

ΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Υπό τῆς Dr Isabella Ph. H. de Rode - Verchooz

[Κατωτέρω δημοσιεύομεν τὴν δοθεῖσαν τὴν 3ην Ὀκτωβρίου 1957 εἰς τὴν Σχολὴν μας διὰ λέξιν τῆς διαπρεποῦς ἐπιστήμονος Κυρίας Isabella Ph. H. de Rode - Verchooz, Ὑφηγητριάς τοῦ ἀεροπορικοῦ Δικαίου εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τῆς Οὐτρέχτης - Ὀλλανδίας.

Τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον διδάσκεται ἤδη εἰς τὰ πλεῖστα εὐρωπαϊκὰ Πανεπιστήμια, ἡ δὲ Dr de Rode - Verchooz εἶναι ἡ μόνη γυνὴ διδάσκουσα ἐν Εὐρώπῃ τὸν κλάδον τοῦτον τοῦ δικαίου. Ἡ δοθεῖσα διάλεξις περιελάμβανε δύο μέρη ἧτοι : 1) Γενικὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον καὶ 2) τάσεις πρὸς ἐνοποίησιν τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν].

1) Γενικὴ ἄποψις τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου

Ἄς μᾶς ἐπιτραπῆ ὅπως ἀναφερθῶμεν εἰς ἓνα πολὺ σύγχρονον θέμα : Τὸ θέμα τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου, ἐνὸς δικαίου εὐρισκομένου ἀκόμη εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐξελίξεώς του.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων ἐτῶν ἡ ἀεροπορία ἐπέτελεσε μεγάλας προόδους ἀπὸ πάσης ἀπόψεως, καὶ λόγῳ τῆς σημαντικῆς θέσεως ἣν κατέλαθεν ἰδίως εἰς τὸν τομέα τῶν συγκοινωνιῶν, κατέστη ἀναγκαῖον δι' ἡμᾶς ὅπως δίδωμεν μίαν συνεχῶς αὐξοῦσαν προσοχὴν εἰς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον.

Ἄλλὰ τί σημαίνει ἀεροπορικὸν δίκαιον ; Ὁ σήμερον διδόμενος ὁρισμὸς εἶναι ὁ ἀκόλουθος : «ἀεροπορικὸν δίκαιον εἶναι τὸ σύνολον τῶν κανόνων οἵτινες διέπουν τὰς νομικὰς σχέσεις τὰς προερχομένας ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀέρος».

Καὶ ἐξηγοῦμαι :

Ἡ σύνταξις τῶν κανονισμῶν σχηματίζεται ἐκ διαφόρων πηγῶν, ἡ κυρία πηγὴ τῶν ὁποίων ἀνταντακλάται εἰς τὰς διεθνεῖς συμβάσεις αἵτινες καταλαμβάνουν μίαν σπουδαίαν θέσιν εἰς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον. Διατί αὕτη ἡ σπουδαιότης ; Διότι τὸ χαρακτηριστικὸν σημεῖον τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου εἶναι ὅτι τοῦτο παρουσιάζει μίαν μορφήν ἀμέσως διεθνή. Εἰς τὰς πλείστας περιπτώσεις τοῦ διεθνοῦς δικαίου οἱ ἔθνη-κοὶ νόμοι ἐπιζητοῦν τὴν δημιουργίαν μιᾶς ὁρισμένης ἐνότητος εἰς τὰς ἀρχὰς των, πρᾶγμα ὅμως τὸ ὅποσον δὲν συμβαίνει μὲ τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον. Ἀντιθέτως, εἶναι αἱ διεθνεῖς συμβάσεις ἐκεῖναι αἱ ὅποιαι διηκολοῦνον τὴν διαμόρφωσιν τῶν ἐθνικῶν νόμων.

ὅων καὶ ἡ δημιουργία εὐχάριστος ἀτμοσφαιρας στὸν χῶρον τῆς ἐργασίας.

Ἐγγιζομεν ἐδῶ στὶς ὑψηλότερας ἐπιδιώξεις τῆς Ὀργανωτικῆς. Μετάθεσις ἀπὸ τὸν ἄνθρωπον πρὸς τὴν μηχανὴν κάθε κόπου ποῦ ἀπὸ τὴν φύση του εἶναι μηχανικὸς, ἀπελευθέρωσις τοῦ σώματος ἀπὸ ἄσκοπες καταπονήσεις, τοῦ πνεύματος ἀπὸ περιττὰ θάρη εἶναι νομίζω ἡ ἐπιδίωξις τῶν κατασκευαστῶν ὅπως μᾶς τίς δείχνουν τὰ ἐκθέματά τους, καὶ ποῦ ὅπως πιστεύω δικαιολογοῦν αὐτὸ ποῦ γράφω στὴν ἀρχὴ ὅτι ἡ κυριαρχοῦσα τάση εἶναι ὁ ἐξανθρωπισμὸς τῆς ἐργασίας γραφεῖου.

Παρίσι 14.10.57

Τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον λόγῳ τοῦ ὅτι τυγχάνει σχετικῶς πρόσφατον, δὲν γνωρίζει ἀκόμη τὸ δίκαιον τῶν ἐθνῶν.

Ἐπάρχουν ὡσαύτως καὶ ἔτεραί πηγαὶ τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου: αὗται εἶναι αἱ διμερεῖς συμβάσεις, οἱ ἐθνικοὶ νόμοι, ἡ δικαιοδοσία καὶ αἱ συμφωνίαι μεταξὺ τῶν ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν, ὡς π. χ. ὁ ἀεροπορικὸς συνασπισμὸς τῶν Σκανδιναυαϊκῶν Χωρῶν.

Μία συνέπεια τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον παρουσιάζεται σχεδὸν ἀμέσως ὑπὸ διεθνῇ μορφήν εἶναι τὸ ἀδύνατον τῶν συγκρίσεων γεωγραφικῶς, καθ' ὅσον πρόκειται περὶ ἑνὸς εἶδους δικαίου ἀπολύτως νέου.

Προκειμένου περὶ τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου ὁ διεθνὴς νομοθέτης δύναται νὰ μελετήσῃ τὸ δίκαιον μόνον διὰ συγκρίσεως ἑνὸς ἀναλόγου τρόπου μεταφορῶν ἢ τοῦ τῶν διὰ θαλάσσης ἢ διὰ ξηρᾶς μεταφορῶν. Καὶ ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι εἶναι πολέμιοι τῆς γνώμης ὅτι τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον θὰ ἦτο ἔν δικαίον, ἐντελῶς ἰδιαίτερου χαρακτήρου, λέγουσι ὅτι κάθε εἶδος μεταφορᾶς, διὰ θαλάσσης, διὰ ξηρᾶς ἢ διὰ τοῦ ἀέρος, τείνει ὅπως ὑπερηγήσῃ τὰ πολιτικὰ ἢ γεωγραφικὰ σύνορα ἵνα προσλάβῃ διεθνῆς περιεχόμενον. Μεταξὺ τῶν διαφορῶν τούτων μέσων μεταφορᾶς δὲν θὰ ὑπῆρχεν ἐπομένως παρὰ μία τεχνικὴ διαφορά.

Τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον εὐρίσκεται ἀκόμη εἰς τὴν ὁδὸν τοῦ σχηματισμοῦ. Κατὰ τὴν γνώμην μου, τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον θὰ πρέπει νὰ ἀναπτυχθῇ μεταξὺ τῶν ἀκολουθῶν δύο πόλων:

1) Κατ' ἀρχάς: μεγάλη σύνεσις εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ δικαίου τῶν ἄλλων μέσων μεταφορᾶς, διότι τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον ἔχει τὰς εἰδικὰς του ἀπαιτήσεις, λόγῳ τῆς τεχνικῆς τῆς ἀεροπορίας καὶ τῆς ἐξαιρετικῶς μεγάλης ταχύτητος, αἵτινες ἀποτελοῦσι τὸ πλέον προεξέχον σημεῖον τοῦ χαρακτηριστικοῦ τούτου μέσου μεταφορᾶς.

2) Ἐν συνεχείᾳ: ἀπομακρυνόμενοι τοῦ κοινοῦ δικαίου πρὸς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον, θὰ πρέπει νὰ ἐξετάσωμεν κατὰ πόσον ἡ ἀπομάκρυνσις αὕτη εἶναι καλῶς δικαιολογημένη.

Σὰς εἶπον πρὸ ὀλίγου ὅτι ἡ πλέον ἀξιόλογος ἰδιότης τοῦ ἀεροσκάφους (aéronef) εἶναι ἡ ταχύτης του. Χάρις εἰς τὴν ταχύτητα αὐτὴν τὸ ἀεροσκάφος διατρέχει κατὰ τὴν διάρκειαν ἑνὸς μόνου ταξιδίου, πολλὰς χώρας μὲ διαφορετικοὺς νόμους, ὡς ἐπίσης μὲ διαφορετικὰς συνηθείας. Τὸ ἀεροσκάφος περνᾷ ἀπὸ μίαν ν σφαῖραν δικαίου εἰς ἄλλην. Τοῦτο εἶναι λίαν σημαντικὸν δι' ὄλους ἐκεῖνους οἱ ὅποιοι ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀεροπορίαν, π. χ. τὸν ἰδιοκτήτην, τὸν ἐκμεταλλευσόμενον, τοὺς ἐπιβάτας, τοὺς ἀποστολεῖς ἐμπορευμάτων μεταφερομένων ἀεροπορικῶς, τοὺς ἐπὶ τῆς ξηρᾶς τρίτους οἵτινες δυνατόν νὰ ὑποστοῦν ζημίαν ἐκ τοῦ ἀεροσκάφους, ἔξ οὗ ἡ ἀνάγκη διὰ πάντας ὅπως γνωρίζουν ὅτι τὰ δικαιώματά των προστατεύονται εἰς τὰς διαφορὰς χώρας. Ἡ προστασία τῶν δικαιωμάτων τούτων ἀποτελεῖ μίαν σημαντικὴν πλευρὰν τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου.

Ἄς μοι ἐπιτραπῇ ὡσαύτως νὰ σὰς ὑπενθυμίσω ὅτι, ἂν καὶ ἡ δι' ἀέρος μεταφορὰ εἶναι σπουδαία, ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ἀεροσκάφους γίνεται καὶ δι' ἄλλους σκοποὺς ὡς π. χ. εἰς τὰς φωτογραφικὰς ὑπηρεσίας, τὰς μετεωρολογικὰς τοιαύτας, τὰς ἀγροτικὰς, τὰς ὑπηρεσίας παροχῆς βοήθειας καὶ διασώσεως πλοίων.

Τι σημαίνει αεροσκάφος κατά την νομικήν έννοιαν; Σημαίνει μηχανήν δυναμένην να διατηρηται ύψωμένη εντός της ατμοσφαιρας χάρις εις τας αντιδράσεις του αέρος. Ο όρισμός είναι άρκετά ευρύς ώστε να συμπεριλαμβάνη έξ ύσου τὰ αερόστατα, τὰ ανεμόπτερα και τὰ ελικόπτερα. Ο όρισμός αυτός έδόθη κατά την Σύμβασιν του Σικάγου τῷ 1944. Θα σάς όμιλήσω, άργότερον, έπ' όλίγον, περι τῆς Συμβάσεως ταύτης.

Ἄλλά ἄς ἴδωμεν πῶς ἐδημιουργήθη τὸ αεροπορικὸν δίκαιον.

Ἡ ἀρχὴ τοῦ δικαίου τούτου δύναται νὰ τεθῆ χρονολογικῶς εἰς τὴν 23 Ἀπριλίου 1784. Τῷ ὄντι κατ' ἐκείνην τὴν ἐποχὴν ἡ Γαλλικὴ Ἐθνοσυνέλευσις ἔθεσε τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὴν πτήσιν τῶν αεροστάτων, ἀπαγορεύουσα τὴν πτήσιν τῶν αεροστάτων τῶν ἀδελφῶν Montgolfier ἄνευ ἐπισήμου ἀδείας. Ο ἄριστος οὗτος νόμος προέβλεπεν τοὺς κινδύνους τοὺς ὅποιους διέτρεχεν ὁ ἄνθρωπος.

Κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ 20οῦ αἰῶνος ἐγένοντο προσπάθειαι πρὸς δημιουργίαν ἐνός διεθνoῦς νόμου περὶ αεροπορίας. Αἱ προσπάθειαι αὗται ἐπανελήφθησαν μετὰ τὴν πτήσιν τῶν ἀδελφῶν Wright. Πλὴν ὅμως ἡ ἀληθὴς διεθνὴς συνεργασία ἤρchiσεν ὀλίγον πρὸ τοῦ 1910 ὅτε τὰ Γερμανικὰ αερόστατα διήλθον ὑπεράνω τοῦ Γαλλικοῦ ἐδάφους. Οἱ Γάλλοι ἐσκέφθησαν τότε ὅτι θὰ ἦτο εὐκατεῖον ὅπως τὸ ζήτημα τοῦτο διακανονισθῆ καὶ κατόπιν πρωτοβουλίας τῶν ἐπραγματοποιήθη ἡ πρώτη σύσκεψις τοῦ αεροπορικοῦ δικαίου. Εἰς τὴν σύσκεψιν ταύτην ἐπροτάθησαν διαστάμεναι γινῶμαι, καὶ ἐσημειώθησαν διαφωνίαι αἰτινες ὑπάρχουν ἀκόμη καὶ σήμερον.

Ἡ βάση τοῦ ζητήματος ἦτο ἡ ἀκόλουθος: ὁ ἐναέριος χῶρος ὀφείλει νὰ εἶναι ἐλευθέρως ὅπως ἡ θάλασσα ἢ εἶναι προτιμότερον ὅπως ἕκαστον Κράτος κατέχει τὴν κυριαρχίαν τοῦ ἐναέριου χώρου τοῦ εὐρισκομένου ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους αὐτοῦ;

Αἱ ἐπὶ τοῦ πρώτου σημείου ἐκφρασθεῖται γινῶμαι κατὰ τὴν σύσκεψιν τοῦ 1910 δὲν ἔφθασαν εἰς πραγματικὸν ἀποτέλεσμα. Καὶ δὲν ἦτο παρὰ μόνον κατὰ τὴν σύσκεψιν τῶν Παρισίων, τῷ 1919, ὅπου ἐπετεύχθη θετικὸν ἀποτέλεσμα ὑπὸ τὴν μορφήν μιᾶς πρώτης διεθνoῦς συμβάσεως, κατόπιν τῆς ὁποίας κανονικὴ συγκοινωνία ἐγκαινιάσθη μεταξὺ Παρισίων καὶ Λονδίνου κατὰ τὸ ἴδιον ἔτος ἀμέσως μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον. Γνωρίζετε ἐπίσης ὅτι κατὰ τὴν διάρκεια τοῦ πολέμου τούτου, ὅπως καὶ κατὰ τὸν παρελθόντα, ἡ αεροπορία ἀνεπτύχθη με γιγαντιαῖον ὅχημα.

Δυστυχῶς, ἰδίως ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ πολέμου, ἡ Σύμβασις τῶν Παρισίων καθώρισεν ἀρχὴν προβλέπουσαν ὅτι ἕκαστον κράτος θὰ ἔχῃ τὴν κυριαρχίαν τοῦ ἐναερίου χώρου ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους του, θέτοντας οὕτω περιορισμοὺς εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀεροπλοΐαν.

Ἡ κατάστασις, ἦτο λοιπὸν ὅτι κατὰ τὸν χρόνον τῆς εἰρήνης (πράγμα τὸ ὅποιον συμβαίνει καὶ σήμερον) ἐν Κράτος ἐπιτρέπει εἰς ἕτερα Κράτη ὅπως διεξάγουν συγκοινωνίαν, ἣτις ἐν τούτοις τίθεται ὑπὸ δρους: π.χ. εἰς τὴν χορήγησιν ἀδείας διὰ κανονικὰς πτήσεις καθὼς καὶ εἰς τὸν ὑπὸ τοῦ Κράτους περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν ἢ τῆς συχνότητος τῶν μεταφορῶν.

Ἡ σύμβασις αὕτη τῶν Παρισίων ὡσαύτως προέβλεπεν τεχνικοὺς δρους ὡς

π.χ. τούς ἀφορώντας εἰς τὰ πιστοποιητικά τῆς πλοιμότητος τῶν ἀεροσκαφῶν, καὶ διατάξεις διὰ τὴν ἀσφάλειαν καὶ ὁμοιογένειαν τῆς ἀεροπορίας.

Ἡ σύμβασις αὕτη ἀντικατεστάθη τῷ 1944 δι' ἐκείνης τοῦ Σικάγου. Ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἐπροτάθη ἐκ νέου ἡ ἀρχὴ τῆς κυριαρχίας ἐνὸς Κράτους τῆς ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους αὐτοῦ ἀτμοσφαιρας. Τὰ κράτη αὕτη προστόμισαν τὴν σύμβασιν ταύτην ἐνεφοροῦντο ὑπὸ καλῶν προθέσεων ὅπως δύναται τις νὰ ἴδῃ εἰς τὴν ὡς ἀκολούθως ἐνταχθεῖσαν εἰσαγωγῆν:

«Ἐπειδὴ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ἰδιωτικῆς διεθνούς ἀεροπορίας δύναται μεγάλως νὰ συνδράμῃ εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν διατήρησιν τῆς φιλίας καὶ κατανοήσεως μεταξὺ ἔθνων καὶ λαῶν, ἀλλὰ καὶ κάθε κατάχρησις ἐν προκειμένῳ δύναται νὰ καταστῇ κίνδυνος διὰ τὴν γενικὴν ἀσφάλειαν,

ἐπειδὴ τυγχάνει ἐπιθυμητὸν ὅπως ἀποφευχθῇ κάθε διαφωνία καὶ ὅπως ἀναπτυχθῇ μεταξὺ ἔθνων καὶ λαῶν ἡ συνεργασία αὕτη ἐκ τῆς ὁποίας ἐξαρτᾶται ἡ παγκόσμιος εἰρήνη,

αἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι Κυβερνήσεις, συνεφώνησαν ἐπὶ ὠρισμένων ἀρχῶν καὶ διευθύνσεων ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως ἡ πολιτικὴ διεθνὴς ἀεροπορία δυνήθῃ νὰ ἀναπτυχθῇ κατὰ τρόπον ἀσφαλῆ καὶ κεκανονισμένον καὶ ὅπως αἱ διεθνεῖς ὑπηρεσίαι μεταφορῶν καταστῇ δυνατὸν νὰ ἰδρυθῶσιν ἐπὶ βάσεως ἴσων δυνατοτήτων διὰ πάντας καὶ νὰ τύχουν οἰκονομικῆς καὶ ὑγιоῦς ἐκμεταλλεύσεως,

πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ τοῦτον ἐγένετο ἡ παροῦσα σύμβασις.»

Σκεπτόμενοι τὰ λεχθέντα κατὰ τὸ 1944 διαπιστοῦμεν τὴν καλὴν θέλησιν συνεργασίας τῶν Κρατῶν. Ἐν τούτοις, εἰς τὴν πρακτικὴν, δὲν κατέστη δυνατὸν μέχρι σήμερον νὰ πραγματοποιηθοῦν τὰ ἰδωδῆ ταῦτα. Τὰ κράτη προτιμοῦν προπαντὸς νὰ προστατεύσουν τὰ συμφέροντα τῶν ἰδικῶν των ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν, ἀκόμη καὶ ἂν ταῦτα εἶναι ἀντίθετα πρὸς τὸ γενικὸν συμφέρον τῆς ἀεροπορίας, καὶ κατὰ συνέπειαν τείνουν νὰ ἐπιβάλλουν περιορισμοὺς εἰς τὰς ξένας ἀεροπορικὰς ἐταιρείας.

Ἐκείνο τὸ ὅποιον ἐπέτρεψεν εἰς τὰ Κράτη νὰ ἐπιβάλλουν περιορισμοὺς εἶναι ἡ ἀρχὴ ἢ τεθεῖσα εἰς τὰς συμβάσεις τῶν Παρισίων καὶ τοῦ Σικάγου. Ἡ ἀρχὴ οὗτι τὸ Κράτος ἔχει τὴν ἀπόλυτον κυριαρχίαν τῆς ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους αὐτοῦ ἀτμοσφαιρας. Ἐν τούτοις εἰς τὴν σύμβασιν τοῦ Σικάγου προστεθήσαν ὠρισμέναι συμφωνίαι ἀεροπορικῶν διελεύσεων καὶ ἀεροπορικῶν μεταφορῶν, εἰς τὰς ὁποίας τὰ Κράτη διατηροῦν ὠρισμένας ἐλευθερίας.

Διὰ τὴν ναυσιπλοῖα εἶναι ἐλευθέρως εἰς τὴν θάλασσαν παρ' ὅλου ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρατηροῦνται ὠρισμέναι διακρίσεις; Διότι τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐγνώρισεν μίαν μεγάλην ἱστορικὴν ἀνάπτυξιν, πράγμα τὸ ὅποιον ἐλλείπει εἰς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον. Τὸ τελευταῖον τοῦτο δίκαιον ὑπεχρῶθη πράγματι ἐκ τῆς τεχνικῆς ἐξελίξεως νὰ ἐκλέξῃ ἀ μ ἔ σ ω ς τὴν βασικὴν ἀρχήν.

Γνωστότατοι νομικοί, ὅπως ὁ Hugo Grotius, εἶχον μεγάλην ἐπιρροὴν ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ναυτικοῦ δικαίου.

Ἐδρυχῶς μία πολὺ μεγαλύτερα δυνατὸτης ἐλευθερίας τίθεται εἰς πολλὰς διμερεῖς συμβάσεις. Τὰ Κράτη δὲν θέλουν νὰ δεσμευθοῦν διὰ διεθνῶν συμβάσεων ἀλλὰ δὲν προβάλλουν τὰς ἰδίας ἀντιρρήσεις προκειμένου νὰ δεσμευθῶσι μόνον με

ἐν Κράτος, ἐκ τοῦ ὁποῦ δύνανται νὰ ἀπαιτήσωσι εἰς ἀντάλλαγμα ἄλλα δικαιώματα.

Τὸ πρόβλημα τῆς ἐλευθερίας ταύτης εἶναι λίαν ἐπίκαιρον. Ὑπὸ τὴν προστασίαν τοῦ Συμβουλίου τῆς Εὐρώπης ἐμπειρογνώμονες τῆς ἀεροπορίας ἐμελέτησαν τὸ ζήτημα τοῦτο. Ἐπειδὴ δὲν ἐφάνη δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ μία παγκόσμιος ἐλευθερία ἀφορῶσα τὴν ἀεροπορίαν, ἐγένοντο προσπάθειαι διὰ τὴν προώθησιν τῆς ἐλευθερίας ταύτης εἰς μίαν περιοχὴν ὀλιγώτερον ἐκτεταμένην, εἰς τὴν Εὐρώπην. Μεταξὺ ἄλλων ὁ Γάλλος κ. Bonnefous, ὁ Ἴταλὸς κόμης Sforza καὶ ὁ Ὀλλανδὸς ὑπουργὸς κ. Kieft κατέθεσαν σχετικὰς προτάσεις. Τελικῶς ἐδημιουργήθη διὰ τὴν ἀεροπορίαν ἕνας ἀνεξάρτητος σύνδεσμος στενῶς συνδεδεμένος μετὰ τὸν Ὅργανισμὸν τῆς Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (Ο.Δ.Π.Α.), ὅστις μελετᾷ καὶ προσπαθεῖ νὰ προωθῆσθαι πᾶσαν εὐκολίαν μεταξὺ τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κρατῶν εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἀεροπορίαν.

Ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἐπετεύχθησαν ἀποτελέσματα εἰς ὠρισμένα σημεῖα.

Παρὰ τὰς ψευδεῖς ἐλπίδας δημιουργίας ἐλευθέρου ἐναερίου χώρου ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου ἥτις ἐκυρώθη ὑπὸ 70 σχεδῶν Κρατῶν ἔχει μεγάλην ἀξίαν. Αἱ τεχνικαὶ διατάξεις αἱ ἀφορῶσαι τὴν ὁμοιογένειαν τῶν διπλωμάτων τῶν πιλότων, τὰ σήματα κ.λ.π., αἱ διατάξεις διὰ πληροφορίας ἐπὶ τῆς παροχῆς βοήθειας καὶ διασώσεως ναυαγίων κ.λ.π., ἀναπτυχθεῖσαι εἰς πολυαριθμούς τεχνικὰς δημοσιεύσεις προώθησαν τὴν ἀσφάλειαν καὶ ἐνότητα παγκοσμίως.

Ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου περιέχει ἐπίσης διατάξεις διὰ τὴν διεθνή πολιτικὴν ἀεροπορικὴν ὀργάνωσιν, ὄργανον ἐπιφορτισμένον διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν ἀεροπορικῶν ζητημάτων, νομικῶν, οικονομικῶν καὶ τεχνικῶν ὑποθέσεων αἵτινες ἀπησχόλουν τὰ πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ὑπάρχοντα νομικὰ ὄργανα.

Ὅπως ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου εἶναι ἕνας ἔρευνητῆς τοῦ ἀεροπορικοῦ δικαίου διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν διατάξεων μεταξὺ τῶν Κρατῶν, οὕτω πως ἡ Σύμβασις τῆς Βαρσοβίας εἶναι ἕτερος ἐρευνητῆς εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν προσώπων.

Ἡ Σύμβασις τῆς Βαρσοβίας τοῦ 1929 σχετικῶς μετὰ τὴν εὐθύνην τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορῶς ἔναντι τῶν ἐπιβατῶν του καὶ τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων καὶ ἀποσκευῶν, ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ οὐνοῦ τοῦ ἀριθμοῦ Κρατῶν ὥστε εἶναι εὐκολώτερον νὰ ἀναφέρωμεν τὰ Κράτη ἐκεῖνα τὰ ὁποῖα δὲν προσεχώρησαν εἰς τὴν Σύμβασιν αὐτὴν (ὅπως ἡ Κίνα, ὠρισμένα κράτη τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, ὡς ἡ Τουρκία καὶ τινα κράτη τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς). Παρατηροῦμεν ὅτι ἡ Ρωσία, ἡ ὁποία δὲν προσεχώρησε εἰς τὴν Σύμβασιν τοῦ Σικάγου, ἐν τούτοις ἔλαβεν μέρος εἰς τὴν Σύμβασιν τῆς Βαρσοβίας. Ἐν ὄψει τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν συμμετεχόντων δύνασθε εὐκόλως νὰ ἀντιληφθεῖτε πόσον μεγάλην ἐπίδρασιν ἐξασκεῖ διεθνῶς ἡ σύμβασις αὕτη.

Ἡ Σύμβασις αὕτη εἶναι ἐπίσης σημαντικὴ καὶ δι' ὑμᾶς τοὺς ἰδίους, διότι, ἐὰν ταξιδεύσετε ἀεροπορικῶς εἰσθε δεσμευμένος καὶ προστατευόμενος ὑπὸ τῶν κανονισμῶν τοὺς ὁποίους δύνασθε, νὰ διαβάσετε ἐπὶ τοῦ εἰσιτηρίου σας. Ἐμπιστευόμενοι ἑαυτοὺς εἰς ἀεροπορικὴν ἑταιρείαν οἰασθήτε ποτε χώρας διατηρεῖτε τὰ δικαιώματά σας ἐγγυημένα.

Ἡ εὐθύνη τοῦ μεταφορῶς εἰς τὴν Σύμβασιν τῆς Βαρσοβίας καθορίζεται διὰ

τρόπου λίαν έπακριβούς: 'Ο μεταφορέυς είναι υπεύθυνος διά ζημίαν εκτός εάν αποδείξη ότι έλαβεν τὰ αναγκαία μέτρα νά τήν αποφύγη, καθώς και οι υπό αυτόν, ή εάν τούς ήτο αδύνατον νά λάβουν τοιαύτα μέτρα. Εάν ή ζημία προέρχεται εκ δόλου αυτών ή εκ λάθους τó όποιον κατά τήν αντίληψιν του δικαστηρίου ίσοδυναμεί με δόλον, ή εϋθύνη του μεταφορέως είναι απεριόριστος.

'Η εϋθύνη του μεταφορέως περιορίζεται, κατά τήν Σύμβασιν, όσον αφορά τὰ πρόσωπα δηλ. μέχρι του ποσού των 125 χιλιάδων γαλλικών φραγκών δι' έκαστον ταξιδιώτην.

'Όσον διά τās καταγεγραμμένας αποσκευάς και τὰ έμπορεύματα, ή εϋθύνη του μεταφορέως περιορίζεται εις τó ποσόν των 250 γαλ. φράγκων κατά χιλίογραμμον. Διά τὰ αντικείμενα δέ τὰ όποία ó ταξιδιώτης έχει υπό τήν φύλαξίν του ή εϋθύνη του μεταφορέως περιορίζεται εις τó ποσόν των 5.000 γαλ. φράγκων.

'Ο μεταφορέυς εϋθύνεται ώσαύτως μέχρις των ίδιων όριων και διά ζημίας επιφορμόμενας λόγω καθυστηρήσεως εις τήν αεροπορικήν μεταφοράν των επιβατών, αποσκευών ή έμπορευμάτων.

'Η διπλωματική Σύσκεψις τής Χάγης του 1955 αναθεωρούσα τήν Σύμβασιν τής Βαρσοβίας άπεφάσισεν όπως προσθήσθαι Πρωτόκολλον περιέχον τροποποιήσεις προόρισμένας όπως προσαρμώσουν τήν Σύμβασιν εις τās απαιτήσεις τής έποχής αυτής. Μεταξύ άλλων τó Πρωτόκολλον θέτει μεγαλύτερα όρια και διπλασιάζει ιδίως τὰ ως άνω ποσά κρίνον ότι τὰ ποσά αυτά των αποζημιώσεων δέν ήσαν έπαρκή. Μέχρι τής σήμερον τó Πρωτόκολλον δέν έλαβεν ούτε 30 έπικυρώσεις.

Εις τήν πρακτικήν εφηρμοσθησαν αι διατάξεις τής Συμβάσεως τής Βαρσοβίας βάσει των όποίων ελήφθησαν άποφάσεις. "Ας μη έπιτραπή όπως όνομάσω τινά: έξ αυτών.

'Η έταιρεία Fuller έπιφορτίζεται υπό τής 'Εταιρείας φρούτων Coteau όπως μεταφέρει αεροπορικώς όσον τó δυνατόν ταχύτερον, Γαλλικά φρούτα εις τήν 'Αγγλίαν. 'Η έταιρεία Fuller αναθέτει τήν μεταφοράν ταύτην εις τήν 'Εταιρείαν Air - Algerie. Τó αεροπλάνον εγκαταλείπει τó αεροδρόμιον τής Orange τó άπόγευμα τής 2ας Μαΐου 1948 και κάμνει σταθμόν εις τó Παρίσι εις τās 6 μ. μ. Μόνον τήν επομένην πρόκειται τó αεροπλάνον νά μεταφέρει τὰ φρούτα εις τó Λονδίον. Τó έμπόρευμα φθάνει καθυστηρημένον, επί πλέον δέ υφίσταται ζημίαν καθ' όσον παραδίδεται τήν 4ην Μαΐου. 'Ο μεταφορέυς κατεδικάσθη εις τήν πληρωμήν αποζημιώσεως. (Φρούτα Coteau—'Α)φοί Fuller 'Εμπορικόν Δικαστήριον του Σικουάνα, 10 'Ιαν. 1950 R.G.A. 1951, 393, Air - Algerie, Α)φών Fuller και Φρούτα Coteau, 'Εφετεϊον Παρισίων 8 Nov. 1951, R.G.A. 1951. R.F.D.A. 1951, 433 και 437).

'Ιδού μία έτέρη άπόφασις. 'Η έταιρεία K.L.M. ανέλαβεν τήν μεταφοράν γούνας εις τήν Νέαν 'Υόρκην, και έθεσε ταύτην εις τήν αποθήκην αυτής εις τó αεροδρόμιον του Idlewild. 'Η γούνα εκλάπη. Τó άμερικανικόν δικαστήριον συνεπέρανεν ότι K.L.M. δέν ειχε λάβει τὰ αναγκαία μέτρα διά τήν άποφυγήν τής κλοπής, οι φύλακες δέν ήσαν όπλισμένοι. Διά τόν λόγον τούτον ή K.L.M. δέν ειχε λάβει τās καταλλήλους φροντίδας (Rugani - K.L.M. Δικαστήριον τής πόλεως τής Νέας 'Υόρκης, 20 'Ιαν. 1954, U.S. και Car 1954, 14 Jan και C 1954, 370).

Τὸ αὐτὸ συνέβη καὶ εἰς ἑτέραν περίπτωσιν: ἡ ἔταιρεία K.L.M. ἀνέλαθεν τὴν μεταφορὰν ἑνὸς σπανιωτάτου καὶ μεγάλης ἀξίας βιβλίου. Τὸ βιβλίον ἀπωλέσθη. Ἡ ἀξία τοῦ βιβλίου τούτου δὲν εἶχε καταγραφεῖ ὑπὸ τοῦ ἰδιοκτῆτου. Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἡ K.L.M. ἦτο ὑπεύθυνος καὶ ὄφειλε νὰ καταβάλῃ μόνον 250 γαλ. φράγκα κατὰ χιλιόγραμμα συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τῆς συμβάσεως. Ὅποια διάψευσις ἐλπίδων τοῦ ἰδιοκτῆτου! (Ἀνώτατον Δικαστήριον Νέας Ὑόρκης, 3 Ὀκτ. 1949 USAR 1949, 306, R.G.A. 1950, 789).

Ἐπίσης καὶ τὸ παράδειγμα ἑνὸς δυστυχήματος τὸ ὅποτον συνέβη εἰς ἀεροπλάνον τῆς Air - France πλησίον τῶν Ἀζορῶν. Ὁ πιλότος ἦτο ἀπολύτως πεπεισμένος ὅτι εὐρίσκειτο ἐγγὺς μιᾶς τῶν νήσων ἐνῶ εἰς τὴν πραγματικότητά δὲν συνέβαινε τοιοῦτον τι. Τὸ ἀεροπλάνον συνετρίβη ἐπὶ ἑνὸς βράχου προσεξέχοντος ἀπὸ ἄλλην νήσον. Οἱ κληρονόμοι τῶν θυμάτων ἔτυχον ἀποζημιώσεως. (Hennessy - Air France Πολιτικὸν Δικαστήριον τοῦ Σηκουάνα, 24 Ἀπρ. 1952, R.F.D.A. 1952, 139. R.G.A. 1952, 162. Ἐφετεῖον Παρισίων 25 Φεβ. 1954, R.G.A. 1954, 80. R.F.D.A. 1954, 45).

Οἱ ἔθνη οἱ νόμοι εἶναι οἱ μόνοι ἀρμόδιοι νόμοι διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν προσώπων ἅτινα ἔχουσι τὸ δικαίωμα τῆς ἀγωγῆς ὡς καὶ διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν σχετικῶν αὐτῶν δικαιωμάτων.

Ἐν τούτοις ὑπάρχουν ἔσραι διεθνεῖς συμβάσεις ὡς π.χ. ἐκαίνη τῆς Ρώμης τοῦ 1933 διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς τρίτων. Πράγματι, τὸ ἀεροπλάνον τὸ ὅποτον εὐρίσκειται συχνότερον ὑπεράνω κατωκημένης περιοχῆς δύναται νὰ ἐπιφέρῃ ζημίαν κατὰ τρόπον κατὰ μᾶλλον ἢ ἦττον πρόδηλον εἰς πρόσωπα ἢ ἐμπορεύματα εὐρισκόμενα ἐπὶ τῆς γῆς, καὶ τοῦτο εἶτε διὰ ἀναγκαστικῆς προσγειώσεως εἶτε δι' ἀλεξιπτώτου, εἶτε διὰ τῆς ρίψεως οἰουδήποτε ἀντικειμένου. Ὁ ἐκμεταλλεὺς οἰοῦμαι ὄφειλε ἐπομένως νὰ ἐπανορθώσῃ τὴν ὑπὸ τοῦ ἀεροπλάνου προσηθηθεῖσαν ζημίαν.

Ἡ Σύμβασις αὕτη τῆς Ρώμης ἀνεθεωρήθη τὸ 1952. Ἐπίσης αὐστηρὰ εὐθύνη εἰς τὴν βασικὴν ἀρχὴν τῆς προστασίας τῶν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς τρίτων. Ἀντιθέτως, ἡ Σύμβασις τῆς Βαρσοβίας ἀποβλέπει εἰς τὴν πρόληψιν ἑνὸς λάθους.

Εἰς τὴν Σύμβασιν τῆς Ρώμης ὁ ἐκμεταλλεὺς εἶναι ὑπεύθυνος εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις, ἀκόμη καὶ εἰς ἐκείνας τῆς ἀνωτέρας θίας, ἔχων ἐν τούτοις ὄρια εὐθύνης.

Παρ' ὅλα ταῦτα εἰς δύο περιπτώσεις δὲν ὑφίσταται εὐθύνη τοῦ ἐκμεταλλευσομένου.

1ον. Τὸ σφάλμα τοῦ θυματος δύναται νὰ ἀπομακρύνῃ τὴν εὐθύνην ἀπὸ τὸν ἐκμεταλλευσόμενον.

2ον. Ὅταν ἡ ζημία εἶναι ἄμεσος συνέπεια ἐνόπλου ἐπιθέσεως ἢ πολιτικῶν ἀνωμαλιῶν ἢ στερήσεως τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀεροσκάφους διὰ πράξεως δημοσίας ἀρχῆς.

Ἐὰν ἡ ζημία προέρχεται ἐκ δόλου ἢ εὐθύνης τοῦ ἐκμεταλλευσομένου εἶναι ἀπεριόριστος.

Ἡ Σύμβασις τῆς Γενεύης τοῦ 1948 ἡ ἀναφερομένη εἰς τὴν διεθνή ἀναγνώρισιν τῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τῶν ἀεροσκαφῶν (π.χ. τὴν ὑποθήκην) γενομένη μετὰ τὸν

δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἐποχὴν ἣτις προηγήθη αὐτῆς, ἐξηγεῖται διὰ πλείστων λόγων:

- 1) Ἡδξήθη ἡ ἀξία τῶν ἀεροσκαφῶν. Ἀποτελοῦν καλυτέραν ἐγγύησιν.
- 2) Ἡδξήθη ἡ ἀσφάλεια τῶν πτήσεων.
- 3) Οἱ κανονισμοὶ ἀσφαλείας ἐλαττώνουν τοὺς κινδύνους τῆς ἀεροπορίας, τὰ πρότυπα τῆς ἀσφαλείας ἀνεπτύχθησαν ἐπίσης διὰ τὴν ἀεροπορίαν.
- 4) Οἱ εἰδικοί κανόνες ὡς πρὸς τὴν ἰδιοκτησίαν ἐγένοντο δεκτοὶ σχεδὸν παντοῦ.

Ἡ Σύμβασις αὕτη ἐπεκυρώθη ἤδη ὑπὸ τῶν περισσοτέρων Κρατῶν. Ἀξίζει νὰ σημειώσωμεν τὴν μεγάλην ἐπίδρασιν τοῦ ἀγγλοσαξωνικοῦ δικαίου εἰς τὴν Σύμβασιν ταύτην, πράγμα τὸ ὁποῖον δὲν συναντᾷ τις εἰς τὰς ἄλλας Συμβάσεις τὰς γενομένας πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ αἰτία τοῦ φαινομένου τούτου εἶναι ἡ αὔξησις τῆς ὠκεανείου συγκοινωνίας μετὰ τὸν πόλεμον. Τοῦτο ἐπέφερεν τὴν προσέγγισιν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Πρὸ τοῦ 1940 ἡ παροχὴ βοηθείας καὶ διασώσεως ἐκ ναυαγίων καθώριξε τὴν εὐθύνην ἀτόμων ἐνῶ μετὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον αὕτη μετετέθη εἰς τὰ Κράτη.

Εἶναι δὲ εἰς τὴν Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1938 ὅπου εὗρισκομεν τὴν πρώτην ἀποψιν τοῦ ζητήματος παροχῆς βοηθείας καὶ διασώσεως ἐκ ναυαγίων (σύμβασις ἣτις ἐγένετο, ἀλλὰ δὲν κατεκυρώθη, ὅπως αἱ προηγούμεναι συμβάσεις).

Κατόπιν τὸ 1944 ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου ἐδημιούργησε τὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὰ Κράτη ὅπως ἰδρῦσουν ὑπηρεσίας παροχῆς βοηθείας.

Ἐὰν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν ὅτι τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον ὑπάρχει μόνον ἀπὸ πεντηκονταετίας δύναται τις νὰ διαπιστώσῃ τὰ μεγάλα ἀποτελέσματα, μίαν παγκόσμιον ἐνότητα ἐπὶ ὠρισμένων σημείων καὶ τὴν ὑπαρξιν ἐνὸς γραπτοῦ δικαίου. Ἐν τούτοις ἡ ἀεροπορία ἀναπτύσσεται ταχέως καὶ διὰ τὸν λόγον τοῦτον θὰ καταστῇ ἀναγκαῖον ὅπως προβῶμεν εἰς ἐπὶ πλέον μελέτας καὶ διακανονισμούς.

Π.χ. Θὰ καταστῇ ἀναγκαῖον ὅπως κανονίσωμεν τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκμεταλλευομένου εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως. Γνωρίζομεν πράγματι ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἠδξήθησαν αἱ συγκρούσεις. Θὰ ἀνέφερον ἐπίσης ὅτι ἡ εὐθύνη τοῦ μεταφορέως ἐγένετο ἀντικείμενον ἐξετάσεως τῶν διαφόρων συμβάσεων. Ἐνας γενικὸς διακανονισμὸς θὰ παρέλειπεν νὰ συμπεριλάβῃ τὴν εὐθύνην ταύτην, ζήτημα τὸ ὁποῖον δεόν νὰ μελετηθῇ παρὰ τοῦ Ο.Δ.Π.Α.

Ἡ θέσις τοῦ κυβερνήτου τοῦ ἀεροσκάφους παραμένει ἀκόμη ζήτημα ἐκκρεμὲς ἐν ἀντιθέσει εἰς ὅτι προβλέπεται διὰ τὸν κυβερνήτην τοῦ πλοίου.

Ἐπὶ πλέον, θὰ πρέπη νὰ συνταχθοῦν νόμοι διὰ τὰ ἐγκλήματα τὰ διαπραττόμενα ἐπὶ ἐνὸς ἀεροσκάφους, ἕνα ἐπίκαιρον θέμα τὸ ὁποῖον ἐπραγματεύθη τὸ Συνέδριον τοῦ Συνδέσμου διεθνοῦς ποινικοῦ δικαίου ἐσχάτως, συνελθόντος εἰς τὴν ὠραίαν σας πόλιν τῶν Ἀθηνῶν. Θὰ μοῦ ἐπιτρέψετε νὰ σᾶς δώσω ὠρισμένας λεπτομερείας ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Ὁ διεθνὴς χαρακτῆρ τῆς ἀεροπορίας, καὶ συνεπῶς τὸ ἀεροπορικὸν δίκαιον ἐπίσης, μάς προτρέπει νὰ εἴπωμεν ὅτι θὰ ἦτο εὐκαταὸν ὅπως ἐξετάσωμεν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου τὴν δικαστικὴν δικαιοδοσίαν ἢ δωσιδικίαν τὴν θεωρουμένην ἀρμοδίαν διὰ τὴν κρίσιν τῶν γεγονότων, ἅτινα δυνατὸν νὰ παρουσιασθῶσι ἐπὶ ἐνὸς ἀεροσκάφους. Θὰ ἔπρεπεν ὅπως ὁ διακανονισμὸς οὗτος τῆς δικαιοδοσίας τῆς ἀφο-

ρώσης ἐγκλήματα διαπραττόμενα ἐπὶ τοῦ ἀεροσκάφους καταστῆ μέρος ἐνὸς ζητήματος πλέον ἐκτεταμένου τοῦ τῆς νομικῆς θέσεως τοῦ ἀεροσκάφους, θέμα ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἤδη ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐδόθη μεγάλη προσοχή.

Ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἀνεπτόχθησαν 5 θεωρίαι εἰς τὰ διάφορα σχέδια :
1ον ἡ θεωρία τῆς ἐδαφικότητος :

Εἶναι ἡ ἀρχὴ κατὰ τὴν ὁποίαν πάντα τὰ παραπτώματα ἢ ἐγκλήματα τὰ διαπραττόμενα ἐπὶ ἀεροσκαφῶν δέον ὅπως ὑπόκεινται εἰς τὸ ποινικὸν δίκαιον τοῦ Κράτους ὑπεράνω τοῦ ὁποίου τὸ ἀεροσκάφος ἵπταται.

2ον ἡ θεωρία τῆς ἐθνικότητος.

Κατὰ τὴν θεωρίαν τούτην πάντα τὰ παραπτώματα ἢ ἐγκλήματα τὰ διαπραττόμενα ἐπὶ ἀεροσκάφους δέον ὅπως ὑπόκεινται εἰς τὸ δίκαιον καὶ τὰς ποινικὰς δικαιοδοσίας τοῦ Κράτους τοῦ ὁποίου τὴν ἐθνικότητα ἔχει τὸ ἀεροσκάφος.
3ον Ἡ μικτὴ θεωρία :

Παρουσιάζεται ὡς συνδυασμὸς τῶν θεωριῶν τῆς ἐδαφικότητος καὶ τῆς ἐθνικότητος καθ' ὅσον διακηρύσσει ἐφαρμοσίμον τὸ δίκαιον τῆς σημαίας, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ δίκαιον τοῦ Κράτους ὑπεράνω τοῦ ὁποίου γίνεται ἡ πτήσις, ὅταν ἡ ἀσφάλεια ἢ ἡ δημοσία τάξις διαταράσσονται ὑπὸ τῶν γεγονότων τοῦ ἀεροσκάφους. Γενικῶς εἶναι ἡ προτιμηθεῖσα θεωρία κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν παρελθόντων ἐτῶν καὶ ἐκείνη ἡ ὁποία ὑποστηρίχθη κατὰ τὸ προσφάτως λαβὸν χώραν Συνέδριον.

4ον καὶ 5ον αἱ θεωρίαι αἱ ὁποῖαι κηρύσσουν ἀρμοδίους : τοὺς νόμους τοῦ Κράτους ἐξ οὗ τὸ ἀεροσκάφος ἀνεχώρησεν καὶ ἐκείνου εἰς τὸ ὅποιον ἀφίχθη.

Ἐκάστη τῶν θεωριῶν τούτων ἔχει ἴδια πλεονεκτήματα. Ἡ πρώτη ἀφαιρεῖ ἀπὸ τὸν πιλότον τὸ δικαίωμα τῆς ἐκλογῆς τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Κράτους. Ἡ δευτέρα καθιστᾷ δυνατὴν τὴν ἄμεσον σύλληψιν τοῦ πταιστοῦ.

Εἰς τὰς θεωρίας ταύτας θὰ ἐπεθύμουν νὰ προσθέσω μερικὰς πρακτικὰς περπτώσεις.

Πρῶτον : τὴν περίπτωσιν H. Π. A. · Cordova, ἡ ὁποία προεκάλεσεν πολὺ θόρυβον εἰς τὸν νομικὸν κόσμον.

Τὰ γεγονότα διεξήχθησαν ὡς ἀκολούθως : Ἀεροπλάνον ἀνήκον εἰς ἀμερικανικὴν ἐταιρείαν ἔκαμε πτήσιν ἀπὸ Σάν Ζουάν τοῦ Πόρτο Ρίκο πρὸς Νέαν Ὑόρκην, τὴν 2αν Αὐγ. 1948. Ἐπὶ τούτου ἐταξίδευσαν 60 πρόσωπα, οἱ πλεῖστοι τῶν ὁποίων προήρχοντο ἀπὸ τὸ Πόρτο - Ρίκο καὶ εἶχον καταναλώσει ἀρκετὸν ροῦμι μὲ τοὺς φίλους τοὺς πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως. Ἐπρομηθεύθησαν ἐπίσης φιάλας μὲ ροῦμι καὶ ἐξηκολούθουν νὰ πίνουν κατὰ τὴν πτήσιν. Μίαν καὶ ἡμίσειαν ὥραν μετὰ τὴν ἀναχώρησιν ὅτε τὸ ἀεροσκάφος ὑπερίπτατο τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους, δύο ταξιδιώται, οἱ Cordova καὶ Santano, ἤρχισαν νὰ φιλονικοῦν. Ἡ συνοδὸς προσεπάθησε νὰ τοὺς ἡρεμήσῃ ἄνευ ἀποτελέσματος. Μετὰ ταῦτα ὑποχώρησαν εἰς τὸ ἄκρον τῆς ἀτράκτου ἀλληλοδεδρόμενοι καὶ ἀκολουθοῦμενοι ὑπὸ περιέργων ἐπιβατῶν. Ἡ οὐρὰ τοῦ ἀεροπλάνου ἐκ τοῦ λόγου τούτου ἐδάρυε πολὺ καὶ τοῦτο ἤρχισεν νὰ κινεῖται ἀνωμάλως. Ὁ πιλότος ἔλαβε πάντα τὰ μέτρα ἵνα γίνῃ κύριος τοῦ ἀεροσκάφους. Ἀνέθεσεν τὴν κυβέρνησιν του εἰς τὸν δεῦτερον πιλότον, καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὴν καμπίνα διὰ νὰ σταματήσῃ τὴν φιλονικίαν. Ὁ Santano κατέστη ἡσυχώτερος ἐνῶ ὁ Cordova ἐπετέθη ἐναντίον τοῦ πιλότου τραυματίσας αὐτόν, ρίψας ὡσαύτως χαμαὶ καὶ τὴν συνοδόν. Μετὰ ταῦτα ἐπετεύχθη ἡ σύλληψις τοῦ Cordova ὁ ὁποῖος ἐτέ-

θη υπό κράτησιν κατά τὸ ὑπόλοιπον μέρος τοῦ ταξιδίου. Κατὰ τὴν ἀφιξιν εἰς Νέαν Ὑόρκην αἱ ἀρχαὶ συνέλαβον τὸν Cordova καὶ τὸν Santano. Ὁ τελευταῖος οὗτος δὲν ἐμνηύθη.

Τὸ δικαστήριον τῆς περιοχῆς ἔκρινεν ὅτι τὸ ἐν προκειμένῳ ἐπισὸδιον ἀνεφέρετο εἰς ἀπειλὰς καὶ κακὴν συμπεριφορὰν, σκεφθὲν ὅτι οὐδὲν δικαστήριον θὰ ἦτο ἀρμόδιον νὰ τιμωρήσῃ τὰ παραπτώματα ταῦτα. Τὰ παραπτώματα ταῦτα θὰ ἦσαν τιμωρητέα μόνον ἐὰν διαπραττόντο «ἐντὸς τῆς ναυτικῆς ἐν γένει δικαιοδοσίας τῶν ΗΠΑ». Ὁ νόμος ὅστις πρόβλεπεν τὴν ἀρμοδιότητα ταύτην ἦτο ἐφαρμοσίμος μόνον διὰ παραπτώματα διαπραττόμενα εἰς τὸ πέλαγος ἐπὶ «ἀτμοπλοίου». Τὸ Δικαστήριον ἀπεφάσισεν ὅτι τὸ ἀεροσκάφος δὲν ἠδύνατο νὰ θεωρηθῇ ὡς «ἀτμοπλοῖον» καὶ ὅτι «ἐπὶ τοῦ πελάγους» δὲν ἠδύνατο νὰ ἐξηγηθῇ ὡς ὁ π ε ρ ἄ ν ω τοῦ πελάγους. Ὁ Cordova ἀπηλλάγη τῶν συνεπειῶν τῆς κατηγορίας. Δὲν κατέστη ὅθεν δυνατόν νὰ τιμωρηθῶσι παραπτώματα διαπραχθέντα ἐντὸς ἀμερικανικοῦ ἀεροπλάνου ἱταμένου ὑπεράνω τοῦ πελάγους. Κατόπιν τῆς κριτικῆς τῆς γενομένης ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως ταύτης, ἐδίκως νόμος τοῦ Κογκρέσσου συνεπλήρωσεν τὸν Κώδικα τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν καὶ ἐπέτρεψεν ὅπως προστεθῇ εἰς τοῦτο ὅτι ἡ δικαιοδοσία ἐπὶ ἀδικημάτων διαπραττομένων ἐπὶ ἀτμοπλοίου θὰ ἐφηρμοζέτο καὶ ἀναλογίαν καὶ ἐπὶ ἀδικημάτων διαπραττομένων ἐπὶ ἀεροσκάφους. Ἡ δικαιοδοσία ἐπὶ ἀδικημάτων διαπραττομένων ἐπὶ ἀεροσκάφους ἱταμέλου ὑπεράνω τοῦ ἀνοικτοῦ πελάγους, πρέπει ἀκόμη νὰ κανονισθῇ κατὰ γενικὸν τρόπον. Ὑπάρχει ροπή διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου τῆς σημαίας ἄρα τοῦ νόμου τῆς χώρας εἰς τὴν ὁποίαν τὸ ἀ ε ρ ο σ κ ἄ φ ο ς εἶναι καταγεγραμμένον.

Δεύτερον : Ὅσον ἀφορᾷ ἀδικήματα διαπραττόμενα ἐντὸς ἀεροσκάφους ἱταμένου ἀνωθεν τῶν ἐδαφῶν Κράτους τινος, θὰ σᾶς δώσω τὸ ἐπόμενον παράδειγμα :

Τὴν 5ην Ὀκτωβρίου 1953 τὸ Comptoir Lyon—Allemand, Τράπεζα καὶ ἀποθήκη πολυτίμων μετάλλων εἰς τὸ Παρίσι, παρέδωσε εἰς τὸν ἑταιρείαν Air — France, εἰς τὸ ἀεροδρόμιον τοῦ Bourget, ὅκτω ἡριβημένα κιβώτια περιέχοντα ἕκαστον 25 χιλιόγραμμα ράβδων ἐκ καθαροῦ χρυσοῦ ἐνδὸς χιλιogramμου κατὰ τεμάχιον. Τὰ κιβώτια ταῦτα ἀπευθύνοντο εἰς τὴν ἑταιρείαν Ritchard καὶ Σία εἰς Γενεύην ἢ ὁποία θὰ τὰ παρελάμβανε διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑνώσεως τῶν Ἑλβετικῶν Τραπεζῶν εἰς Ζυρίχην. Θὰ μετεφέροντο εἰς Ἑλβετίαν δι' ἐνδὸς ἀεροπλάνου τῆς Swiss-Air τοῦ ὁποίου κυβερνήτης ἦτο Ἄμερικανὸς πολίτης, ὑπηρετῶν εἰς τὴν Swiss-Air ὡς πρῶτος πιλότος. Κατὰ τὴν στιγμήν τῆς ἐκφορτώσεως ἔγινεν ἀντιληπτὸν ὅτι ἔλλειπεν ἓν κιβώτιον. Μάρτυρας εἶδον τὸν πιλότον νὰ κρατᾷ ἓνα τετράγωνον δέμα κατὰ τὴν ἐξόδον του ἐκ τοῦ ἀεροδρομίου.

Ἐτέθη ὅθεν ἐρώτημα ποία νομοθεσία ἦτο ἀρμοδία, ἡ Γαλλικὴ ἢ ἡ Ἑλβετικὴ.

Εἰς τὴν Ἑλβετίαν ἐπικρατεῖ ἡ ἀρχὴ ὅπως τὰ παραπτώματα καὶ ἀδικήματα τὰ διαπραττόμενα ἐπὶ τοῦ ἀεροσκάφους δέον ὅπως κρίνονται ἕως εἰς τῶν νόμων τοῦ Κράτους ὅπου τὸ ἀεροσκάφος εὐρίσκεται κατὰ τὴν στιγμήν τῆς διαπράξεως αὐτῶν. Καὶ ὅταν πρόκειται περὶ μέλους τοῦ πληρώματος ἐφαρμόζεται πάντοτε τὸ Ἑλβετικὸν δίκαιον. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ἡ Ἑλβετία δὲν ἀναγνωρίζει τὸ δικαίωμα τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Κράτους ὑπεράνω τοῦ ὁποίου διαπράχθη τὸ ἀδικήμα.

Κατὰ συνέπειαν ἡ κλοπὴ τοῦ χρυσοῦ ὑπὸ τοῦ πιλότου μέλους τοῦ πληρώ-

ματος, θά διωχθῆ συμφώνως πρὸς τὸ Ἑλβετικὸν δίκαιον. Ἄλλὰ ἐὰν ἕνας ἐπιβάτης εἶχε κλέψει τὸν χρυσόν, τὸ Ἑλβετικὸν δίκαιον δὲν θά ἠδύνατο νὰ ἐφαρμοσθῆ, ἀλλὰ μόνον εἶταν ὁ δράστης εὐρίσκετο εἰς Ἑλβετίαν, ἐὰν τὸ ξένον κράτος δὲν ἐξήτει τὴν ἐκδοσὶν τοῦ ἧ ἐὰν ὁ δράστης εὐρίσκετο εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ εἶχεν ἐκδοθῆ εἰς τὴν Ἑλβετίαν.

Εἰς τὸ αὐτὸ ὁρομολόγιον τὸν Αὐγούστον ἐνεστῶτος ἔτους ἀνεφέρθη παρομοίᾳ κλοπῇ κιβωτίου περιέχοντος 25 χιλιόγραμμα χρυσοῦ καθ' ὃν χρόνον μυστικὸς ἀστυνομικὸς εὐρίσκετο εἰς τὴν καμπίνα τοῦ ἀεροσκάφους. Ὁ κλέπτης δὲν ἀνευρέθη εἰσέτι.

Τὸ Ἀκυρωτικὸν Δικαστήριον τῆς Γενεύης (σημ. ὁ Ἄρειος Πάγος δι' ἡμᾶς) τὸ ὁποῖον ἐπελήφθη τῆς ὑπὸ τοῦ πιλότου γενομένης προσφυγῆς μετέτρεψεν διὰ τῆς ἀπὸ 3ης Μαρτίου 1955 ἀποφάσεώς του, τὴν ἀπόφασιν τοῦ Πλημμελειοδικείου καὶ τὴν ἐτυμηγορίαν τῶν Ἐνόρκων διὰ τῆς ὁποίας κατεδικάσθη ὁ πιλότος κλέπτης εἰς διετῆ φυλάκισιν ἀφαιρουμένου τοῦ χρόνου τῆς προφυλακίσεώς του ἀνερχομένου εἰς 3 μῆνας καὶ 22 ἡμέρας—εἰς 10ετῆ ἐκτόπισιν ἐκ τοῦ Ἑλβετικοῦ ἐδάφους καὶ εἰς τὴν πληρωμὴν τῆς δικαστικῆς δαπάνης.

Τὸ ἀκυρωτικὸν Δικαστήριον ἔκρινε ὅτι τὸ ἀδίκημα διὰ τὸ ὁποῖον κατηγορεῖτο δὲν ἀπέτελει κλοπὴν ἀλλὰ κατάχρησιν ἐμπιστοσύνης, διότι ὁ κυβερνήτης τοῦ ἀεροσκάφους εἶχεν ὡς ἀποστολὴν τὴν καλὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιβατῶν, τῶν ἀποσκευῶν των, τοῦ ταχυδρομείου καὶ τοῦ φορτίου τῶν ὁποίων ἔφερεν τὴν εὐθύνην. Συμφώνως πρὸς τὸ «Ἐγγχειρίδιον Πτήσεως» ἦτο, ὑπὸ τὴν ἰδιότητά του τοῦ πρώτου πιλότου, ὑπεύθυνος διὰ τὸ φορτίον τὸ ὁποῖον μετέφερεν.

Ὁ Εἰσαγγελεὺς τοῦ Καντωνίου τῆς Γενεύης ὑπέβαλεν αἴτησιν ἀκυρώσεως εἰς τὸ Ὁμοσπονδιακὸν Δικαστήριον κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἀκυρωτικοῦ Δικαστηρίου τῆς Γενεύης συμπεραίνων ὅτι ἀδίκως τὸ δικαστήριον τοῦ Καντωνίου εἶχε θεωρήσει τὴν ὑπὸ κατηγορίαν πρᾶξιν ὡς κατάχρησιν τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ οὐχὶ ὡς κλοπὴν, καθόσον ἀπὸ τῆς στιγμῆς καθ' ἣν ὁ πιλότος ἐναπέθεσε τὸ ἀεροσκάφος ἐπὶ τοῦ ἐδάφους καὶ ἐσταμάτησε τὰς μηχανάς του, ἡ ἐξουσία του καὶ αἱ εὐθύναι του ἔληγον.

Τὸ Ἑλβετικὸν Ὁμοσπονδιακὸν Δικαστήριον παρέπεμψεν ἐκ νέου τὴν ὑπόθεσιν εἰς τὸ Δικαστήριον τοῦ Καντωνίου ἐπὶ τῷ τέλει ὅπως ἐξακριβωθῆ ὁ χρόνος καὶ ὁ τόπος εἰς τὸν ὁποῖον ἔλαβεν χώραν ἡ ὑπεξαίρεσις. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασιν δὲν ἐξεδόθη ἀκόμη.

Ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἐκδόσεως ἔλαβεν χώραν ἡ ὑπεξαίρεσις. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασιν δὲν ἐξεδόθη ἀκόμη.

Ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἐκδόσεως ἔλαβεν χώραν ἡ ὑπεξαίρεσις. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασιν δὲν ἐξεδόθη ἀκόμη.

Ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἐκδόσεως ἔλαβεν χώραν ἡ ὑπεξαίρεσις. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασιν δὲν ἐξεδόθη ἀκόμη.

Ἐπὶ τῆς ἐκείνου ἐκδόσεως ἔλαβεν χώραν ἡ ὑπεξαίρεσις. Ἡ σχετικὴ ἀπόφασιν δὲν ἐξεδόθη ἀκόμη.

2) Τάσεις πρὸς ἐνοποίησην τῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ ἐνοποίησις τῶν Ἑυρωπαϊκῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν ὑπῆρξεν ἀντικείμενον μεγάλης σκέψεως τῶν ἐμπειρογνημῶν των διαφόρων χωρῶν οἱ ὁποῖοι ἀσχολοῦνται μὲ τὸ πρόβλημα τοῦτο.

Αἱ παροῦσαι οἰκονομικαὶ συνθήκαι κατέστησαν ἀναγκαίαν τὴν μελέτην τοῦ θέματος τούτου, τὸ ὁποῖον ἄλλωστε εἶναι λίαν ἐπίκαιρον.

Διὰ τὰ κατανοηθῆ τὸ ζήτημα τῆς ἐνοποιήσεως τῶν εὐρωπαϊκῶν μεταφορῶν ἔδον ὅπως ἐξετασθῆ ἡ παγκόσμιος κατάστασις.

Ὁ πρῶτος διεθνῆς κανονισμὸς τῆς ἀεροπορίας χρονολογεῖται ἀπὸ τῆς Συμβάσεως τῶν Παρισίων τοῦ 1919. Ἡ ἐπίδρασις ἐκ τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου ὠδήγησε εἰς τὴν υἱοθέτησιν τῆς βασικῆς ἀρχῆς τῆς ὀλοκληρωτικῆς ἀποκλειστικῆς κυριαρχίας δι' ἕκαστον Κράτος, ἐντὸς τοῦ ἐναερίου χώρου τοῦ εὐρισκομένου ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους ἐκάστου ἐξ αὐτῶν.

Ἡ δημιουργία διεθνῶν ἐναερίων γραμμῶν ὑπόκειται εἰς προηγουμένην συμφωνίαν τῶν ἐνδιαφερομένων Κρατῶν. τοῦτο ἀποτελεῖ μίαν λογικὴν συνέπειαν τῆς βασικῆς ταύτης ἀρχῆς. Τὸ Κράτος ὅθεν διατηρεῖ τὸ δικαίωμα νὰ θέτῃ περιορισμούς, ὡς π. χ. εἰς τὴν συχνότητα τῶν πτήσεων ἢ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ταξιδιωτῶν ὡς ἐπίσης καὶ νὰ ἀπαιτῆ ἄλλους ὅρους κατὰ τὴν κρίσιν του.

Ἐὰν συγκρίνωμεν τὴν ἀρχὴν ταύτην μὲ ἐκείνην τὴν τεθεῖσαν εἰς τὸν Ἀεροπορικὸν Κώδικα τοῦ 1911, τὸν υἱοθετηθέντα ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Νομικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἀεροπορίας, θὰ παρατηρήσωμεν τὴν ἀκόλουθον διατύπωσιν «Ἡ δι' ἀέρος κυκλοφορία εἶναι ἐλευθέρα. Ἐπὶ τοῦ χώρου τοῦ κειμένου ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους τῶν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν παρακτίων θαλασσῶν τῶν, τὰ Κράτη δὲν ἔχουν εἰμὴ τὰ ἀναγκαῖα δικαιώματα διὰ τὴν ἐγγύησιν τῆς ἐθνικῆς ἀσφαλείας καὶ τὴν ἐξάσκησιν τῶν ἰδιωτικῶν δικαωμάτων».

Παρὰ τὴν ἰδεολογικὴν ἀποψιν, ὁ πρῶτος παγκόσμιος πόλεμος μεγάλως συνέτεινε εἰς τὴν ἀλλαγὴν.

Ἡ ἀρχὴ τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἀέρος, συμφωνήθη, ὡς ἐγένετο καὶ μὲ τὴν ἐλευθερίαν ἐν τῇ ναυτικῇ δικαίῳ λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς ἱστορικῆς ἐξελίξεως.

Κατὰ τὴν προετοιμασίαν τῆς Συμβάσεως τοῦ Σικάγου τοῦ 1944 ἦτις ἀντικατέστησε ἐκείνην τῶν Παρισίων τοῦ 1919 δύναται τις νὰ διακρίνη πράγματι τρία ρεύματα ἰδεῶν :

α) Ἐκείνο τὸ ὁποῖον ὑποστηρίζει τὰς προτάσεις τῆς Αὐστραλίας καὶ Νεοζηλανδίας διὰ παγκόσμιον ἐλεγχον ἀσκούμενον ὑπὸ ὀργανισμοῦ ἀποτελουμένου ἐξ ὄλων τῶν Κρατῶν. Σχέδιον πολὺ δύσκολον νὰ ἐφαρμοσθῆ εἰς τὴν πρακτικὴν διότι ἡ διεθνῆς ἀεροπορία εἶναι γενικῶς συνδεδεμένη μὲ τὴν διεθνή πολιτικὴν πρᾶγμα τὸ ὁποῖον καθιστᾷ ἀδύνατον τὴν κερχωρισμένην λύσιν.

β) Κατόπιν ἔχομεν τὴν ἰδέαν τοῦ ἐλευθεροῦ ἀέρος ὅπως σκέπτονται αἱ Κάτω Χῶραι καὶ αἱ Σκανδιναυκίαι.

γ) Τέλος ἡ ἰδέα ἡ προταθεῖσα ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας καὶ τοῦ Καναδά διὰ μερικὴν ἐλευθερίαν, ἀφίνουσα ἰδίως τὴν ἐλευθερίαν ταύτην εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἀεροπορίαν καθ' ὄρισμένον ποσοστὸν.

Τελικῶς ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου ἀνεγνώρισεν, δυστυχῶς, τὴν ἀρχὴν τῆς ἀπολύτου κυριαρχίας τῶν κρατῶν ὅπως εἶχε κάμει καὶ ἡ Σύμβασις τῶν Παρισίων.

Εἰς τὴν Σύμβασιν τοῦ Σικάγου προστέθησαν δύο συμφωνίαι : ἡ Συμφωνία περὶ διελεύσεως (transit) καὶ ἡ Συμφωνία περὶ Μεταφορῶν εἰς τὰς ὁποίας διακρίνονται πέντε ἐλευθεραὶ αἱ ὁποῖαι περιπλέκουσιν τὴν παγκόσμιον ἐμπορικὴν ἀεροπορίαν.

Τὰ πέντε ταῦτα προνόμια εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

1) Ἡ ἐλευθερία τῆς διελεύσεως ὑπεράνω τοῦ ἐδάφους ἐνδὸς συμβεβλημένου Κράτους ἄνευ προσγειώσεως.

2) Ἡ ἐλευθερία τῆς προσγειώσεως, διὰ μὴ ἐμπορικοὺς λόγους, ἀεροσκαφῶν προορισμένων διὰ κανονικὰς διεθνεῖς συγκοινωνίας.

Τὰ δικαιώματα ταῦτα εἰς τὴν Συμφωνίαν περὶ διελεύσεως (transit) προσδιορίζονται ὡς : μὴ ἐμπορικὰ δικαιώματα. Γενικῶς τὰ Κράτη δὲν φέρουν ἀντίρρησην εἰς τὸ θέμα τῆς παροχῆς τῶν δικαιωμάτων τούτων.

Ἡ Συμφωνία περὶ μεταφορῶν περιέχει ὄχι μόνον τὰς δύο ὡς ἄνω ἐλευθερίας ἀλλὰ ἐπίσης καὶ τὰς κάτωθι ἐμπορικὰς ἐλευθερίας :

3) Τὴν ἐλευθερίαν τῆς ἀποβιβάσεως εἰς ξένην χώραν τοῦ φορτίου τοῦ προερχομένου ἀπὸ χώραν εἰς τὴν ἐθνικότητα τῆς ὁποίας ἀνήκει τὸ ἀεροσκάφος, π. χ. ἐν ὀλλανδικῶν ἀεροσκάφος θὰ ἠδύνατο νὰ ἀποβιβάσῃ τοὺς ὀλλανδοὺς ἐπιβάτας του καὶ νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ὀλλανδικὰ ἐμπορεύματά του εἰς τὸ Παρίσι.

4) Τὴν ἐλευθερίαν τῆς φορτώσεως εἰς ξένην χώραν τοῦ φορτίου τοῦ προορισμένου διὰ χώραν τὴν ἐθνικότητα τῆς ὁποίας ἔχει τὸ ἀεροπλάνον, π. χ. ἐν ὀλλανδικῶν ἀεροσκάφος θὰ ἠδύνατο νὰ φορτώσῃ ἐμπορεύματα εἰς τὸ Παρίσι διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς Ἀμστερνταμ.

5) Τὴν ἐλευθερίαν (καὶ εἶναι αὐτὴ ἡ ὁποία προκαλεῖ τὰς μεγαλύτερας δυσκολίας), τῆς φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως εἰς ξένην χώραν ἀπὸ ἐκείνην τῆς ὁποίας τὸ ἀεροσκάφος ἔχει τὴν ἐθνικότητα, τοῦ φορτίου τοῦ προορισμένου ἢ τοῦ προερχομένου ἐκ τρίτης χώρας. Π. χ. ὀλλανδικῶν ἀεροσκάφος πρόκειται νὰ φορτώσῃ ἐμπορεύματα εἰς τὸ Παρίσι διὰ νὰ τὰ μεταφέρῃ εἰς Στοκχόλμην.

Ἡ Συμφωνία αὐτὴ περὶ μεταφορῶν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τῶν Κρατῶν τὰ ὁποία τὴν ἐπεκύρωσαν, μᾶς ἐπιτρέπει νὰ βεβαιώσωμεν ὅτι εἶναι ἄνευ μεγάλης πρακτικῆς σπουδαιότητος.

Ἐν τούτοις τὰ Κράτη συνεννοοῦνται ἐνίοτε διὰ τὴν σύναψιν διμερῶν συμφωνιῶν ὡς πρὸς τὰς ἐμπορικὰς ἐλευθερίας, προτιμῶντα οὕτω τὴν δέσμευσίν των εἰς τοιαύτας συμβάσεις, ἔναντι τῶν πολυμερῶν συμβάσεων.

Τῷ ὄντι μὲ ἐν μόνον ἕτερον Κράτος εἶναι εὐκολώτερον νὰ ἀξιόσωμεν δικαιώματα ἐπ' ἀνταλλαγῆ. Οὕτω πῶς ἐπετεύχθη καὶ ἡ Συμφωνία τῶν Βερμούδων μεταξὺ τῶν Η. Π. Α. καὶ τῆς Ἀγγλίας, συμφωνία ἣτις δίδεται συχνὰ ὡς παράδειγμα διμεροῦς τοιαύτης.

Ἀπὸ τῆς Συμβάσεως τοῦ Σικάγου ἐγένοντο προσπάθειαι διὰ τὸν διακανονισμόν τῶν ἐλευθεριῶν πολυμερῶς. Ἡ Ὁργάνωσις τῆς Πολιτικῆς Διεθνούς Ἀεροπορίας εἶδε κατὰ τὸ 1947 νὰ διαψεύδωνται αἱ ἐλπίδες τῆς πρὸς τὴν κατεσθύνουσιν ταύτην.

Τὰ ἐθνικὰ συμφέροντα ἀναζητοῦντα πάντοτε τὰ ἴδια των ὠφέλη μεγάλης παρεμποδίζουν τὴν προοδευτικὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀεροπορίας. Κατόπιν τούτου ἐγένετο σκέψις ὅπως ὠρισμένοι διεθνεῖς διευκολύνσεις τῆς ἀεροπορίας μελετηθῶν ἐπὶ τοπικοῦ ἐπιπέδου. Διὰ μιᾶς Εὐρωπαϊκῆς συνεργασίας κυρίως, ὑπάρχουν ἐλπίδες καλυτέρας ἐξυπηρετήσεως τῆς κοινότητος, διὰ τῆς ἀναζητήσεως τῆς ἐπιτεύξεως τιμῶν ὀλιγώτερον ὕψηλων, συγκοινωνιῶν συχνοτέρων, ἰδίως διπλῆς κατεσθύνσεως, μὲ ἀεροπορίαν πλέον σύγχρονον καὶ τελειοποιημένην.

Ἐτέθη τὸ ἐρώτημα ἐπίσης διατὶ δὲν θὰ ἐπετύγχανε εἰς τὴν Εὐρώπην μία τοιαύτη ἀεροπορικὴ ἐπικοινωνία ὅπως καὶ εἰς τὰς Ἠνωμ. Πολιτείας. Ὅταν σκεφθῆ τις ὅτι ὑπάρχουν 34 ἀεροπορικαὶ ἐταιρεῖαι ἐν Εὐρώπῃ χρησιμοποιοῦσαι τουλάχιστον 17 διαφορετικοὺς τύπους ἀεροσκαφῶν ἀνηκόντων εἰς 18 χώρας πρέπει νὰ παραδεχθῆ ὅτι πρακτικῶς μία ἐνόττης δύναται νὰ εἶναι πλέον ἐκτεταμένη. Εἶναι γνωστὸν ἐπίσης, ἐξ ἄλλου, ὅτι ὁ μέσος Εὐρωπαῖος δὲν ἔχει τὴν ἱκανότητα νὰ συνδράμῃ ὅπως ὁ Ἀμερικανός. Ἀλλὰ πρέπει τις νὰ σκεφθῆ τὰ αἷτια τὰ ὅποια ὠδήγησαν εἰς μίαν τοιαύτην διαφορὰν ἐν Εὐρώπῃ: τὰς τελωνειακὰς διατυπώσεις, τοὺς γεωγραφικοὺς λόγους. Τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν ἐξόδων τῶν ἀεροσκαφῶν τὸ ὅποτον παρακωλύει τὴν πτήσιν μὲ σύγχρονον ὕλικόν. Καὶ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀεροπορίας ἐν Εὐρώπῃ εἶναι ἀνάγκη νὰ ὑπάρχῃ τεχνικὴ, οἰκονομικὴ καὶ νομικὴ ἐνόττης.

Τὸ παράδειγμα μιᾶς πραγματοποιήσεως μᾶς ἐδόθη διὰ τῆς συνεργασίας τῶν ἀεροπορικῶν συγκοινωνιῶν τῶν Σκανδιναυϊκῶν χωρῶν τὸ 1951, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν οἰκονομικῶν ζημιῶν.

Ἡ ἐταιρεία S.A.S. διοικεῖται ὑπὸ Συμβουλίου εἰς τὸ ὅποτον ἀντιπροσωπεύονται αἱ τρεῖς χώραι: Ἡ Σουηδία ποσοστοῦ 3/7, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Δανία διὰ 2/7 ἑκάστη.

Κατὰ ποῖον τρόπον εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργηθῆ μία Εὐρωπαϊκὴ ἐνόττης; Ἢτο ἦτο πρακτικὴ ἢ δημιουργία ἐνὸς κοινοῦ ταμείου (pool) δηλ. μιᾶς γενικῆς κοινῆς ἐκμεταλλεύσεως μὲ διανομὴν τῶν κερδῶν, τῆς ὅποιας αἱ βάσεις θὰ καθορίζοντο, π.χ. διὰ τῆς λήψεως ὡς βάσεως τῶν διατρεχομένων χιλιομέτρων, τοῦ μεταφερομένου φορτίου κλπ. Ὁμοίως θὰ καταστῆ ἀναγκαῖον ὅπως ὑπάρξῃ συμφωνία διὰ τὰ ἔσοδα καὶ τὰς δαπάνας.

Ἢ θὰ ἦτο προτιμότερον νὰ δημιουργηθῆ εἰς συνεταιρισμὸς ὡς εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς S.A.S. δηλ. ἄνευ νομικῆς προσωπικότητος τοῦ ὄργανου τούτου, μὲ διαχωρισμὸν τῶν συγκοινωνιῶν περιορισμένον μεταξὺ τῶν συμμετεσχόντων. Δηλ. ἐμπορικαὶ ἐργασίαι γενόμεναι ἐξ ἡμισίας;

Εἰς τὴν τελευταίαν περίπτωσιν ἑκάστη Ἐταιρεία θὰ κρατᾷ τὸ ἴδιον τῆς κέρδος.

Ἦπάρχει φόβος μήπως εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν ὑπάρξῃ μεγάλος συναγωνισμὸς διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς μεγαλυτέρας μερίδος.

Τὸ πλεονέκτημα τῶν λύσεων τούτων εἶναι ὅτι ἀποφεύγεται ἡ μεταβίβασις τῶν ἀεροσκαφῶν.

Τώρα ἐπιτρέψατέ μοι νὰ σᾶς παραθέσω τὰς προτάσεις αἰτινες ἐγένοντο ὑπὸ τῶν ἐμπειρογνομῶνων.

Εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης κατὰ τὴν συνεδριάσιν του τὸ 1950 ὁ Γάλλος Bonnefous ἐπρότεινε τὴν δημιουργίαν μιᾶς Ἀνωτάτης Ἀρχῆς διὰ τὰς συγκοινωνίας ὅπως ἤδη ὑπάρχει διὰ τὸν ἀνθρακα καὶ τὸν χάλυθα.

Ἦπῆρχεν ἡ ἐλπίς διὰ τοῦ σχεδίου τοῦ συντονισμοῦ ὄλων τῶν Εὐρωπαϊκῶν μέσων μεταφορᾶς (οὐχὶ μόνον τῶν ἀεροσκαφῶν): σιδηροδρόμων, ὁδῶν, ναυτικῶν καὶ ἀεροπορικῶν μέσων, νὰ ἔχουν ἓν ὄργανον διὰ τὴν βοήθειαν τῆς λειτουργίας τῆς Κοινότητος Ἀνθρακος καὶ χάλυθος. Τὸ σχέδιον τοῦτο εἶχεν ὡς βάσιν τὸ σχέδιον Σουμάν καὶ δὲν ὠμίλει διὰ τὸ ὅτι οὐς συντονισμῶ.

Τὸ σχέδιον τοῦτο ἦτο ὑπερμέτρως ἐκτεταμένον καὶ ἡ δημιουργία μιᾶς Ἀνωτάτης Ἀρχῆς παρουσιάζει σοβαρὰς ἀντιρρήσεις, ὅπως θὰ ἀναφέρω ἀργότερον.

Τὸ δεύτερον σχέδιον τὸ προταθὲν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης, ὑπὸ τοῦ Κόμητος Sforza, τότε ὑπουργοῦ τῶν Ἐξωτερικῶν τῆς Ἰταλίας, τὸ 1951, περιωρίζεται εἰς τὴν ἀεροπορίαν.

Ἐπρότεινεν ὅπως αἱ χῶραι παραιτηθῶσιν τῆς κυριαρχίας των διὰ νὰ δημιουργήσουν μίαν νομικὴν, οἰκονομικὴν καὶ τεχνικὴν εὐρωπαϊκὴν ἐνότητα.

Ἐπάρχουν ἐπομένως δύο σημεῖα εἰς αὐτὴν τὴν πρότασιν—τῆς παραίτησως ὑπὸ ἐκάστου κράτους τῶν ἰδίων του δικαιωμάτων—διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς νέας ἐνότητος, δηλ. τοῦ Συνταρισμοῦ καὶ τῆς Ἀνωτάτης Ἀρχῆς. Τὸ Σχέδιον δὲν ἀναφέρει λεπτομερείας ἐπὶ τῶν μεταξὺ τῶν δύο τούτων ὀργάνων σχέσεων. Εἶναι ἐπομένως λίαν ἀσαφές.

Ὅπως ἐκείνο τοῦ κ. Bonnefous προβλέπει τὴν δημιουργίαν μιᾶς Ἀνωτάτης Ἀρχῆς, δημιουργία ἣτις συνήνεγκε πολλὰς ἀντιρρήσεις. Οἱ διάφοροι ἐμπειρογνώμονες ὑπεστήριξαν ὅτι ἡ ἀεροπορία εὐρίσκετο ἀκόμη ἐν πλήρει ἀναπτύξει καὶ δὲν ἦτο εὐκταῖον, οὔτε πρακτικῶς οὔτε οἰκονομικῶς, νὰ ληφθῶσι πολὺ αὐστηρὰ μέτρα τὰ ὅποια, εἰς τὸ μέλλον, ἠδύναντο νὰ προκαλέσουν περιορισμοὺς εἰς τὴν ἐξάπλωσιν τῆς ἀεροπορίας.

Τὸ τρίτον σχέδιον εἶναι ἐκείνο τοῦ ὀλλανδοῦ Van der Rieft, ὑπουργοῦ ὡσαύτως, προταθέντος εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης τὸν Μάϊον 1951. Περιορίζεται ὁμοίως εἰς τὴν ἀεροπορίαν. Τὸ σχέδιον τοῦτο ἀντανακλᾷ τὴν πρότασιν τῶν ἐμπειρογνομῶνων τῶν Κρατῶν καὶ ἀντιπροσώπων τῶν ἀεροπορικῶν ἐταιρειῶν διὰ τὴν μελέτην τῶν δυνατοτήτων ἐνὸς εὐρωπαϊκοῦ ὀργανισμοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν μιᾶς μεγαλύτερας ἐνότητος μεταξὺ τῶν Κρατῶν. Τὸ σχέδιον τοῦτο δὲν ἐκλέγει μεταξὺ κοινοῦ ταμεῖου (pool) ἢ συνταρισμοῦ. Ἐπιμένει μόνον ἐπὶ μιᾶς συνεργασίας λαμβάνον ὡς παράδειγμα ἕτερα ἀεροπορικὰ ὄργανα ὡς τὰ O.A.C.I., I.A.T.A. καὶ S.A.S.

Δύνασθε νὰ ἀντιληφθεῖτε ὅτι παρόμοια σχέδια δὲν δύνανται νὰ παραμείνωσι ἄνευ σχολίων.

Ὅστω λοιπὸν καὶ τὸ Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον, τὸν Νοέμβριον 1951, ἐσκέπηθι ὅτι ἕνας ἀεροπορικὸς Εὐρωπαϊκὸς ὀργανισμὸς δὲν θὰ ἦτο οὔτε πρακτικὸς οὔτε εὐκταῖος. Οὐχὶ πρακτικὸς διότι αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ὑπηρεσίαι ἀποτελοῦν μίαν ἀπόλυτον ἐνότητα μὲ τὰς ἐνδοηπειρωτικὰς γραμμάς. Οὐχὶ εὐκταῖος λόγῳ τοῦ συναγωνισμοῦ ὅστις ἠδύνατο νὰ προκληθῇ καὶ νὰ προβῇ εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τῶν ἐργοδοτῶν.

Ἐν τούτοις ὅμως εἶναι ἀνάγκη νὰ παλαίσωμεν ἐναντίον τοῦ ἐθνικοῦ προστατευτικοῦ συστήματος, βασιζόμενοι ἐπὶ τῆς Συμβάσεως τοῦ Σικάγου.

Μία ἕτερα ἀντίρρησης ἠγέρθη ὡσαύτως: Διὰ τῆς δημιουργίας τοπικῶν ἐνοτήτων δημιουργεῖται κίνδυνος ἀναχαιτίσεως τῆς παγκοσμίου ἐνότητος. Ἐπάρχει ἔ κίνδυνος τοῦ σχηματισμοῦ ἠπειρωτικῶν μπλόκ ἀντιθέτων καὶ δι´σταμένων.

Ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου προβλέπει πάντως τὴν κατὰ περιοχὰς συνεργασίαν.

Τὸ ζήτημα τῶν γραμμῶν τῶν μεγάλων διαδρομῶν φαίνεται ἐπίσης πολὺ δύσκολον νὰ λυθῇ. Ὁ καθηγητῆς Ambrosini ἐπρότεινεν ἐν θεραπευτικὸν μέσον, τὴν

ἐπιβολὴν μιᾶς ἀδείξεως εἰς τοὺς ναύλους τῶν μεγάλων διαδρομῶν, ἀδείξεως ἢ ὅποια ἠδύνατο νὰ φθάσῃ τὸ 10% διὰ τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ φορτίον τοὺς ἐπιβιβαζομένους εἰς ἓν σημεῖον τῆς Εὐρώπης καὶ προοριζομένων δι' ἕτερον σημεῖον τῆς ἠπείρου. Μία τοιαύτη διαφοροποίησις εἰς τοὺς ναύλους θὰ ἠδύνατο νὰ δικαιολογηθῇ λόγῳ τῶν διαφορετικῶν χαρακτηριστικῶν τῶν χρησιμοποιουμένων μηχανῶν, διὰ τὰς συνδέσεις μεγάλων διαδρομῶν καὶ διὰ τὰς τοπικὰς καὶ ἠπειρωτικὰς συνδέσεις.

Ἄλλὰ ἂς μελετήσωμεν μᾶλλον τὴν πρόσφατον ἐξέλιξιν.

Κατόπιν μεγάλης προετοιμασίας, τὸ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης ἔλαβε τὴν πρωτοβουλίαν νὰ συγκαλέσῃ τὴν Σύσκεψιν τοῦ Στρασβούργου τὸ 1954.

Ἐὰν ἡ Σύσκεψις αὕτη δὲν ἔχγε συγκεκριμένα ἀποτελέσματα ἔδωσε ὁμως τὴν εὐκαιρίαν εἰς διάφορα εὐρωπαϊκὰ ἔθνη ὅπως διευκρινήσουν τὰς θέσεις των. Θὰ καταστῆ οὕτω εὐκολώτερον νὰ εὑρεθῇ μία βάσις διὰ τὸν συμβιβασμὸν τῶν διαφόρων συμφερόντων.

Εἰς τοὺς κόλπους τῆς Συσκέψεως ταύτης ἐπετεύχθη μία συνεννόησις: ἡ δημιουργία τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας, ἔχοντος μόνον συμβουλευτικὰς ἐξουσίας.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας ταύτης Συσκέψεως ἡ συζήτησις ἔφθασεν ἐπὶ τῆς χρησιμοποιήσεως ξένων ἀεροσκαφῶν banalisation καὶ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν διαδρομῶν.

Ὁ καθηγητὴς Ambrosini δικαίως παρητήρησεν: «Τὸ Εὐρωπαϊκὸν πρόβλημα δὲν δύναται νὰ τεθῇ μεμονωμένως, ἀλλὰ ἐν στενῇ σχέσει μὲ τὰ γενικὰ οἰκονομικὰ προβλήματα τῆς ἠπείρου μας», προθέτων ἐπίσης: «Τὸ πρόβλημα δὲν εἶναι μόνον τεχνικὸν ἀλλὰ ὡσαύτως καὶ κυρίως πολιτικόν». Τοῦτο ἀπαιτεῖ τὴν ἐνεργὸν παρέμβασιν τῶν Κυβερνήσεων διὰ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος τὸ ὅποion δὲν δύναται νὰ ἀφεθῇ εἰς μόνην τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρήσεων.

Τὸ Εὐρωπαϊκὸν Συμβούλιον τῆς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας συνελήθη ἐκ νέου εἰς τὸ Στρασβούργον τὸν Νοέμβριον 1955. Συνεζήτησε διὰ μίαν στενωτέραν εὐρωπαϊκὴν συνεργασίαν.

Ἐκδηλοῦται μία θραδέσια ἐξέλιξις, πρὸς μίαν καλυτέραν κατανόησιν. Πραγματοποιεῖται τὸ πρῶτον βῆμα πρὸς τὸ πολυμερὲς τῶν μὴ κανονικῶν μεταφορῶν. Θὰ δώσω ἐξήγησιν ἀργότερον ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου.

Ἀνιηλλάγησαν ἐπίσης ἰδέαι ἐπὶ τοῦ καταστατικοῦ διὰ τὰς κανονικὰς ἐξυπηρητήσεις τῆς Εὐρώπης.

Ἡ δημιουργία μιᾶς κοινῆς ἀγορᾶς ἐπάγεται ἐξ ἴσου τὴν κατάργησιν τῶν ἐμποδίων εἰς τὴν κυκλοφορίαν τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ προβλήματα ταῦτα, ἑνομαζόμενα προβλήματα δυσκολύνσεως κατέστησαν ἤδη τὸ ἀντικείμενον πολλοῶν μελετῶν. Ἡ Ὑποεπιτροπὴ Ἀεροπορικῶν Μεταφορῶν συνέστησε τὰς ἀκολούθους ἀπλοποιήσεις διὰ τὰς χώρας τῆς ομάδος τῆς Μεσογῆς (δηλ. τὰς χώρας τῆς Μπενελούξ, τὴν Ἰταλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν):

1) Ἐὰν ὁ τελωνειακὸς ἔλεγχος πρόκειται νὰ διατηρηθῇ ὀφείλει νὰ εἶναι ἐνιαυτος.

2) Ότι οι εις τήν δικαιοδοσίαν τών κρατών τούτων υπαγόμενοι δύνανται να κυκλοφορούν ελευθέρως εις τὸ ἑσωτερικὸν τών 6 χωρῶν ἐπὶ τῇ ἐμφανίσει ταυτοτήτος ἢ ὁποῖα δὲν εἶναι ἀναγκαστικῶς διαβατήριον μὲ ἔγκυρον ἰσχύον.

3) Ότι αἱ ὑπάρχουσαι διακρίσεις σχετικῶς μὲ τὸν ἔλεγχον τών ἀεροπορικῶν μεταφορῶν καὶ τών διὰ ξηρᾶς τοιούτων καταργηθῶσι καὶ κυρίως ἀποσυρθοῦν τὰ φύλλα ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως.

Ἐνωτέρω ἀνέφερον τὴν λέξιν «banalisation».

Ἄλλὰ τί σημαίνει ὁ ὅρος οὗτος; Σημαίνει ἀνταλλαγὴν τοῦ ἑπταμένου ὕλικου ἵνα θελιώσῃ τὴν μεταξὺ τών μεταφορέων συνεργασίαν.

Ἐξηγοῦμαι δίδων ἐν παράδειγμα :

Ἐλλανδικὸν ἀεροπλάνον σταβμεῖον ἐπὶ πολλὰς ὥρας εἰς τὰς Βρυξέλλας τίθεται εἰς τὴν διάθεσιν Ἐλβετικῆς Ἐταιρίας διὰ πτήσιν μετ' ἐπιστροφῆς. Ἡ Ὀλλανδικὴ Ἐταιρεία θὰ ἐπιτύχῃ οὕτω μίαν καλυτέραν χρησιμοποίησιν τοῦ ὕλικου τῆς καὶ ἡ Ἐλβετικὴ Ἐταιρεία, ἀπὸ ἰδικῆς τῆς πλευρᾶς, θὰ ἀποφύγῃ τὴν τοποθέτησιν ἀεροπλάνου ἐπὶ τοῦ δρομολογίου τούτου.

Ἡ ἄνευ πληρώματος χρησιμοποίησις ἀεροσκάφους δηλ. ἡ χρησιμοποίησις ὑπὸ μιᾶς ἐπιχειρήσεως ἀεροσκαφῶν ἑτέρας ἑταιρείας καὶ ἡ κυβέρνησις αὐτῶν ὑπὸ τῶν ἰδίων τῆς πληρωμάτων, παρουσιάζει μεγαλύτερας δυσχερείας νὰ διακανονισθῇ.

Αἱ ἀντιρρήσεις τῶν Κρατῶν ἀφορῶν ἰδίως εἰς τοὺς διαφορετικὸς τύπους τῶν ἀεροσκαφῶν καὶ εἰς ἄλλας τεχνικὰς δυσκολίας. Ἐν τούτοις ἡ Σύμβουσις τοῦ Σικάγου προσέθεε μίαν μεγάλην τεχνικὴν ἐνότητα εἰς τὴν ἀεροπορίαν.

Ἡ πρωταρχικὴ ἀντίρρησις βασίζεται ἰδίως εἰς τὸν φόβον τοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

Ἐπάρχουν καὶ ἕτερα εἶδη συνεργασίας κυρίως εἰς τὰς ἀγορὰς τοῦ ἀεροπορικοῦ ὕλικου.

Κατὰ τὸ παράδειγμα τῆς Eurofima (συνεργασία διὰ τὴν ἀγορὰν σιδηροδρόμων) ὅπως καὶ τῆς Euratom (Ὁργάνωσις διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς Ἀτομικῆς Ἐνεργείας ἐν Εὐρώπῃ) ἰδρῦθη ὡσαύτως καὶ ἡ Eurofinair. Τὸ ὄνομα τοῦτο ἐδόθη εἰς ἕνα εἶδος συνεργασίας μεταξὺ ἀεροπορικῶν μεταφορέων δι' ἀγορὰς ἀεροπλάνων.

Ἡ δημιουργία ταύτη κατέστη ἀναγκαία λόγῳ τῶν ἀξαναομένων δαπανῶν δι' ἀγορὰς ἀεροσκαφῶν. Συντονισμὸς τῶν ἀγορῶν ἐπομένως θὰ ἠδύνατο νὰ ἐλαττώσῃ τὰς δαπάνας.

Ἡ μορφή τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Συμβουλίου τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας ἐγένετο ἀντικείμενον μακρῶν συζητήσεων.

Τρεῖς δυνατότητες παρουσιάσθησαν :

1) Ἐνὸς ὄργανου μετὰ εἰδικοῦ Πρωτοκόλλου ὑπογεγραμμένου ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων μερῶν, ἔχοντος ἀπόλυτον ἀνεξαρτησίαν.

2) Ἐνὸς ὄργανου ἐνοποιημένου ἐντὸς τῆς Ο.Δ.Π.Α. ὡς ὑφισταμένου ὄργανου, προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ ἀρθρ. 55 τῆς Συμβάσεως τοῦ Σικάγου.

3) Ἐνα ὄργανον τὸ ὁποῖον θὰ ἐργάζεται ἐν στενῇ ἐπαφῇ μετὰ τῆς Ο.Δ.Π.Α. μέσῃ λύσει μεταξὺ τῶν δύο ἀνωτέρω, τὸ ὁποῖον θὰ καθορίζῃ τὰς ἰδίας του συνελεύσεις καὶ ἡμερησίαν διάταξιν, ὡς ἐνδείκνυται εἰς τὴν ὑπ' ἀρ. 28 σύστασιν τῆς Συσκέψεως τοῦ Στρασβούργου τοῦ 1954.

Ἐποστηρίχθη ἡ γνώμη τῆς υἱοθετήσεως τῆς τελευταίας ταύτης λύσεως καὶ

ιδρύθη τὸ ὄργανον τοῦτο ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Εὐρωπαϊκὸν Συμβούλιον τῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας». Συνεδρίασις τοῦτου θέλει λάβῃ χώραν συντόμως. Τὸ ὄργανον αὐτὸ ἔχει μόνον συμβουλευτικὸν χαρακτήρα.

Τὸ σημαντικώτερον ἀποτέλεσμα τῆς συνόδου τοῦ 1955 ἦτο ἡ γενομένη πρότασις διὰ μίαν πολυπλευρὸν σύμβασιν ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν δικαιωμάτων τῶν μὴ κανονικῶν πτήσεων.

Ἡ Σύμβασις τοῦ Σικάγου προεῖδεν τὰς κανονικὰς καὶ τὰς μὴ κανονικὰς πτήσεις χωρὶς νὰ δώσῃ ἐπαρκῆ καθορισμὸν διὰ τὰς κανονικὰς τοιαύτας.

Πρακτικῶς ἐφηρμόσθησαν ὠρισμένοι κανόνες.

Τὸ 1952 ὁ Ο.Δ.Π.Α. σχετικῶς συνέταξεν τὰ ἑξῆς:

᾿Ως κανονικὴ διεθνὴς ἀεροπορικὴ ὑπηρεσία ἐννοεῖται ἡ ὑπαρξίς μιᾶς σειρᾶς πτήσεων ἐκάστη τῶν ὁποίων κατέχει τὰ ἐπόμενα χαρακτηριστικά:

α) Αἱ πτήσεις αὗται διεξάγονται μῆσω τοῦ ἐναερίου χώρου δύο ἢ περισσοτέρων χωρῶν.

β) Ἐκτελοῦνται ὑπὸ ἀεροσκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν, ταχυδρομικῶν εἰδῶν καὶ φορτίου ἔναντι πληρωμῆς, κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε ἐκάστη τῶν πτήσεων τούτων νὰ εἶναι ἐπιτητὴ εἰς τὸ κοινόν.

γ) Ἐκτελοῦνται διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐπικοινωνίας μεταξὺ δύο ἢ περισσοτέρων σημείων τὰ ὁποῖα παραμένουν τὰ αὐτὰ καθ' ἑλλην τὴν σειρὰν τῶν πτήσεων.

1) Εἴτε συμφώνως πρὸς δημοσιευόμενον πίνακα δρομολογίου, εἴτε 2) μὲ κανονικότητα ἢ μὲ τοιαύτην συχνότητα ἥτις νὰ ἀποτελῇ μίαν ἐμφανῆ συστηματικὴν σειρὰν πτήσεων.

Διὰ τὰς μὴ κανονικὰς πτήσεις, μολοντί τὰ Κράτη ἔχουν ἀποκτήσει τὴν συνήθειαν νὰ ἐρμηνεύουν περιοριστικῶς τὰς εἰς ταύτας ἀναφερομένας διατάξεις, εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθοῦν περισσότεραι διευκολύνσεις. Πράγματι ἐπιτρέπεται εἰς τὰ Κράτη νὰ ἀξιοῦν τοιοῦτους διακανονισμοὺς, ὅρους ἢ περιορισμοὺς τοὺς ὁποίους θὰ κρίνῃσι εὐκαλοῦς. Βλέπει τις λοιπὸν ἐν φιλελευθέρῳ πνεύματι εἰς τὸ καίμενον.

Ἡ πολυπλευρὸς Σύμβασις ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν δικαιωμάτων τῶν μὴ κανονικῶν πτήσεων ἀντανανκᾶ τὴν συμφωνίαν τῶν διευκολύνσεων δι' ὠρισμένας μὴ κανονικὰς τοιαύτας, ἵνα μὴ ἐπιβάλλῃ τοὺς ὡς ἄνω ἀναφερομένους διακανονισμοὺς, ὅρους ἢ περιορισμοὺς. Δηλαδή:

1) α) Διὰ τὰς μεταφορὰς τὰς ἐκτελουμένας δι' ἀνθρωπιστικούς λόγους ἢ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν.

β) Διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν δι' ἀγοραίων ἀεροσκαφῶν, προσωρινῶν χαρακτήρος καὶ ἐκτελουμένων ἐπὶ τῇ αἰτήσῃ, ἐπὶ τῷ ὄρωσιν ὅτι τὸ ἀεροσκάφος δὲν ἐπιτρέπεται χωρητικότητα διὰ πλεόν τῶν 6 καθισμάτων—ἐπιβατῶν, ὅτι ὁ προορισμὸς ἐκλέγεται ὑπὸ τοῦ ἢ τῶν ἐνοικιαστῶν καὶ ὅτι οὐδὲν μέρος τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος παραχωρεῖται εἰς τὸ κοινόν.

γ) Διὰ μεταφορὰς ἐκτελουμένας ὑπὸ ἀεροσκαφῶν τῶν ὁποίων ἐλλήνη ἢ χωρητικότης ἐνοικιάζεται ὑπὸ τοῦ ἰδίου προσώπου, φυσικοῦ ἢ νομικοῦ, διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ἢ τῶν ἐμπορευμάτων του, ἀρκεῖ μόνον ὅπως οὐδὲν μέρος τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος παραχωρηθῇ εἰς τρίτον.

δ) Μεμονωμένα μεταφορές, υπονοουμένου βάσει των δρών της παρούσης παραγράφου, ότι ούδεις μεταφορές ή ούδεμία όμως μεταφορέων έχουν το δικαίωμα, δια το σύνολον των διατιθεμένων αεροσκαφών, δια περισσότερας της μιας μεταφοράς κατὰ μήνα μεταξύ δύο καθορισμένων συγκοινωνιακῶν κέντρων.

2) Τα αὐτὰ ἰσχύουσι καὶ διὰ τὰ αεροσκάφη τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ μίαν τῶν ὡς κάτωθι ἐνεργειῶν:

α) Ἀποκλειστικὰς μεταφορὰς φορτίων.

β) Μεταφορὰς ἐπιβατῶν μεταξύ περιοχῶν αἱ ὁποῖαι δὲν ἔχουν μεταξύ των ἐπαρκῆ κατ' εὐθείαν σύνδεσιν διὰ κανονικῶν αεροπορικῶν ὑπηρεσιῶν.

Ἡ Σύμβουσις αὕτη σημειοῖ μίαν πρόδοον πρὸς τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ ἀέρος ἐν Εὐρώπῃ.

Εἶναι πιθανὸν ὅτι ἡ ἀύξουσα κίνησις εἰς τὰς συγκοινωνίας, λόγῳ οἰκονομικῶν ἀναγκῶν, θὰ ὀδηγήσῃ πρὸς μίαν ἐτι μεγαλυτέραν συνεργασίαν.

Τὴν 1ην Νοεμβρίου 1944 εἰς τὸ ἐναρκτήριόν του διάγγελμα εἰς τὸ Συνέδριον τοῦ Σικάγου, ὁ Πρόεδρος Ροϋζβέλτ εἶπεν:

«Ἄς ἐργασθῶμεν ἀπὸ κοινοῦ ἵνα καταστῇ δυνατὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ ἀήρ ἀπὸ τὴν ἀνθρωπότητα δι' ἐξ ὑπὲρ τῆς ἀνθρωπότητος».

Ἡμεῖς οἱ Εὐρωπαῖοι νομίζομεν ὅτι ὀφείλομεν νὰ διαδώσωμεν τὴν ἰδέαν ταύτην ἐντὸς τῆς περιοχῆς μας.

ΤΟ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΙΚΟΝ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ

(ΑΛΜΑΝΑΚ 1958)

τῆς ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΣΧΟΛΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Τεύχος Α'

Πωλεῖται εἰς ὅλα τὰ Βιβλιοπωλεῖα

Δρχ. 25