

حقوق هوایی، تأملی در مفهوم و اوصاف

مجتبی اشراقی آرانی*

میلاذ صادقی**

تاریخ پذیرش: ۹۶/۱۲/۲۵

تاریخ دریافت: ۹۶/۸/۱

چکیده

پرسش درباره چستی مفهوم حقوق هوایی یا انکار مغرضانه اصالت و استقلال این رشته، در کشورهایی که هنوز تمامی نیازها و ضرورت‌های یک جامعه صنعتی بزرگ را درک نکرده‌اند، چیزی عجیب نیست. شناخت مفهوم و اوصاف حقوق هوایی و ضرورت توجه به این رشته از دانش حقوق در ایران مسئله‌ای است که موضوع مقاله حاضر قرار گرفته است. به منظور ارائه مفهومی مناسب از این رشته، چهارده وصف و ویژگی برای حقوق هوایی، احصا و به لطف این اوصاف و ویژگی‌ها، مفهوم حقوق هوایی که بارها پرسش مربوط به چستی و ماهیت آن مطرح شده، تبیین گردیده است. ابتدا در نه وصف ایجابی، نشانه‌های اصالت، استقلال و تازگی حقوق هوایی، ترسیم گشته و سپس با نقد یا رد پنج دیدگاه مرسوم نسبت به حقوق هوایی، نشانه‌های پیش گفته بیش از پیش نمایان شده‌اند.

کلیدواژگان:

امنیت، ایمنی، حقوق هوایی، فضای هوایی، هواپیما.

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

mojtabaeshraghi@ut.ac.ir

** کارشناسی ارشد حقوق هوایی از دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران

Sadeghi.md@ut.ac.ir

مقدمه

«باید با صدای بلند و با صراحت هرچه تمام‌تر اذعان کنیم که فرشته چشم بسته شمشیر به دست از ازل افسانه بود و به دلیل نقص خلقت هرگز از مادر نژاد و با جای او می‌بایست انسان قاضی یا وکیل یا مجری قانون با صفات یادشده را تربیت و حاضر کنیم تا احتیاجات عدالت را در اجتماع پیشرفته و پر پیچ و خم امروزه برآورد. زنجیرها و لنگرهای کهنه در دست و پای دانشگاه طوری پیچیده که آن را کاملاً از حرکت بازداشته است، ولی اجتماع ما و احتیاجات آن در جهت معینی در حرکت‌اند، در نتیجه فاصله این دو روز به روز رو به ازدیاد است. بدیهی است که تربیت فرشته خیالی چشم بسته شمشیر به دست متضمن تدریس حقوق با روش و اصولی است که به هیچ وجه شباهت به اصول روش، تدریس و تعلیم قاضی یا وکیل با صفات یادشده را ندارد. در واقع به همان درجه و نسبتی که فرشته فرضی عدالت را از خدمت فرضی خود بر کنار می‌کنیم، می‌بایست برای رفع احتیاجات اجتماع پر توسعه و پر پیچ و خم امروز، با روش‌های جدید علوم جدید، حقوق را تدریس کنیم تا وکلا، قضات و مجریان قانونی از دانشکده‌ی حقوق به جامعه وارد شوند که بتوانند با مسائل مطروحه که در اثر توسعه اقتصادی و اجتماعی جدید پیش آمده، روبرو شوند و کم و بیش آنها را حل کنند. دنیای امروز محتاج به عدالت نسبی است که از عهده حل مسائل اجتماعی مربوط به توسعه اقتصادی و صنعتی و اعتقادات سیاسی جدید برآید»^۱.

و این حکایتی است که هنوز نیز تازگی دارد؛ زیرا درحال حاضر نیز روش تدریس حقوق در دانشکده‌های حقوق رابطه‌ای لازم را با دنیای علمی و تجربی حقوقی پیدا نکرده است. بی‌پرده تا آن وقت که با حقوق هوایی انسی و الفتی برقرار نکرده بودیم و همانند جمعی دیگر از حقوق دانان، اصلاً از وجود و جریان این رشته از علم حقوق با خبر نبودیم، دل خوش به عموماًت و اصول حقوق بودیم و گمان می‌کردیم که با تکیه بر یکی از شاخه‌های کلی حقوق، از قبیل حقوق خصوصی یا حقوق عمومی و یا حقوق جزا، برای تمامی نیازهای صنعتی و تجاری کنونی، پاسخی مناسب و قاطع داریم. اما ورود به رشته حقوق هوایی، سخت نشان داد که برای تحقیق و مطالعه در این رشته نه فقط نیازمند آن هستیم که از دیگر شاخه‌های تخصصی حقوق، مانند حقوق اداری، حقوق تجارت، حقوق مالی، حقوق بیمه و رقابت مطلع گردیم، بلکه نیازمند آنیم تا با

۱. فرمانفرمایان، ۱۳۴۸، صص ۹ و ۱۰ و ۱۳.

الزامات صنعت هواپیمایی و مفاهیم فنی آن انسی برقرار نمایم؛ چراکه اگر حقوق، دانش وابسته است و احراز حکم، امری واجب، پس مقدمه فهم آن واجب، یعنی موضوع نیز خود بسان واجب دیگری خواهد بود.^۱

حقوق هوایی جزء آن دسته از رشته‌های دانش حقوق است که هرچند صنعت هواپیمایی در ایران به تدریج به ضرورت تدریس و مطالعه آن پی می‌برد، جامعه حقوقی به دلیل عدم شناخت ماهیت و گستره مسائل آن، آن‌چنان به تحقیق و مطالعه آن نپرداخته و در واقع احساس نیاز نکرده است. برنامه‌ریزان آموزش عالی در کشور برای نخستین بار در سال ۱۳۹۳ رشته حقوق هوایی را در زمره یکی از شعبات حقوق در مقطع کارشناسی ارشد، گنجانند. اما دیری نگذشت که دوران این رشته به پایان رسید. در حالی پیش‌بینی این رشته به منظور پاسخ به نیازهای موجود در صنعت هواپیمایی کشور صورت گرفت، قطع تداوم تعلیم و تربیت در این رشته، تاکنون بی‌پاسخ و توجیه‌ناپذیر مانده است. به درستی می‌دانیم که هرچه می‌گذرد، علوم بشری انتخابی‌تر و گزینشی‌تر می‌شوند و حقوق نیز به دلیل وابستگی و ارتباط به علوم دیگر، مضاف‌البه‌های بیشتری می‌یابد و می‌بیند. اگر روزگاری، فرد دانایی هم حکمت می‌دانست و هم طب، امروزه سخت می‌توان فرد دانایی را هم حکیم دانست و هم طبیب. برعکس، در این دوران از یک طبیب نمی‌توان انتظار پاسخ به تمامی پرسش‌ها را داشت؛ چنانچه طبیب قلب خود را نه مکلف به اظهارنظر در مسائل مغزی می‌داند و نه حاضر به طبابت در این زمینه می‌شود.

اینکه چرا تداوم تعلیم و تربیت متخصص در رشته حقوق هوایی، پایان یافت، پرسشی است که می‌تواند موضوع تحقیقات مفصلی قرار گیرد، اما به نظر می‌رسد که اصلی‌ترین دلیل این رفتار، ناآشنایی با مفهوم حقوق هوایی و استقلال و اصالت این رشته است. ناآشنایی با مفهوم حقوق هوایی، پرسش‌های بسیاری را در طول حیات نه‌چندان دراز این رشته به میان آورد که عصاره و هسته اصلی آن پرسش‌ها را می‌توان در یک پرسش کلان، ترسیم کرد:

آیا حقوق هوایی در ظرف خود می‌تواند به عنوان یک رشته حقوقی مستقل و خاص مورد توجه نظام آموزش عالی قرار گیرد؟

۱. جعفری لنگرودی، ۱۳۹۳، ص ۳.

به نظر می‌رسد که ظرف حقوق هوایی آنقدر وسیع و خاص است که بتواند به نحو مستقل و خاص، توجه نظام آموزش عالی را به خود جلب کند. این وسعت و خاصیت، معلول چند دلیل است؛ کمتر رشته حقوقی را می‌توان یافت که موضوع مطالعه آن رشته، یکی از گران‌ترین صنوعات و تجهیزات بشری باشد، نیروهای پدیدآورنده آن غالباً تفکر جهانی و بین‌المللی باشد، از حیث قلمرو افرادی، تعدد ذی‌نفع و شرکت‌کننده داشته باشد و دارای اهداف و بنیان‌های مخصوص باشد و تحقیق و مطالعه در آن، به شناخت و درک از الزامات صنعتی محتاج باشد. گفتنی است که گرایش به سمت استقلال بخشی به رشته‌های حقوقی در ایران مسئله‌ای جدید نیست و پیش‌تر در پاره‌ای از رشته‌ها، همچون حقوق نفت و گاز از آن دفاع شده است. برای مثال یکی از نویسندگان، حقوق نفت و گاز را به دلیل برخورداری از اصول، قواعد و ضوابط مخصوص و روش‌های تفسیری ویژه از سایر رشته‌های حقوقی جدا دانسته و آن را به عنوان رشته‌ای مستقل توصیف کرده است.^۱

در این مقاله تلاش شده است تا با تشریح چهارده صفت برای حقوق هوایی، مفهوم مناسبی از این رشته ارائه گردد تا ثابت شود که حقوق هوایی علاوه بر ترکیبی بودن و تعلق نداشتن به یک شعبه خاص، از قبیل حقوق خصوصی یا حقوق بین‌الملل، قواعد اختصاصی دارد و باید به طور مستقل در دانشکده‌های حقوق یا مراکز و مؤسسات آموزشی مطالعه و تدریس شود. رفع تحریم‌های صنعت هوانوردی ایران که سرمنشأ پیشرفت‌ها و تحولات عمده‌ای در این صنعت، از قبیل نوسازی ناوگان هواپیمایی، توسعه و تجهیز فرودگاه‌ها و تأسیسات زیربنایی حمل و نقل هوایی، تأسیس شرکت‌های هواپیمایی جدید و انعقاد قراردادهای همکاری میان شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی بوده است، مهر تأییدی بر ضرورت مطالعه مستقل حقوق هوایی و برنامه‌ریزی دقیق برای این رشته خواهد بود.

ابتدا در نه وصف ایجابی، نشانه‌های استقلال و اصالت و تازگی حقوق هوایی، آشکار و سپس با نقد یا رد پنج دیدگاه مرسوم نسبت به حقوق هوایی، نشانه‌های پیش‌گفته بیش از پیش، تقویت شده‌اند و در نهایت چهره‌ای مناسب از حقوق هوایی به دست آمده است.

۱. نک: شیروی، ۱۳۹۳، صص ۷۷-۷۶.

۱. اوصاف ایجابی حقوق هوایی

۱.۱. هواپیما و بهره‌برداری از فضای هوایی

این موضوع حقوق هوایی است. بنا نبود تا مسائلهٔ مربوط به موضوع حقوق هوایی، مطلع مفهوم‌شناسی حقوق هوایی قرار گیرد، چراکه روشن شدن این امر که چه چیزی موضوع حقوق هوایی است تا میزان بسیاری به روشن شدن قلمرو افرادی (صفت ایجابی ششم) و مأموریت‌ها و اهداف این رشته (صفت ایجابی دوم و سوم) وابسته است. با وجود این، نخستین پرسش اجمالاً آن است که آیا صفتِ هوایی در ترکیب «حقوقِ هوایی»، در معنای حقیقی و واقعی خود قرار گرفته است و حقوقِ هوایی، واقعاً حقوقی است مربوط به هوا یا آنکه ذکر این عنوان مجازی است به علاقهٔ سببیه و حقوقِ هوایی، حقوقِ مربوط به هواپیما است؟ به تعبیری دیگر، آیا هوا نیز همانند اراضی بی‌آنکه به وجود و حضور چیز دیگری وابسته باشد، از نظام حقوق ویژه‌ای بهره می‌برد و قلمرو هوایی به تنهایی دارای ماهیت حقوقی است یا آنکه هوا با زمین فرقی آشکارا فارق دارد و تصور حقوقِ هوایی بی‌وجود و حضور هواپیما، بی‌معنی و بی‌پایه است؟ به نظر می‌رسد که فضای هوایی تا پیش از اختراع هواپیما، ماهیت و مفهوم حقوقی تعریف شده و مشخصی نداشته است و اگر هواپیمایی نمی‌بود، حقوقِ هوایی نیز معنایی نمی‌داشت یا اگر بالنی نمی‌بود، دستور سال ۱۷۸۴ پلیس پاریس مبنی بر ممنوعیت پرواز بی‌مجوز بالن نیز تحقق نمی‌یافت.^۱ با این تعبیر، هوا که صفتی ذاتی و قدیمی دارد، اعتبار و شرافت خود را از هواپیما به عنوان امری عارض و حادث به عاریت خواهد گرفت. اما آیا اصالت و اعتبار دادن به هواپیما، اساساً فایده و نتیجهٔ عملی مهمی دربر دارد؟ به نظر می‌رسد که این امر حاوی نتایج مهمی است و فقط خیالی شاعرانه نیست. اگر هواپیما اصالت و اعتبار یابد، آن وقت فضای هوایی و حتی دیگر اجزا و عناصر صنعت هوانوردی، از قبیل فرودگاه‌ها، باید در خدمت هواپیما و بهره‌برداری از آن قرار گیرند و بستر مناسبی را برای عملیات هواپیما فراهم نمایند. با این تعبیر (اصالت و اعتبار به هواپیما)، مالک زمین دیگر مستحق نیست تا با تمسک به این قاعدهٔ باستانی که مقرر می‌دارد: «هر که مالک ملک است، مالک فضای فوقانی آن تا آسمان و محیط تحتانی آن تا قعر زمین

۱. نک: نواده توپچی، ۱۳۹۰، ص ۲۱.

است^۱، استفاده متعارف از هواپیما را ممنوع یا محدود سازد یا آن را به عقب براند. به همین نحو، باید فضای هوایی همانند فضای خارج از جو، میراث مشترک یا طبیعی بشریت قرار گیرد^۲ تا تمامی هواپیماها به سادگی و راحتی در آن سیر کنند، بی آنکه فضای هوایی را مسدود یا محدود ببینند. اما حقوق هوایی نتیجهٔ اخیر را رد کرده و نپذیرفته است، زیرا دولت‌ها با آنکه در عرصهٔ داخلی فضای هوایی املاک را به روی هوانوردان گشودند، در عرصهٔ بین‌المللی، فضای هوایی قلمرو خود را به روی یکدیگر بستند (نک: مادهٔ ۱ پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری موسوم به پیمان شیکاگو^۳) و نشان دادند که هواپیما آنقدر هم اصالت و اعتبار ندارد، بلکه می‌تواند فضای هوایی خویش را پاک و دست‌نخورده نگه دارند یا دست‌کم به هر هواپیمایی اجازهٔ عبور و مرور ندهند. حقوق هوایی گویا سخت به این دوگانگی دچار شده است.^۴

با این حال، با گرایش حقوق هوایی به سوی آزادسازی هوا، اندک اندک زمینه فراهم می‌شود تا فضای هوایی قلمرو دولت‌ها نیز همانند فضای خارجی، میراث مشترک بشریت قرار گیرد و معلوم شود که آنچه اصیل و معتبر است، هواپیما یا هر ماشینی است که بتواند فضای هوایی را مورد استفاده و بهره‌برداری قرار دهد.

۱.۲. ایمنی^۵ به عنوان کانون مطالعه،

مهم‌ترین مأموریت و هدف حقوق هوایی است. اگر حقوق مدنی و خصوصی تعهد را مرکز و کانون مطالعه می‌خواند، حقوق هوایی ایمنی را کانون و مرکز مطالعه قرار می‌دهد. بی‌گمان اگر ایمنی مهم‌ترین هدف و غرض حقوق هوایی نباشد، در زمرهٔ مهم‌ترین اهداف آن است. ایمنی در صدد آن است تا از طریق اجرای مجموعه‌ای از اقدامات مناسب، خطری را که خود محصول فعالیت شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان متعدد و البته فضای متخاصم هوا است، تا حداقل میزان

1. The owner of the soil owns up to the sky

۲. دربارهٔ مشترک و عمومی بودن فضای خارج از جو از جمله نک: مادهٔ ۱ و ۲ معاهده در خصوص اصول حاکم بر فعالیت‌های دولت‌ها در اکتشاف و استفاده از فضای خارجی، شامل ماه و سایر اجرام سماوی. به موجب مادهٔ ۱ این معاهده، فضای خارجی از جمله، ماه و سایر اجرام سماوی برای تمامی دولت‌ها بدون هرگونه تبعیض، بر مبنای برابری و مطابق با حقوق بین‌الملل، به منظور اکتشاف و استفاده آزاد است و نیز دسترسی به تمامی محیط‌های اجرام سماوی آزاد خواهد بود

(Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies, Article 1)

3. Convention on International Civil Aviation, Done at Chicago, 1944, Article 1.

۴. دربارهٔ این دوگانگی نک: Banner, 2008, p. 290-293

5. Safety

ممکن تقلیل دهد.^۱ ایمنی این هدف مهم را در دو بخش دنبال می‌کند: نخست بخش فعال ایمنی هوایی^۲؛ دوم بخش مبتکرانه (کنشگرانه) ایمنی هوایی^۳. در بخش نخست تمام تلاش خود را معطوف می‌سازد تا با وضع مقررات مناسب، نظارت بر اجرای مقررات، استفاده از اطلاعات و تجارب دولت‌های دیگر، انجام مطالعات و تحقیقات ایمنی، ارائه توصیه‌نامه‌های ایمنی و به کارگیری آنها، مانع از وقوع مخاطرات، سوانح و حوادث گردد^۴، اما در بخش دوم، وقوع هر حادثه، سانحه و حتی عیب پدید آمده را جداً بهانه می‌کند تا با جمع‌آوری اطلاعات، اسناد و مدارک هر واقعه و تجزیه و تحلیل داده‌ها، سبب یا اسباب احتمالی^۵ آنها را تعیین نماید و با ارائه توصیه‌نامه‌های ایمنی و اجرای آنها، مانع از تکرار آنها در آینده گردد^۶. در این بخش اگر او به درستی مأموریت خود را ایفا نکند، نه فقط ایمنی هوایی درون مرزهای یک دولت را تضعیف می‌کند، بلکه ایمنی را در سطح جهان با خطری جدی مواجه می‌سازد و بالعکس اگر مناسب عمل کند، نه فقط به نفع شهروندان یک دولت عمل می‌کند، بلکه جان تمام مردم جهان را از خطر نجات می‌دهد.

به‌هرروی، نقش ایمنی در هوانوردی آنقدر اساسی است که وجود آن در هر یک از حوزه‌های حقوق هوایی ملاحظه و دریافت می‌شود: حقوق بررسی فنی سوانح و حوادث هوایی، حقوق مسئولیت مدنی هوایی، ادله اثبات دعاوی هوایی، حقوق بیمه هوایی، حقوق قراردادهای هواپیمایی (از قبیل بیع هواپیما، قرارداد تعمیر و نگهداری هواپیما)، حقوق بهره‌برداری از ماشین‌های پروازی بدون خلبان، حقوق مصرف‌کنندگان هوایی و تجارت هوایی، از جمله حوزه‌هایی هستند که ایمنی در آنها نقشی تعیین‌کننده و حساس دارد. برای روشن شدن نقش حساس و برجسته ایمنی در حقوق هوایی به ذکر دو مسئله ذیل به عنوان نمونه بسنده می‌شود:

1. ICAO Doc. 9859, 2006, at. 1.2.3.

2. Active side of aviation safety.

3. Reactive side of aviation safety

۴. بخشی از این اهداف و وظایف در ماده پنجم قانون هواپیمایی کشوری ایران، ضمن تشریح وظایف سازمان هواپیمایی کشوری مذکور است.

5. Probable causes.

۶. این بخش را قانون هواپیمایی کشوری فراموش کرده و آسیب بزرگی را متوجه صنعت هواپیمایی ساخته است

-دارنده هواپیما مکلف است تا بر حسب حداکثر وزن گواهی شده هواپیما به هنگام برخاست، پوشش بیمه کافی و مناسبی را برای فعالیت‌های هوانوردی خود تحصیل نماید.^۱ اما هواپیماهای موروثی^۲ به دلیل طبیعت ویژه‌ای که دارند، از تمامی ظرفیت‌های وزنی و سوختی خود استفاده نمی‌کنند و به هنگام عملیات، از میزان وزن عملیاتی^۳ به مراتب کمتری برخوردار می‌شوند و به دلیل محدودیت‌های عملیاتی، از قبیل سرعت کمتر در پرواز، مدت پرواز اندک، لزوم پرواز تحت قواعد پرواز با دید^۴ و ممنوعیت پرواز بر فراز محیط‌های پرجمعیت، خطرهای به مراتب کمتری را تحمیل می‌کنند. دارندگان این هواپیماها درحالی از حداکثر وزن قابل مجاز هواپیماهای خود استفاده نمی‌کنند، برای تحصیل پوشش بیمه کافی بر مبنای آن وزن تجویز شده^۵ باید حق بیمه بیشتری پرداخت نمایند. اما آنها این تکلیف را دشوار و غیرطبیعی می‌خوانند. در این میان اگر حقوق بیمه، الزام این مالکان را به تهیه پوشش بیمه با استثنا یا انعطاف مواجه نسازد، ایمنی به دلیل آنکه خطر کمتری را در پرواز این قسم از هواپیماها می‌بیند، انتظار و توقع نه چندان بیهوده مالکان این هواپیماها را از طریق فرایند صدور گواهی مجدد^۶، مرتفع و فعالیت آنها را با پرداخت حق بیمه کمتر تسهیل می‌سازد.^۷

-مشهور و مرسوم شده است که مسئولیت جبران خسارت ناشی از سوانح و حوادث هوایی با مالک یا بهره بردار هواپیما باشد. اما آیا دعوای مسئولیت ضرورتاً باید ضمیمه این اشخاص شود و زیان وارده منحصرأ از سوی آنها جبران گردد؟ حقوق مسئولیت مدنی سنتی غالباً پاسخ مثبت به پرسش نمی‌دهد^۸، اما ایمنی هوایی پاسخی قاطع‌تر دارد: ایمنی بر آن است که اگر مسئولیت

۱. نک:

Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on Insurance Requirements for Air Carrier and Aircraft Operators, Article 7.

2. Heritage aircraft.

3. Actual operational weights

4. Visual flight rules

5. Certificated weight.

6. Recertification.

7. Mid-term evaluation of Regulation 785/2004 on insurance requirements of air carriers and aircraft operators, 2012, p. 39, 40.

۸. آزادی تعیین خواننده دعوا در دعوای مسئولیت مدنی غالباً با محدودیت روبرو نمی‌شود، اما حقوق هوایی مثال‌هایی از انحصار در جبران خسارت یا مسئولیت انحصاری را نشان داده است. در این باره نک: ماده ۲۹ کنوانسیون جبران خسارت اشخاص ثالث ناشی از اعمال مداخله‌آمیز غیرقانونی به وسیله هواپیما، معروف به «کنوانسیون خطرات تروریسم» که چگونه به اشخاص دیگری جز بهره‌بردار و صندوق بین‌المللی جبران خسارت، مصونیت از جبران خسارت اعطا می‌کند. ←

اشخاص دیگری جز مالک و بهره‌بردار شناسایی نشود، دیگر فلسفه وجودی خود را از دست خواهد داد، زیرا منطقی نیست که نخست شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان متعدد هوانوردی را به اجرای دستورات و تکالیف ایمنی مکلف کرد و پس از آن نتایج زیان‌بار حاصل از نقض آن را برنتابید. دادگاه‌های ایالات متحده آمریکا و استرالیا و نیز نویسندگان به خوبی این ضرورت را احساس کردند، آنگاه که با درک درست از فلسفه ایمنی هوایی، اشخاصی چون واحدهای مراقبت پرواز، هواشناسی، جستجو و نجات و فرودگاهی را در برابر سوانح هوایی مسئول شناختند، اشخاصی که نه هواپیما را رانده، نه قرارداد حمل منعقد کرده، نه به فعالیت خطرناک اقدام کرده و نه سودی برده‌اند.^۱

۱.۳. امنیت^۲ مأموریت دیگر حقوق هوایی است.

شاید اهل لغت میان امنیت و ایمنی فرق ننهند^۳، اما حقوق هوایی میان این دو فرق نهاده و امنیت را از ایمنی جدا کرده و فواید عملی مهمی را برای این تفکیک به دست داده است. حقوق هوایی امنیت را به اجرای مجموعه‌ای از اقدامات مناسب به منظور تقلیل خطرهای توأم با سوءنیت توصیف کرده و از این نظر آن را مفهومی خاص‌تر از ایمنی خوانده است.^۴ بی‌تردید در سایر شعبات حمل و نقل، همچون حمل جاده‌ای و ریلی، اگر نگوییم که امنیت و لزوم رعایت تشریفات امنیتی جایگاهی ندارد، آنچنان جدیت ندارد و دولت‌ها توجه زیادی به آن نمی‌کنند. به‌هرروی، تفکیک میان ایمنی و امنیت در عمل، نتایج مهمی را رقم زده است: نخست، در بسیاری از موارد مأموریت تأمین امنیت هوانوردی از عهده مقامات و متصدیان فرودگاهی خارج شده و تأمین آن مستقیماً بر عهده دولت حاکم قرار گرفته است، یعنی دو وظیفه نظارت و تدارک امنیت بر دوش یک نهاد که در مقام اعمال حاکمیت می‌باشد، انباشته شده است. دوم، با مشخص شدن نقض امنیت هوانوردی در سانحه یا حادثه هوایی، تحقیق کیفری بر بررسی ایمنی تقدم یافته یا دست‌کم در کنار بررسی ایمنی، به بررسی موازی پرداخته است.

←(Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft (Unlawful Interference Convention), Adopted in Montreal, Canada on 2 May 2009, Article 29).

۱. برای ملاحظات بیشتر نک: صادقی، ۱۳۹۵.

2. Security.

3. Crocker, 2007, p. 204.

4. Wells, 2001, p. 302, 303.

سوم، با وجود انتقال برخی وظایف اجرایی و تصدی‌گری، مأموریت تأمین امنیت هوانوردی موضوع انتقال قرار نگرفته است؛ همچنان که در پروژه‌های احداث و بهره‌برداری و انتقال فرودگاه‌ها، امنیت هوانوردی به همراه فعالیت‌هایی چون گمرک و قرنطینه در زمره فعالیت‌های ذخیره شده^۱ خوانده شده است.^۲

چهارم، نتایج زیان‌بار حاصل از نقض امنیت هوانوردی موضوع نظام جبران خسارت مخصوص قرار گرفته و از نظام جبران خسارت عام جدا شده است.^۳ از این دست تفاوت‌ها میان ایمنی و امنیت در حقوق هوایی بسیار زیاد اند.

۱.۴. حقوق هوایی، حقوقی بین‌المللی است.

برخی نویسندگان وصف بین‌المللی حقوق هوایی را با نظر به خصیصه سرعت هواپیمایی به دست آورده و گفته‌اند که نتیجه‌ای که از بین‌المللی بودن مقررات هوایی می‌توان به دست آورد، آن است که دولت‌ها قبل از آنکه در کشورهای خود مقررات خاصی در زمینه هوا وضع کنند، دور هم جمع شده‌اند و قراردادی را که جنبه بین‌المللی داشته است، امضا کرده‌اند.^۴ یکی دیگر از نویسندگان با نظر به منابع رشته حقوق هوایی درباره این وصف چنین می‌نویسند: «در این دو رشته (حقوق هوایی و دریایی)، یکی از منابع مهم حقوق، پیمان‌های بین‌المللی است و این عامل نیرومند که پیوسته بر گستره آن افزوده می‌شود، حقوق هوایی (و دریایی) را از یک سو به حقوق عمومی و از سوی دیگر به حقوق بین‌المللی نزدیک می‌کند».^۵

حق نیز چنین است که نویسندگان گفته‌اند. چنانچه دولت ایران نیز حتی چند روز پیش از تصویب قانون هواپیمایی کشوری، با تصویب «قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی» اراده خود را نسبت به الحاق دولت به پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعلام نموده است.

1. Reserved activities.

2. Government of India, Greenfield Airport Policy, pp. 4, 5.

۳. نک: پیمان خطرات تروریسم که چگونه پیمان با فرق نهادن میان سبب یا منشأ سانحه موجب زیان، نظام جبران خسارت ویژه‌ای را برای خسارات ناشی از اعمال مداخله‌آمیز غیرقانونی تأسیس کرده و آن را از نظام جبران خسارت ایجاد شده در سند نخست، یعنی پیمان خطرات عمومی، جدا کرده است.

۴. هومن، ۱۳۷۹، صص ۴۱-۴۰.

۵. کاتوزیان، ۱۳۸۸، ص ۹۳.

اهمیت وصف بین‌المللی حقوق هوایی آنگاه برجسته‌تر می‌شود که دولت‌ها در مرزهای ملی خود (قلمروی که حقوق بین‌الملل نسبت به آن تکلیفی و صلاحتی ندارد)، استعانت‌های جامعه بین‌المللی را پذیرا می‌شوند. دولت‌ها گاه همان مقررات را عیناً یا ضمن اندکی تغییر در محتوای حقوق داخلی تکرار می‌کنند؛ گاه مقررات خود را با اصول حقوق بین‌الملل هماهنگ و همسو می‌سازند و گاه بر بنیان قوانین نمونه بین‌المللی که از سوی نهادهای بین‌المللی متخصص در امور هوانوردی پیشنهاد می‌شود، محتوای حقوق ملی خود را سامان می‌دهند.^۱

۱.۵. حقوق هوایی، حقوقی عمومی و دولتی است.

دولتی بودن صفتی دیگر است که برخی نویسندگان به حقوق هوایی داده‌اند؛ البته این وصف آنها را با ملاحظات مربوط به امنیت و دفاع ملی به دست آورده‌اند.^۲ به نظر می‌رسد که دولتی و عمومی بودن حقوق هوایی به غیر از ملاحظات امنیت و دفاع ملی، بیشتر ریشه‌های خود را در نقش حساسی که دولت‌ها از ابتدای شکل‌گیری صنعت هوانوردی برای خود تعریف کرده‌اند، باز یافته است. این وصف سبب شده است تا حقوق هوایی کمتر با حقوق عرفی بازرگانی انس و الفت یابد و با اصول تجارت آزاد و سازمان تجارت جهانی، بیگانه شود. بسته شدن درهای آسمان به روی کشورها، ممنوعیت خارجیان از حمل و نقل داخلی، قاعده تابعیت و کنترل مؤثر در شرکت‌های هواپیمایی، اعمال کنترل بر قراردادهای اتحاد میان بازرگانان هوایی و به دست گرفتن مالکیت و کنترل فرودگاه‌ها و تأسیسات ناوبری هواپیمایی، به خوبی چهره دولتی و عمومی حقوق هوایی را نشان می‌دهد. با این حال، نباید از این مسئله غافل شد که صفت دولتی و

۱. صادقی، ۱۳۹۶، (ب)، ص ۵. با این حال درباره وصف بین‌المللی باید توجه داشت که هنوز حقوق هوایی تماماً تسلیم اراده حقوق بین‌الملل نشده است، چراکه نه فقط این رشته به وصف عمومی و دولتی بودن (صفت ایجابی پنجم) متصف است، بلکه حقوق بین‌الملل نیز تمامی جوانب هوانوردی را بین‌المللی و یکسان نکرده است؛ حقوق بین‌الملل غالباً درباره هوانوردی دولتی و نظامی صحبتی ندارد، به دولت‌ها اجازه داده است تا در صورت تمایل انحراف و عدول خود را از ضوابط پیمان شیکاگو اعلام نمایند (نک: ماده ۳۸ پیمان شیکاگو) و در برخی امور با وجود تلاش‌هایش به منظور یکسان‌سازی، به توفیقی دست نیافته است (همچون تلاش‌های عقیم ایکائو به منظور یکسان‌سازی مسئولیت واحدهای کنترل ترافیک هوایی، در این باره، نک: صادقی، ۱۳۹۵، صص ۱۶۲ و ۱۶۱) و با وجود یکسان‌سازی مسائلی چون مسئولیت متصدی حمل، با نهادن عنوان «کنوانسیون یکسان‌سازی برخی مقررات حمل و نقل...»، نشان داده است که تنها برخی امور را یکسان ساخته و برخی موارد دیگر را به حقوق داخلی دولت‌ها ارجاع داده است و چنانچه در وصف عمومی و دولتی (وصف بعدی) خواهیم دید که چگونه حمل و نقل هوایی را با اصول تجارت جهانی بیگانه و نامأنوس کرده است.

۲. هومن، ۱۳۷۹، ص ۴۰.

عمومی حقوق هوایی، به نرمی و کندی رنگ می‌بازد و هرچه می‌گذرد چهره خصوصی و تجاری حقوق هوایی پررنگ‌تر از قبل می‌شود. گرایش به سوی آزادسازی هوا و اعطای آزادی نوع نهم (کابوتاژ محض)، انعقاد قراردادهای آسمان باز، ایجاد رقابت در خدمات فرودگاهی و ناوبری هوایی، تشکیل دیوان داوری بین‌المللی هواپیمایی شانگهای در سال ۲۰۱۴ م و نفوذ اصطلاح «حقوق عرفی هواپیمایی»^۱ در آثار برخی نویسندگان، جملگی نشان از فرسایش وصف دولتی و عمومی و تقویت صفت خصوصی و تجاری حقوق هوایی می‌دهند.

۱.۶. حقوق هوایی، تعدد شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان دارد.

شاید در دوران نوپایی صنعت هوانوردی و با توجه به نقش حساس و برجسته‌ای که دولت‌ها در امور هوانوردی برای خود تعریف کرده بودند (که البته هنوز نیز قوت دارد)، هوانوردی از پیچیدگی خاصی برخوردار نبود و شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان محدودی داشت. دولت‌ها هم تجارت هوایی می‌کردند و هم مقررات صادر می‌کردند. همچنان که در زمان تصویب کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹)، متصدیان حمل و نقل عمدتاً در مالکیت دولت‌ها بودند و احتمالاً جز در ایالات متحده آمریکا و ژاپن، مؤسسات هواپیمایی غیردولتی شیوع نداشتند. در همان دوران، یعنی دوران نوپایی صنعت هوانوردی، هدایت و ناوبری هواپیما نیز شکلی ساده داشت. شخصی با در دست داشتن ابزارهایی چون پرچم، آتش و چتر، فرمانده هواپیما را از وجود خود باخبر می‌کرد. اما با گذر چند دهه، سادگی فعالیت‌های هوانوردی تغییر چهره و ماهیت داد؛ هم دولت‌ها به مرور وظایف اجرایی و تصدی‌گری خود را به نهادهای دیگر منتقل نمودند و هم فناوری تکامل یافت و ابزارهای پیچیده به منظور هدایت و نظارت هواپیما به وجود آمد. دولت‌ها نیز متوجه شدند که ایمنی هوایی اقتضا دارد تا نهادهایی مستقل به منظور اجرای برخی فعالیت‌ها تاسیس شود. علاوه بر این‌ها، بر تعداد و نوع استفاده‌کنندگان از فضای هوایی (همچون کاربران ماشین‌های پروازی بدون خلبان) افزوده شد. در این مرحله شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان صنعت افزایش یافتند، که از جمله آنها می‌توان به اشخاص ذیل اشاره کرد:

خطوط هواپیمایی ملی، مالکان هواپیماهای خصوصی، بهره‌برداران هواپیماهای بدون خلبان، تولیدکنندگان و طراحان هواپیما، ارائه‌کنندگان خدمات ناوبری هوایی یا واحدهای کنترل ترافیک

1. Lex Aviatica.

هوایی، نهادهای هواشناسی، ارائه‌کنندگان نقشه‌ها و چارت‌های هوایی، ارائه‌کنندگان خدمات سامانه‌های ماهواره‌ای ناوبری جهانی، مالکان و متصدیان فرودگاهی، مراکز تعمیر و نگهداری هواپیما، آژانس‌های جستجو و نجات، سازمان‌های بررسی سوانح و حوادث هوایی ملی و منطقه‌ای، سازمان‌های هواپیمایی کشوری، سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری و نهادهای تخصصی هوانوردی بین‌المللی (همچون آژانس ایمنی هوانوردی اروپایی)، مراجع حل و فصل‌کننده اختلافات هواپیمایی همچون نهادهای داوری، سازمان‌های امنیت هواپیمایی کشوری، شرکت‌های هندلینگ و سوخت‌رسانی، مراکز حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان هوایی، انجمن‌ها و اتحادیه‌های هوایی و حتی شرکت‌های بیمه.

به هر روی مسئله غامض آن است که طوری باید روابط حقوقی میان این شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان را تنظیم نمود که به هیچ‌یک از دو معادله ذیل منجر نشود:

$$\text{ایمنی} + \text{امنیت} < \text{تجارت} = \text{ورشکستگی}$$

$$\text{تجارت} < \text{ایمنی} + \text{امنیت} = \text{فاجعه}$$

پرهزینه بودن اجرای برخی توصیه‌نامه‌های ایمنی صادره از بررسی فنی وقایع هوایی و ممنوعیت پرواز هواپیماهای بدون خلبان پس از غروب آفتاب تا قبل از طلوع آفتاب، نمونه‌هایی است از کشمکش میان تجارت و ایمنی در حقوق هوایی.

به راستی کمتر رشته تخصصی حقوقی را می‌توان یافت که همانند صنعت هوانوردی، ذی‌نفعان متعدد داشته باشد و تنظیم روابط حقوقی در آن به یک نگاه چندجانبه و درک درست از الزامات و نیازهای بازیگران مختلف نیازمند باشد.

۱.۷. حقوق هوایی، حقوقی فنی و تجربی است.

حقوق هوایی را نه فقط باید حقوقی فنی و مبتنی بر فناوری نامید، بلکه حقوقی است که به شیوه تجربی نیز به دست می‌آید. بسیاری از قوانین و مقررات این رشته، قوانین و مقرراتی‌اند که ریشه در امور محاسباتی و ریاضی دارند و بسیاری دیگر ریشه در تکرار و تجربه. ذکر حداکثر وزن قابل حمل برای هر نوع هواپیما در اسناد آن و تعهد فرمانده هواپیما به تخلیه میزان بار متجاوز، شناسایی نقاط مستعد آتش‌سوزی هواپیما در اثر تکرار سوانح و حوادث و الزام تولیدکنندگان هواپیما به ایمن‌سازی این نقاط و رفع نواقص و عیوب تولید و ضرورت تجهیز هواپیما به «سامانه

جلوگیری از تصادم هوایی^۱، «سامانه‌های هشداردهی تقرب به زمین^۲» و «سامانه کشف‌کننده دود سیگار در مکان‌های بهداشتی هواپیما^۳» پس از بررسی چند سانحه هوایی، به خوبی خبر از فنی و تجربی بودن حقوق هوایی می‌دهد.^۴

۱.۸. تعاون و همکاری بین‌المللی وصف بارز حقوق هوایی است.

به غیر از وصف بین‌المللی حقوق هوایی، این رشته از دانش حقوق حتی در محتوای هوانوردی ملی (مرزهای ملی) نیز به تعاون و همکاری بین‌المللی بسیاری نیاز دارد؛ تعاونی که گاه بر اصل عدم هزینه، اتکا یافته و متبرع را از منافع، امتیازات و کسب تجارب لازم بی‌بهره نمی‌سازد. برای مثال می‌دانیم که در سانحه پرواز شماره ۳۷۰ هواپیمایی مالزی از مقصد کوآلا لامپور به مقصد پکن، دولت مالزی به عنوان دولت ثبت هواپیما، مسئولیت بررسی سانحه را برعهده داشت، چراکه سانحه در آب‌های آزاد رخ داده بود. اما به واقع چه ضرورتی موجب گردید تا دولت استرالیا، میلیون‌ها دلار هزینه به منظور عملیات جستجو و بازیابی^۵ (نه عملیات جستجو و نجات) اختصاص دهد؟

برای تعاون‌ها و همکاری‌های بین‌المللی در حقوق هوایی، دو مبنای بیشتر نباشد - ملاحظه می‌شود: نخست محدودیت‌های فناوری‌های هوانوردی؛ دوم نبود تسهیلات، امکانات و منابع کافی. شاید این نتیجه چندان بی‌راه نباشد که چون ساخت هواپیما خود محصول یک تعاون و همکاری بین‌المللی است، حقوق آن نیز لاجرم به یک تعاون و همکاری بین‌المللی نیاز خواهد داشت.

۱.۹. حقوق هوایی، حقوقی پرمقرره^۶ است.

فنی بودن حقوق هوایی، خاصیت پویای ایمنی، تعدد شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان، لزوم تعاون و همکاری بین‌المللی، حقوق هوایی را حقوقی پرمقرره ساخته است و آن را در زمره پرمقرره‌ترین صنایع جهانی قرار داده است. قانون‌گذاری عمدتاً با تبیین امور فنی، اجرایی و جزئی بیگانه است و تخصص و حوصله آن را نیز ندارد. این مأموریت غالباً توسط سازمان هواپیمایی کشوری به

1. Mid-Air Collision Avoidance System.
2. Ground Proximity Warning System.
3. Smoke Detectors in Lavatories.
4. See: The Aviation Law Review, 2016, p. 405.
5. Search and Recovery.
6. Highly Regulated.

عنوان یکی از بازوهای قوه اجرایی و به عنوان ناظم و ناظر صنعت تحقق می‌یابد. این سازمان نیز عمدتاً و شاید منحصراً مأموریت دارد تا ایمنی استفاده‌کنندگان از فضای هوایی و ایمنی اشخاص و اموال روی زمین را تأمین نماید و حتی گاه مدموریت او به نظارت یا تأمین امنیت هوانوردی نیز نمی‌رسد. خاصیت قانون‌زدگی حقوق هوایی سبب شده است تا مقررات بسیار زیادی در عرصه بین‌المللی و داخلی پدید آید. می‌دانیم که این مقررات بین‌المللی حجیم و فراوان زمانی به خوبی اجرا می‌شوند که ترجمه دقیق و مناسبی از آنها در کشورهایی که با زبان آن مقررات بیگانه‌اند، به عمل آید و گرنه اجرای آن مقررات مشکل یا ناممکن خواهد بود. این مقررات حجیم و فراوان را بی‌تردید حقوق‌دانانی باید ترجمه و تعبیر نمایند که اولاً مسلط به زبان‌های خارجی باشند و ثانیاً با حقوق هوایی و الزامات فنی آن آشنا باشند^۱.

۲. تقویت استقلال حقوق هوایی و نقد نظریات مرسوم درباره حقوق هوایی

۲.۱. حقوق هوایی تکلیفی در مطالعه هوانوردی دولتی و نظامی ندارد.

هوانوردی به غیر از آنکه در خدمت امور کشوری است، به امور نظامی و دولتی نیز مبادرت می‌ورزد. قوانین و مقررات هوانوردی بین‌المللی و داخلی عموماً به انتظام دهی هوانوردی کشوری پرداخته‌اند (نک: ماده ۲ قانون هواپیمایی کشوری ایران و ماده ۳ پیمان شیکاگو) و ادبیات حقوق هوایی نیز به تبعیت از این خواست و اراده قانون‌گذار، خود را از مطالعه و تحقیق در هوانوردی دولتی و نظامی فارغ دیده است. یعنی نویسندگان نیز کمتر به مسائل حقوقی هوانوردی دولتی و نظامی پرداخته‌اند و حال آنکه نه اراده قانون‌گذار آنچنان جاهت دارد و نه تبعیت نویسندگان چندان منطقی به نظر می‌رسد. مگر جز این نیست که هر سه نوع هواپیمای کشوری، دولتی و

۱. باید افزود که پرمقرره بودن نباید بهانه و دستاویز آن شود که قانون‌گذار از اصول و کلیات حقوق هوایی غافل شود، زیرا تبیین اصول و کلیات چیزی نیست که توسط نهادهای تخصصی و اجرایی تحقق یابد. قانون هواپیمایی کشوری به نظر دچار این غفلت شده است، آنگاه در ماده بیست و دوم بسیاری از موضوعات حقوق هوایی را بی‌آنکه ذکر از اصول و کلیاتش نماید، به آیین‌نامه‌های اجرایی قانون ارجاع داده است؛ امری که به نظر می‌رسد عملکردی بر خلاف اصول و شیوه قانون‌نویسی است (اشراقی آرانی، ۱۳۹۴، ص ۱۴۶). علاوه بر آن، اتخاذ این طریق سبب آسیب‌هایی جدی شده است، چه هیئت وزیران در مواردی بدون توجه به اصول و امور کلان، آیین‌نامه‌هایی بر خلاف استانداردهای بین‌المللی و اصول مسلم حقوق هوایی وضع کرده و حتی با تأخیر در اجرای این حکم نه چندان تکلیف‌مدارانه، کشور را تا مدت‌های بسیار از برخی آیین‌نامه‌های موضوع این ماده محروم نموده، همچنان که تاکنون نیز تمامی آیین‌نامه‌های این ماده را تصویب نکرده است.

نظامی از یک فضای هوایی مشترک استفاده می‌کنند، تسهیلات زمینی غالباً یکسانی را به کار می‌گیرند و از خدمات کنترل ترافیک هوایی یکسانی نیز بهره‌مند می‌گردند؟ این موضوع‌شناسی با وجود آنکه از برخی تفاوت‌های هوانوردی کشوری، دولتی و نظامی غافل نیست، خواهان آن است که تا سرحد امکان، حقوق هوانوردی کشوری، دولتی و نظامی تابع قوانین یکسان و بی تبعیض قرار گیرند و نویسندگان نیز در ماهیت حقوقی هوانوردی دولتی و نظامی تحقیق و مطالعه نمایند. با این ترتیب، ظرف حقوق هوایی با اضافه شدن هوانوردی نظامی و دولتی به عنوان یکی دیگر از بازیگران صنعت هوانوردی، گسترش می‌یابد و معلوم می‌شود که حقوق هوایی به عنوان یک رشته اصیل و مستقل رسالتی بالاتر از قوانین و مقرراتی دارد که به صورت سنتی خود را محدود به یک جنبه از هوانوردی کرده‌اند.

۲.۲. حقوق هوایی، آیین دادرسی و محاکم ویژه ندارد.

از یک منظر، استقلال و اصالت حقوق هوایی به دستاویز آنکه این رشته از حقوق، آیین دادرسی و محاکم ویژه ندارد، نفی می‌شود. از این منظر برای آنکه رشته‌ای مستقل و اصیل توصیف شود، باید علاوه بر برخوردار بودن از قوانین ماهوی و دکترین حقوقی مخصوص، از قوانین شکلی و محاکم ویژه نیز بهره‌مند باشد. این سخن نیز به نظر قوت و اعتبار ندارد، زیرا نه فقط توصیف استقلال و اصالت رشته‌ای از دانش حقوق به وجود قوانین شکلی و محاکم ویژه بستگی ندارد، بلکه حتی حقوق هوایی خالی از قوانین و قواعد شکلی و دادرسی مخصوص نیست. آیا به راستی حقوق هوایی خالی از مباحث ادله اثبات دعوی است؟ آیا قابل استناد نبودن گزارش نهایی فنی حادثه در دادگاه مسئله‌ای تازه و مخصوص حقوق هوایی نیست؟ آیا محرمانه بودن اسناد بررسی سانحه از جمله پیش نویس گزارش نهایی، در زمره مباحث ادله اثبات دعاوی هوایی قرار ندارد؟ آیا فرمانده هوایما به منظور تفتیش جرم و تحقیقات مقدماتی در زمره ضابطین دادگستری قرار نگرفته است^۱؟ آیا موضوع تحدید اختیارات نهادهای قضایی به هنگام وقوع سوانح و حوادث هوایی به منفعت تامین ایمنی هوایی، موضوع دادرسی کم‌اهمیتی است؟ آیا

۱. نک: ماده ۳۲ قانون هواپیمایی کشوری ایران.

ضرورت اجرای فرایند بررسی فنی دوباره با کشف دلیل و مدرک قابل ملاحظه و عدم شرطیت مهلت یا مرور زمان در لزوم اجرای بررسی مجدد^۱ به یک مسئله دادرسی هوایی شباهت ندارد؟ بی‌واهمه بگوییم که این رشته پر از مباحث شکلی و دادرسی است؛ اگرچه این موارد هنوز به مانند قوانین ماهوی آن در مجموعه‌ای مجزا و یکجا نظام‌مند نشده است.

درباره نبود محاکم ویژه نیز باید گفت که اتفاقاً نبود محاکم ویژه، صرف‌نظر از نداشتن امکانات کافی دادگستری، تا حد زیادی ناشی از عدم آموزش اختصاصی این شاخه از حقوق در دانشگاه‌ها و عدم تربیت قضات متخصص است. برخی نویسندگان درباره محاکم امریکای لاتین چنین گفته‌اند که قضات این کشورها به دلیل نآشنایی با الزامات و اهداف حقوق هوایی، گاه ضربات سنگینی را بر پیکره ایمنی هوایی وارد می‌سازند.^۲ درست به همین دلیل است که برزیل برای حل بحران ناشی از تعقیب کیفری سوانح هوایی، نه فقط کد ناوبری هوایی خود را اصلاح کرده، بلکه برای دادرسان و دادستانان خود، کارگاه‌های آموزشی برگزار کرده است تا تعقیب‌کنندگان را با مبانی ایمنی هوایی آشنا سازد و خطرهای ناشی از تعقیب کیفری را به آنان گوشزد کند.^۳

جالب توجه آن است که حتی دادگاه‌های کشورهای صنعتی نیز به دفعات عدیده در رویارویی با پرونده‌های مربوط به حقوق هوایی، خطرهای ناشی از نآشنایی با حقوق هوایی و الزامات آن را درک کرده‌اند، اما نحوه رفتار آن دادگاه‌ها به میزان بسیار با رفتار دادگاه‌های کشورهای غیرصنعتی، متفاوت بوده است، زیرا دادگاه‌های کشورهای صنعتی نه فقط در ضمیر خود به نآشنایی با مبانی و الزامات صنعت اذعان دارند، بلکه به هر طریق که شده است، تلاش می‌کنند تا پیش از اصدار رأی، نظر متخصصان و ذی‌نفعان صنعت را جویا شوند. بسیار دیده شده است که نهادهایی چون یاتا و انجمن‌های حرفه‌ای، به عنوان وارد ثالث در یک پرونده حضور یافته‌اند و دادگاه را از مسائلی که نسبت به آن بی‌خبر است، آگاه کرده یا درباره دلایل سیاست‌های یک قانون توضیحاتی را ارائه داده و نشان داده‌اند که تصمیم‌گیری درباره یک پرونده مربوط به حقوق

1. Reinvestigation.

2. Ortiz and Capaldo, 2000, pp. 266, 269.

3. ICAO, Working Paper, 2014, at 6.2.

هوایی تا چه اندازه برای آنان اهمیت دارد و تصمیم دادگاه تا چه میزان صنعت هوانوردی را در سراسر جهان متأثر می‌سازد^۱.

شایان ذکر است که در ایران نیز در سال ۱۳۹۱ طی بخشنامه رئیس کل دادگستری وقت تهران به رئیس دادگستری شهر تهران (به شماره ۲۰۵۵۳، مصوب ۱۳۹۱/۴/۱۷)، شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران به عنوان دادگاه ویژه دعوی هواپیمایی (دعوی حمل و نقل هوایی و سوانح هوایی) تعیین شده است. امری که بی‌تردید در آینده‌ای نه چندان دور و با تخصصی شدن محاکم دادگستری در رسیدگی به دعوی هوایی، در زمره نخستین بارقه‌های این تحول نام خواهد گرفت.

۲.۳. حقوق هوایی بی‌نزاع یا کم‌اختلاف است.

در مرتبه سوم، استقلال و اصالت حقوق هوایی به دلیل پرنزاع و اختلاف‌خیز بودن، نفی و انکار می‌شود. به تعبیری چون محاکم از این نظر دچار زحمت نمی‌شوند و اختلافاتی را نمی‌بینند، پس حقوق هوایی رشته‌ای مسئله‌زا و قابل بحث نیست. این ادعا نیز شاید آن وقت مطلوب به نظر برسد که حقوق چیزی جز چاره و دواي آخر نباشد. وانگهی ممکن است جامعه‌ای آنقدر پیشرفت نکرده باشد که محاکم آن از هر دعوایی میزبانی کنند و از جریان امور کشورهای صنعتی بزرگ باخبر شوند. باید گفت که در ایالات متحده آمریکا حجم قابل توجهی (حدود ۲۰٪) از دعوی مطروحه به استناد قانون دعوی مسئولیت مدنی فدرال (۱۹۴۶)، مربوط به امور هوانوردی است^۲. این میزان به خوبی نشان می‌دهد که حقوق هوایی، حقوقی کم‌نزاع و بدون اختلاف نیست.

به منظور رد ادعای نزاع‌خیز بودن حقوق هوایی فقط کافی است که اختلافات احتمالی ناشی از پرواز یک ماشین پروازی بدون خلبان را از خاطر بگذرانیم؛ پرواز یک ماشین پروازی بدون سرنشین به صورت بالقوه آن را در معرض دعوی مربوط به نقض حریم خصوصی، احقاق

۱. نک: آرای صادره اخیر:

Chief Constable of Sussex Police v. Secretary of State for Transport and British Airline Pilot Association [2016] EWHC 2280 (QB), Case No: HQ16X01053, Date: 28/09/2016, Hearing dates: 14 and 15 July 2016; Databases>> England and Wales Court of Appeal (Civil Division) Decisions>> Hoyle v. Rogers & Anor [2014] EWCA Civ 257 (13 March 2014).
2. Federal Tort Claims Act: Fundamental & Practical Strategies for FTCA Recovery, Claims Against the United States- The Ultimate Deep Pocket, 2015.

شخصی حق و سرنگونی پهپاد، نقض حقوق مالکیت، مسئولیت مدنی ناشی از حادثه و تصادم، مسئولیت انضباطی متصدی در اثر نقض مقررات ایمنی و اختلافات دیگری از قبیل اختلال و پارازیت در برنامه‌های تلویزیونی، رادیویی و ناوربری هوایی قرار می‌دهد.

از همه این‌ها گذشته، نباید فراموش کرد که حقوق هوایی تعاملی عجیب با بیمه دارد؛ بیمه‌ای که به عنوان خون صنعت هوانوردی، نزاع را خارج از دادگاه حل و فصل می‌کند و به خوبی از بدنامی و بی‌اعتمادی عموم به هوانوردی و حمل و نقل هوایی جلوگیری می‌کند. به همین نحو، نهادهایی همچون مراکز مصرف‌کننده اروپایی^۱، بی‌آنکه شکایت مسافران و صاحبان بار را به دادگاه برند، با ارائه راه‌حل‌هایی مناسب و کم‌هزینه، اختلافات و شکایات را خارج از دادگاه حل و فصل می‌کنند؛ یعنی کاری شبیه به کار دفتر رسیدگی به شکایات سازمان هواپیمایی کشوری در ایران.

ضمن آنکه در حقوق هوایی، گاه توزیع زیان قبل از ورود خسارت، برترین طریق حل مسئله است. چنانچه مالکان زمین با تحصیل مبلغی از متصدیان فرودگاهی، حقوق خود را که ناشی از مزاحمت و خسارات ناشی از عملیات متعارف هواپیمایی در مجاورت فرودگاهی باشد، اسقاط می‌کنند^۲ و نوعی حق ارتفاق قراردادی به بهره‌برداران هوایی می‌دهند.

پس کمتر بودن میزان دعاوی ارجاع شده به دادگستری در مقایسه با حمل دریایی، دلیل کمتر بودن اختلافات حقوق هوایی نیست. حتی می‌توان به دلایل فوق حقوق هوایی را یکی از حاصل‌خیزترین شعبات حقوقی دانست که در آن دعا و اختلاف مطرح است.

۲.۴. حقوق هوایی تفاوتی با حقوق حمل و نقل هوایی ندارد.

شاید مهم‌ترین دیدگاه درباره حقوق هوایی در ایران و حتی برخی از کشورهای جنوبی و درحال توسعه، تقلیل مفهوم این رشته به حقوق حمل و نقل هوایی^۳ است. در این دیدگاه مباحث حقوق هوایی لاجرم باید حول محور حقوق حمل و نقل هوایی مطرح گردد. با توجه به آنکه حقوق حمل و نقل هوایی غالباً و عمدتاً ناظر به مسائل ناشی از قرارداد حمل میان متصدی حمل و مسافر یا ارسال‌کننده بار است، به نظر می‌رسد که این رشته در ظرف خود قادر نیست تا از روابط حقوقی تمامی شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان هوانوردی بحث نماید، لاجرم بحث خود را

1. European Consumer Centers.

2. Airport Division, FAA Central Region, Surface and Overhead Avigation Easement.

3. Air Transport Law.

محدود به مباحث قرارداد حمل و نقل، مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی، بیمه مسئولیت مدنی هوایی، حقوق مصرف هوایی و با اندک مسامحه مباحث حقوق رقابت هوایی خواهد نمود. حتی ملاحظه مباحث و مطالب درس حقوق حمل و نقل هوایی که در برخی دانشکده‌های حقوق تدریس می‌شود، به خوبی حاکی از آن است که این درس تمامی مباحث پیش‌گفته را نیز پوشش نمی‌دهد، بلکه حداکثر به ذکر مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در برابر مسافران و صاحبان بار تحت رژیم ورشو و پیمان مونترال بسنده می‌کند. این دیدگاه میراث نگاه کلان ما به مسائل حقوقی است و به درستی نشان می‌دهد که ما هنوز با مفهوم حقوق هوایی آشنا نیستیم. گفتنی است، کشورهای عرب زبان نیز به همین اختلاط دچار شده‌اند. کافی است در این خصوص به سرفصل‌ها و رئوس مطالبی که در درس حقوق هوایی مقطع کارشناسی حقوق دانشگاه بحرین تدریس می‌شود، نظر بیفکنیم. آنها در درس حقوق هوایی یا همان «القانون الجوی»، چیزی بیش از تعریف حقوق هوایی، ویژگی‌های حقوق هوایی، منابع حقوق هوایی، معاهدات بین‌المللی در زمینه حقوق هوایی، حمل و نقل هوایی، قرارداد حمل و نقل هوایی، انواع حمل و نقل هوایی، آثار قرارداد حمل و نقل هوایی، مسئولیت حامل هوایی، حالات مسئولیت، مسئولیت در حمل مسافر و کالا و دعوی مسئولیت ارائه نمی‌دهند.^۱

به راستی آیا حقوق حمل و نقل ظرفیت و گنجایش آن را دارد تا از مسائلی چون تعهدات عمومی هوانوردی دولت‌ها در محتوای حقوق ملی و بین‌المللی، ماهیت و نقش حقوقی سازمان‌های بین‌المللی هوایی و کارکنان آنها، پیشرفت‌های حقوق دریایی و مشکلات آن برای فضای هوایی آب‌های آزاد، مسائل مربوط به بهره‌برداری‌های نظامی از فضای هوایی آب‌های آزاد، بهره‌برداری از مسیرهای هوایی و نقش دولت‌ها در انعقاد قراردادهای خدمات هوایی، حقوق سرمایه‌گذاری در تأسیسات هواپیمایی همچون توسعه و احداث فرودگاه‌ها و سرویس‌های ناوبری هوایی، مسائل حقوقی ناشی از نظارت ایمنی جهانی ایکائو، حقوق فرودگاهی و مسائل مترتبه آن، از قبیل سیاست خاموشی شب و حقوق مالکان مجاور فرودگاه‌ها بر متصدیان و مالکان فرودگاه‌ها، حقوق تعمیر و نگهداری هواپیما، حقوق تولید و طراحی هواپیما، مسائل حقوق زیست

۱. نک: جدول درس‌های ارائه شده در مقطع کارشناسی حقوق دانشگاه بحرین، قابل دسترسی در تارنمای: http://www.uob.edu.bh/en/images/Curriculum_Plan_2017/Law/BachelorofLawsLegum%20BaccalaureusLLB.pdf.

محیطی و صوتی هواپیما، حقوق هواپیماهای بدون خلبان و مسائل حریم خصوصی آن، حقوق تأمین مالی هواپیما، حقوق کار هوایی و مسائل مربوط به حقوق زنان در صنعت هوانوردی از قبیل شکاف جنسیتی در صنعت هوانوردی، حقوق بررسی فنی سوانح و حوادث هوایی، برنامه مساعادت به خانوادگان قربانیان حوادث، مسائل مذهبی و عبادی مطروحه در حقوق هوایی از قبیل تعیین تکلیف خاک‌سپاری یا آتش‌سوزی اجساد با هویت نامعلوم، تعاملات حقوقی میان واحدهای ارائه‌کننده خدمات ایمنی، حقوق امنیت هوانوردی و مباحث حقوق کیفری هوایی از قبیل هواپیما‌رایی، تروریسم علیه هواپیما و به وسیله هواپیما، استفاده از سلاح علیه هواپیما و دفاع مشروع، مباحث حقوق کشاورزی هوایی، حقوق خدمات ناوبری هوایی، حقوق اموال و مالکیت هواپیما همچون مسائل ثبت، تابعیت، قاعده تابعیت و کنترل مؤثر، حقوق رهنی و توقیف هواپیما، حقوق حاکم بر هوانوردی دولتی و نظامی و بسیاری از مباحث دیگر که ذکر آنها موجب اطالۀ کلام است، بحث نماید؟

حتی نباید از این مسئله غافل بود که مراکز تخصصی و علمی در مغرب زمین همچون مؤسسه حقوق هوا و فضای مک‌گیل کانادا، حقوق هوایی را در کنار حقوق فضا مورد مطالعه و تحقیق قرار می‌دهند و اگر مباحث حقوق فضا نیز افزوده شود، دیگر بی‌تردید حقوق هوایی نه فقط به حقوق حمل و نقل تقلیل نمی‌یابد، بلکه قلمرو آن گسترش می‌یابد. تردیدی نیست که حمل و نقل مهم‌ترین کارکرد هواپیما است، اما به راستی تنها کارکرد آن نیست. امروزه فضای هوایی میان هواپیماهای بدون خلبان و باخلبان تقسیم شده و مفهومی به نام تقسیم آسمان میان اقسام ماشین‌های هوایی شکل گرفته است که یکی به حمل و نقل می‌اندیشد و یکی به ارائه خدماتی جز حمل و نقل. به راستی آیا حقوق حمل و نقل ظرفیت آن را دارد که از دنیای هوانوردی بدون سرنشین بحث و گفتگو نماید؟ پاسخ بی‌تردید منفی است.^۱

۲.۵. حقوق هوایی، حقوقی متفاوت با حقوق دریایی نیست.

در آخرین مرتبه، اصالت و استقلال حقوق هوایی به دستاویز اصالت و قدمت حقوق دریایی مورد انکار قرار می‌گیرد. در این نظر، چون قواعد و مقررات حقوق دریایی در طی چندین هزار سال به تکامل و پختگی بسیار رسیده‌اند، بهتر است تا حقوق هوایی نیز از همان قواعد و مقررات

۱. برای ملاحظات بیشتر نک: اشراقی آرانی، ۹۴-۹۳.

مربوط به حقوق دریایی که از مراحل آزمون و خطا گذر کرده‌اند و کشورها نتایج مثبت و منفی اعمال آنها را دیده‌اند، بهره‌مند گردد، چراکه حقوق هوایی، حقوق زاده یک قرن و اندی بیش نیست و وضعیت مخصوص و مطلوبی ندارد. به تعبیر دیگر، بهتر است تا همان مقررات حقوق دریایی بر حقوق هوایی اعمال و تکرار گردند.

اگرچه این باور در موارد بسیار محدود قابل قبول است و نمونه‌هایی از اعمال مقررات حقوق دریایی بر فعالیت‌های هوانوردی^۱ و الهام حقوق هوایی از برخی مفاهیم حقوق دریایی دیده می‌شود، ولی این امر نمی‌تواند استقلال و اصالت حقوق هوایی را منتفی سازد.

صنعت هوانوردی هیچگاه به بهانه وجود قواعد و مقررات حقوق دریایی، از تدوین مقررات مخصوص باز نمانده و کوشیده است تا با وضع پیمان‌های بین‌المللی مختلف، قوانین هواپیمایی، ضوابط فنی بسیار پیچیده و دقیق، اصالت و استقلال آن را از حقوق دریایی نشان دهد.

حتی هوانوردی با آنکه جوان‌ترین و جدیدترین نوع حمل و نقل است، ولی در برخی موضوعات و مفاهیم مشترک، از قدیمی‌ترین قواعد و مقررات برخوردار است. برای نمونه نخستین ریشه‌های بررسی فنی سوانح و حوادث هوایی در بعد حقوق بین‌الملل به پیمان ۱۹۴۴ شیکاگو و ضمیمه سیزدهم آن پیمان (آوریل ۱۹۵۱) بازمی‌گردد، درحالی‌که سازمان بین‌المللی دریایی در سال ۱۹۹۷، یعنی حدوداً نیم قرن پس از مقررات بررسی سوانح و حوادث هوایی، توصیه‌نامه‌هایی را به منظور بررسی وقایع دریایی ارائه داده است.^۲

قابل تأمل آن است که در ایران، ضرورت تدوین قانونی مخصوص برای سامان‌دهی و نظم‌بخشی به فعالیت‌های هوانوردی، سالیانی زودتر از ضرورت نظم‌بخشی به فعالیت‌های دریایی، تصدیق شده است، زیرا مقنن قانون هواپیمایی کشوری را پانزده سال پیش‌تر از قانون دریایی، تدوین و تصویب کرده است.

موضوع‌شناسی دریانوردی و هوانوردی نیز به درستی اصالت و استقلال هریک از دو رشته را بازگو می‌کند:

۱. برای نمونه نک:

Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919, Article 23.

۲. برای ملاحظات بیشتر نک: صادقی، ۱۳۹۶، (الف).

ترافیک هوایی به خلاف ترافیک دریایی قدرت توقف یکباره را ندارد و از آگاهی پیرامونی کمتری نسبت به محیط اطراف برخوردار است؛ ترافیک هوایی با عبور از فضای هوایی به صورت مستقیم با زمین که محل سکونت و استقرار اشخاص و اشیا است، ارتباط دارد و همین مسئله این پرسش را ایجاد می‌کند که چه کسی مالک آسمان است و حال آنکه دریانوردی خشکی را نمی‌بیند. هوانوردی به دلیل خاصیت سرعت بالای خود، در طی یک روز موضوع چندین نظام حقوقی قرار می‌گیرد. فضای هوایی پرترافیک‌تر از دریاست و خطرهای تصادم در آن بیشتر وجود دارد. در آب‌های آزاد، آزادی عبور و مرور حاکم است؛ حال آنکه در قلمرو فضای هوایی دولت‌ها، چنین آزادی عبور و مروری موجود نیست. همین خاصیت هوانوردی، یعنی ارتباط با فضای هوایی کشورهای مختلف، سبب شده است تا عواملان تروریسم به منظور تهدید حاکمیت یک کشور، هواپیماها را هدف حملات خود قرار دهند. از این تفاوت‌های موضوعی در دریانوردی و هوانوردی بسیار است.

نتیجه‌گیری

هنوز در جوامعی که تمامی نیازهای یک جامعه صنعتی بزرگ درک نشده است، پرسش دربارهٔ چیستی و چگونگی مفهوم حقوق هوایی مطرح می‌شود. هم‌اینک ما به لطف تشریح چهارده صفت برای حقوق هوایی، می‌توانیم به ارائهٔ چنین مفهومی از این رشته دست یابیم:

«حقوق هوایی رشته‌ای از دانش حقوق است که هواپیما و بهره‌برداری از فضای هوایی را با دو هدف و مأموریت عالی ایمنی و امنیت، مورد مطالعه حقوقی قرار می‌دهد و در این مسیر می‌کوشد تا با تنظیم روابط حقوقی میان شرکت‌کنندگان و ذی‌نفعان صنعت هواپیمایی، به معادله‌ای میان «ایمنی-امنیت و تجارت» دست یابد. حقوق هوایی حقوقی است، فنی، تجربی، تعاونی، پرمقرره، دارای طبیعتی بین‌المللی و دولتی و به احتمال زیاد پرنزاع».

به راستی آیا مطالعه و تحقیق در این رشته از دانش حقوق به درک صحیح از الزامات صنعت هواپیمایی، برنامه‌ریزی دقیق و تخصیص منابع انسانی و مالی کافی نیاز ندارد؟ آیا همچنان قرار است که اصالت و استقلال این رشته از دانش حقوق به دستاویز همان‌خوانی با حقوق حمل و نقل یا حقوق دریایی، بی‌بهره بودن این رشته از آیین دادرسی و محاکم ویژه و نزاع‌خیز نبودن، انکار و نفی گردد؟

پیشنهاد آن است که دولت محترم با حمایت مالی و معنوی عده‌ای از محققان این رشته، به آنان مأموریت دهد تا حقوق هوایی را در دانشگاه‌ها یا مراکزی که بیش از چند دهه به صورت تخصصی و هدفمند، مطالعه و تدریس می‌کنند، فراگیرند تا آن محققان بتوانند یافته‌ها، آموخته‌ها و تجاربشان را به منظور پیشرفت و اعتلای ایران عزیز به استخدام گیرند و این رشته نیز همانند سایر شعبات تخصصی و کلی حقوق، در مقاطع کارشناسی ارشد و دکترای تخصصی، به صورت مداوم و نظام‌مند، دنبال گردد.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. اشراقی آرانی، مجتبی، *قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی*، چاپ اول، تهران: نشر مخاطب، ۱۳۹۴.
۲. جعفری لنگرودی، محمد جعفر، *قوه قدسیه*، چاپ اول، تهران: انتشارات گنج دانش، ۱۳۹۳.
۳. فرمانفرمائی، ابوالشیر، *تعلیم و تربیت در رشته حقوق*، چاپخانه خرمی، ۱۳۴۸.
۴. شیروی، عبدالحسین *حقوق نفت و گاز*، تهران، نشر میزان، چاپ دوم، پاییز ۱۳۹۳.
۵. نواده توپچی، حسین، *مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی*، چاپ اول، تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۰.
۶. کاتوزیان، ناصر، *مقدمه علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران*، چاپ هفتاد و سه، تهران: شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۸.

مقاله

۷. هومن، احمد، *مبنای حقوق هوایی و مقررات بین‌المللی سازمان هواپیمایی کشوری*، کانون وکلا، مجله علمی حقوقی انتقادی، در دو شماره مسلسل چهارم و پنجم، شهریور و مهر ۱۳۲۷، انتشارات تماشاگران تهران، ۱۳۷۹.
۸. صادقی، میلاد (ب)، *نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری*، هفته نامه صور اسرافیل، سال سوم، شماره ۸۳، ۱۳۹۶.

پایان‌نامه

۹. صادقی، میلاد، «مسئولیت مدنی کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی و تیم پرواز در سوانح و تصادفات هوایی»، بنیاد نخبگان نیروهای مسلح، با همکاری هواپیمایی ناجا، ۱۳۹۵.
۱۰. صادقی، میلاد (الف)، «قواعد حقوقی بررسی سوانح و حوادث هوایی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق هوایی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ۱۳۹۶.

جزوه

۱۱. اشراقی آرانی، مجتبی، «تقریرات درس کلیات حقوق هوایی رشته حقوق هوایی»، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، نیم سال اول تحصیلی ۹۳-۹۴.

ب) منابع انگلیسی

Books

12. Alexander T. wells, *commercial aviation safety*, McGraw-Hill, Third Edition, 2001.
13. Banner, Stuart, *Who owns the sky? : the struggle to control airspace from the Wright brothers*, Harvard University Press, 2008.
14. Crocker, David, *Dictionary of Aviation*, A & C Black Publishers Ltd, Second Edition, 2007.
15. The Aviation Law Review, Editor: Sean Gates, *Law Business Research*, Fourth Edition, August 2016.

Articles

16. *Federal Tort Claims Act: "Fundamental & Practical Strategies for FTCA Recovery"*, Claims Against the United States-The Ultimate Deep Pocket, 2015 CLM Southern California Conference, July 16-17, 2015 Irvine, CA.
17. Ortiz, Luis, Capaldo, Criselda, *"Can Justice Use Technical and Personal Information Obtained through Aircraft Accident Investigation"*, 65 J. Air L. & Com, 2000, pp. 263-278.

Document and report.

18. Annex 11 to the Convention on International Civil Aviation, Air Traffic Services, Thirteenth Edition, July 2001.
19. Convention on Compensation for Damage to Third Parties Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, Adopted in Montreal, Canada on 2 May 2009.
20. Convention on International Civil Aviation, Done at Chicago, 1944.
21. Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919.
22. European Transport Safety Council, Transport Accident and Incident Investigation in the European Union, Brussels, 2001.
23. Federal Aviation Administration, Airport Division, FAA Central Region, Surface and Overhead Avigation Easement.
24. Government of India, Greenfield Airport Policy, p. 4, 5, pdf file available at: <http://area.gov.in/documents/pdf/GREENFIELDAIRPORTPOLICY.pdf>.
25. ICAO, Working Paper, C-WP/Model Session, 5/12/14.
26. Mid-term evaluation of Regulation 785/2004 on insurance requirements of air carriers and aircraft operators, Final Report, Prepared for European Commission, July 2012.
27. Regulation (EC) No. 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on Insurance Requirements for Air Carrier and Aircraft Operators.
28. Safety Management Manual (2006), ICAO Doc. 9859- AN/460 1ST Ed.
29. Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, Including the Moon and Other Celestial Bodies.

site

30. http://www.uob.edu.bh/en/images/Curriculum_Plan_2017/Law/BachelorofLawsLegum%20BaccalaureusLLB.pdf.