

تحلیل تأثیر ثبت مصلحتی هواپیما در ایمنی هوانوردی

محمدحسن صادقی مقدم¹

مجتبی اشراقی آرانی²

(تاریخ دریافت: 1392/12/14 - تاریخ تصویب: 1393/06/18)

چکیده

پایه‌ی اصلی اعتماد عموم به صنعت حمل و نقل هوایی به عنوان شرط ضروری رشد و توسعه‌ی صنعت و اقتصاد ایمنی هواپیمایی است. لیکن چالشی که در حال حاضر صنعت هواپیمایی به آن دچار شده است، مستحکم نبودن مبنای امکان نظارت دولت‌ها بر رعایت مقررات و استانداردهای ایمنی توسط شرکت‌های هواپیمایی است. این مبنا که به عبارتی نقطه‌ی آغازین شناخت شخصیت برای یک هواپیما و بهره‌برداری از آن نیز به شمار می‌رود همان ثبت هواپیما است که در مواردی هیچ ارتباطی با کشور محل ثبت نداشته و تحقق ایمنی هواپیمایی را با مانع روبه‌رو می‌سازد. در این مقاله با تأکید بر جایگاه حقوق در حصول ایمنی هوانوردی، به بررسی مسأله‌ی ثبت (پرچم) مصلحتی هواپیما و اثرگذاری آن در ایمنی هوانوردی پرداخته و راه کارهای مقابله با این پدیده مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: ایمنی هواپیمایی، ثبت هواپیما، پرچم مصلحتی، استانداردهای ایمنی، ارتباط واقعی، ایکائو.

Email: mhsadeghy@ut.ac.ir

1- نویسنده‌ی مسئول - استاد حقوق خصوصی، دانشگاه تهران.

2- دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه تهران.

مقدمه

صنعت هوانوردی امروزه به شدت تحت تأثیر مفاهیم و قواعد ایمنی حمل و نقل هوایی قرار گرفته است. سازمان‌های بین‌المللی و داخلی هواپیمایی کشوری با توجه به وقوع سوانح هوایی در سال‌های اخیر و بازتاب‌های گسترده یک اشتباه کوچک انسانی یا نقص فنی ناچیز، الزامات ایمنی را تشدید و اجازه بهره‌برداری از هواپیما در قلمرو خود را منوط به رعایت الزامات مذکور ساخته‌اند. از سوی دیگر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) با وجود آن‌که به موجب معاهدات بین‌المللی مسئول وضع قواعد مربوط به تأمین ایمنی هوانوردی شده است، به جهت پیچیده بودن عوامل ارتباط درگیر در بهره‌برداری از هواپیما قادر به نظارت مستقیم بر رعایت الزامات ایمنی هواپیمایی نبوده و با واگذاری این مهم به کشورهای عضو سازمان، به نظارت عالیه در این خصوص کفایت می‌کند.

در حقیقت صرف‌نظر از آن‌که هواپیما قادر است در یک روز از فراز کشورهای مختلف عبور کرده و یا در برخی از آن‌ها به زمین بنشیند، روابط خصوصی حاکم بر بهره‌برداری از این وسیله‌ی حمل و نقل به قدری پیچیده شده است که یک هواپیما می‌تواند در آن واحد با کشورهای مختلفی ارتباط داشته و در عین حال اغلب آن کشورها قادر به نظارت لازم بر هواپیمای مزبور نباشند. این یک مسأله‌ی نگران‌کننده‌ای است که تحقق یکی از اهداف عالی حقوق هوایی را - که همانا ایمنی هواپیمایی است - زیر سؤال برده و جهت حل آن قانون‌گذار داخلی و بین‌المللی باید با در نظر گرفتن کلیه‌ی فروض مطروحه چاره‌ای بیاندیشد. در این میان آن‌چه در وهله‌ی نخست از مقررات بین‌المللی استنباط شده و از نظر زمانی نیز در نقطه‌ی آغاز مراحل نظارتی قرار دارد، چگونگی ثبت هواپیما و تأثیرگذاری آن بر ایمنی هواپیمایی می‌باشد. بر اساس مقررات بین‌المللی نیز که در این مقاله به تفصیل خواهد آمد هواپیما به منزله‌ی یک شخص در نظر گرفته شده و تابعیت کشوری را دارد که در آن به ثبت رسیده و حامل پرچم آن است. لذا تعهد کشور پرچم (کشور محل ثبت هواپیما) به نظارت شایسته بر نحوه‌ی فعالیت و بهره‌برداری از هواپیمای تابعه به عنوان یک اصل پذیرفته شده است.

لیکن شرایط گاه به صورتی است که کشور صاحب پرچم قادر به کنترل هواپیمای متبوع خود نیست؛ از قبیل مواردی که مالکیت هواپیما متعلق به اتباع بیگانه بوده که از آن در کشوری

غیر از کشور صاحب پرچم بهره‌برداری می‌کنند. مورد رایج‌تر زمانی است که شرکت هواپیمایی برای فرار از برخی الزامات و مقررات، آن را در کشوری که مناسب دیده به ثبت رسانیده و سپس در مکانی دیگر از آن بهره‌برداری می‌کند؛ به گونه‌ای که هواپیمای مزبور هیچ‌گاه در کشور پرچم خود پرواز نمی‌کند. این پدیده که در زبان حقوقی به «پرچم مصلحتی» یا ثبت غیرواقعی هواپیما شهرت یافته است، سبب انحراف اصل تعهد کشور پرچم شده و نگرانی بسیاری از کشورها و سازمان‌ها از جمله سازمان ایکائو را نسبت به اجرای دقیق مقررات ایمنی هواپیمایی به دنبال داشته و مناقشات حقوقی بسیاری را برانگیخته است.

این مقاله درصدد است تا با فراهم کردن مقررات دقیق و تحلیل حقوقی مناسب از چگونگی ثبت هواپیما، ایمنی هواپیمایی که اساساً بدون نظارت دولت‌ها در معرض خطر است حاصل شود. بدین منظور ابتدا با یافتن مفهومی مناسب از ایمنی حمل‌ونقل هوایی و تبیین نقش عناصر حقوقی اثرگذار در تحقق آن (فصل نخست) به بررسی مفهوم و آثار ثبت مصلحتی هواپیما در این مهم پرداخته (فصل دوم)، و در نهایت (فصل سوم) راه کارهای رفع آثار سوء ثبت مصلحتی هواپیما بر ایمنی هوایی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این راستا مبنای اصلی مطالعات، همانا کنوانسیون شیکاگو 1944 و اصلاحات بعدی آن بوده و علاوه بر اینتا حد امکان از قواعد حقوق دریایی نیز استفاده شده است.

1- مفهوم ایمنی هوانوردی و عوامل اثرگذار در تحقق آن:

تأثیر ثبت قانونی هواپیما در روند پیش‌برد ایمنی هواپیمایی زمانی آشکار می‌شود که قبل از آن مفهوم ایمنی هواپیمایی و عوامل اثرگذار در این خصوص مشخص شده باشد؛ به‌طوری که باید دید با توجه به صبغی فنی مفهوم ایمنی، چه جایی برای نحوه‌ی ثبت هواپیما و آثار انحراف از قانون در این مورد قابل تصور است؟

1-1- تعریف ایمنی هوانوردی (Aviation Safety) و ابعاد آن:

ایمنی پرواز اهمیتی حیاتی برای دولت‌ها، صنعت هوانوردی، جامعه‌ی دانشگاهی و مسافران ندارد. در اکثر اسناد و معاهدات بین‌المللی حتماً حکم یا قاعده‌ای در این خصوص

مقرر شده است. لیکن یافتن تعریفی مناسب برای ایمنی هواپیمایی مهم‌ترین و دشوارترین نکته در این خصوص به‌شمار می‌رود. در فرهنگ لغت آکسفورد، ایمنی به «مصونیت از خطر» تعبیر شده است (Oxford, 1995, p.926). در بیانی دیگر، معنای آن «مصون ماندن در مقابل آسیب یا خسارت» دانسته شده است (Miller, 1957, p.343). البته اگر معنای اول برگزیده شود دیگر باید از حمل و نقل هوایی چشم پوشید؛ زیرا پرواز ذاتاً یک فعالیت مخاطره‌آمیز است که در یک محیط مخاصمانه و با سرعت بالا انجام می‌شود؛ لذا تنها راه برای تأمین یک پرواز مصون از خطر آن است که هرگز به هواپیما اجازه‌ی پرواز داده نشود. بر این اساس برخی تمایل دارند تا مفهوم ایمنی را با اجتناب از تصادف مرتبط سازند. به این ترتیب ایمنی یعنی «هیچ تصادف» و به صورت واقع‌گرایانه‌تری «کاهش دادن تصادف به حداقل ممکن».

از دیدگاه خرد و عملیاتی تعریف فوق مفید به نظر می‌رسد اما در دیدگاه کلان و سیاست‌گذاری «اجتناب از تصادف» تنها هدف ایمنی نیست. همچنان که در حقوق دریایی نیز جلوگیری از تصادف کشتی در دریا یکی از موضوعات ایمنی دریایی محسوب شده و علاوه بر آن، قابلیت دریانوردی کشتی‌ها، در دسترس بودن خطوط ارتباطی با ایستگاه‌ها در هر زمان، تأسیسات نجات در کشتی و ساحل و کاهش خطرات ذاتی کالا نیز در گستره‌ی تعریف ایمنی کشتیرانی قرار می‌گیرد (Breuer, 1989, p.228). حادثه 11 سپتامبر 2001 (با توجه به آن که یکی از عوامل مؤثر در آن به هواپیما و اعمال واقع شده به وسیله‌ی آن منتسب است) نشان داد که ایمنی هواپیمایی از نقطه‌نظر فنی از «اجتناب از تصادف» فراتر رفته و به ابعاد عمیق سیاسی، استراتژیک و حقوقی تسری می‌یابد (Huang, 2009, p.7). این مفهوم شامل اقدامات پیش‌گیرانه، ترمیمی (جبرانی) و تنبیهی می‌شود لذا ایمنی هوایی را باید در مفهوم وسیع‌تری از قبیل «مدیریت خطر» تعریف کرد. کمیسیون حمل و نقل هوایی ایکائو (ANC) ایمنی هوایی را به «حالت مصونیت از خطر غیرمتعارف خسارت به اشخاص یا هواپیما و اموال» تعریف کرده است (ICAO working proper An-WP/7699, 2001, para 2.2).

حسب خطر پیش‌رو، حوزه‌ی مدیریت مذکور از تعلیق لیسانس یک خلبان غیرصالح تا زمین‌گیر کردن (ممنوعیت از پرواز) موقتی هواپیما توسط سازمان هواپیمایی کشوری در زمان

بحران، انعطاف دارد. گاه یک استاندارد ایمنی ویژه از دیدگاه فنی بسیار مطلوب به نظر می‌رسد اما می‌تواند از نظر هزینه و اقتصادی کارا نباشد. در نتیجه ایمنی حمل‌ونقل هوایی دارای ابعاد مختلف فنی، حقوقی، اقتصادی، مدیریتی و سیاسی است.

از سوی دیگر ایمنی یک مفهوم پویا می‌باشد و آنچه دیروز ایمن به‌شمار می‌آمده لزوماً امروز و فردا ایمن نخواهد بود. به عنوان مثال هواپیماهای اولیه از نوع هواپیماهای بدون موتور (گلایدر) بودند. سپس هواپیماهای دو موتوره ساخته شد که با استقبال کشورها روبه‌رو شده و قانون‌گذاران داخلی و بین‌المللی قواعد مربوط به نحوه بهره‌برداری از این هواپیما را وضع کردند. با توجه به اهمیت اساسی موتور در حیات هواپیما تحت تأثیر مقررات ایمنی تولید هواپیما کارخانه‌های هواپیماسازی اقدام به تولید هواپیمای غول‌پیکر چهار موتوره از قبیل بوئینگ 747 نمودند. سازمان بین‌المللی ایکائو استفاده از هواپیماهای دو موتوره را به جهت فقدان ایمنی لازم ممنوع کرد و سازمان‌های هواپیمای کشوری از صدور گواهینامه‌ی قابلیت پرواز برای این نوع هواپیما خودداری نمودند. اما در دهه 80 هواپیماهای دو موتوره از قبیل ایرباس سری 300 با تکنولوژی جدید و ایمنی پیشرفته اختراع شد و در نتیجه صدور گواهینامه‌های مربوطه برای هواپیماهای دو موتوره مجدداً جایز اعلام گردید (Mortimer, 1984, p.74).

ماهیت حقیقی ایمنی هواپیمایی از جهت دارا بودن صبغه‌ی فنی و تکنیکی زمانی بارز می‌شود که مفهوم «ایمنی هوایی» (Aviation Safety) از «امنیت هوایی» (Aviation Security) متمایز گردد. در ضمیمه 17 از کنوانسیون شیکاگو ایمنی شامل ملاحظات عملیاتی و فنی هواپیما از قبیل مجوز خدمه‌ی پرواز هواپیما می‌شود، در حالی که امنیت، حمایت از هواپیمایی کشوری در مقابل اعمال تجاوزکارانه و غیرقانونی است (نسخه هشتم، آوریل 2006). با وجود این، امنیت همواره یکی از عناصر اثرگذار بر ایمنی هوایی بوده است. مسافران هوایی نه تنها در انتخاب حمل و نقل هوایی به شایستگی خلبانان و ایمن بودن هواپیماها توجه دارند بلکه به حملات تروریستی به هواپیماهای کشوری نیز اهمیت می‌دهند و به همین دلیل مشهور است که می‌گویند: «ایمنی در هوا با امنیت روی زمین آغاز می‌شود».

1-2- عوامل تأثیرگذار بر ایمنی هوانوردی:

ایمنی هواپیما اولاً و بالذات واجد جنبه‌ی فنی و تکنیکی است؛ اما قلمرو آن منحصر به بعد فنی نشده بلکه دارای ابعاد سیاست‌گذاری و حقوقی نیز هست. یکی از نویسندگان مشهور حقوق هوایی در این زمینه می‌گوید: «ایمنی در بادی امر، یک موضوع فنی و عملیاتی است اما پس از آن که مردم با آن ارتباط پیدا می‌کنند و افراد خصوصی تحت نظارت دولت در آن شرکت می‌کنند یک موضوع حقوق عمومی می‌شود» (Wassenbergh, 1998, p.74). از دیدگاه یک نویسنده آمریکایی، پارلمان ایالات متحده آمریکا بیشترین تأثیر را بر سطح ایمنی یا خطر قابل قبول داشته است؛ از یک سو پارلمان قوانینی وضع می‌کند که بر اجرا و توسعه‌ی نظام حمل‌ونقل هوایی ملی حکومت می‌کند؛ از سوی دیگر کنگره بودجه وزارت راه و سازمان هواپیمایی کشوری را نیز کنترل می‌کند که به‌طور غیرمستقیم بر ایمنی هوایی اثرگذار است (Isaac, 1998, p.183).

بنابراین هرچند ایمنی هوایی یک موضوع چند بعدی است اما قانون‌گذار یک کشور مستقل می‌تواند بر اساس تعهدات بین‌المللی خود که به وسیله‌ی معاهده‌ی شیکاگو و دیگر منابع حقوق بین‌الملل تحمیل می‌شود تعیین‌کننده‌ی کیفیت ایمنی حمل‌ونقل هوایی در حوزه حاکمیت خود باشد؛ از جمله در رابطه با هواپیماهایی که در قلمرو او ثبت شده یا بهره‌برداری می‌شود، خدمه‌ای که در کشور او مجوز گرفته‌اند و فرودگاه‌ها و ارگان‌هایی که خدمات ترافیک هوایی ارائه می‌دهند. با این استدلال دیگر دفاع از این عقیده دشوار نخواهد بود که ایمنی حمل‌ونقل هوایی در نهایت یک مسأله‌ی حقوقی است و تابع قانون و اجرای آن است (Huang, 2009, p.9). در سطح بین‌الملل نیز از همان پیدایش حقوق هوایی تاکنون تلاش بسیاری برای برقراری ایمنی هوایی صورت گرفته است که مهم‌ترین آن تصویب کنوانسیون شیکاگو 1944 و ضمایم آن است. البته سایر معاهدات نیز به مانند کنوانسیون ورشو 1929 با وجود خصوصی بودن، آثار غیرمستقیمی بر ایمنی پرواز به جا گذاشته‌اند. کنوانسیون ورشو با فرض تقصیر نسبت به مسئولیت متصدی حمل، تعهد سنگینی را بر عهده‌ی متصدی حمل می‌گذارد تا نهایت تلاش خود را برای ارتقای ایمنی مسافران به‌عمل آورد. به این صورت

خلبانان و مهندسان پرواز نهایت دقت را در کشف و مصالحه‌ی نقایص فنی و اشتباهات انسانی به کار می‌برند (Ibid).

در این راستا اصلی‌ترین نهادی که در سطح بین‌الملل به منظور حفظ و ارتقای ایمنی پرواز تشکیل شده است، سازمان ایکائو می‌باشد که از سوی واضعان کنوانسیون شیکاگو 1944 موظف به تعیین و وضع مقررات و استانداردهای جهانی ایمنی پرواز (Standards and Recommended Practices / SARPs) گردید. با این حال سازمان ایکائو به عنوان یک نهاد بین‌المللی نمی‌تواند مسئول نظارت بر ایمنی در هر مرحله از پرواز گردد و باید به وضع استانداردهای و رویه‌های فوق‌الذکر و بازرسی دوره‌ای یا نامنظم نسبت به نهادهای ناظر داخلی کشورهای عضو اکتفا کند. علت ناتوانی سازمان بین‌المللی از بازرسی اجرای مقررات ایمنی، نه کمبود امکانات، بلکه پیچیدگی و گستردگی صنعت هوانوردی جهانی است که از عناصر متعدد فنی و حقوقی تشکیل می‌شود.

از جهت فنی هر چند ارکان اساسی این صنعت متشکل از هواپیما، خدمه‌ی پرواز و فرودگاه است اما هوانوردی مدرن بسیار پیچیده‌تر بوده و به اجزای دیگری نیز نیاز دارد؛ به عنوان مثال به دلیل تعداد زیاد هواپیمایی که در یک زمان پرواز می‌کنند یک سیستم مدیریت و کنترل ترافیک هوایی (Air Traffic Control System) جهت جلوگیری از تصادف و تضمین فرود و بلند شدن منظم هواپیماها ضروری می‌باشد. علاوه بر این، یک هواپیما به اطلاعات هواشناسی، وسایل ارتباطی و سایر خدمات و تجهیزات جهت تضمین ایمنی پرواز نیازمند است که تأمین این عناصر مستلزم همکاری هماهنگ شده میان افراد متعددی از کشورهای مختلف با درجه‌های متفاوت مهارت است (Ibid).

از جهت حقوقی نیز عناصر متعددی در کلیه‌ی مراحل بهره‌برداری از هواپیما دخالت دارند که تحت تأثیر اوضاع اقتصادی و حقوقی مختلف، شبکه‌ی پیچیده‌ای از عوامل ارتباط حقوقی را ایجاد کرده و پیچیدگی و گستردگی هوانوردی را تشدید نموده است. از یک طرف خصوصی‌سازی خطوط هوایی و فرودگاه‌ها به همراه رقابت تنگاتنگ جهانی میان آنها و اوضاع نامطلوب اقتصادی، موجب افزایش وحدت خطوط هوایی، کد اشتراکی (Code-

(sharing)¹، فرانسیز (Franchise)² و برون‌سپاری (Out Source) فعالیت‌هایی از قبیل تعمیرات و پشتیبانی هواپیما، مدیریت خدمه، عملیات پرواز و هندلینگ زمینی شده است. از طرف دیگر پاره‌ای محدودیت‌های قانونی و یا برخی جذابیت‌های اقتصادی سبب شده است تا مالکیت واقعی هواپیما به مالکان ظاهری آن تعلق نداشته و محل اصلی فعالیت و بهره‌برداری از هواپیما در کشوری غیر از محل ثبت آن باشد، به گونه‌ای که ثبت هواپیما در کشوری خاص تنها پوسته‌ای بی‌محتوا می‌باشد.

به این ترتیب یک خط هوایی اتریشی ممکن است پروازهای مشترک (کد اشتراکی شده) با متصدی حمل‌بلاژیکی را با هواپیمایی به مقصد کانادا انجام دهد که از یک شرکت دانمارکی اجاره شده و توسط یک ترانستی در استونی کنترل می‌شود. همین هواپیما ممکن است توسط خلبانی از فرانسه هدایت شده و پشتیبانی منظم آن در آلمان انجام گیرد و مالکیت ذینفعی آن به تبعه‌ی چین تعلق داشته و در ایرلند ثبت شده باشد. از این جهت تنها یک سازمان بین‌المللی نمی‌تواند روابط پیچیده حقوقی موجود در بهره‌برداری از هواپیما را کنترل کند و این امر مستلزم دخالت مستقیم کشورهای عضو می‌باشد. از سوی دیگر محدود کردن چارچوب قانونی این مهم به مرزهای یک کشور بسیار دشوار بوده و هماهنگ‌سازی قوانین

1- کد اشتراکی توافقی میان دو خط هوایی (Air Line) است که با قرار دادن آن دو تحت یک کد معرف، خدمه‌ی هواپیما و مسئولیت آن‌ها را مشترک ساخته و از اسباب اتحاد خطوط هوایی شناخته می‌شود؛ بدین صورت که اگرچه یکی از آن دو شرکت هواپیمایی پروازی را انجام می‌دهد اما از کد معرف هر دو خط هوایی استفاده می‌شود. به عنوان مثال مسافری که برای مسافرت از کانادا به استرالیا با شرکت هواپیمایی الف قرارداد بسته است در همان هواپیمایی می‌نشیند که دارای مسافری است که با شرکت هواپیمایی ب برای همان مسیر قرارداد بسته است. یکی از مصادیق بارز کد اشتراکی شرکت Swissair-Delta Airlines می‌باشد (Abeyratne, 2000, p.7).

2- فرانسیز قراردادی میان دو شرکت هواپیمایی است که بر اساس آن یک شرکت که در عرصه‌ی تجارت هوایی شهرت و ثروت کسب نموده و اعتماد مسافران را جذب کرده است به شرکت هواپیمایی ضعیف‌تری اجازه می‌دهد تا از نام تجاری، لباس تجاری و روش‌های تجاری او در فعالیت خود استفاده کند به شرط آن که از دستورالعمل‌ها و راهنمایی‌های شرکت مذکور تبعیت کند. این شیوه‌ی اتحاد خطوط هوایی برند شرکت‌های هواپیمایی مشهور را به مسیرهایی گسترش می‌دهد که در غیر این صورت برای آن شرکت دست‌یافتنی بود؛ بدون آن که در حقیقت پروازی در آن مسیر انجام دهد. از سوی دیگر فرانسیزی (گیرنده‌ی امتیاز) بهره‌برداری از نامی مشهور جهت جذب مسافرین را تحصیل می‌کند. نمونه‌ی بارز شرکت‌های منعقدکننده قرارداد فرانسیز شرکت هواپیمایی British Airways می‌باشد که تحت همین نام یا British Airways Express مسیرهای هوایی زیادی را در اختیار گرفته‌اند.

ملی یا وضع قوانین بین‌المللی را بیش از پیش ضروری می‌سازد که با وضع استانداردها و اصلاح ضمایم کنوانسیون شیکاگو و اجرای آن از سوی کشورها محقق می‌گردد (Huang, 2009, p.10). مشکلی که در این خصوص پیش می‌آید تعیین عامل ارتباطی است که مهم‌ترین نقش را ایفا کرده و اجرای مقررات قانونی آن به بهترین نحو می‌تواند نظارت یاد شده را بر اجرای مقررات ایمنی محقق سازد که با توجه به مسائل مبتلا به جامعه‌ی جهانی امروزی عامل ثبت هواپیما می‌باشد و در قسمت بعد به تفصیل مورد بررسی قرار می‌گیرد.

2- مفهوم و آثار ثبت مصلحتی هواپیما در ایمنی

همان‌طور که از مثال فوق برمی‌آید احتمال دارد کشورهای مختلفی با یک هواپیما ارتباط داشته باشند؛ از قبیل کشور محل ثبت، کشور متبوع مالکان ذینفع، کشور محل بهره‌برداری، کشور موجر، کشور متبوع خلبان، کشور محل پشتیبانی و... اما از این میان یک عامل ارتباط بیش از سایر عوامل مورد توجه معاهدات و سازمان‌های بین‌المللی قرار گرفته است و آن کشور محل ثبت هواپیما است که در فرض مطلوب، کشور محل بهره‌برداری، متبوع مالکان هواپیما، متبوع خلبان، محل پشتیبانی هواپیما و... نیز می‌باشد. الزامات مربوط به ثبت هواپیما به دقت موضوع معاهدات بین‌المللی و قوانین داخلی قرار گرفته است و در موارد بسیاری تعیین‌کننده محسوب می‌شود. ثبت هواپیما نه تنها بر اساس ماده 17 کنوانسیون شیکاگو وسیله‌ی احراز تابعیت یک هواپیما است (بر اساس ماده 17 کنوانسیون شیکاگو، «هواپیما ملیت کشوری را دارد که در آن به ثبت رسیده است») بلکه از دیدگاه شناسایی مالکیت هواپیما، چگونگی نقل و انتقال آن و اعمال نظارت و کنترل تحت صلاحیت کشوری قرار دارد که در آن به ثبت رسیده است. ثبت هواپیما از جهت صلاحیت دادگاه‌ها و مسئولیت کشورها نیز اهمیت ویژه‌ای دارد (جباری، 1381، ص20). به دلیل اهمیت بسیار این عامل ارتباط است که ثبت هواپیما در بیش از یک کشور به موجب ماده 18 کنوانسیون شیکاگو ممنوع شده است و به این وسیله تابعیت مضاعف در خصوص هواپیما مصداق پیدا نمی‌کند.

اکنون که پاره‌ای از آثار مهم ثبت هواپیما نسبت به ایمنی هواپیمایی مورد اشاره قرار گرفت این پرسش‌ها به ذهن خطور می‌کند که ثبت هواپیما باید مبتنی بر چه شرط یا شرایطی

باشد که ایفای تعهدات ایمنی مترتب بر آن به نحو احسن صورت گیرد؟ و در حال حاضر چه عاملی سبب ناکارآمد شدن قاعده‌ی ثبت هواپیما به عنوان عامل تعیین‌کننده‌ی کشور متعهد شده است؟ در نهایت این که چه راه کار یا راه کارهای حقوقی برای تضمین حداکثری اجرای تعهدات ایمنی هواپیمایی در صورت تخلف از شرایط قانونی ثبت هواپیما وجود دارد؟ به پرسش اخیر در شماره‌ی سوم پاسخ داده خواهد شد.

1-2- پرچم (ثبت) مصلحتی، تبیین ماهیت حقوقی

مستفاد از مواد 11 و 12 قانون هواپیمایی کشوری ایران، شرط اساسی برای ثبت هواپیما در ایران، «تعلق مالکیت هواپیما به اتباع ایران» است؛ خواه مالک شخص حقیقی باشد یا حقوقی. در آیین‌نامه‌یهای وزیران در خصوص ثبت و تابعیت هواپیماهای کشوری مصوب 1343 به مانند قانون هواپیمای کشوری شرط ماهوی دیگری در این خصوص ملاحظه نمی‌شود. اما مسأله آن است که این شرط که در غالب قوانین داخلی کشورها حاکم است مستمسکی به ظاهر قانونی برای رهایی از الزامات و تعهدات مختلف به‌ویژه تعهدات ایمنی قرار گرفته است. به این ترتیب که شخص یا شرکتی که به دنبال ثبت هواپیمای خود در کشور خارجی مورد نظر می‌باشد با انعقاد یک قرارداد تراست (Trust) با تبعه‌ی آن کشور، که در رابطه‌ی فی‌مابین ایشان معتبر و لازم الاجرا است هواپیما را به نام اشخاص اخیر ثبت و مالکیت ذینفعی (Beneficial Ownership) را برای خود محفوظ می‌دارد. این امر سبب ظهور پدیده‌ای با عنوان پرچم مصلحتی (Flag of Convenience) در کشورهای عضو سازمان شده است که عامل اصلی ناتوانی کشور پرچم برای کنترل عملی هواپیمای مزبور بوده و ایمنی هواپیمایی را به خطر انداخته است؛ زیرا در غالب موارد مالک حقیقی (مالک ذینفعی) هواپیمای خود را در کشور محل فعالیت خود که خارج از دسترس کشور پرچم می‌باشد مورد بهره‌برداری قرار داده و ارتباط هواپیما و کشور متبوع را قطع می‌کند.

به عبارت دیگر با توجه به این که مالکیت هواپیما توسط تبعه‌ی یک کشور، برای ثبت آن از نظر قانون‌گذار کافی است و از مسائل مهم‌تر از قبیل توانایی یا مباشرت مالک به بهره‌برداری و هدایت عملی هواپیما غفلت شده است، پدیده‌ی پرچم مصلحتی به آسانی رواج یافته

است. اگرچه رویه‌ی خطرناک پرچم یا ثبت مصلحتی در طول سال‌ها مورد توجه و بررسی سازمان ایکائو و دیگر پژوهش‌گران قرار گرفته است اما به نظر می‌رسد تاکنون هیچ تعریف مشخص حقوقی از «پرچم مصلحتی» ارائه نشده است. دبیرخانه‌ی ایکائو در سند کاری شماره C-WP/12480 پرچم مصلحتی را «اصطلاحی دانسته که از صنعت دریایی اقتباس شده و دلالت بر موقعیتی می‌کند که در آن کشتی‌های تجاری که در تملک تبعه‌ی یک کشور هستند در کشوری دیگر ثبت شده و مجاز به حرکت آزادانه در میان دیگر کشورها هستند» (ICAO Council Working Paper C-WP/12480" Report on the study on the safety and security aspects of economic liberalization" 2005, App., para. 2.2.3.1).

در برخی از تألیفات معتبر حقوق بین‌الملل تعریف مشابهی در این خصوص ارائه شده است؛ البته این تعاریف بر گستره‌ی تعریف پرچم مصلحتی افزوده‌اند. به عنوان مثال دایره‌المعارف حقوق بین‌الملل عمومی منتشر شده توسط مؤسسه «ماکس پلانک» این تعریف را ارائه داده است: «ثبت کشتی‌های تجاری تحت پرچم برخی از کشورها... چنین کشتی‌هایی به‌طور معمول در مالکیت ذینفعی یا کنترل افرادی غیر از تبعه‌ی کشور صاحب پرچم قرار داشته و به‌طور بسیار استثنائی شاید کشور محل ثبت خود را رؤیت کنند». از این تعریف برداشت می‌شود که اگرچه مالکیت خارجی به‌طور معمول در این قضایا مطرح است اما این امر شرط لازم یا کافی برای تحقق پرچم مصلحتی نمی‌باشد بلکه کنترل و هدایت هواپیما نیز مورد تأکید قرار گرفته است. باید خاطر نشان کرد که «مالکیت» و «کنترل» در زمینه‌ی ثبت «هواپیما» از شرایط «مالکیت و کنترل» در مورد «خطوط هوایی» که در موافقت‌نامه‌های خدمات هوایی درج می‌شود متمایز است. مورد اخیر به مقررات اقتصادی خطوط هوایی مربوط می‌شود، در حالی که مورد نخست به مقررات ایمنی هواپیما ارتباط دارد. کنوانسیون شیکاگو اساساً با ملیت هواپیما سروکار دارد نه با ملیت خطوط هوایی. درخصوص خطوط هوایی شرایط و الزامات مربوط به مالکیت و کنترل به دلیل گرایش به سوی خصوصی‌سازی حمل و نقل هوایی رو به کاهش است. درخصوص هواپیما نیز ملیت مالک هواپیما با مشکل خاصی روبه‌رو نیست. اما کنترل ابعاد ایمنی هواپیما توسط کشور محل ثبت باید انجام و تجدید شود. از سوی دیگر برخی از تعاریف پرچم مصلحتی بدون آن که به ماهیت و چیستی آن نظر کنند به هدف انجام

این عمل توجه کرده‌اند. از قبیل فرهنگ حقوقی بلک (Black) که این اصطلاح را «به رویه‌ی ثبت یک کشتی تجاری در یک کشور تعریف می‌کند که الزامات ایمنی مطلوب و آسان‌تر، هزینه‌های ثبت کم‌تر و غیره دارد» (Black, 1990, p.638). در این تعریف نیز مالکیت خارجی کشتی عامل تعیین‌کننده نیست؛ زیرا ممکن است مالک ترغیب شود تا کشتی را در کشور خود ثبت کند در صورتی که شرایط را در آن‌جا سهل‌تر بیابد (Huang, 2009, p.29). این تعریف مبتنی بر حقایق و واقعیت دنیای امروزی بوده و نه تنها جوهره‌ی این ماهیت حقوقی را نشان می‌دهد بلکه معیار سهل‌تری نسبت به تعاریف اولیه برای احراز صوری بودن ثبت محسوب می‌شود (Anderson, 1997, p.139).

با توجه به ماده 18 کنوانسیون شیکاگو، ثبت هواپیماهای کشوری بر اساس مفهوم سنتی پرچم مصلحتی (یک هواپیما در چندین کشور ثبت شده باشد) که توسط دایره‌المعارف حقوق بین‌الملل عمومی نیز ارائه شده ممنوع است و بنابراین هیچ جایگاهی در سیستم ایکائو ندارد. تعریف جدیدتر که در اسناد کاری ایکائو منتشر شده مالکیت خارجی را شرط دانسته و از این رو به جوهر مفهوم پرچم مصلحتی (فرار از الزامات محدودکننده و در بسیاری موارد الزامات ایمنی) اشاره ندارد. در حالی که مقصود اصلی کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن این بوده است که کشور صاحب پرچم قادر به کنترل ایمنی هواپیمای متبوع خود باشد؛ مهم نیست که هواپیما در ملکیت چه کسی قرار دارد. نکته‌ی قابل توجه این است که بسیاری از کشورها که به دقت وظایف بازرسی ایمنی خود را ایفا می‌کنند هنوز ثبت هواپیماهای با مالکیت خارجی را تحت شرایطی مجاز می‌دارند. از این قبیل است قانون فدرال ایالات متحده آمریکا که ثبت هواپیمای متعلق به خارجی‌ان را که به‌طور قانونی تأسیس شده و فعالیت خود را بر اساس مقررات ایالات متحده انجام می‌دهند تجویز نموده است، مشروط به آن‌که مرکز فعالیت هواپیمای مذکور و بهره‌برداری اصلی آن در این کشور باشد (14 CFR Ch.1 (1-1-99 Edition) section 47.3).

2-2- آثار ثبت مصلحتی هواپیما:

اگرچه ثبت هواپیما به خودی‌خود و فی‌نفسه یک مسأله‌ی ایمنی به‌شمار نمی‌آید اما این عمل حقوقی سبب ایجاد تعهدات مرتبط با ایمنی هواپیمایی برای کشور مربوطه می‌شود. به

عبارت دیگر مفهوم ثبت، دربرگیرنده مسئولیت و پاسخ‌گویی کشور محل ثبت است (ICAO Circular 295 LE/2,2003). این مسئولیت ابعاد مختلفی از کنترل و صدور مجوزها و لیسانس‌های نظارتی را در مورد هواپیما، خدمه و شرکت‌های هواپیمایی شامل می‌شود. به عنوان نمونه به موجب ماده 12 کنوانسیون شیکاگو هر کشور متعاقد موظف است تا اقداماتی برای حصول اطمینان از این امر اتخاذ کند که هر هواپیمای حامل پرچم او در هر جا که باشد از قواعد و مقررات مربوط به پرواز و ناوبری هواپیما در آن محل تبعیت می‌کند. علاوه بر این طبق ماده 31 کنوانسیون مزبور مسئولیت کشور محل ثبت این است که یک گواهینامه‌ی قابلیت پرواز معتبر برای هواپیماهای فعال در حمل و نقل بین‌المللی صادر کند. در همان راستا ماده 32 مقرر می‌دارد که خلبان هر هواپیما و سایر اعضای خدمه‌ی پرواز باید دارای مجوز و گواهینامه‌ی صلاحیت باشند که از سوی کشور محل ثبت هواپیما صادر شده یا توسط آن تنفیذ شده است. وانگهی برای نصب، راهاندازی و استفاده از تجهیزات رادیویی مجوز کشور محل ثبت لازم است (ماده 30 کنوانسیون شیکاگو). علاوه بر وظایف الزام‌آور فوق‌الذکر کشور محل ثبت وظایف اختیاری مرتبط با ایمنی نیز بر عهده دارد. به عنوان مثال این کشور می‌تواند به هواپیمای تابعه‌ی خود که در کشوری دیگر گرفتار حادثه شده کمک برساند و در عملیات بازرسی سوانح مربوط به آن شرکت کند (ماده 25 کنوانسیون شیکاگو).

مشهور است که ثبت مصلحتی هواپیما محیطی مناسب برای نقض مقررات و استانداردهای ایمنی، ارتکاب اعمال مجرمانه و تخریب محیط زیست فراهم می‌سازد (Hamburger, 2010, p.3; kleiman, 2011, p.6). مطالعات سازمان ایکائو درخصوص جنبه‌های ایمنی و امنیتی آزادسازی اقتصادی، نشان‌دهنده‌ی آن است که ثبت مصلحتی هواپیما یکی از اسباب اصلی تخریب‌کننده‌ی ایمنی هوانوردی است (C-WP/12480, C-DEC 175/6 and State letter) (EC 2/93, AN 11/41-05/83)؛

چراکه در صورت ثبت مصلحتی هواپیما، چنین هواپیمایی به کشور متبوع خود، مگر به ندرت، باز نمی‌گردد و کشور محل بهره‌برداری هیچ مسئولیتی برای نظارت و بازرسی هواپیمای خارجی و رعایت استانداردهای ایمنی از جانب آن نمی‌بیند. حتی در صورت بازگشت به کشور محل ثبت، استقراء در موارد ثبت مصلحتی هواپیما دلالت بر آن دارد که

کشور متبوع عملیات جدی در بازرسی ایمنی آن هواپیما انجام نمی‌دهد و به همین دلیل بوده است که هواپیما در چنین کشوری به ثبت رسیده است. لذا به دنبال تحقیقات به عمل آمده پیرامون برخی از سوانح هواپیمایی که منتسب به فقدان ایمنی هواپیما بوده مشخص شده است که این هواپیماها دارای پرچم مصلحتی بوده و تحت نظارت دقیق سازمان هواپیمایی کشوری کشور صاحب پرچم نبوده‌اند (Ibid).

البته آثار ناگواری که از فقدان رابطه‌ی واقعی میان هواپیما و کشور محل ثبت به بار می‌آید نه فقط در خصوص ایمنی هواپیمایی بلکه نسبت به امنیت هواپیمایی نیز به مفهومی که در ابتدای این مقاله از آن صحبت شد عارض می‌شود. در این خصوص به پرونده‌ی کشور لیبیا در سال 2000 که به دخالت سازمان ملل منجر شد اشاره می‌شود. سازمان هواپیمایی کشوری لیبیا به دلیل فقدان یک نظام نظارت داخلی کنترل بسیاری از هواپیماها را در محل ثبت از دست داده و در نتیجه‌ی آن شبکه‌های حمل سلاح می‌توانستند عملیات خود را از طریق ثبت متقلبانه، جعل سند و تأسیس شرکت‌های هواپیمایی مخفی مستتر نمایند. قاچاق سلاح که از این رویه‌ها ناشی شده بود به بی‌ثباتی در منطقه منجر شده و توجه شورای امنیت سازمان ملل را به خود جلب کرد. یک هیأت از کارشناسان برای انجام تحقیقات در این خصوص منصوب شدند. در گزارش هیأت آمده است:

«به دلیل مجوزها و قوانین مالیاتی آسان (Lax) لیبیا، این کشور به مدت چند سال یک پرچم مصلحتی برای بسیاری از خطوط هوایی بوده است. این کشور علاوه بر این، مقررات دریایی و هوایی غیرمستحکمی دارد که برای مالکان کشتی و هواپیما بیشترین اختیارات و کم‌ترین مداخله‌ی قانونی را فراهم می‌کند. فهرست هواپیماهای ثبت شده در لیبیا که از سوی دولت مزبور به هیأت ارائه شده تنها 7 فروند هواپیما را نشان می‌دهد اما هیچ مستندی برای 15 فروند هواپیمای دیگر که توسط هیأت شناسایی شده بود موجود نبود. بنابراین بسیاری از هواپیماهایی که پرچم لیبیا را حمل می‌کنند برای مقامات این کشور ناشناخته بوده و هرگز مورد بازرسی قرار نگرفته و حتی هیچ‌گاه در این کشور مشاهده نمی‌شوند».

به همین دلیل شورای امنیت سازمان ملل بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد تصمیم گرفت تا تمام هواپیماهای ثبت لیبریا را که در محدوده‌ی قلمرو آن پرواز می‌کردند از پرواز ممنوع نماید تا آن‌که ثبت هواپیماها را بر طبق ضمیمه‌ی هفتم کنوانسیون شیکاگو به‌روزرسانی نماید و اطلاعات به‌روز شده در مورد ثبت و مالکیت هر هواپیما را تسلیم شورای امنیت کند. در این پرونده نه تنها عدم انجام بازرسی توسط مقامات هواپیمایی کشوری مسائل ایمنی را به دنبال داشته است بلکه صلح و امنیت جهان را نیز در معرض خطر قرار داده بوده است.

3- راه کارهای تحقق ایمنی هواپیمایی

اکنون که گستره و چگونگی مسائل پیش‌روی کشورها درخصوص آثار مخرب ثبت مصلحتی هواپیما بر ایمنی هوانوردی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت، بایستی از یک سو به دنبال راه حل جلوگیری از ظهور پدیده‌ی پرچم مصلحتی هواپیما بود و از سوی دیگر راه کارهایی اتخاذ نمود که آثار مزبور به حداقل ممکن کاهش یابد.

3-1- لزوم احراز ارتباط واقعی برای ثبت هواپیما:

این راه کار که از مقررات و رویه‌ی قضایی مراجع بین‌المللی در حقوق هوایی و دریایی به دست آمده سبب می‌شود تا در صورت تبدیل آن به مقرره‌ی آمره بین‌المللی و تحمیل مسئولیت آن بر مقامات ثبت هواپیما، از ظهور پدیده‌ی ثبت مصلحتی هواپیما و در نتیجه آثار ناگوار آن در ایمنی پرهیز شود. بر اساس مطالعات و تحقیقاتی که تاکنون در این خصوص صورت گرفته و به‌طور عمده از حقوق دریایی به قلمرو حقوق هوایی راه یافته است آن‌چه سبب می‌شود تا کشور پرچم بتواند به خوبی از پس وظایف و تعهدات خود درخصوص ایمنی برآید وجود ارتباط واقعی (Genuine Link) میان آن کشور و هواپیمای متقاضی ثبت می‌باشد.

از دیدگاه نویسنده‌ی کتاب حقوق حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی، «نظریه ارتباط» (Link Theory) از تصمیم دادگاه بین‌المللی لاهه (ICJ) در قضیه Nottebohm نشأت گرفته است. ایشان متذکر می‌شود به چه دلیل قاعده‌ی مقرر شده توسط دادگاه فوق در ارتباط با افراد نمی‌تواند به هواپیما و کشتی سرایت کند تا از شکل‌گیری پرچم‌های مصلحتی جلوگیری شود

(Cheng, 1962, p.131). از سوی دیگر برخی از نویسندگان معتقدند که این استدلال از این حقیقت غافل شده است که معیار دادگاه در قضیه یادشده ویژه‌ی موجودات انسانی است و نسبت به شیء بی‌جان کاملاً بی‌ارتباط است و نیز کنوانسیون شیکاگو از هر کشور می‌خواهد تا قواعد خود را برای ثبت هواپیما وضع کند (ماده 19). اما مفهوم ارتباط واقعی از نظر دادگاه بین‌المللی به یک حقیقت اجتماعی اتصال اشاره دارد؛ یک رابطه‌ی واقعی وجودی، منافع و عقاید و احساسات به همراه یکدیگر با وجود حقوق و تعهدات متقابل که در مورد هواپیما به سختی صدق می‌کند (McClelland et al, 1983 at V-8).

درخصوص لزوم وجود شرط ارتباط واقعی برای ثبت هواپیما مقرره‌ای در کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن دیده نمی‌شود. اما به نظر می‌رسد با توجه به وحدت ملاکی که این مسأله با حقوق دریایی دارد می‌توان از مقررات این شاخه از حقوق استفاده نمود. کنوانسیون دریاهای آزاد (1958) این قاعده را در ماده (1) 5 مقرر داشته است: «هر کشور عضو شرایط اعطای ملیتش را به کشتی‌ها برای ثبت کشتی در قلمرو خود و برای حمل پرچمش تعیین می‌کند. لازم است میان کشتی و کشور ارتباط واقعی وجود داشته باشد. به‌ویژه کشوری که به‌طور مؤثر حاکمیت و کنترل مسائل اداری، فنی و اجتماعی مربوط به کشتی‌ها را داشته باشد». این مقرره که در مواد 91 و 94 کنوانسیون ملل متحد درخصوص حقوق دریا (1982) نیز تکرار شده است از نظر صدر ماده با ماده 19 کنوانسیون شیکاگو قرابت کامل دارد که حق تعیین ثبت هواپیما را به نحو انحصاری به کشورهای متعاهد واگذار کرده است؛ اما با وجود این عنصر اساسی ثبت کشتی را به کشورهای عضو متذکر شده است تا شرایط اعطای تابعیت به کشتی‌ها بر آن اساس معین گردد. قاعده‌ای که جای آن در کنوانسیون شیکاگو بسیار خالی به نظر می‌رسد و اصلاح آن را ضروری می‌کند.

البته شایان ذکر است اگرچه کنوانسیون شیکاگو بر خلاف معاهدات حقوق دریایی به شرط ارتباط واقعی تصریح نکرده است اما بی‌تردید یک نقطه ارتباط اجتماعی اتصال که در رأی دادگاه بین‌المللی لاهه ذکر شده در سیاق معاهده ملاحظه می‌شود. به عنوان مثال مالک هواپیما در مقابل کشور محل ثبت ملزم است تا از استانداردهای قابلیت پرواز آن (که هم‌ردیف

یا برتر از حداقل استانداردهای ایکائو است) تبعیت کند. به نوبه‌ی خود مالک هواپیما از این امتیاز بهره‌مند می‌شود که گواهینامه‌ی قابلیت پرواز صادره از آن کشور توسط سایر کشورها به رسمیت شناخته می‌شود. به این ترتیب یک نقطه‌ی اتصال منافع به همراه حقوق و تعهدات متقابل میان متقاضی ثبت و کشور متبوع وجود دارد که پذیرش شرط ارتباط واقعی را توسط کنوانسیون شیکاگو موجه می‌سازد.

از سوی دیگر هرچند کنوانسیون‌های حقوق دریایی و هوایی دست کشورها را در تعیین شرایط ثبت کشتی و هواپیما باز گذاشته‌اند و غالب کشورها از جمله کشور خودمان به شرط تابعیت داخلی مالک هواپیما توجه کرده‌اند لیکن در طول زمان این نتیجه تثبیت شده است که شرط ارتباط واقعی به‌طور الزامی به آن معنا نیست که کشتی یا هواپیما در مالکیت تبعه‌ی کشور صاحب پرچم باشد. در یک پرونده‌ی دریایی (1999) "MW Saiga" کشتی در مالکیت یک شرکت قبرسی بوده که توسط یک شرکت اسکاتلندی هدایت می‌شد و با خدمه‌ای که تابعیت اوکراین داشتند در سوئیس چارتر شده اما در کشور سان وینسان ثبت گردیده بود. با وجود همه‌ی آن پیچیدگی‌ها «دادگاه بین‌المللی حقوق دریایی» اظهار کرد که دلایل ارائه شده کافی برای انکار رابطه‌ی واقعی میان کشتی و کشور سان وینسان نیست. از سوی مقابل دادگاه اظهار کرد که هدف از مقررات کنوانسیون در نیاز به یک ارتباط واقعی میان کشتی و کشور پرچم، تضمین اجرای مؤثر وظایف کشور پرچم است نه تعیین معیارهایی که با ارجاع به آن‌ها اعتبار ثبت کشتی در کشور پرچم توسط سایر کشورها مورد چالش قرار گیرد (Judgment of International Tribunal for the Law of Sea, 1 July 1999, available at : www.itlos.org/start2-en.html).

دادگاه فوق با تیزی کامل به امکان سوء استفاده برخی از کشورها از مسأله‌ی ارتباط واقعی جهت ثبت وسیله‌ی حمل و نقل واقف بوده و به همین دلیل با کافی قلمداد کردن توانایی کشور پرچم به اجرای وظایف نظارتی خود، هر نوع انحراف از شرایط متعارف را دلیل بی‌اعتباری ثبت کشتی ندانسته است. این معیاری است که در قلمرو حقوق هوایی نیز به منظور ثبت هواپیما قابلیت کاربرد داشته و هشداری است به کشورهایی که تنها به مالکیت هواپیما

جهت اعطای تابعیت خود نظر داشته‌اند، تا با اصلاح قوانین داخلی خود با منافع بین‌المللی که همانا رسیدن به ایمنی کامل در صنعت هوانوردی است هم‌گام گردند.

ذکر این نکته ضروری است که تعهد کشورها به نظارت و کنترل ایمنی محدود به زمان صدور گواهینامه‌های اولیه برای هواپیما و خدمه نیست بلکه اقدامات بعدی را نیز برای تضمین مداوم قابلیت پرواز هواپیما و صلاحیت خدمه‌ی پروازی شامل می‌شود. بدون ارتباط واقعی با هواپیما و خدمه‌اش، انجام این وظایف ممکن نخواهد بود. یکی از امارات و قرائنی که نشان می‌دهد یک دولت عضو ایکائو قادر به انجام وظایف نظارتی خود نمی‌باشد وجود تعداد بسیار زیاد هواپیما در ثبت آن کشور است. در چنین فرضی سازمان ایکائو یک توصیه‌نامه مبنی بر لزوم اصلاح وضع موجود به دولت مزبور می‌دهد و عدم‌رعایت آن به سایر کشورهای عضو اعلام می‌گردد.

3-2- راه کارهای تخفیف دهنده‌ی آثار مخرب ثبت مصلحتی:

کم‌ترین احتمال عدم‌رعایت مقررات بین‌المللی راجع به شرایط ثبت هواپیما (به خصوص شرط احراز ارتباط واقعی میان هواپیما و کشور محل ثبت) از سوی برخی از کشورها کافی است تا محقق به جست‌وجوی راه کارهایی برآید که از آثار سوء ثبت مصلحتی هواپیما بر ایمنی هوانوردی بکاهد که در این خصوص موارد ذیل پیش‌نهاد می‌گردد.

3-2-1- گزارش مداوم اطلاعات لازم به سازمان ایکائو:

یکی از راه کارهایی که در کنوانسیون شیکاگو به آن تصریح شده و بر شفافیت روابط میان هواپیما و کشورها می‌افزاید، تکلیف کشورها به مطلع ساختن ایکائو و دیگر کشورهای عضو از وضعیت هواپیماهای ثبت شده در قلمرو آنان است. این تکلیف که در ماده 21 کنوانسیون مذکور مقرر شده است به عنوان «وسیله ارتقای مفهوم اجتماعی اتصال» میان هواپیما و کشور محل ثبت ایفای نقش می‌کند. ماده مذکور یک کشور عضو را ملزم می‌سازد تا در صورت تقاضا، اطلاعات مربوط به ثبت و مالکیت هر هواپیمای ثبت شده در کشورش را به کشورهای دیگر بدهد. این ماده علاوه بر این هر کشور عضو را ملزم می‌کند تا گزارش‌هایی را

بر طبق مقررات مربوطه به سازمان ایکائو تسلیم کند؛ گزارش‌هایی حاوی اطلاعاتی در مورد مالکیت و کنترل هواپیمای ثبت شده در آن کشور که معمولاً در حمل‌ونقل بین‌المللی مشغول است. از آن‌جا که هیچ مقرراتی در این رابطه تا پیش از سال 2006 توسط ایکائو تدوین نگردید مقرره‌ی مزبور برای مدتی طولانی (جز در مواردی که اطلاعات در صورت تقاضا عرضه می‌شد) متروکه شده بود.

به هر ترتیب با شدت گرفتن پدیده‌ی پرچم مصلحتی بالاخره در سال 2005 ایکائو مطالعه‌ای در راستای اجرای ماده 21 آغاز نمود که در نتیجه‌ی آن برای اولین بار در سال 2006 شورای ایکائو «قواعدی برای مقررات حاکم بر اطلاعات مربوط به هواپیماهای ثبت شده در یک کشور عضو بر طبق ماده 21 کنوانسیون شیکاگو» تصویب نمود (ICAO Council Working Paper C-WP/12697). به دنبال این اقدام ارائه‌ی اطلاعات مربوط به ثبت هواپیما دیگر نه موردی (حسب درخواست) بلکه به صورت مستمر و منظم صورت می‌گیرد. مطابق این قواعد هر هواپیمای ثبت شده در کشور عضو ایکائو فعال در عرصه‌ی حمل‌بین‌المللی فرض می‌شود به جز هواپیماهایی که از سوی مقامات هواپیمایی کشوری به عملیات داخلی اختصاص یافته باشد. همچنین به موجب این قواعد اطلاعاتی از قبیل نام و نشانی مالک هواپیما، نام بهره‌بردار و کشور بهره‌بردار - در صورتی که متفاوت از کشور محل ثبت باشد - و نام مرجع هواپیمایی کشوری مسئول به ارسال اطلاعات باید به سازمان گزارش داده شود. این اطلاعات باید ماهیانه به‌روز شده و در دسترس دیگر کشورهای عضو نیز قرار گیرد. بی‌تردید تمام این الزامات به منظور تقویت ارتباط میان هواپیما و کشور محل ثبت در نظر گرفته شده تا پدیده‌ی پرچم مصلحتی برای فرار از بازرسی ایمنی مرتفع گردد.

3-2-2- تشکیل آژانس‌های عملیاتی بین‌المللی و انتقال تعهدات به آن‌ها:

در خصوص فرضی که دو یا چند کشور پرچم، به دلیل ثبت مصلحتی هواپیما در قلمرو آن‌ها یا ارتباط پیچیده‌ی هواپیما با قلمرو هر یک از آن‌ها، خود را در انجام وظایف بین‌المللی مربوط به نظارت بر ایمنی ناتوان می‌بینند روشی پیش‌بینی شده است تا وظایف مزبور به صورت مشترک در برخی مناطق یا آژانس‌های بین‌المللی ایفا شده یا احتمالاً به یک سازمان بین‌المللی عمومی منتقل گردد. منشأ تاریخی این فرض به زمان مذاکرات مقدماتی کنوانسیون شیکاگو برمی‌گردد که طی

آن طراحان کنوانسیون، احتمالی را در نظر گرفتند که بر اساس آن، دو یا چند کشور متعاقد بتوانند «سازمان‌های عملیاتی حمل و نقل هوایی مشترک» (Joint Air Transport Operating Organization) یا «آژانس‌های عملیاتی بین‌المللی» (International Operating Agencies) تأسیس کنند و یا آن‌که خدمات هوایی خود را در برخی از مسیرها یا برخی مناطق به صورت مشترک ارائه دهند. نیاز به جمع‌آوری تجربه و سرمایه، پیشرفت سریع فن‌آوری و ماهیت برخی فعالیت‌های فرامرزی مزید علت شده و برخی کشورها را به تشکیل آژانس‌های بین‌المللی واداشته است تا به خوبی از پس وظایف مذکور در معاهدات و مقررات بین‌المللی برآیند. مثال بارز این آژانس‌ها ASECNA, COCESNA, EUROCONTROL می‌باشد که خدمات ترافیک هوایی را به عهده گرفته‌اند. بر مبنای این پیش‌بینی (که آثار قابل ملاحظه‌ای در دوره‌ی آزادسازی حمل‌ونقل هوایی در قرن بیست و یکم می‌تواند داشته باشد) جمله‌ی دوم ماده 77 کنوانسیون شیکاگو، شورای ایکائو را بر آن می‌دارد تا نحوه‌ی اعمال مقررات کنوانسیون در خصوص ملیت هواپیما را بر هواپیماهای بهره‌برداري شده توسط آژانس‌های عملیاتی بین‌المللی تعیین کند (بر اساس ماده 77 کنوانسیون شیکاگو «هیچ یک از مواد این قرارداد یک و یا چند کشور متعاقد را از تشکیل سازمان‌های مشترک بهره‌برداري حمل‌ونقل هوایی با نمایندگی‌های بهره‌برداري بین‌المللی و یا از تقسیم سرویس‌های هوایی خود به خطوط و یا مناطق معینی ممنوع نخواهد داشت، لیکن چنین سازمان‌ها یا نمایندگی‌ها و چنین سرویس‌های تقسیم شده‌ای مشمول کلیه‌ی مقررات این قرارداد من جمله ثبت این گونه موافقتنامه‌ها در شورا خواهند بود. شورا تعیین خواهد نمود که به چه ترتیب مقررات این قرارداد مربوط به تابعیت هواپیماها مشمول هواپیمایی که از طرف نمایندگی‌های بهره‌برداري بین‌المللی به کار انداخته شده‌اند خواهد بود»).

در دهه 1960 کمیته‌ی حقوقی ایکائو چندین سال را صرف بررسی امکان ثبت هواپیمایی نمود که (بر مبنای بین‌المللی نه یک مبنای ملی) توسط آژانس‌های عملیاتی بین‌المللی بهره‌برداري می‌شود (Fitzgerald, 1967, p.193). عده‌ای معتقد بودند که ثبت بین‌المللی با مفاد مواد 17 و 19 کنوانسیون شیکاگو ناسازگار است که بر اساس آن هواپیما باید یک ملیت داشته و در یک کشور به ثبت برسد. لذا از این دیدگاه اگر ثبت بین‌المللی مجاز شود اصلاح عملی *de facto* کنوانسیون شیکاگو خواهد بود. برخی دیگر بر این عقیده بودند که ماده 77 کنوانسیون به شورای ایکائو اختیار

تفسیر مفاد آن را به منظور تجویز ثبت بین‌المللی تفویض کرده است. در حقیقت اگر ثبت مشترک یا ثبت بین‌المللی مجاز نباشد، جمله‌ی دوم ماده 77 بی‌معنا خواهد بود. در سال 1967 یک کمیته‌ی فرعی حقوقی به منظور بررسی این مسأله تأسیس و در نهایت بالاتفاق به این نتیجه رسید که جمله‌ی دوم ماده 77 در صورت رعایت برخی شرایط قابل اعمال بر ثبت بین‌المللی یا ثبت مشترک هواپیما می‌باشد. نکته‌ی کلیدی شرایط مزبور اجرای تعهدات مربوط به هواپیمای ثبت شده می‌باشد. در این خصوص چند فرض مطرح شد:

الف - کشورهای تشکیل‌دهنده‌ی آژانس عملیاتی بین‌المللی به صورت تضامنی مسئول اجرای تعهداتی باشند که کنوانسیون شیکاگو بر کشور پرچم تحمیل کرده است.

ب - کشورهای تشکیل‌دهنده‌ی آژانس بین‌المللی برای هر هواپیما کشوری مناسب از میان خود تعیین کرده تا مسئول دریافت و پاسخ‌گویی به اظهارات دیگر کشورهای عضو باشند. مسئولیت کشور مزبور نافی مسئولیت دیگر کشورهای شریک نخواهد بود.

ج - به جای فرض دوم، کشورهای تشکیل‌دهنده‌ی آژانس بین‌المللی سیستم دیگری را (از قبیل ثبت هواپیما در یک سازمان بین‌المللی عمومی) ایجاد کنند که شورای ایکائو را به این که دیگر کشورهای عضو تضامین معادل داشته و مفاد کنوانسیون رعایت می‌شود اقناع نمایند.

بر این اساس در 14 دسامبر 1967 شورای ایکائو قطعنامه‌ای را صادر کرد که شرایط لازم‌الاجرا در این فروض را تصریح می‌کند (ICAO Doc. 8707-C/974, Council - sixty Second Session, Minutes with Subject Index, August 1969 at 68). البته مسأله‌ی ثبت بین‌المللی هواپیما بعد نظری - تحقیقاتی داشته و کم‌تر جنبه‌ی عملی و واقعی پیدا کرده است لیکن آنچه مورد اتفاق همه‌ی علما می‌باشد این است که در هر حال تعهدات تحمیل شده بر کشور پرچم از سوی کنوانسیون شیکاگو باید اجرا شود؛ خواه هواپیما ثبت داخلی یا بین‌المللی شده باشد و یا آن‌که تعهدات کشور محل ثبت به سازمان بین‌المللی منتقل شده باشد.

3-2-3- انتقال تعهدات کشور محل ثبت به کشور بهره‌بردار:

در غالب مصادیق پرچم صوری هواپیما در کشوری غیر از کشور محل ثبت مورد بهره‌برداری واقع شده و از این جهت کشور محل بهره‌برداری بیشتر از هر دولت دیگر می‌تواند وظایف نظارت بر ایمنی را ایفا کند. واضعان کنوانسیون شیکاگو مسأله‌ی انتقال وظایف و تعهدات را از کشور

محل ثبت به کشور بهره‌بردار مورد توجه قرار نداده‌اند؛ زیرا نیاز به چنین انتقالی در آن زمان آشکار نشده بود. این گسترش و رشد تکنولوژی هوانوردی مدرن بود که سبب بزرگ‌تر، پیچیده‌تر و گران‌تر شدن هواپیماها شده و در نتیجه نیاز به تأمین مالی بین‌المللی را پدید آورد. علاوه بر این به تدریج رویه‌ی لیزینگ، چارتر و معاوضه‌ی هواپیما مورد توجه قرار گرفت. در اغلب اوقات یک شرکت تک منظوره (شرکت‌های تک‌منظوره Special Purpose Entity/SPE به شرکتی اطلاق می‌شود که به منظور انجام پروژه‌ای مشخص به‌ویژه پروژه‌های تأمین مالی تأسیس می‌شود و به مسائلی دیگر مشغول نمی‌شود) هواپیمایی را در یک کشور تنها به منظور تأمین مالی ثبت می‌کند اما از این هواپیما در کشوری دیگر و توسط شرکتی متفاوت بهره‌برداری می‌شود و به احتمال زیاد هیچ‌گاه در کشور محل ثبت نمی‌نشیند. در چنین شرایطی کشور محل ثبت ممکن است دشواری‌هایی را در تضمین انطباق با استانداردهای ایمنی تجربه کند؛ زیرا عملاً کنترل خود را بر هواپیمای مزبور از دست داده است. مشکل عمده‌ی دیگر می‌تواند در رابطه با نظارت بر پشتیبانی هواپیما رخ دهد، به این صورت که کشور محل ثبت قادر به تمدید گواهینامه‌ی قابلیت پرواز در صورت لزوم نباشد (Huang, 2009, p.31).

برای رفع این مشکل تحت حمایت ایکائو در سال 1980، ماده 83 مکرر به ماده 83 کنوانسیون شیکاگو الحاق شد و در 20 ژوئن 1997 در رابطه با کشورهای تصویب‌کننده به اجرا در آمد. بر اساس این ماده جدید «باوجود مفاد مواد 12، 30، 31 و 32 الف هنگامی که هواپیمای ثبت شده در یک کشور متعاقد به موجب یک قرارداد لیزینگ، چارتر و یا معاوضه‌ی هواپیما یا هر قرارداد مشابه دیگر توسط ایرلاینی بهره‌برداری شود که مرکز مهم اقتصادی او (یا در صورتی که فاقد این مرکز باشد اقامتگاه دایمی وی) در کشور دیگر متعاقد باشد؛ کشور محل ثبت می‌تواند با توافق آن کشور، تمام یا بخشی از وظایف خود را درخصوص آن هواپیما به کشور مزبور منتقل نماید و از مسئولیت مربوطه خلاصی یابد». ماده مزبور که می‌تواند به عنوان یکی از معدود استثنائات قانونی بر شرط ارتباط واقعی میان یک هواپیما و کشور محل ثبت در نظر گرفته شود شرایطی را برای انتقال وظایف مذکور تحمیل کرده است:

نخست؛ همان‌طور که در دستورالعمل و بخشنامه‌ی ایکائو مقرر شده، ماده 83 مکرر یک مقرره‌ی چارچوبی (Umbrella Provision) است که تصویب آن انتقال خودکار تعهدات و

وظایف از کشور محل ثبت به کشور بهره‌بردار را موجب نمی‌شود؛ بلکه لازم دانسته شده تا چنین انتقالی به صراحت میان کشورهای درگیر مورد توافق قرار گیرد.

دوم؛ ماده مزبور حدود مسئولیت قابل انتقال را ترسیم نموده است که از جمله شامل مسائل مربوط به قواعد هوایی (ماده 12)، ليسانس رادیویی (ماده 30)، قابلیت پرواز هواپیما (ماده 31) و مجوز خدمه‌ی پرواز (ماده 32 الف) می‌باشد. لذا سایر تعهدات و وظایف از قبیل ماده 25 راجع به هواپیمای در وضعیت اضطراری و ماده 26 راجع به بازرسی سوانح، بر عهده‌ی کشور محل ثبت می‌ماند. علاوه بر این انتقال محدود به هواپیمایی است که در قرارداد انتقال مورد تصریح قرار گرفته است.

سوم؛ انتقال از سوی کشورهای ثالثی که ماده 83 مکرر را تصویب نموده‌اند، در صورتی که عمل حقوقی مزبور به اطلاع آن‌ها رسیده باشد (از طریق ارتباط مستقیم میان کشورهای مربوطه یا ثبت موافقتنامه انتقال در ایکائو) به رسمیت شناخته می‌شود.

تا پایان سال 2008 حدود 156 کشور به ماده 83 مکرر ملحق شده‌اند که این تعداد با توجه به تعداد اعضای ایکائو (190 کشور) هنوز کم می‌باشد. در مورد کشورهایی که هنوز ماده مزبور را تصویب نکرده‌اند مسئولیتی که در غیر این صورت قابل انتقال بود بر عهده‌ی کشور محل ثبت می‌ماند. در نتیجه با اصلاح کنوانسیون شیکاگو از طریق ماده 83 مکرر این اصل مجدداً تنفیذ می‌شود که مفهوم پرچم مصلحتی هیچ جایگاهی در سیستم ایکائو ندارد. منطقی در پشت ماده فوق قرار دارد که بر اساس آن «کشوری که نزدیک‌ترین رابطه را با بهره‌بردار مربوطه دارد از اقتدار نظارتی لازم به منظور اجرای بازرسی مؤثر ایمنی هواپیما و خدمه‌ی آن مطابق شرایط مذکور در ضمایم کنوانسیون شیکاگو، برخوردار می‌باشد». لذا تصویب ماده فوق به منزله‌ی رد ضمنی مفهوم و جایگاه پرچم مصلحتی می‌باشد. اما در این جا ذکر یک نکته ضروری است و آن کافی نبودن حکم ماده 83 مکرر برای تحقق ایمنی هواپیمایی است؛ زیرا انتقال تعهدات از کشور متبوع هواپیما به کشور بهره‌بردار علاوه بر تصویب ماده فوق، مستلزم انعقاد قرارداد میان دو کشور مزبور بوده و با توجه به سنگین بودن وظایف مربوطه، رسیدن به توافق با موانع زیادی روبه‌رو است. در حالی که انتقال خودبه‌خود تعهدات در صورت تحقق شرایط مذکور و تأیید سازمان ایکائو تدبیر مناسبی برای نظارت مطلوب بر الزامات ایمنی بوده و اصلاح کنوانسیون بدین نحو شایسته است.

نتیجه‌گیری

از جهت حقوقی نخستین گام برای فراهم شدن امکان بهره‌برداری از هواپیما، ثبت آن در یک کشور می‌باشد. لیکن این سکه روی دیگری هم دارد و آن الزامات و محدودیت‌هایی است که از درگاه کشور محل ثبت بر مالک هواپیما و بهره‌بردار آن تحمیل می‌شود. عدم تمایل شرکت‌های هواپیمایی به پرداخت مالیات و عوارض و سایر هزینه‌های اداری برخی از کشورها و به خصوص انگیزه‌ی فرار از اجرای الزامات سختگیرانه‌ی بین‌المللی در خصوص ایمنی هوانوردی که به واسطه‌ی کشورهای ضابطه‌مند محل ثبت تحت بازرسی قرار می‌گیرد، این شرکت‌ها را به ثبت هواپیما در کشوری تشویق می‌کند که از جهات فوق به مراتب مطلوب‌تر بوده و با مسامحه رفتار می‌کند ولو آن‌که هواپیما در عمل هیچ ارتباطی از جهت مکان بهره‌برداری یا تعمیر و پشتیبانی با کشور اخیر نداشته باشد.

این پدیده که در اثر نبود ارتباط واقعی میان هواپیما و کشور محل ثبت ایجاد شده و در اصطلاح به پرچم مصلحتی شهرت یافته است خطراتی برای جامعه‌ی جهانی به دنبال داشته که مهم‌ترین آن‌ها عدم اجرای مقررات و استانداردهای بین‌المللی ایمنی از سوی مالکان و بهره‌برداران هواپیما است؛ امری که با توجه به پیامدهای زیان‌بار آن به کابوس وحشتناک صنعت هوانوردی تبدیل شده است. به منظور جلوگیری از ظهور پدیده‌ی ثبت مصلحتی پیش‌نهاد گردید که شرط ارتباط واقعی میان هواپیما و کشور محل ثبت در مقررات بین‌المللی لازمه‌ی ثبت هواپیما قلمداد شود. اما از آن‌جا که همچنان احتمال عدم رعایت این شرط از سوی برخی از کشورها وجود دارد برای رفع این معضل و کاهش آثار زیان‌بار آن راه کارهای دیگری پیش‌نهاد شده است که به شرح زیر قابل نقد می‌باشند.

راه حل نخست الزام کشور محل ثبت به ارائه‌ی اطلاعات مربوط به مالکیت، کنترل و بهره‌برداری هواپیما به صورت مستمر و منظم به سازمان بین‌المللی ایکائو است که برای کشورهای دیگر نیز قابل دسترسی باشد. با این اقدام موارد پرچم مصلحتی شناسایی می‌شود، اما شورای سازمان ایکائو که این تعهد را بر اساس ماده 21 کنوانسیون شیکاگو مقرر کرده، نسبت به اقدامات متعاقب آن تعیین تکلیف نکرده است. در حقیقت تشخیص موارد تخلف از موارد ثبت قانونی بدون تحمیل تعهدات و ضمانت اجراهای قانونی نسبت به متخلف دردی را درمان نمی‌کند.

راه حل دوم تشکیل آژانس های بین المللی حمل و نقل هوایی توسط چندین کشور و انتقال تعهدات ایمنی مربوطه به آژانس مزبور است؛ این راه کار باعث می شود چندین کشور که احتمال ارتباط با هواپیما را داشته باشند مسئول نظارت بر اجرای تعهدات ایمنی هوانوردی قرار گرفته و امکان فرار از الزامات ایمنی به حداقل ممکن برسد. لیکن از یک نکته نباید غافل شد و آن احتمال خروج عامل ارتباطی هواپیما از قلمرو کشورهای عضو آژانس است؛ به طوری که اگر به عنوان مثال محل اصلی بهره برداری از هواپیما در کشوری غیر از اعضای آژانس باشد تمهید مزبوسودی در پی نخواهد داشت.

راه کار سوم انتقال تعهدات نظارت بر ایمنی از کشور محل ثبت به کشور محل بهره برداری است که ارتباط بیشتری با هواپیمای محل بحث دارد. این راه کار که در ماده 83 مکرر کنوانسیون شیکاگو مقرر شده است سبب تحمیل تعهد بازرسی و نظارت بر کشوری می شود که در واقع توانایی انجام تعهد مزبور را دارا می باشد. اما قانون گذار بین المللی به دلایل مختلف از جمله اصل استقلال و حاکمیت کشورها انتقال اتوماتیک الزامات ایمنی به کشور بهره بردار را مقرر نکرده است. لزوم توافق میان دو کشور متبوع هواپیما و کشور محل بهره برداری در موارد بسیار با مانع عدم تمایل کشور محل بهره بردار به پذیرش تعهداتی روبه رو می شود که اسناد ثبتی و فنی آن را در اختیار ندارد و اساساً هواپیمای محل بحث از اتباع او محسوب نمی شود.

با توجه به ملاحظات فوق و از آن جا که عملاً امکان جلوگیری از پدیده ی پرچم مصلحتی وجود نداشته و یا در صورت امکان، دشوار می باشد پیش نهاد می شود تا با اصلاح مقررات کنوانسیون شیکاگو الزامات و تعهدات ایمنی صرف نظر از مکان ثبت هواپیما توسط کشوری مورد اعمال و نظارت قرار گیرد که به هر نحو از امکان اعمال آن مقررات برخوردار است؛ خواه مرکز اصلی بهره برداری از هواپیما در آن کشور باشد و یا صرفاً هواپیما در آن کشور مورد تعمیر یا عملیات بازمینی و پشتیبانی قرار می گیرد. حتی از این هم می توان فراتر رفت و هر کشوری که هواپیما به مقصد آن جا پرواز کرده و به زمین می نشیند و یا بر فراز آن پرواز می کند ملزم به اجبار هواپیمای موصوف به رعایت مقررات و استانداردهای ایمنی قلمداد شود. تنها در این صورت است که می توان به تحقق ایمنی هواپیمایی توسط هر هواپیما در تمام کشورها اطمینان حاصل نمود.

فهرست منابع

الف - فارسی

- جباری، منصور، (1381)، **مطالعه‌ی تطبیقی ثبت و تابعیت هواپیما**، مجله‌ی پژوهش حقوق و سیاست، سال هفتم، شماره شانزدهم، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی (ره).

ب - انگلیسی

- Abeyratne, Ruwantissa, (2000), **Strategic Alliance of Airlines and their Consequences**, Journal of Air Transportation Worldwide, Vol. 5.
- Anderson, H. Edwin, (1997), **The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives**, TUL.MAR. L.J. Vol. 21.
- Black, Henry, (1990), **Black's Law Dictionary**, 6ed, West publishing.
- Breuer, Gerhard, (1989), **Maritime Safety Regulations**, Encyclopedia of Public International Law, Elsevier Science Publishers B.V.
- Cheng, B., (1962), **The Law of International Air Transport**, London.
- Hamburger, Tom & Geiger, Kim, Foreign Flagging of Offshore Rigs Skirts U.S. Safety Rules, LOS ANGELES TIMES (June 14, 2010), last visited 20 January 2013 at: <http://articles.latimes.com>.
- Huang, Jiefang, (2009), **Aviation Safety through the Rule of Law- ICAO's Mechanisms and Practices**, Kluwer Law International.
- Fitzgerald, G., (1967), **Nationality and Registration of Aircraft Operated by International Operating Agencies and Article 77 of the Convention on International Civil aviation**, CYIL.
- Matthew J. Kleiman, "Patent Rights and Flags of Convenience in Outer Space", THE SPACE REV., Feb. 7, 2011, available at: <http://www.thespacereview.com/article/1772>.
- Mc Cleanete, D., (1983), **Shaw cross and Beaumont**, Air Law, Vol.1.
- Miller, C.O. (1957), **State of the Art in Air Safety**, JALC.
- Mortimer, L.F., "New ICAO Rules Considered for Long-range Twin-engine Airplane Flights", ICAO's Bulletin 39, No.4, 1984.
- The Concise Oxford Dictionary, 9th edn, Oxford: Oxford University Press, 1995.
- Wassenberg, H., (1998), **Safety in Air Transportation and Market Entry**, Air and Space Law, 28.
- **Judgment of International Tribunal for the Law of Sea**, 1 July 1999, available at: www.itlos.org/start2-en.html.