

سازمان هواپیمایی غیرنظامی بین‌المللی (ایکائو) و صلاحیت شورای سازمان و کمیته‌های آن در حل‌وفصل اختلافات تکنیکی و حقوقی هواپیمایی دولت‌های عضو

حسین ثریائی آذر^۱، مهسا پسته‌ای^۲

^۱ هیئت‌علمی دانشگاه آزاد اسلامی

^۲ کارشناسی ارشد حقوق گرایش بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی واحد مراغه

چکیده

کنوانسیون شیکاگو، سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) به‌عنوان بازوی سازمان ملل متحد برای نظارت و تنظیم امور هواپیمایی بین‌المللی را تأسیس نمود. امضاء کنندگان این کنوانسیون مجمع عمومی ایکائو را تشکیل می‌دهند و نیز شورای اجرایی آن را به مدت سه سال انتخاب می‌کنند که صلاحیت رسیدگی و حل‌وفصل اختلافات را دارد. ایکائو می‌تواند هم از نظرات کمیته‌های فنی و تخصصی خود برای حل‌وفصل اختلافات بهره‌مند شود و هم می‌تواند در تفسیر کنوانسیون شیکاگو و سایر اسناد بین‌المللی حقوق بین‌الملل هوایی از کسب مجوز از مجمع عمومی سازمان ملل از دیوان بین‌المللی دادگستری نظر مشورتی بخواهد. غایت اصلی این سازمان نظم دادن به روابط هواپیمایی بین‌المللی و ایجاد یک امنیت هوایی بین کشوری و توسعه حمل‌ونقل هوایی است. این پژوهش با تکیه بر روش تحقیق توصیفی و تحلیلی و طرح فرضیه‌های متعدد درصدد پاسخ به سؤال‌هایی در این خصوص است که اختلافات هواپیمایی چگونه مطرح و در کجا حل‌وفصل خواهند شد. نتیجه پژوهش نشان می‌دهد که با آنکه نظام حل‌وفصل اختلافات در خود مقررات و اساسنامه ایکائو پیش‌بینی شده است، اما دادگاه‌های بین‌المللی و محاکم داورى نیز بر اساس آیین حل‌وفصل اختلافات با استفاده از نظرات کمیته‌های تخصصی ایکائو صالح به حل‌وفصل اختلافات و دعاوی دولت‌ها در زمینه حقوق بین‌الملل هوا و هواپیمایی هستند. توجه به این نکته ضروری است که همه اختلافات دولت‌های عضو ایکائو دارای ماهیت ترافیکی نیستند. بسیاری از اختلافات از نوع تکنیکی و فنی هستند (مثلاً اختلاف دولت‌ها در زمینه سوخت هواپیماهای کشورهای دیگر در فرودگاه‌های بین‌المللی آن‌ها)، در این حالت است که نقش کمیته‌های ایکائو در برطرف کردن این اختلافات اهمیت خاصی پیدا می‌کند.

واژگان کلیدی: سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری (ایکائو)، صلاحیت، کمیته، حل‌وفصل اختلافات، شورای ایکائو

مقدمه

در اواخر جنگ دوم جهانی، زمانی که تکنولوژی هوانوردی و صنعت هواپیماسازی در سطح بین‌المللی به سرعت گسترش پیدا می‌کرد، در کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴ تصمیم گرفته شد سازمان بین‌الملل موقت هواپیمایی کشوری تشکیل شود که متعاقباً جای خود را به ایکائو داد. این سازمان نقش اصلی را در مسائل مختلف هوانوردی از جمله حل و فصل اختلافات هوایی بخود اختصاص داد. ایکائو بلافاصله پس از شکل‌گیری در سال ۱۹۴۷ به یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد تبدیل شد. ایکائو سازمان مرکب از کمیته‌های مختلفی است که تقریباً همه کشورهای جهان در آن عضویت دارند. امور روزانه آن به وسیله شورای ایکائو اداره می‌شود. شورای ایکائو وظایف متعددی دارد که جنبه‌های حقوقی، فنی و اقتصادی دارند. این شورا که ۳۳ عضو دارد، تحت نظارت مجمع عمومی سازمان، انجام وظیفه می‌کند.

صنعت هوایی که هوایما موضوع اصلی آن است دارای مسائل فنی و حقوقی پیچیده‌ای است که این رشته را در زمره یکی از فنی‌ترین رشته‌های علمی قرار داده است. چالش‌ها و موضوعات حقوقی که نظام هوانوردی را تشکیل می‌دهد عبارتند از: ثبت هواپیما، تابعیت هواپیما، برنامه‌های منظم و غیر منظم پرواز، ترافیک هوایی، حمل‌ونقل مسافر و بار، تأخیر در پرواز و مسائل حقوقی آن، سقوط هواپیما و ارتکاب جرایم در درون هواپیما، جرایم علیه امنیت هواپیمایی و غیره. هواپیماها از نظر اقسام و انواع به دو نوع نظامی و غیرنظامی و از نظر تقسیم بندی دیگر به دولتی و غیر دولتی تقسیم می‌شوند. (شفابخش و همکاران، ۱۳۹۱، ص ۶۲)

مبانی نظری**حقوق بین‌الملل هوا**

حقوق هوایی رشته‌ای از علم حقوق است که قوانین و قواعد مربوط به عبور و مرور هواپیماها و بهره برداری از هوا و همچنین روابط حقوقی و تجاری ناشی از آن‌ها را بررسی می‌کند. حقوق هوایی همیشه در حال توسعه است، زیرا فن هواپیمایی در حال تحول است، به طوری که اقسام هواپیماها رو به تکامل می‌روند، در نتیجه قوانین مربوط به آن‌ها نیز با اصلاح و تغییر مواجه هستند.

پروتکل لاهه

رشد سریع حمل‌ونقل هوایی بین سالهای ۱۹۲۹ تا ۱۹۵۵، نارسایی‌های عملی و حقوقی بسیاری را در کنوانسیون ورشو نشان داد که نیاز به اصلاح داشت. به همین منظور، کشورها در لاهه گرد هم آمدند تا قوانین کنوانسیون ورشو را به روز کنند. در سال ۱۹۵۵، یک کنفرانس دیپلماتیک در لاهه برگزار شد تا پروتکلی را برای اصلاح کنوانسیون ورشو اتخاذ نماید. پروتکل لاهه، حدود مسئولیت را برای صدمه بدنی یا فوت مسافری را دو برابر کرد. (Idorenyin, 2002, p. 12)

کنوانسیون گوادالاخارا

کنوانسیون گوادالاخارا، به شکل یک کنوانسیون مکمل، سیستم ورشو را اصلاح نمود. این کنوانسیون، خطی بین متصدی حمل‌ونقلی که قرارداد حمل را منعقد می‌کند و متصدی حمل‌ونقلی که در واقع عمل حمل‌ونقل را بطور کامل یا قسمتی از آن را انجام می‌داد، کشید و مسئولیت‌های هر کدام را تفکیک نمود؛ اما تعریف واضحی از اصطلاح متصدی حمل‌ونقل ارائه نداد. این کنوانسیون، تعاریف ذیل را ایجاد نمود:

- ۱- متصدی حمل‌ونقل طرف قرارداد، یعنی شخصی که در واقع، قرارداد حمل‌ونقلی را با یک مسافر یا فرستنده کالا یا با شخصی که از طرف مسافر یا فرستنده کالا عمل می‌کند، منعقد می‌نماید.
- ۲- متصدی حمل‌ونقل واقعی، یعنی شخصی غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد، و یعنی کسی که از طرف متصدی حمل‌ونقل طرف قرارداد، تمام یا قسمتی از حمل‌ونقل را انجام می‌دهد.
- ۳- متصدی حمل‌ونقل واقعی به اندازه متصدی حمل‌ونقل طرف قرارداد، مسئولیت ندارد. مسئولیت او محدود به حدودی است که در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مقرر شده است.

۴- اقامه دعوی، ممکن است علیه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا علیه متصدی حمل و نقل واقعی و یا علیه هر دو آن‌ها اقامه شود. اگر یکی از متصدیان حمل و نقل، طرف دعوی قرار گیرد، این حق را دارد که طرف دیگر را به دعوی وارد کند.

کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴

کنوانسیون شیکاگو یا همان کنوانسیون هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی در سال ۱۹۴۴ با حضور کشورهای بسیاری در شیکاگو به تصویب رسیده است، پیمان شیکاگو یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین معاهدات بین‌المللی قانونگذار در زمینه حقوق بین‌الملل هوا بود و همه دولت‌های عضو این کنوانسیون کتعه‌د به رعایت مفاد آن می‌باشند، کشور ایران نیز یکی از امضا کنندگان کنوانسیون شیکاگو است. پس از به رسمیت شناختن این پیمان، کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس و معاهده هواپیمایی بازرگانی کنار گذاشته شد، زیرا کنوانسیون شیکاگو بسیار کامل و جامع‌تر از این پیمان‌ها بود. (شیخی، ۱۳۷۷، ص ۹)

تأسیس ایکائو بر اساس کنوانسیون شیکاگو

سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که اختصاراً ایکائو نامیده می‌شود در ۷ دسامبر ۱۹۴۴ تشکیل گردید. پیمان شیکاگو که همزمان با کنفرانس سازمان ملل متحد در سانفرانسیسکو تشکیل شده بود نسبت به تنظیم و امضای پیمان حمل و نقل هوایی و تأسیس ایکائو اقدام نمود. علت تصویب و تدوین پیمان شیکاگو و اعلامیه تشکیل کنفرانس چنین ترجمه شده است: نظر به این که پیشرفت و توسعه هواپیمایی کشوری بین‌المللی در آتیه می‌تواند منشاء کمک به ایجاد مودت و پیشرفت و حسن تفاهم و تحکیم روابط حسنه و حفظ آن در بین ملل و افراد جهان باشد و عدم استفاده صحیح از آن ممکن است امنیت عمومی را متزلزل ساخته، آن را به مخاطره اندازد و... این سازمان تشکیل می‌گردد. سازمان جهانی ایکائو در آوریل ۱۹۴۷ پس از تصویب کنوانسیون شیکاگو رسماً موجودیت پیدا کرد و جایگزین سازمان بین‌المللی موقت هواپیمایی کشوری شد. اولین جلسه مجمع سازمان در ششم مه ۱۹۴۷ افتتاح و در ۲۸ مه اعضاء شورا انتخاب گردیدند. دولت ایران در سال ۱۳۲۷ هجری شمسی رسماً به پیمان شیکاگو پیوست و در نتیجه عضو ایکائو شد. بر اساس توافق مقرر سازمان در مونترال کانادا می‌باشد.

مجمع عمومی سازمان ایکائو

در مجمع عمومی سازمان کلیه کشورهای عضو دارای نماینده و هر کدام دارای یک رای هستند یعنی حق تساوی نمایندگان کشورها به رسمیت شناخته شده است. مجمع عمومی به طور عادی حداقل هر ۳ سال یکبار تشکیل جلسه می‌دهند. مجمع نسبت به کلیه موضوعاتی که از طرف شورا در خواست می‌شود صلاحیت رسیدگی دارد و می‌تواند با اکثریت چهار پنجم آرا عضو جدیدی را بپذیرد. در زمینه روابط خارجی مجمع می‌تواند موافقت نامه‌هایی با سایر سازمانهای بین‌المللی برای حمایت از صلح منعقد کند و نیز صلاحیت تجدید نظر در عهدنامه را با اکثریت دو سوم آرا دارد.

شورای ایکائو

شورای دائمی مرکب از نمایندگان ۳۳ کشور عضو است که برای مدت ۳ سال از طرف مجمع عمومی انتخاب می‌شوند. اعضای شورا معمولاً از کشورهای هستند که از لحاظ حمل و نقل هوایی اهمیت زیاد و دارای ترافیک سنگین هوایی می‌باشند. همچنین برخی از اعضای شورا، کشورهای هستند که دارای تکنولوژی پیشرفته در امر تسهیلات هوانوردی می‌باشند. در انتخاب اعضای شورا همانند ارکان دیگر سازمان‌های بین‌المللی، سعی شده است که از مناطق عمده جغرافیایی نیز حداقل یک نماینده انتخاب گردد.

پیشینه تحقیق

آقایی (۱۳۷۵)، در مقاله ای با عنوان «قضیه لاکربی و اختیارات شورای امنیت» ضمن بررسی صلاحیت سازمان ملل برای حل اختلافات بین‌المللی بر طبق منشور سازمان ملل متحد، در قضیه معروف حادثه لاکربی چنین می‌نویسد که شورای امنیت صلاحیت رسیدگی به اختلافات سیاسی بین‌المللی دارد و دیوان بین‌المللی دادگستری نیز در به مسائل حقوقی بین‌المللی صلاحیت رسیدگی دارد. بمب گذاری در هواپیمای پان آمریکا در سال ۱۹۸۸ یک بحران بین‌المللی بود که دست شورای امنیت را برای حل اختلافات میان لیبی و آمریکا و انگلیس بود که بسیار هم دادرسی طولانی مدت داشت. آنچه از همه مهمتر بود صلاحیت نامحدود شورای امنیت برای رفع اختلافات بین‌المللی است.

زهرایی (۱۳۸۳)، در مقاله «ضمانت اجرای آرای داوری بین‌المللی» به موضوع حل‌وفصل اختلافات بین‌المللی در زمینه هوانوردی پرداخته و بر این عقیده است که نظام دادرسی داوری در رسیدگی‌های حقوقی، بهتر از سایر دادگاه‌های بین‌المللی ترافی جواب می‌دهد.

صفدری و مقرری مودن (۱۳۹۳) با مقاله «بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز برماجرای حمله ناو آمریکایی به هواپیمای مسافری ایرباس ایران» معتقدند با سقوط هواپیمای مسافربری خطوط هوایی مالزی بر فراز کشور اوکراین که ظاهراً به دلیل اصابت موشک‌های تجزیه طلبان تحت حمایت روسیه صورت گرفت صنعت هوایی غیرنظامی را تهدید کرد. نویسندگان در ادامه بدین نتیجه می‌رسند که شورای حل‌وفصل اختلافات در مورد حملات نظامی به هواپیماهای غیرنظامی بین‌المللی نمی‌تواند پاسخ‌گویی امنیت پروازهای بین‌المللی باشد.

تدینی و کازرونی (۱۳۹۳)، در مقاله خود «کاربردهای نظامی فن آوری نانو از منظر حقوق بین‌الملل بشر دوستانه» می‌نویسند که فن آوری جدید همیشه در حوزه هوایی می‌تواند امنیت پروازهای غیرنظامی بین‌المللی را به خطر بیاندازد. همچنین باید در ساخت هواپیماهای غیرنظامی از این علوم بهره جست نه در مورد به خطر انداختن و تهدید نظام بین‌المللی پرواز.

جباری و قلندری (۱۳۹۴)، در مقاله‌ای با عنوان «نظارت ایکائو بر استانداردها و رویه‌های پیشنهادی هوانوردی» می‌نویسند که توسعه هوانوردی به خارج از مرزهای ملی، ضرورت وجود مقررات متحدالشکل در عملیات پرواز، حفظ ایمنی هوانوردی و لزوم همکاری‌های بین‌المللی برای ارتقای ایمنی پروازهای هوایی، ایمنی هوانوردی را از صلاحیت مطلق حاکمیتی دولت‌ها خارج ساخته و آن را در صلاحیت کمیته‌های مختلف ایکائو قرار داده است. کمیسیون ناوبری هوایی ایکائو، ایمنی هوانوردی را به معنای نبود خطر غیرقابل قبول، نسبت به خسارات وارده به افراد یا هواپیما و اموال آن دانسته است.

خرمی (۱۳۹۶)، با مقاله «بکارگیری هواپیماهای بدون سرنشین از منظر حقوق بین‌الملل» می‌نویسد که استفاده از هرگونه هواپیمای غیرنظامی برای اهداف نظامی ممنوع است. باید دید پهبادهای برای چه منظورهایی بکار می‌روند. اگر آن‌ها برای اهداف علمی و یا بشردوستانه باشند باید تابع قوانینی باشند که خطراتی را برای دیگر هواپیماها بوجود نیاورند ولی اگر این نوع هواپیماها را در خدمت نظامی گری بدانیم باید تابع مقررات حقوق بشردوستانه باشند و حریم پرواز آن‌ها نیز باید مشخص بوده و نباید حریم هوایی کشورهای دیگر را نقض نمایند.

صارمی شادآباد (۱۳۹۷)، با مقاله «رسیدگی به جرایم هواپیمایی در نظام کیفری بین‌المللی و ملی» معتقد است که یافته‌ها حاکی از آن است که هیچ یک از کنوانسیون‌ها و مقررات داخلی دربرگیرنده قواعد و اصول واحد و روشنی در زمینه صلاحیت دادگاه در جرایم ارتكابی در داخل هواپیمای در حال پرواز نمی‌باشد و نیاز مبرمی به تصویب قواعد و قوانین متحدالشکل در حوزه حقوق هوایی چه در سطح بین‌الملل و چه در داخل کشور که همسو با مقررات بین‌المللی باشد، وجود دارد.

صادقی نژاد و صادقی (۱۳۹۸)، تحت مقاله‌ای با عنوان «نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی» بر این نتیجه‌اند که اگرچه اقتباس قوانین دولت‌ها از نظام حقوق بین‌الملل هوایی به منظور هماهنگی رویه‌ای نسبتاً معمول است، لیکن علاوه بر آن، دولت‌ها نظام هوانوردی خود را اغلب با تصویب قانون هوانوردی که اصلی‌ترین سند حاکم بر امور هوانوردی است، سامان داده‌اند. دولت ایران نیز با وجود قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمایی کشوری بین‌المللی، نظام حقوق ملی خود را با تصویب قانون هواپیمایی کشوری سامان داده است، لیکن اکنون این قانون پس از گذر شش دهه به نظر می‌رسد به چیزی بیش از اصلاح ساده نیاز دارد. نویسندگان سعی دارند نشان دهند که قانون مذکور

جز ظاهر ناپیراسته اش در سه حوزه قلمرو قانون، امور کلان و امور خرد نقایص بسیاری دارد که باید در تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی موردنظر قرار گیرد.

روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش به صورت توصیفی و تحلیلی می‌باشد. و در روند انجام آن تلاش شده است از منابع موجود اعم از کتب و مقالات، پایان نامه ها، نظرات اساتید و حقوقدانان آراء و رویه قضایی استفاده شود. همین طور در این پژوهش از روش Data Analyzing System استفاده شده است.

فرضیه های تحقیق

الف) فرضیه اصلی

- ۱- کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو صلاحیت قضایی شورای ایکائو را برای حل و فصل اختلافات دولت‌ها در زمینه هواپیمایی بین‌المللی ایجاد نموده است
- ۲- کمیته‌های فنی، تکنیکی و حقوقی ایکائو بعضاً به صورت ذاتی و بعضاً به صورت تفویضی در حل و فصل مسألت آمیز اختلافات دولت‌های ایکائو نقش بلامنازع دارند

ب) فرضیه های فرعی

- ۱- ایکائو به همراه شورا و کمیته‌های متولی توسعه صنعت حمل و نقل هوایی (جابجایی مسافر و حمل کالا) در سطح بین‌المللی می‌باشند.
- ۲- مجمع عمومی ایکائو و شورای ایکائو به کمک کمیته‌های مختلف ایکائو نقش هدایت کننده در نرم گذاری حقوق بین‌الملل هوا دارند.

ماهیت اختلافات حقوقی دول عضو

بحث طبقه بندی اختلافات در روابط هوانوردی بین المللی کشوری از چند بعد قابل پیگیری است، که از جمله طبقه بندی آن‌ها به خصوصی- بین المللی، حقوقی - سیاسی و تجاری- غیر تجاری است. در اینجا یادآوری این نکته ضروری به نظر می‌رسد که با وجود تعاریف و تعابیر مختلف، تفکیک و تمایز بین انواع اختلافات بین‌المللی و تشخیص آن‌ها از یکدیگر به آسانی امکانپذیر نخواهد بود. مثلاً نمی‌توان گفت اختلافی، صرفاً سیاسی و یا حتی حقوقی محض است. در هر صورت باید اذعان نمود که دولت‌ها برای حل اختلافات خود، همواره به روشهای سیاسی تمایل بیشتر نشان داده اند. چون معتقدند از این طریق بهتر می‌توانند منافع خود را حفظ نمایند. در روابط هوانوردی نیز دولت‌ها در عمل نشان داده اند که آمادگی قربانی کردن منافع اقتصادی و تجاری ناشی از حمل و نقل هواپیمایی را در قبال حفظ موقعیت سیاسی و حیث ملی خود دارند. (شیخی، ۱۳۷۸، ص ۹۲)

ماهیت اختلافات فنی و تکنیکی هواپیمایی دول عضو

نقش شورای ایکائو در زمینه حل و فصل اختلافات فنی و تکنیکی چشمگیر است ولی نقش کمیته‌های ایکائو از اهمیت بسزایی برخوردار می‌باشد. بر اساس ضmann معاهده ایکائو، ضمیمه ۱۷ تلاش دارد فعالیت‌هایی را که در این جهت در سطح جهانی صورت می‌گیرد هماهنگ نماید. پذیرفته شده است که متصدیان حمل و نقل هوایی اولین مسئولیت را برای حفظ مسافرین، اموال و سرمایه خود دارند. بنابراین دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که متصدیان حمل و نقل هوایی که در کشور آن‌ها فعالیت می‌کنند برنامه‌های لازم و کافی برای حفظ امنیت هواپیما داشته باشند. برخی از مواد مندرج در ضمیمه ۱۷ حاکی از آن است که امکان تامین مطلق امنیت امکان‌پذیر نیست. با وجود این دولت‌ها باید اطمینان حاصل کنند که اقداماتی که در

کشور آن‌ها برای امنیت مسافران، کادر پروازی و مردم روی زمین صورت می‌گیرد در درجه نخست اهمیت قرار دارد. دولت‌ها همچنین باید اقدامات لازم را برای حفظ سلامتی مسافران و کادر پروازی که هواپیمای آن‌ها بدلیل اعمال غیرقانونی از مسیر خارج شده است انجام دهند. (گلرو، زرنشان، ۱۳۸۹، ص ۲۹۸)

آئین حل‌وفصل اختلافات

سیستم هواپیمایی کشوری بالقوه مستعد بروز تعارض و اختلاف بین دولتهاست که ناشی از طبیعت صنعت هواپیمایی است. کنوانسیون شیکاگو تلاش کرد برای پیشگیری از بروز اختلافات. مقرراتی را تدوین و به تصویب اعضا برساند. اگرچه این کنوانسیون به ابعاد مختلف روابط غیر تجاری و اختلافات احتمالی ناشی از آن‌ها توجه نموده است، ولی در عمل، کشورهای عضو کنوانسیون، به این نتیجه رسیده اند که برای تکمیل مقررات و پیشگیری از حدوث اختلافات حقوقی و تکنیکی، قواعد جامعتری را به تصویب برسانند. شورای ایکائو، به‌عنوان بازوی اجرایی سازمان که نقش و صلاحیت قضایی برای حل‌وفصل اختلافات اعضای متعاقد در تفسیر و اجرای مفاد کنوانسیون شیکاگو و ضامم مربوط به آن را نیز به عهده دارد، تاکنون در چند مرحله به توسعه مقررات امنیتی هواپیمایی اقدام کرده است.

کمیته‌های سازمان و صلاحیت آن‌ها در حل‌وفصل اختلافات فنی و تکنیکی دول عضو

- کمیته‌های حقوقی که تحت نظر سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری تأسیس یا فعال هستند، اهداف زیر را دنبال می‌کنند:
- مشارکت در تهیه و تنظیم اسناد حقوق بین‌المللی هوایی (شامل قطعنامه‌های شورا یا مجمع عمومی ایکائو - کنوانسیون‌های جدید و اصلاحیه‌های کنوانسیون‌های موجود یا توافق‌نامه‌های موجود و همین‌طور ضامم کنوانسیونها) و شرکت در اجلاس‌های مربوطه و پیگیری امور حقوق بین‌المللی هوایی در مراجع بین‌المللی.
 - مطالعه و بررسی مکاتبات بین‌المللی و تهیه پاسخ‌های لازم و انجام اقدامات مربوطه با هماهنگی واحدهای ذیربط.
 - برقراری ارتباط با سازمان‌های هواپیمایی کشوری سایر کشورها به منظور یافتن راه‌حلی برای اختلافات تکنیکی و حقوقی دولت‌های عضو ایکائو و انعقاد جلسات و انجام مذاکره برای تهیه موافقتنامه‌های دو جانبه حمل‌ونقل هوایی و سایر یادداشت تفاهم‌ها.
 - شرکت در جلسات ملاقات سازمان با مقامات خارجی و تهیه گزارشات لازم.
 - مطالعه و بررسی حقوقی قوانین، مقررات و مصوبات در ارتباط با سازمان ارایه نظرات و پیشنهادات لازم.
 - انجام مطالعات علمی در زمینه صنعت هواپیماسازی
 - انجام مطالعات علمی در زمینه ساخت فرودگاه‌ها و جنبه‌های فنی آن.
 - کمک به دولت‌های کشورهای در حال توسعه در زمینه صنایع هواپیماسازی و سازه فرودگاهها
 - انجام مطالعات علمی در زمینه جنبه‌های الکترونیکی و راداری هواپیمایی غیرنظامی
 - ارائه مشاوره به صورت رایگان به دولتهایی که در رابطه با هواپیمایی غیرنظامی بین‌المللی با هم اختلاف دارند و یا شرکت‌های خطوط هوایی آن‌ها باهم اختلاف دارند.
 - ثبت و بررسی اختلافات تکنیکی و یا حقوقی کشورها و ارائه راه‌حل‌های قانونی به آن‌ها
 - جمع‌آوری و نگهداری قوانین، مقررات، تصویب‌نامه‌ها و آیین‌نامه‌ها.
 - تهیه و تدوین دستورالعمل‌های لازم در ارتباط با انعقاد قراردادهای مختلف مورد نیاز و شرکت‌های خطوط هوایی بین‌المللی.
 - برقراری سیستم ثبت، نگهداری، بایگانی و پردازش اسناد و مدارک مربوط به درخواست‌های رزرو و علامت ثبت هواپیما، خروج از ثبت هواپیما، صدور گواهینامه ثبت هواپیما، سوابق فنی هواپیماهای خریداری، اجاره بشرط تملیک، اجاره با علامت ثبت خارجی و سوابق چک‌های نظارتی و ...
 - انجام سایر امور محوله

در تمامی موارد فوق ارائه گزارش نهایی از جانب کمیته ها به شورای ایکائو ضروری است.

کمیته حقوقی

ایکائو یک کمیته حقوقی دارد که وظیفه آن آماده سازی و تهیه پیش نویس معاهده‌های حقوق هوایی و تسلیم آن‌ها به کنفرانس دیپلماتیک برای تصویب نهایی است. کمیته حقوقی وظایف خود را از کمیسیون بین‌المللی ناوبری هوایی و کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی پیشین گرفته است. یکی از وظایف اصل کمیته حقوقی بررسی ثبت هواپیماهاست. در دهه ۱۹۶۰ کمیته حقوقی ایکائو چندین سال را صرف بررسی امکان ثبت هواپیمایی نمود که (بر مبنای بین‌المللی نه مبنای ملی) توسط خطوط هوایی بین‌المللی بهره برداری می‌شود.

عده‌ای معتقد بودند که ثبت بین‌المللی با مفاد مواد ۱۷ و ۱۹ 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.

نظامنامه داخلی (آئین کار) شورا و کمیته‌های ایکائو

نظامنامه داخلی که توسط اعضاء خود شورا تنظیم و تدوین یافته و رسماً مورد تصویب قرار گرفته است یکی از اسناد بین‌المللی حقوق بین‌الملل هوا محسوب می‌شود که حقوقدانان و وکلای دولت‌های عضو ایکائو به هنگام اقامه دعوی علیه یک کشور عضو دیگر در رابطه با اختلافات مربوط به هوانوردی فی مابین آن‌ها مورد مطالعه و استناد قرار می‌دهند. ماده ۱۶ این آئین نامه مقرر می‌دارد که اعضاء کمیسیون هوانوردی (ANC) توسط خود شورای ایکائو انتخاب می‌شوند. در حالی که ماده ۱۷ این آئین نامه مقرر می‌دارد که علاوه بر کمیسیون هوانوردی، کمیته حمل‌ونقل هوایی و کمیته مالی، شورای ایکائو می‌تواند کمیته‌ها، کمیسیون‌ها و گروه‌های کاری دیگری چه به صورت دائمی و چه به صورت موقت ایجاد نماید.

مطابق ماده ۲۲ نظامنامه داخلی شورا برنامه‌های کاری شورای ایکائو باید توسط دبیرکل ایکائو تنظیم گردد تا رئیس شورا آن را تأیید و برای تصویب خود شورا مطرح سازد. مطابق بند d ماده ۲۶ آئین نامه، هرگاه یک یا چند دولت از کشورهای عضو ایکائو بخواهد موضوعی یا اختلافی (بین دو یا چند دولت) در یکی از جلسات شورا مطرح گردد، تصمیم در مورد این تقاضا با رای اکثریت آراء در شورا اتخاذ می‌شود. همین‌طور نمایندگان دول عضو نیز با تأیید رئیس شورا می‌توانند در رابطه با موضوعی که مربوط به تفسیر یا اجرا اسناد می‌گردد در اجلاس شورای ایکائو صحبت نمایند. (بند C ماده ۳۴ آئین نامه) مطابق بند d ماده ۲۳ آئین نامه هر موضوعی که یکی از اعضا شورا (دول عضو شورا) مستقیماً به رئیس شورا یا دبیرکل ایکائو مطرح نموده می‌تواند جزء کارهای جاری اجلاس شورای ایکائو یا جلسات کمیته‌های ایکائو قرار گیرد.

نتیجه‌گیری

سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری موسوم به ایکائو در سال ۱۹۴۷ بر اساس کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) تأسیس گردید و برای اهداف مهمی مانند تنظیم مقررات هواپیمایی غیرنظامی، انسجام در پروازها، ثبت هواپیما، نظارت بر مسئولیت بین‌المللی هوایی دولت‌ها، حقیقت‌یابی، حل‌وفصل اختلافات هوایی و هواپیمایی و غیره شروع به کار کرد و مقر آن در مونترال کاناداست. جلسات مجمع عمومی این سازمان هر سال در یک نقطه از دنیا تشکیل می‌شود و به بررسی وضعیت حقوقی و فنی و تکنیکی مربوط به هواپیماهای غیرنظامی می‌پردازد. جدای از وظایف ارگانه‌ها و کمیته‌های مختلف فنی، هوانوردی، حمل‌ونقل، حقوقی و غیره، یکی از اصلی‌ترین وظایف این سازمان حل‌وفصل اختلافات هوایی به صورت مسالمت آمیز است. باآنکه این سازمان یکی از سازمانهای تخصصی سازمان ملل متحد محسوب می‌شود و تابع مقررات منشور ملل متحد و تصمیمات کلی این سازمان است، بنابه تخصص و دانش فنی صنعت هواپیمایی، در درون ساختار خود، از ویژگی منحصر به فردی برای تصمیم‌گیری برخوردار است.

دعاوی مربوط به اختلافات هوایی از چند جهت مهم هستند:

الف- حساس بودن و پر تنش بودن

ب- وجود تلفات مالی و جانی در آنها

ج- نقض حریم هوایی بمنزله خدشه وارد شدن بر حاکمیت ملی کشورها

د- طولانی بودن فرایند دادرسی در اثبات و اجرای حکم

از این رو مطابق منشور و سایر اسناد مربوط به حقوق بین الملل و حقوق هوایی، توصیه بر آن بوده است که دولت‌ها در زمان ایجاد اختلاف، به دادگاه‌های داوری و دیوان بین‌المللی دادگستری و دادگاه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی رجوع کنند. هرچند که دولت‌های عضو می‌توانند اختلافات هوایی و روابط هواپیمایی را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح کنند، اساسنامه این سازمان به شورای ایکائو این صلاحیت را داده است که در صورت رضایت اصحاب دعوی موضوع اختلاف در شورای ایکائو بررسی و حل‌وفصل شود ولی باید توجه داشت که همه اختلافات هوایی دولت‌ها ترافیعی نیستند. طبیعی است که صنعت هواپیمایی از نظر فنی پیچیده و ظریف است و برای بررسی دقیق اختلاف می‌توان از کمیته‌های فنی و حقوقی در امر کارشناسی کمک گرفت. با توجه به توسعه صنعت هواپیمایی و روابط دولت‌ها در عرصه حمل‌ونقل هوایی، لازم بود یک دیوان قضایی و مستقل به مسائل و مشکلات دولت‌های عضو رسیدگی کند. فعلاً چنین دادگاه تخصصی در این زمینه بوجود نیامده اما شورای ایکائو بر اساس مقررات بین‌المللی مبسوط هوایی و مشارکت فنی و سرمایه‌ای دولت‌ها توانسته است وظیفه مهم حل‌وفصل اختلافات را بر عهده داشته و اداره کند. هدف قرار دادن هواپیماهای غیرنظامی در سالهای اخیر باعث گردید که تنش میان کشورهای عضو ایکائو بالا بگیرد و این سؤال مطرح شود که آیا نقض معاهدات بین‌المللی هوایی رخ داده است یا خیر؟ در چنین مواردی که موضوع اختلاف جنبه سیاسی نیز می‌گیرد، شورای امنیت سازمان ملل متحد نیز به نوبه خود در پاره‌ای از موارد آن‌ها را بررسی کرده و قطعنامه‌هایی صادر می‌کند. نبود یک دیوان تخصصی برای یک سازمان تخصصی در حوزه امنیت هواپیمایی بین‌المللی کشوری، ابهاماتی را مطرح کرده است. با این حال، چه اختلاف به شکل تکنیکی و چه به صورت حقوقی در هر مرجع حقوقی بین‌المللی صالح مطرح شود، قضات مکلف به اخذ نظرات مشورتی از شورای ایکائو و یا کمیته‌های اصلی و فرعی تخصصی این سازمان می‌باشند.

یکی از اختلافات دولت‌ها در زمینه هواپیمایی بین‌المللی مربوط به اخذ مالیات در کشورهای بیگانه می‌باشد. کمیته‌های ایکائو مطالبی را در این زمینه تهیه و تنظیم کرده و آن را به شورای ایکائو تقدیم داشته‌اند. یکی از نکات مربوط به اعمال مالیات مربوط به تامین سوخت هواپیماهای بیگانه و روغن موتور در فرودگاه‌های کشورهای مختلف می‌باشد. در حالی که ماده ۴۲ کنوانسیون شیکاگو در این زمینه مطرح است که سوخت هواپیماهای بیگانه و روغن موتور مصرفی این هواپیماها در فرودگاه‌های دول عضو کنوانسیون معاف از هر نوع حقوق و عوارض گمرکی و مالیات از صادرات و واردات خواهد بود. با این وجود بررسی کمیته‌های فنی ایکائو نشان می‌دهد که در پاره‌ای از کشورها موضوع اخذ مالیات و سایر عوارض یکی از علل بروز اختلاف بین کشورهای عضو ایکائو می‌باشد.

در وضعیت‌هایی که اختلافی (حقوقی یا تکنیکی) بین دولت‌های عضو ایکائو حادث می‌شود، برای مثال اختلاف دولت‌ها در رابطه با برخورد یکسان^۱ با خطوط هوایی که تابعیت آن کشورها را دارند (دولت متبوع شرکت‌های (دولتی یا خصوصی) خطوط هوایی)) شورای ایکائو پس از بررسی اجمالی موضوع آن را به یکی از کمیته‌های خود ارجاع می‌دهد (حسب ماهیت موضوع اختلاف)، کمیته موظف در یک مدت زمان مشخصی موضوع را به صورت بنیادین بررسی کرده و گزارشی را تهیه می‌کند که در آن ضمن تشریح اختلاف مورد نظر حادث شده بین دولت‌ها پیشنهادها را در زمینه حل‌وفصل آن اختلاف به شورای ایکائو تقدیم می‌دارد. شورای ایکائو پس از مطالعه بررسی‌ها و پیشنهادات کمیته‌ها اقدام به تدوین قطعنامه‌ای در زمینه حل اختلاف مورد نظر می‌نماید. این قطعنامه برحسب ماهیت نوع اختلاف یا در شورای ایکائو و یا در مجمع عمومی ایکائو برای تصویب دول عضو ارائه می‌گردد. قطعنامه‌های ایکائو از لحاظ لازم الاجرا بودن و وزنه قانونی داشتن قابل تشبیه به Soft law می‌باشند، با این وجود از لحاظ اجرایی با توجه به حساس بودن هواپیمایی بین‌المللی مقررات ارائه شده به صورت Soft law نیز در بعضی موارد می‌تواند تعهداتی را در پی داشته باشد (نظیر امور مربوط به ایمنی هوانوردی و معاینات فنی هواپیماها).

¹ - Equal treatment

در نتیجه از این لحاظ نقش قانونگذاری کمیته‌ها و شورای ایکائو و نیز نقش آن‌ها در حل‌وفصل مشکلات حقوقی و تکنیکی خاص هواپیماها و فرودگاه‌های بین‌المللی بسیار چشمگیر می‌باشد زیرا در طول زمان به دلیل نیاز دولت‌ها به خطوط هوایی بین‌المللی، همین Soft law تبدیل به نرم‌های حقوقی حقوق بین‌الملل هوا می‌گردد. (EU Commission, 2014, p. 34)

منابع و ماخذ

الف) کتاب

۱. آقایی سید داود، ۱۳۸۱، مقصود لو؛ منوچهر، حقوق بین‌الملل عمومی، تهران، انتشارات سنجش، چاپ اول
۲. احمدیان، فاطمه، ۱۳۸۶، حقوق بین‌الملل عمومی و سازمان‌های بین‌المللی، تهران، ناشر پوران پژوهش، چاپ اول
۳. اخلاقی، بهروز، ۱۳۹۱، مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی ملی و بین‌المللی، تهران، انتشارات بینه
۴. تالیان، کریستوفر، ۱۳۹۰، حقیق هوایی، ترجمه حمید قنبری، تهران، انتشارات مجد، چاپ اول
۵. جباری، منصور، ۱۳۹۰، حقوق بین‌الملل هوایی، تهران، انتشارات فروزش
۶. خسروی، مجید، ۱۳۸۱، هوا و فضا از دیدگاه حقوقی، تهران، سازمان عقیدتی و سیاسی ارتش جمهوری اسلامی ایران
۷. خلیلی، محمدحسین، ۱۳۷۷، حقوق بین‌الملل، تهران، انتشارات پازنگ، چاپ اول
۸. کاظمی، حمید، ۱۳۹۵، حقوق بین‌الملل عمومی هوایی، تهران، انتشارات سمت
۹. مردانی رضا عرب، نادر، ۱۳۹۳، حقوق بین‌الملل هوایی، تهران، انتشارات میزان
۱۰. معظمی، شهلا و پیمان نامیان، ۱۳۹۳، حقوق مبارزه با تروریسم هسته‌ای در اسناد بین‌المللی، تهران، مؤسسه دادگستر، چاپ اول
۱۱. نواده توپچی، حسین، ۱۳۹۵، مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی، تهران، انتشارات خرسندی، چ ۲

ب) انگلیسی

12. Abeyratne, Ruwantissa, 2010, Aviation Security Law, Springer Pub. Heidelberg, Germany.
13. Abeyratne, Ruwantissa, 2019, Legal Priorities in Air Transport, spring pub. Switzerland.
14. Bartsch, Ronald, I.C., 2018, International Aviation Law, Routledge pub. Taylor & Francis
15. Burgental, Thomas, 1969, Law Making in the ICAO, New York, USA
16. Chang, b. 1962, "The Law of International Air Transport", London: Stevens
17. Edet, Idorenyin, Amana, 2002, "The Montreal Convention of 1999: Problems AndProspects", Montreal: McGill University: www.digitool.library.mcgill.com
18. Eliashive, Arlazar, 1972, "Article 28 (1) of the Warsaw Convention", Montreal: McGill University.
19. EU Commission, 2014, Directorate General Climate Action, Studdy directed by Pablo Mended de Leon.
20. Mackenzie, David, 2010, ICAO, A History of the International Civil Aviation Organization, University of Toronto press.
21. Milde, M. 1999, "The Warsaw System of Liability in International Carriage by Air: History, Merits and flaws ...and the New 'non-Warsaw' Convention of 28 May 1999" 14 Annals of Air & Space Law.
22. Sanve Planne, J.G., 1965, Freedom and Sovereignty in Air and Outer Space, in Netherlands International Law Review, Issue No. 3
23. Shawcross and Beaumont, 1966, On Air Law, 3rd edition by P.B.Keenan, A.Lester and P.Martin, London, Butterworths, 1966, Vol 2.

24. Tompkins, George N. 1999, The Future for the Warsaw Convention Liability System, The Aviation Q.
25. Vanshika, Sharma, International Civil Aviation Dispute Settlement, Legal Service Indian.com
26. Vipul, Vinod, 2019, Aviation Dispute Settlement Mechanism, global air craft.org/history of aviation.htm/ last visited on 2019.8.10.
27. Wassenbergh, H. A., 1979, Aspects of Air Law and Civil Air Policy in the Seventies, Martinus Nijhoff, Netherlands.
28. Weber, L. 2007, International Civil Aviation Organization: An Introduction (The Netherlands: Kluwer Law International.

ب) مقاله

۲۹. آجیلی، هادی و همکاران، ۱۳۹۸، بررسی جایگاه پهباد در حقوق بین‌الملل، فصلنامه مطالعات روابط بین‌الملل، سال ۱۲، شماره ۴۵، بهار
۳۰. اترتون، تروسی و تروسی، ۱۳۷۴، حل‌وفصل اختلافات هواپیمایی کشوری بین‌المللی، ترجمه محمدجواد میرفخرایی، مجله تحقیقات حقوقی، بخش ترجمه، شماره ۱۷-۱۶، بهار و پاییز
۳۱. اکبری، محمد، ۱۳۹۰، حقوق بین‌الملل هوا و فضا و وصف ایران در این زمینه، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، استاد راهنما: دکتر حسین ثریایی آذر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مراغه
۳۲. ایزدی، علی، ۱۳۹۵، بررسی تاریخی و تحلیلی اجرای احکام دیوان بین‌المللی دادگستری، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۴، بهار و تابستان
۳۳. ندینی، عباس؛ کازرونی، سید مصطفی، ۱۳۹۳، کاربردهای نظامی فناوری نانو از منظر حقوق بین‌الملل بشردوستانه، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۴، بهار و تابستان
۳۴. توفیق زاده، مسعود؛ نادری، مهیار، ۱۳۹۷، بررسی روند توسعه صنعت هوایی و هوانوردی کشور چین، چالش‌ها و دستاوردها، مجله تحقیقات حقوقی، بخش ترجمه، شماره ۴۱، پاییز و زمستان
۳۵. جباری، منصور، ۱۳۸۹، مفهوم حادثه در حقوق بین‌الملل هوایی، فصلنامه مدرس علوم انسانی، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، دوره ۱۴، شماره ۲، تابستان
۳۶. جباری، منصور، ۱۳۹۴، استفاده دستگاه قضایی از نظرات کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۷۰
۳۷. جباری، منصور؛ قلندری، مرضیه، ۱۳۹۴، نظارت ایکائو بر استانداردها و رویه‌های پیشنهادی هوانوردی، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۳، پاییز و زمستان
۳۸. خرمی، مصطفی، ۱۳۹۶، بکارگیری هواپیماهای بدون سرنشین از منظر حقوق بین‌الملل، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۳۱، شماره ۱، بهار
۳۹. خزائی، سید علی، ۱۳۹۷، مسئولیت بین‌المللی ایکائو در اجرای سامانه‌های ماهواره‌ای هدایت هواپیما، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۲۳، شماره ۸۳، پاییز
۴۰. دولیون، پابلو مندس؛ ایسکنس، ورنر، ۱۳۸۳، کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشالله بنا نیاسری، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۳۱
۴۳. زهرایی، مرتضی، ۱۳۸۳، ضمانت اجرای آراء داوری بین‌المللی، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۳۱
۴۴. داشاب، مهریار و همکاران، ۱۳۹۶، متصدیان حمل‌ونقل هوایی در نظام حقوق بین‌الملل، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره

۴۵. سلامی، حسین؛ علوی، سید محمد، ۱۳۹۶، طراحی مدیریت الگوی نظام هوانوردی در فضای جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه مطالعات دفاعی راهبردی، سال ۱۵، شماره ۶۸، تابستان
۴۶. شناسایی، هدایت الله، ۱۳۹۸، بررسی حقوقی رویکرد ایکائو در مدرنیزه کردن کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه با تصویب پروتکل ۲۰۱۰ پکن، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال ۲۱، شماره ۶۲، بهار
۴۷. شیخی، محمدباقر، ۱۳۷۸، طبقه بندی اختلافات هواپیمایی بین‌المللی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، دوره ۴۶، شماره ۸۴۳
۴۸. صادقی مقدم، محمدحسن؛ اشراقی آرانی، مجتبی، ۱۳۹۳، تحلیل ثبت مصلحتی هواپیما در ایمنی هوانوردی، فصلنامه دیدگاههای حقوق قضایی، شماره ۶۵، بهار
۴۹. صادقی نشاط، امیر؛ صادقی، میلاد، ۱۳۹۸، نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۹، شماره ۲، تابستان
۵۰. صارمی شادآباد، احمد، ۱۳۹۷، رسیدگی به جرایم هواپیمایی در نظام کیفری بین‌المللی و ملی، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۸، پاییز
۵۱. صفدری، سیروس، مقری موذن، طاهره، ۱۳۹۳، بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران، فصلنامه راهبرد، سال ۲۳، شماره ۷۱، تابستان
۵۲. ضیایی، یاسر؛ محمدی مطلق، علیرضا، ۱۳۹۴، ورود پهبادهای جاسوسی به قلمرو هوایی ایران از منظر حقوق بین‌الملل، فصلنامه مطالعات راهبردی، سال ۱۸، شماره ۱، بهار
۵۳. علاقه بند حسینی، یونس؛ یزدان نجات، رزا، ۱۳۹۱، گسترش استفاده از هواپیماهای بدون سرنشین در آیین حقوق توسل به زور و مخاصمات مسلحانه، مجله حقوقی بین‌المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، سال ۳۰، شماره ۴۸
۵۴. کاظمی، حمید؛ گلرو، علی اکبر، ۱۳۹۴، وظایف نظارتی کشورها بر تامین ایمنی هوایی، پانزدهمین کنفرانس بین‌المللی انجمن هوا و فضای ایران، اسفندماه
۵۵. گلرو، علی اکبر؛ زرنشان، شهرام، ۱۳۸۹، تاملی بر تحولات حقوق امنیت هوانوردی در چارچوب ایکائو پس از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا، فصلنامه حقوق، دوره ۴۰، شماره ۲، تابستان
۵۶. مال میر، محمود؛ قراخانی بنی، مرضیه؛ احمدی موحد، اصغر، ۱۳۹۱، اخلال در امنیت پرواز هواپیماها از منظر حقوق داخلی و بین‌المللی، فصلنامه سیاست خارجی، شماره ۲۶، بهار