

حقوق بین الملل هوایی و فضایی

از: دکتر انوشیروان مسیح تهرانی

(قسمت آخر)

رفت هوایما مخصوصاً در خارج از کشور به یک سری قواعد و مقررات بین المللی وابسته می باشد. در بالا اشاره نمودیم که هوایما در فراز خاک کشورها اراضی و شهرها پرواز می نماید و بدیهی است که در این پرواز از فراز منازل و املاک خصوصی نیز پرواز می کند پس نه تنها این پرواز به حقوق عمومی بلکه به حقوق خصوصی هم مربوط می شود. حقوق عمومی مربوط به پرواز هوایما بر فراز سرزمین کشورها مشخص می نماید که آیا یک دولت حق حاکمیت بر فضای هوایی سرزمین کشوری خود را دارد یا نه باشد یا که فضای هوایی یک چنین کشوری "RESNILLIUS" بوده و آزاد می باشد و در نتیجه هوایماهای خارجی به طور آزاد در یک چنین فضای هوایی بدون اجازه دولت آن کشور حرکت می نمایند. این تئوری بود که آمریکا در گردهمایی کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی در نظر داشت و سعی فراوانی در برقراری آن در کنوانسیون شیکاگو نمود. چنانچه مشاهده شد آمریکا بعد از جنگ جهانی دوم تنها کشوری به شمار می رفت که

کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی عهده دار شدند که اصول چهارگانه موافقت نامه بین المللی کنوانسیون را قبول نمایند که این اصول عبارت بودند از:

۱- حاکمیت کامل دولت عضو بر فضای هوایی سرزمین خود. ۲- نظام حقوقی بین المللی هوایما بر اساس امنیت هوایما. ۳- یک سری قوانین مربوط به هوایما در عبور و مرور بین المللی. ۴- کمک برای بین المللی نمودن مقررات و ارتباط با پرواز هوایما و سهولت هوانوردی. سازمان هوایمایی بین المللی کشوری کمک زبانی به دول عضو نسبت به سه اصل اخیرالذکر نموده است.

کنوانسیون شیکاگو مورخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی حق حاکمیت دول عضو را بر فراز سرزمین خود مطلق و انحصاری شناخته و به همان مواردی که کنوانسیون پاریس در رابطه با حق حاکمیت دول بر سرزمین خود توضیح داده معتبر دانسته و به آن اشاره می نماید ولی باید اصول و قواعد حاکم بر رژیم حقوقی هوایی فضا را بررسی نمود. هوایما برای حرکت نیاز به فضای هوایی بالای سرزمین یا سرزمینها دارد و آمد و

نتیجه: کنوانسیون شیکاگو و سازمان هوایمایی کشوری ایکائو (ICAO)

در مقاله های گذشته به مندرجات و نکات اصلی کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی و سازمان بین المللی هوایمایی کشوری INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANISATION (ICAO)

توجه نمودیم که در این راستا یک نتیجه گیری کلی از آنچه ذکر شد و به تفصیل بررسی شده را شرح خواهیم داد چنانچه مشاهده شد آنهایی که در اواخر جنگ بین المللی دوم در گردهمایی شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی تصمیم گرفتند که یک سازمان بین المللی هوایمایی کشوری تشکیل تا در بهبود جنبه های سیاسی و فنی و اقتصادی هوایمایی کشوری تلاش نمایند و نتیجتاً کلیه هدفهایی را که به هوایمایی کشوری بین المللی تعلق دارد را بررسی نموده و در چهار چوب یک سری قوانین و مقررات در تأمین بی خطری پرواز و صرفه جویی در هزینه حمل و نقل با موازین اقتصادی متصله فعالیت نماید. دول عضو سازمان بین المللی هوایمایی کشوری یا ICAO در زیر پوشش

هوایماهای مسافربری و باربری (هوایماهایی که سرباز و مهمات را از آمریکا به اروپا برای شکست آلمان و ایتالیای آن روز حمل می نمودند) بسیار

نفع برای کشورهای سرمایه دار صنعتی را فراهم می نمود. در کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹ میلادی دول مربوطه تصمیم گرفتند که هر نوع پرواز



پیشرفته و به طور واقعی را دارا بود و مسئله هوایمایی آزاد بر فراز سرزمین کشورها فقط به منافع هوایمایی و شرکتها و دولت های وابسته به آن مربوط می شد. در صورتی که مفید کردن یک چنین پرواز بر فراز سرزمین کشورها که نیاز به کسب اجازه از دولت ها را داشته باشد منافع کشورها را در نظر گرفته و هوایمایی را محدود به کسب اجازه می نماید.

طرفداران تئوری آزادی کامل در فضای هوایی همه کشورها، معتقد بودند که یک چنین آزادی موجب رقابت و پیشرفت هوایمایی بازرگانی می شود و به نفع مسافرین و حمل و نقل جهانی خواهد بود و در صورت اجرای چنین طرحی موجبات

هوایماهای خارجی فقط با کسب اجازه از دولت آن کشور صورت گیرد. ولی در کنوانسیون شیکاگو آزادی عبور و مرور هوایماهای خارجی به منظور ترانزیت و یا برای استفاده از فرودگاهها بدون عملیات بازرگانی در نظر گرفته شد و صرفاً حمل و نقل بازرگانی هوایمایی خارجی نیاز به کسب اجازه کشورهای عضو گردید و کنوانسیون شیکاگو طبق مفاد ماده اول: حق حاکمیت مطلق و انحصاری هر کشور را در فضای هوایی بالای سرزمین خود می شناسد و تعریف می نماید که سرزمین یک کشور شامل نواحی زمینی و آبهای ساحلی متصل به آن است که زیر حاکمیت و حمایت و یا

شهرستانی دانگاه در هر مورد پس خواهد نمود که تقاضای لازم را در جهت بقای شهرستانی به عمل آورد. در صورت صدور حکم قطع شهرستانی و قطعیت آن مطابق به وسیله دادگاه صادر کننده حکم برای تصحیح نظامنامه و سفند مربوط به اداره ثبت اموال اعلام می شود.

قانون تأمین زنان و کودکان بی سرپرست ماده ۱ - به پرویی از تعالیم عقیده اسلام در جهت حفظ شرف و حقوق انسانی زن و کودکان بی سرپرست و زدودن آثار فقر از جامعه اسلامی و به منظور اجتناب از اصل بیست و یکم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، زنان و کودکان بی سرپرستی که تحت پوشش قوانین حمایتی دیگری نیستند از حمایت مقررات قانون بهره مند نخواهند شد. ماده ۲ - مسئولان این قانون عبارتند از: ا. زنان بیوه، بیوه به زنان اطلاق می شود که به عقد ازدواج (دائم یا منقطع) درآمده و سپس به یکی از دلایل طلاق، فوت شوهر، قطع عقد، صدور حکم فوت شوهر، بدل عدلت و یا انفکاک عدلت در گنج منقطع شوهر خود رکن دست داده باشند.

ب. زنان بی سرپرست و معتدی هستند که قادر به تأمین معاش خود نباشند.

ج. سایر زنان و دختران بی سرپرست - به زنان و دخترانی اطلاق می شود که بنا به علت از قبیل: مفقود شدن بنا از کار اقتصادی بی سرپرست، به طور دائم یا موقت بدون سرپرست (زنان آور) می مانند.

د. کودکان بی سرپرست - به کودکانی اطلاق می شود که بنا به هر علت و به طور دائم یا موقت، بی سرپرست خود را از دست داده باشند.

تبصره ۱ - همسران موضوع بند الف این ماده

مقبولیت آن باشد. در برقراری رژیم پرواز، کنوانسیون شیکاگو قائل به سه تقسیم می‌باشد:

۱- هواپیماهای دولتی: طبق ماده ۳ کنوانسیون یک چنین هواپیماهایی عبارتند از هواپیماهای نظامی، گمرکی و پلیس و پرواز این قبیل هواپیماها در فراز کشورهای متعاقد و یا فرود آمدن آنها مستلزم به خطب موافقت نامه کشورهای متعاقد می‌باشد و این رویه در کنوانسیون پاریس هم منظور شده بود.

۲- هواپیماهای کشوری که سرویس‌های بین‌المللی منظم را دارا نمی‌باشند نیز دارای حق پرواز بر روی سرزمین دول متعاقد به طور آزاد را داشته و یا همان طوری که اشاره شد به منظور توقف فنی توان قادر به فرود می‌باشند. ماده ۵ کنوانسیون شیکاگو این آزادی را در نظر گرفته است ولی در مقابل این آزادی محدودیت‌هایی هم در نظر گرفته شده که عبارت است از این که هریک از دول متعاقد برای خود این حق را محفوظ می‌دارد که پرواز هواپیماهای دول متعاقد را در نواحی که تسهیلات لازم برای هوانوردی وجود نداشته را ممنوع و یا مشروط به کسب اجازه قبلی بنماید که این اختیار به منظور حفظ امنیت کشور و یا پروازی است که در فراز آن کشور در جریان است.

۳- هرگونه پرواز بازرگانی به فراز کشورهای متعاقد برای فرود آمدن هواپیماها و پیاده و سوارکردن مسافر و یا بار و محمولات پستی منظم، طبق مفاد ماده ۶ کنوانسیون شیکاگو مشروط بر موافقت نامه و اجازه نامه قبلی دول متعاقد می‌باشد. آزادی‌های سه و چهار و پنج کنوانسیون شیکاگو مربوط به این قبیل پروازها و یا

سرویس‌های منظم بین‌المللی دول متعاقد مستثنی از کابوتاژ بوده و قسمت چهارم از ماده یک قرارداد مقرر می‌دارد که هریک از دول متعاقد حق دارد هواپیماهای دول متعاقد دیگر را از حمل و نقل مسافر یا بار از یک نقطه در داخل سرزمین خود به مقصد دیگری واقع در همان سرزمین متعاقب نماید و در همین راستا دولت‌ها موظف می‌گردند با تعیین راههای هوایی در داخل کشور خود مسوولیات تأمین و جلوگیری از خطر و حفاظت چنین پروازهایی را فراهم نموده و همچنین سرویس‌های هوایی دول متعاقد که بر فراز سرزمین دیگر دول متعاقد پرواز مکلفند از راههای هوایی که مجهز به وسایل ایمنی و بی‌خطری پرواز و فرودگاههایی که دارای پلیس و گمرک و تأسیسات مربوطه مورد نیاز است استفاده نمایند. با این حال هر دول عضو کنوانسیون نمی‌تواند که هیچ راهی را که میل بر آن دارد بر هواپیماهای دول عضو دیگر تحمیل نماید بلکه در قراردادهای منعقد شده بین دول عضو سرویس‌های هوایی که یک راه معقول مستقیم است را برای هم در نظر گرفته‌اند و چون محتویات این قراردادها بعد از جنگ جهانی دوم در کلیه نقاط جهان رواج یافت موجبات پیوستگی در عملکرد بین دول را چنین قراردادهایی فراهم نموده و در بهبودی و نظم پرواز هواپیماها که بر فراز سرزمین آنها پرواز می‌نمودند را ترتیب داده که مسیرها نیز کاملاً عادلانه و راههای معمولی مستقیم در نظر گرفته شده است.

ماده ۸۹ کنوانسیون شیکاگو اعلام می‌دارد در هنگام جنگ مقررات این کنوانسیون نباید مانع آزادی عمل هیچ یک از کشورهای عضو کنوانسیون، خواه کشوری که داخل جنگ بوده و یا بی‌طرف باشد؛

گردد. همین اصل شامل هریک از کشورهای عضو کنوانسیون که حالت اضطراری داخلی را اعلام و مراتب را به شورا ابلاغ نماید نیز می‌گردد.

در موارد دریافت حقوق و عوارض بند ۴ از ماده (قرارداد ترانزیت یا آزادیهای دوگانه و بند ۲ از ماده یک مربوط به آزادیهای ۵ گانه مقرر می‌نماید که دول عضو قرارداد می‌توانند برای سرویس‌های هوایی بین‌المللی خارجی در مقابل استفاده از فرودگاه و تأسیسات خود حقوق و عوارضی صحیح و عادلانه وضع و اخذ نموده یا اجازه وضع و اخذ آنرا بدهند ولی میزان این حقوق و عوارض نباید از حقوق و عوارضی که هواپیماهای متبوعه آن کشور که در سرویس‌های بین‌المللی پرواز می‌نمایند، بیشتر باشد. هدف اصلی نمایندگان دولی که در کنفرانس شیکاگو شرکت می‌نمودند و بالاخره به قرارداد یا کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ میلادی ختم شد. در همکاری دول عضو در مورد هوانوردی بین‌المللی و همچنین تحصیل حداکثر استفاده از هواپیمایی برای کلیه کشورهای جهان امروزی بوده است.

در ماه دسامبر سال ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو تصمیم گرفته شد که احتیاط‌هایی در برقراری روابط بین دول عضو منظور داشته تا که فعالیتهای هوایی باعث ضرر و زیان دول متعاقد نگردد و همچنین بهره‌برداری معمولی و عادی سرویس‌های هوایی بین‌المللی ذینفع به اعمال حقوق یا انجام تعهدات و الزامات دول متعاقد زبانی وارد نسازد و این اصل تساوی رفتار یکی از اصول اصلی کنوانسیون شیکاگو به شمار می‌رود که در کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹

میلادی رعایت نشده و به همین مناسبت کنوانسیون فوق مورد توجه کشورها قرار نگرفت.

در حقیقت شورا و مجمع عمومی سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری برای برقراری این اصل تساوی رفتار، که هدف اساسی کنوانسیون شیکاگو در ایجاد روابط هوایی بین دول عضو و مستقر نمودن خطوط و سرویسهای هوایی بین‌المللی در سراسر جهان بوده است، کوشیده و دول را برای یک چنین روابطی تشویق نموده است. همچنین در برقراری قراردادهای دو یا چند جانبه اقدام کرده تا روابط هوایی در فراز هر کشور جهان به وجود آید. و مسیرها را برای سرویسهای بین‌المللی هوایی منظم مابین کلیه کشورهای جهان مهیا سازد.

هدف اصلی یک چنین قراردادهایی عبارتند از: برقراری خطوط هوایی، بهره‌برداری از سرویسهای هوایی چه در موارد ترانزیتی و فنی و یا سرویسهای بین‌المللی بازرگانی منظم که مسافر و بار و پست را حمل و نقل می‌نمایند. بدین نحو که تعداد سرویسهای محاسبه شده و ساعتی ورود و خروج هواپیماها مشخص و انتقال مسافر از یک هواپیما به هواپیمای دیگر خود و یا به هواپیمای خطوط هواپیمایی دیگر برای ادامه مسافرت و کلیه توقفگاههای مختلفه و انتخاب نوع هواپیما به وسیله دولت بهره‌بردار تعیین و به دولت اجازه دهند قبلاً اطلاع داده می‌شود. در ضمن در موافقت‌نامه‌های هوایی مربوط به مسائل گمرکی به مسئله بهره‌برداری سرویسهای بین‌المللی نیز توجه شده است از جمله آن موارد موضوع معافیت مواد غذایی، اشیای بدکی هواپیما برای تعمیر هواپیمای معاف

از گمرک کشورهای متعاقد می‌باشد. باید بیان داشت که رعایت یک سلسله مقررات در منعقد نمودن موافقت‌نامه‌های بین‌المللی هوایی بین دول عضو ضروری می‌باشد از جمله آن مقررات می‌توان به مقررات مربوط به ثبت و تابعیت هواپیما و همچنین دارا بودن گواهی‌نامه قابلیت پرواز، گواهی‌نامه‌های مربوط به هیئت رانندگی هواپیما، شرایط ایمنی پرواز و دیگر مقررات مربوط به کنوانسیون شیکاگو اشاره نمود. در یک چنین قراردادهایی همچنین مسائل مربوط به شرایط بازرگانی در قرارداد که بسیار مهم تلقی می‌گردد مقرر شده چراکه برای تصمیم‌گیری در برقراری روابط هوایی بین‌المللی بین دول عضو، احداث سرویسهای بین‌المللی منظم که طرفین متقابلاً اجازه «Reciprocity» یک چنین سرویسهای هوایی را به یک دیگر اعطا می‌نمایند بسیار مؤثر می‌باشد.

کابوتاژ: که منحصراً داخلی است توسط سرویسهای هوایی داخلی حمل می‌شود که معمولاً هر کشوری به هواپیماهای تابعه کشور خود آن سرویسها را ارائه می‌نماید. در خاتمه باید بیان داشت که کنوانسیون شیکاگو در توسعه دادن اصول فنی هوانوردی کوشیده و حمل و نقل هوایی بین‌المللی را نیز جهانی نموده است و باعث سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ایکائو «ICAO» است که خود به هواپیمایی کشوری بین‌المللی بستگی و تعلق دارد و در تأمین بی‌خطری پرواز و صرفه‌جویی در حمل و نقل هوایی و اداره امور براساس مقررات کنوانسیون انجام وظیفه می‌نماید.

پایان

در رسیدن به حداقل سن قانونی استاندارد در قانون کار و کارگران تا زمانی که ازدواج نمایند مسئول این قانون بکن خواهند ماند مگر این که جهت سرپرستی فرزند بزرگسال یا به نحوی ممکن می‌باشد.

تبصره ۲- پس از آنکه ادامه تحصیل دهند به شرط وجود اعتبار نا پایان تحصیل مسئول ماندن این قانون می‌باشد.

ماده ۳- زنان و کودکان بی‌سرپرست که به هر نحو از مشاغل و کارهای بازنشستگی، از کار افتادگی و از ماندگان بهره‌مند می‌شوند و یا از ممکن مالی برخوردار باشند از مشمول مقررات این قانون خارج هستند.

ماده ۴- حمایت‌های موضوع این قانون عبارتند از: حمایت‌های مالی شامل تهیه و پرداخت وام‌ها و تسهیلات خودکفایی با مقرری نقدی و غیر نقدی به صورت نوبتی یا مستمر، حمایت‌های فرهنگی، تحصیلی شامل ارائه خدماتی نظیر خدمات آموزشی (تخصصی، انفرادی، کارآموزی، آموزشی صرفه و فن جهت ایجاد اشتغال، خدمات مشاوره‌ای و مددکاری جهت رفع مسائل و مشکلات زندگی مشمولان و به وجود آوردن زمینه ازدواج و تشکیل خانواده، کمک‌های روزانه یا هفتگی برای کودکان و زنان سرپرست، هزینه‌های پزشکی و دندانپزشکی، سرپرستی و نگهداری نین گونه کودکان و زنان به ازواج و نیکوکاران.

تبصره ۱- کلیه مشمولان نهاد شرایط کار از حمایت جسمی و روحی برخوردارند به تشخیص مددکاران ذمه‌دار جهت شرکت در دوره‌های آموزشی حرفه‌ای و کارآموزی معرفی می‌شوند.

ماده ۵- میزان و مدت پرداخت مقرری متعادل طبق آیین‌نامه‌ای تعیین می‌گردد که بنا به پیشنهاد سازمان پرورشی کشور به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۱- پرداخت مقرری نقدی و