

نوشته:

ترورسی. اترتون و ترودی-آن اترتون

ترجمه:

محمدجواد میرفخرایی

حلّ و فصل اختلافات هواپیمایی کشوری بین المللی*

*. مقاله حاضر تحت عنوان:

"The Resolution of International Civil Aviation Disputes"

از سری مقالات منتشره در مجله داورى بين المللى (جلد نهم، شماره ۲، ژوئن ۱۹۹۲، صص ۱۰۵-۱۲۲)

انتخاب و ترجمه شده است.

نویسندگان مقاله Trevor C. ATHERTON , Trudie-Ann ATHERTON هر دو عضو هیأت

علمی دانشکده حقوق دانشگاه باند "Bond" استرالیا و وکیل دعاوی هستند.

2017

۱ مقدمه

الف- تاریخچه و ساختار حقوق هوایی

پس از انجام مشورتهای گسترده بین نیروهای متفقین طی جنگ جهانی دوم، پنجاه و چهار کشور در ۱۹۴۴ در شیکاگو گرد آمدند و کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی «کنوانسیون شیکاگو» را تدوین کردند. هر چند در کنوانسیون مزبور تأکید شده بود که «هر کشور از حاکمیت کامل و انحصاری بر فضای هوایی بالای سرزمین خود برخوردار است،^۱ مع ذلک نیل به این هدف که «هواپیمایی کشوری بین المللی در کمال امنیت و نظم گسترش یابد و خدمات حمل و نقل هوایی بین المللی براساس امکانات و فرصتهای برابر انجام گردد و با توانایی و صرفه اقتصادی به فعالیت خود ادامه دهد»،^۲ نیازمند مقرراتی خاص بود. از این رو، دو قرارداد چندجانبه به نامهای قرارداد ترانزیت خدمات هوایی بین المللی (قرارداد آزادیهای دوگانه)^۳ و قرارداد حمل و نقل هوایی

۱. کنوانسیون شیکاگو، ماده ۱.

۲. کنوانسیون شیکاگو، مقدمه.

*. The Two-Freedoms Agreement.

بین‌المللی (قرارداد آزادیهای پنجگانه)^{*}، به کنوانسیون شیکاگو ملحق شد. تاکنون ۱۶۷ کشور کنوانسیون را تصویب نموده و یا به آن پیوسته‌اند^{**} و تعداد زیادی از کشورها نیز قرارداد آزادیهای دوگانه را امضاء یا تصویب کرده‌اند، ولی قرارداد آزادیهای پنجگانه تاکنون به امضاء و تصویب معدودی از کشورها رسیده است و لذا آزادیهای هوایی مربوط به حقوق ترافیک هوایی می‌باید از طریق توافق و امضای شبکه گسترده‌ای از تقریباً ۱۲۰۰ قرارداد خدمات هوایی دوجانبه، تنظیم و تنسيق یابد. به موجب مواد ۸۱ تا ۸۳ کنوانسیون شیکاگو دولتهای متعاقد باید کلیه قراردادهای دوجانبه یاد شده را نزد سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی به ثبت رسانند.

ب- ارگان‌های صنعت حمل و نقل هوایی

۱) سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو):^{***} به موجب کنوانسیون شیکاگو، سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) به عنوان بازوی سازمان ملل متحد برای نظارت و تنظیم امور هواپیمایی بین‌المللی تأسیس شد. امضاکنندگان این کنوانسیون مجمع عمومی ایکائو را تشکیل می‌دهند و شورایی مرکب از سی و سه نماینده که برای مدت سه سال برگزیده می‌شوند، برای رسیدگی و حل و فصل اختلافات صلاحیت دارد. ایکائو می‌تواند در مورد تفسیر کنوانسیون شیکاگو از دیوان بین‌المللی دادگستری نظریه مشورتی بخواهد. گفتنی است در حالی که امضاکنندگان کنوانسیون و نیز قراردادهای دو یا چندجانبه ناظر بر هواپیمایی بین‌المللی، دولتهای مستقل به مفهوم حقوق بین‌المللی عمومی به شمار می‌روند، ولی هدف و غایت اصلی این دولتها چیزی نیست جز تأمین

*. The Five-Freedoms Agreement.

** گفتنی است که کشور ایران در سال ۱۳۲۸ به این کنوانسیون ملحق گردیده است. برای ملاحظه متن فارسی مصوب کنوانسیون شیکاگو رک. مجموعه قوانین روزنامه رسمی، سال ۱۳۲۸، صص ۷۶ به بعد، م.

***. Int'l Civil Aviation Organization (ICAO).

سلامت و امنیت برای هوایمای تحت پرچم خود، یعنی موضوعی که از مقولات حقوق بین المللی خصوصی است و احتمال دارد تحت مالکیت دولتی یا خصوصی قرار داشته باشد.

(۲) **اتحادیه حمل و نقل هوایی بین المللی (یاتا):** اتحادیه حمل و نقل هوایمایی بین المللی (یاتا) سازمانی است خصوصی و متشکل از سرویسهای هوایی منظم که در سال ۱۹۴۵ در شکل کنونی آن تأسیس یافت. اهداف یاتا به موجب قانون مبنای تشکیل آن، عبارت است از:

- گسترش حمل و نقل هوایی امن، منظم و ارزان برای استفاده مردم دنیا، نظارت بر تجارت هوایی و بررسی مشکلات مرتبط به آن؛
- تأمین موجبات همکاری بین شرکتهای خطوط هوایی که در امر خدمات حمل و نقل بین المللی به طور مستقیم یا غیرمستقیم فعالیت دارند؛
- همکاری با ایکائو و سازمانهای بین المللی دیگر.

وظایف مهم فنی و تجاری یاتا، تصدی یک اتاق پایاپای است جهت ترتیبات و توافقات بین خطوط هوایی^۳ و تثبیت نرخها از طریق برگزاری کنفرانس های ترافیک هوایی.^۴

ج- شبکه دوجانبه

کنوانسیون شیکاگو، ضمن تأکید بر حاکمیت دولتها بر فضای هوایی سرزمینی خود، نتوانست به توافقات چندجانبه و گسترده ای در زمینه

* Int'l Air Transport Association (IATA).

۳. «یاتا» به منظور ایجاد ارتباط بین خدمات شرکتهای هوایی مختلف فعال در شبکه خطوط بین المللی، قراردادهای چندجانبه ای را بین خطوط تنظیم نموده که به موجب آنها بلیتهای هوایی به منزله پول نقد در هنگام تغییر شرکت هوایی توسط مسافر برای هر یک از خطوط هوایی معتبر خواهد بود. اتاق پایاپای مسؤل تسویه حساب بین شرکتهای هوایی است.

۴. در اغلب قراردادهای دوجانبه مربوط به خدمات هوایی بین المللی زمان بندی شده، موضوع کرایه ها به واحد تعیین نرخ «یاتا» ارجاع گردیده است.

حقوق رفت و آمد هوایی نایل آید. لذا لازم بود که دولتها خود این مسأله را براساس ترتیبات دوجانبه و متقابل سامان دهند. به موجب ماده ۵ کنوانسیون، پروازهای غیرمنظم یا چارترها عمدتاً به نظر و اختیار دولتهای عضو سپرده شده است تا آنها را به طور موردی تنظیم کنند، در حالی حسب ماده ۶ انجام پروازهای منظم به اخذ «پروانه خاص» یا مجوز دیگر یعنی توافق دوجانبه رسمی موکول و منوط گردیده است.

قرارداد ۱۹۴۶ برمودا (برمودا (I))^۵ فی مابین ایالات متحده و انگلستان به عنوان الگوی اصلی برای شبکه قراردادهای خدمات هوایی دوجانبه به شمار می رود و در حال حاضر حقوق ترافیک هوایی بین کشورها را تنظیم می کند. این قراردادها آزادیهای هوایی را مبادله، مسیرها را تعیین، ترتیبات تقسیم ظرفیت و درآمد را تنظیم و شرکتهای هواپیمایی دولتی را معرفی می کنند و غالباً متن پاره ای از مواد کنوانسیون شیکاگو عیناً در آنها درج می گردد. با توجه به موضوع این مقاله، گفتنی است که در قراردادهای مزبور اکثراً تشریفات حل و فصل اختلافات هوایی نیز پیش بینی شده است.

۲

تشریفات حل و فصل اختلافات هوایی

الف- الگو

اختلافات فی مابین طرفین در سیستم هوانوردی بین المللی که در بخش نخست تشریح شده است، با بهره گیری از روشهای مذکور در نمودار ۱ حل و فصل می شود. راههای رسیدگی به اختلافات هوایی را می توان به سه طریقه قضایی، داوری، مشورتی تفکیک کرد و ذیلاً مورد بررسی قرار داد.

۵. قرارداد برمودا (۱) فرمول استاندارد تبادل حقوق هوایی را پیش بینی کرده بود. این قرارداد در سال ۱۹۷۷ جای خود را به قرارداد برمودا (۲) داد و برمودا (۳) نیز تحت مذاکره قرار دارد.

ب- قضایی

(۱) دیوان بین المللی دادگستری: صلاحیت عام: به موجب ماده ۳۶ اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری «صلاحیت دیوان مشتمل است بر کلیه اختلافاتی که طرفین به آن ارجاع می کنند و نیز کلیه مسائلی که مشخصاً در منشور ملل متحد یا عهدنامه ها و یا کنوانسیونهای لازم الاجراء پیش بینی شده است».

(۲) صلاحیت اجباری شورای ایکائو: طبق ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو،^۶ در صورت تقاضای یکی از دولتهای متعاقد، شورای ایکائو صلاحیت دارد تا نسبت به هرگونه اختلاف مربوط به تفسیر یا اجرای کنوانسیون شیکاگو و پیوستهای آن (یعنی قراردادهای چندجانبه) که از طریق مذاکره قابل حل و فصل نباشد، تصمیم گیری کند.^۷ «چنگ»^{*} استدلال می کند که شورای ایکائو در مقام ایفای چنین وظیفه ای، باید خود را به منزله یک ارگان قضایی تابع اصول حقوق بین الملل تلقی کند. مع ذلک او اشاره می کند که در دعوای هندوستان علیه پاکستان (۱۹۵۲) اختلاف فی مابین ۶. اکثر اختلافاتی که مورد رسیدگی دیوان قرار گرفته، مربوط می گردد به اقدام نظامی علیه هواپیمایی که وارد فضای هوایی سرزمینی کشور دیگر شده است. در نتیجه در این گونه دعاوی عمدتاً مسائل مربوط به حقوق عمومی مطرح بوده و جنبه های حقوق خصوصی آنها از قبیل پرداخت خسارت وارده به مسافران، هواپیما و اشخاص ثالث در روی زمین در مرتبه ثانوی قرار داشته اند. مع ذلک، در هر یک از این پرونده ها، خوانده از تمکین یا قبول صلاحیت دیوان استنکاف ورزیده و در نتیجه رسیدگی متوقف گردیده است.

۷. ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو مقرر می دارد:

«هیچ یک از اعضای شورا در هنگام رسیدگی شورا به اختلافی که وی در آن طرفیت

دارد، حق رأی نخواهد داشت».

۸. ایکائو همچنین صلاحیت دارد که به اختلافات ناشی تحت شرایط خاص پیش بینی شده در ماده ۷۵ و

مواد دیگر و نیز قراردادهای چندجانبه رسیدگی کند.

۹. در چهار دهه ای که از عمر کنوانسیون شیکاگو می گذرد، فقط سه دعوی برای حل و فصل قضایی رسمی به

شورا ارجاع گردیده اند که عبارتند از: دعوای هندوستان علیه پاکستان (۱۹۵۲)، انگلیس علیه اسپانیا

(۱۹۶۹) و پاکستان علیه هندوستان (۱۹۷۱).

*. Professor Bin Cheng.

دو کشور از طریق بکارگیری مساعی جمیله توسط ایکائو مرتفع گردید نه اجرای دقیق تشریفات قضایی. دیدریکس فرشور* می گوید، بطوری که تاکنون شورا هیچگاه به واقع سِمَت قضایی خود را اعمال نکرده و در اکثر اختلافات به ایفای نقشی میانجیش بسنده نموده که در پاره ای از موارد نیز با توفیق روبرو بوده است.

(۳) دیوان بین المللی دادگستری: صلاحیت خاص: به موجب ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، طرفهای اختلاف می توانند از تصمیم صادره توسط شورای ایکائو درخصوص اختلاف ارجاع شده - که در بخش ۲-ب (۱) ذکر آن رفت - از دیوان بین المللی دادگستری درخواست پژوهش کنند.^{۱۰}

گفتنی است که چون تشریفات و آیین های قضایی یاد شده برای رفع اختلافات مربوط به قراردادهای خدمات هوایی دوجانبه (حقوق بین الملل خصوصی) قابل مراجعه و اعمال نیست، لذا به منظور ایجاد وحدت بیشتر در زمینه تفسیر قراردادهای دوجانبه پیشنهادهایی برای تشکیل یک دیوان بین المللی جهت رسیدگی به اختلافات هوایی مطرح شده است که هنوز به مرحله تصویب نرسیده و در حال حاضر داوری، یگانه آیین قضایی در دسترس دولتها برای حلّ و فصل ترافعات هوایی فی مابین به شمار می رود.

ج- داوری

(۱) پژوهش از رأی صادره از شورای ایکائو: علاوه بر حق رجوع به دیوان بین المللی دادگستری به منظور پژوهش از آرای شورای ایکائو - که در بخش ۲-ب (۳) به آن اشاره شد - به موجب ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، اصحاب دعوی می توانند از رأی صادره از شورای ایکائو درباره اختلافی که طبق بخش ۳ به آن ارجاع گردیده است از یک دیوان داوری

*. Diederiks-Verschoor.

۱۰. در دعوی پاکستان علیه هندوستان، هندوستان از رأی صادره توسط ایکائو تحت این ماده از دیوان بین المللی پژوهشخواهی نمود.

نیز پژوهشخواهی کنند.^{۱۱}

(۲) داوری بر مبنای قراردادهای دوجانبه: در قراردادهای دوجانبه و نیز در اکثر قراردادهای چندجانبه، طرفین شرط می‌کنند که در صورت بروز اختلاف به داوری مراجعه نمایند. در بخشهای آتی این مقاله دربارهٔ مقررات و تشریفات مربوط به داوری در این زمینه به نحو مبسوط‌تری بحث شده و چهار پروندهٔ متضمن قراردادهای دوجانبه که این تشریفات نسبت به آنها اعمال گردیده، در بخش ۴ توضیح داده شده است.

(۳) صلاحیت اختیاری شورای ایکائو: در صورت تقاضای صریح کلیهٔ طرفهای ذی‌ربط در پرونده، شورای ایکائو از این صلاحیت اختیاری^{۱۲} برخوردار است تا به عنوان یک نهاد داوری نسبت به هرگونه اختلاف بین دولتهای عضو در ارتباط با هواپیمایی کشوری اقدام کند.^{۱۳} به نظر می‌رسد آرایه‌ای که ایکائو با استناد به این صلاحیت صادر می‌کند، غیرقابل پژوهش است.

(۴) داوری توسط یکی از شعب دیوان بین‌المللی دادگستری: به موجب مادهٔ ۲۶ اساسنامه، دیوان می‌تواند شعبه‌ای مرکب از حداقل سه قاضی تشکیل دهد تا به عنوان مرجع داوری نسبت به مسائلی از جمله اختلافات هوایی تصمیم‌گیری کند. باید یادآوری کرد که از این صلاحیت تاکنون برای این منظور استفاده نشده است.

۱۱. به نظر می‌رسد که درخواست رسیدگی پژوهشی از یک دیوان اختصاصی در مواردی صورت می‌گیرد که یکی از طرفین دعوی از امضاکنندگان اساسنامهٔ دیوان بین‌المللی دادگستری نباشد.

۱۲. اختیارات اولیهٔ شورا در مادهٔ ۶ (۸) قرارداد موقت شیکاگو پیش‌بینی شده بود. این مقررات هر چند در کنوانسیون شیکاگو تکرار نشده است، اما مبنای قطعنامه‌ای را تشکیل می‌دهد که توسط مجمع مؤس در ماه مه ۱۹۴۷ به تصویب رسیده و مقرر می‌دارد که:

«شورا می‌تواند یک گزارش مشورتی صادر کند و یا در صورت توافق صریح طرفین ذی‌ربط، ایشان می‌توانند از پیش خود را به پذیرش رأی شورا ملتزم سازند. مقررات شکلی حاکم بر رسیدگی داوری با توافق بین شورا و طرفهای ذی‌ربط تعیین خواهد شد.»

۱۳. در هر یک از پرونده‌هایی که تاکنون با بهره‌گیری از این آیین مورد رسیدگی قرار گرفته‌اند، اختلاف دارای بازتابهای سیاسی بوده و لذا در حل و فصل آنها شورا اغلب از مذاکره، دیپلماسی و مساعی جمعیله استمداد نموده است.

ه) داورهای یاتا: در چارچوب یاتا، حلّ و فصل اختلافات با توسّل به داوری از سه طریق زیر امکان پذیر است:

- داوری اجباری توسط یک دیوان داوری به نحو مندرج در ماده ۵ اساسنامه یاتا برای رفع اختلافات بین یاتا و یکی از اعضای آن؛
- داوری بین یاتا و یک نماینده مجاز در صورت عدم رعایت قطعنامه های یاتا توسط نماینده مزبور؛
- داوری بین اعضای یاتا.

اختلافات بین اعضای یاتا، که همان خطوط هوایی باشند، از طریق داوری تحت مقررات داوری یاتا حل شدنی است.

د- رسیدگیهای مشورتی

حسب ماده ۹۶ (۲) منشور ملل متحد، ایکائو به عنوان یک ارگان تخصصی سازمان ملل متحد می تواند در مورد مسائل حقوقی ناشی از فعالیتهای خود از دیوان بین المللی دادگستری نظریه مشورتی بخواهد.

ه- نقد مکانیسم های حلّ و فصل اختلافات توسط ایکائو

استقبال کم دولتها از شورای ایکائو برای حلّ و فصل اختلافات هوایی خود به موجب کنوانسیون شیکاگو می تواند ناشی از دلایل زیر باشد:

- **ماهیت شورا:** از آنجا که ایکائو ارگانی است سیاسی و متشکل از نمایندگان دولتها، اعضای شورا از «آزادی و استقلالی که لازمه یک مرجع قضایی مستقل و بی طرف است، بی بهره اند». افزون بر این، ملاک انتخاب این اعضا، آگاهیها و تواناییهای فنی و سیاسی ایشان است نه مهارتهای حقوقی آنها.

- **هزینه و تاخیر:** با توجه به اینکه شورای ایکائو از سی و سه عضو تشکیل شده است، رسیدگیهای قضایی آن در اغلب موارد طولانی و پرهزینه خواهد بود.

«**اگرچه شورا از رسیدگی قضایی همانگونه که قبلاً اشاره شد، به موجب مقررات ۱۹۵۷، ترجیح شورا در این است که در حلّ و فصل اختلافات از مذاکره، «میانجیگری، سازش و استفاده محتاطانه از مساعی جمیله» بهره گیرد و حتی الامکان به رسیدگی قضایی و اعمال مجازاتها مبادرت نورزد.**

«**استفاده محدود از اختیارات.** برخی از صاحب نظران بر این عقیده اند که جهت دستیابی به یک سیستم منطقی تر هواپیمایی بین المللی، ایکائو باید از مکانیسم هایی که برای حلّ و فصل اختلافات در اختیار دارد، بیشتر استفاده کند. ایکائو می تواند با ایجاد رویه های قضایی به برقراری یک جریان منظم تجارت هوایی بین المللی کمک شایانی کند و این هدف را که نیل به آن با استفاده از وسایل و ترتیبات دوجانبه بین الدولی و توسل به تدابیر حمایتی ملی امکان پذیر نیست، محقق سازد.

۳

داوری در اختلافات هوایی

اکنون که چارچوب تشریفات حلّ و فصل اختلافات هوایی دانسته شد، در این بخش آیین های داوری به تفصیل بیشتر مورد بحث قرار خواهند گرفت.

الف- کنوانسیون شیکاگو

موادّ مربوط به حلّ و فصل اختلافات در کنوانسیون شیکاگو عبارتند

از:

ماده ۸۴. حلّ و فصل اختلافات:

«چنانچه اختلاف فی مابین دو یا چند دولت متعاقد در مورد تفسیر یا اجرای این معاهده و پیوسته های آن از طریق مذاکره قابل حلّ و فصل نباشد شورا، به تقاضای هر یک از دولتهای طرف اختلاف، نسبت به آن اخذ

تصمیم خواهد نمود. هیچ یک از اعضای شورا در هنگام رسیدگی به اختلافی که خود در آن طرفیت دارد، حق رأی ندارد. هر یک از دولتهای متعاقد می‌توانند، با توجه به ماده ۸۵، از رأی صادره از شورا به یک دیوان داوری خاص که در مورد تشکیل آن با طرفهای دیگر اختلاف توافق شده است و یا به دیوان بین‌المللی دادگستری پژوهشخواهی نمایند. تقاضاهای پژوهش ظرف ۶۰ روز از تاریخ دریافت اعلامیه رأی صادره از شورا، به اطلاع شورا خواهید رسید».

ماده ۸۵. آیین داوری

«چنانچه هر یک از دولتهای متعاقد طرف اختلافی که رأی صادره در مورد آن تحت رسیدگی پژوهشی قرار دارد، اساسنامه دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی را نپذیرفته باشد و نسبت به انتخاب دیوان داوری نیز توافقی حاصل نشود، هر یک از دولتهای متعاقد طرف اختلاف یک داور تعیین می‌کند تا آنان نیز سر داوری را انتخاب نمایند. در صورت استتکاف هر یک از دولتهای طرف دعوی از تعیین داور ظرف مدت سه ماه از تاریخ پژوهشخواهی، رئیس شورا از میان لیست افراد واجد شرایط که در اختیار دارد شخصی را به عنوان داور از جانب آن دولت برخواهد گزید. چنانچه داوران نتوانند ظرف ۳۰ روز در مورد سرداور به توافق برسند، رئیس شورا سرداور را از لیست یاد شده تعیین خواهد کرد. داوران و سرداور آنگاه مجتمعاً یک دیوان داوری را تشکیل خواهند داد. هر دیوان داوری متشکله به موجب این ماده یا ماده سابق، آیین دادرسی خود را تنظیم و آراء خود را به اکثریت آراء صادر خواهد کرد مشروط بر اینکه شورا می‌تواند در صورت بروز هرگونه تأخیری که آن را نامتعارف تشخیص دهد، نسبت به موضوعات شکلی تصمیم‌گیری نماید».

تشریفات مقرر در مادّتين فوق‌الذکر برای حلّ و فصل اختلافات، در سال ۱۹۵۷ توسط شورای ایکائو انتشار یافته بود. ماده ۱۴ مقررات مزبور به شورا اجازه می‌دهد که اجرای ماده ۸۴ را به حال تعلیق درآورد و از

طرفهای اختلاف بخواهد که به مذاکرات مستقیم با یکدیگر بپردازند و ضرب الاجلهای مشخصی را برای مذاکرات تعیین کنند و در این راه از هیچگونه مساعدت لازم، منجمله تعیین یک میانجی، کوتاهی نورزند. دمبسی* و برخی دیگر از صاحب نظران چنین گفته اند که در حلّ و فصل اختلافات توسط شورا تأکید اصلی بر «میانجیگری و سازش» و انجام مساعی جمیله است؛ به سخنی دیگر هدف حلّ و فصل اختلافات است تا رسیدگی قضایی به آنها.

ب- ماده استاندارد (دوجانبه)

در اکثر قراردادهای دوجانبه ای که سابقاً در مورد حمل و نقل هوایی منعقد گردیده، از ایکائو به عنوان مرجع حلّ و فصل و رسیدگی به اختلافات نام برده شده است، ولی در قراردادهای جدید کمتر چنین سمتی برای ایکائو شناخته شده و فقط برخی از آنها به اختیار رئیس شورای ایکائو برای همکاری در انتخاب داوران اشاره کرده اند. برای مثال، شرایط استاندارد قراردادهای دوجانبه ای که در اجلاس سوم کنفرانس هواپیمایی کشوری اروپا در استراسبورگ (۱۹۵۹) به تصویب رسیده است، در ماده ۱۳ اشعار می دارد که:

«(۱) در صورت بروز هرگونه اختلاف در مورد تفسیر یا اجرای قرارداد حاضر، طرفین قرارداد باید در وهله اول نسبت به حلّ آن از طریق مذاکره بکوشند.

(۲) چنانچه طرفهای قرارداد نتوانند از طریق مذاکره به حلّ اختلاف فی مابین نایل شوند، می توانند نسبت به ارجاع آن به شخص و یا ارگانی توافق نمایند و یا اختلاف را به تقاضای هر یک از طرفین قرارداد جهت اخذ تصمیم به دیوانی مرکب از سه داور، که یکی از آنها توسط هر یک از طرفین و عضو سوم توسط دو داور منتخب تعیین خواهد شد، تسلیم کنند. هر یک از طرفین قرارداد باید داور خود را

*. Dempsey.

ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ دریافت اطلاعات طرف دیگر از طریق مجاری دیپلماتیک مبنی بر تقاضای ارجاع اختلاف به داوری تعیین کند و داور ثالث ظرف یک مهلت ۶۰ روزه دیگر منصوب خواهد شد. در صورت عدم تعیین داور ظرف مهلت مذکور توسط طرفین قرارداد و یا عدم تعیین داور ثالث در مدت مقرر، هر یک از طرفین می‌تواند از رئیس شورای سازمان هواپیمایی کشوری درخواست کند تا حسب مورد به انتصاب داور و یا داوران اقدام نماید. در هر یک از این موارد، داور سوم باید از اتباع کشور ثالثی باشد و به عنوان رئیس هیأت داوری عمل کند.

(۳) طرفین قرارداد تعهد کرده‌اند که رأی صادره طبق بند ۲ ماده حاضر را به اجرا گذارند».

بحث درباره این تشریفات داوری، در پرونده‌های مذکور در بخش ۴ مقاله حاضر خواهد آمد.

ج- ماده استاندارد (چندجانبه)

قرارداد آزادیهای دوگانه و قرارداد آزادیهای پنجگانه هوایی که مولود کنفرانس شیکاگو هستند از ایکائو در روند حل و فصل اختلافات هوایی استفاده نموده و تشریفات مذکور در مواد ۸۴ تا ۸۸ کنوانسیون شیکاگو را پذیرفته‌اند.

د- پژوهش، قطعیت و اجرای احکام

کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد:

ماده ۸۶. پژوهش

«جز در مواردی که شورا به گونه‌ای دیگر مقرر نماید، هرگونه تصمیم متخذ توسط شورا در مورد اینکه آیا یک شرکت هواپیمایی بین‌المللی در چارچوب مقررات این کنوانسیون فعالیت می‌کند [یا خیر]، مادام که در

مرحله پژوهشی تقض نشده است، معتبر خواهد بود. در سایر مسائل، تصمیمات شورا در صورتی که نسبت به آنها تقاضای پژوهش گردد، تا تعیین تکلیف مرحله پژوهشی به حال تعلیق درخواهد آمد. آراء دیوان دائمی دادگستری بین المللی و دیوانهای داوری، قطعی و لازم الاجراء خواهند بود».

ماده ۸۷. مجازات عدم رعایت توسط شرکت هواپیمایی «هریک از دولتهای متعاقد تعهد می کند که چنانچه شورا به عدم رعایت و اجرای رأی نهایی صادره طبق مفاد ماده قبل توسط یک شرکت هواپیمایی رأی داده باشد، فعالیت شرکت هواپیمایی دولت متعاقد را بر فراز فضای هوایی خود ممنوع اعلام نماید».

ماده ۸۸. مجازات عدم رعایت توسط دولت «مجمع حق رأی هریک از دولتهای متعاقد را که تخلف وی از مواد این فصل احراز شده باشد، در مجمع و شورا معلق خواهد نمود». (فصل ۲۸، اختلافات و تخلفات: مواد ۸۴ تا ۸۸). مواد یاد شده به منظور تضمین اجرای آراء صادره، مجازاتهای سنگینی را پیش بینی نموده اند. مع هذا این مانع از این نیست که سیستم نظارت و کنترل نادیده گرفته شود، به طوری که طرف داد باخته می تواند «از رأی صادره نزد یک مرجع بی طرف تر (یعنی دیوان بین المللی دادگستری و یا یک هیأت داوری خاص) به منظور تجدید نظر قضایی در آن حسب ماده ۸۶ پژوهشخواهی نماید».

۵- نقادی بر داورهای اختصاصی هوایی

۱- محاسن

برخی از نویسندگان حقوقی بر این عقیده اند که در مقایسه با تشریفات رسیدگی در دیوان بین المللی دادگستری و یا شورای ایکائو، داورهای اختصاصی و موردی کم دردسرتتر، ساده تر، مقرون به صرفه تر و اغلب از سرعت بیشتری نیز برخوردار است. به علاوه، این نوع داوری برای طرفین مقبولیت بیشتری خواهد داشت، چرا که می توانند در آیین رسیدگی

و قانون حاکم بر آن بیشتر اعمال نظر کنند و دستشان در انتخاب داور هم تابعیت با خود نیز باز است. مع الوصف، مزایا و محاسن مزبور تا اندازه بسیاری به نحوه نگارش و عبارت پردازی صحیح و دقیق موافقتنامه داوری و تنظیم مسائل مربوط به آن بستگی دارد، که طرح دعوی در دیوان بین المللی دادگستری و شورای ایکائو نیز از چنین مراقبت و دقتی بی نیاز نیست.

۲) تشکیل دیوان

درج ماده استاندارد داوری در قراردادهای دوجانبه قبل از بروز هرگونه اختلاف و در زمانی که طرفین قرارداد قطعاً از مجموعه توافقات به دست آمده در قرارداد رضایت دارند، می تواند موجبات تسهیل ارجاع اختلافات را به داوری فراهم آورد. ولی با وجود کارایی و سرعتی که در آیین های مربوط به تشکیل دیوانهای داوری پیش بینی می گردد، از آنجا که در اختلافات هوایی معمولاً ادعاها و خواسته های سنگینی مطرح بوده و شرایط محیط بر اینگونه اختلافات نیز متحول و متغیر است، لذا به منظور شتاب بخشیدن بیشتر به روند حل و فصل اختلافات، اقدامات تلافی جویانه غالباً مورد استفاده قرار گرفته است. تفصیل بیشتر این مطلب در بخش ۴، در دعوای ایالات متحده علیه فرانسه (۱۹۷۸) خواهد آمد.

در اکثر مواد مربوط به داوری، محل برگزاری، آیین و هزینه های داوری مسکوت گذاشته شده و غالباً تصمیم گیری در مورد آن به توافق طرفین یا حکم دیوان داوری واگذار گردیده است.

۳) حقوق عمومی علیه حقوقی خصوصی

شایان ذکر است که در اختلافات هوایی معمولاً دوجنبه حقوق عمومی و خصوصی با یکدیگر تلفیق شده اند، زیرا هم قرارداد و هم داوری هر دو بین دولتها منعقد و برگزار می شود و در واقع هواپیما نماینده سیاست و اعتبار کشوری است که تحت پرچم آن به ثبت رسیده است. از طرف دیگر، موضوع اختلافات و دعوای مطروحه در برگیرنده حقوق تجاری شرکتهای هواپیمایی است که لزوماً تحت مالکیت دولت قرار ندارند، که

این خود از ویژگیهای بارز و مسلّم حقوق خصوصی به شمار می‌رود. در این زمینه لارسن* استدلال می‌کند که در اختلافات هواپیمایی آنچه فی الواقع در معرض خطر قرار دارد، موجودیت شرکت هواپیمایی است. خطوط هوایی از امتیازاتی بهره‌مند می‌شوند که دولت طرف قرارداد آنها را از یک قرارداد حمل و نقل هوایی دو جانبه به دست می‌آورد. خطوط هوایی مایلند که حقوق هوایی را به مثابه اموال و داراییهای خود تلقی نمایند و معتقدند که دولتهای آنها در تحصیل حقوق مزبور به نمایندگی از طرف آنها عمل می‌کنند. منافع و علایق عمیق و خصوصی شرکتهای هواپیمایی به دعاوی بین دولتها رنگ و جلوه دآوری تجاری بین دو شرکت هواپیمایی را بخشیده، بطوری که تعیین نقطه‌ای که در آن منافع خصوصی پایان یافته و منافع دولتی آغاز می‌گردد، دشوار است.

(۴) دکتربین سابقه

با توجه به این واقعیت که شبکه بین المللی قراردادهای دوجانبه اساساً با شرایط مشابه و واحدی تنظیم شده‌اند، لذا این امکان براحتی وجود دارد که به تفاسیر و رویه‌های مورد عمل دو کشور عقیف قراردادهای خاص کاربرد و میدان عمل بیشتری داده شود. معذک اجرای دکتربین سابقه در این زمینه محدودیتهای خاص خود را دارد، زیرا در میان افرادی که به عنوان داور یا قاضی عمل می‌کنند، تقیّد چندانی به یکنواختی و استمرار در آراء دیده نمی‌شود. هیچگونه مرجع پژوهشی برای هماهنگ و یکدست ساختن دیوانهای دآوری اختصاصی وجود ندارد و قاعده صدور رأی بر مبنای سابقه موجود، آن طور که در حقوق داخلی در مورد پرونده‌های مشابه اجرا می‌گردد، در بین آنها جایی ندارد و لذا کمتر می‌توان نتایج دآوری را از قبل پیش بینی کرد.

(۵) حد فاصل بین مذاکره و رسیدگی قضایی

لارسن در این مورد چنین استدلال می‌کند که چون دآوری به عنوان طریقه حل و فصل اختلافات، حد فاصل بین مذاکره و رسیدگی قضایی به

*. Larsen.

شمار می‌رود، با واقعیت‌های سیاسی و بازرگانی اختلافات هوایی تناسب و سازگاری بیشتری دارد.

(۶) اشتداد منافع

علی‌رغم اینکه اختلافات هوایی قهرأ با عناصر رقابت بین شرکتهای هوایی و تعارض سیاستهای دولتهای متبوع آنها آمیخته است، ولی وجود منافع مشترک و متقابل قوی در حلّ و فصل آنها نیز انکارناپذیر است. هواپیمایی کشوری بین المللی خدمات ارزشمندی را در امر حمل و نقل سریع مسافر و بار عرضه داشته و تسهیل و گسترش روابط بازرگانی، اجتماعی و سیاسی نیز از همین رهگذر تأمین می‌گردد. لذا هیچ کشوری نمی‌تواند از حقوق ترافیک هوایی متقابلی که انجام این خدمات در گرو آنهاست، چشم‌پوشی نماید و همین عامل انگیزه‌ای اساسی برای همکاری و پایان دادن منظم به اختلافات هوایی است.

(۷) منافع

«دیدریکس فرشور» می‌گوید: «جالب است که چرا داوری علی‌رغم امتیازات و محاسن یادی که در حلّ و فصل اختلافات هوایی دارد، بندرت مورد مراجعه طرفین اختلاف قرار گرفته است. توجیه قضیه را شاید بتوان در علاقه و اشتیاق مفراطی یافت که دولتها در سرعت اداره شبکه خطوط هوایی بین المللی خود دارند و تشریفات طولانی و دست و پاگیر داوری را با آن ناسازگار می‌دانستند». «کوهونا»^{*} و «سادورسکا»^{**} عدم مراجعه ایالات متحده و استرالیا را داوری برای خاتمه بخشیدن به اختلاف دیرینی که در مورد ظرفیت پروازی در قرار داد دوجانبه فی مابین داشتند، ناشی از همین دلیل دانسته‌اند. که چرا داوری علی‌رغم امتیازات و محاسن بسیاری که در حلّ و فصل اختلافات هوایی دارد، بندرت مورد مراجعه طرفین اختلاف قرار گرفته است. توجیه قضیه را شاید بتوان در علاقه و اشتیاق مفراطی یافت که دولتها در سرعت اداره شبکه خطوط هوایی بین المللی خود دارند و تشریفات طولانی و دست و پاگیر داوری را با آن ناسازگار

*. Kohana.

** Sadurska.

می‌دانند». عدم مراجعه ایالات متحده و استرالیا را به داوری برای خاتمه بخشیدن به اختلاف دیرینی که در مورد ظرفیت پروازی در قرارداد دوجانبه فی مابین داشتند، ناشی از همین دلیل دانست.

۴

پرونده‌های مربوط به اختلافات هوایی

از دیرباز اختلافات هوایی بین المللی از طریق رایزنی و مذاکره فی مابین دولتها و خطوط هواپیمایی ذی ربط حلّ و فصل شده است. هرچند موادّ داوری اجباری در قراردادهای حمل و نقل هوایی دوجانبه رایج و متداول بوده، ولی در پرونده‌های زیر استفاده از آنها محدود شده است.

الف- ایالات متحده علیه فرانسه (۱۹۶۳)

دعوای فوق‌الذکر نخستین پرونده از این نوع است که در آن داوری اجباری مورد استفاده قرار گرفت و راه را برای کاربرد این روش در پرونده‌های بعد هموار ساخت. به موجب یک قرارداد دوجانبه، فرانسه به ایالات متحده اجازه داده بود که برای مقاصدی در «خاور نزدیک» از طریق پاریس، خدمات هوایی برقرار و ارائه نماید. ترانس ورلدارلاین (TWA) و بعداً پان آمریکن (Pan Am) دو شرکت هوایی تابع پرچم آمریکا بودند که برای تأمین نیازهای این مسیر تعیین شدند. بعد از مدّتی پان آمریکن تصمیم گرفت طول مسیر هوایی خود را به ترکیه و بعداً به ایران امتداد دهد و فرانسه این اقدام را خلاف قرارداد دوجانبه اعلام داشت و به آن اعتراض نمود. ولی این اختلافات، با انجام مذاکرات و دادن اجازه به شرکت فرانسوی «ارفرانس» برای برقرار کردن پرواز جهت مقاصدی در داخل آمریکا، فیصله یافت. اما دیری نپایید که با سودآور شدن پروازهای هوایی به ترکیه و ایران، فرانسه تأیید عملی خود را پس گرفت و درصدد برآمد که بهره‌برداری از این مسیر را به یک شرکت هواپیمایی تحت پرچم خود واگذار کند. ایالات متحده به ماده‌ی داوری اجباری در

قرارداد دوجانبه متوسّل شد و علی‌رغم تصریح ماده ۱۰ قرارداد به مشورتی نظر دیوان، طرفین «از طریق مکاتبه، خود را صریحاً ملزم ساختند که به تصمیمات و آراء دیوان را برای خود الزام‌آور دانستند».

دیوان داوری در مقام رسیدگی به اختلاف مزبور، با وجود تأیید و پذیرش استدلال فرانسه که مدّعی بود ترکیه و ایران جزء مسیرهای خاور دور که خدمات هوایی آن به شرکتهای آمریکایی واگذار شده است به شمار نمی‌روند، مع‌الوصف عملاً به نفع ایالات متّحده رأی داد و مقررّ داشت که فرانسه نمی‌توانسته از رضایت و موافقتی که صریحاً یا ضمناً طی سالیان متمادی برای انجام خدمات شرکتهای هواپیمایی آمریکایی ابراز داشته است، عدول و رجوع نماید.

ب- ایالات متّحده علیه ایتالیا (۱۹۶۵)

دومین پرونده داوری حاکی از استفاده از این روش برای حلّ و فصل اختلافات، ناشی از تغییر تکنولوژی در قراردادهای خدمات هوایی است. در قرارداد دوجانبه منعقد شده بین ایالات متّحده و ایتالیا که براساس قرارداد نمونه برمودا (۱) تنظیم گردیده بود، به شرکتهای هوایی تابعه اجازه داده شده بود که نسبت به حمل و نقل «مسافر، بار و پست» اقدام نمایند. ولی شرکتهای آمریکایی TWA و بعداً نیز پان‌ام با استفاده از ناتوانی شرکت هواپیمایی ایتالیا در رقابت با آنها که از کمبود تجهیزات و تکنولوژی آن شرکت ناشی می‌شد و علی‌رغم اعتراض ایتالیا، بتدریج خدمات حمل بار خود را توسعه دادند. اقدام بعدی TWA در مورد وارد کردن هواپیمای پیشرفته جت به داخل مسیر، سقف حمل و نقل بار را به دو برابر افزایش داد و همین امر اعتراض ایتالیا را برانگیخت که مدّعی بود ماده مربوطه در قرارداد دوجانبه، اجازه برقراری خدمات مخصوص حمل بار را به شرکتهای آمریکایی نداده است.

پس از شکست مذاکرات و رایزنیهای اصلاحی، ایالات متّحده در ۱۹۶۴ به ماده ۱۰ قرارداد در مورد داوری اجباری توسّل جست و دیوان داوری با اکثریت دو بر یک، هم بر مبنای تفسیر عبارت مورد استناد در

قرارداد دو جانبه و هم با استناد به رضایت مستنبط از سکوت ایتالیا در مورد خدمات انجام شده در طول سالیان دراز، علیه ایتالیا رأی داد. این پیروزی دیری نپایید و ایتالیا بعداً قرارداد دو جانبه مزبور را فسخ نمود. در سال ۱۹۷۰ پس از مذاکرات طولانی، قرارداد دو جانبه جدیدی بین دو دولت به امضاء رسید، ولی این قرارداد نیز نتوانست پاسخگوی شرایط جدیدی باشد که با ورود هواپیماهای مدرن و بزرگتر بویینگ ۷۴۷ در صحنه رقابتهای هوایی بروز نمود. این بار ایتالیا استدلال می کرد که این تکنولوژی در زمان امضای قرارداد ۱ موضوع قصد و توافق طرفین قرارداد نبوده و در نتیجه به پرواز درآوردن چنین هواپیماهای پیشرفته ای در این مسیر توسط آمریکا خلاف قرارداد است.

ج- ایالات متحده علیه فرانسه (۱۹۷۸)

این دعوی برخی از موضوعات اساسی تر مطروحه در داوری اختلافات هوایی بین المللی را روشن می سازد و استفاده بسیار مؤثری از این روش را به نمایش می گذارد. ریشه اختلاف در این بود که پان ام، به دلیل کاهش حجم بار و مسافر در در مسیر سانفرانسیسکو به لندن، هواپیماهای بویینگ ۷۴۷ را از مسیر خارج ساخت و به جای آن هواپیماهای بویینگ ۷۲۷ خط هوایی لندن به پاریس را داخل مسیر نمود. این اقدام با اعتراض فرانسه روبرو شد. در حالی که فرانسه ادعا می کرد که چنین تغییری در ظرفیت پروازی در قرارداد دوجانبه تجویز نشده است، شرکت آمریکایی آن را کاملاً موجه و منطبق با قرارداد می دانست. در ماه مه ۱۹۷۸، ژاندارمهای فرانسوی هواپیمای جت بونینگ ۷۲۷ پان ام را در فرودگاه اورلی پاریس توقیف و آن را مجبور نمودند که بدون سوار و یا پیاده کردن مسافران خود به لندن برود. این اقدامات به طرح دعوی از جانب پان ام در دادگاههای فرانسه انجامید.

ایالات متحده با استناد به ماده ۱۰ قرارداد دوجانبه تقاضای برگزاری یک داوری فوری را طرح نمود، ولی هنگامی که دولت فرانسه حاضر به همکاری نشد، انجمن هواپیمایی کشوری آمریکا با صدور

اخطاریه ای مبنی بر تعطیل پروازهای افرانس به لوس آنجلس از طریق مونترال، نسبت به این اقدام فرانسه واکنش نشان داد. همین اقدام در نرم شدن موضع فرانسه مؤثر افتاد و به تنظیم یک موافقتنامه داوری انجامید.^{۱۲}

دیوان داوری به نفع شرکت پانام رأی داد. دامروش اظهار نظر می کند: «در این گونه مواد داوری، اصل ارجاع اختلاف به داوری از قبل مورد توافق این قرار گرفته است ولی کیفیت و نحوه طرح یک دعوای خاص به داوری باید از طریق امضای یک توافق بین الدولی به نام موافقتنامه داوری تعیین گردد که می تواند شامل مقرراتی باشد در مورد گزینش داوران، محل داوری، موضوعات قابل طرح، آیین دادرسی، جدول زمانی رسیدگی، شرایط حاکم بر نحوه رفتار طرفین درخصوص مورد اختلاف در خلال مدتی که پرونده تحت رسیدگی قرار دارد و...»

در موافقتنامه مزبور ضرب الاجلهای سریمی جهت تبادل لوایح پیش بینی و از دیوان تقاضا شده بود که رأی خود را حداکثر تا ۱۰ دسامبر ۱۹۷۸ صادر کند. همچنین براساس ترتیبات موقتی مندرج در موافقتنامه، پانام اجازه داشت خدمات خود را با تغییر ظرفیت به نسبت دقیقاً نصف روزهای بین بروز اختلاف و ۱۰ دسامبر انجام دهد.^{۱۳}

گفتنی است که موضوع تحت رسیدگی یعنی تغییر ظرفیت اختلاف اصلی بین آمریکا و فرانسه را تشکیل نمی داد، بلکه ریشه اصلی اختلاف ۱۲. ماده ۱۰ قرارداد مقرر می داشت که:

«... هرگونه میان کشورهای متعاهد اختلاف ناشی از تفسیر یا اجرای این قرارداد یا پیوست آن که نتواند طریق مذاکره مرتفع گردد جهت اعلام نظریه مشورتی به دیوانی مرکب از سه داور ارجاع خواهد شد... طرفین قرارداد حداکثر تلاش خود را با استفاده از اختیارات محوکه برای اجرای نظر ابرازی در از نظرات مشورتی مزبور معمول خواهند داشت.»

طبق موافقتنامه داوری فرانسه و آمریکا هر یک داوری را از اتباع خود برگزیدند و داور ثالث یک حقوقدان بین المللی هلندی بود که با توافق طرفین برگزیده شد. دیوان به اتفاق آراء به نفع اقدامات تلافی جویانه آمریکا رأی داد و در مورد تفسیر ظرفیت نیز اقدام آمریکا مورد تأیید اکثریت واقع شد و داور فرانسوی مخالفت کرد.

*. Damrosch.

۱۵. دامروش: «معامله بمثل یا داوری و یا هر دو؟» مجله حقوق بین الملل آمریکا، ۱۹۸۰، شماره ۷۲، ص

۸۰.

تلاشهای فرانسه بود برای بدست آوردن حق تردد هوایی «برفراز قطب» به سوی سواحل غربی آمریکا در ازای دادن این امتیاز به پان ام. در این مورد بیلدر* استدلال می کند که «هر دیوان داوری مکلف است لزوماً رسیدگی به موضوع «حقوقی» بی واسطه ای را که نزد وی مطرح گردیده، وجهه همت خود قرار دهد، هر چند ممکن است موضوع مزبور با منشأ واقعی اختلاف فیما بین طرفین ارتباط کمی داشته باشد». با این ترتیب وی خواسته است یکی از ایرادات و معایب داوری را به عنوان آیینی برای حل و فصل اختلافات تبیین نماید.

دامروش ارتباطات درونی بین استفاده از اقدامات تلافی جویانه و متقابل برای تقلیل میزان خسارات وارده به خود و روشهای بیطرفانه حل و فصل اختلاف را بررسی و در این مورد بحث نموده است که چگونه در شرایط متعارف دعوی، فقط طرف زیان دیده است که به دنبال از میان بردن ماده اختلاف بوده و خطر و تهدید ناشی از توسل به اقدامات تلافی جویانه در کشاندن سریع طرف دیگر بر سر میز مذاکره و یا حل و فصل پرونده بسیار کارساز و مفید است. «دیوان داوری خود اذعان داشت که کاربرد با حسن نیت اقدامات متقابل قبل از اینکه دیوان داوری تشکیل شده باشد، پذیرش داوری و یا اقدامات قضایی در جهت حل و فصل اختلاف را برای دولتها آسان تر می سازد». دیوید* پا را فراتر گذاشته است و اظهار می دارد که معامله بمثل و واکنشهای تلافی جویانه، جز «در موارد کم اهمیت» به تنهایی غالباً جانشین مؤثرتری برای داوری به شمار می رود. ولی به نظر نویسندگان مقاله، استدلال این مردود است و در اکثر موارد به جای رفع اختلاف، به تشدید آن خواهد انجامید.

د- بلژیک علیه ایرلند (۱۹۸۱)

پرونده فوق الذکر، جزء آخرین پرونده های اختلافات هوایی مطروحه در داوری است که ریشه آن عدم توافق در مورد تقسیم ظرفیت بین خطوط

*. Bilder.

۱۶. بیلدر: محدودیتهای رسیدگی قضایی به عنوان مکانیسم حل و فصل اختلافات بین المللی، ۱۹۸۲.

*. David.

هوایی ذی ربط بوده است. گفتنی است که موادّ مربوط به ظرفیت و سقف حمل مسافر و بار در قراردادهای دوجانبه سابق به شدّت گنگ و مبهم بوده و رسیدن به ترتیبات مورد قبول به مذاکره و رایزنی های گاه و بیگاه طرفین نیاز داشته است. معمولاً هر یک از خطوط هوایی متعهد است ظرفیت کافی را برای حفظ یا بهبود سهم خود از بازار تأمین نماید، ولی ظرفیت مازاد و بیشتر به عوامل غیراقتصادی حمل و نقل خواهد انجامید. بلژیک در این دعوی استدلال می کرد که در این مسیر ظرفیتی اضافی وجود داشته است که باید اولاً تقلیل یابد و ثانیاً به نسبت برابر بین هواپیماهای تابعه هر یک از کشورها تقسیم شود. از سوی دیگر، ایرلند ضمن ردّ وجود ظرفیت اضافی و مازاد برای شرکت هوایی تابعه خود یعنی ار لینگوس* به دلیل نقشی که در توسعه بازار داشته است، سهم بیشتری را مطالبه می کرد.

برای حلّ و فصل سریع موضوع، دو کشور داور منفردی را از سوئد برگزیدند و او، با احراز وجود ظرفیت اضافی و مازاد، دستور داد که این ظرفیت به ده پرواز در هفته کاهش یابد، که از این تعداد چهار پرواز به شرکت هوایی بلژیک، سابنا،** و شش پرواز هم به ار لینگوس، به خاطر نقشی که در توسعه بازار ایفا کرده بود، اختصاص یافت.

هـ. خطرات آینده برای داوری

۱) رقابت

به موازات روند روبه افزایش مقرّرات زدایی از خدمات هوایی توسط دولتهای عضو، امروزه نقش قراردادهای دوجانبه و سیستم حلّ و فصل اختلافات به نحوی که در بخش ۲ تشریح گردید، مورد تأکید بسیاری قرار گرفته است. از یک طرف دولتهایی که از مقرّرات زدایی حمایت می کنند، سرگرم انعقاد قراردادهای دوجانبه ای هستند که توانایی پاسخگویی به اوضاع و احوال متّحول را داشته و حاوی مقرّرات دست و پاگیر کمتری

*. Aer Lingus.

** Sabena.

باشد. در حالی که از سوی دیگر کشورهای محافظه کارتر که از دخالت و حمایت بیشتر دولت طرفداری می کنند، به شدت با این روند برخورد کرده اند. این مشکلات پس از توسعه و بهره برداری از سیستم های کامپیوتری جهانی رزرو جا و پیدایش شرکت های عظیم هوایی، تشدید شده است. «ومپسی» اظهار داشته است که سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (DECD) برای حل و فصل اینگونه اختلافات بر «مبادله اطلاعات، هماهنگی، رایزنی و سازش» تأکید ورزیده و خاطرنشان ساخته است که تاکنون هیچ یک از دولتهای عضو از داوری برای پایان بخشیدن اختلافات ناشی از مقررات مربوط به رقابت بازرگانی در داخل کشور استفاده نکرده است.

۲) ازدحام

ازدحام و تراکم روبه افزایش در فضا و زمین گیر شدن ترافیک هوایی در فرودگاهها مهم ترین خطراتی است که صنعت حمل و نقل هوایی را در آینده تهدید می کند و همین عامل است که احتمالاً زمینه ساز اختلافات هوایی در سالهای بعد خواهد شد. از یک سو، حجم ترافیک هوایی از نه میلیون مسافر که در سال ۱۹۴۴، یعنی سال انعقاد کنوانسیون شیکاگو، جابجا گردیدند به بیشتر از یک میلیارد و دویست و پنجاه میلیون نفر در سال ۱۹۹۰ افزایش یافته است.^{۱۷} از سوی دیگر، استفاده بیش از حد از ظرفیت فرودگاهها توسعه آنها را با مشکل هزینه ها و مسائل پیچیده سیاسی و زیست محیطی در کلیه سطوح دولت در داخل کشورها روبرو ساخته است. نقطه اوج این مشکلات را در هیچ کجای دنیا نمی توان بخوبی منطقه آسیا و اقیانوسیه مشاهده کرد؛ منطقه ای که با داشتن بالاترین نرخ رشد ترافیک هوایی «تا سال ۲۰۰۰ بیشتر از ۳۹ درصد از حجم حمل و نقل مسافر هوایی را در مقایسه با ۲۰ درصد در

۱۷. طبق یک محاسبه، از فعالیت مزبور درآمدی بالغ بر ۲۰۰ میلیارد دلار تحصیل شده است.

سال ۱۹۷۸، به خود اختصاص خواهد داد».^{۱۸}

۵

نتیجه

با عنایت به آنچه گفته شد، به این ترتیب ساختاری پیچیده و آیینی تفصیلی برای حلّ و فصل اختلافات هواپیمایی کشوری تکوین یافته است که پایه های اصلی آن را باید در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو جستجو نمود. هر چند دولتهای عضو کنوانسیون یاد شده نتوانستند به توافقی در مورد مبادله همه جانبه آزادیهای اساسی هوایی نایل گردند، ولی نهادها و روشهایی را برای حلّ و فصل اختلافات هوایی از جمله مذاکره، میانجیگری، سازش و داوری پایه گذاری نموده اند.

با وجود برخورداری اجتناب ناپذیری که در شبکه جهانی قراردادهای دو جانبه خدمات هوایی انجام شده توسط شرکتهای هواپیمایی رقیب وجود دارد، شمار اختلافاتی که به رسیدگی قضایی نیاز پیدا کرده باشد، انگشت شمار است و این خود شاخصی است برای درجه موفقیت مکانیسم حلّ و فصل اختلافات و کارایی ایکائو در نقشهای متفاوتی که به عنوان قانونگذار، میانجی، سازش دهنده و داور ایفا کرده است.

روشهای داوری ظریف و پیچیده ای که در داخل این سیستم به منظور حلّ و فصل اختلافات تحت قراردادهای چندجانبه و دوجانبه وجود دارد، به خوبی توانسته است از عهده رتق و فتق اختلافات هوایی خاصی که در آنها منافع و مصالح دولتی و خصوصی هر دو به هم آمیخته شده است، برآید. از آنجا که شبکه های قراردادهای دوجانبه بسیار جامع و فراگیر است، یک دکترین سابقه برای تفسیر و اجرای موادّ و مقررات مشابه پدید آمده و تواناییهای این سیستم به لطف مجموعه قوی و خودجوش تشریفات اجرایی تقویت گردیده است.

۱۸. سوخوره ای. ۱۹۸۹: «از هواپیمای دی سی ۳۰ به جتهای مافوق صوت: ایکائو در یک فضای متحول»،

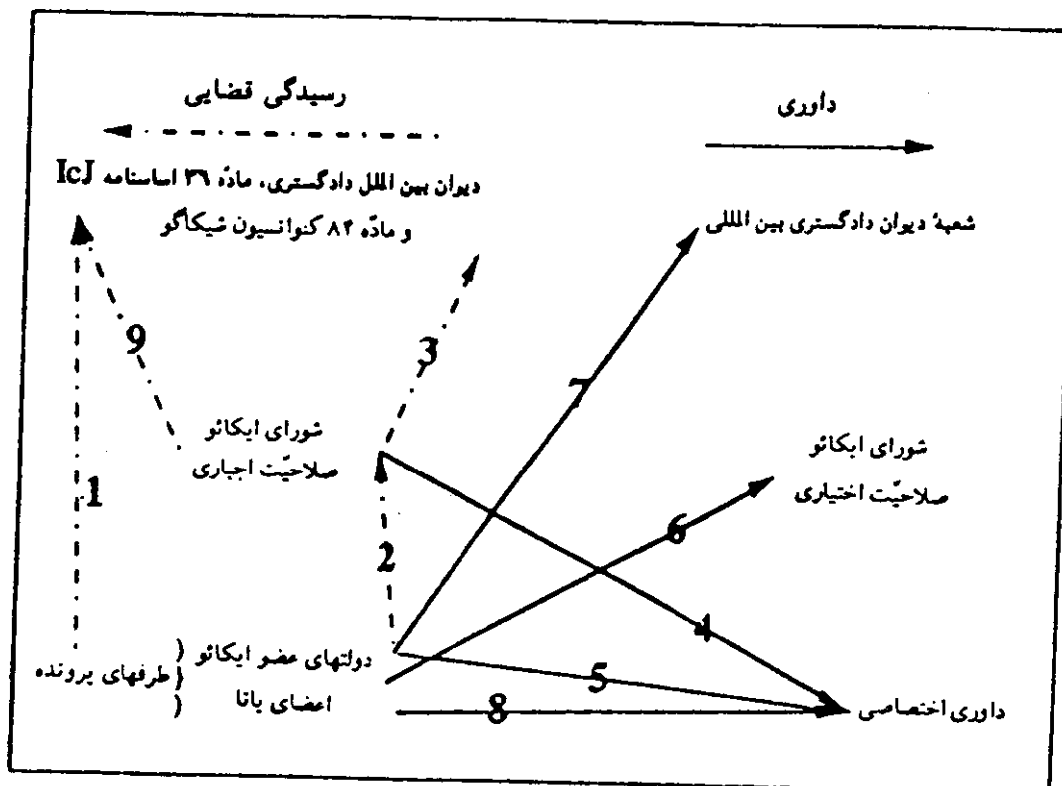
مجله حقوق هوایی و تجارت، شماره ۵۵، صص ۴۰۷-۴۴۰.

دولتهای عضو فقط در چهار مورد ناگزیر از توسل به داوری رسمی تحت یک قرارداد دو جانبه شده اند، که در هر یک از آنها تشریفات داوری، طریقه ای سریع و مؤثر برای حلّ و فصل اختلافات فراهم ساخته است. از سوی دیگر، در اغلب موارد آثار متقابل سایر روشهای خاتمه دادن به اختلافات از جمله مذاکره، معامله به مثل، سازش و مساعی جمعیله ایکائو در حصول نتیجه مطلوب مؤثر بوده است.

چالش آینده صنعت هواپیمایی بین المللی، انطباق و اجرای سیستمی است برای حلّ و فصل اختلافات گریزناپذیر ناشی از رقابت روزافزون خطوط هوایی و سنگین تر شدن فشار وارد بر تسهیلات فرودگاهی بویژه در منطقه آسیا اقیانوسیه که از سریع ترین نرخ رشد ترافیک هوایی برخوردار است.

نمودار ۱

الگوی حلّ و فصل اختلافات هوایی بین المللی



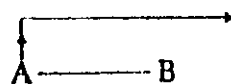
حلّ و فصل اختلافات هوایی بین المللی

پیوست ۱

آزادیهای هوایی

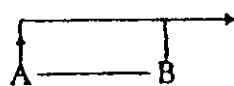
حقوق ترانزیت

آزادی اول



حق پرواز و حمل بار و مسافر بدون توقف بر فراز سرزمین دولت اعطا کننده.

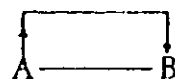
آزادی دوم



حق پرواز و انتقال بار و مسافر بر فراز سرزمین دولت اعطا کننده و یک یا چند توقف در آن سرزمین برای مقاصد غیر ترافیکی.

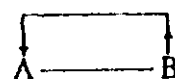
حقوق ترافیک

آزادی سوم



حق پرواز بر فراز سرزمین دولت اعطا کننده و تخلیه مسافر و بار وارده از هواییما تحت پرچم دولت ذی ربط.

آزادی چهارم



حق پرواز به سرزمین دولت اعطا کننده و سوار کردن مسافر و بارگیری به مقصد کشوری که هواییما تحت پرچم آن قرار دارد.

آزادی پنجم

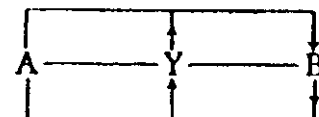
حق پرواز به سرزمین دولت اعطا کننده به منظور سوار کردن و تخلیه مسافر و بار وارده از، یا به مقصد کشورهای ثالث.

آزادی نقطه قبل



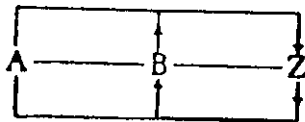
حق پرواز به داخل سرزمین کشور اجازه دهنده و سوار کردن بار و مسافر وارد از، یا عازم به مقصد کشور ثالثی که در مسیر توافق شده در نقطه ای قبل از کشور متبوع هواییما واقع است.

آزادی پنجم نقطه میانه



حق پرواز به داخل سرزمین کشور اجازه دهنده و سوار کردن بار و مسافر وارد از، یا عازم به مقصد

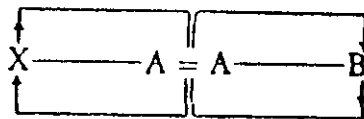
کشور ثالثی که در مسیر توافق شده در نقطه ای میان کشور ثالثی که در مسیر توافق شده در نقطه ای قبل از کشور متبوع هواپیما واقع است.



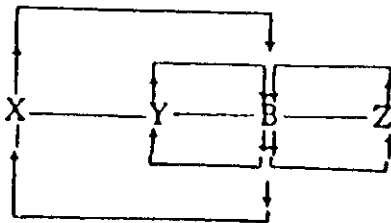
آزادی پنجم نقطه بعد

حق پرواز به داخل سرزمین کشور اجازه دهنده و پیاده و سوار کردن بار و مسافر وارد از، یا عازم به مقصد کشور ثالثی که در مسیر توافق شده در نقطه ای بعد از کشور اجازه دهنده واقع است.

آزادی ششم (مورد اختلاف)

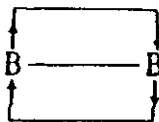


حق پرواز به داخل سرزمین کشور اجازه دهنده و پیاده و سوار کردن بار و مسافری که ظاهراً وارد از، یا عازم به مقصد کشور متبوع هواپیماست و هواپیما آنها را با از کشور ثالثی با پرواز دیگری به کشور متبوع خود آورده و یا آنها را از کشور خود با پرواز دیگر به کشور ثالثی حمل می کند.



آزادی هفتم

حق هواپیمایی که کاملاً خارج از سرزمین کشور متبوع خود فعالیت می کند، به پرواز به داخل سرزمین کشور اجازه دهنده و پیاده و سوار کردن بار و مسافر وارد از، یا عازم به مقصد کشور یا کشورهای ثالث.



آزادی هشتم

حق حمل بار و مسافر از نقطه ای واقع در سرزمین یک کشور به نقطه ای دیگر در همان کشور.

