

نقش «یاتا» در مبادله حقوق و آزادی‌های هوایی

«اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی» (یاتا)^۱ از مهمترین سازمانهای بین‌المللی خصوصی هوایی است. این اتحادیه، در سطح جهانی، ادارهٔ مسائل مربوط به حمل و نقل هوایی را انجام میدهد. «یاتا» مثل هر اتحادیهٔ صنفی، حافظ منافع مؤسسات هواپیمایی کشورهای مختلف می‌باشد و در روابط میان مؤسسات، به تعبیری همان نقشی را ایفا می‌کند که سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی، - (ایکائو)^۲ در روابط میان دولت‌ها. همان‌علل و اسبابی که پس از جنگ دوم جهانی موجب تأسیس «ایکائو» شد، مؤسسات هواپیمایی را واداشت تا اتحادیهٔ مزبور را به وجود آورند.

دراوائل سال ۱۹۷۰ متجاوز از ۱۰۴ مؤسسه هواپیمایی عضو اتحادیهٔ مذکور بوده‌اند. مؤسسات مزبور تقریباً ۷۰٪ از ترافیک بین‌المللی هوایی را انجام می‌دهند^۳. تعداد مؤسساتی که صرفاً به ملاحظات اقتصادی عضو اتحادیهٔ مذکور نمی‌باشند ناچیز نیست، ولی مؤسسات ملی کشورهای از قبیل اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی و جمهوری خلق چین که بیشتر به جهات سیاسی، عضویت «یاتا» را نپذیرفته‌اند، در خطوط بین‌المللی خود، به نسبت قابل ملاحظه‌ای روش‌ها و فرمول‌های مختلف مخصوصاً مقررات نرخ‌ی این اتحادیه را به موقع اجرا در می‌آورند.

«یاتا» از آغاز تأسیس خود تا کنون همواره نقش مؤثر و تعیین‌کننده‌ای در تسهیل روابط مؤسسات هواپیمایی عضو ایفاء کرده است؛ تهیه و تنظیم قراردادهای چندجانبه ناظر بر روش

1- International Air Traffic Association (I. A. T. A)

2- International Civil Aviation Organization (I. C. A. O.)

3- Guillot, jean. - l'économie du transport aérien - Libertés

de l'air et échanges de droits commerciaux. Paris, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 1970.

وشیوه‌های مختلف همکاری اعم از فنی و اداری و بازرگانی از ابتکارات بدیع و بی سابقه این اتحادیه میباشد.

در مقاله گذشته^۱ این مجله، به اهم این قراردادها یعنی «قرارداد چند جانبه بین خطوط» مختصراً اشاره شد^۲. قرارداد مزبور با ایجاد تسهیلاتی برای فروش بلیت‌های هوایی، در مسیر خطوط مبین، وسیله مؤثری در ارتقاء وضعیت مؤسسات هواپیمائی محسوب شده است. با اتکاء باین قرارداد، هر مؤسسه هواپیمائی درصدد برآمده تا شبکه خطوط خود را به شبکه خطوط سایر مؤسسات پیونددهد و از این راه تا سرحد امکان خود را در جریان و مدار وسیعی از بازار تجارت حمل و نقل هوایی وارد کند. جمله تسهیلاتی از این قبیل، بدون بحث و گفتگو، برفع و مصلحت مسافرین هوایی است و به نسبت وسیعی راه را برای گسترش جهانگردی باز کرده و می‌کند.

مهم‌ذاتی‌باز نظر دورداد است که همین تسهیلات، عامل بر و زوئ استفاده‌هایی نیز گردیده است. پاره‌ای از مؤسسات هواپیمائی بعلت فعالیت وزیر کی و تجرب به بیشتر، غفلت و سهل‌انگاری دولتها و مؤسسات هواپیمائی آنها را در مقابل با تحولات ناگهانی و چشمگیر بازار حمل و نقل هوایی بین‌المللی غنیمت شمرده، جریان عادی مبادلات بازرگانی را بنبفع خود از مسیر عادی خارج و منافع سرشاری عائد خود نموده‌اند.

نکنه قابل توجه اینک که چنین اوضاع و احوالی با استفاده از همان متدها و روش‌هایی تحقق پذیرفته که «یاتا» تدارک دیده و در اختیار مؤسسات هواپیمائی قراردادده است. مضافاً بر این که مؤسسات هواپیمائی جهت تسهیل بیشتر امور خود فرمولهای دیگر ابتکار دیده‌اند و بیشتر بآشننگی بازار مکاره هوایی دامن زده‌اند. در این جا کافست بدو فرمول از جمله فرمولهای ابتکاری مؤسسات که در جلب مشتریان تورهای هوایی تاثیر بسزائی داشته است، اشاره شود:

۱ - بمهده گرفتن مخارج هتل و پذیرائی مسافرین در نقاط مبادله و توقف،

۲ - امکان عرضه کردن مسیرهای الحاقی مهم بدون افزایش نرخ^۳.

فرمولهای از این قبیل، جملگی، گذشته از مزایائی که مشتریان هوایی دارد، هدفی جز اغفال دولتها نداشته، در اغلب موارد همراه با تبلیغات روانی وسیعی است که بنام دستاویز آزادی، گسترش و توسعه... حمل و نقل هوایی بین‌المللی و پیشرفت امر جهانگردی صورت می‌پذیرد^۴.

آثار و عواقب احتمالی رواج این نوع فرمولها، بسهولت قابل بیش بینی است. مؤسسات

۱ - نشریه دانشکده حقوق و علوم سیاسی - شماره دهم و یازدهم تابستان و پائیز ۱۳۵۱

ص ۴۳ به بعد

۲ - زان کی یو کتاب یادشده، ص ۱۵۵

۳ - آرشو شرکت هواپیمائی ملی ایران قاهدتا باید متضمن مدارک و اسناد مهمی جهت اثبات این مدعا باشد، چه بسا پیش آمده که موسسه ملی ما به منظور حفظ حقوق خود، با پروازهای اضافی یا «مشکوک» پاره‌ای از مؤسسات هواپیمائی خارجی بایران مخالفت ورزیده و به همین جهت متهم شده است که مانع گسترش جهانی حمل و نقل هوایی و دشمن توسعه جهانگردی می‌باشد.

هواپیمائی زیادی برای آنکه سهمشان از بازار حمل و نقل هوائی تقلیل نیابد و ضمناً از قافله نیز عقب نمانند، خود را وارد معرکه می‌کنند. و از این راه متحمل مخارج هنگفتی می‌شوند. این اسراف و تبذیر صرفاً بِنفع گروه معدودی از مؤسسات هواپیمائی و با اعمال بضرر گروه زیادی صورت می‌پذیرد. چه در آمد يك نقطه یایک شاهراه هوائی بعوض آنکه میان عدهٔ معدودی از کمپانیها تقسیم شود، بین مؤسسات بیشماری سرشکن خواهد شد. نتیجه اینکه توازن خرج و دخل بهم می‌خورد و مخارج بیش از درآمد می‌گردد! شاید یکی از علل عمدهٔ بحران حمل و نقل هوائی بین‌المللی که سال گذشته، در کنفرانس «یاتا» بررسی شد، همین نوع مسائل باشد.^۲

آیا از مطالب فوق باید چنین نتیجه گرفت که قراردادهای میان مؤسسات هواپیمائی و بصورت دقیقتر قرارداد چندجانبهٔ بین خطوط «یاتا» از این جهت که عامل مؤثر کاهش درآمدها و دگرگونی چهرهٔ حمل و نقل هوائی شده، جریان عادی حقوق و آزادیهای هوائی را مختل ساخته است، در مجموع زیانبخش و بی اثر است؟

برای پاسخ باین سؤال بهتر است به متن قسمتی از اظهارات هیئت نمایندگی دولت فرانسه در اولین کنفرانس «کمیسیون اروپائی هواپیمائی کشوری»^۲ توجه شود:

«اگر این رویه‌ها (توقف سرباه بلیط‌های مرکب ...) بنفسه مورد استقبال است، در مقابل متضمن این خطر می‌باشد که اجرای عادی حقوق بازرگانی اعطائی را از مسیر طبیعی آن خارج و محدوددهائی را که از طرف دولتها، برای حقوق مزبور ایجاد شده، نقض مینماید. بعلاوه،

۱- در سال ۱۹۷۰ از ۱۱۹ شرکت هواپیمائی عضو سازمان هواپیمائی کشوری بین-المللی، فقط ۳۰ شرکت، بیش از ۹۱ درصد از ترافیک بین‌المللی را انجام دادند و ۷۶ شرکت فقط ۹ درصد آن را بین خود تقسیم کرده‌اند.

در خط هوائی آتلانتیک شمالی که قاره اروپا را به قاره آمریکا پیوند میدهد، و رونق بازار حمل و نقل بیش از سایر خطوط در آن هوائی بین‌المللی است و در طی ده سال میزان مسافران از (۸۶۰۰۰۰ نفر در سال ۱۹۶۰ به ده میلیون نفر در سال ۱۹۷۰ رسیده است ۲۱ مؤسسه هواپیمائی عضو «یاتا» و در حدود ۱۰ مؤسسه غیر عضو در شاهراه هوائی مزبور فعالیت و رقابت چشمگیر و مبارزه آمیزی دارند. کاهش درآمد مؤسسات مزبور و رکود وضع مالی آنها معلول همین رقابت هاست.

Voir: Christian Hovelacque, L, crise Du Transport aérien,
Le Monde nos 8330-8332 oct. 1971.

۲- «برداشتی از کنفرانس اخیر یاتا دربارهٔ بحران حمل و نقل هوائی بین‌المللی» نشریهٔ دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی - شماره هشتم - زمستان ۱۳۵۰ - ص ۹ بهمد.

۳- این کنفرانس بسال ۱۹۵۴ در استراسبورگ تشکیل یافت.

اولین قربانیان چنین اوضاع و احوالی خود مؤسسات هواپیمائی خواهند بود...^۱ البته در هنگام تشکیل کنفرانس مزبور، چنین رویه‌هایی بحدامروز معمول نبوده چنانچه یکطرف آثار و عواقب آنها بنحوی غیر قابل توجهی تشدید شده است، و از طرف دیگر اقدامات احتیاطی نیز بسرعت توسعه پیدا کرده است. بدون شک این نوع اقدامات به مصلحت گسترش آزاد هواپیمائی بازرگانی نیست. و در نتیجه حل و فصل مسائل در سطح جهانی وقتیه قطعی بوجود خواهد آورد.

جمله مشکلاتی از این قبیل باعث شده تا برخی موجودیت و نحوه کار «اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی» را مورد انتقاد قرار دهند و عدم توجه این اتحادیه را نسبت به مسائل ماهوی حقوق و آزادی‌های هوایی خطای بزرگی بحساب آورند. به عقیده این گروه، پدیده‌های نوینی که در سطح بین‌المللی بین مؤسسات هواپیمائی به چشم می‌خورد، دیگر قابلیت گنجایش در ظور و وقایع‌های حقوقی «پانا» را ندارند. از همین رولزوم تجدید نظری اساسی در آنها احساس میشود. البته شاید وضع رقابت آمیز توأم با هرج و مرج فعلی، منافی عاید عده معدودی از مؤسسات هواپیمائی نماید، ولی بدون شک، بعلا حیف و میل بی‌حد و حصر و ضمناً بی‌ثمر ناشی از آن، آثار نافرجامی برای صنعت حمل و نقل هوایی در مجموع بیارمی آورد.^۲

IV - نظام نرخ‌های خطوط هوایی بین‌المللی

بررسی و بحث از نظام نرخ بندی هوایی بین‌المللی، اصولاً درخور این مقاله نیست. موضوع پیش از آنکه جنبه حقوقی داشته باشد، جنبه اقتصادی دارد. در این جا از نظر اهمیت بازرگانی مسأله و تاثیر آن در امر مبادله آزادی‌های هوایی، مختصراً جنبه‌هایی از آن مطرح می‌شود.

اوضاع و احوال کنونی حاکی از این امر است که مسئولیت عظیمی از هرج و مرج مبادله حقوق و آزادی‌های هوایی در حال حاضر، متوجه نظام نرخ‌های هوایی است و عین حال در باز شدن گره بسیاری از مسائل لاینحل کنونی نیز بان بستگی دارد. شکی نیست که مسائل راجع به نرخ‌ها بطور کلی در مورد وسائل حمل و نقل زمینی و دریایی مشکلات عمده و عده‌ای بوجود نمی‌آورد. این امر بدلائل زیر توجیه پذیر است:

۱ - ژان کی. یو. ص ۱۵۵

۲ - کریستیان هولاک، مقاله یاد شده، ص ۲۷ - ۲۸.

از دیگر ابتکارات «پانا» پی‌ریزی نظامی است برای نرخ‌های هوایی بین‌المللی نرخ بندی «پانا» علی‌رغم جنبه‌های مثبت و مفید آن، امروزه به عید بی‌شک قواعد و مقررات ناظر بر مبادله حقوق و آزادی‌های هوایی را دستخوش اختلالاتی کرده است.

اولاً - شبکه خطوط دریائی و زمینی محل معینی دارند و بنقاط محدودی منتهی میشوند .

ثانیاً - حمل و نقل زمینی و دریائی، وقتی جنبه بین المللی دارند، پیش از اینکه رقیب بحساب آیند، مکمل یکدیگرند .

ثالثاً - تراکم خطوطی که باهم رقابت میکنند، ضعیف و ناچیز است .

رابعاً - اختلافات در مورد رقابت های واقعی بین المللی ممکن است بین عده نسبتاً محدود مؤسسات حمل و نقل باسانی حل و فصل گردد .

در برابر چنین وضعی، تراکم و پیچیدگی خطوط هوایی بالعکس بحدی زیاد و امکانات سفر از نقطه ای به نقطه ای دیگر آنقدر نامحدود و متنوع است که تغییر یکی از نرخ های هوایی بین المللی، خطر بروز آثار و عواقب زنجیری فراوانی را در شبکه خطوط هوایی در سطح وسیع و دور فراهم می آورد . بهمین ترتیب خنثی کردن این خطر و این آثار و عواقب زنجیری با حذف کلی یا تغییر اصولی نظام نرخ های هوایی بین المللی، امری ساده خواهد بود . متأسفانه در این مورد نیز با همان مسئله ای مواجه هستیم که در بحث از رژیم آزادی های هوایی بآن اشاره شد . عبارتی دیگر عادت و روش و موقعیت فردی یا جمعی چند مؤسسه هوایی مشکلی اساسی را تشکیل داده، مانع از تحقق هر اصلاح سازنده و اساسی است .

نظام نرخ بندی هوایی بین المللی بر چه پایه ای استوار است و چگونه مکانیسم و نحوه عمل حقوق و آزادی های هوایی را تحت تأثیر قرار میدهد؟

در پاسخ به جزء اول پرسش بالا، آنچه طبیعی بنظر میرسد اینست که نظام نرخ بندی هوایی «یاتا» بمثابة کلیه موارد مشابه بر مبنای دوضابطه زیر قرار گرفته باشد :

الف - ضابطه احتساب نرخ بلیط هوایی بر حسب کیلومتر .

ب - ضابطه تناسب قیمت تقاضا شده با خدمت انجام شده .

الف - احتساب نرخ بلیط هوایی بر حسب کیلومتر

احتساب کیلومتری نرخ بلیط هوایی، برای خطوط هوایی داخلی یا خطوطی که بر محور معینی قرار دارند، امری است که ارزش و اعتبار خود را حفظ میکند. ولی در سطح جهانی بچند دلیل بسیار سهل و ساده زیر امکان پذیر نیست :

اولاً - تفاوت بیش از حد اقتصادیات کشورهای که در مسیر خط هوایی قرار گرفته اند، باعث میشود تاهزینه بهره برداری از کشوری بکشور دیگر دستخوش نوساناتی گردد .

ثانیاً - ضرورت توقف‌های فنی چه ارادی و چه اجباری سبب می‌گردد تا طول خطوط و فاصله واقعی طی شده میان دو نقطه بنحوی قابل ملاحظه‌ای تغییر نکند .
ثالثاً - عدم اطمینان یکسب حقوق حمل و نقل ، امر بهره‌برداری از خطوط هوایی را بمخاطره می‌اندازد^۱ .

بطوریکه میدانیم نرخهای بین‌المللی با احتسابات و تخمین‌های تجربی ، بر مبنای حد متوسط قیمت‌های تمام‌شده تهیه و باتوافق کلیه مؤسسات هواپیمائی جهانی بموقع اجرا درمی‌آید . این خود یکی از اقدامات قابل توجه و شایان اهمیت «اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی» است ، بنحویکه اکثریت دولتها در زمینه تثبیت نرخها بتصمیمات متخذة این سازمان مراجعه کرده آنرا مورد قبول قرار میدهند^۲ . بعنوان اطلاع بیش از ۳۰۰/۰۰۰ نرخ هوایی از نقطه‌ای بنقطه دیگر تاکنون از طرف «یاتا» بر ترتیب فوق منتشر شده است^۳ .

ب - تناسب قیمت تقاضا شده با خدمت انجام شده

آنچه در روابط میان مؤسسات هواپیمائی بیشتر بچشم می‌خورد ، رقابت آنهاست در زمینه خدماتی که انجام میدهند این رقابت جنبه‌های مختلفی را در بر میگیرد .
از نوع هواپیما گرفته تا انواع و اقسام تفریحات و امتیازاتی که در اختیار مسافران خود می‌گذارند جمله اموری است که موضوع پر خرج‌ترین آگهی‌های تلویزیونی و مطبوعاتی را تشکیل می‌دهد . بنابراین با توجه به هزینه‌های هنگفت مؤسسات هواپیمائی منطقی است که قیمت تقاضا شده بهای بلیط هوایی باید تناسبی با خدمات انجام‌شده داشته باشد . ولی متأسفانه آنچه در نظام نرخ‌بندی «یاتا» مورد انتقاد قرار گرفته است ، عدم توجه بهمین عامل مهم و اساسی است .
«یاتا» در نرخ‌بندی خطوط هوایی مؤسسات عضو ، صرفاً یکمیت کیلومترهای طی‌شده توجه کرده است . در نظر گرفتن این عامل و غفلت و عدم توجه به کلیه عواملی که بنحوی از انحاء در

۱ - ژان گی یو، ص

۲ - به موجب بند (ب) ماده ۱۳ موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین‌دولت جمهوری ایتالیا و دولت شاهنشاهی ایران مصوب .

۳ - تفرقه‌هایی که در بند (الف) این ماده بدان اشاره شد ، در صورت امکان با توجه به رسمیت معین با توافق بون مؤسسات هواپیمائی معینه طرفین متعهدین و عنداللزوم با مشورت سایر مؤسسات هواپیمائی که در تمام یا قسمتی از مسیر کار میکنند تمهید خواهد شد . یک چنین توافقی با توجه به مقررات نرخ بندی موسسه بین‌المللی حمل و نقل هوایی «یاتا» حاصل خواهد شد .

در اکثر موافقتنامه‌های دوجانبه منعقد بین ایران و سایر دولتها که موسسه هواپیمائی آنها عضو «یاتا» است ، چنین مقرراتی بچشم می‌خورد .

۳ - ژان گی یو، ص

تعیین ارزش سفر هوایی در خط معینی نقشی ایفاء میکنند، باعث شده است تا نظام نرخهای هوایی بین المللی امروزه دستخوش بی نظمی‌هایی گردد و مؤسسات هواپیمائی را محکوم به آشفتگی و صرف مخارج هنگفت نماید .

در اینجا از بحث تفصیلی دربارهٔ چگونگی نظام نرخ بندی «باتا» و نحوهٔ جریان آن صرف نظر میشود و شرح آن بفرصت مناسب دیگری موکول میگردد. فقط اشاره باین نکته لازمست که گذشته از بعضی نقاط که نرخهای مخصوصی در مورد آن اجراء میشود، اصولاً جائز شمرده شده است که بین دو نقطه مبداء و مقصد يك خط هوایی، درصدی بابت انحراف کیلومتری منظور شود. در حال حاضر میزان مزبور ۲۰ درصد است که افزایش نرخ بآن تعلق نمیگیرد. البته استثنائات زیادی باین اصل وارد است و ضمناً سوء استفاده‌های فراوانی پس از آن ناشی میگردد. برای توضیح مطلب ذکر مثالی خالی از فایده نخواهد بود :

— مسیر خط هوایی نیویورک/ آنکارا در کوتاه‌ترین راه، تقریباً بالغ بر ۸۶۰۰ کیلومتر است مسافری که این مسیر را طی میکند حق دارد بدون افزایش بلیط $1/720$ کیلومتر مجانی سفر کند. این مقدار از راه باوامکان میدهد تا با هر مؤسسه هواپیمائی عضو «قرارداد چند جانبه بین الخطوط «باتا» بترتیب از کلیه پایتخت‌های کشورهای اروپائی دیدن نماید .

— مسافر دیگری که همین سفر نیویورک/ استانبول را بدون توقف بین راه انجام میدهد نیز دقیقاً همان مبلغ مسافر بالا را خواهد پرداخت .

بدیهی است تصور این امر در مورد راه آهن دولتی انگلیسی که بمسافرین خود از مبدأ لندن بمقصد استانبول، امکان عبور و توقف به آمستردام ، بروکسل، پاریس، نیس، ونیز، پراگ و غیره را بدون افزایش بلیط میدهد، تاحدی مشکل بنظر میرسد.

تصور همین وضع در مورد کمپانیهای دریائی کشورهای واسط باعطاء این امتیازات و تسهیلات بمنظور اختصاص بخشی از مسافرین و بارهای این کشورها بخود، مشکلتر است.

قدردانانکه مسافرین بسیاری از چنین فرصتها برخوردار میشوند و آژانسهای مسافرت هوایی نیز باتر دستی و مهارت خارق العاده‌ای ، بازار را بمنظور جلب مشتریان بیشتری گرم میکنند . این همان وضعی است که هم اکنون در سطح وسیعی در امر هواپیمائی بازرگانی جریان دارد و تجارت حمل و نقل هوایی بین المللی را بحرانی کرده است . جادارد ببینیم چه کسانی از چنین موقعیتی زیان می بینند .

اولاً — خود مؤسسات هواپیمائی که احیاناً فقط بخش ناچیزی از درآمد شبکهٔ خطوط این بازار را مکساده نصیبشان میشود .

ثانیاً — اکثریت قریب باتفاق مسافرین عادی که مستقیماً از نقطه‌ای بنقطه دیگر سفر میکنند، باج امتیازات و تسهیلاتی را که بدیگران داده شده میپردازند .

بطوریکه میتوان حدس زد این رویه‌ها اجباراً توأم با عکس العمل‌هایی است .

این عکس‌العملها در درجه اول از خود مؤسسات هواپیمائی ناشی شده است. مؤسسات مزبور در مورد شرکت خود در قاعده تقسیم به نسبت درآمدها محدودیتهائی قائل شده، علی‌الخصوص اسرار دارند نرخ‌های محلی خود را تماماً دریافت دارند. در درجه دوم باید دخالت‌های روز افزون دولتها را در قضیه یادآور شد که موقیمت خود را در اعطای حقوق و آزادیهای هوائی سخت با ایراد تضحیقاتی مستحکم کرده‌اند. این امر بطوریکه ملاحظه شد بطریق و وسائل زیر صورت می‌گیرد:

— تجدید نظر در قرار دادهای دوجانبه که در مورد ایران مصداق پیدا میکنند.
— تنظیم مسأله توقف سر راه و حتی منع آن،
— کنترل امر مبادله میان خطوط،
— تحمیل میزان مسافر و غیره،
— و بالاخره دخالت در مسائل نرخ‌بندی که احتمالاً در آینده تحقق پیدا خواهد کرد.
بطوریکه ملاحظه میشود، نظام نرخ‌ی «یاتا» مخارج و لطعات غیر قابل انکاری به اقتصاد مؤسسات هواپیمائی کشورهای مختلف وارد می‌سازد و چنانچه دقت شود، محرک و انگیزه آشکاری است جهت انحراف حقوق و آزادی‌های حمل و نقل هوائی که بهیچوجه نمیتوان جنبه‌های منفی آنرا نادیده گرفت. مضافاً بر اینکه پدیده‌های نوینی در عرصه بین‌المللی، جنبه‌های منفی مزبور را تقویت می‌نماید. در اینجا جا دارد تا از یکی از پدیده‌های مورد نظر سخنی بمیان آید. این پدیده، که بسبب و شیوه خاص خود. با اهمیت و توسعه چشمگیری، در طی چند سال اخیر بمنصه ظهور رسیده است، پدیده جهانگردی است. شکی نیست که تحول و گسترش روز افزون «توریسم» تا حدی معلول قراردادهای منعقد شده میان مؤسسات هواپیمائی و نظام نرخ‌های «یاتا» می‌باشد. این امر رفت و آمد جهانگردان را تسهیلات بسزائی بخشیده است. ولی ناگفته نماند که همین پدیده، در نحوه جریان و مبادله حقوق و آزادیهای هوائی مشکلاتی بوجود آورده، نتیجتاً مؤسسات هواپیمائی را در معدوریت‌های سختی قرار داده است.

امروزه همه قبول دارند که جهانگردی امری است بین‌المللی و مؤثر در تفاهم و همکاری. جهانگردی ملت‌ها را بهم نزدیک می‌کند و شکاف عمیق میان آنها را پر می‌سازد. بتقریب همه دولتها سعی دارند تا بعنوان و وسائل مختلف سیاست جلب جهانگردان را توسعه بخشند و از این راه نه تنها مبالغ‌ارزی قابل توجهی عائد در آمد ملی کشورشان نمایند بلکه دری‌بروی ملتهای دیگر گشوده منابع سرشاری طبیعی، فرهنگی و پیشرفتهای اقتصادی و اجتماعی خود را در معرض دید و قضاوت دیگران قرار دهند.

حمل و نقل هوائی امروزه در تحقق این هدفها، سرآمد همه وسائل نقلیه دیگر شناخته شده است. بدیهی است شناسائی، تأیید و توسعه طرق مختلفی که بمنظور تسهیل چنین امری صورت میگیرد مستلزم اتخاذ سیاستی است آزادمنشانه و منطبق با دروازه‌های باز در مسأله حمل و نقل هوائی. ولی لازمه اتخاذ چنین سیاستی تن‌دردادن به رقابت‌های احیاناً نامشروع و پرمخاطره‌ای میباشد که غالباً منافع حیاتی مؤسسات هواپیمائی ملی را تهدید میکند. از طرف دیگر، قبول

خطمشی و سیاستی که هدفش تأمین منافع ملی باشد نیز باعث میگردد تا رژیم آزادبهای هوایی و گسترش توریسم بمخاطره بیفتند. از همین رو، اتخاذ چنین سیاستی میتواند مستبدانه و ارتجاعی خوانده شود. امروزه چنین وضعی تا حدی دامنگیر کشور خودمان شده، نسبتاً بصورت معما درآمده است.

از یکطرف سازمان جلب سیاحان بانواع واقسام مختلف میکوشد تا جهانگردان بیشتری را بکشور جلب نماید. در تعقیب این هدف سازمان دست بفعالیتهای دامنه داری زده، میکشود تا آنجا که ممکن است تسهیلاتی بمنظور ورود جهانگردان بکشور فراهم آید. از جمله مایل است هواپیماهای خارجی بتوانند بهر شکل و نحوی که شده مسافرین جهانگرد خود را در فرودگاههای ایران پیاده کنند ...

از طرف دیگر مقامات هواپیمائی ایران پس از سالها متوجه این ثروت هنگفت یعنی منابع هوایی شده، احتمال کسب درآمدهای بی شمار آنرا دریافته اند. بهمین جهت در طی چند سال اخیر همواره سعی کرده اند تا با برقراری خطوط جدید و تجدید نظر در قراردادهای دو جانبه که بر پایه عوامل غیر عادلانه بنا شده بود، حقوق ازدست رفته ایران را استیفاء و هر چه بیشتر دامنه فعالیت خود را گسترش دهند. لازمه پیگیری چنین سیاستی، با دسیاست دروازه های باز هوایی، منافات دارد و حداقل کنترل و سختگیری و رعایت حساب و کتابی را در نحوه کار خطوط هوایی ایجاب مینماید. تضاد دو سیاست در اینجا علناً بچشم میکشود و معما تا حدی روشن میگردد.

مناسفانه آنچه در سالهای اخیر، در ازاء هرج و مرج و سوء استفاده های بی حساب از حقوق و آزادیهای هوایی از طرف مؤسسات پیش گرفته شده است، همین سیاست سختگیری و کنترل، در سطح بین المللی میباشد. ولی بنظر میرسد که خط عشی نامعقول فعلی مبنای درستی نداشته باشد، چه نرخها عموماً بقدر کافی با خدمات انجام شده تناسب ندارند و طبیعتاً رویه های غلط و نایبائی را موجب میشوند. برای توضیح مطلب یکبار دیگر مثال بالا را از سر گرفته، جنبه های تازه ای بآن میفزائیم:

در خط هوایی نیویورک/ آنکارا اگر حمل و نقل هوایی جریان عادی و طبیعی خود را طی کند، مخصوصاً وقتی مسافر تابعیت کشور مبدأ یا مقصد را داشته باشد، یا بوسیله مؤسسه هواپیمائی آمریکائی حمل خواهد شد و یا ناصیب مؤسسه ای خواهد گردید که مسیر مزبور را در اسرع وقت در خط مستقیم و روز و ساعت دلخواه انجام دهد. ولی نظر به تسهیلات و امکاناتی که نظام نرخی موجود و قراردادهای بین خطوط «باتا» فراهم آورده است، همه موسسات هواپیمائی اروپائی یا غیر اروپائی که در خط آتلانتیک شمالی، فعالیت میکنند سعی خواهند نمود تا با تبلیغات مزایا و خدمات خود، از جمله امکان توقف در یک یا چند نقطه از مسیر خط هوایی مسافر مزبور را بخود اختصاص دهند.

در این فرض، اگر مسافر واقعاً بمنظور جهانگردی یا انجام اموری در نقاط سر راه توقف نماید، ممکن است سفر او را عادی تلقی نمود و مدعی شد که حقوق و آزادیهای هوایی بصورت

عادی بر مرحله اجراء درآمدہ است ولی وضع همیشه بر این منوال نیست . در اکثر موارد ، در چنین موقعیتی ، مسافریں بانجام مبادلہ سادہ ای در سرویس ہوائی مؤسسہ خود یا مؤسسہ دیگری کہ بنقطہ مقصد پرواز دارد ، مبادرت ورزیدہ یا با توقف مجازی و صوری سعی می کند از امکان پذیرائی در هتل و سرویس غذا وغیرہ کہ بمعہدہ مؤسسہ ہواپیمائی است استفادہ نمایند .
غرض از طرح جنبہ های کوچکی از فعالیت مؤسسات ہواپیمائی در این مختصر نہ تأیید و روش بلیط های ہوائی و نحوه جریان حمل و نقل ہوائی است و نہ محکوم کردن آن ، بلکہ مقصود اثبات این موضوع است کہ کنترل نحوه اجراء موضوع قراردادہای دو جانبہ کاری است بیہودہ و عبث زیرا بسیار مشکل و تاحدی محال مینماید .

انتقادات واردہ بہ نظام نرخ بندی «یاتا» برای توجیہ این مطلب ایست کہ عامل قیمت عاملی است کہ بدون هیچ شک و شبہ ای ، قابلیت اثر گذاری معتنا بہی در جریان و نحوه عملی امر حمل و نقل ہوائی دارد . چگونگی اجراء این نظام ، در سطح بین المللی ، موجب شدہ است تا برخی از مؤسسات ہواپیمائی خود را بمنزلہ مالک شیکہ ای از شیکہ های خطوط ہوائی جہانی بشناسند و بخود اجازہ دهند تا بہ دلخواہ ، اثرات غلط و نامطلوب چنین نظامی را در شیکہ خطوط مورد نظر بر محلہ عمل آورند . اثرات سوء نظام نرخ «یاتا» شامل شیکہ خاصی نمیشود ، بلکہ بہ امور دیگری نیز سرایت کردہ است ازجملہ :

- نسبت بمسافرین بجهت عدم انطباق قیمت با خدماتیکہ واقعاً انجام شدہ .
- نسبت بمؤسسات ہواپیمائی بجهت اسراف و تبدیری را کہ در وضع مالی آنها بوجود می آورد .
- نسبت بقوسعہ و گسترش تجارت حمل و نقل ہوائی بین المللی ، ازجہت پیچیدگی و غموض بیش از حد آن .
- نسبت بدولتہا بجهت آشفتگی و اغتشاشی کہ در نحوه عمل و اجراء معادلات حقوق و آزادیہای ہوائی ایجاد میکند .

* * *

از آنچه دربارہ مفہیم «آزادیہای ہوائی» گفتہ شد ، میتوان نتیجی گرفت : میان تعاریف آزادیہای من بور بالاخص آزادی پنجم ہوائی بہ صورتیکہ در اسناد ضمیمہ پیمان شیکاگو آمدہ است از یکطرف ، و برداشت دولتہا از آن در قراردادہای دو جانبہ ہوائی از طرف دیگر اختلاف فاحشی وجود دارد .

1- Réflexions sur Des Questions Actuelles, Bulletin J. T. A. Nos 34 - 35 - 26. 2. 1966 - 3 lo.1966.: M. LeMoine, A LA Recherche DU Droit International Lérien, R. F. 8. A. 1955' P. 109; Ch. HOVE LACQUE, ART. cité, P. 28. J. GUILLOT, op' Cit., P.

باپیدایش « آزادی ششم هوایی » و توسعه « توقف سر راه » و تسهیلات قرار داد های بین خطوط « یاتا » و بالاخره نظام نرخهای موجود ، جریان حمل و نقل هوایی بین المللی روال خاصی بخود گرفته است .

۱- آزادی ششم هوایی معلول نارسائی مفهوم و موضوع آزادی پنجم است .
تعاریف کلاسیک آزادیهای پنجگانه هوایی جامع و مانع نیست و عمالماوردی از حمل و نقل هوایی را که میان دو نقطه معین صورت میگیرد شامل نمی شود .

توجه بمامل ششم هوایی واقعیتی است انکار ناپذیر . ولی ضوابطی که بمنظور تعریف آن در نظر گرفته شده ، جای ایراد و انتقاداتی باقی میگذارد . جمله پیشنهاداتی از قبیل توجه بمبداء یا مقصد واقعی مسافر ، بمنظور تعیین نوع آزادی مورد نظر ، امری غیر قابل قبول بنظر می رسد لازمه قبول چنین ضابطه ای ، توسل به روشهای کنترل و بازرسی دقیقی است که نه فقط با اصل آزادی حمل و نقل هوایی و جهانگردی مبادت دارد ، بلکه با تحول مبادلات بازرگانی و تجارت بین المللی نیز ناسازگار است . به بهانه های از قبیل حدا کثر یا حداقل مدت توقف سر راه نمیتوان نباید آزادی رفت و آمد افراد انسانی را دستخوش مخاطراتی کرد . توسل بفاهیمی از قبیل طبیعت ، منشاء و تابعیت مسافران و بارها ، امری است که ارزش و اهمیت خود را از دست داده است دیگر انطباقی با وضع حمل و نقل و تجارت بین المللی هوایی ندارد .

۲- توقف سر راه STOP OVER یعنی توقف ارادی مسافر را در مسیر خط هوایی ، میتوان بعنوان یکی از عوامل و اجزای اینفک حمل و نقل هوایی بحساب آورد . این توقف ، در مورد مسافرت های توریستی و مأموریتی یا بازرگانی ، اهمیت خاصی بخود میگیرد . از این رو منع چنین حقی با ایجاد اشکالات و ایراداتی ، غیر عادی و نامعقول بنظر میرسد . در عوض باید اعتراف نمود که حق مزبور ، امتیاز غیر قابل انکاری برای مسافر هوایی محسوب میشود ، چه باو امکان میدهد تا یک یا چند مسیر هوایی را طی کند . بهمین جهت بعقیده گروهی امتیاز مزبور را می توان و علی القاعده باید از زیایی و محاسبه نمود در نظر آورد . مورد مخصوصاً وقتی مصداق پیدا میکند که همراه با تغییر مؤسسه هواپیمائی و یا انحراف قابل توجهی نسبت بخط مستقیم باشد .

۳- قراردادهای بین خطوط از لحاظ نظری ، تسهیلات شایان توجهی در روابط متقابل مؤسسات هواپیمائی بوجود آورده مشتریان مسیرهای هوایی را نیز از امتیازاتی برخوردار کرده اند ، ولی از نقطه نظر علمی ، اقتصاد حمل و نقل هوایی را از شکل و صورت سابق خارج و به بحرانی مبتلا ساخته اند .

مؤسسات هواپیمائی غالباً کوشش دارند تا از طریق قرار دادهای مزبور ، خود را شریک شبکهای از شبکه های خطوط هوایی نمایند و با این بهانه سهمی برای خویش قائل شوند ، حال طبیعت و ماهیت حقوق و آزادیهای را که در امر حمل و نقل به آنها اعطاء شده از چه قرار است چندان مطرح نیست .

مسأله اینجاست که مؤسسات مزبور ، باطمینان خاطر تمام و حتی بعضی از مواقع با تخطی

و تخلف از موازین، مبادرت به فروش بلیط های هوایی مینمایند و نظم خطوط هوایی واحیاناً آرامش و امنیت مسافرین را مختل میسازند. اختلال اوضاع، چنانکه حدس زده میشود، عکس العملهایی را از طرف دولتها بوجود میآورد. هر دولتی بنحوی سعی در حمایت از مؤسسه هوایپیمائی خود مینماید. این حمایت غالباً بصورت اقدامات تأمینی بروز میکند و حقوق و آزادی مسافرین هوایی را بمخاطره میاندازد. موضوع در اینجا اظهار نظر درباره مشروعیت یا صحت مبنای چنین اقداماتی نیست بلکه توصیف و تشریح وضعی است در هم و آشفتنه. وضع موجود مبین اختلاف فاحشی است که میان روابط دولتها از یکطرف و روابط مؤسسات هوایپیمائی از طرف دیگر وجود دارد، چه روابط دولتها مبتنی بر اصل قراردادهای دو جانبه است و حال آنکه مؤسسات هوایپیمائی مواجه بارویه های بازرگانی مختلفی میباشد که فقط در چارچوب روابط چندجانبه قابلیت اجراء دارند. شاید با دوگانگی روابط، علت اصلی و اساسی بسیاری از مشکلات بطور خلاصه توجیه گردد و یکبار دیگر تفوق و برتری نظام قراردادی چند جانبه را بر نظام قراردادهای دو جانبه ثابت نماید.

نظام فرخی «یاتا» از این جهت مورد انتقاد میباشد که جنبه های کیفی را در تعیین بهای بلیط های هوایی نادیده گرفته است. بنابراین، هرگاه قیمتها که اساس نظام اقتصادی حمل و نقل را تنظیم میکند، با خدمات انجام شده انطباق یابد، با احتمال قوی همه امور تحت نظم و ترتیبی در خواهد آمد. و بالعکس هرگاه وضع موجود ادامه یابد، نظام فعلی دستخوش نابسامانی های بزرگتری شده، با تنش رقابت نامشروع و نافرجام کنونی بیشتر دامن خواهد زد.

برای آنکه نیش انتقادات راهمواره متوجه «یاتا» نساخته باشیم باید معترف باین نکته باشیم که بخش عظیمی از علل توسعه و شکفتگی تجارت حمل و نقل هوایی بین المللی مدیون ابتکارات این اتحادیه است. ولی از آنجا که ایجاد هر نوع تسهیلاتی، غالباً توأم با سوءاستفاده هایی میباشد از این رو مؤسسات هوایپیمائی ناگزیر از توسل به رویه های شده اند که امروزه وضع را بحرانی نموده است. در وضع فعلی مؤسسات هوایپیمائی، با استفاده از امکانات موجود و منحرف ساختن آن از مسیر عادی به بن بست رسیده اند که توانائی خروج از آنرا ندارند. این بن بست از انظر فی نظام نرخ بندی «یاتا» رافلج کرده است و از طرف دیگر خشونت و جبهه بندی های متضاد و آشتی ناپذیر دولتها و مؤسسات تابعه آنها را تشدید نموده است. و از همه مهمتر، مسافران خطوط هوایی را دچار مشکلات و در درهای فراوانی نموده است.

« مسافران هوایی... نمیدانند چرا همان رژیم آزادی که حمل و نقل دریائی از آن بهره مند است، شامل جدیدترین وسیله حمل و نقل نمیشود. محاسن چنین رژیمی از نقطه نظر اقتصادی ثابت شده است... »

.....

« در مقابل، متناوباً و بطور نسبتاً منظمی ایراداتی بگوش میرسد، مخصوصاً ایراد و اعتراضات جمله کسانی مثل بازرگانان. مثلاً فلاں بازرگان، پس از انجام امور بازرگانی خود

ظرف ۴۸ ساعت، در شهر دوری، خود را ناگزیر از اقامت در شهری می‌بیند که هیچ نوع نفعی برای او ندارد، و مجبور به پرداخت هزینهٔ سه‌روز اقامت هتل خود می‌شود، منحصرأ بعلت آنکه انتظار مؤسسهٔ هواپیمائی را میکشد که برای حمل او از حقوق لازم برخوردار می‌باشد. و حال آنکه هر روز هواپیماهای سایر کمپانی‌ها شهر مورد نظر را به مقصدی که بازرگان مذکور باید برود ترك می‌کنند^۱»

عین این ملاحظات در مورد بارها نیز صدق میکند زیرا بارها نیز در بسیاری از مواقع در محل تقاطع خطوط، بعلت همین مشکلات ناگزیر از توقف‌های طولانی می‌شوند.

« اگر مواعینی که بر سر راه رقابت آزاد پدید آمده، عملاً منجر به توسعهٔ اقتصادی هواپیمائی کشوری می‌شود، شاید مسافر هوائی حاضر به قبول وضع موجود می‌گردید، ولی همه میدانیم که اکثر مؤسسات هواپیمائی موجودیت خود را صرفاً به خاطر کمک‌های مالی دولتهای متبوع خود حفظ میکنند^۲».

این جماعات برگردان واکنش‌های منطقی و همیشگی مسافرین هوائی است و از جریان حمل و نقلی حکایت میکنند که نحوهٔ عمل آن ناهماهنگی و اشکالات زیادی را موجب شده. دولتها بخوبی بوضع درهم و منشوش کنونی وقوف دارند و فقط برخی از مؤسسات بزرگ هواپیمائی، با دفاع از منافع خاص خود مانع از این میشوند تا برای حمل و نقل هوائی، يك نظام اقتصادی بین‌المللی اتخاذ گردد.

اکنون که چهره و ابعاد حمل و نقل هوائی بین‌المللی بسادگی توصیف شد، این سؤال پیش می‌آید که برای مقابله با بحران و وضع درهم و آشفتهٔ موجود چه راه حل هائی ارائه شده است ؟

واقع اینست که از همان آغاز کنفرانس شیکاگو و مخصوصاً پس از شکست «قرارداد مربوط به حمل و نقل هوائی بین‌المللی»، تا با امروز، مسأله مورد توجه بوده، و نظریات مختلفی برای حل آن پیشنهاد شده است. بحث از این نظریات بطور مفصل، در حد این مقاله نیست. در اینجا کافی است به اهم آنها اشاره شود.

در بررسی اجمالی این نظریات، همواره متوجه این نکته خواهیم شد که وضع و موقعیت از آغاز تشکیل کنفرانس شیکاگو تاکنون ماهیتاً فرق چندانی نکرده است و نظریاتی که امروزه از آن دفاع می‌شود، به تمبیری همان نظریات پیشنهادی کنفرانس شیکاگو می‌باشد. منتها عناوین عوض شده، و دلائل رنگ و جلوه‌های تازه‌ای بخود گرفته‌اند.

1- Kampt, M. - Président de la Commission des Usagers de la Chambre de Commerce Internationale. Extrait de Commission des Transport par Air. Réunion des 31 Janvier et 1er février 1963.

2- Idem.

- نظریه رقابت آزاد یا «**لیبرالیسم**» از طرف حقوقدانان دولتهائی صادر میشود که صاحب مؤسسات نیرومند هواپیمائی میباشند و با اصطلاح متخصصین امور هواپیمائی سطح « تولید » حمل و نقل هوائی آنها بالاست. بعقیده طرفداران این نظریه، رقابت آزاد تنها راه حلی است که میتواند هواپیمائی بازرگانی را از بن بست نجات دهد و آنرا به اوج شکفتگی و قابلیت استفاده همگانی برساند. استدلال طرفداران لیبرالیسم هوائی را میتوان به شرح زیر خلاصه نمود :

آمار سازمانهای هواپیمائی، در دهه اخیر، مؤید این امر است که حمل و نقل هوائی، در اشکال مختلف خود، رشد سرسام آوری داشته است. در برابر این رشد سریع، هر دولتی که بخواهد با اتخاذ سیاستی در جهت عکس این تحول شگرف قدم بردارد، نه تنها واقعه و ضربه ای بر بیکر این صنعت جوان وارد میسازد، بلکه به منافع خاص خود نیز صدمه میزند. پیاده کردن نظریه مالتوس در مورد حمل و نقل بازرگانی امروز، عاقبت مطبوعی ندارد. این امر به طریق اولی نسبت به آینده این صنعت نیز جائز نیست. بازار تجارت حمل و نقل هوائی بین المللی خوان یغمائی است که هر کس میتواند از آن سهم رضایت بخشی بخود اختصاص دهد. سیاست حقوق هوائی بموضع آنکه خود را در قالب موازین تنگ و نامناسبی آمیخته به جنبه های شوم حمایت آمیز زندانی کند - یعنی امری که در وضع فعلی نسبت بان گرایش پیدا شده، - باید قاطعانه و بدون کوچکترین تردیدی راه لیبرالیسم را طی کند و میدان وسیع و نامحدودی برای توسعه خود بیابد.^۲

- سیاست حمایت آمیز یا **ارشادی**^۳، راه دیگری است که گروهی دیگر از حقوقدانان هوائی، با توجه به واقعه سوء رقابت آزاد تجویز میکنند. بعقیده این گروه، با توجه به وضع موجود، راهی جز توسل به **نظام قراردادهای دو جانبه**^۴ نیست این نظام به تنهائی توانائی انطباق با بازار حمل و نقل هوائی بین المللی را دارد و میتواند جنبه های بازردهی آنرا تأمین کند...

- در مقابل نظریه فوق، برخی برقراری يك **نظام قراردادی چند جانبه**^۵ را پیشنهاد کرده اند. بر اساس این پیشنهاد، خطوط هوائی را باید بین المللی کرد و اداره آنرا بمعهده يك مؤسسه معظم بین المللی واگذار نمود.^۶

-
- 1- Libéralisme.
 - 2 - Un plaidoyer pour le libéralisme international Justifié par le potentiel d'expansion du transport aérien. Bulletin I. T. A., Septembre - octobre 1966.
 - 3- Protéctionnisme.
 - 4- Bilatéralisme.
 - 5- Multilatéralisme.
 - 6- M. Paul De La Pradelle.-L'internationalisation des lignes aériennes long courrier. Revue Générale de l'Air (R. G. A.) 1948. N° 2.

بزع این گروه اعمال سیاستی حمایت آمیز و ارشادی، از پایان جنگ دوم جهانی تاکنون ادامه دارد و آثار مطلوبی از خود بجا گذاشته است. به علاوه، اتخاذ چنین سیاستی در مسائل هواپیمائی بازرگانی سازشی با نیازمندیهای زندگی بین المللی امروزی ندارد و موجب تحکیم اصل حاکمیت بر قلمرو هوائی است. افکار عمومی جهانی و گرایشهای سیاسی و انساندوستی عصر حاضر نیز آنرا نمی پسندد. موانعیکه بر سر راه حمل و نقل هوائی پیش آمده، معلول همین سیاست است. و حال آنکه حمل و نقل هوائی بین المللی در درجه اول، خصیصه بین المللی دارد و بر مبنای این خصیصه، عادی و طبیعی خواهد بود که چنین فعالیتی در چارچوب یک پیمان چند جانبه بین المللی قالب ریزی شود و بوسیله خود جامعه بین المللی بر اساس اصل تعاون و همکاری، اداره گردد^۱.

- بین المللی کردن خطوط هوائی و اداره امور آن، از طریق یک پیمان بین المللی،
بوسیله سازمانی جهانی، مورد انتقاد واقع شده است. انتقاد ناظر بر این است که امکان پی ریزی نظامی بین المللی که پاسخگوی نیازمندیهای کلیه دولتها باشد، با توجه به اوضاع و احوال کنونی، ضعیف است. درجهائی که اختلافات گوناگون جغرافیائی، اقتصادی، سیاسی و حقوقی، ملتها را از یکدیگر جدا میسازد، چنین نظریه ای امید موقعتی ندارد. باید سعی نمود تا بر مبنای وجوه اشتراك دولتها و تجانس ملتها، طرحی را پیاده نمود که اجرای آن در هر منطقه ای از مناطق جهان جدا گانه موقعت آمیز باشد. باین ترتیب، در دنیائی که امکان اعاده نظم و آرامش، در سطح جهانی، برای خطوط هوائی بین المللی فراهم نیست، سیاست منطقه ای، در امور هواپیمائی، راهی عملی و عقلانی بنظر میرسد. طرفداران چنین نظریه ای به تجربه کشورهای عضو جامعه اقتصادی اروپائی^۲ (بازار مشترک) چشم دوخته اند و پس از تأسیس « کمیسیون اروپائی هواپیمائی کشوری » امیدوارند با ایجاد یک مؤسسه واحد هواپیمائی بین کشورهای عضو جامعه، مسائل و موضوعات مربوطه را در محدوده قلمرو منطقه خود حل و فصل نمایند و باین وسیله سابقه و الگوئی برای سایر منطقه های جهان تهیه کنند^۳ ...

در بررسی اجمالی نظریات پیشنهادی به همین مختصر اکتفاء میشود و ضمناً متذکر میگردم که اهمیت و اعتبار نظریات مذکور بیشتر جنبه علمی دارد و تاکنون قوه اجرائی نیافته است، به علاوه بهر یک از این نظریات انتقادات و ایراداتی وارد شده است که امکان قبول آنرا از طرف دولتها تضعیف میکند. بی مناسبت نخواهد بود به پاره ای از این ایرادات اشاره شود :

1 - Malézieux, R. La notion du transport aérien régulier, Revue Française de Droit Aérien (R. F. D. A.), Paris, 1951, P. 366 et Ss

2 - Communauté Economique Européenne.

1 - Lemoine, M. A la recherche du droit international aérien. R. F. D. A., 1955, PP. 15 et Ss.

- نظریه رقابت آزادی «لیبرالیسم» انطباقی با اوضاع و احوال کنونی ندارد و سبب خواهد شد تا مؤسسات بزرگ هوایی با بازار حمل و نقل هوایی را در انحصار خود در آورند و مؤسسات کوچک را از این تجارت بی نصیب گذارند. این راه حل نه فقط به توسعه حمل و نقل کمکی نخواهد کرد، بلکه موجب وقفه کار آن و بروز تشنجات بیشتر بین دولت ها نیز خواهد شد.

- نظام سیاست حمایت آمیز یا ارشادی، هر چند آمیخته به مفاهیم نوینی باشد، پاسخگوی نیازمندیهای عصر ما نیست و محدودیتهای مختلفی که با اتکاء به چنین سیاستی، بعنوان گوناگون در صحنه حمل و نقل هوایی بین المللی اعمال میگردد نمایانگر نارساهایی است که هم اکنون این صنعت به آن مبتلا شده است. مطالعه ای سطحی در فعالیت مؤسسات هواپیمائی مؤید این موضوع می باشد، چه در غالب شاهراه های هوایی، اسراف و تبذیر مؤسسات پیوسته رو به افزایش است و درآمد در حال کاهش...

- سیاست منطقه گرایی یا ایجاد مؤسسات مشترک بهره برداری، میان چند کشور که از جهات مختلف وجوه تشابه و تفاهمی بین آنها مشاهده می شود، قدر مسلم از رقابت بیهوده و صرف مخارج هنگفت اضافی جلوگیری بعمل خواهد آورد و بتقویت بنیه هواپیمائی کشورهای عضو کمک خواهد نمود، ولی این عیب را دارد که مسأله را فقط از یک زاویه در نظر میگیرد و راه حل اساسی و بنیادی ارائه نمی دهد.

- نظریه بین المللی کردن خطوط هوایی و ایجاد یک مؤسسه معظم هواپیمائی مرکب از تمام کشورها، از طریق انقادی یک پیمان چند جانبه، بعقیده برخی، قابلیت اجرایی معتنا بهی ندارد و لاقلاً در شرایط کنونی، در آینده نزدیکی تحقق آن نسبتاً بعید مینماید، چه لازمه پذیرش آن تغییرات بنیادی در نحوه تفکر و برداشت سیاسی دولتها میباشد و امید چنین تغییراتی هنوز بسیار ضعیف است. جنبه جهانی به حمل و نقل هوایی دادن بستگی تامی به وجود جامعه ای دارد فارغ از هرج و مرج و بیم و هراس، و حال آنکه در جامعه بین المللی امروز، متأسفانه در بسیاری از موارد، ایدئولوژی، در تماس با واقعیت های بین المللی ارزش و اهمیت خود را از دست می دهد و سیاستهای متکی بر قدرت، نقش های بازی میکنند.

با توجه به همین ملاحظات و با در نظر گرفتن تنوع موقعیتهای و اختلاف سطح در همه زمینها، مخالفان نظریه مزبور، امید پذیرش آن را مست می بینند و چنین اظهار نظر میکنند که اگر در صحنه بین المللی، حمل و نقل بین المللی پدید آمده، در عوض هنوز فرد بین المللی پیدا نشده است. یک سلسله ملت هایی دیده می شوند که موقعیت اجتماعی، ساختمان اقتصادی، درجه ثروت و سطح درآمد و زندگی آنها بایکدیگر چنان اختلاف فاحشی دارد که حقوق ملی و عادات و رسوم و اخلاق و رویه های بازرگانی آنها را متأثر ساخته است و راه را برای این نوع همکاری انقلابی و پیشرفته سد کرده است.^۱

اگر بخواهیم از مجموع ایراداتی که به نظریات پیشنهادی شده است، وجه مشترکی بیابیم، می‌توانیم بدم توجه آنها به واقعیات اشاره کنیم. این امر در موضوع مورد بحث، حائز اهمیت ویژه‌ای است چه فرصت می‌دهد تا بر مبنای آن شالوده نظامی پی‌ریزی شود که از يك طرف پاسخگوی بحران حمل و نقل هوایی بین‌المللی باشد و از طرف دیگر امکان عملی شدن آن بعید ننماید.

یکی از این واقعیات که در عرصه بین‌المللی همواره با آن روبرو هستیم، خصیصه مرکب بودن موضوعات هواپیمائی بازرگانی است.

توضیح آنکه حمل و نقل هوایی صرفاً يك فعالیت بازرگانی نیست، بلکه با سیاست دولتها ارتباط زیادی دارد و به تبع آن دچار نوسانات و دگرگونیهای چشمگیری میگردد. از همین رو، «ناسیو نالیسم در حقوق هوایی، جایی برای خود باز کرده است.

اغلب پیشنهادهایی که تاکنون به منظور حل بحران و رفع آشفتگیهای امور هواپیمائی بعمل آمده است یا ملاحظات ناسیو نالیستی را در نظر نیاورده‌اند و یا بر مبنای رقابت آزاد پایه گذاشته شده‌اند. در صورتیکه در پی‌ریزی يك نظام اساسی و همه جانبه، بی‌توجهی باین نوع ملاحظات، درجهانی که متأسفانه گرایش به جنبه‌های ناسیو نالیستی تقویت می‌شود، عاقلانه نیست. غفلت از این واقعیات که سیاست رقابت آزاد هم نمیتواند گره‌گشای مسأله باشد نیز دور از احتیاط است، زیرا در جامعه‌ای بین‌المللی که نظام اقتصادی بر پایه نابرابری استوار شده، ارائه چنین راه‌حلهائی و پشتیبانی از آنها هر نوع کوششی را خنثی میکند و مانع از باز شدن روزنه امیدی میشود. تاچندی پیش دولتهائی که دارای مؤسسات نیرومند و بزرگ هواپیمائی بودند، عقیده بر این داشتند که سایر دولتها نیازی به کمپانی‌های هوایی ندارند و باشركتهای خود بازاری تجارت حمل و نقل هوایی را آشفته میکنند.

نظر دیگری شبیه نظر بالا وجود دارد مبنی بر اینکه دولتهای کوچک و در حال رشد، مؤسسات خود را صرفاً بمنظور حفظ حیثیت یا «پرستیژ» اداره کنند و کاری به تجارت حمل و نقل نداشته باشند. نظر مزبور نیز مست و بی‌پایه است.

لزومی به توضیح ندارد که هیچ دولتی که در خارج از محدوده قلمرو خود، صاحب منافع بازرگانی و استراتژیکی است، بخود اجازه نمی‌دهد که اداره مؤسسات حمل و نقل او به بیگانگان واگذار شود و یا چنین فعالیت اقتصادی مهم و حیاتی به هوی و هوس سایر دولتها یا مؤسسات هواپیمائی سپرده شود. تجارت حمل و نقل اعم از هوایی و دریائی و زمینی جزئی از اقتصاد ملی يك کشور را تشکیل می‌دهد و ضامن حفظ و موجودیت و امنیت افراد آنست. بنا بر این ممکن است کشوری در این راه، از جهتی متحمل ضرورتیانهائی گردد، ولی از جهت دیگر، بقاء و دوام حیثیت ملی را تأمین نماید.

بدون شك بسیاری از مؤسسات هواپیمائی در وضع فعلی نصیبی از بازار حمل و نقل هوایی بین‌المللی ندارند و حتی برای جلب مسافرین پول نیز خرج میکنند ولی چه کسی میتواند

به مؤسسه‌ای که برای جلب جهانگردی به خاطر هر مسافر ۵۰۰ یا ۱۰۰۰ ریال ضرر میدهد، ایراد و انتقادی از این جهت وارد سازد، زیرا همین مؤسسه که برای جلب جهانگردان، متحمل ضرر میشود، در عوض منافع حیاتی دیگری را برای کشورش تأمین کرده است و اگر برای هر جهانگردی ۵۰۰ یا ۱۰۰۰ ریال خرج شده، در عوض نباید فراموش کرد که همین جهانگرد، ممکن است بطور متوسط چند هزار ریال طی اقامت چند روزش در کشور متبوع مؤسسه هواپیمائی خرج کند. این امر نه تنها به اقتصاد ملی يك کشور صدمه‌ای وارد نمیکند، بلکه موجب تقویت آن نیز میگردد.

بنابراین، يك مؤسسه هواپیمائی اعم از ملی و خصوصی، از لحظه‌ای که مکلف به برقراری سرویسهای هوائی بین المللی یعنی خدمت عمومی شد، دیگر از حالت مؤسسه تجاری صرف و ساده خارج میشود و هدفش منحصرأ تأمین اقتصاد ملی کشور نیست، بلکه وظائف دیپلماتیک، فرهنگی و نظامی نیز بعهده دارد. البته بدون اینکه ملاحظات حیثیتی در بین نباشد.

با توجه به چنین واقعیاتی تعجبی ندارد که مؤسسات هواپیمائی از يك طرف تمایل روزافزون خود را به توسعه دامنه فعالیت خود نشان دهند و برای خود حق طبیعی شرکت در شبکه خطوط هوائی جهانی را قائل شوند و از طرف دیگر سیاست حمایت آمیزی در جهت حفظ منافع خود اتخاذ نمایند.

از نتایج بارز این امر، افزایش ظرفیتهای اضافی است که دائماً از طرف مؤسسات عرضه میشود و تعادل و توازن مالی و اقتصادی آنها را دستخوش دگرگونی‌های معنناهی مینماید. مسأله‌ای که در اینجا با آن روبرو هستیم این است که چگونه میتوان از يك سو تعادل و توازن مالی مؤسسات هواپیمائی را تأمین نمود، و از سوی دیگر موجب شد تا حق مشروع و طبیعی آنها به برقراری خطوط هوائی و گسترش آن حفظ گردد. تلفیق و سازش میان این دو امر، گره مسأله را تشکیل میدهد.

طرحی که پاسخگوی چنین مسأله‌ئی میشود، لازمست بر مبنای واقعیتهای عینی، منافع کسانی را که به نحوی از انحاء در حل قضیه ذینفع میباشند، در نظر آورد. در طی مقالات گذشته، تا حدودی به اطراف قضیه اشاره شد. معذک در اینجا بمنظور آشنائی بیشتر بهتر است این موضوع را مورد بررسی قرار دهیم.

دولت‌ها: هر چند از نقطه نظر اقتصادی، تأسیس يك یا چند مؤسسه هواپیمائی بین المللی چندان توجیه پذیر نمی باشد، معذها، این امر بدون هیچ نوع شك و شبهه‌ئی، از مصادیق بارز استقلال طلبی هر دولتی بشمار میرود. بنابراین، در وضع فعلی باید ناگزیر از قبول از آن شد. ولی همینکه دولتی در صدد بر میآید تا رابطه هوائی با کشورهای دیگر برقرار کند و شبکه خطوط خود را توسعه دهد با مشکلات عدیده‌ای روبرو میشود. این مشکلات معلول نظام قراردادهای دو جانبه هوائی و معضلات ناشی از آن است - مشکلات، گاهی از اوقات، از مبادله حقوق و آزادیهای سوم و چهارم سرچشمه میگردد، ولی در اکثر موارد به مناسبت کسب یا اعطای آزادی پنجم هوائی بروز میکند. مذاکرات و مباحثات غالباً ناظر به نقاط واسطه است.

موضوع مبادله حقوق و آزادی‌های هوایی، فی‌نفسه، بسادگی تحقق پذیر است و درجه اهمیت و قدرت اقتصادی طرفین قرار داد هر چه باشد، مسأله گشایش خطوط میان دو کشور، راه حلی پیدا میکنند. ولی همینکه قرارداد دوجانبه بسته شد و آزادی‌های سوم و چهارم مبادله گشت معضلات ناشی از اجرای قرارداد آغاز میگردد. طرفین که در بدو امر قرارداد خود را بر اساس اصول مودت و احترام متقابل به حاکمیت و استقلال و منافع یکدیگر بنا میسازند، رفته رفته، در عمل بطرفین متخاصم تبدیل میشوند و شعبده بازی در شبکه خطوط هوایی را آغاز میکنند و سعی مؤسسات هواپیمائی طرفین بر این است که به لطف الحیل هوایی سهم بیشتری از بازار مکاره حمل و نقل را نصیب خود کنند.

در چنین اوضاع و احوالی طبیعی است که هر دولتی کوشش میکند تا از موجودیت خود دفاع نماید و از يك طرف، در صدد حفظ بازار اختصاصی خود بر آید و از طرف دیگر، برای تأمین خطوط بین‌المللی دور خود، نقاط اتکائی در شبکه خطوط هوایی بین‌المللی پیدا کند. این وضع از جهانی قابل تأمل است:

اولاً: مذاکرات و مشاجرات و بی‌بهارت رساتر، چانه زدن‌های مربوط به عقد قراردادهای دوجانبه میان دولتها درجه اهمیت طرفین هر چه باشد، همواره تکرار میشود و هر بار که قراردادى بسته میشود، این نوع مسائل مطرح است و غالباً موجب بروز تعارضات و احیاناً قطع مذاکرات میگردد. نتایج سوء چنین برخوردهای تعارض آمیز در محافل هواپیمائی، بر کسی پوشیده نیست. آیا منطقی نخواهد بود که این مسائل مشابه و مرتبط را يك کاسه نمود و راه حل اصولی و مشترك برای آنها یافت؟ از آنجا که هر دولتی بدون استثناء مایل است مسافران و بارهائی را که منشأ و مبدأ آنها در قلمرو خود اقرار گرفته‌اند، ملك خود تلقی کند، آیا نمیتوان «حق» یا «عوارضی» برای خروج چنین مسافران و بارها - در صورتی که تحت عنوان آزادی هوایی سوای آزادی سوم و چهارم حمل میشوند - تصور نمود؟

بدیهی است چنین موضوعی نیازمند يك مطالعه جدی و همه جانبه است که بحث از آن در این مختصر ممکن نیست.

ثانیاً: مفهوم مسافران و بارهائی مختص به هر کشوری، بسیار مبهم و انعطاف پذیر است و جادارد برای آن ضوابط مشترك و دقیقی در نظر گرفت. به نحوی که قبلاً اشاره شد، دولتهای آمریکای جنوبی در مواجهه با موضوع مزبور موقعیت نسبتاً افراطی دارند. به نظر این دولتها هر مسافری که وارد قلمرو آنها میشود، حتی اگر سفر او، بازگشت به مقصد اصلی باشد، مسافر «ملی» است.

برداشت جالب دیگری که تناقض بارزی با موقعیت دولتهای آمریکای جنوبی دارد

۱ - روابط بازرگانی هوایی ایران و لبنان تا جندی پیش از مصادیق بارز این موضوع.

بوده است.

برداشت دولت ایالات متحده آمریکا شمالی است. به عقیده دولت اخیر الذکر، حمل و نقل اتباع این کشور، بوسیله مؤسسات آمریکائی، همه جا و همیشه مشمول آزادیهای سوم و چهارم خواهد بود.

گذشته این دورویه، رویه متعادل دیگری راجع به تعریف حمل و نقل مختص به یک کشور یا ملت وجود ندارد. بعلاوه، در طی چندسال اخیر، ترافیک هوائی، به حدی توسعه یافته و به شعب و شاخه های متعدد تقسیم شده که امکان هر نوع طبقه بندی آن را محدود کرده است. از این لحاظ، هر نوع کوششی در این راه، اثری جز ضرر روزیان برای گسترش روزافزون آن نخواهد داشت. در برابر چنین وضعی، بزعم برخی، شاید بتوان به ضوابط محکم و استواری متوسل شد که قابلیت گنجایش در قالب یک قرارداد کلی مبادله حقوق و آزادیهای هوائی را داشته باشد. و از جمله این ضوابط، بعنوان مثال، تابعیت مسافری را ذکر میکنند. به عقیده گروهی دیگر، توسل به چنین ضابطه ای خالی از اشکال نیست، حمل و نقل هوائی بین المللی با گسترش حیرت انگیز خود، یارای کشش این نوع ضوابط را ندارد زیرا سفرهای بازرگانی و شغلی، جهانگردی، کنگره ها، جشنواره ها و بطور کلی فعالیتهای فرهنگی و مسابقات ورزشی و غیره اختصاص بیک کشور ندارند و عموماً با منافع چند ملت ارتباط پیدا میکنند و آزاتسهای مسافرتی و متصدیان حمل و نقل هوائی، به نسبت چشمگیری به حسن جریان این نوع مبادلات بین المللی کمک میکنند و موجب رشد اقتصاد جهانی میباشند.

موضوعی در اینجا نباید از نظر مخفی بماند و آن این که میان حقوق نظری از یک طرف و طبیعت ترافیک هوائی، یعنی مسافران و بارهائی که به جریان میافتد از طرف دیگر، امتزاج و اختلاطی پیش آمده است. بطور مثال گفته شده که آزادی ششم هوائی در عمل، به مفهوم جاری و متعارف آن، ترکیبی است از آزادیهای سوم و چهارم، ولی طبیعت ترافیکی که تحت عنوان آزادیهای سوم و چهارم انجام میشود نیز قابل جروبحث بنظر می آید، به تعبیری دیگر، مبداء واقعی و حقیقی مسافران و بارها غالباً و بیش از پیش با مبداء ظاهری فرق میکند از این رو تأیید این امر که اجرای آزادی ششم بطور کلی لطمه ای به حقوق مسلم دولت دیگری وارد می سازد، مشکل است.

هر دولتی از مبادلات هوائی بین المللی بهره مند می شود. این امر نه فقط معلول نفس حمل و نقل هوائی است، بلکه ناشی از نتایج اقتصادی مبادلات و از جمله میانی است که مسافران معمولاً در کشوری خرج میکنند. لذا مزایای ناشی از اعمال حق حمل و نقل هوائی، بنفسه ضابطه معتبری را تشکیل می دهد.

با وجود چنین ضابطه ای، برخی بر آن شده اند تا از توسل به ضابطه مبداء واقعی مسافران و بارها، نظر به اینکه مفهوم آن بهانه ای برای اعتراضات بی حد و حصر و همگانی است، صرف نظر نمایند و معتقد شوند که با تحقق این موضوع و باتکیه بر آمار، میتوان حقوق حمل و نقل را تحت

قواعدی در آورد و در چارچوب آزادیهای پنجگانه هوایی جاداد، بدون آنکه نیازی به کشف یا اختراع سایر آزادیها باشد.

مؤسسات هواپیمائی - اگر در قواعد حقوقی موضوعه ناظر بر حمل و نقل هوایی بین المللی نارسائیهای مشاهده میشود، بر مؤسسات هواپیمائی حرجی نیست، چه مؤسسات مزبور، در محدوده قواعد مزبور، فعالیت میکنند و طبیعی است که هدفی جز جلب منفعت ندارد و در نیل به این هدف، از هیچ نوع کوششی، اگر هم شده با توسل به لطائف الحیل، دریغ ندارند. مع الوصف، عملاً ثابت شده که اراده توافق و سازش این مؤسسات واقعی است و تا آنجا که دولت‌ها موفق به تعیین حدود و دامنه حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی شوند، مؤسسات مزبور حداکثر بهره برداری را از آن بعمل خواهند آورد. ولی تأییدات نارسا و ناقص کنونی اجراء میشود، رقابت سرسام آور و نابودکننده آنها نیز ادامه خواهد داشت و صنعت حمل و نقل هوایی را دستخوش نابسامانیهای بیشتری خواهد نمود. اقدامات پراکنده و توسل به شیوه‌های نادرست برخی از کمپانیها، بمنظور اختصاص دادن حقوق طبیعی حمل و نقل سایر مؤسسات بخود، جز آشفتگی بازار تجارت حمل و نقل و فراهم ساختن تعارضات و صرف مبالغ گزاف و بیهوده، تا کنون نتیجه دیگری نداده است. بدون شك و شبهه‌ای، این اقدامات پراکنده و مساعی حیل‌گرانه، بادی بدی‌تر و در قالب مقرراتی دیگر در مجرای صحیحی قرار خواهند گرفت و به شکفتگی تجارت حمل و نقل هوایی کمک خواهند نمود. از نتایج و آثار بارز این وضع، میتوان هماهنگی و همکاری مؤسسات و تقلیل نرخ‌های هوایی را پیش‌بینی نمود.

موقعیت بسیاری از مؤسسات هواپیمائی در خور انتقاد است. این مؤسسات با استفاده از تسهیلات فروش بلب‌های هوایی که از طرف «باتا» تهیه شده، کوشش میکنند تا خود را شریک شبکه‌های خطوط هوایی جهانی تلقی کنند و به حقوق ممتاز سایر مؤسسات تجاهر نمایند. این نحوه رفتار، منشاء آثار نامطلوبی است از جمله:

- بروز عکس‌العمل‌های حمایت‌آمیز که پیوسته شدت و حدت بیشتری به خود می‌گیرد،
- ایجاد اختلال در جریانات طبیعی حمل و نقل هوایی بین المللی،
- خنثی کردن مقررات و دخالت بی‌جای برخی از مؤسسات در امور مؤسسات دیگر،
- تولید رقابت و اسراف و تبذیر بی‌حد و حصر.

به تریبی که ملاحظه میشود، کلیه مؤسسات هواپیمائی، در مقابل به بارضع موجود به نحو عقلانی و منطقی، نفعشان در این است که در پی ریزی نظام نوینی برای حقوق هوایی همگام و همکاری شوند. در این صورت، با حفظ احترام و شناسائی متقابل حقوق مقدم و طبیعی دیگران، می‌توان قیود بسیاری را از پای تجارت هوایی باز کرد و راهی برای گسترش آزاد و چشمگیر آن گشود.

مسافران - از میان علاقمندان به حل مسائل حمل و نقل هوایی، مسافران مقام و موقعیت ممتازی دارند چه تمام کوششها بمنظور جلب و تأمین منافع آنهاست.

آمار حاکی از این امر است که حمل و نقل هوایی هنوز مراحل اولیهٔ سنین عمر خود را میگذراند. علیرغم افزایش چشمگیر مسافرین هوایی که در سال ۱۹۷۰ بالغ بر ۳۱۱ میلیون نفر شده است، معذک هنوز نسبت مسافران حمل شده، با توجه به جمعیت کل جهان بسیار ناچیز است. فعلاً شاید بیش از ۰.۴٪ از جمعیت کشورهای جهان از هواپیما استفاده نمیکنند. در آمریکا، پیشرفته ترین کشور صنعتی از نقطه نظر هواپیماسازی و حمل و نقل هوایی، نسبت جمعیتی که از هواپیما استفاده میکنند، هنوز از بیست درصد تجاوز نکرده است. در فرانسه این رقم به ۳ درصد رسیده است. در کشورمان ایران، با فقدان آمار میتوان ادعا نمود که هنوز ۰.۹۹٪ از مردم ما استطاعت بهره مندی از مسافرتهای هوایی را ندارند.

غرض اینکه صنعت حمل و نقل هوایی، در همه جا، میدان وسیع و نامحدودی برای گسترش و گرایش خود به طبقات مختلف مردم در برابر خود دارد و حمل و نقل مسافر و مبادلات کالاها، در آینده در گرو صنعت هواپیمایی است.

حال باید دید در مواجهه با اوضاع و احوال کنونی، مسافران هوایی در چه موقعیتی قرار گرفته اند؟

از آنچه گذشت، تا حدودی نحوهٔ فکر و واکنشهای مسافران هوایی روشن شده است. این واکنشها را اصولاً و عموماً می توان به نوعی تعجب و استهزام تعبیر نمود و مخصوصاً در موارد زیر آنرا ملاحظه نمود:

— در مورد سفرهای جهانگردی و بازرگانی که مسافر هوایی در فرودگاه خود هواپیماهای نیمه خالی را می بیند ولی حق استفاده از آنها را ندارد، زیرا در انتظار هواپیمایی است که برای حمل او از حقوق و آزادیهای لازم برخوردار باشد.

— در مورد مؤسسات هواپیمایی که با صرف مخارج هنگفت و انواع و اقسام تبلیغات و فرمولهاسعی میکنند تا در مسیر خطوط معینی، مسافران یکدیگر را به چنگ آورند و با هواپیماهای مشابه و خدمات یکسان و قیمتهای واحد، چنان رقابتی براه می اندازند که هزینهٔ آن طبیعتاً به مسافر هوایی تحمیل خواهد شد.

در مورد مؤسسات هواپیمایی مستقل که بانوع هواپیماها و خدمات مشابهی در خطوط مستقیم و با شرایط مناسب و نرخهای کمتر از نرخهای هوایی «یاتا» فعالیت دارند، مسافران هوایی غالباً با این سؤال مواجهند که چگونه دو نوع مؤسسه، در خطوط معینی با نرخهای متفاوت، و حتی در بسیاری از موارد نصف نرخ مؤسسات هواپیمایی عضو «یاتا» می توانند فعالیت داشته باشند این امر حکایت از نوعی غیرعادی بودن نحوهٔ جریان حمل و نقل هوایی بین المللی و مخصوصاً نظام نرخ بندی «یاتا» دارد.

1- Christian Hovelacque: La crise du transport aérien, Le Monde nos 8330 - 8332, Oct. 1971.

درفرصت مناسب دیگری درباره این نکات جزئی و درعین حال مؤثر دروضع هواپیمائی بازرگانی بحث خواهد شد. غرض ازطرح این جنبه‌ها، بیان این موضوع است که منافع مسافر هوائی نیز بعلمت عدم توافق دولتها درزمینه مبادله آزادیهای هوائی و جنگک نرخ کمپانیها و مبارزه و رقابت آنها به منظورکسب اعتبار و حیثیت بیشتر، بمخاطره افتاده است. ازاین رو، تجدیدنظر درنظام حقوقی موجود و پی‌ریزی آن برشالوده ضوابط محکم و استواری، برای اونیزمنتج به نتایجی خواهد شد.

اینکه درمبادله حقوق و آزادیهای هوائی چه ضوابطی رامیتوان درنظرگرفت که بهرج و مرج و نابسامانیهای کنونی پایان بخشد، موضوع مقاله جداگانه‌ای خواهد بود.

اهم منابع و مأخذ مقاله :

- ۱ - قرارداد هواپیمائی کشوری بین‌المللی - مجموعه قوانین مجلس شورای ملی - دوره پانزدهم .
- ۲ - موافقتنامه‌های حمل‌ونقل‌هوائی منعقد بین ایران و سایر کشورها .
- ۳ - آئیننامه پرواز هواپیماهای کشورهای خارجی در ایران .
- ۴ - پرونده شرکت هواپیمائی ملی ایران در انجمن حمل‌ونقل‌هوائی I.T.A.
- 5 - Bonnet, J.C. - La politique des lignes aériennes internationales Thèse, Aix - en - Provence, 1951.
- 6 - Burden, A. M. - Ouvrons le ciel. Les propositions américaines Revue Générale de l'Air 1946.
- 7 - Cartou, L. - Droit aérien. Thémis, 1963.
- 8 - Cas, G. - Les sources du droit des transports aériens. Librairie générale de droit et de Jurisprudence, Paris, 1964.
- 9 - Chauveau, P. - Droit aérien. Paris, Librairies Techniques 1951
- 10 - Cooper, V. - Le plan des Bermudes: un modèle pour l'organisation mondiale du transport aérien. Paris, Revue Française de Droit Aérien, 1947.
- 11 - Fauchille, P. - Le domaine aérien et le régime juridique de aérostats.
- 12 - Garnault, A. - L'accord anglo - américain de Bermudes. Paris: Revue Espaces, 1946.
- 13 - Juglart, M. De. - Traité élémentaire de Droit Aérien. R. Picho et R. Durand - Auzias, 1952.
- 14 - Guillot, J. - Libertés de l'air et droits commerciaux. R.F.D.A 1968. - L'économie du transport aérien - Libertés de l'air (échanges de droits commerciaux. Paris, Librairie Générale de droit et de Jurisprudence, 1970.

- 15 – Lemoine, M. – A la recherche du droit international aérien.
R. F. D. A. 1955.
- 16 – Malezieux, R. – La notion du transport aérien international.
Paris, R. F. D. A. 1951.
- 17 – Pradelle, (A. DE La)– La conférence de Chicago. Sa place dans
l'évolution politique, économique et juridique du Monde. R. G.
A. – Jan. fév. 1946.
- 18 – Pradelle, (P. De la)-L'internationalisation des lignes aériennes
longcourrier, R. G. A., 1948.
- 19 – Ripert, G. – L'Unification du droit aérien. R. F. D. A. 1932.
- 20 – Wagner, W. – Les libertés de l'air. Paris, Edition Internationale.
1948.
- 21 – Bulletins de l'Institut du Transport Aérien. (I. T. A.)