

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم

بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری
۲۳ جنوری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۳

ACAA-ICAO

فصل اول- مفاهیم و کلیات

گفتار دوم- محدودیتهای کابوتاژ در امریکا:

این نوع محدودیت ها را تاکید بر اصل حاکمیت کشوری بر قلمرو هوایی می توان گفت. امریکا از سال 1926 دارای قوانینی درخصوص ممنوعیت اعطای حق کابوتاژ به شرکت های خارجی بوده است. براساس بخش 6 از قانون تجارت هوایی امریکا مصوب 1926 هیچ شرکت خارجی نمی تواند در حمل و نقل هوایی بین ایالت های امریکا فعال باشد. همین مقررات محدودکننده با اندکی تغییرات درقانون فدرال مصوب 1958 تکرار گردید. طبق این قانون شرکت های هوایی خارجی می توانندخدمات خود را در قلمروایالات متحده ارائه نمایند به شرط آن که مسافران و یا کالا های خود را از درون قلمرو امریکا به مقصد دیگری در خاک آن کشورحمل نکنند. مگرآن که چنین اجازه ای به آنها داده شده باشد. براساس قانون هوانوردی فدرال امریکا تنها شرکت های هوانوردی که تابعیت امریکائی داشته باشند مجاز به ارائه خدمات مدنی در سطح ملی می باشند. خطوط هوایی خارجی تنها تحت عنوان شرکت های هوایی خارجی مجاز به فعالیت هستند منوط به آن که چنین مجوزی راکسب کنند که دراین صورت نیز حقوق آنان به حمل و نقل بین المللی محدود خواهد بود. با این همه استثنائاتی درخصوص محدودیتهای کابوتاژ در بعضی شرایط اضطراری جاری خواهند بود. در سال 1979 کنگره امریکا قانون رقابت درحمل و نقل هوایی بین المللی را از تصویب گذارند که در آن به وزارت ترانسپورت اجازه داده شده است که چنانچه به تشخیص خود درجهت حفظ مصالح ملی اند اقدام به تعلیق ممنوعیت های کابوتاژ به مدت 30 روزنماید. دراین قانون چنین آمده است: به علت اضطرار به وجود آمده در اثر

شرایط غیر عادی که در اوضاع معمول تجاری وجود ندارند و شرکتهای حمل و نقل هوایی که با پرچم امریکا فعالیت می کنند قادر به انجام خدمت نباشند به منظور جلوگیری از توقف ارائه خدمات هوایی می توان استثنائاتی را در خصوص مقررات کابوتاژ قائل شد. انگیزه اصلی از وضع مقررات محدودکننده درخصوص کابوتاژ در امریکا همانا حمایت از شرکت های حمل و نقل هوایی و کارکنان آنها در برابر حجم و فشار ناشی از رقابت با شرکت های خارجی بوده است. این رویکرد نیز براساس ترس از اتخاذ سیاست های تلافی جویانه شرکت های هوایی در برابر یکدیگر در بازار رقابتی شکل گرفت زیرا این وضعیت می توانست به عدم ثبات و امنیت خدمات حمل و نقل هوایی و منافع عمومی بویژه در بخش های مانند خدمات پستی و دفاع ملی بینجامد با این حال ، محدودیت های کابوتاژ در موارد زیر از بین می رود:

تقسیم کدها، اتخاذ ترتیبات بلوکه کردن مکان و رزرو جابرای کالا و مسافران ، کسب سود مالکانه در شرکت های حمل و نقل امریکائی انعقاد توافق بین دولت امریکا و شرکت های حمل و نقل خارجی که از سیستم رزواسیون کامپیوتری بهره می برند و افتتاح خطوط هوایی منظم و برنامه های بازاریابی. نگاه ها به مقوله کابوتاژ در ایالات متحده در حال تغییر است لکن محدودیت ها همچنان در برابر شرکت های حمل و نقل هوایی به ویژه در توافقات دوجانبه ترابری وهم چنین در قانون موضوعه امریکا هم چنین به قوت خود باقی اند. امریکا درصدد تغییر قانون به سوی کاملاً ملی ساختن کابوتاژ نیست اما در واقعیت نوع خاصی از کابوتاژ محدود شده در رویه کاری شرکتهای حمل و نقل هوایی طرف قرارداد با شرکت های امریکائی اعمال خواهد شد. کابوتاژ محدود شده عبارتست از زمانی که یک شرکت حمل و نقل هوایی خارجی بین دو نقطه از قلمرو یک کشور در خلال سیروسفر بین المللی سازمان USDOT عموماً این رویه را مورد تصدیق قرار داده شده است.

درمطابقت با مقررات ماده هفت کنوانسیون شیکاگو هیچ گونه قرارداد حمل و نقل دوجانبه ای از سوی شرکت های امریکائی با شرکت های خارجی در خصوص نقض مقررات کابوتاژ منعقد نشده است. پروکتل الحاقی APEC در زمینه توافقات چندجانبه، چارچوبی را برای تبادل حقوق کابوتاژ بین کشورهائی مایل به چنین کاری هستند ارائه کرده است مسأله اینجاست که امریکا این پروکتل الحاقی را امضاء نکرده زیرا مقررات داخلی آن کشور اجازه ورود شرکت های خارجی را به بازار حمل و نقل هوایی امریکا نمی دهد (فاطمه عرب، ۱۳۸۸: ۴).

ادامه دارد