

# اثر ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بر مسافران و فرودگاه‌ها (مطالعه تطبیقی ایالات متحده و اتحادیه اروپا)

مجتبی اشراقی آرانی، استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

میلاذ سلطانی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی ایران، کرج، ایران

پست الکترونیکی نویسنده مسئول: [soltany.milad@yahoo.com](mailto:soltany.milad@yahoo.com)

دریافت: 1395/10/12 – پذیرش: 1396/02/15

## چکیده

شرکت‌های هواپیمایی به علت حساسیت‌های خاص این صنعت نسبت مسائل اقتصادی همچون گرانی قیمت سوخت، جنگ‌های منطقه‌ای، عدم تقاضای فصلی از سوی مسافران، تحریم‌های سیاسی و تروریسم دچار ورشکستگی می‌شوند. مضاف بر این موارد، صنعت هوایی، یک صنعت گران‌تلفی می‌گردد که خود عامل اصلی حساسیت و دشواری اداره این شرکت‌ها قلمداد می‌شود. از این رو با بررسی تاریخ صنعت هوایی، شاهد ورشکستگی‌های عده‌ای هستیم. در صورت ورشکست شدن یک شرکت هواپیمایی، باید آثار آن بر دو عنصر اساسی صنعت هوایی یعنی مسافران به عنوان مصرف‌کنندگان اصلی خدمت حمل و نقل هوایی و نیز فرودگاه‌ها به عنوان رکن زیربنایی حمل و نقل هوایی مورد سنجش واقع گردد. فرضیاتی همچون این که آیا مسافران از این پدیده متاثر میشوند؟ و یا این ورشکستگی بر روابط قراردادی با فرودگاه‌ها و عملکرد اقتصادی آن‌ها اثر دارد؟ این مقاله به دنبال پاسخ‌گویی به این فرضیات بوده و با اثبات آثار ناشی از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بر موارد پیش گفته، علاوه بر تاکید بر پیش‌گیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، بر هدایت صحیح این آثار راهکارهای لازم ارائه می‌گردد.

واژه‌های کلیدی: ورشکستگی، شرکت هواپیمایی، مسافر، سرویس هوایی، فرودگاه

## 1- مقدمه

1394) همچنین تروریسم، جنگ‌ها، تحریم‌های اقتصادی و تغییرات فصلی<sup>1</sup> از جمله عوامل شکست شرکت‌های هواپیمایی محسوب می‌شوند. به عنوان مثال، حادثه تروریستی 11 سپتامبر بیشترین اثر خود را بر صنعت هوایی گذاشت. شرکت‌های هواپیمایی پس از آن حادثه، علاوه بر آنکه باید هزینه‌ی بیشتری جهت تامین امنیت بیشتر پرداخت می‌نمودند، از عدم استقبال مسافران از پروازهای هوایی رنج می‌بردند (اشراقی آرانی، 1394) این صنعت به علت هزینه ثابت بالا، تقاضای دوره‌ای برای خدمات و رقابت شدید موجب می‌شود که شرکت‌های هواپیمایی دچار ورشکستگی‌های بسیاری شوند. برای مثال در کشور آمریکا، از سال 1978، 162 شرکت هواپیمایی دادخواست ورشکستگی تنظیم نموده‌اند. (Townsend, 2014)

حمل و نقل هوایی مهم‌ترین ابزار برای انتقال انسان، کالا و بار محسوب می‌شود. این صنعت موجب تسریع رشد اقتصادی، تجارت جهانی، سرمایه‌گذاری بین‌المللی و صنعت توریسم شده است. این صنعت که پیشرفت بسیاری چشمگیری داشته است و این ترقی همچنان ادامه داشته است اما با این وجود، با ورشکستگی و منحل شدن شرکت‌های مجری آن هم همراه بوده است. از جمله عوامل این ورشکستگی‌ها ویژگی‌های این صنعت می‌باشد. صنعت هوایی یک صنعت گران‌تلفی می‌شود. به طور مثال تهیه هواپیما که در حدود 53 درصد هزینه‌های این شرکت‌ها را شامل می‌شود (Morrell, 2011) آن قدر گران است که این شرکت‌ها در اکثر موارد قادر به خرید آن نیستند و به کمک تأمین‌کنندگان مالی روی می‌آورند. (اشراقی آرانی،

مضاف بر این، این تعداد ورشکستگی‌ها، با روند خصوصی-سازی<sup>۲</sup> افزایش خواهد یافت. (Morrell, 2011) منظور از ورشکستگی، توقف و عدم توانایی در پرداخت دیون شرکت می‌باشد. در چنین وضعیتی پس از اقامه دعوی ورشکستگی از سوی مدیون یا طلبکاران و اثبات توقف، تشریفات تصفیه ورشکسته آغاز می‌گردد.<sup>۳</sup>

بسیاری از نویسندگان بر موضوعاتی همچون پیش‌بینی ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و آثار بازسازی این شرکت‌ها قبل از صدور حکم ورشکستگی پرداخته‌اند. اما نوشتار حاضر تنها بر آثار دوران ورشکستگی این شرکت‌ها تمرکز نموده است و مجالی برای پرداختن به موضوعات دیگر اما اساسی ندارد. در این راستا بررسی محدود به شناسایی اثر ورشکستگی بر چند عنصر اساسی صنعت هوایی شامل مسافران حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه‌ها می‌باشد. شناسایی این اثر خود می‌تواند برای موضوعات دیگر براساس نتیجه این تحقیق مفید فایده باشد. در واقع با شناسایی اثر ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، می‌توان نسبت به راهکارهایی در این خصوص اقدام نمود.

با اثبات اثر این ورشکستگی‌ها بر موارد پیش‌گفته، چند اقدام لازم است انجام گیرد. در واقع پس از روشن شدن این موضوع که این ورشکستگی‌ها دارای اثر است (اصولا آثار منفی) باید بر اساس چگونگی و حدود آن به راهکارهایی اقدام نمود. اول آن‌که با آگاهی از این اثر، روند تأسیس این شرکت‌ها و نظارت بر عملکرد آن‌ها از سوی مقامات دولتی باید به گونه‌ای باشد که از ورشکستگی این شرکت‌ها جلوگیری شود. به‌طور مثال مطابق دستورالعمل 2008/1000 اتحادیه اروپا، مقامات دولتی باید وضعیت مالی شرکت‌های هواپیمایی را در ابتدای تأسیس و پس از آن به‌صورت ماهانه، فصلی و سالانه مورد نظارت واقع گردد. دوم آن‌که با آگاهی از این اثر، باید به دنبال راهکارهای قانونی، اقتصادی و سایر راهکارها بود تا این آثار ناخوشایند را به حداقل رساند. به‌طور مثال با ورشکستگی یک شرکت، مسافران هواپیمای متحمل زیان‌هایی می‌شوند که با آگاهی از آن موارد، میزان و انواع این خسارت‌ها، قوانین راحت‌تر می‌توانند از این مسافران حمایت نمایند و قضات

آسان‌تر می‌توانند به عدالت حکم نمایند. همچنین، آمار نشان داده است که با اعلام ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی، شرکت‌های رقیب در حدود 4.4 درصد قیمت‌های خود را کاهش می‌دهند. (Morrell, 2011) این رقابت غیر منصفانه می‌تواند منجر به حذف زود هنگام شرکت ورشکسته شود. و به همین دلیل باید قوانینی وضع شود که با در نظر گرفتن آثار مخرب ورشکستگی ایرلاین‌ها از اقدامات ضد رقابتی که موجب ورشکستگی زود هنگام متوقف می‌گردد جلوگیری به عمل آورد.

باید متذکر شد، تحقیق حاضر، براساس آمارهای کشورهای مختلف می‌باشد. در واقع در کشورمان یک مقیاس دقیق اندازه‌گیری برای سنجش اثر ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بر موارد کلیدی اشاره شده در بالا وجود ندارد. با این وجود استفاده از آمارهای این اثر از کشورهای دیگر امری اشتباه نیست. زیرا آن‌چه که اهمیت دارد، استنتاج نتایج صحیح از آمارهای موجود می‌باشد و داخلی و خارجی بودن اطلاعات در نتیجه‌گیری اثری نخواهد داشت و آنچه مهم می‌باشد تعیین اثر و میزان آن می‌باشد تا براساس آن با آگاهی از حدود آن اثر، برای جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و کاهش و هدایت آثار ناشی از ورشکستگی این شرکت‌ها، راهکار ارائه گردد. از این رو در این مقاله با آگاهی از تعدد و غیرقابل اجتناب بودن ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی ابتدا از مصادیق و اسباب ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی سخن می‌رود سپس، اثر ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بر مسافران و فرودگاه‌ها، مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

## 2- مصادیقی از ورشکستگی شرکت‌های

### هواپیمایی

واکنش شرکت‌های هواپیمایی به توقف از پرداخت دیون متفاوت می‌باشد. شرکت‌های بزرگ به‌دنبال بازسازی خود بر می‌آیند و شرکت‌های کوچک در ابتدا تلاش می‌کنند تا با جذب یک سرمایه‌دار برای خرید اموال و گواهینامه شرکت را زنده نگه دارند. (Ciliberto, 2012) در صورتی که این شرکت‌های کوچک در جذب یک تأمین‌کننده مالی ناموفق باشند به احتمال زیاد باید منتظر اعلام ورشکستگی شرکت خود باشند. برای مثال در پرونده ورشکستگی شرکت هواپیمایی مارک بعد از هشت

ماه که تحت حمایت فصل 11 قانون ورشکستگی آمریکا (با موضوع بازسازی متوقف) بود، دادگاه پرونده را مطابق فصل 7 که به تصفیه شرکت‌های ورشکسته مربوط می‌شود تغییر داد. یکی دیگر از اقدامات این شرکت‌ها، ادغام شدن، می‌باشد. در تاریخ صنعت هوایی، چندین ادغام میان شرکت‌های هواپیمایی<sup>۴</sup> به عنوان راه‌کار مقاومتی این شرکت‌ها در مقابل پدیده ورشکستگی دیده شده است. (Augustine, 2013)

در کشور آمریکا، مطابق فصل 11 قانون ورشکستگی این کشور برای اجتناب از آثار بد انحلال شرکت‌ها، به شرکت بدهکار فرصت تنفس برای بازسازی شرکت داده می‌شود. در صورتی که شرکت مطابق فصل 7 این قانون به تصفیه دچار شود، آثاری ناخوشایندی همچون فروش هواپیما و دیگر دارایی‌های شرکت، خسارت به مسافران، قطع خدمات هوایی در برخی شهرها و بیکاری همراه خود دارد. این مهم که تا جای ممکن باید از ورشکستگی این شرکت‌ها جلوگیری شود در آمارها نمایان است. از سال 1978 تا 2004 حدود 144 شرکت هواپیمایی تحت حمایت فصل یازده قرار گرفتند (باهداف بازسازی و بقای شرکت‌های هواپیمایی) اما تنها 14 شرکت تحت فصل 7 (انحلال شرکت) قرار گرفتند. (morrell, 2011) در آمریکا از سال 1978 به طور میانگین، شش ورشکستگی برای شرکت‌های هواپیمایی ثبت شده است. (Townsend, 2014) تاثیر این ورشکستگی‌ها در کشورهای پیشرفته آن قدر زیاد است که محلی برای مجادلات سیاسی می‌شود. زیرا گفته شده است با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی به طور معمول در حدود 40000 نفر، بیکار می‌شوند. (Eilperin, 2002)

تاریخ صنعت هوایی کشور آمریکا، با واقعه یازده سپتامبر و ترس مردم از پدیده تروریسم هوایی و کاهش رغبت مردم برای استفاده از هواپیما و افزایش هزینه سوخت در آن سال‌ها و پس از آن جنگ آمریکا یا عراق، موجب ورشکستگی چندین شرکت هواپیمایی شد. (McQuaid, 2008) قبل از حادثه تروریستی افول صنعت هوایی آغاز شده بود. ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی آمریکا، ایرلاین هاوایی و هواپیمایی دلتا دلیلی بر وضعیت ناپایدار این صنعت در آن سال‌ها بود. با آغاز سال 2008 در آمریکا صنعت هواپیمایی دوباره دچار پریشانی اقتصادی به علت افزایش بی رویه سوخت و خسارت 1.2 بیلیون دلاری در سه ماه اول سال 2008 شد. (Bowley, )

(2008)

در آمریکای لاتین تا پایان سال 2004، شش شرکت<sup>۵</sup> دچار ورشکستگی شدند. یکی از این ورشکستگی‌ها، ورشکستگی شرکت ملی آرژانتین بود که در سال 2001 اعلام ورشکستگی نمود. در سال 2002، طرح بازسازی این شرکت مورد موافقت واقع شد و در پایان سال 2004 با خرید 45 درصد سهام به یک شرکت هواپیمایی اسپانیایی از ورشکستگی رهایی یافت. (morrell, 2011).

در اروپا نهاد بازسازی شبیه آنچه در کشور آمریکا موجود است، دیده نمی‌شود. اما این کشورها به راهکارهایی در این خصوص با هدف این‌که حداقل قسمتی از شرکت باقی بماند حتی با فروش برخی اموال دست زدند. در کشور انگلیس، شرکت هواپیمایی (UK) در سال 1991 بعد از تلاش‌های فراوان جهت جذب یک سرمایه‌گذار دچار ورشکستگی شد. (AvmarkAviation Economist, 1991) در آلمان اکثر سهام‌داران شرکت‌های هواپیمایی، بانک‌های تجاری مهم این کشور می‌باشد. در آلمان شرکت Aero Lloyd که 66 درصد آن برای بانک بایریشر بود. در سال 2002 با توقف سرمایه گذاری این بانک، ورشکست شد.

در مقابل این ورشکستگی‌ها در آمریکا و اروپا، اکثر متصدیان هوایی در آسیا و اقیانوسیه از آن‌جا که دولتی هستند احتمال ورشکست شدن بسیار کم می‌باشد. با این وجود چند ورشکستگی قابل رویت است. شرکت هواپیمایی فیلیپین (PAL) از جمله موارد محدود این ورشکستگی‌ها می‌باشد. شرکت آنست در استرالیا در سال 2002 هم از جمله ورشکستگی‌های در این کشور محسوب می‌شود. (morrell, 2011)

شرکت‌های ورشکسته هواپیمایی با مشکلاتی همچون تغییرات هزینه برای اقدام به عملیات خود مواجهه هستند. به طور مثال قراردادهای شرکت‌های ورشکسته در بسیاری موارد فسخ و دوباره منعقد می‌گردد. علاوه بر افزایش هزینه، تقاضای مسافران در این راستا شاید کم شود (Opler, 1994). همچنین ورشکستگی این شرکت‌ها می‌تواند عاملی برای کاهش کیفیت سرویس‌ها شود.

این دوران ورشکستگی شاید لزوماً برای این شرکت‌ها ناخوشایند نباشد. با این توضیح که می‌توانند به اقداماتی دست بزنند (که منجر به سوددهی این شرکت‌ها شود) که در دوران غیر ورشکستگی ناممکن یا غیرقانونی است. برای مثال مطابق

همزمان با شرکت ترانس در سال 1930 تاسیس شد و به عنوان دومین شرکت هواپیمایی بزرگ آمریکا محسوب می شود. ( Hill Aviation Week Group, 2003)

### 3- اسباب ورشکستگی شرکت های هواپیمایی

از صنعت هواپیمایی برای مدت طولانی با عنوان یک «صنعت پرخطر» یاد می شده است. (Gritta, 1972) بخش عمده ای از خطرات این صنعت از ماهیت ذاتی هوانوردی، آسیب پذیری حمل و نقل هوایی از برخی حوادث و جریانات اقتصادی-اجتماعی و سایر موارد ناشی می شود که در ذیل به مهم ترین آن ها اشاره خواهیم نمود.<sup>۶</sup>

اول- تاثیر پذیری صنعت هوایی از حملات تروریستی

تحت تاثیر حملات تروریستی یازده سپتامبر 2001 و متعاقب آن، شرکت های هواپیمایی تدابیر امنیتی را تشدید بخشیده که نه تنها هزینه زیادی را بر آنان تحمیل کرده است<sup>۷</sup> بلکه دشواری قابل توجهی در تحصیل بیمه خطر جنگ و خطرات مشابه به همراه داشته است. افزون بر آن به خاطر مشکلات ناشی از سختگیری های امنیتی بخشی از مسافران و درآمد مربوطه از دست می رود (اشراقی آرانی، 1394).

دوم- تاثیر پذیری از بیماری های مسری

در سال 2003 شیوع «بیماری سارس»<sup>۸</sup> به مسافرت های هوایی نسبت داده شد که به دنبال کاهش تعداد مسافران، لغو بسیاری از رزروهای بلیط هواپیما، لغو بسیاری از پروازها و مرخصی خدمه شرکت های هواپیمایی و فرودگاه ها، خسارت قابل توجهی به صنعت هوایی وارد شد. (اشراقی آرانی، 1394)

سوم- تاثیر پذیری از بحران های مالی

در سال های اخیر به خصوص از سال 2005 صنعت هواپیمایی تاکنون تحت تاثیر رکود جهانی و نابسامانی های مالی شاهد اتحاد اجباری و ورشکستگی برخی از شرکت های هواپیمایی بوده است. (Gritta, 1983) به طور مثال در دهه های اخیر افزایش قیمت سوخت آثار نامطلوبی بر سوددهی شرکت های هواپیمایی داشته است. گفته شده است که هزینه سوخت هواپیما در حدود سی درصد هزینه های شرکت های هواپیمایی را در برمی گیرد و دومین هزینه بزرگ این شرکت ها محسوب می شوند. (Tolkin, 2010) افزایش و کاهش قیمت سوخت بر تمام متصدیان حمل هوایی اثر می گذارد اما شرکت های هواپیمایی که دارای ناوگان قدیم تر و پر مصرف تر

کنونسیون کپ تاون یا قوانین کشوری همچون ماده 1110 فصل 11 قانون ورشکستگی کشور آمریکا، در صورت نقض قرارداد برای پرداخت اجاره به تأمین کننده مالی هواپیما از سوی شرکت هواپیمایی، این شرکت 60 روز مهلت دارد تا عدم اجرای قرارداد خود را جبران نماید در غیر این صورت، تأمین کننده مالی یا همان موجر هواپیما می تواند هواپیما را باز پس بگیرد. اما در این زمان به علت آنکه تأمین کنندگان مالی با فسخ این قرارداد و انعقاد قرارداد دیگر ضرر بسیاری متحمل خواهند شد در پی توافق دیگر با شرکت ورشکسته که به نفع ایشان است روی می آورند. (Ciliberto, 2012) همچنین کارمندان این شرکت از ترس بیکاری به علت انحلال چنین شرکتی در قراردادهای کار خود به نفع شرکت تجدید نظر می نمایند.

شرکت هواپیمایی بین المللی ترانس به عنوان یکی از مهم ترین متصدیان کشور آمریکا که در سال 1930 تاسیس شده بود، پس از 71 سال فعالیت در سال 2001 به علت ورشکستگی منحل شد. پس از تاسیس این شرکت، به سرعت رشد نمود و در سال 1990 به عنوان هفتمین شرکت هواپیمایی بزرگ کشور آمریکا معرفی گردید. (Trans World Airlines, 2010) هرچند قبل از این موفقیت، مشکلات این شرکت به علت فروش این شرکت هواپیمایی از سوی شرکت مادر ترانس در سال 1979 آغاز شد.

پس از این تحول در سال 1988 به عنوان یک شرکت مقروض، در حدود 4 بیلیون دلار بدهکار شد. در سال 1992 برای اولین بار این شرکت مطابق فصل یازده از قانون ورشکستگی کشور آمریکا، درخواست حمایت دولتی نمود. این شرکت برای بقا، 28000 نفر از کارمندان خود را مجبور به کاهش 15 درصدی حقوق و وقفه در کار آن ها نمود. پس از مدتی با کاهش شهرت این شرکت، دوباره این شرکت در سال 1995 درخواست حمایت مطابق قانون پیش گفته را طرح نمود تا از 500 میلیون دلار بدهکاری از مجموع 1.7 بیلیون دلاری خلاصی یابد. این روند بدهکاری ادامه پیدا کرد تا در سال 1997 به اوج خود رسید. چهار سال بعد، در سال 2001 بالاخره برای بار سوم درخواست از طریق فصل یازده را نمود و در یک شرکت هواپیمایی دیگر ادغام شد.

اما سوال اصلی آن است که چرا باوجود رشد شرکت های هواپیمایی آمریکایی در آن سال ها، این شرکت دچار مشکلات مالی و بدهکاری شد؟ برای مثال شرکت هواپیمایی امریکن

هستند به شدت آسیب می‌بینند. (اشراقی آرانی، 1394)

چهارم- تاثیرگذاری حمل و نقل هوایی بر آلودگی زیست محیطی  
باتوجه به میزان دی‌اکسیدکربن بسیار زیادی که از هواپیما  
به علت مصرف بالا سوخت در آن منتشر می‌شود، دولت‌ها در  
راستای تکالیف و الزامات قانونی بین‌المللی و داخلی،  
استانداردهایی برای کاهش حداکثری میزان آلودگی ناشی از  
هواپیما وضع نموده و درعین حال برای عدم رعایت مقررات و  
استانداردهای موصوف جرایم و عوارض سنگینی بر شرکت‌های  
هواپیمایی تحمیل کرده‌اند. تلاش شرکت‌های هواپیمایی برای  
تطابق با استانداردهای زیست محیطی، هزینه زیادی بر دوش  
آنها گذارده و در مواردی به زمینگیر شدن برخی از هواپیماهای  
آنها منجر شده است.

پنجم- تحمیل هزینه‌ها جهت تطبیق با مقررات ایمنی

هزینه تطابق شرکت هواپیمایی با مقررات ایمنی و پرواز  
متعدد بار سنگینی بر دوش آنها می‌گذارد و عدم رعایت  
الزامات و استانداردهای مربوطه نیز به تحمیل جرایم مالی قابل  
توجه منجر می‌شود. به عنوان مثال، هواپیما ممکن است موضوع  
آیین‌نامه‌های گوناگون قابلیت پرواز از سوی سازمان‌های  
هواپیمایی کشوری قرار گیرد که الزامات پشتیبانی با تعمیراتی  
متنوعی را مقرر می‌کند. در صورتی که شرکت هواپیمایی از  
تطبیق خود با آیین‌نامه‌های موصوف ناتوان باشد بار سنگین  
ناشی از جرایم و عوارض ناشی از تخلف را باید تحمل نماید.  
(اشراقی آرانی، 1394).

ششم- تغییرات فصلی

از نظر زمانی صنعت هواپیمایی به فصلی بودن مشهور است  
به طوری که بیشتر درآمد در برخی فصول حاصل می‌شود. این  
موضوع با این توجیه که بیش از نصف مسافرت‌های هوایی با  
اهداف تفریحی-سیاحتی صورت می‌گیرد و از این رو تابستان  
شلوغ‌ترین فصل<sup>9</sup> سال به شمار می‌رود. توانایی یک شرکت  
هواپیمایی برای تعدیل ظرفیت پروازها بر اساس چرخه فصلی  
محدود است و به این دلیل نیمه دوم سپتامبر (فصل زمستان در  
کشور ما) و پس از آن کاهش محسوس حمل و نقل هوایی را به  
خود می‌بیند و در این هنگام است که برای تکمیل صندلی‌های  
خالی هواپیما تخفیف‌های بسیار در قیمت بلیط عرضه می‌شود.  
(اشراقی آرانی، 1394) این تغییرات در تقاضا ناشی از تغییرات

فصلی می‌تواند سبب عدم تناسب عرضه و تقاضا شود. در  
نظریات مشهور است که «شرکت‌های هواپیمایی در یک محیط  
رقابتی توانایی نامحدودی برای کنترل عرضه (ظرفیت) و تقاضا  
(ترافیک) دارند». (Baggaley, 1998) از این رو این عدم  
تناسب عرضه و تقاضا و تغییرات فصلی می‌تواند سبب  
ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی گردد.

#### 4- اثر ورشکستگی بر مسافران حمل و نقل

##### هوایی

مسافران حمل و نقل هوایی رکن اصلی صنعت هوانوردی  
محسوب می‌شوند. همه‌ی اقدامات برای این افراد مهیا شده  
است تا با جلب رضایت این افراد، شرکت‌های هواپیمایی به  
سودآوری دست یابند. افزون بر این اقتضای اقدام به هر امری،  
حمایت از قشر آسیب پذیر آن اقدام می‌باشد. از این رو باید  
نسبت به ارزیابی میزان، تعداد و چگونگی تاثیر مسافران هواپیما  
از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی در جهت جلوگیری از  
واردن شدن ضرر به مسافران و یا جبران آن در جهت  
برنامه‌ریزی و توسعه پایدار صنعت هوایی اقدام نمود. در کشور  
ما، هر چند با توجه به دولتی‌بودن شماری از شرکت‌های  
هواپیمایی شاهد ورشکستگی پنهان (و نه رسمی) آنها هستیم اما  
باتوجه به رهایی صنعت هوایی از یوغ تحریم‌ها و چشم‌انداز  
توسعه ناوگان هواپیمایی که می‌تواند به تسریع روند خصوصی  
سازی ایرلاینهای دولتی و قطع ارتزاق از منابع مالی دولتی  
بینجامد، این تاثیر مسافران از ورشکستگی شرکت‌های  
هواپیمایی در کشورمان قابل پیش بینی است.<sup>10</sup>

با عارض شدن ورشکستگی بر یک شرکت هواپیمایی،  
ممکن است پروازهای این شرکت دچار تأخیر و یا لغو گردد. از  
این رو حالت‌های مختلفی بر مسافران قابل تصور است.

• گاهی مسافری پروازی را با یک شرکت ورشکسته آغاز  
نموده است اما برای اجرای کامل پرواز به‌علت  
ورشکستگی امکان‌پذیر نمی‌باشد. در اصطلاح به این  
مسافران، مسافران در راه مانده<sup>11</sup> اطلاق می‌شود. برای مثال  
یک مسافر از طریق یک شرکت دو پرواز را رزرو نموده  
است. این مسافران پرواز اول از شهر تهران را به مقصد  
اهواز انجام می‌دهد اما پرواز دوم که به عنوان پرواز نهایی  
از اهواز به تهران است انجام نمی‌گیرد. در این مرحله

مسافر متحمل خسارت‌هایی همچون هزینه تهیه بلیط دیگر، اسکان، هزینه حمل‌ونقل و سایر هزینه‌ها و سرویس‌ها شامل غذا و ارتباطات تلفنی می‌شود. (سلطانی، 1395) میزان خسارت در این حالت در حدود 1.109 یورو برای یک شرکت گران قیمت و 335 یورو برای یک شرکت ارزان قیمت تخمین زده شده است. (Steinen et al., 2009).

- گاهی قبل از شروع پرواز، شرکت ورشکسته قادر به اجرای پرواز نیست. در این مرحله براساس تصمیم مسافر و شرایط پرواز جایگزین، خسارت تحمیلی متفاوت خواهد بود. در مواقعی شرکت ورشکسته یا مسافر امکان تهیه بلیط دیگر برای اجرای پرواز خود را دارد و مسافر هم قصد پرواز از طریق شرکت دیگر را دارد. در مقابل گاهی مسافر، با وجود امکان سفر از طریق پرواز از آن امتناع می‌نماید یا اینکه اصلاً چنین پروازی وجود ندارد. در حالت اول هزینه تحمیلی نسبت به حالت دوم بسیار کمتر و محدود هزینه تهیه بلیط دیگر می‌باشد درحالی‌که در فرض دوم، مسافر مجبور به تحمل هزینه‌های بیشتر خواهد بود.

- فرض سوم هم شامل زمانی است که پرواز نهایتاً با تأخیر انجام می‌شود. در این مرحله براساس مدت زمان تأخیر شرکت‌های هواپیمایی ملزم به تهیه برخی سرویس‌ها هستند. مضاف بر این ممکن است این تأخیر سبب خسارتی همچون از دست دادن پرواز دیگر به علت عدم رسیدن به موقع آن پرواز گردد.

باتوجه به توضیحات بالا، با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی بررسی اثر آن بر مسافران از دو جهت دارای اهمیت است. یکی آن‌که با یک ورشکستگی از جهت کمیت تعداد زیادی از افراد تحت تأثیر قرار می‌گیرند. همچنین از بعد کیفیت، ضرر وارده به مسافران بسیار گسترده خواهد بود. از این‌رو در جهت حمایت از مسافر دو نوع حمایت<sup>۱۲</sup> پیشنهاد می‌گردد.

اول- حمایت احتیاطی<sup>۱۳</sup>: منظور از حمایت احتیاطی یا پیشگیرانه، مسئولیت دولت به علت صدور مجوز به شرکت‌های هواپیمایی بدون در نظر گرفتن کفایت مالی در ابتدای تأسیس و عدم نظارت مستمر بر وضعیت مالی آنها پس از تشکیل می‌باشد. در کشورهای مختلف با شناسایی اهمیت ورشکستگی و خسارت وارده بر مسافران به نظارت‌های مالی بر این

شرکت‌ها پرداخته‌اند. به عنوان مثال در کشور دانمارک شرکت‌های هواپیمایی ملزم می‌شوند تا گزارش سالانه خود را ارائه دهند. این گزارش شامل نسبت نقدینگی به بدهی می‌باشد. همین نظارت در کشور فرانسه از طریق بررسی منظم پرداخت مالیات، بدهی‌ها و حقوق کارمندان صورت می‌گیرد. در واقع در این کشور علاوه بر بازنگری سالانه در صورت بروز و شناسایی وضعیت بد مالی به بررسی ماهانه ساعات پروازی واری می‌شود. (Mendes, Joerss, von den steinen, 2009) همین نظارت به صورت ماهانه یا فصلی در کشور ایرلند وجود دارد. در کشور ایتالیا ترازنامه شش ماهه شامل هزینه عملیاتی و سود بررسی می‌شود. در کشور لهستان اصل نظارت به صورت سالانه انجام می‌گیرد اما در صورت شناسایی مشکلات مالی این نظارت به صورت فصلی یا ماهانه تحقق می‌یابد. در اسپانیا پس از یک سال از اخذ گواهینامه، کفایت مالی شرکت بررسی می‌شود. (Mendes, Joerss, von den steinen, 2009) در کشورمان هم همین رویکرد البته با ایراداتی در دستورالعمل تأسیس شرکت‌های هواپیمایی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری مصوب 1393 دیده می‌شود (سلطانی، 1395).

البته این حمایت زمانی کامل می‌گردد که وظیفه نهاد دولتی با پشتوانه ضمانت اجرا باشد. با این توضیح که با ورشکستگی شرکت هواپیمایی و عدم نظارت از سوی نهاد دولتی، این نهاد به جبران خسارت از مسافران ملزم گردد. این حمایت از آنجا که بر دولت بار مالی ایجاد می‌نماید، دولت را بر نظارت درخور در جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی ترغیب مینماید و نتیجتاً ورشکستگی و خسارت ناشی از آن تحقق نمی‌یابد نسبت به راهکارهای دیگر بیشتر مورد قبول است (سلطانی، 1395).

دوم- حمایت مساعدتی<sup>۱۴</sup>: با وجود پیشنهاد حمایت احتیاطی، در بسیاری موارد دولت‌ها از جبران خسارت امتناع می‌نمایند و مواعی در این راستا وجود دارد. همچنین بسیاری موارد نهاد نظارتی با وجود نظارت وافی، ناتوان از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی بوده است. از این‌رو این حمایت به عنوان حمایت تکمیلی پیشنهاد می‌گردد. این حمایت زمانی کاربرد دارد که شرکت هواپیمایی ورشکست شده است و مسافران آن دچار خسارت شده‌اند. در این مرحله در کشورهای مختلف، واکنش‌های متفاوتی جهت حمایت از مسافران تدارک دیده شده است. این راهکارها هرچند از جهت شیوه جبران خسارت

متفاوت هستند، اما از آن جهت که از جهت مبنایی در مرحله بعد از ورشکستگی شرکت هواپیمایی قرار دارند در یک عنوان قرار می‌گیرند. از جمله این حمایت‌ها می‌توان به پوشش بیمه‌ای جهت جبران خسارت از مسافران نام برد. این پوشش بیمه‌ای، الزام شرکت‌ها به بیمه خود جهت جبران خسارت ناشی از ورشکستگی یا خرید بیمه داوطلبانه از سوی مسافران می‌باشد. همچنین در بسیاری از کشورها همچون ایالات متحده در صورتی که مسافر بلیط خود را از طریق کارت‌های اعتباری خریداری نماید بانک پشتیبان این کارت اعتباری در صورت عدم اجرای پرواز به هر دلیل از جمله ورشکستگی باید از مسافر جبران خسارت نماید. در کنار این راه کارها، توافقات داخلی شرکت‌های هواپیمایی برای انجام پروازهای یکدیگر علاوه بر آنکه به سود مسافران است برای خود شرکت‌های هواپیمایی از جهات مختلف سودمند است (سلطانی، 1395).

از این رو لازم است در کشورمان، با توجه به لزوم حمایت از مسافران، جهت حمایت این افراد به علت خسارت وارده ناشی از شرکت‌های هواپیمایی موارد پیش گفته مورد نظر قانون‌گذار قرار بگیرد.

## 5- اثر ورشکستگی بر فرودگاه‌ها

وابستگی فرودگاه‌ها به پویایی فعالیت شرکت‌های هواپیمایی غیر قابل انکار است. این اهمیت از آن جهت است که فرودگاه‌ها جهت خدمات به پروازهای شرکت‌های هواپیمایی ایجاد شده‌اند تا از این طریق بستر حمل‌ونقل هوایی فراهم گردیده و نیز به عنوان یک بنگاه اقتصادی کسب درآمد نمایند. بنابراین، با توجه به اهمیت درآمد شرکت‌های هواپیمایی در دوام اقتصادی فرودگاه‌ها و احتمال ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها باید در حین توافق با شرکت هواپیمایی و قبل از توقف آنها تمهیدات لازم را اتخاذ نمایند. ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی نه تنها به فرودگاه‌ها از جهت درآمد آنها ضرر می‌زند، از جهت حقوق شرکت هواپیمایی نسبت به تاسیسات فرودگاه مسایل حقوقی ایجاد می‌نماید که بهره‌برداری حداکثری از اماکن و تاسیسات فرودگاهی را با مشکل مواجه می‌سازد. در حقیقت، بسیاری از اراضی و اماکن فرودگاه‌ها تحت اجاره یا حق انتفاع و یا امتیاز بهره‌برداری شرکت‌های هواپیمایی است که پس از ورشکستگی مستاجر یا صاحب حق انتفاع و امتیاز بلا تکلیف می‌مانند.

باتوجه به شیوع ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و تاثیرپذیری درآمد و عملیات فرودگاه‌ها از این شرکت‌ها، لازم است برخی از موضوعات قابل پیش بینی مورد مذاکره قرار بگیرد. این موضوع آن قدر اثرگذار بود که در سال 2003 کنگره کشور ایالت متحده اثر ورشکستگی بر فرودگاه را مورد بررسی قرار داد. در این بررسی فرودگاه‌های بین‌المللی پیتسبورگ، فرودگاه بین‌المللی سانفرانسیسکو و فرودگاه بین‌المللی مینیاپولیس سنت‌پل مورد مذاکره واقع شد. مطابق این مطالعه، اثر ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی را بر فرودگاه منفی و ناخوشایند است.

این آثار بد شامل اجاره‌های رد شده، سرویس‌های کاهش یافته و با نرخ پایین‌تر برای فرودگاه‌ها، عدم پرداخت عوض ناشی از سرویس‌های فرودگاهی به شرکت‌های هواپیمایی می‌شود (Brown, 2003).

ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی اول به واسطه از دست رفتن درآمد فرودگاه‌ها برای آن‌ها مشکل‌ساز می‌شود. به‌طور مثال با ورشکستگی شرکت دلتا، فرودگاه بین‌المللی Hartsfield-Jackson به‌علت عدم استفاده این شرکت از قسمت تعمیرگاه فرودگاه در حدود 4.2 میلیون دلار ضرر کرد. فرودگاه بین‌المللی اُکلند به علت ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی Skybus Airlines، Aloha Airlines، و ATA Airlines بیش از 2 میلیون دلار به علت از دست دادن برخی درآمدها متحمل شد. (Andrejczak, 2008) دلیل این تاثیر چشمگیر هم روشن است زیرا بسیاری از فرودگاه‌ها درآمدی غیر از شرکت‌های هواپیمایی ندارند. بنابراین، عدم پرداخت بدهی‌های این شرکت‌ها، بار منفی مهمی بر فرودگاه قلمداد می‌شود. (Waite, 2012) درآمد فرودگاه‌ها از شرکت‌های هواپیمایی شامل هزینه فرود پروازها، پارک هواپیما و خدمات ترمینال و بار و برقراری امنیت می‌شود. (Waite, 2012) برای اثبات اهمیت فعالیت شرکت‌های هواپیمایی برای فرودگاه تنها کافی است این امر بیان گردد که در حدود 60 درصد درآمد فرودگاه‌ها ناشی از فعالیت این شرکت‌ها می‌باشد. (Waite, 2012) بنابراین ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی تأمین مالی فرودگاه‌ها را به علت کاهش درآمد ناشی از کم شدن سرویس‌ها تحت تاثیر قرار می‌دهد.

در اثبات کاهش درآمد فرودگاه‌ها باید این مهم را به اثبات رساند که آیا با ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی میزان

سرویس های هوایی کاهش می یابد؟ در آمریکا گفته شده است متصدی ورشکسته 25 درصد سرویس های خود را نسبت به قبل از زمان ورشکستگی از دست می دهند. مضاف بر این 21 درصد پرواز این شرکت ها با تأخیر روبرو می شود. (Ciliberto, 2012) در واقع این مسافران از ترس عدم اجرا یا تأخیر در پرواز ترجیح می دهند از شرکت های دیگر استفاده نمایند. همچنین باید پاسخ داده شود که آیا شرکت های هواپیمایی رقیب با کاهش سرویس های پروازی شرکت ورشکسته، آیا میزان سرویس های خود را افزایش خواهد داد؟ در کشور آمریکا برای پاسخ به این فرضیه میان انواع فرودگاه قائل به تمایز شده اند. این تمایز از لحاظ بزرگی و کوچکی فرودگاه ها بوده است.<sup>۱۵</sup> در خصوص فرودگاه های بزرگ با بررسی های انجام گرفته شده این نتیجه حاصل شد که ورشکستگی شرکت های هواپیمایی تاثیر بسیار محدودی بر میزان سرویس ها دارد. این اثر در فرودگاه های متوسط در جایی که شرکت ورشکسته سهم قابل توجهی از سرویس های این فرودگاه را به خود اختصاص داده است چشمگیر می باشد. در خصوص فرودگاه های کوچک، به علت اثر کوچک در تغییر سرویس ها، با طی زمان کوتاهی تعادل از لحاظ میزان سرویس ها برقرار خواهد شد. (Borenstein and Rose, 2003) این نتیجه گیری نشان می دهد که ورشکستگی در میزان سرویس های هوایی اثر دارد که این اثر خود شایسته بررسی اقدامات مربوطه می باشد. در تایید این اثر گفته شده است که با ورشکستگی شرکت هواپیمایی مجارستان در حدود 6.3 درصد سرویس های هوایی کاهش یافت. (European Commission, 2014)

علاوه بر این ملاک زمان هم می تواند عامل مهمی در تعیین این اثر باشد. در واقع ماه های ابتدایی ورشکستگی شرکت هواپیمایی نسبت به دوره های زمانی بعدی این اثر متفاوت است. برای مثال در صورتی که یک متصدی 20 درصد از پروازهای یک فرودگاه را به خود اختصاص داده باشد، در صورت ورشکستگی این شرکت، میزان کلی پروازهای این فرودگاه در حدود 4.5 درصد تا شش ماه پس از ورشکستگی کاهش پیدا می نماید. (Borenstein and Rose, 2003)

در اتحادیه اروپا، در یک بررسی<sup>۱۶</sup> تعداد صندلی های که هر هفته به علت ورشکستگی شرکت های هواپیمایی از دست می رود و میزان صندلی های جایگزین پیشنهاد شده از سوی شرکت های رقیب به شرح ذیل است.

با ورشکستگی شرکت سیلورجت<sup>۱۷</sup> از 51/814 صندلی موجود در مسیر London- DXB در حدود 1/400 صندلی از دست رفت. همچنین در مسیر London- EWR 2/600 صندلی از 97/024 صندلی موجود از دست رفت. در مسیر London- JFK با ورشکستگی شرکت زوم<sup>۱۸</sup> تنها 1/596 صندلی از دست رفت در حالی که 97/024 صندلی دیگر در این مسیر هنوز موجود بود. در مقابل این ورشکستگی ها که میزان صندلی و سرویس های از دست رفته در مقابل سرویس های باقی مانده ناچیز است بنابراین اثر ورشکستگی ملموس نخواهد بود، ورشکستگی برخی شرکت ها روند سرویس هوایی یک مسیر را مختل نموده است. برای مثال در آلمان در مسیر HAJ- POZ با ورشکستگی شرکت هواپیمایی آلمان در حدود 330 صندلی و سرویس مختل شد، در حالی که هیچ سرویس و صندلی دیگری برای پرواز موجود نبود. (Steinen et al., 2009)

همان طور که آشکار است، ورشکستگی شرکت های کوچک<sup>۱۹</sup> زمانی که تنها مجری پرواز در آن مسیر بودند، می تواند بر سرویس های آن خط هوایی اثر چشمگیری گذارد. در این موارد فاصله خط پروازی از مبدأ تا مقصد کوتاه است و بازار رقابتی کم است. در مقابل مسیرهای که رقابت شرکت های هواپیمایی همچون لندن- دوی یا لندن- نیویورک بسیار زیاد است این اثر بسیار ناچیز است (Steinen et al., 2009).

نتیجتاً باید اذعان نمود که برای دستیابی صحیح از اثر ورشکستگی شرکت های ورشکسته بر میزان سرویس ها باید چندین عامل مدنظر قرار بگیرد. پیش فرض ثابت شده این است که شرکت های ورشکسته به علت مشکلات مالی قادر به اجرای پروازهای خود نخواهند بود. در ایران به تازگی شرکت هواپیمایی آسمان به علت بدهی به شرکت ملی سوخت و شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی کشور نتوانست چندین پرواز خود را انجام دهد. حال اثر این عدم اجرای پرواز که باید از سوی شرکت ورشکسته انجام می گرفت بر اساس دو ملاک مکان و زمان متفاوت می شود. منظور از ملاک مکان، مسیر پروازی می باشد. در صورتی که این مسیر پروازی، از سوی شرکت های دیگر با تعداد پرواز بالا پوشش داده شود، ورشکستگی یک شرکت به نظر می رسد اثر قابل توجهی نخواهد داشت. مگر آن که این شرکت تعداد بالایی از پروازهای این مسیر را انجام می داده است. در مقابل در صورتی که مسیر به صورت انحصاری در اختیار یک شرکت باشد، با ورشکستگی این



شرکت هرچند کوچک، اثر چشم‌گیری خواهد گذاشت. علاوه بر بعد مکان، باید به زمان ورشکست شدن از لحاظ فصلی مورد مذاقه واقع گردد. در صورتی که یک شرکت در فصل سرد ورشکست گردد، به علت عدم تقاضای مسافران نیازی به پروازهای دیگر نیست و رقبای شرکت ورشکسته سودی در تدارک پرواز در این مسیر در فصل مربوطه نخواهند داشت. این اثر منفی ناشی از ورشکستگی، زمانی که فرودگاه بخش عمده‌ی رابطه خود را با شرکت ورشکست شده داشته است، بیشتر خواهد شد. همچنین درخصوص روابط قراردادی و حقوق شرکت‌های هواپیمایی نسبت به فرودگاه‌ها در زمان رسیدگی ورشکستگی نگرانی‌هایی ایجاد می‌نماید. (Waite, 2012) زیرا با ورشکست شدن یک شرکت، روابط مالی آن تحت مدیریت دادگاه و مدیران تصفیه قرار خواهد گرفت و قراردادها از قبیل قرارداد اجاره اماکن فرودگاهی هرچند با رضایت فرودگاه‌ها اما با تشخیص مدیر تصفیه ورشکسته تمدید و یا فسخ خواهد شد. برای مثال زمانی که شرکت هواپیمایی (US) تحت حمایت فصل یازده قانون ورشکستگی کشور آمریکا قرار گرفت، مدیر تصفیه شرکت هواپیمایی مذکور با استفاده از تهدید برای رد قرارداد، 18 قرارداد اجاره با فرودگاه پیتسبورگ را مورد توافق دوباره و بازنگری قرار داد. (Brown, 2003) بنابراین، اصلاح قراردادهای قبلی منعقد فی مابین شرکت هواپیمایی ورشکسته و فرودگاه که بنا به اصل به زیان فرودگاه هم صورت می‌گیرد خطر بزرگی است که نمی‌توان به آسانی از کنار آن گذشت.

حال در این مرحله چه گام‌هایی جهت حمایت از فرودگاه‌ها می‌توان برداشت و قوانین در کشورهای مختلف آیا جهت حمایت از فرودگاه‌ها تدابیری اندیشیده‌اند. با بررسی قوانین کشورهای مختلف به این نتیجه می‌رسیم از جهت تقنینی حمایتی که فرودگاه‌ها دستاویز آن گردند وجود ندارد. به عنوان مثال، ماده 1110 در جهت حمایت تامین کنندگان هواپیما وجود دارد اما امکان بهره‌گیری از آن به علت محدود بودن دایره شمول آن به تامین کنندگان مالی هواپیما وجود ندارد. با ورشکست شدن شرکت‌های هواپیمایی، امکان وصول بدهی ناشی از اجاره تسهیلات فرودگاهی به شرکت‌های هواپیمایی برای فرودگاه‌ها وجود ندارد. همچنین در مرحله تصفیه، اولویت با طلبکاران رهنی و طلبکاران ممتاز است. از این رو در صورتی که فرودگاه‌ها در دسته‌ی طلبکاران بالا قرار نگیرند به سختی طلب خود را وصول مینمایند. در ورشکستگی شرکت هواپیمایی

United تخمین زده شده است چنین طلبکارانی در مجموع در حدود 4 تا 8 درصد از طلب خود را وصول نمودند. (Waite, 2012) بنابراین فرودگاه‌ها در این مرحله دچار زیان چشمگیری میشوند. با وجود موانع مذکور، در ورشکستگی شرکت هواپیمایی Braniff Airways دادگاه به نفع فرودگاه مبنی بر پرداخت تمام بدهی ایشان حکم صادر نمود. (Waite, 2012)

در سطح فدرال نیز در کشور آمریکا باتوجه به لزوم حمایت از فرودگاه‌ها تدابیری اندیشیده شده است. یکی از این موارد استفاده فرودگاه‌ها از تامین مالی شرکت‌های هواپیمایی برای فرودگاه‌ها جهت افزایش ایمنی و امنیت می‌باشد. (Waite, 2012) این راهکار که با این ایراد روبرو شده بود که شاید در زمان ورشکستگی شرکت هواپیمایی امکان دریافت آن مبلغ وجود نداشته باشد در سال 2003 اصلاح شد و زمان ورشکستگی را هم دربر گرفت. افزون بر این، تاسیس صندوق ترمیمی برای زمان ورشکستگی می‌تواند راهکار مفیدی برای کاهش تبعات ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی باشد. به این صورت که شرکت‌های هواپیمایی که با فرودگاه دارای رابطه قراردادی هستند ملزم به پرداخت درصدی از مبلغ قرارداد افزون بر مبلغ کل قرارداد به صندوق ورشکستگی با ذینفعی فرودگاه شوند. همچنین، فرودگاه‌ها باید خود در قراردادهای منعقد با شرکت‌های هواپیمایی به آینده‌نگری بپردازند. این آینده‌نگری با توجه به عدم حمایت وافی همچنان که برای تامین کنندگان مالی هواپیما دیده می‌شود و فراگیری ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی لازم است. فرودگاه‌ها می‌توانند تمام اجاره بها را در مرحله انعقاد قرارداد اخذ نمایند و یا وثایق مطمئن در اختیار بگیرند تا در صورت بروز ورشکستگی برای شرکت هواپیمایی زیان کمتری بر آنها وارد شود.

## 6- نتیجه‌گیری

ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، به علت چندین عامل پدیده‌ای غیر قابل اجتناب محسوب می‌شود. تعدد این ورشکستگی‌ها در سرتاسر جهان این مدعا را اثبات می‌نماید. گاهی تروریسم عاملی می‌شود تا صنعت هوایی یک کشور به افول و رکود برسد. برای مثال بعد از حادثه‌ی یازده سپتامبر در سال 2001، نتیجه آن شد که مسافران به علت ترس از پرواز هوایی در پی جایگزین نمودن سایر وسایل حمل‌ونقل به جای هواپیما بر آمدند. این تصمیم به جایگزینی از سوی مسافران، به

ورشکستگی چندین شرکت هواپیمایی منجر شد. همچنین جنگ‌های منطقه‌ای می‌تواند در این صنعت اثر مستقیم یا غیر مستقیم بگذارد. جنگ میان ایران و عراق به صورت غیر مستقیم موجب ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی به علت گرانی سوخت گردید. همچنین شرکت‌های هواپیمایی به صورت ثابت، متحمل هزینه‌هایی هستند اما در برخی فصول درآمد شرکت‌های هواپیمایی به علت کاهش تقاضا از سوی مسافران کاهش می‌یابد. از این رو درآمد و هزینه‌ها باهم همخوانی نخواهد داشت و عدم سود آوری عاملی برای ورشکستگی خواهد شد. با بررسی تاریخ صنعت هوایی در جهان شاهد صدها ورشکستگی که دارای آثار اصولاً ناخوشایند بسیاری بر چندین عنصر مهم صنعت هوایی همچون مسافران، نرخ بلیط، سرویس و فرودگاه‌ها هستیم. این ورشکستگی‌ها همچنان ادامه دارد.

با این وجود، اخیراً زمره‌هایی جهت اهدای مجوز تأسیس شش شرکت هواپیمایی در ایران به گوش می‌رسد. در حالی که لازم است متصدیان امر به آثار فراگیر و ناخوشایند ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی در سایر ابعاد صنعت هوایی توجه داشته و، در امر تأسیس شرکت‌های هواپیمایی نظارتی بیشتر اعمال نمایند. بنابراین باید علاوه بر آن که سیستم نظارتی در بدو تشکیل این شرکت‌ها برای جلوگیری از ورشکستگی به نحو دقیقی عمل نماید، آثار ورشکستگی این شرکت‌ها بر موارد پیش‌گفته مدیریت و سازماندهی گردد.

ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی اولین اثر خود را بر قشر ضعیف، یعنی مسافران با لغو و تأخیر پروازها که ناشی از ناتوانی شرکت ورشکسته در اجرای صحیح تعهدات خود می‌باشد، می‌گذارد. این اثر در تعداد وسیع و با هزینه‌ای که نمی‌توان از آن صرف نظر نمود در انواع ورشکستگی شرکت‌ها آشکار است. حال که اثر ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی بر مسافران آشکار شده است دو انتظار از تصمیم‌گیران این صنعت می‌رود. اول آن که در حین تأسیس شرکت هواپیمایی، با در نظر گرفتن یک چارچوب صحیح، شرکت‌هایی را وارد عرصه حمل‌ونقل هوایی نمایند که شایسته باشند. دوم آن که با آگاهی از ورود ضرر به مسافران، تدابیری جهت جبران خسارت از این افراد ترتیب ببینند.

همچنین با روشن شدن این موضوع که در مواردی از جمله بازار انحصاری یک شرکت ورشکست شده، ورشکستگی بر میزان سرویس‌ها و ارائه خدمات تأثیر می‌گذارد.

از این رو با توجه به قابل پیش‌بینی بودن ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی براساس نظارت‌های فصلی و سالانه، باید نهادهای دولتی از قبل برای این مسیرها، با همکاری سایر شرکت‌های هواپیمایی دیگر، سرویس‌های جایگزینی برای جلوگیری از خلل به حمل‌ونقل در آن مسیر تدارک ببینند.

ارتباط فعالیت‌های شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها آن قدر عمیق است که در فروضی ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی به معنای از دست رفتن کلیه درآمدهای یک فرودگاه تلقی می‌شود. با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی، فرودگاه‌ها از این جهت که درآمد خود را به علت کاهش سرویس‌های آن شرکت از دست خواهند داد. همچنین در بسیاری موارد قراردادهای میان شرکت و فرودگاه براساس رویکرد حمایتی قوانین از شرکت ورشکسته اصلاح می‌گردد. در کنار این موارد، در بسیاری موارد چنین شرکت‌هایی قادر به بدهی‌های خود به فرودگاه‌ها نخواهند بود.

## 7- پی‌نوشت‌ها

1- بیشترین آمار اعلام ورشکستگی در کشور آمریکا برای مثال، ماه ژانویه بعد از ماه‌های مارچ، سپتامبر و دسامبر بوده است. این ماه‌ها در فصل زمستان است که تقاضات به‌علت فصل سرد کم می‌شود. اما ماه‌های فصل گرم همچون می، ژوئن و ژولای کم‌ترین اعلام ورشکستگی تحقق یافته است (morrell, 2011).

2- Privatisation. بحران در صنعت حمل و نقل در اوایل دهه‌ی 1990 سبب شد تا شرکت‌های هواپیمایی برای بقای خود نیازمند اعطای کمک‌های دولتی گردند. کمیسیون اروپا بدون آن‌که به رقابت بازار لطمه بزند، حمل‌ونقل هوایی را آزاد ساخت. از این رو کمیسیون اروپا در سال 1994، ضوابط و اصول کمک‌های دولتی به خطوط هوایی را در قالب متن پیش‌رو عرضه کرد. این کمک‌ها با توجه به موارد زیر صورت می‌گیرد.

3- کمک‌ها باید برای بازسازی سریع و جامع ساختار، در راستای حفظ بقا و فعالیت طولانی مدت شرکت باشد.

4- کمک‌ها باید مؤثر باشد به طوری که در مدت فعالیت شرکت، نیاز به کمک دیگری نباشد. به عبارت دیگر در اعطای کمک‌ها اصل «یکبار و برای آخرین بار» به شدت رعایت می‌شود.

5- این کمک‌ها نباید برای هیچ‌یک از برنامه‌های توسعه‌ای

شرکت، از جمله افزایش تعداد صندلی استفاده شود. Guidelines on Application of) Articles 88 and (87 of the EC Treaty.

از این رو دولت‌های اروپایی به شرکت‌های هواپیمایی اجازه دادند بدون دخالت دولت و با اصول بازرگانی اداره شوند.

6- در آن دسته از نظام‌های حقوقی که امکان بازسازی متوقف پذیرفته شده است در صورت عدم حصول نتیجه مطلوب مندرج در طرح بازسازی تشریفات تصفیه آغاز می‌شود.

7 - از جمله این ادغام‌ها می‌توان به: ادغام شرکت دلتا و هواپیمایی شمال غرب، شرکت جمهوری و شرکت غرب میانه و هواپیمایی امریکن و کانتینتال اشاره نمود.

8- این شش شرکت با نام‌های ارولیناس در آرژانتین، VASP و Varig در برزیل، آوینسا و اینترکانتینتال در کلمبیا، Nuevo Continente در پرو می‌باشد.

9- برای مطالعه بحث تفصیلی این قسمت به کتاب نگارنده با عنوان "حقوق تامین مالی هواپیما" از صفحه 103 به بعد مراجعه گردد.

10- در خصوص هزینه ایجاد امنیت هوایی رجوع شود به:

David Gillen , William G. Morrison. (2015) "Aviation security: Costing, pricing, finance and performance, Journal of Air Transport Management, vol 48, 1-12. 11- SARS.

12- High season.

13- در خصوص اثر ورشکستگی بر مسافران باید به چندین فاکتور توجه نمود. یکی از مهم‌ترین از این موارد، بزرگی و کوچکی شرکت

ورشکسته هواپیمایی می‌باشد. در واقع هرچه شرکت بزرگ‌تر باشد میزان و تعداد پروازهای بیشتری دچار لغو و تأخیر می‌شوند. این تفاوت با مقایسه میزان مسافران متاثر در ورشکستگی دو شرکت استرلینگ ۱ و هولا ۱ قابل رویت است. به‌طور مثال با ورشکستگی

استرلینگ در سال 2008 در حدود 210000 مسافر دچار زیان شدند در حالی که این تعداد در ورشکستگی هولا تنها 214 نفر را در برمی‌گرفت. (Gleave, 2011) همچنین زمان ورشکستگی هم می‌تواند در این رابطه اثرگذار باشد. (Gleave, 2011) با این توضیح که در

صورتی که ورشکستگی یک شرکت در فصل کاری با حجم بالا اتفاق بیفتد امکان کمک و جایگزینی پرواز با امکان کمتری روبرو می‌باشد اما در صورتی که این ورشکستگی به تبع آن عدم اجرای پرواز در فصل سرد رخ دهد به‌علت آن که شرکت‌های دیگر توانایی اجرای پرواز

شرکت ورشکسته را دارند، مسافران کمتری دچار زیان می‌گردند. با ورشکستگی شرکت ایزی‌جت ۱ در حدود 5000 مسافر دچار زیان شدند و پس از آن در حدود 50000 تا 100000 مشتری از آن متأثر شدند. (Steinen et al., 2009) در ورشکستگی شرکت ایکس ال ۱

که 80000 مسافر را در تعطیلات و 240000 مسافر را در ماه‌های بعد دچار زیان ساخت که خود نشان می‌دهد ورشکستگی هیچ شرکتی

همچون شرکت‌های هواپیمایی به این تعداد انسان تأثیر نخواهد داشت. در این خصوص باتوجه به لزوم حمایت از مسافران به عنوان مصرف کننده خدمات صنعت هوایی در اتحادیه اروپا مطالعات قابل توجهی رخ داده است. در یکی از این تحقیقات 18 شرکت ورشکسته که از ژانویه 2008 تا اکتبر 2010 در کشورهای عضو اتحادیه اروپا رخ داده بود، مورد بررسی واقع شد. مطابق تخمین این بررسی در حدود 1.8 میلیون مسافر از ورشکستگی شرکت‌های ورشکسته هواپیمایی میان سال‌های 2000 تا 2010 متاثر شدند. (Gleave, 2011)

14- Stranded.

15- برای مطالعه بحث تفصیلی این قسمت به پایان نامه نگارنده با عنوان "ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی" از صفحه 30 به بعد مراجعه گردد.

1- Precautionary protection

2- Contributory Protection

16- ملاک بزرگی و کوچکی فرودگاه‌ها براساس تعداد پروازهای آن‌ها تعیین می‌گردد. برای نمونه در تحقیق حاضر در صورتی که 400 پرواز برای یک روز به صورت مستمر از سوی فرودگاه انجام شود، به عنوان فرودگاه بزرگ محسوب می‌شود. در صورتی که این تعداد از 100 تا 400 پرواز باشد، فرودگاه متوسط محسوب می‌شود. در فرودگاه کوچک قلمداد می‌شود.

16- The Official Airline Guide (OAG)

17- Silver jet

18- Zoom

19- Air Lithuania- Styrian Spirit.

## 8- مراجع

- اشراقی آرانی، م. (1394)، "حقوق تامین مالی هواپیما"، تهران، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.

- سلطانی، م. (1395)، "ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی"، پایان نامه ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه خوارزمی.

- Augustine, Antu. (2013), "WORLD'S LARGEST AIRLINES?", Electronic copy available at: <http://ssrn.com/abstract=2338566>.

- Baggaley, Philip A. (1998), "Assessing an Airline's Credit; The Rating Agency Perspective", in; Aircraft financing edited by little john, Andrew, and McGairl, Stephen, Third Edition, Euro money Books, London.

- Borenstein, Severin and Nancy L. Rose. (1995), "Bankruptcy and Pricing Behavior in U.S. Airline Markets", The American Economic Review, 85,

- Jason Tolkin. (2010), "Airline Bankruptcy: The Determining Factors Leading to an Airline's Decline", CMC Student Scholarship, CMC Senior Theses. pp.397-402.
- Jocelyn K. Waite. (2012), "The Impact of Airline Bankruptcies on Airports", available at <http://nap.edu/23029>.
- Harold Dale Townsend. (2014), "Effect of Air Carrier Restructuring Strategies on Post-bankruptcy Performance", Dissertations and Theses, United States.
- Hofer, Christian, Martin E. Dresner and Robert J. Windle. (2009), "The impact of airline financial distress on US air fares: A contingency approach", *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 45, pp.238-249.
- Kristina McQuaid. (2007), "Delta & Northwest File for Bankruptcy: Is It Time to Ground a Major Airline?", 29 HOUS. J. INT'L L. pp.663- 665.
- Opler, Tim, Titman, Sheridan. (1994), "Financial distress and corporate performance". *Papers and Proceedings Journal of Finance* 49, pp.1015-1040.
- "Overview of air transport and current and potential air connectivity gaps in the CESE region" (2014), European Commission, [www.pwc.co.uk](http://www.pwc.co.uk)
- Peter s. Morrell. (2011), "Airline Finance", ASHGATE, Third Edition, Cranfield University, UK.
- Ray R. Sturm. (2010), "The Effect of Bankruptcy on U.S. Air Fares", *macro think institute*, Vol. 2, No. 2: E2.
- Severin Borenstein, Nancy L. Rose. (2003), "Do Airline Bankruptcies Reduce Air Service?" NBER Working Paper No. 9636. JEL No. L1, L9. April.
- Steer Davies Gleave. (2011), "Impact assessment of passenger protection in the event of airline insolvency", March, Final report 'European Commission DG MOVE DM24 Brussels B-1049 'London.
- David Gillen, William G. Morrison. (2015), "Aviation security: Costing, pricing, finance and performance, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 48, pp.1-12.
- John F. Brown Company, Inc., (2003), *Airport Case Studies in Connection with Study on the Impact of Air Carriers Emerging from Bankruptcy on Hub Airports, Airport Systems and U.S. Capital Bond Markets*, Nov., at 98, <http://ostpxweb.dot.gov/aviation/domav/dotspecterstudy.pdf>.
- Busse, Meghan. (2002), "Firm Financial Condition and Airline Price Wars", *RAND Journal of Economics*, 33, pp.298-318.
- Kenneth D. Currie. (2012), "The Impact of Airline Mergers, Consolidation, and Bankruptcies on Airports and their Surrounding Communities, National Aviation System Planning Symposium, May.
- Eilperin, Juliet. (2002), "House Votes to Delay Guarantees; USAirways Calls Bill 'Roadblock' to Recovery", *Washington Post*, May 25 .p. E1.
- Erwin von den Steinen 'Ingomar Joerss 'Pablo Mendes de Leon. (2009), "Study on Consumer Protection against Aviation Bankruptcy", 07 January, Prepared for: Directorate-General Energy and Transport European Commission, London.
- Federico Ciliberto. (2012) " Bankruptcy and product-market competition: Evidence from the airline industry", *International Journal of Industrial Organization*, journal homepage: [www.elsevier.com/locate/ijio](http://www.elsevier.com/locate/ijio).
- Graham Bowley. (2008), "Frontier Airlines Files for Bankruptcy", *N. Y. TIMES*, April 12, at [www.nytimes.com/2008/04/12/business/12frontier.html?ref=business](http://www.nytimes.com/2008/04/12/business/12frontier.html?ref=business) (Last visited Dec. 16, 2015).
- Gritta, Richard D. (1983), "bankruptcy Risks Facing the Major US Airlines, *journal of Air law and commerce*, vol. 48.
- Gritta, Richard D. (1972), "Debt Finance and Volatility in Rates or Return in Transport, *Transportation Law Journal*.

History." Web. 16 Oct.

- . Trans World Airlines, (2010), Inc. "Company

<sup>1</sup>- بیشترین آمار اعلام ورشکستگی در کشور آمریکا برای مثال، ماه ژانویه بعد از ماه‌های مارچ، سپتامبر و دسامبر بوده است. این ماه‌ها در فصل زمستان است که تقاضات به علت فصل سرد کم می‌شود. اما ماه‌های فصل گرم همچون می، ژوئن و ژولای کم‌ترین اعلام ورشکستگی تحقق یافته است. (morrell, 2011)

<sup>2</sup>- Privatisation. بحران در صنعت حمل و نقل در اوایل دهه‌ی 1990 سبب شد تا شرکت‌های هواپیمایی برای بقای خود نیازمند اعطای کمک‌های دولتی گردند. کمیسیون اروپا بدون آن‌که به رقابت بازار لطمه بزند، حمل و نقل هوایی را آزاد ساخت. از این‌رو کمیسیون اروپا در سال 1994، ضوابط و اصول کمک‌های دولتی به خطوط هوایی را در قالب متن پیش‌رو عرضه کرد. این کمک‌ها باتوجه به موارد زیر صورت می‌گیرد.

1- کمک‌ها باید برای بازسازی سریع و جامع ساختار، در راستای حفظ بقا و فعالیت طولانی مدت شرکت باشد.

2- کمک‌ها باید مؤثر باشد به طوری که در مدت فعالیت شرکت، نیاز به کمک دیگری نباشد. به عبارت دیگر در اعطای کمک‌ها اصل «یک‌بار و برای آخرین بار» به شدت رعایت می‌شود.

3- این کمک‌ها نباید برای هیچ‌یک از برنامه‌های توسعه‌ای شرکت، از جمله افزایش تعداد صندلی استفاده شود. Guidelines on Application (of) Articles 88 and 87 of the EC Treaty.

از این‌رو دولت‌های اروپایی به شرکت‌های هواپیمایی اجازه دادند بدون دخالت دولت و با اصول بازرگانی اداره شوند.

<sup>3</sup>- در آن دسته از نظام‌های حقوقی که امکان بازسازی متوقف پذیرفته شده است در صورت عدم حصول نتیجه مطلوب مندرج در طرح بازسازی تشریفات تصفیه آغاز می‌شود.

<sup>4</sup>- از جمله این ادغام‌ها می‌توان به: ادغام شرکت دلتا و هواپیمایی شمال غرب، شرکت جمهوری و شرکت غرب میانه و هواپیمایی امریکن و کانتیننتال اشاره نمود.

<sup>5</sup>- این شش شرکت با نام‌های ارولینیاس در آرژانتین، VASP و Varig در برزیل، آوینسا و ایتراکانتینتال در کلمبیا، Nuevo Continente در پرو می‌باشد.

<sup>6</sup>- برای مطالعه بحث تفصیلی این قسمت به کتاب نگارنده با عنوان "حقوق تامین مالی هواپیما" از صفحه 103 به بعد مراجعه گردد.

<sup>7</sup>- در خصوص هزینه ایجاد امنیت هوایی رجوع شود به:

David Gillen , William G. Morrison. (2015) "Aviation security: Costing, pricing, finance and performance, Journal of Air Transport Management, vol 48, 1-12.

<sup>8</sup>- SARS.

<sup>9</sup>- High season.

<sup>10</sup>- در خصوص اثر ورشکستگی بر مسافران باید به چندین فاکتور توجه نمود. یکی از مهم‌ترین از این موارد، بزرگی و کوچکی شرکت ورشکسته هواپیمایی می‌باشد. در واقع هرچه شرکت بزرگ‌تر باشد میزان و تعداد پروازهای بیشتری دچار لغو و تأخیر می‌شوند. این تفاوت با مقایسه میزان مسافران متأثر در ورشکستگی دو شرکت استرلینگ<sup>۱۰</sup> و هولا<sup>۱۱</sup> قابل رویت است. به‌طور مثال با ورشکستگی استرلینگ در سال 2008 در حدود 210000 مسافر دچار زیان شدند در حالی‌که این تعداد در ورشکستگی هولا تنها 214 نفر را در برمی‌گرفت. (Gleave, 2011) همچنین زمان ورشکستگی هم می‌تواند در این رابطه اثرگذار باشد. (Gleave, 2011) با این توضیح که در صورتی‌که ورشکستگی یک شرکت در فصل کاری با حجم بالا اتفاق بیفتد امکان کمک و جایگزینی پرواز با امکان کمتری روبرو می‌باشد اما در صورتی‌که این ورشکستگی به تبع آن عدم اجرای پرواز در فصل سرد رخ دهد به‌علت آن‌که شرکت‌های دیگر توانایی اجرای پرواز شرکت ورشکسته را دارند، مسافران کمتری دچار زیان می‌گردند. با ورشکستگی شرکت ایزی‌جت<sup>۱۱</sup> در حدود 5000 مسافر دچار زیان شدند و پس از آن در حدود 50000 تا 100000 مشتری از آن متأثر شدند. (Steinen et al., 2009) در ورشکستگی شرکت ایکس‌ال<sup>۱۲</sup> که 80000 مسافر را در تعطیلات و 240000 مسافر را در ماه‌های بعد دچار زیان ساخت که خود نشان می‌دهد ورشکستگی هیچ شرکتی همچون شرکت‌های هواپیمایی به این تعداد انسان تأثیر نخواهد داشت.

---

در این خصوص باتوجه به لزوم حمایت از مسافران به عنوان مصرف کننده خدمات صنعت هوایی در اتحادیه اروپا مطالعات قابل توجهی رخ داده است. در یکی از این تحقیقات 18 شرکت ورشکسته که از ژانویه 2008 تا اکتبر 2010 در کشورهای عضو اتحادیه اروپا رخ داده بود، مورد بررسی واقع شد. مطابق تخمین این بررسی در حدود 1.8 میلیون مسافر از ورشکستگی شرکت های ورشکسته هواپیمایی میان سال های 2000 تا 2010 متاثر شدند. (Gleave, 2011)

11- Stranded.

12- برای مطالعه بحث تفصیلی این قسمت به پایان نامه نگارنده با عنوان "ورشکستگی شرکت های هواپیمایی" از صفحه 30 به بعد مراجعه گردد.

13- precautionary protection.

14- contributory protection.

15- ملاک بزرگی و کوچکی فرودگاه ها براساس تعداد پروازهای آن ها تعیین می گردد. برای نمونه در تحقیق حاضر در صورتیکه 400 پرواز برای یک روز به صورت مستمر از سوی فرودگاه انجام شود، به عنوان فرودگاه بزرگ محسوب می شود. در صورتی که این تعداد از 100 تا 400 پرواز باشد، فرودگاه متوسط محسوب می شود. در فرودگاه کوچک قلمداد می شود.

16- The Official Airline Guide (OAG)

17- Silverjet.

18- Zoom.

19- Air Lithuania- Styrian Spirit.