت یکسال خواهد بود. قرارداد یا موافقتنامه مزبور صرفاً بطور موقت، جنگ و جدال و کشمکش های کمپانی های هوایی را برسر نرخ ها و تخفیف های آن تا حدی تسکین میدهد واز تشدید هرج و مرج و نابسامانی های بازارخط هوایی مورد نظر میکاهد. ولی مسأله ما را بنحو اصولی حل نمیکند. بعبارت دیگر کنفرانس دسامبر «یاتا» علاج واقعی برای درد نیافته، بلکه فقط مرهمی بر آن نهاده که لااقل تا یکسال دیگر وضع آشفته کنونی ادامه یابد. در سال ۱۹۷۳ درسرسید مقرر قرارداد دوباره بهمان وضع بلکه با شدت بیشتری با همان مسائلی روبرو خواهیم بود که در سالهای اخیر بوده ایم. آنچه می بایست مورد توجه قرار گرفته تغییرات بنیادی در آن حاصل شود، مطرح نگشته است: از جمله میتوان نظام نرخ بندی «یاتا» نام برد. در شماره آینده این «نشریه» سعی خواهد شد تا این مسأله مورد بررسی قرار گیرد.

