

شناسایی بین‌المللی حقوق مربوط به هواپیما

دکتر منصور جباری^{**}

چکیده

مجمع عمومی ایکائو در سال ۱۹۴۸ کنوانسیون «شناسایی بین‌المللی حقوق مربوط به هواپیما» را تصویب کرد. این کنوانسیون - که در نوع خود بی نظیر است - موفق شد حقوق مربوط به هواپیما را مورد شناسایی قرار دهد. این کنوانسیون همچنان به عنوان سندی که حاوی اصول و مقررات در یکی از زمینه‌های پیچیده حقوقی است مطرح می‌باشد.

این مقاله کنوانسیون مزبور را مورد مطالعه قرار می‌دهد و نتیجه می‌گیرد که کنوانسیون در یکسان کردن اصول و قواعد مربوط به حقوق عینی و حقوق طبیعی مربوط به هواپیما موفق نشد، بلکه تنها توانست حقوق مرجح و ممتاز را در خصوص هواپیما به رسمیت بشناساند و در میان مدعیان مختلف حقوق در هواپیما اولویتی برقرار نماید.

واژگان کلیدی: حقوق مربوط به هواپیما، کنوانسیون ژنو، ادعاهای ممتاز، سازمان بین‌المللی

هواپیمایی کشوری، حقوق هوایی

۱- پیشینه تاریخی

پیش از آغاز جنگ جهانی دوم، کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی^۱ دو پیش‌نویس کنوانسیون مربوط به شناسایی مالکیت هواپیما و شیوه ثبت حقوق عینی آن (حق رهن و دیگر حقوق ممتازه) را آماده کرد.

این دو پیش‌نویس برآیند تحقیقاتی بود، که از سال ۱۹۲۷ آغاز و توسط کمیته مزبور در ششمین نشست آن در اکتبر ۱۹۳۱ تکمیل شده بود. اولین پیش‌نویس که در باره مسأله مالکیت و ثبت هواپیما بود، با این هدف تنظیم شده بود که مقررات بین‌المللی مربوط به ثبت هواپیما را وضع کند، حتی اگر ثبت هواپیما فقط تأثیری اعلامی داشته باشد. در این پیش‌نویس، موتور، تجهیزات و هر آنچه برای هواپیما ضروری است، جزیی از هواپیما محسوب می‌شد. پیش‌نویس کنوانسیون دوم که به حق رهن و تضمین‌های عینی و حقوق ممتازه در هواپیما مربوط می‌شد، به تعریف رهن به طور مستقل و بدون توجه به منشأ آن بسنده کرده بود. این پیش‌نویس، رهن هواپیما را به هر دلیلی که بود، در بر می‌گرفت. پیش‌نویس مزبور، قواعد یکسانی را در سطح بین‌المللی پیش‌بینی کرده بود، حتی اگر آن قواعد با حقوق ممتازه داخلی در تضاد باشد.

پیش‌نویس‌های کمیته بین‌المللی متخصصان هوایی در هیچ کنفرانس بین‌المللی مطرح نشد. طرح نشدن آنها در کنفرانس‌های بین‌المللی به دو دلیل بود: نخست این که کشورهایی مثل آلمان و آمریکا که از نظر هوانوردی برتری داشتند، با طرح آنها در کنفرانس‌های بین‌المللی مخالف بودند؛ چرا که دولت آلمان با رهن هواپیما که ممکن بود به توقیف هواپیما منجر شود، به هر نحوی مخالف بود؛ و دوم به دلیل مشکلات مالی بود، که بعد از جنگ دوم جهانی هواپیما برای کشورها به وجود آورد. با توجه به قیمت هواپیما، بسیاری از کشورها نگران مسائل مالی آن بودند. پس بحث در سطح جهانی را ضروری نمی‌دیدند، زیرا در صورت آزادی پرواز هواپیما و ازدیاد حمل و نقل هوایی، کشورهایی مثل ایالات متحده آمریکا که از امکانات وسیعی برخوردار بودند، می‌توانستند انحصار حمل و نقل هوایی را به دست بگیرند.

در اواخر جنگ جهانی دوم، ایالات متحده آمریکا به اهمیت پذیرش اصول و مقررات بین‌المللی در زمینه هواپیمایی پی برد. آمریکا، که توسعه در زمینه‌های مختلف اقتصادی را در

1. Comité International Technique d'Experts Juridiques Ariens (CITEJA).

گرو توسعه هواپیما می‌دید، کوشید شرکت‌های مختلف هواپیمایی را تشکیل دهد و تقویت نماید. این دولت همچنین سازمانها را برای تدوین مقررات بین‌المللی درباره حقوق ممتازه هواپیما تشویق می‌نمود.^۱

کنفرانس بین‌المللی هواپیمایی کشوری (معروف به کنفرانس شیکاگو) از اول نوامبر تا هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو برگزار شد. در این کنفرانس بیش از پنجاه کشور جهان حضور داشتند که از طرف دولت آمریکا برای ایجاد یک نهاد حقوقی، در جهت پیشرفت هواپیمایی کشوری پس از جنگ دوم جهانی دعوت شده بودند.

کنفرانس مزبور، سازمان موقت بین‌المللی هواپیمایی کشوری را که بعدها جای خود را به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)^۲ داد، بنیان نهاد. ایکائو در سال ۱۹۴۷ تأسیس و به سازمانی مهم که اکنون تعداد زیادی از کشورها در آن عضویت دارند، تبدیل شد.

در این کنفرانس پیشنهاد شد، یک کنوانسیون بین‌المللی موضوعاتی را که کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی مطالعه و بررسی کرده بود، تدوین و تصویب کند. کمیته مزبور اولین جلسه خود را پس از جنگ جهانی دوم در ژانویه ۱۹۴۶ تشکیل داد و در این جلسه به پیشنهاد کنفرانس شیکاگو توجه و پیش‌نویس کنوانسیونی را که تهیه کرده بود، به سازمان موقت بین‌المللی هواپیمایی کشوری ارسال نمود.

سازمان موقت بین‌المللی هواپیمایی کشوری در اولین جلسه خود، که در نوامبر ۱۹۴۶ در قاهره تشکیل شد، پیش‌نویس تهیه شده را مورد مطالعه قرار داد. سازمان، کمیته‌ای مرکب از نمایندگان انگلستان، آمریکا، فرانسه و بلژیک را مأمور مطالعه پیش‌نویس مزبور کرد. کمیته پیش‌نویس را در فوریه ۱۹۴۷ در پاریس بدقت مطالعه و بررسی کرد و پیش‌نویس جدیدی را ارائه داد.

پیش‌نویس پاریس به وسیله کمیته حقوقی ایکائو بررسی و تغییراتی در آن داده شد. دومین مجمع عمومی ایکائو که در ژوئن ۱۹۴۸ در ژنو تشکیل شده بود، پیش‌نویس اصلاح شده نهایی را تصویب کرد، که از آن پس به عنوان «کنوانسیون شناسایی بین‌المللی حقوق مربوط به

1. Matte, N.M. *Treatise on Air-Aeronautical Law*, (Montreal: Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell, 1981) at p. 110-114.

2. International Civil Aviation Organization.

هواپیما^۱ نامیده شد که در این مقاله به اختصار کنوانسیون ژنو نامیده خواهد شد.^۲ این مقاله قلمرو، اصول و قواعد مندرج در کنوانسیون ژنو را مورد مطالعه قرار داده است.

در اثنای مذاکرات مقدماتی تدوین کنوانسیون، روشی برای رویارویی با مسائل مطروحه اتخاذ شد، که با روشهای به کار رفته در معاهدات قبلی حقوق هوایی کاملاً متفاوت بود. برای موفقیت در یکسان سازی قواعد حقوق بین‌المللی خصوصی، متخصصان می‌بایست با نکات فاحش اختلاف بین نظام حقوقی رومی-ژرمنی و کامن لا رودرو می‌شدند. نمایندگان آمریکا، در بسیاری از جلسات مقدماتی معاهدات بین‌المللی حضور داشتند، لیکن بعد از اینکه مسافرت هوایی بین کشورها، در دو سوی اقیانوس آتلانتیک امری روزمره شد، تلاش آنها برای تأثیرگذاری و نفوذ در شیوه تدوین معاهدات، به طور قابل ملاحظه‌ای افزایش یافت. عناصر هر دو نظام حقوقی در اثنای جلسات تدوین معاهدات کاملاً مدّ نظر بودند. لیکن در تدوین کنوانسیون ژنو، حقوق کامن لا تأثیر بسزایی داشت.^۳ در این کنوانسیون کوشش شده است، راه حل

1. Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Signed at Geneva, on 19 June 1948 (Geneva Convention).

۲. کنوانسیون ژنو در سال ۱۹۵۳ به مرحله اجرا درآمد. تا ژانویه ۲۰۰۵، ۸۷ کشور آن را تصویب و ۲۸ کشور آن را امضا نموده‌اند که عبارتند از: الجزایر (۱۹۶۴)، آنگولا (۱۹۹۸)، آرژانتین (۱۹۵۸)، استرالیا (۱۹۵۸)، آذربایجان (۲۰۰۰)، بحرین (۱۹۹۷)، سنگلادش (۱۹۹۸)، بلژیک (۱۹۹۳)، بلیوی (۱۹۹۸)، بوسنی و هرزگوین (۱۹۹۵)، برزیل (۱۹۵۳)، کامرون (۱۹۶۹)، چاد (۱۹۷۴)، شیلی (۱۹۵۵)، چین (۲۰۰۰)، کلمبیا (امضا ۱۹۴۸)، کنگو (۱۹۸۲)، کوت دایوری (۱۹۶۵)، کروات (۱۹۹۳)، کوبا (۱۹۶۱)، جمهوری چک (۱۹۹۸)، دانمارک (۱۹۶۳)، جمهوری دمیونیکان (امضا ۱۹۴۸)، اکوادور (۱۹۵۸)، مصر (۱۹۶۹)، السالوادور (۱۹۵۸)، استونی (۱۹۹۳)، اتیوپی (۱۹۷۹)، فرانسه (۱۹۶۴)، گابن (۱۹۷۰)، گامبیا (۲۰۰۰)، آلمان (۱۹۵۹)، غنا (۱۹۹۷)، یونان (۱۹۷۱)، گرانادا (۱۹۸۵)، گواتمالا (۱۹۸۸)، گینه (۱۹۸۰)، هائیتی (۱۹۶۱)، مجارستان (۱۹۹۳)، ایسلند (۱۹۶۷)، ایران (امضا ۱۹۵۰)، عراق (۱۹۸۱)، ایرلند (امضا ۱۹۴۸)، ایتالیا (۱۹۶۰)، کنیا (۱۹۹۷)، کویت (۱۹۷۹)، فرقیستان (۲۰۰۰)، لائوس (۱۹۵۶)، لبنان (۱۹۶۹)، لیبی (۱۹۷۳)، لوگزامبرگ (۱۹۷۵)، ماداگاسکار (۱۹۷۹)، ماندیو (۱۹۹۵)، مالی (۱۹۶۱)، موریتانی (۱۹۶۲)، موری تنیس (۱۹۹۱)، مکزیک (۱۹۵۰)، موناکو (۱۹۹۴)، مراکش (۱۹۹۳)، هلند (۱۹۵۹)، نیجر (۱۹۶۲)، نیجریه (۲۰۰۲)، نروژ (۱۹۵۴)، عمان (۱۹۹۲)، پاکستان (۱۹۵۳)، پاناما (۱۹۹۸)، پاراگوئه (۱۹۶۹)، پرو (امضا ۱۹۴۸)، فلپین (۱۹۷۸)، پرتغال (۱۹۸۵)، رومانی (۱۹۹۴)، رواندا (۱۹۷۱)، سنگال (۱۹۹۵)، صربستان و مونتنگرو (۲۰۰۱)، سیشل (۱۹۷۹)، اسلونی (۱۹۹۷)، آفریقای جنوبی (۱۹۹۸)، سریلانکا (۱۹۹۴)، سورینام (۲۰۰۳)، سوئد (۱۹۵۵)، سوئیس (۱۹۶۰)، تاجیکستان (۱۹۹۶)، تایلند (۱۹۶۷)، مقدونیه (۱۹۹۴)، توگو (۱۹۸۰)، تانزانیا (۱۹۶۶)، ترکمنستان (۱۹۹۳)، انگلستان (امضا ۱۹۴۸)، آمریکا (۱۹۴۹)، اروگوئه (۱۹۸۵)، ازبکستان (۱۹۹۷)، ونزوئلا (امضا ۱۹۴۸)، ویتنام (۱۹۹۷)، زیمبابوه (۱۹۸۷).

3. Vershoor, D. *An Introduction to Air Law*, Deventer/Netherlands: Kluwer Law and

عملی برای از بین بردن تضادهای حقوق در نظامهای مختلف پیدا شود.^۱ برای مثال، «حق مالک شدن هواپیمایی که ۶ ماه یا بیشتر اجاره شده است» از جمله مواردی است که بدلیل نفوذ حقوق انگلوساکسون وارد کنوانسیون ژنو شده است. به نظر مؤلفان کنوانسیون ژنو، پرداختن بیشتر به جزئیات در کنوانسیون موجب می‌شود کشورهای بیشتری آن را مورد حمایت قرار دهند و به آن بپیوندند.

باید این نکته را در نظر داشت که این کنوانسیون نسبت به طرحهای پیشنهادی قبلی، که به وسیله کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی تهیه شده بود، موقعیت بهتری برای تصویب شدن داشت، زیرا وضعیت اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بعد از جنگ دوم جهانی شدت تغییر کرده بود. از جمله تغییرات مهم پس از جنگ را می‌توان بدین صورت بیان کرد:

۱- با توجه به پیشرفتهای صنعت هوانوردی، کارکرد هواپیما رضایت عموم را جلب کرده بود؛

۲- ایمنی هوانوردی به طور قابل ملاحظه‌ای بهبود پیدا کرده بود؛

۳- بیمه هوایی گسترش یافته، مخاطرات هوانوردی را پوشش می‌داد؛

۴- قوانینی خاص حاکم بر مالکیت هواپیما تدوین یافته بود.

۲- اصول و قواعد مندرج در کنوانسیون ژنو

کنوانسیون حقوقی را در خصوص هواپیما به رسمیت شناخت و در میان مدعیان مختلف حقوق در هواپیما اولیبتی برقرار نمود. حفظ منافع بستانکاران از اهداف اصلی کنوانسیون است. بستانکاران در حالت عادی، صنایع هواپیما سازی به شمار می‌آیند، که کنوانسیون فرصت مناسبی برای فروش محصولات آنان به وجود می‌آورد. متصدیان حمل و نقل هم به خاطر وجود شرایط

Taxation Publishers, Denventer/Netherlands, 2001 at pp. 189-190.

۱. برای آشنایی بیشتر با کنوانسیون مزبور، لازم است اساس دو نظام رومی - ژرمنی و کامن لای به اختصار توضیح داده شوند. خانواده حقوق رومی - ژرمنی شامل کشورهایی است که در آنها علم حقوق بر پایه حقوق روم شکل گرفته است. قواعد حقوقی در این کشورها به عدالت و اخلاق بسیار نزدیک است. تعیین این قواعد با علم حقوق است. از قرن نوزدهم، در خانواده رومی ژرمنی قانون نقش عمده‌ای یافت؛ به طوری که کشورهای این خانواده به مجموعه‌ای از قوانین دست یافتند (رنه داوید، نظامهای بزرگ حقوقی معاصر، ترجمه حسین صفایی و دیگران، تهران: مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۵، صص ۱۰-۲۴).

آسانتر قرارداد و عدم نیاز به سرمایه‌گذاری سود می‌برند. به نظر نویسنده‌ای^۱، در ذکر اصول اساسی سه انگیزه فرعی نباید نادیده گرفته می‌شدند. این اصول که به نظر او باید در کنوانسیون ذکر می‌شدند عبارت بود از:

۱- حفظ حقوق اشخاص ثالث که با هواپیما به نوعی ارتباط دارند؛

۲- تعریف و حفظ حقوق حق تقدم؛

۳- تسهیل انتقال هواپیما از یک تابعیت به تابعیت دیگر.

حقوقدان دیگری^۲ معتقد است این موارد از یک اصل کلی نشأت می‌گیرد، که همانا «حفظ حقوق بستانکاران» است. به همین جهت، نیازی به ذکر اصول فرعی نیست، زیرا مطابق بند (د) ماده ۱ کنوانسیون ژنو، رهن‌ها، وثیقه‌ها و حقوق مشابه در هواپیما، به طور قراردادی به خاطر تأمین امنیت، برای پرداخت بدهی ایجاد می‌شوند.

مطابق کنوانسیون ژنو، کشورهای عضو تعهد می‌کنند، حقوق زیر را به رسمیت بشناسند:

الف- حقوق مالکیت در هواپیما^۳: اگرچه حق مالکیت، حقی است که در سطح جهانی شناخته شده است، ذکر این حق، با ثبت هواپیما بی‌ارتباط نیست.

ب- حق به دست آوردن هواپیما و تصرف آن به واسطه خرید هواپیما^۴: این حق مواردی را از جمله اجاره به شرط تملیک و فروش مشروط را که هر دو از موارد متداول در ایالات متحده هستند، شامل می‌شود.

ج- حق مالکیت هواپیما تحت اجاره شش ماهه یا بیشتر^۵: چنین حقی همه مشخصه‌های تجهیزات تراست^۶ را دارد، که بدان وسیله یک طرف (اجاره دهنده) به طرف دیگر (اجرا گیرنده)

1. R.O.Wilberforce, "The International Recognition of Rights in Aircraft", *The International Law Quarterly*, (1948) 421-458 at p. 424.

2. Vershoor, op. cit., at pp. 191-192. 3. Rights of property in aircraft.

4. Rights to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft.

5. Rights to possession of aircraft under leases of six months or more.

۶. Trust: به معنای وقف نیست. مطالعه احکام آن نیز نشان می‌دهد که تعبیر «شبه موقوفه» نیز نشان دهنده ماهیت آن نمی‌تواند باشد. امانت نیز گرچه جزو احکام تراست است، ولی برای نشان دادن ماهیت این نهاد کافی به نظر نمی‌رسد. در تراست شخصی مال یا اموالی را به دیگری منتقل می‌کند تا وی از آن مال نگهداری و سرپرستی نموده، عواید آن را به ذی‌نفع یا ذی‌نفع‌های معینی که ممکن است شامل شخص واگذارنده یا نگهدارنده هم باشند، اختصاص دهد. در شرایط خاصی، مانند زمانی که ذی‌نفع یا ذی‌نفع‌ها، بیش از ۱۸ سال

هواپیمایی را اجاره می‌دهد، که با پول وام گرفته شده از شخص ثالث خریداری شده است. بدین ترتیب اجاره گیرنده با پرداخت بهای هواپیما، مالکیت هواپیما را به دست خواهد آورد. این روش در آمریکا معمول است.

د- رهن‌ها^۱ و وثیقه‌ها^۲ و حقوق مشابه در هواپیما^۳: به طور قرار دادی به خاطر تأمین امنیت برای پرداخت بدهی ایجاد شوند.

کنوانسیون رهن را تعریف نکرده است؛ به همین جهت برای روشن شدن معنی رهن باید به اسناد دیگری مراجعه کرد.^۴ ماده ۱ طرح پیشنهادی «کنوانسیون رهن، تضمینات واقعی و امتیازات هوایی»، که به وسیله کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی تنظیم شده بود، رهن را بدین صورت تعریف می‌کند: از نظر کنوانسیون فعلی، منظور از رهن هوایی یا به هر نامی که خواننده شود، تضمینی واقعی است که در اسناد ثبت هواپیما برای اطلاع از حقوق مربوطه درج می‌شود و مالک هواپیما را به پرداخت مقدار بدهی که روی آن نوشته شده است و می‌دارد.

ماده یک کنوانسیون ژنو تصریح می‌کند که حقوق هواپیما باید:

الف- مطابق قانون کشور عضو معاهده که هواپیما در آن ثبت گردیده است، باشد.

ب- به طور مرتب و کامل در بایگانی عمومی و ملی کشور عضو معاهده که هواپیما در آن به ثبت رسیده و تابعیت آن را دارد، ثبت و ضبط گردد.

از مراحل تدوین و بحث‌های کمیته کاری کنوانسیون پیداست که به نظر تدوین‌کنندگان، این حقوق باید با مقررات اساسی قوانین ملی تطبیق کند.^۵

سن داشته، عاقل بوده و نسبت به تمام مال موضوع تراست ذی‌حق باشند، می‌توانند از نگهدارنده مال بخواهند که آن را به آنها انتقال دهد و تراست پایان پذیرد. با توجه به اینکه چنین نهادی به صورت مستقل در حقوق ایران و اسلام وجود ندارد؛ در متن از کلمه تراست استفاده شده است (براون، GCSE Law ترجمه حسین رحیمی خجسته، تهران: مجمع علمی و فرهنگی مجد، ۱۳۷۸، پاورقی ص ۲۰).

1. Mortgages

2. Hypotheques

3. Similar rights in aircraft

۴. مطابق ماده ۷۷۱ قانون مدنی ایران، رهن عقدی است که بموجب آن مدیون مالی را برای وثیقه به داین می‌دهد. رهن دهنده را رهن، و طرف دیگر را مرتهن می‌گویند. ملکی که به رهن گذارده می‌شود مورد رهن، مال مرهون یا عین مرهونه گفته می‌شود. در عقد رهن، عین مرهونه از نقل و انتقال باز داشته می‌شود و بدین ترتیب مالک نمی‌تواند تصرفات مالکانه خود را در مورد عین مرهونه به طور کامل انجام دهد.

5. Vershoor, op.cit. at p. 190

الف. قلمرو اجرای کنوانسیون ژنو

مفاد این کنوانسیون باید در تمامی کشورهای عضو در مورد همه هواپیماهایی که در کشورهای دیگر عضو معاهده به ثبت رسیده است، اجرا گردد. مطابق ماده ۱۱ کنوانسیون، کشورها می‌توانند این کنوانسیون را در خصوص هواپیماهایی که در کشور خود آنها به ثبت می‌رسد، اجرا نکنند. علی‌رغم تذکر این نکته، کنوانسیون از کشورهای عضو معاهده خواسته است:

الف- همه سوابق راجع به یک هواپیمای مشخص را در یک پرونده ثبت نمایند (هدف از این شرط جلوگیری از ثبت مجدد یک هواپیما است)^۱.

ب- آدرس مقام مسؤول ثبت را برای حفظ سوابق روی گواهینامه ثبت هواپیما قید کنند (این شرط گذاشته شده است تا این اطمینان را به وجود آورد که واردکننده سوابق در صورت تخلف قابل تعقیب خواهد بود)^۲.

ج- هزینه‌های مربوط به نجات هواپیما یا هزینه‌های فوق العاده را که برای حفظ هواپیما ضروری است، جزو دیون ممتازه قرار دهند. ماده ۴ کنوانسیون ژنو همراه با پاراگراف (ب) ۲ ماده ۱۱ راجع به هزینه‌های مربوط به نجات هواپیما یا هزینه‌های فوق العاده‌ای که برای حفظ هواپیما الزامی است، تنظیم شده است. مطابق این مواد، دیون مربوط به این موارد از حقوق ممتازه محسوب می‌شود، مگر اینکه نجات یا عملیات حفظ هواپیما در خاک خود کشور عضو خاتمه یافته باشد.

د- مطابق شرایط ماده ۷، بجز در مورد فروش هواپیما در موقع اجرا، هیچ هواپیمایی را از تابعیت محل ثبت یک کشور طرف قرار داد به تابعیت کشور دیگر عضو معاهده منتقل نکنند، مگر اینکه دارندگان حقوق ثبت راضی باشند یا به انتقال رضایت دهند.^۳

ضمناً کنوانسیون ژنو به کشورهای عضو اجازه می‌دهد، در صورت تمایل، قانون ملی خود را در خصوص مهاجرت، گمرک و هوانوردی در کشور خود به مرحله اجرا در آورند.^۴

مطابق ماده ۱۳ کنوانسیون ژنو، هواپیماهایی که در خدمت ارتش، گمرک یا خدمات انتظامی هستند، از دایره شمول این کنوانسیون مستثنا هستند.

۱. ماده ۲ کنوانسیون ژنو.

۲. همان، ماده ۳.

۳. همان، ماده ۹.

۴. همان، ماده ۳.

ب. ثبت وقایع^۱

منظور از «ثبت وقایع»، ثبت اطلاعات مربوط به هوایما در دفتر یا اوراق خاصی است. ذکر این نکته هم خالی از فایده نیست، که متن انگلیسی کنوانسیون بین register و record تفاوت قایل شده است. منظور از کلمه نخست ثبت ملی هوایماست که به حقوق عمومی مربوط است، در حالی که کلمه دوم (که به فارسی به «ثبت وقایع» ترجمه کرده‌ایم) طبیعتاً به حقوق خصوصی ارتباط دارد. چنین تمایزی در ترجمه فرانسوی و اسپانیولی کمتر دیده می‌شود. مقررات بدون در کشورهای مختلف، به طور گسترده‌ای راجع به این موضوع که چه کسی می‌تواند هوایما را ثبت کند، متفاوت است. در بعضی از کشورها ثبت به شرطی پذیرفته می‌شود، که مالک هوایما مقیم آن کشور باشد. بعضی از کشورها تنها به دلایل و شرایط خاصی، به خارجیان اجازه ثبت می‌دهند.^۲

دولتها تعهدی برای تهیه ثبت وقایع ندارند، اما رویه عملی آنان حاکی از این است که بدون تهیه چنین ثبتی نمی‌توانند از مفاد کنوانسیون ژنو منتفع شوند.

در طول مراحل مقدماتی تدوین کنوانسیون پیشنهاد شد اگر دولتهایی که در تهیه ثبت وقایع کوتاهی می‌کنند، مجبور شوند حقوق ایجاد شده و ثبت شده در کشورهای دیگر را به رسمیت بشناسند- بدون اینکه محق باشند- در مقابل از حقوقی بهره مند شوند.

کنوانسیون در خصوص جزئیات قواعد و مقررات مربوط به چگونگی تهیه ثبت وقایع سکوت کرده و صرفاً در ماده ۲ تصریح کرده است، که:

الف- کلیه اطلاعات مربوط به یک هوایمای معین، باید در همان ورقه مربوط به ثبت وقایع درج گردد؛

ب- بجز آنچه که طبق کنوانسیون به شکل دیگری مقرر شده است، اثرات حقوقی ثبت وقایع، که در بند ۱ ماده ۱ ذکر شده است، در مقابل کشور ثالث می‌باید مطابق قوانین دولت عضو معاهده که اقدام به ثبت نموده است، تعیین شود.

ج- هر کشور طرف معاهده ممکن است، از ثبت حقوقی که با قوانین ملی او مطابقت ندارد، خودداری نماید.

همچنانکه در بند ۳ ماده ۲ فوق‌الذکر ملاحظه می‌شود، در آن از عبارت «ممکن است»

۱. Record به فارسی به ثبت وقایع ترجمه شده است.

2. Vershoor, op. cit. at p. 193.

استفاده شده است. «ممکن است» در این عبارت می‌تواند منجر به لغو مقررات قبلی شود. با توجه به این عبارت، کنوانسیون تنها زمانی در مورد کشوری به مرحله اجرا در خواهد آمد که با مقررات داخلی آن کشور مطابقت داشته باشد.^۱ اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) به این قاعده اعتراض نمود، با این استدلال که کنوانسیون عنصر جدیدی را ایجاد کرده است. در هیچ جای کنوانسیون مشخص نشده است که وقتی در باره موضوعات با توجه به قانون داخلی کشورها تصمیم گرفته می‌شود، ثبت وقایع چه ارزشی خواهد داشت.^۲

ج. تشریفات مربوط به تودیع وثیقه

کنوانسیون ژنو مقرراتی در خصوص تشریفات مربوط به تودیع وثیقه مقرر نکرده است، به همین جهت تشریفات مزبور مطابق قوانین داخلی کشوری خواهد بود که هواپیما در آن کشور در زمان تودیع آنها، به ثبت می‌رسد. بر این اساس که ثبت هواپیما منجر به تابعیت آن می‌شود و در نتیجه قانون ملی کشور متبوع در این زمینه اجرا می‌گردد. از بحث‌های مقدماتی تدوین کنوانسیون استنباط می‌شود، که مؤلفان پیش‌نویس قصد نداشتند از این قاعده منحرف شوند، مگر به خاطر ملاحظات معقول و مؤثر. عده‌ای از نویسندگان معتقدند که به هر حال، حقوق داخلی یک کشور، شامل قواعدی راجع به حقوق بین‌المللی خصوصی و نیز مقرراتی درباره نحوه به اجرا در آمدن حقوق کشور دیگر است.^۳

شیوه تعیین حقوق هواپیما از کشوری به کشوری دیگر متفاوت است. در بعضی از کشورها مانند ایالات متحده، این حقوق به وسیله موافقتنامه‌های دو جانبه برقرار می‌شود، در حالی که در بعضی از دیگر کشورها، مثل هلند، این حقوق به وسیله ثبت آنها ایجاد می‌شود.^۴ در ایران در این زمینه مقرراتی به تصویب مجلس نرسیده است، به همین جهت، به نظر می‌رسد مقررات عمومی قانون مدنی و موافقتنامه‌های دو جانبه قابل اجرا باشند. کنوانسیون ژنو، حقوقی را در نظر می‌گیرد که صرف نظر از ثبت آن، به وسیله قرار داد برقرار می‌شود.

زمانی که وثیقه به وسیله قرار داد برقرار می‌شود، دارنده حقوق باید ثابت کند که شرایط و ضوابط حقوق ملی رعایت شده است. در موردی که وثیقه‌ای به موجب ثبت برقرار شده باشد، دیگر نیازی به اثبات آن نخواهد بود، چرا که دولتها، حقوقی را که در تعارض با حقوق

1. Ibid.

2. Ibid.

3. Ibid. at p. 194.

4. Ibid.

داخلی‌شان برقرار باشد، مجاز نمی‌دانند.

با توجه به این که برقراری حقوق مربوط به هواپیما در همه جا دارای مقررات یکسانی نیست، پس ارجحیت در این بود که کنوانسیون ژنو در این خصوص قواعدی وضع می‌کرد، ولی متأسفانه علی‌رغم پیشنهادها و تلاشهای هنگام تدوین آن، اقدامی صورت نگرفت.^۱

بنابراین، قانون ملی کشورها در خصوص تودیع وثیقه اجرا می‌گردد. بعضی از کشورها ثبت وثیقه را ضروری می‌دانند و طبعاً کشورهایی هم هستند که ثبت این گونه حقوق را اجباری ننموده‌اند. حال این سؤال مطرح می‌شود که اگر حقوق مربوط به راهن یا حق توقیف هواپیما، در زمان ایجاد آنها ثبت نشده باشند، تکلیف چیست؟ کنوانسیون ژنو در این زمینه تکلیف را مشخص نکرده است. در خلال بحثهای مقدماتی کنوانسیون، این موضوع مطرح شد، و حتی کوپر^۲ قضیه‌ای را مطرح کرد که مشکلات موجود را منعکس می‌کرد، تا بدین وسیله اهمیت موضوع را بیان کند. این قضیه مربوط به هواپیمایی بود که در آمریکا ثبت شده بود. مطابق قانون آمریکا، حق رهن و حق توقیف ثبت نشده کاملاً معتبر است. اگر این هواپیما به وسیله یک فرانسوی خریداری شود و در فرانسه به ثبت برسد و شخص فرانسوی از حقوق موجود ثبت نشده بی‌اطلاع باشد، چه اتفاقی خواهد افتاد؟ به هر حال، این موضوع قابل‌تصوری است و باید مدنظر قرار گیرد.^۳

د. دعاوی

بند ۱- ادعاهای ممتاز^۴

بر عکس کنوانسیون ۱۹۶۷ راجع به وثائق کشتی^۵، کنوانسیون ژنو تنها دو دسته دعاوی مرجح

1. R.C. Wilberforce, "Reports on Recognition of Rights in Aircraft" Report of the 44th Conference of the International Law Association (Copenhagen, 1990) pp. 233-254, cited in Vershoor, op. cit. at 194.

۲. حقوق‌دان معروف حقوق هوایی، شرکت‌کننده در کمیته حقوقی ایکائو. در زمان بررسی کنوانسیون ژنو: Minutes and Documents of the ICAO Legal Commission, 2nd Assembly, ICAO Doc.5722 at 178.

3. Vershoor, op. cit., at pp. 194-195.

4. Priority Claims.

5. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages, Brussels, May 27, 1926, 7691.

و ممتاز را به رسمیت شناخته است. ماده ۴ این کنوانسیون ادعاهای ممتاز را بدین صورت بیان می‌کند:

الف- دعاوی در زمینه غرامت کامل به دلیل نجات هواپیما^۱،

ب- دعاوی در خصوص هزینه‌های غیر معمول و فوق‌العاده^۲ که برای حفاظت هواپیما ضروری است. چنین مزایا و اولویتهایی، در صورتی که حقوق داخلی کشورها این حقوق را پذیرفته باشند، باید توسط کشورهای طرف تعهد، مورد احترام قرار گیرند. به عبارت دیگر، پذیرش این حقوق منوط به این شده است که حقوق داخلی کشورها هم آنها را به عنوان حقوق ممتاز و دعاوی اولویت دار شناخته باشد. این مورد در کنوانسیون ژنو طوری بیان شده است که حداقل تداخل را با قوانین داخلی کشورها داشته باشد. این نکته را هم باید در نظر داشت که ادعاهای ممتاز مذکور حقوق عینی (حقوق اموال) است و با دیگر حقوق ذکر شده در کنوانسیون متفاوت است. طبق کنوانسیون ژنو، نجات، تنها محدود به نجات از دریا نیست؛ هر چند نماینده آمریکا به هنگام تدوین کنوانسیون خواهان چنین محدودیتی بود؛ چرا که استدلال وی در قیاس با حقوق دریایی بود. به نظر وی، اعمال قوانین راجع به نجات هواپیما، در موقعیتهای زمینی، موجب ایجاد ناپایداری و بی‌ثباتی کنوانسیون می‌شود و اختلافات فراوانی به بهانه این کنوانسیون پدید می‌آید. به طور کلی، ادعای ممتاز در کنوانسیون، با اعتراضهایی بویژه از طرف دولتهایی که دارای سرزمینهای وسیع هستند، مواجه شده است.^۳

همان‌طور که گفته شد، حقوق قابل اعمال راجع به ادعاهای ممتاز، قانون محل وقوع مال است^۴؛ یعنی قوانین محلی که اعمال حفاظتی یا نجات از خطر در آنجا اتفاق افتاده است. در خصوص قوانین قابل اعمال در قضایایی که عملیات مربوطه در دریا انجام شده است، تردید وجود دارد. نظر غالب این است، که در این نوع قضایا، قانون محل نجات کشتی^۵ باید اجرا گردد. مطابق بندهای (الف) و (ب) از پاراگراف ۴ ماده ۴ کنوانسیون ژنو، پیش شرطهای لازم، برای اعمال اولویتهای مذکور عبارتند از:

الف - اینکه تقاضا باید ظرف سه ماه از تاریخ خاتمه عملیات، در «ثبت وقایع»

1. Salvage of the aircraft.

2. Extraordinary Expenses.

3. Matte, op.cit. at 566.

4. Lex rei sitae.

5. Port of refuge.

هواپیما درج شده باشد؛

ب- اینکه دعوی در همان مدت در خارج از دادگاه حل شده باشد، و یا دعوی در دادگاه در این زمینه مطرح و در حال رسیدگی باشد. در حالت دوم، مبنای وقفه یا تعلیق به مدت سه ماه به وسیله قانون مقر دادگاه تعیین خواهد شد.

هاف استتر، با ذکر مثالی، به مشکلاتی که در صورت عدم ثبت ادعای خاص، برای نجات هواپیما وجود خواهد داشت، اشاره می‌کند. مثال وی مربوط به هواپیمای آمریکایی است که در سوئیس نجات می‌یابد و به آمریکا بازگردانده و فروخته می‌شود. چنانچه هواپیما مجدداً به سوئیس بازگشته، در آنجا فرود آید، ممکن است در سوئیس توقیف گردد؛ حتی اگر خریدار از حق توقیف بی‌خبر باشد.^۱

در ماده ۴ کنوانسیون ژنو، معنی دقیق عبارت «هزینه‌های فوق‌العاده»^۲ که برای حفاظت هواپیما ضروری است چیست؟ در خلال بحثهای راجع به این ماده موافقت شد که «حفاظت» عبارت است از اینکه هواپیما در شرایطی که به طور معمول رایج است، باید نگهداری شود. «هزینه‌ها» ممکن است شامل مخارج حمل هواپیما به یک مکان امن تر یا مخارج راجع به تجهیز و حفاظت از هواپیما باشد. «هزینه‌ها» شامل مخارج مربوط به تعمیر هواپیما، به طوری که در شرایط بهتری نسبت به قبل از حادثه قرار گیرد، نمی‌شود. علاوه بر آن، هزینه‌ها باید از یک ماهیتی برخوردار باشند؛ یعنی کاملاً ضروری تشخیص داده شوند. به نظر برخی از صاحب‌نظران^۳، مخارج تعمیر هم ممکن است در شرایط استثنایی در زمره همین هزینه‌ها قرار گیرد. موضوع دیگری که در زمان بحثهای مقدماتی کنوانسیون، از طرف بعضی از کشورها مطرح گردید، این بود که آیا می‌توان ادعای ممتازه سومی هم به این دو ادعا افزود. «درخواست مالیات»^۴ به عنوان ادعای ممتازه مطرح شد.^۵

نماینده ایالات متحده که با طرح موضوع «درخواست مالیاتی» کاملاً مخالف بود، دلیل مخالفتش را به صورت ذیل بیان کرد:

الف- کنوانسیون به منظور بررسی حقوق افراد وضع شده است. این پیشنهاد موجب خواهد

1. Hofstetter, op. cit., at p. 242.

2. Extraordinary expenses.

3. Ibid.

4. Fiscal Claims.

5. Vershoor, op.cit. at pp. 196-198.

شد، در کنوانسیون حقوقی برای دولت‌ها ایجاد شود؛

ب- قواعد کنوانسیون به دولت‌ها اجازه می‌دهد، در صورت تمایل، چنین محدودیت‌هایی را برای حمایت از دعاوی مالی به وجود آورند. به همین جهت، دیگر نیازی به تکرار آن در خود کنوانسیون نیست.

ج- افزودن این مورد به کنوانسیون، خطر را برای اعتبار دهنده به حدی افزایش می‌دهد که وی به دلیل اینکه سرمایه‌گذاری نموده است، حاضر نخواهد شد مبالغ عمده دیگری را به راهن بدهد؛

د- ادعاهای مالی به اندازه کافی در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو و بسیاری از موافقتنامه‌های دو جانبه حمایت شده است و به همین جهت نیازی به تکرار آنها در این کنوانسیون وجود ندارد. علاوه بر این، ایجاد اولویت برای دعاوی مالی و مالیاتی، با اصول کلی حقوق بین‌الملل در تعارض خواهد بود.^۱

یکی از کشورهایی که از افزودن اولویت مالیاتی به کنوانسیون بشدت حمایت کرد، فرانسه بود. نماینده فرانسه اعلام نمود که کشور وی، حتی در صورتی که هواپیمایی در فرانسه ثبت شده باشد و در کشور دیگری ادعایی علیه آن به دلیل مسائل مالی مطرح شود، از این موضوع حمایت می‌کند.

مکزیک اعلام کرد، در صورتی که کنوانسیون ژنو خواهد پیوست که اولویت دعاوی مالیاتی و ادعاهای ناشی از قرارداد کارکنان به کنوانسیون افزوده شود. شیلی پیشنهاد کرد که پرداخت حقوق کارکنان هواپیما، به عنوان مطالبات ممتاز به کنوانسیون ژنو اضافه شود. این موردی بود که در طول بحث مقدماتی مطرح نشده بود. در نتیجه، بعضی از کشورها کنوانسیون را با حق داشتن شرط پذیرفتند. برای مثال، مکزیک و برزیل کنوانسیون را مشروط به افزوده شدن حق ممتاز حقوق مالیاتی پذیرفتند.^۲

1. Minutes and Documents of the ICAO Legal Commission, 2nd Assembly, ICAO Doc. 5722 at pp. 98 et seq.

2. UN General Assembly Resolution, 598 (VI) of January 12, 1982.

در آن از دبیرکل سازمان ملل خواسته شده بود با کشورها تماس گرفته و از تقاضای پذیرش مشروط آنها درخصوص کنوانسیون ژنو آگاه شود.

Bayitch, Aircraft Mortgage in the America, University of Miami School of Law, *International Legal Studies*, no.5(1960) at p. 69.

پذیرفتن مشروط کنوانسیون به وسیله بعضی از کشورها، موجب پیچیده شدن اجرای کنوانسیون در سطح جهانی شد و ناهماهنگی‌هایی را در بین کشورهای عضو پدید آورد. پذیرش مشروط این کنوانسیون که از سال ۱۹۴۸ آغاز شده است، بعدها در کنوانسیون ۱۹۶۹ وین در خصوص حقوق معاهدات، حق کشورها را در پذیرش مشروط معاهدات چند جانبه، به رسمیت شناخته است. مطابق بند (د) ماده ۲ کنوانسیون وین، «حق شرط عبارت است از: بیانیه یکجانبه یک کشور تحت هر عنوان یا به هر شکل، هنگام امضاء، تصویب، قبول، موافقت یا ملحق شدن که نسبت به یک کنوانسیون صادر می‌کند، و به وسیله آن، منظور خود را در خصوص عدم شمول یا تعدیل آثار قانونی بعضی از مفاد کنوانسیون، در مورد آن کشور بیان می‌کند»^۱ اگر از مذاکرات کشورهای تدوین‌کننده کنوانسیون و نیز از هدف و منظور کنوانسیون چنین نتیجه شود که پذیرش بی قید و شرط کنوانسیون، شرط اجرای آن است، حق شرط در صورتی از کشوری پذیرفته می‌شود، که همه کشورهای عضو معاهده با آن شرط موافق باشند.^۲

بند ۲- ادعاهای ممتاز ضمنی

کنوانسیون ژنو چهار نوع دعوی را که به طور ضمنی (تلویحی) دارای اولویت هستند، برمی‌شمارد:

الف- دعوای اشخاصی که مدعی صدمه یا خسارت ناشی از هواپیما در روی زمین هستند، به شرطی که ادعای آنها حداکثر ۸۰ درصد از عملیات فروش هواپیما را در برگیرد، مگر اینکه به حد کافی از تسهیلات بیمه برخوردار شده باشد (بند «ب» ماده ۵ ماده ۷)؛

ب- دعوای در خصوص هزینه‌هایی که قانوناً در کشوری که عملیات فروش در آن به وقوع می‌پیوندد، قابل مطالبه هستند (بند ۶ ماده ۷)؛

ج- دعوایی که از قوانین داخلی در باب مهاجرت، گمرکات یا نوابری هوایی ناشی شده باشند (ماده ۱۲).

د- دعوایی که در خصوص فروش لوازم یدکی طرح شده باشند (بند ۳ ماده ۱۰).

کنوانسیون ژنو به دعوای فوق‌الذکر اولویت نمی‌دهد، لیکن به کشورهای عضو معاهده

1. Vienna Convention on the Law of Treaties, May 23, 1969.

2. Ibid. art. 20(2).

اجازه می‌دهد که در صورت تمایل و در صورتی که قانون داخلی آنها اجازه دهد، چنین اولویتی را قایل شوند. افزودن این مورد به کنوانسیون، ناشی از این واقعیت است که کشورهای ثالث یا افراد تابع این کشورها، در صورتی که متحمل ضرر شوند، در موقعیتی نیستند که از حق خود دفاع کنند و برای ضرر و زیان ناشی از حادثه هوایی، غرامت دریافت نمایند، زیرا آنان مانند سرمایه‌گذاران، که دارای وثیقه هستند و حق آنان در مدارک مربوط ثبت شده است، حمایت نمی‌شوند. در مورد مسافران نیز مسأله متفاوت است. در صورتی که مسافران هواپیما به طور کامل بیمه شده باشند، کلیه خسارات وارده به آنان از طرف شرکت بیمه پرداخت خواهد شد. در این صورت، کل مبلغ حاصله از فروش هواپیما به وثیقه‌گذاران پرداخت خواهد شد. با توجه به این که در بسیاری از موارد مسافران بیمه می‌شوند، مواد مربوطه کنوانسیون که مسافران را شایسته دریافت غرامت می‌داند، زاید و بیهوده خواهد بود، زیرا آنان از فروش هواپیما غرامت دریافت نمی‌کنند، بلکه از سوی شرکت بیمه تأمین می‌شوند. بیمه یک هواپیما زمانی کامل تلقی می‌شود که مبلغ بیمه معادل ارزش هواپیمای نو باشد.^۱ این ماده بویژه زمانی اهمیت خواهد داشت که کل ناوگان هوایی، وثیقه سرمایه‌داری شرکت هواپیمایی از شخص ثالث باشد، زیرا در این صورت هر یک از هواپیماها وثیقه کل سرمایه خواهد بود.

یکی از صاحب‌نظران معتقد است، خسارات وارده به کشورهای ثالث به اندازه کافی به وسیله کنوانسیون ۱۹۵۲ رم^۲ پوشش داده شده‌اند، و تکرار آنها در کنوانسیون ژنوبی فایده است.^۳ نویسنده‌ای می‌گوید: این قواعد در بسیاری از موارد قابل اجرا نخواهند بود، زیرا:

الف- بیمه بسیاری از موارد را قبل از آن که توقیف هواپیما یا فروش آن مطرح شود، پوشش می‌دهد؛

ب- برای این که در مورد ادعایی، اولویتی مطرح شود، حقایق واقعی و قانونی باید با مورد ادعا تطبیق نماید؛

ج- خسارات وارده به اشخاص ثالث بندرت اتفاق می‌افتد، و وقتی هم اتفاق بیفتد، معمولاً

۱. بند ۵ ماده ۷ کنوانسیون ژنو.

2. Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface Rome, October 7, 1952.

3. Riese & Lacour, *precis de droit aerien*, paris, 1951, p. 176, (translated by N.M. Matte, op. cit. at 500).

خسارات وارده از ارزش هوایما بیشتر می‌شود.^۱

مطابق کنوانسیون ژنو، دعوی می‌تواند علیه متصدی هوایما اقامه گردد. مطابق آن، شخصی که هوایما را در کشوری ثبت می‌کند، معمولاً متصدی هوایما محسوب می‌شود، مگر اینکه دلایلی ارائه دهد که شخص دیگری متصدی هوایماست.

بند ۳- مطالبات غیر واقعی

این مطالبات مواردی را در بر می‌گیرد که در آن بدهکار می‌کوشد حقوق غیر ممتازه یا غیر واقعی خود را، منطبق بر حقوقی که در ماده ۱ کنوانسیون ژنو ذکر شده است، جلوه بدهد و بدینوسیله، با اقامه دعوی، باعث از بین رفتن حق طلبکاران واقعی - که حقوق آنان به طور معتبر مورد شناسایی واقع شده است - گردد. بدین جهت، کنوانسیون در ماده ۶ اعلام نموده است: در مواردی که به علت وجود حقی، تقاضای توقیف یا فروش هوایمایی شده باشد، کشورهای عضو به قبول یا شناسایی حق مزبور به عنوان یکی از حقوق مندرج در بند ۱ ماده ۱ اجبار ندارند. کشورهای عضو به قبول و ادامه مراحل دادرسی این دعوی مختارند، علی‌رغم این حقیقت که بدهکار مذکور ممکن است یکی از حقوق ذکر شده در بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون را ایجاد کند یا انتقال دهد. بدین ترتیب، اگر بدهکار سوء نیت داشته باشد، قادر نخواهد بود دعوای خود را مطرح کند و ادامه دهد. اگر بدهکاری که سوء نیت دارد مجازات شود، همان مجازات را باید به خریدار یا فردی که از این شرایط غیر حقیقی نفع برده است، نیز تحمیل نمود.

بند ۴- مطالبات اشخاص ثالث که توسط هوایمایی کشور عضو در سرزمینهای دیگر کشورهای عضو، زیان دیده‌اند

طلبکاران ممکن است، به صورت ارادی^۲ یا غیر ارادی^۳ حقوقی بر هوایما داشته باشند. در خصوص طلبکارانی که به طور ارادی دارای حقوقی بر هوایما هستند، اگر حقوق آنها در کنوانسیون شناخته نشده باشد و آنان با ورشکستگی بدهکار مواجه شده باشند، در صورتی که درخواست فروش یا توقیف هوایما را بنمایند، تضمینی برای پرداخت طلب آنها وجود ندارد،

1. Vershoor, op.cit. at pp. 196-197.

2. Voluntary.

3. Involuntary.

مگر آن که قانون داخلی کشوری که تقاضای آنان بر اساس آن مطرح شده، حقوقی را برای آنان شناخته باشد.

وضعیت طلبکاران غیر ارادی؛ یعنی کسانی که در روی زمین خساراتی از هواپیما بر آنان وارد شده است، بهتر است. در این صورت، طلبکار چنین خسارتی، اگر قانون ملی آن کشور اجازه دهد، می‌تواند در حدود حقوق مندرج در ماده ۱ کنوانسیون، تقاضای توقیف هواپیمایی که خسارات وارد کرده است، و یا تقاضای توقیف هر هواپیمای دیگری را که متعلق به مالک هواپیمایی که خسارت وارد کرده است باشد، بنماید. چنین توقیفی نتایج زیر را در پی خواهد داشت:

الف- مقررات بند ۴ ماده ۷ کنوانسیون در خصوص این طلبکار یا نماینده قانونی او اجرا نخواهد شد؛ یعنی وی ممکن است تقاضای صدور اجراییه فروش هواپیمایی را بنماید؛ حتی اگر نتیجه این فروش طلبکاران دیگر را که بر او مقدم می‌باشند، متقاعد نسازد.^۱

ب- حقوق مطروحه در ماده ۱ کنوانسیون، به منظور پرداخت بدهیهای مربوط به هواپیما تدوین شده است. طبق این ماده تا ۸۰ درصد مبلغ فروش هواپیما، در مورد اشخاصی که در روی زمین از چنین هواپیمایی متضرر شده‌اند، تأدیه می‌گردد.^۲ این بند علت امکان صدور اجراییه فروش هواپیما را که مطابق بند قبلی مجاز شمرده شده است، مشخص می‌کند. کنوانسیون به اشخاصی که در روی زمین از هواپیما خساراتی را متحمل می‌شوند، در صورتی که قانون داخلی کشوری پیش بینی نماید، امکان می‌دهد، که از غرامتی به میزان ۸۰ درصد حقوق دیگر طلبکاران شناخته شده در کنوانسیون، بهره مند شوند.

اگر ۸۰ درصد مبلغ فروش هواپیما برای پرداخت بدهیهای ممتاز کافی نباشد، چه باید کرد؟ آیا باید مبلغ موجود را میان آنها به نسبت حقشان تقسیم کرد یا بهتر است پرداختها به ترتیب اولویت حق صورت گیرد؟ به نظر می‌رسد که انتخاب روش دوم به عدالت نزدیکتر باشد.

هنگامی که هواپیمای متصدی حمل و نقل را نتوان در کشوری که طلبکار غیر ارادی در خواست توقیف آن را دارد، توقیف نمود، چه وضعیتی پیش می‌آید؟ این امر برای این‌گونه طلبکاران ناخوشایند است، زیرا حقوق تصریح شده توسط کنوانسیون درباره امکان توقیف هواپیما، در محلی قابل اعمال است که دعوی در حال رسیدگی است.

۲. همان، بند ۵ (ب) ماده ۷.

۱. بند ۵ (الف) ماده ۷ کنوانسیون ژنو.

جهت پیشگیری از توقیف هواپیما، کنوانسیون پیشنهاد می‌نماید که هواپیما در برابر خسارات وارده بر روی زمین بیمه گردد. بنابر این، اگر متصدی حمل و نقل آن را در برابر حوادث و خسارات وارده به اشخاص ثالث به اندازه کافی بیمه نماید، توقیف هواپیما مجاز نخواهد بود. این پیشنهاد از کنوانسیون ۱۹۳۳ رم در مورد خسارات وارده ناشی از پرواز هواپیماهای خارجی بر اشخاص ثالث بر روی زمین اقتباس شده است. با این تفاوت کنوانسیون ژنو به این مطلب کمتر توجه نموده است. باید توجه داشت که کشوری که پرواز بر فراز آن صورت می‌گیرد، بسادگی قادر است متصدی عامل خسارت را کنترل نموده، اقدامات لازم را برای الزام متصدی مزبور، برای جبران خسارت و دادن تضمینات کافی انجام دهد، در حالی که اشخاص ثالث بر روی زمین در وضعیت حادثی قرار داشته و اثبات علت بروز خسارت برای آنان مشکل است و الزام متصدی به پرداخت غرامت نیز مشکلاتی به همراه دارد.

دادگاهی که در خواست توقیف هواپیما به آن تسلیم می‌شود، چگونه می‌تواند مطمئن شود که میزان بیمه کافی است و یا بیمه‌گر توانایی پرداخت دارد؟ مفاد کنوانسیون در این مورد ساکت است. واقعیت این است، که کنوانسیون، کشورهای عضو را در به کارگیری حقوق داخلی و ایجاد سایر امکانات معافیت از توقیف آزاد گذاشته است.

البته، مسلم است که این مورد وقتی اتفاق خواهد افتاد که دادخواست توقیف تسلیم دادگاه شود و قاضی در تصمیم خود در این که آیا میزان بیمه کفایت می‌کند یا نه، مردد باشد. اگر موازین بین‌المللی در این زمینه وجود نداشته باشد و مقررات داخلی نیز تکلیف را مشخص نکنند، قضات دادگاهها خواهند توانست خود در این زمینه بررسی و تصمیم‌گیری نمایند.

ه- صدور اعلامیه^۱ به منظور ابلاغ حقوق واقعی^۲ و تغییر مالکیت هواپیما^۳

هدف اصلی کنوانسیون ژنو، تنها شناسایی بین‌المللی حقوق مربوطه بوده است. آنچه از روح کنوانسیون می‌توان استنباط کرد، لزوم ثبت این حقوق است. کنوانسیون در یکسان کردن مطالبات ممتاز^۴ و نیز انتقال مالکیت^۵ موفق نبود، بلکه تنها دستاورد واقعی در این زمینه، الزامی کردن ابلاغ

1. Notice of registration.

2. Real rights.

3. Changes of Aircraft Owners.

4. Preferred Claims.

5. Transfer of Ownership.

(اطلاع‌رسانی) بدهیهای تضمین شده، امتیازات و تغییرات مالکیت در هواپیما بوده است.^۱ ممکن است طلبکاران در کشورهای مختلف مقیم باشند، و مالک هواپیما به دلیل ورشکستگی مجبور شود هواپیما را به خاطر پرداخت بدهیهایش بفروشد. کنوانسیون ژنو تصمیمی اتخاذ کرده است که فروش هواپیما به روشی به اطلاع عموم رسانده شود، تا بدینوسیله عدالت را حاکم ساخته، از مشروعیت این عمل و توجه به حقوق کلیه طلبکاران اطمینان حاصل کند.

و- شناسایی ملی و ثبت حقوق مربوط به هواپیما

کشورهای عضو کنوانسیون ژنو در صورتی حقوق مندرج در کنوانسیون را مورد شناسایی قرار خواهند داد که دو شرط ذیل در مورد آنها رعایت شده باشد:

الف - این حقوق باید براساس قوانین کشوری باشد که هواپیما در آن به ثبت رسیده و به هنگام شکل‌گیری این حقوق، تابعیت آن کشور را داشته باشد.

ب - حقوق مذکور باید به طور مرتب و منظم، در گزارشهای دولتی کشور عضو کنوانسیون، که هواپیما در آن به ثبت رسیده و تابعیت آن را دارد، ذکر شود و به ثبت برسد. قوانین کشور مذکور ترتیب ثبت‌های متوالی در دیگر کشورهای عضو را مشخص می‌کند.

این دو اصل، یعنی اعمال حقوق کشور ثبت‌کننده و ضرورت ثبت، از اهداف کنوانسیون محسوب می‌شوند. از سویی، کنوانسیون تفسیر مقرراتش را به عهده حقوق داخلی کشورهای عضو واگذار کرده است. به همین جهت، تفسیرهای متفاوت از مواد کنوانسیون در دادگاههای داخلی، به رویه قضایی بین‌المللی واحدی منجر نخواهد گردید. اگرچه قصد کنوانسیون کمک به قانونگذاری این حقوق بوده، لیکن در این زمینه خاص اقدامی انجام نداده و پیش‌بینی خاصی ننموده است.

از سوی دیگر، کنوانسیون ثبت حقوق و مطالبات تضمین شده را لازم دانسته، ثبت واحد و متحدالشکل را اجباری می‌نماید. کنوانسیون به منظور حفظ حقوق خصوصی افراد، کشورها را به ایجاد ثبتی مستقل از ثبت عمومی تشویق می‌کند. چگونگی ثبت پی در پی حقوق را قانون ملی کشورهای عضو تعیین می‌نماید. منظور از کشور عضو، کشوری است که به هنگام ثبت حقوق،

هواپیما در آن به ثبت رسیده و تابع آن کشور محسوب شود.^۱

ماده ۳ کنوانسیون، مراحل ثبت حقوق موجود را ذکر می‌کند تا حقوقی که در مورد هواپیما وجود دارد، بدون مشکل شناسایی شود. بر اساس بند ۱ آن، نشانی مقام «مسئول حفظ ثبت» باید در گواهی ثبت تابعیت هر هواپیما مشخص شود. «مقام مسئول حفظ ثبت»، باید کمی‌گواهی شده و جزییات ثبت شده را برای همه اشخاص ذی‌نفع ارسال دارد. نسخه‌های مذکور مدارک قابل قبول و محکمه‌پسند^۲ تلقی می‌شوند.^۳

کنوانسیون وضعیتی را که در آن کشورها قانون خاصی برای ثبت نداشته باشند، پیش‌بینی کرده است. بعلاوه کنوانسیون موردی را که هیچ‌گونه ثبتی در قانون کشوری وجود نداشته باشد، نیز پیش‌بینی می‌کند. در مورد اخیر، اگر قوانین کشوری تصریح کند که پر کردن سندی همان اثر ثبت را دارد، پس دارای همان اثر خواهد بود، و در نتیجه، این سند برای عموم جهت بازرسی قابل دسترسی است.^۴ بند ۴ ماده ۳ می‌گوید که دستمزد معقول و مناسبی ممکن است برای خدمات انجام شده توسط مقام حفظ ثبت در نظر گرفته شود.^۵

این سؤال بدون پاسخ گذاشته شده است که وضعیت هواپیمای در حال ساخت، که تاکنون در کشوری به ثبت نرسیده و ممکن است، در خارج از کشور، قبل از هرگونه ثبتی در کشور سازنده آن به فروش برسد، چیست؟ اگرچه چنین وضعیتهایی بندرت اتفاق می‌افتد، ولی وقوع چنین مشکلاتی قابل پیش‌بینی است. به منظور رفع چنین مشکلاتی، بند دوم ماده ۱ کنوانسیون به قوانین داخلی کشورها، حق شناسایی هر نوع حق، تحت قوانین کشورهایشان را می‌دهد. در این صورت حقوقی که قبل از ثبت هواپیما قابل شناسایی هستند، باید مدنظر قرار گیرد.

ز - فروش در نتیجه صدور اجرائیه^۶

چنان که ملاحظه شد، کنوانسیون هنگامی که خلایی احساس می‌کند، از قوانین داخلی کشورها استفاده می‌کند، بنابراین دعاوی حقوقی که در آن توافقی میان کشورهای عضو وجود ندارد، به حقوق داخلی کشورها واگذار می‌شود. این وضعیت در هنگام فروش هواپیما و یا

1. Ibid. at p. 568.

2. Prima facie evidence.

۳. همان، بند ۳ ماده ۳.

۴. بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون ژنو.

5. Matte, op.cit. at 568.

6. Sale in Execution.

صدور اجراییه دادگاه به منظور ادا کردن مطالبات مختلف، مطرح می‌شود. در این مورد کنوانسیون در بند ۱ ماده ۷ به اجرای مقررات داخلی کشورها در خصوص هواپیمایی که اجراییه برای آن صادر شده است، اشاره می‌کند، لیکن اطلاع‌رسانی به طلبکاران، با توجه به مسائل و مشکلاتی که در خصوص اطلاع‌رسانی به طلبکاران - که گاه در فاصله زیادی از هم اقامت دارند - وجود دارد، به آیین دادرسی داخلی کشورها واگذار نشده است.

پس از فروش هواپیما، ممکن است بی‌عدالتی‌هایی در خصوص مشکل پرداخت به طلبکاران، در مورد تقدم حقوق آنها و نیز در خصوص مطالبات و حقوق ناشی از وضعیت‌های خاص، به عنوان مثال خسارات وارده به اشخاص ثالث، در روی زمین پیش بیاید.^۱ در نتیجه، کنوانسیون شرایطی را که دادگاه‌های داخلی باید در نظر داشته باشند، الزامی کرده است:

الف- زمان و مکان فروش حداقل از شش هفته قبل تعیین شود؛^۲

ب- طلبکاری که اجراییه به خاطر طلب وی صادر شده است، باید یک نسخه معتبر مربوط به ثبت حقوق مربوط به هواپیما را به دادگاه یا هر مقام صلاحیت دار دیگر ارائه کند. ادامه همین ماده مربوط به اطلاع‌رسانی توسط طلبکار است. وی باید با رعایت قوانین داخلی، حداقل یک ماه قبل از تاریخ فروش، با نامه سفارشی، و در صورت امکان با پست هوایی، مالکی را که در مدارک ثبت هواپیما مشخص است، و دارندگان حقوق ثبت شده هواپیما و نیز دارندگان حقوق ممتاز را از فروش هواپیما مطلع نماید.^۳

اگر طلبکار متقاضی صدور اجراییه، مراحل فوق الذکر را رعایت ننماید، باید عواقب اعلام شده، به وسیله قانون کشوری را که فروش در آنجا صورت می‌گیرد، متحمل گردد. فروش ممکن است بنا به درخواست هر شخصی که از این عمل خسارت دیده است، ظرف شش ماه پس از تاریخ فروش باطل گردد.^۴ بدین ترتیب، با اعلام بطلان فروش، موقعیت به حالت قبل از فروش باز می‌گردد؛ یعنی اگر هواپیما در نتیجه فروش در تحت تصرف شخص ثالثی در وضعیت خوبی باشد، ممکن است توقیف گردد.

1. Ibid. at 572.

۳. همان، بند ۲ (ب) ماده ۷.

۲. بند ۲ (الف) ماده ۷ کنوانسیون ژنو.

۴. همان، بند ۳ ماده ۷.

برای تقاضای صدور اجراییه، تنها اثبات وجود حق از جانب طلبکار کافی نیست. وی باید اثبات نماید که وجه ناشی از فروش هواپیما، کلیه حقوق و طلب‌های ممتاز را که نسبت به حق وی اولویت دارند، کفایت خواهد نمود. در صورت تعدد طلبکاران و لزوم فروش ناوگان هوایی، مبلغ حاصل از فروش باید برای پرداخت کلیه مطالبات ناشی از حقوق مختلف مرتبط با هواپیما کافی باشد.^۱

فروش هواپیما در نتیجه صدور اجراییه فروش، هزینه‌هایی در بر خواهد داشت که مطابق قانون کشوری که فروش در آنجا صورت می‌گیرد، هزینه‌ها محاسبه خواهد شد و بلافاصله قابل پرداخت خواهد بود. بدین دلیل، کنوانسیون پرداخت این هزینه‌ها را قبل از پرداخت مطالبات دیگر ضروری دانسته و بدین وسیله طلب ممتاز دیگری به غیر از آنچه در مواد ۴ و بندهای ۵ (ب) و ۶ ماده ۷ وجود داشته، ایجاد کرده است.^۲ در صورتی که دارنده حق، قصد داشته باشد اموال دیگر مالک هواپیما را توقیف کند و به فروش برساند، اعمال این حق موجب خواهد شد هواپیما آزاد شود و وی دیگر نخواهد توانست دعوای خود را مجدداً برای توقیف هواپیمای مزبور مطرح کند. فروش مزبور موجب خواهد شد مطالبات مربوط به هواپیما که در مواد ۱ و ۴ کنوانسیون ذکر شده است، تصفیه شود. از طرف دیگر، اگر طلبکار، تقاضای فروش هواپیما را بنماید، و کلیه مراحل فروش طبق ماده ۷ کنوانسیون انجام گیرد، در این صورت هواپیما به خریدار منتقل شده و طلبکاران دیگر در صورتی که حقی بر هواپیما داشته و تا زمان فروش مراجعه نکرده باشند، حقی نسبت به هواپیما نخواهند داشت و هواپیما به خریدار منتقل خواهد شد.

با انتقال تابعیت هواپیما از کشوری به کشور دیگر ممکن است طلبکاران هواپیما متضرر شده و دیگر امکان دسترسی به طلب خود را نداشته باشند؛ بدین منظور، کنوانسیون انتقال تابعیت هواپیما از کشوری که هواپیما تابعیت آن را دارد، به کشوری دیگر، در صورتی که اشخاص طلبی نسبت به آن داشته باشند، ممنوع کرده است، مگر آنکه مراحل فروش طبق ماده ۷ کنوانسیون طی شده باشد و یا آنکه کلیه طلبکاران نسبت به انتقال تابعیت هواپیما رضایت داشته باشند.

علی‌رغم کلیه تمهیدات مندرج در کنوانسیون ژنو، در موارد متعددی ممکن است طلبکاران از یک هواپیما متضرر شوند؛ مثلاً احتمال دارد هواپیمایی در کشوری که عضو کنوانسیون نیست،

ثبت شده و در آن کشور بدهکار باشد، و عده‌ای هم طلب ممتازه نسبت به آن داشته باشند، و سپس دارنده هواپیما بدون توجه به حقوق طلبکاران آن را در کشوری که عضو کنوانسیون است، به ثبت برساند، بدون آن که حقوق اشخاص را لحاظ نماید.

ممکن است مسأله دیگری شبیه مورد پیش بیاید و دارندگان حقوق بر هواپیما را تهدید نماید: این که هواپیمایی در کشوری که عضو کنوانسیون نیز هست، ثبت شده و اشخاصی نسبت به آن حقی داشته باشند، و مالک هواپیما مطابق مقررات کنوانسیون، تقاضای ثبت آن هواپیما را در کشور دیگر عضو کنوانسیون بنماید، و ثبت آن به طور قانونی انجام شود، ولی کشور دوم از شناختن حقوق مربوط به اشخاص مطابق قانون داخلی خود طفره رود، زیرا همچنان که پیشتر گفته شد، کنوانسیون به کشورها حق داده است، بعضی حقوق مربوط به هواپیما را در صورتی که با مقررات داخلی آنها مغایرت داشته باشد، نپذیرند. ضمناً باید به این نکته نیز توجه داشت که مقررات مربوط به اشخاص ثالث، مطابق ثبت جدید صورت خواهد گرفت، نه ثبت قبلی هواپیما.^۱

ح. حقوق مربوط به اجزا و قطعات هواپیما^۲

کشورهایی هستند که رهن اجزا و قطعات هواپیما را می‌پذیرند. کنوانسیون ژنو برای تسهیل اعتبارات^۳، این امر را تحت شرایط خاصی پذیرفته است.

منظور از اجزا و قطعات هواپیما چیست؟ مطابق بند ۴ ماده ۱۰ کنوانسیون، اجزا و قطعات هواپیما، موتورها، ملخها^۴، فرستنده رادیویی، ابزار آلات، اسباب و اثاثیه^۵ و کلیه قطعاتی که در هواپیما نصب می‌شود، و یا برای حفظ و نگهداری هواپیما ضروری است و نیز قطعاتی که از رده خارج می‌شوند را شامل می‌شود.

برای اینکه حقوق مربوط به اجزا و قطعات هواپیما مورد قبول واقع گردد، نخست باید حقوق مربوط به خود هواپیما، چنان که در ماده ۱ کنوانسیون تصریح شده است، مورد قبول باشد، و سپس کشور عضوی که حقوق مربوط به اجزا و قطعات هواپیما در آن مطرح می‌گردد، باید در

1. Matte, op.cit. at 572-75.

2. Rights in spare parts.

3. To facilitate credit.

4. Propellers.

5. Appliance and Furnishings.

قانون داخلی خود، رهن اجزا و قطعات هواپیما را پذیرفته باشد. در صورت تحقق این شرایط، قطعات و اجزا باید در مکانی ویژه، انبار و یا در جایی قرار داده شوند که بخوبی حفظ شوند. در محلی که این اجزا و قطعات قرار داده می‌شوند، باید اطلاعیه‌ای که به روشنی حقوق، نام و نشانی دارنده این حقوق و اوراقی که این حقوق در آنها ثبت گردیده است، نصب گردد، تا بدین وسیله به اشخاص ثالث اطلاعات کافی در خصوص اجزا و قطعات انبار شده داده شود.^۱ در ضمن، نوشته‌ای که در آن نوع و تعداد تقریبی قطعات و لوازم موجود در انبار ذکر شده، باید به اسناد مربوط ضمیمه گردد. لزومی به حفظ این قطعات در محل ثابت وجود ندارد، و ممکن است در صورتی که به حق طلبکاران صدمه‌ای نزنند، با قطعات مشابه جایگزین شوند.^۲

علاوه بر شروط مذکور، شرط دیگری در بند ۳ ماده ۱۰ کنوانسیون اضافه شده است که به طلبکاران بدون تضمین و پشتوانه یا به عبارت دیگر به طلبکاران معمولی مربوط است. مطابق آن، در موارد توقیف قطعات و لوازم یدکی، ممکن است پس از کسر هزینه‌ها به شکلی که در بند ۶ ماده ۷ کنوانسیون ذکر شده است، تا یک سوم عواید فروش به نفع آنان اختصاص یابد. این مورد از طرف بعضی از منتقدان مورد انتقاد قرار گرفته است. به نظر آنان^۳، تقسیم عواید فروش قطعات و لوازم یدکی و پرداخت بخشی از آن به طلبکاران عادی در حالی که طلبکاران ارادی (عرضه‌کنندگان لوازم، مکانیک‌ها، قرض‌دهندگان بدون ضامن و...) از آن سهمی نداشته باشند، غیر عادلانه است.^۴

نتیجه

هواپیما، به دلایل مختلف، از جمله به علت اهمیت آن در اقتصاد کشورها، باید بتواند بدون هیچ مانعی به حمل و نقل ادامه دهد، لیکن گاهی مواقع، موانعی مانند توقیف در نتیجه بدهی مالک هواپیما، از رسیدن به این هدف جلوگیری می‌کند. در بحثهای مجمع عمومی ایکائو، کشورها به این نتیجه رسیدند که باید کنوانسیونی برای شناسایی بین‌المللی حقوق مربوط به هواپیما تصویب نمایند که در سال ۱۹۴۸ کنوانسیون مربوطه به تصویب رسید. این کنوانسیون موفق شد حقوق مربوط به هواپیما را مورد شناسایی قرار دهد.

۲. همان، بند ۲ ماده ۱۰.

۱. بند ۱ ماده ۱۰ کنوانسیون ژنو.

3. Hofstetter, B. at pp. 242-244.

4. Matte, op.cit. at p. 575-76.

کنوانسیون ژنو قصد یکسان سازی حقوق هوایی، در سطح بین‌المللی را، به ترتیبی که در معاهدات دیگر حقوق هوایی بر آن سعی شده، نداشته است. با توجه به این که موضوع مورد نظر بسیار پیچیده است، کنوانسیون ژنو کوشیده است، اصول مشخصی را در خصوص شناسایی حقوق و مطالبات مربوط به هواپیما ایجاد کند، و برای غلبه بر مشکلات عدیده‌ای که در ارتباط با آن پدید می‌آید، به حقوق داخلی کشورها ارجاع دهد. کنوانسیون کوشیده است قواعد خاصی را برای پاسخگویی به مشکلات اضطراری کشورهای عضو معاهده وضع نماید، بدون آنکه به مسائل مربوط به سرمایه‌گذاری توجه نماید، چرا که با توجه به وضعیت موجود در آن زمان، وضع مقررات مربوط به سرمایه‌گذاری مناسب نبود و اقدامی شتابزده محسوب می‌شد.

مفاد این کنوانسیون باید در تمامی کشورهای عضو در مورد همه هواپیماهایی که در کشورهای دیگر عضو معاهده به ثبت رسیده است، اجرا گردد. مطابق آن، کشورها می‌توانند این کنوانسیون را در خصوص هواپیماهایی که در کشور خود آنها به ثبت می‌رسد، اجرا نکنند.

متأسفانه کنوانسیون، به طور مستقیم به ادامه فعالیت هواپیمای بدهکار کمک ننمود، بلکه در جهت حفظ منافع بستانکاران تلاش نمود. بستانکاران در حالت عادی، صنایع هواپیما سازی به شمار می‌آیند، که کنوانسیون فرصت مناسبی برای فروش محصولات آنان به وجود می‌آورد. متصدیان حمل و نقل هم به خاطر وجود شرایط آسانتر قرارداد و عدم نیاز به سرمایه‌گذاری سود می‌برند.

کنوانسیون توانست حقوقی را در خصوص هواپیما به رسمیت بشناساند و در میان مدعیان مختلف حقوق در هواپیما اولویتی برقرار نماید. یکی از مواردی که موجب می‌شود افراد حقوقی نسبت به هواپیما داشته باشند، رهن هواپیماست. رهن به عنوان یک وسیله قانونی برای کسب وام و اعتبار همواره مورد توجه قانونگذاران کشورهای مختلف بوده است. شناختن این حق موجب می‌شود صاحبان سرمایه اطمینان خاطر پیدا کنند و به دنبال آن، منابع مالی بهتر در اختیار متصدیان حمل و نقل قرار گیرد.

کنوانسیون ژنو تنها دو دسته دعوی مرجح و ممتاز را به رسمیت شناخته است. مطابق کنوانسیون، ادعاهای ممتاز عبارتند از: دعوی در زمینه غرامت کامل به دلیل نجات هواپیما، و دعوی در خصوص هزینه‌های فوق العاده، که برای حفاظت هواپیما ضروری است. متأسفانه، برای اجتناب از تداخل با قوانین داخلی کشورها، کنوانسیون مقرر داشته است که چنین مزایا و

اولویتهایی، تنها در صورتی که حقوق داخلی کشورها این حقوق را پذیرفته باشند، باید توسط کشورهای طرف تعهد، مورد احترام قرار گیرند. به عبارت دیگر، پذیرش این حقوق منوط به این شده است که حقوق داخلی کشورها هم آنها را به عنوان حقوق ممتاز و دعاوی اولویت دار شناخته باشند.

کنوانسیون ژنو چهار نوع دعوی را که به طور ضمنی (تلویحی) دارای اولویت هستند، برمی‌شمارد: دعوای اشخاصی که مدعی صدمه یا خسارت ناشی از هواپیما در روی زمین هستند، دعاوی در خصوص هزینه‌هایی که قانوناً در کشوری که عملیات فروش در آن به وقوع می‌پیوندد، قابل مطالبه هستند، دعاوی که از قوانین داخلی در باب مهاجرت، گمرکات یا ناوبری هوایی ناشی شده باشند و دعاوی که در خصوص فروش لوازم یدکی طرح شده باشند.

وضعیت طلبکاران گروه نخست؛ یعنی کسانی که در روی زمین خساراتی از هواپیما بر آنان وارد شده است، بهتر است، زیرا، طلبکار چنین خسارتی، اگر قانون ملی آن کشور اجازه دهد، می‌تواند در حدود حقوق مندرج در کنوانسیون، تقاضای توقیف هواپیمایی را که خسارات وارد کرده است، بنماید.

کشورهایی هستند که رهن اجزا و قطعات هواپیما را می‌پذیرند. کنوانسیون ژنو برای تسهیل اعتبارات، این امر را تحت شرایط خاصی پذیرفته است.

فهرست منابع

- فارسی

رنه داوید، نظامهای بزرگ حقوقی معاصر، ترجمه حسین صفائی و دیگران، مرکز نشر دانشگاهی، تهران ۱۳۷۵.

- انگلیسی

Bayitch, Aircraft Mortgage in the America, University of Miami School of Law, *International Legal Studies*, no.5 (1960).

Matte, N.M. *Treatise on Air-Aeronautical Law*, Montreal: Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell, 1981.

Vershoor, D. *An Introduction to Air Law*, Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer/Netherlands, 2001.

Wilberforce, R.O. "The International Recognition of Rights in Aircraft", *The International Law Quarterly*, 1984.

Minutes and Documents of the ICAO Legal Commission, 2nd Assembly, ICAO Doc. 5722 .

UN General Assembly Resolution, 598 (VI) of January 12, 1982.

Vienna Convention on the Law of Treaties, May 32, 1969.

Minutes and Documents of the ICAO Legal Commission, 2nd Assembly, ICAO Doc. 5722.

Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft, Signed at Geneva, on 19 June 1948 (Geneva Convention).

Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface Rome, October 7, 1952.