

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

حقوق بین الملل هوا نوردی ملکی

ACAA-ICAO

پژوهشگر

محمد آصف فقیری

کارشناس ارشد حقوق عمومی

۱۳۹۹

انتشارات حامد رسالت

آدرس: کابل - چهارراهی انصاری - نبش سرک اول کلوله پشته

شماره‌های تماس: ۰۷۷۷۵۹۰۵۴۵ / ۰۷۰۰۵۹۰۵۴۵

آدرس الکترونیکی: hamidrasalat@yahoo.com

وبسایت: hameedrisalat.af

همه حقوق چاپ و نشر محفوظ به ناشر است



شناسنامه کتاب

نام کتاب:	حقوق بین الملل هوانوردی ملکی
پژوهشگر:	محمد آصف فقیری
صفحه آراء:	قاری محب الله صافی ۰۷۸۴۳۳۰۱۰۳
ناشر:	انتشارات حامد رسالت
چاپ:	مطبعه شفاف ۰۷۸۶۰۷۱۲۷۸ - ۰۷۶۶۶۶۸۸۳۸
سال:	۱۳۹۹ هـ ش
تعداد:	۱۰۰۰
قیمت:	۱۲۰ افغانی

فهرست

فصل اول

مفاهیم و کلیات

- مبحث اول- مفهوم حقوق بین الملل هوانوردی ملکی: ۴
- گفتار اول - مفهوم کابوتاژ: ۵
- گفتار دوم- محدودیتهای کابوتاژ در آمریکا: ۱۰
- امتیازات اصلی فراروی آزاد سازی انتقال حق کابوتاژ از این قرارند: ۱۲
- ایرادات فراروی آزاد سازی انتقال کابوتاژ از این قرارند: ۱۲
- گفتار سوم- محتوای ثبت (ریجستری) هواپیما در حقوق بین الملل هوانوردی: ۱۲
- مبحث دوم - مفهوم ساختاری و ماهوی سازمان بین المللی هوانوردی ICAO: ۱۲
- گفتار اول- منشور ایکانو: ۱۳
- گفتار دوم- انکس های ایکاو: ۱۴
- مبحث سوم - آزادی های پنجگانه در حقوق هوانوردی: ۱۶
- گفتار اول - نقش (یاتا) در مبادله حقوق و آزادی های هوایی: ۱۷
- نتیجه گیری فصل اول ۲۰

فصل دوم

تطبیق قانون هوانوردی ملکی افغانستان با ضمایم ایکاو

- مبحث اول- پیدایش و تاریخ تشکیل سازمان هوانوردی ملکی ۲۳
- گفتار اول - صلاحیت های سازمان هوانوردی ملکی: ۲۶
- گفتار دوم- موقف مقررات گذاری سازمان در نظام حقوقی افغانستان: ۲۷
- گفتار سوم- ساختار و تشکیلات سازمان هوانوردی ملکی افغانستان: ۲۸
- گفتار چهارم- وظایف و مسئولیت های سازمان هوانوردی ملکی افغانستان: ۲۹
- گفتار پنجم- کنترل فعالیت ها- ترتیب برنامه های انکشافی: ۳۰

مبحث دوم - ساحه تطبیق قانون هوانوردی ملکی افغانستان با آنکس های ایکاو: ۳۱	
اهداف ایکائو طبق منشور: ۳۱	
گفتار اول- آنکس های ایکاو: ۳۱	
بند ۱- پیشینه تاریخی: ۳۲	
بند ۲- مواد اصلی معاهده شیکاگو: ۳۳	
بند ۳- مسائل خاص حقوقی ۳۶	
گفتار دوم- تحلیل چهار چوبی موضوع: ۳۷	
گفتار سوم- تعارض مقررات گزاری سازمان باقوانین بین المللی (ایکاو): ۳۸	
پیشنهادات و راه حل ها: ۳۹	

فصل سوم

مسئولیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

مبحث اول- مبانی مسئولیت مدنی دولت: ۴۸	
گفتار اول- نظریه تقصیر: ۴۹	
گفتار دوم- نظریه خطر: ۴۹	
مبحث دوم- ارکان مسئولیت مدنی ۵۱	
گفتار اول- ضرر: ۵۱	
گفتار دوم- رابطه سببیت: ۵۲	
گفتار سوم- رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خساره، در حقوق هوانوردی: ۵۳	
مبحث سوم- رکن تقصیر و سیر تحول به سوی مسئولیت محض در هوانوردی: ۵۶	
گفتار اول- عیب های ناشی از طیاره: ۶۰	
گفتار دوم- خطرات ناشی از فقدان ایمنی: ۶۳	
گفتار سوم- ورود خسارت به مصرف کننده: ۶۶	
گفتار چهارم- مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی: ۶۹	
بند ۱- مقررات بین المللی (کنوانسیون ورشو): ۶۹	
مبحث چهارم- نظام جبران زیان در قبال حوادث هوانوردی: ۷۱	
گفتار اول- بیمه در هوانوردی ملکی: ۷۳	

گفتار دوم- اصول کلی قرارداد بیمه بدنه و بیمه مسئولیت هواپیما:	۷۴
بند ۱- کاربری هواپیماها:	۷۴
بند ۲- پوشش های بدنه بیمه هواپیما	۷۵
الف: بیمه تمام خطر در زمانی که هواپیما در حرکت نیست	۷۵
ب: بیمه تمام خطر به جز مواقعی که هواپیما در پرواز است	۷۵
ج: بیمه تمام خطر، بر روی زمین و در زمان پرواز	۷۵
بند ۳- خسارت های خارج از تعهد بیمه هواپیما:	۷۵
بند ۴- پوشش های بیمه مسئولیت هواپیما	۷۶
الف: صدمات بدنی، به استثنای مسئولیت در قبال سرنشینان هواپیما	۷۶
ب: صدمات بدنی سرنشینان هواپیما	۷۶
ج: بیمه مسئولیت خسارت های مالی	۷۷
گفتار سوم- خسارت های خارج از تعهد بیمه گر (استثنائات)	۷۷
نتیجه گیری فصل سوم	۷۸

فصل چهارم

نظارت قضایی در هوانوردی ملکی

مبحث اول- مبانی و مفاهیم نظارت:	۸۱
گفتار اول- انواع نظارت:	۸۱
بند ۱- نظارت اداری:	۸۱
الف- مفهوم اهداف نظارت درونی:	۸۱
ب- نظارت مافوق:	۸۳
ت- نظارت بر قانونی بودن اعمال:	۸۳
ث- نظارت بر کارآمدی:	۸۳
ج- نظارت درونی از طریق سلسله مراتب اداری:	۸۵
د- صدور بخشنامه:	۸۷
هه- گزارش اداره:	۸۸
و- کنترل از طریق شکایات مردمی:	۸۸

بند-۲ نظارت سیاسی:	۸۹
گفتار دوم- نظارت قضایی:	۹۰
مبحث دوم- ضرورت نظارت قضایی در حقوق هوانوردی:	۹۱
گفتار اول- شیوه های حل و فصل اختلافات بین المللی:	۹۲
۱ روش های حقوقی شامل داوری بین المللی و دادگستری بین المللی است:	۹۲
۲. روش های سیاسی و دیپلماتیک:	۹۳
گفتار دوم- راه حل پیمان شکاگو در هنگام بروز اختلافات:	۹۴
مبحث سوم- ایجاد محاکم اختصاصی در امور هوانوردی:	۹۵
گفتار اول- پیشنهاد ایجاد هیئت حل و اختلاف در امور هوانوردی:	۹۶
مبحث چهارم- نهادهای ناظر بین المللی در امور هوانوردی:	۹۷
گفتار اول- نحوه ارزیابی SAFA:	۹۷
گفتار دوم- گواهی نامه IOSA:	۹۹
بند ۱- نحوه حسابرسی:	۱۰۰
بند ۲- مزایای اخذ گواهی نامه IOSA:	۱۰۱
بند ۳- اهداف گواهی نامه IOSA:	۱۰۱
گفتار سوم- سازمان هوایی (International Air Transport Association IATA):	۱۰۲
بند ۱- کمیته های این سازمان:	۱۰۳
بند ۲- اعضا این سازمان:	۱۰۴
انجمن های قاره ای یاتا:	۱۰۴
بند ۳- کد فرودگاهی یاتا:	۱۰۴
نتیجه گیری فصل چهارم:	۱۰۶
منابع:	۱۰۷
کتاب انگلیسی:	۱۰۷
کتاب فارسی:	۱۰۸
مقالات:	۱۰۹

مقدمه

ایمنی هوای اصطلاحی کلی است که شامل فرضیه، تحقیق و طبقه بندی اختلالات پرواز و جلوگیری از چنین اختلالاتی از طریق فراگیر نمودن مقررات، تحصیلات هوانوردی و طی دوره های آموزشی جامع می باشد، که به عنوان ایمنی مسافرت هوایی شناخته شده است.

ICAO سازمان بین المللی هوانوردی ملکی که یکی از سازمان ملل متحد، که در ۷ دسامبر سال ۱۹۴۴ پس از تصویب و امضای پیمان حمل و نقل هوایی موسوم به پیمان شیکاگو تشکیل شد، وظیفه این سازمان هماهنگ سازی استانداردهای بین المللی پروازی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهان است. اما موجودیت آن به طور رسمی در سال ۱۹۴۷ اتفاق افتاد. اولین جلسه ایکائو در ۶ مه ۱۹۴۷ تشکیل و در ۲۸ مه اعضا شورای آن انتخاب شدند. افغانستان نیز عضو آن می باشد و در قانون هوانوردی ملکی ماده ۲ بند ۲ چنین گفته است: (تنظیم و بهبود خدمات حمل و نقل هوایی ملکی در مطابقت به میثاق هوانوردی ملکی بین المللی، اسناد سازمان بین المللی هوانوردی ایکاو و سایر ضمایم مربوط آن) در سازمان ایکائو تقریباً همه کشورهای دنیا به آن پیوسته اند. که مقر دائمی آن مونترال کانادا است، اما به طور موقت می تواند به محل دیگری منتقل شود. پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده و در ضمن آن بر اصول کلی حقوق بین المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما تاکید دارد. پرداختن حق عضویت در این سازمان مانند سازمان ملل می تواند موجب تعلیق حق رای آن عضو شود. شورای ایکائو نهاد اصلی تصمیم گیری در این سازمان است و از نمایندگان ۳۳ کشور عضو ایکائو که توسط اعضای مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می شوند، تشکیل می شود. در این تحقیق

کوشش برآن است تا به دریافت راه حل ها بر مشکلات و معضلات هوانوردی کشور در تطبیق با معیار های بین المللی آن، ژرف نگری بر پدیده های روز افزون در هوانوردی ملکی که بصورت برق آسا در گسترش است از منظر حقوق هوانوردی تحلیل گردد. شایان ذکر است که محقق نیز کارمند مسلکی هوانوردی ملکی افغانستان از ۲۰۱۰ بدین سو می باشد که در غنی سازی تحقیق با استفاده از تجارب، آموزش های ایمنی در نهادهای آموزشی هوانورد جهان و دفاع پایان نامه کارشناسی ارشد را که در حقوق بین الملل هوانوردی ملکی به موفقیت انجام داده ام بر غنا سازی نگارش می افزاید. امید بر آنست که دانشمندان را بسند طبع آید و محصلین را بصیرت افزاید.

فصل اول

مفاهیم و کلیات

مبحث اول- مفهوم حقوق بین الملل هوانوردی ملکی:

حقوق بین الملل هوایی رشته از علم حقوق است که قوانین و قواعد مربوط به عبور و مرور هواپیما ها و بهره برداری از هوا و هم چنین روابط حقوقی و تجاری ناشی از آنها را بررسی می کند، علاوه براین قواعد و مقررات مربوط به فرودگاهها و مقررات مربوط به حق پرواز و هدایت هواپیما نیز در قلمرو حقوق بین الملل هوایی قرار میگیرد. تولد حقوق دریاها مربوط به قرن بیستم است که درآن به عرصه پهناور فضا روبرو هستیم که دو قلمرو برای اجرای مقررات درآن وجود دارد که از قبیل هوانوردی حمل و نقل داخلی و بین المللی است.

مشخصه قابل توجه حقوق بین الملل هوایی این است که تمام کشورها در قلمرو بین الملل از این وسیله که مزایای زیادی را در بردارد استفاده می کنند، به نحوی که هریک از پروازها از طرف عموم کشورها قابل پذیرش و اجراست و ساعات عزیمت و ورود و وضع ترافیک از قبل مشخص شده است. حقوق بین الملل هوایی برای حمل و نقل داخلی کشورها به خصوص کشورهایی که دارای خاک نسبتاً وسیع هستند، یا خصایص جغرافیه ای نامساعدی دارند که نمیتوانند از سایر وسایل حمل و نقل استفاده کنند به کار میرود، مثل ایالات متحده امریکا یا اتحاد جماهر شوروی و برازیل که ترافیک داخلی گسترده دارند. اثر مهم ترافیک بین المللی توسعه و بسط قوانین و آئین نامه های مربوط به حقوق بین الملل هوایی است در حمل و نقل داخلی هردولت سرویس های خود را به میل واراده خود تشکیل میدهد، اما در ترافیک بین المللی با اجرای به پنج نوع آزادی دولت ها باید موافق باشند و کنفرانس شیکاگو ۱۹۴۴ برهمن اساس تشکیل شده است. حقوق هوایی یک حقوق ناپایدار و متغیر است، زیرا فن هواپیمایی در حال تحول است، بطور که اقسام هواپیماها رو به تکامل میروند در نتیجه قوانین مربوط به آن ها نیز با اصلاح و تغییر مواجه است. حقوق هوایی یک حقوق فنی است در قسمت مسئولیت متصدی حمل و نقل

تابع اصول خاص است بعضی آنرا حقوق ماشین ها و تاسیسات گفتند که در تکنیک و ورش قضایی تابع نظم خاص خود است.

حقوق هوایی یک حقوق مرکب است، چراکه قوانین حقوق عمومی و حقوق خصوصی و حقوق داخلی و حقوق بین المللی در کنار یکدیگر قرار می گیرند، اما در حقوق هوایی مقررات حقوق عمومی پیش از مقررات حقوق خصوصی اهمیت دارند (یاسا، ۱۳۹۷: ۱-۳).

گفتار اول - مفهوم کابوتاژ:

مفهوم حقوقی کابوتاژ از حقوق دریایی اخذ شده است. درمورد ریشه لغوی کابوتاژ گمان می رود که این واژه از لفظ فرانسوی Cabot به معنی کشتی کوچک و یا کلمه هسپانیوی Cabo یا Cape به معنی دریانوردی از یک بندر به بندر دیگری در امتداد ساحل دریا منشعب شده باشد. درحقوق هوایی تعریف کابوتاژ عبارتست از حمل و نقل مسافر، کالا و یا محموله های پستی بین مبدا و مقصدی که هر دوی آنها در قلمرو کشور واحدی قرارداشته باشند. بکارگیری عبارت کابوتاژ برای اولین بار به سال ۱۹۱۰ میلادی یعنی زمانی که فرانسویان به پرواز بالون های المانی و ورود آنها به قلمرو هوایی فرانسه اعتراض کردند باز می گردد. کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس بطور رسمی کابوتاژ را مورد تصدیق و شنایی قرارداد و در ماده ۱۶ مقرداشت که کشورها می تواند از خطوط هوایی خود برای حمل و نقل کالا و مسافر فی مابین دونقطه از قلمرو خود بهره بگیرند. ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو با بیان دوجمله به بررسی مسئله کابوتاژ پرداخت درجمله نخست آمده است: هرکشور متعاقد حق دارد از ارائه اجازه به هواپیمای متعلق به یک کشور متعاقد دیگر برای حمل مسافر و کالا ها در درون قلمرو خود ممانعت بعمل آورد. معنی این جمله آن است که هرکشور از حق انحصاری برای اعمال حاکمیت بر قلمرو هوایی خود برخوردار است و در نتیجه می تواند

حمل و نقل هوایی خود را منحصرأً به عهده شرکت های حمل و نقل هوایی داخلی بگذارد.

در جمله دوم ماده هفتم کنوانسیون شیکاگو درباره کابوتاژ این چنین می خوانیم : هر کشور متعاقد متقبل می شود که هیچ گونه ترتیباتی را که حق انحصاری کابوتاژ یک کشور دیگری را نقض کند درپیش نگیرد و هم چنین هیچگاه حق انحصاری را برای خود در نظر نگیرد. عرف حقوقی پیشنهاد می کند. که اگر یک کشور اقدام به واگذاری حقوق کابوتاژ خود به خطوط هوایی کشور دیگر نماید، آنگاه لازم است تا حقوق و امتیازات یادشده به همه کشورها و براساس اصل عدم تبعیض واگذار شود. جمله اول ماده هفت، از اندیشه حاکمیت هر کشور بر هوایی و فضایی آنها حمایت می کند هم چنانکه این مطلب در ماده یک کنوانسیون شیکاگو نیز مورد اشاره قرار گرفته است و حاکی از آن است که دولتها حق دارند از اشتغال هواپیماهای متعلق به کشورهای دیگر به امورتجاری و ترابری در درون قلمرو خود جلوگیری نمایند. در تشریح دوم باید گفت که کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو متعهد می شوند که از اتخاذ ترتیباتی که منجر به واگذاری حق کابوتاژ یک کشور به کشور دیگر بشود براساس احترام به اصل انحصاری بودن کابوتاژ خودداری کنند. گفتنی است که در محافل حقوقی بحث و جدل های فراوانی در خصوص لحن بکار رفته در ماده هفت وجود دارد. بعقیده پروفیسور Michael Milde این برداشت که ماده ۷ کابوتاژ را ممنوع ساخته است. آشکارا اشتباه است. وی می افزاید: متن تنها به این نکته اشاره می کند که هر دولت این حق را دارد که از اعطای حق واگذاری کابوتاژ به هواپیماهای یک کشور دیگر امتناع ورزد. به نظر او جمله اول ماده ۷ هیچ نکته تازه ای را به مفهوم کلی حاکمیت آنگونه که یک آمده نمی افزاید و براین اساس بنظر غیرضروری می نماید از طرف دیگر تعهد کشورها به عدم اخذ امتیاز کابوتاژ براساس اصل انحصاری بدون آن، آنگونه که در بخش دوم ماده هفت وجود دارد، فضا را برای ارائه تفسیرهای گوناگون و بروز تناقض باز کرده است.

پروفسور Pablo Mendes در نظریه خود دو تفسیر احتمالی را مورد شناسایی قرار داده است. به عقیده او می توان ماده هفت را بعنوان پدید آورنده یک رژیم چند جانبه برای تمامی کشورهای متعاقد که هنوز حق کابوتاژ را به هواپیماهای ملی خود اختصاص نداده اند در نظر گرفت براساس این نظریه این دسته از کشورها باید به هواپیماهای ثبت شده در دیگر کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو اجازه دهند. تابه قلمرو هوایی آنها دسترسی داشته باشند تا از این طریق از ایجاد محدودیت بر حقوق انحصاری کابوتاژ احتراز شود (شکوری، ۱۳۹۷: ۳). نتیجه نهایی این تفسیر آن خواهد بود که به محض ارائه حق کابوتاژ به یک دولت یا خطوط هواپیمایی خارجی، همگی کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو بطور اتوماتیک به قلمرو هوایی کشور اعطا کننده حق کابوتاژ دسترسی خواهند داشت. در صورت توافق بین اعطا مسلماً تفسیر متنی ماده هفت از این دیدگاه حمایت نمی کند زیرا در متن ماده هیچ اشاره ای به حقوق طرفهای ثالث در صورت توافق بین اعطا کننده و دریافت کننده امتیاز کابوتاژ مشاهده نمی شود. تفسیر دیگری که از ماده هفت ارائه می شود. به خدمات منظم هوایی بین المللی ارتباط پیدا می کند. این تفسیر آنگونه که پروفسور پابلومندز بیان می کند با استعانت از مفاد ماده ۶ کنوانسیون شیکاگو در خصوص ارتباطات دو جانبه قوت می یابد. این گونه از ارتباطات دوجانبه از مفهومی عبارت چند جانبه موجود در ماده هفت برداشت می شوند. به دیگر سخن به معنی این عبارت آن است که کشورهایی که توافق دوجانبه در خصوص اعطای امتیاز کابوتاژ با یکدیگر منعقد می نمایند. یا باید صراحتاً به وجود حق رزرو از توافق خود اذعان کنند و یا آنکه حقوق دیگر کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو در خصوص دسترسی به حمل و نقل ملی خودشان و عدم وجود انحصار را به رسمیت بشمارند و محترم دارند. با این حال پروفسور milde سناریو سومی را نیز مطرح ساخته است. او این سوال را مطرح می کند که اصولاً آیا می توان امتیاز کابوتاژ را اگر صراحتاً بیان نشده باشد برپایه اصل انحصاری بودن را تفسیر کرد (سعادت سیر، ۱۳۹۷: ۵). مثلاً آیا

می توان کابوتاژ را بعنوان یک امتیاز غیرانحصاری بنا بر مصلحت های غیر هوانوردی به دولت دیگری واگذار کرد و یا حتی آنرا به کشورهای دیگری که مایل به برخورداری از آن هستند اعطا نمود؟ با نظر داشت وضعیت اروپای متحد که در آن بخش سوم سیاست های آزاد سازی اقتصاد در حال اجراست و شرکت های حمل و نقل هوایی محدودیت های مربوط به کابوتاژ در بین کشورهای عضو را از بین برده اند این سوال مطرح می شود که آیا این وضعیت نقض آشکار مفاد ماده هفت کنوانسیون شیکاگو به شمار نخواهد رفت؟ اگر وضعیت فوق را نقض کنوانسیون شیکاگو در نظر آوریم آنگاه مسئله این خواهد بود ضمانت اجرای چنین نقض تعهدی از سوی کشورهای متعهد کنوانسیون چه چیزی غیر از تسلیم شکایت به شورای مرکزی ایکائو وفق ترتیبات ماده ۴۸ کنوانسیون خواهد بود. یک پاسخ احتمالی آن است که هرگاه حقوق نا محدود کابوتاژ به شرکتهای حمل و نقل هوایی جامعه اروپا اعطا شود آنگاه کشورهای عضو اتحادیه اروپا ناگزیر خواهند بود تا به شرکتهای حمل و نقل دیگر کشورها نیز اجازه استفاده محلی از قلمرو ملی خود را بدهند. در غیر این صورت چنین اعطای امتیازی در تضاد با ماده هفت کنوانسیون در خصوص ممنوعیت واگذاری حقوق کابوتاژ به دیگر دولت ها خواهد بود در خلال سال ها تلاش های فراوانی برای بازسازی ماده هفت به سرپرستی نمایندگی سوئد در شورای مرکزی ایکائو صورت پذیرفته است. در سال ۱۹۶۶ هیات سوئد پیش نویسی رابرای حذف جمله دوم ماده هفت تقدیم شورا کرد. استدلال اصلی برای تهیه چنین پیش نویسی آن بود که جمله دوم ماده هفت بشکل غیرطبیعی محدود کننده بود و باعث بوجود آمدن ابهام و در نتیجه عامل اصلی برای ارائه تفسیرهای متناقض می شود. هیات نمایندگی سوئد که با تفسیرهای متفاوت از ماده هفت از یک سو و علاقمندی به حفظ توافق چند جانبه حمل و نقل هوایی اسکانیدیناوی فی مابین دانمارک نروژ سوئد از سوی دیگر روبرو بود. این دیدگاه را مطرح ساخت که تهیه کنندگان کنوانسیون شیکاگو درصدد آن نبودند که

کشورهای عضو کنوانسیون شیکاگو بواسطه مفاد ماده هفت از اجرای ترتیباتی که امنیت و کارایی اقتصادی هوانوردی غیرانتظامی را ارتقا می دهد باز بمانند. از دیدگاه ایشان حذف جمله دوم نه تنها ابهامات موجود را از بین می برد بلکه شاکله کنوانسیون شیکاگو را نیز تقویت خواهد کرد. مسئله ایجاد بازبینی در متن کنوانسیون در شانزدهمین و هیجدهمین اجلاس ایکائو در وین و بوئنوس آیرس بررسی شد اما در هردو اجلاس حائز رای کافی برای تصویب پیش نویسی اصلاحی نگردید اگرچه اقدام سوئد باعث جلب شدن توجهات به مشکل تفسیر ماده هفت کنوانسیون شد اما شکست تصویب متن اصلاحیه را باید به این نکته مربوط دانست که کابوتاژ نقش بسیارکمرنگی در عرصه حمل و نقل بین المللی ایفا میکند براین اساس کشورهای متعاقد در کنوانسیون شیکاگو علاقه ای به مجادله بر سر دستیابی به یک هدف دور از دسترس که همانا حذف ماده ۷ بود از خود نشان ندادند. دولت ها بقدر کافی از مفاد جمله اول ماده هفت منتفع شده اند که مقررات اختلاف آمیز جمله دوم چندان مشکل ساز نمیشد. مطالعه تفسیرهای مختلف منعبت از ماده هفت بطور کلی در قالب دو روند کلی طبقه بندی می شدند که عبارتند از تفاسیر لیبرال و تفاسیر محدود کننده. تفاسیر محدود کننده برلحن ماده هفت و اصل انحصاری برون کابوتاژ تاکید می ورزد. واشعار می دارد که اگر حقوق کابوتاژ یک دولت به دولت دیگر واگذار شود همانند همین حقوق باید به دولت های دیگر نیز اعطا شود از طرف دیگر تفاسیر لیبرال از ماده هفت از این عقیده پیروی می کنند که درج عبارت بطور خاص در ماده هفت موید مجاز بودن اعطای حق کابوتاژ به غیر است بشرط آنکه هیچ گونه توافقی بین اعطا کننده و دریافت کننده کابوتاژ در خصوص ممنوعیت اعطای حق کابوتاژ به طرف ثالث وجود نداشته باشد (شکوری، ۱۳۸۸: ۳).

گفتار دوم- محدودیت‌های کابوتاژ در آمریکا:

این نوع محدودیت ها را تاکید بر اصل حاکمیت کشوری بر قلمرو هوایی می توان گفت. آمریکا از سال ۱۹۲۶ دارای قوانینی درخصوص ممنوعیت اعطای حق کابوتاژ به شرکت های خارجی بوده است. براساس بخش ۶ از قانون تجارت هوایی آمریکا مصوب ۱۹۲۶ هیچ شرکت خارجی نمی تواند در حمل و نقل هوایی بین ایالت های آمریکا فعال باشد. همین مقررات محدودکننده با اندکی تغییرات درقانون فدرال مصوب ۱۹۵۸ تکرار گردید. طبق این قانون شرکت های هوایی خارجی می توانندخدمات خود را در قلمروایالات متحده ارائه نمایند بشرط آنکه مسافران و یا کالا های خود را از درون قلمرو آمریکا به مقصد دیگری در خاک آن کشورحمل نکند. مگرآنکه چنین اجازه ای به آنها داده شده باشد. براساس قانون هوانوردی فدرال آمریکا تنها شرکت های هوانوردی که تابعیت آمریکایی داشته باشند مجاز به ارائه خدمات مدنی در سطح ملی می باشند. خطوط هوایی خارجی تنها تحت عنوان شرکت های هوایی خارجی مجاز به فعالیت هستند منوط به آنکه چنین مجوزی راکسب کنند که دراین صورت نیز حقوق آنان به حمل و نقل بین المللی محدودت خواهد بود. با این همه استثنائاتی درخصوص محدودیت‌های کابوتاژ در بعضی شرایط اضطراری جاری خواهند بود. در سال ۱۹۷۹ کنگره آمریکا قانون رقابت درحمل و نقل هوایی بین المللی تصویب گذارند که در آن به وزارت ترانسپورت اجازه داده شده است. که چنانچه به تشخیص ود درجهت حفظ مصالح ملی اند اقدام به تعلیق ممنوعیت های کابوتاژ بمدت ۳۰ روزنماید. دراین قانون چنین آمده است: به علت اضطرار بوجود آمده در اثر شرایط غیرعادی که در اوضاع معمول تجاری وجود ندارندو شرکتهای حمل و نقل هوایی که با پرچم آمریکا فعالیت می کنند قادر به انجام خدمت نباشند بمنظور جلوگیری از توقف ارائه خدمات هوایی می توان استثنائاتی را در خصوص مقررات کابوتاژ قائل شد. انگیزه اصلی از وضع

مقررات محدودکننده درخصوص کابوتاژ در آمریکا همانا حمایت از شرکت های حمل و نقل هوایی و کارکنان آنها در برابر حجم و فشار ناشی از رقابت با شرکت های خارجی بوده است. این رویکرد نیز براساس ترس از اتخاذ سیاست های تلافی جویانه شرکت های هوایی در برابر یکدیگر در بازار رقابتی شکل گرفت زیرا این وضعیت می توانست به عدم ثبات و امنیت خدمات حمل و نقل هوایی و منافع عمومی بویژه در بخش هایی مانند خدمات پستی و دفاع ملی بیانجامد با این حال ، محدودیت های کابوتاژ در موارد زیر از بین می رود:

تقسیم کدها، اتخاذ ترتیبات بلوکه کردن مکان و رزرو جابرای کالا و مسافران ، کسب سود مالکانه در شرکت های حمل و نقل آمریکایی انعقاد توافق بین دولت آمریکا و شرکت های حمل و نقل خارجی که از سیستم رزواسیون کامپیوتری بهره می برند و افتتاح خطوط هوایی منظم و برنامه های بازاریابی نگاه ها به مقوله کابوتاژ در ایالات متحده در حال تغییر است لکن محدودیت ها همچنان در برابر شرکت های حمل و نقل هوایی بویژه در توافقات دوجانبه ترابری وهم چنین در قانون موضوعه آمریکا هم چنین به قوت خود باقی اند. آمریکا درصدد تغییر قانون به سوی کاملاً ملی ساختن کابوتاژ نیست اما در واقعیت نوع خاصی از کابوتاژ محدود شده در رویه کاری شرکتهای حمل و نقل هوایی طرف قرارداد با شرکت های آمریکایی اعمال خواهد شد. کابوتاژ محدود شده عبارتست از زمانی که یک شرکت حمل و نقل هوایی خارجی بین دو نقطه از قلمرو یک کشور در خلال سیروسفر بین المللی سازمان USDOT عموماً این رویه را مورد تصدیق قرار داده شده است. درمطابقت با مقررات ماده هفت کنوانسیون شیکاگو هیچ گونه قرارداد حمل و نقل دوجانبه ای از سوی شرکت های آمریکایی با شرکت های خارجی در خصوص نقض مقررات کابوتاژ منعقد نشده است. پروکتل الحقای APEC در زمینه توافقات چندجانبه، چارچوبی را برای تبادل حقوق کابوتاژ بین کشورهایی مایل به چنین کاری هستند ارائه کرده است مسئله اینجاست که آمریکا این پروکتل الحاقی را امضاء نکرده زیرا

مقررات داخلی آن کشور اجازه ورود شرکت های خارجی را به بازار حمل و نقل هوایی آمریکا نمی دهد (فاطمه عرب، ۱۳۸۸: ۴).

امتیازات اصلی فرا روی آزاد سازی انتقال حق کابوتاژ از این قرارند:

- ۱- در عرصه حمل و نقل داخلی و رقابت بیشتری را بوجود می آورد و شهروندان گزینه های بهتری در زمینه انتخاب شرکت حمل و نقل و قیمت ها خواهند داشت.
- ۲- باعث بوجود آمدن شرکت های حمل و نقل بزرگ چند ملیتی خواهد شد.

ایرادات فرا روی آزاد سازی انتقال کابوتاژ از این قرارند:

- ۱- باعث از بین رفتن شغل و سرمایه داخلی خواهد شد.
- ۲- امنیت ملی در بخش حمل و نقل هوایی را به مخاطره خواهد انداخت.

گفتار سوم- محتوای ثبت (ریجستری) هواپیما در حقوق بین

الملل هوانوردی:

پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده و در ضمن آن بر اصول کلی حقوق بین المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما تاکید دارد. انکس های ICAO حاوی مقررات بین المللی هواپیمایی کشوری می باشد که بصورت مقررات توصیه شده طبق ماده ۳۷ پیمان شیکاگو توسط ایکاو تهیه و منتشر میگردد. آنکس ۷ که بر مقررات بین المللی ثبت هواپیما ها درج شده و علامت ثبت تخصیص یافته به کشور های مختلف جهان و همچنین مقررات مربوط به نحوه رنگ آمیزی علایم ثبت و شناسایی مشخص شده است (Aircraft Nationality and registration Marks)^۱.

مبحث دوم - مفهوم ساختاری و ماهوی سازمان بین المللی هوانوردی ICAO:

یکاو یا ICAO در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در ضمن تنظیم و امضا پیمان حمل و نقل هوایی مرسوم به پیمان شیکاگو تشکیل گردید. اماموجودیت آن به طور رسمی در سال ۱۹۴۷ اتفاق افتاد و اولین جلسه آن در ۶ می ۱۹۴۷ تشکیل

^۱ ICAO Annex V Aircraft Nationality and registration Marks.

گردید و در ۲۸ می اعضای شورا انتخاب گردیدند. دولت افغانستان نیز عضو ایکائو است قسمیکه در قانون هوانوردی ملکی افغانستان ماده ۲ نیز چنین آمده است: (تنظیم و بهبود خدمات حمل و نقل هوایی ملکی در مطابقت به میثاق هوانوردی ملکی بین المللی، اسناد سازمان بین المللی هوانوردی ایکاو و سایر ضمایم مربوط آن) ایکائو بر اساس کنوانسیون شیکاگو ایجاد شده پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده و در ضمن آن بر اصول کلی حقوق بین المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما تاکید دارد. بر اساس توافق مقرر سازمان در مونترال کانادا می باشد. شورای ایکائو نهاد اصلی تصمیم گیری در این سازمان است و از نمایندگان ۳۳ کشور عضو ایکائو که توسط اعضای مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می شوند، تشکیل می شود (آشنای، ۱۳۹۷: ۷). اخراج عضویت از ایکاو طبق ماده ۹ با اخراج سازمان ملل متحد پیوند دارد (نژندی منش، ۱۳۹۷: ۱۱۹).

گفتار اول- منشور ایکائو:

- اطمینان از رشد منظم و ایمن هواپیمائی کشوری بین المللی در سراسر جهان.
- تشویق صنعت و طراحی هواپیما برای مقاصد صلح جویانه.
- ترغیب توسعه خطوط هوایی، فرودگاه ها و تسهیلات هوانوردی برای هواپیمائی کشوری بین المللی.
- پاسخ به نیاز مردم جهان به حمل و نقل هوایی ایمنی، منظم، کارا و با صرفه.
- جلوگیری از تضییع اقتصادی ناشی از رقابت مضره.
- حفظ حقوق دول عضو و تامین فرصت مساوی برای اعضای برای برقراری سرویس هوایی بین المللی.
- از بین بردن تبعیض میان کشورهای عضو.
- افزایش ایمنی پروازها در ناوبری بین المللی.
- ارتقاء عمومی همه ابعاد هوانوردی.
- وبه طور کلی تعمیم وتوسعه کلیه امور پشتیبانی هواپیمائی کشوری بین المللی.

گفتار دوم- انکس های ایکاو:

ضمایم پیمان شیکاگو، انکس های ایکاو حاوی مقررات بین المللی هواپیمایی کشوری می باشد که بصورت مقررات توصیه شده طبق ماده ۳۷ پیمان شیکاگو توسط ایکاو تهیه و منتشر میگردد. این ضمایم بطور خلاصه بشرح زیر است:

- آنکس ۱: حاوی قوانین و مقررات بین المللی در زمینه آموزش و امتحان در مورد صدور گواهینامه های خلبانی، مهندسی پرواز و تعمیر و نگهداری هواپیما و گواهی نامه های مربوط به تعمیر و نگهداری وسایل رادیویی و دستگاه های ناوبری و آلات دقیق هواپیما و همچنین گواهی نامه های مراقبت پرواز و عملیات شرکت های هواپیمایی می باشد^۱.

- آنکس ۲: قواعد و مقررات بین المللی برای خلبانان و کارکنان مراقبت پرواز در زمینه بعضی از نکات که در هوا باید مورد توجه قرار گیرد، میباشد. از جمله این قواعد و مقررات حق تقدم هواپیما ها نسبت به یکدیگر در هواست^۲.

- آنکس ۳: در مورد هواشناسی و حاوی مقررات بین المللی در زمینه هواشناسی هواپیمایی می باشد.^۳

- آنکس ۴: در زمینه نحوه تهیه و انتشار نقشه های هواپیمایی می باشد.^۴

- آنکس ۵: واحد های اندازه گیری مورد استفاده در هواپیمایی کشوری را مشخص کرده است.^۵

- آنکس ۶: مربوط به عملیات هواپیمایی میباشد و در آن مقررات بین المللی مربوط به نحوه کار شرکت های هواپیمایی و نحوه استفاده از هواپیما از لحاظ عملیاتی درج گردیده است این انکس دارای دو بخش است:

- یک بخش مربوط به عملیات شرکت های هواپیمایی است که در مقابل دریافت وجه بهره برداری می نماید.

^۱ ICAO Annex^۱ personal licensing.

^۲ ICAO Annex^۲ Rules of the Air.

^۳ ICAO Annex^۳ Meteorological service For International Air Navigation.

^۴ ICAO Annex^۴ Aeronautical Charts.

Measurement To Be Used in Air and Ground Operations. ^۵ ICAO Annex^۵ Units of

- بخش دیگر مربوط به عملیات هواپیمایی می باشد که جنبه خصوصی دارند و مجاز به دریافت وجهی برای حمل بار و مسافر نیستند.^۱

• آنکس ۷: در این آنکس مقررات بین المللی ثبت هواپیما ها درج شده و علامت ثبت تخصیص یافته به کشور های مختلف جهان و همچنین مقررات مربوط به نحوه رنگ آمیزی علایم ثبت و شناسایی مشخص شده است.^۲

• آنکس ۸: حاوی مقررات بین المللی ساخت و نگهداری هواپیما می باشد.^۳
• آنکس ۹: حاوی مقررات بین المللی در مورد تسهیلات رفت و آمد مسافری و ترخیص بار مانند مقررات گمرکی و گذر نامه می باشند.^۴

• آنکس ۱۰: حاوی مقررات مربوط به ساخت و نصب و نگهداری دستگاه های ارتباطی و ناوبری و رادار و نحوه تهیه و مخابره تلکس های هواپیمایی میباشد.^۵

• آنکس ۱۱: حاوی مقررات مراقبت پرواز^۶
• آنکس ۱۲: حاوی مقررات تجسس و نجات میباشد.^۷
• آنکس ۱۳: حاوی بررسی و پیشگیری سوانح^۸
• آنکس ۱۴: در این آنکس خصوصیات فرودگاههای بین المللی از نظر حداقل طول و عرض و استقامت باند و تاکسی رو ها و سایر محموله های فرودگاهی و همچنین مقررات بین المللی احتراز از نصب موانع در فرودگاه ها و نیز حداقل احتیاجات آتش نشانی و بعضی از سایر خدمات فرودگاهی درج شده است.^۹

^۱ ICAO Annex ۶ Operation Of Aircraft-Airplanes.

^۲ ICAO Annex ۷ Aircraft Nationality and Registration Marks.

^۳ ICAO Annex ۸ Airworthiness Of Aircraft.

^۴ ICAO Annex ۹ Facilitations.

^۵ ICAO Annex ۱۰ Telecommunications.

^۶ ICAO Annex ۱۱ Air Traffic Services.

^۷ ICAO Annex ۱۲ Search and Rescue.

^۸ ICAO Annex ۱۳ Aircraft Accident and Incident Investigation.

^۹ ICAO Annex ۱۴ Aerodromes.

• آنکس ۱۵: حاوی مقررات بین المللی در مورد دریافت بررسی و انتشار اطلاعات هواپیمایی از طریق صدور نوتم و تهیه کتاب AIP اطلاعات هواپیمایی کشوری می باشد.^۱

• آنکس ۱۶: حاوی مقررات بین المللی احتراز از صدای نا هنجار هواپیماها (NOISE) و احتراز از آلوده کردن محیط زیست از طریق مواد سمی خروجی از Exhaust موتور میباشد.^۲

• آنکس ۱۷: حاوی مقررات بین المللی در زمینه امنیت هواپیمایی می باشد و هدف آن وضع مقررات درمورد هواپیما ربایی و اقدامات خرابکاری در هواپیمایی است.^۳

• آنکس ۱۸: مقررات بین المللی بسته بندی، انبار کردن و حمل بی خطر کالا های خطرناک^۴

• آنکس ۱۹: تحت عنوان به الزامات دولتها در خصوص مدیریت ایمنی و مواردی از قبیل برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشور (SSP) سیستم مدیریت ایمنی (SMS) و جمع آوری داده های ایمنی، تجزیه و تحلیل و تبادل آنها در صنعت هوانوردی می پردازد.^۵

مبحث سوم - آزادی های پنجگانه در حقوق هوانوردی:

آزادیهای پنجگانه هوایی با پیشنهاد کشور کانادا در کنوانسیون ۱۹۴۴ جهت تسهیل حمل و نقل هوایی مطرح گردید. که در تقابل با برنامه ایالات متحده جهت رهایی از حمل و نقل هوایی برنامه ای بود. این امتیازات را می توان تحدیدی بر حق حاکمیت کشورها بر فضای خویش دانست که این حق ویژه را در اختیار یک هواپیما قرار می دهد. این آزادی ها مشتمل است بر: (۱- حق

^۱ ICAO Annex ۱۵ Aeronautical Information Services.

^۲ ICAO Annex ۱۶ Environmental Protection.

^۳ ICAO Annex ۱۷ Aviation Security.

^۴ ICAO Annex ۱۸ The safe Transport of Dangerous Goods by Air.

^۵ ICAO Annex ۱۹ Safety Management.

پرواز بر فراز سرتاسر سرزمین بدون فرود آمدن ۲- حق نشستن جهت اهداف غیر ترافیکی ۳ حق پیاده نمودن مسافر، تخلیه بار و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما ۴- حق سوار نمودن مسافر، بارگیری و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما ۵- حق پیاده و سوار نمودن مسافر، بارگیری و تخلیه آن و بسته های پستی در سرزمین هر کشور متعاقد به مقصد هر سرزمینی) این امتیازات ۵ گانه تنها بین کشورهایی که آن را امضا نموده اند به کار بسته خواهد شد و تمامی کشورهای متعاقد ملزم به اعطای چنین امتیازاتی نمی باشند. پس از کنوانسیون شیکاگو ۳ امتیاز دیگر نیز به این آزادیها افزوده گردید که مرتبط با شرکت های هوایی کشورهای متعاقد است و امتیاز هشتم آن به رسمیت شناختن حق کاپوتاژ می باشد. اما ایالت متحده آمریکا با استناد به ماده ۷۸ کنوانسیون شیکاگو علی رغم امضای ۲۰ کشور متعاقد اعلام نمود که از این جهت که پیشنهاد از سوی شورا ایکائو نبوده آزادی های پنجگانه فاقد اعتبار و در تعارض با کنوانسیون مزبور می باشد. اما کانادا این اظهار نظر را کاملاً سیاسی عنوان کرد. اگرچه آزادی های پنجگانه هوایی به تصویب های مجمع ایکائو نرسید اما بدعتی نو در مبادلات هوایی محسوب می گردد. از اینرو که پس از آن به کشورهای متعاقد اجازه انعقاد توافقات دو جانبه جهت حمل و نقل هوایی داده شد. تا کمبودهای پیمان شیکاگو برطرف شود. توافقات سرویس هوایی دو جانبه تحت شروط پیمان شیکاگو ۱۱ این امکان را به کشورهای متعاقد اعطا می نمود. که کمبودها و نقص های موجود در پیمان فوق را با انعقاد توافقات دو جانبه پوشش دهند. تا پایان قرن بیستم بیش از ۳۰۰۰ توافقات دو جانبه هوایی بین کشورهای متعاقد در ایکائو به ثبت رسید. یکی از مهم ترین این توافقات در سال ۱۹۴۶ بین آمریکا و انگلستان بود (باصری، ۱۳۸۹: ۴).

گفتار اول - نقش (یاتا) در مبادله حقوق و آزادی های هوایی:

اتحادیه بین المللی حمل و نقل یا یاتا از مهم ترین سازمان های بین المللی خصوصی هوایی است. این اتحادیه، در سطح جهانی، اداره مسائل مربوط به حمل و نقل هوایی را انجام می دهد. یاتا در اوایل سال ۱۹۷۰ متجاوز از ۱۰۴ مؤسسه

هواپیمائی عضو اتحادیه مذکور بوده اند . مؤسسات مزبور تقریباً % ۹۰ از ترافیک بین المللی هوائی را انجام می دهند تعداد مؤسساتی که صرفاً به ملاحظات اقتصادی یا تا از آغاز تأسیس خود تاکنون همواره نقش مؤثر و تعیین کننده ای در تسهیل روابط مؤسسات هواپیمائی عضو ایفاء کرده است؛ تهیه و تنظیم قراردادهای چند جانبه ناظر بر روش و شیوه های مختلف همکاری قرارداد مزبور با ایجاد تسهیلاتی برای فروش بلیت های هوائی، در مسیر خطوط معین، وسیله مؤث معهدا نباید از نظر دور داشت که همین تسهیلات، عامل بروز سوء استفاده هایی نیز گردیده است. پاره ای از مؤسسات هواپیمائی به علت فعالیت وزیرکی و تجربه بیشتر، غفلت و سهل انگاری دولت ها و مؤسسات هواپیمائی نکته قابل توجه اینکه چنین اوضاع و احوالی با استفاده از همان متدها و روش هائی تحقق پذیرفته که یا تا تدارک دیده و در اختیار مؤسسات هواپیمائی قرارداده است. مضافاً بر اینکه مؤسسات هواپیمائی جهت:

- ۱) معده گرفتن مخارج هتل و پذیرایی مسافری در نقاط مبادله و توقف
 - ۲) امکان عرضه کردن مسیرهای الحاقی مهم بدون افزایش نرخ
- فرمول هائی از این قبیل، جملگی، گذشته از مزایایی که مشتریان هوائی دارد، هدفی جز اغفال دولتها نداشته، در اغلب موارد همراه با تبلیغات روانی وسیعی است که بنام و دستاویز آزادی، گسترش و توسعه ... حمل آثار و عواقب احتمالی رواج این نوع فرمولها، بسهولت قابل پیش بینی است مؤسسات هواپیمائی زیادی برای آنکه سهم شان از بازار حمل و نقل هوائی تقلیل نیابد و ضمناً از قافله نیز عقب نمانند، خود را وارد معرکه می آید از مطالب فوق باید چنین نتیجه گرفت که قراردادهای میان مؤسسات هواپیمائی و بصورت دقیقتر قرارداد چند جانبه بین خطوط یا تا از این جهت که عامل مؤثر کاهش درآمدها و دگرگونی چهره حمل و نقل هوائی برای پاسخ به این سؤال بهتر است به متن قسمتی از اظهارات هیئت نمایندگی دولت فرانسه در اولین کنفرانس کمیسیون اروپای هوایی کشوری توجه شود اگر این رویه ها (توقف سرراه بلیط های مرکب ...) بنفسه مورد استقبال است، در مقابل متضمن این خطر می باشد که اجرای عادی حقوق بازرگانی

اعطائی را از مسیر طبیعی آن خارج و محدوده هائی را که از خطر البته در هنگام تشکیل کنفرانس مزبور، چنین رویه هائی به حد امروز معمول نبوده چه از یک طرف آثار و عواقب آنها به نحو غیر قابل توجیهی تشدید شده است، و از طرف دیگر اقدامات احتیاطی نیز بسرعت توسعه پیدا جمله مشکلاتی از این قبیل باعث شده تا برخی موجودیت ونحوه کار اتحادیه حمل و نقل هوائی بین المللی، را مورد انتقاد قرار دهند و عدم توجه این اتحادیه را نسبت به مسائل ماهوی حقوق و آزادیهای هوائی خطای نماید (احمدی، ۱۳۹۴: ۹).

نتیجه گیری فصل اول

برگزاری کنوانسیون های مختلف هوانوردی برای تعیین مقررات روشن در حقوق هوایی و نقش انگار ناپذیر آن در شکل گیری این حقوق بیانگر دغدغه اساسی کشورهای جهان جهت به نظم کشیدن این صنعت و تثبیت نظام حقوقی ضابطه مندی، که لازمه پیشرفت و گسترش این صنعت حمل و نقل هوایی می باشد که ضمایم پیمان شیکاگو، آنکس های ICAO حاوی مقررات بین المللی هواپیمایی کشوری می باشد که بصورت مقررات توصیه شده طبق ماده ۳۷ پیمان شیکاگو توسط ایکاو تهیه و منتشر می گردد. قسمیکه در قانون هوانوردی ملکی افغانستان ماده ۲ بند ۲ نیز چنین آمده است: (تنظیم و بهبود خدمات حمل و نقل هوایی ملکی در مطابقت به میثاق هوانوردی ملکی بین المللی، اسناد سازمان بین المللی هوانوردی ایکاو و سایر ضمایم مربوط آن) ایکائو بر اساس کنوانسیون شیکاگو ایجاد شده پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده و در ضمن آن بر اصول کلی حقوق بین المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما تاکید دارد. براساس توافق مقر سازمان در مونترال کانادا می باشد. آزادیهای پنجگانه هوایی با پیشنهاد کشور کانادا در کنوانسیون ۱۹۴۴ جهت تسهیل حمل و نقل هوایی مطرح گردید. که در تقابل با برنامه ایالات متحده جهت رهایی از حمل و نقل هوایی برنامه ای بود. این امتیازات را می توان تحدیدی بر حق حاکمیت کشورها بر فضای خویش دانست که این حق ویژه را در اختیار یک هواپیما قرار می دهد. این آزادی ها مشتمل است بر: ۱- حق پرواز بر فراز سرتاسر سرزمین بدون فرود آمدن ۲- حق نشستن جهت اهداف غیر ترافیکی ۳ حق پیاده نمودن مسافر، تخلیه بار و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما ۴- حق سوار نمودن مسافر، بارگیری و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما ۵- حق پیاده و سوار نمودن مسافر، بارگیری و تخلیه آن و بسته

های پستی در سرزمین هر کشور متعاقد به مقصد هر سرزمینی بنابرین همه آنکس های ایکاو و قانون هوانوردی کشوری از مهمترین منابع حقوق هوانوردی ملکی است. نظریه راسکو پوند از پیروان مکتب نیوهیون مفهوم حقوق امروزی را قسمی بیان می کند، که مصداق بیشتر در مقررات گزاری هوانوردی دارد: (حقوق بیش از آنکه مجموعه ای از اصول و قواعد از پیش تعیین شده برای حکومت بر موضوعات و روابط اجتماعی باشد، محصول تحولاتی است که به مقتضای زندگی اجتماعی انسان رخ می دهد و آن را دچار تغییر و تعدیل می کند و زمینه های علمی برای اجرای قواعد حقوقی را فراهم می کند). درحقیقت، حقوق از نظر پوند مهندسی اجتماعی و مدیریت زندگی جمعی است. آنکس های ۱۹ گانه ایکاو با منطق ماهوی عالی تصویب گردیده، که تمامی پیشرفت و گسترش برق اسا روز افزون را جواب گو است.

فصل دوم

تطبيق قانون هوانوردی ملکی افغانستان با ضمايم ايكائو

مبحث اول- پیدایش و تاریخ تشکیل سازمان هوانوردی ملکی

چنانچه به همه گان معلوم و هویدا است، افغانستان سرزمین کوهستانی و محاط به خشکه می باشد، بنابر خصوصیات تاریخی و اهمیت اقتصادی و جغرافیایی آن در منطقه، اعمار جاده های مواصلاتی در دراز مدت و کوتاه مدت ایجاب وقت و زمان با پرداخت هزینه های گزاف امکان پذیر بود که در شرایط کنونی از حوصله بودجه مالی کشور بعید بنظر میرسد، بمنظور نیل به این اهداف اجتماعی باید که بدیل آنرا جستجو کرد، تنها راه بدیل زمینی استفاده از ترانسپورت هوایی می باشد، که با باز نمودن خطوط هوایی در عرضه خدمات ترانسپورتی (انتقال اموال و مسافر) در جهت رفع مشکلات ترانسپورت اقدام صورت گیرد. با تاسیس شرکت هوایی آریانا و باختر و خرید طیاره های مورد اطمینان و عصري و تاسیس میدان های هوایی کوچک در اکثر ولایات کشور، این آرمان برآورده شد. از چندین سال به اینطرف انکشاف و وسعت وسایل سریع السیر حمل و نقل که پس از جنگ جهانی دوم در دنیا عمومیت پیدا کرد. آهسته آهسته این صنعت در افغانستان نیز رواج پیدا کرد. ترانسپورت هوایی برای اولین بار در افغانستان در سال ۱۹۲۳ میلادی آغاز به کار نمود. در آن زمان از این وسیله جدید در حمل و نقل مسافرین در يك حد محدود استفاده میگردد. زیرا که تا آن زمان تخنیک هوانوردی هنوز در افغانستان به اندازه کافی پیشرفت نکرده بود و برای حمل و نقل اموال تجارتي مساعد نبود و فقط برای پروازهای داخلی برای اولین بار مورد استفاده قرار گرفت و برخی از خطوط بین المللی اجازه عبور از فضاي افغانستان را تقاضا نموده بودند. در سال ۱۹۲۸ میلادی يك طیاره کوچک روسي بین افغانستان و روسیه رفت و آمد می نمود. قبل از جنگ جهانی دوم در سال ۱۹۳۸ يك طیاره سه ماشینه مربوط به شرکت لوفتهانزای جرمني از برلین به مقصد کابل و هرات واز آنجا به استقامت جاپان پروازهای خود را آغاز نمود. در جریان جنگ جهانی دوم کشورهای آسیایی و اروپایی به طور مستقیم یا غیر مستقیم تحت تاثیر جنگ

قرار گرفتند و افغانستان هم بی تاثیر نماند، تاثیر این جنگ روی خطوط هوایی تا چند سال بعد هم ادامه داشت. در اوایل سال ۱۳۳۴ بر اساس اصولنامه سرمایه گذاری از طرف شرکت هوایی آریانا با ۵۱ فیصد سرمایه از طرف دولت افغانستان و ۴۹ فیصد از طرف کمپنی اندیمارد که بعداً جای آنرا پان امریکن گرفت؛ طیاره‌های نوع داکوتا در خطوط داخلی و خارجی به کار انداخته شد. این طیاره‌ها که ظرفیت ۳۰ نفر را داشت علاوه بر مسافرین برای حمل و نقل اموال تجارتي نیز بکار برده می شد. در اواخر سال ۱۳۳۵ ریاست هوایی ملکی، به عنوان یک موسسه رسمی دولتی تاسیس گردید. اولین اقدام این ریاست پس از تاسیس امضاء قرارداد مشترک هوانوردی با پاکستان و ترکیه بود و اقدام دومی آن احداث میدان هوایی بین‌المللی قندهار بود. میدان هوایی قندهار نظر به موقعیت مناسبی که دارد فاصله میان تهران و دهلی را نسبت به مسیر میدان هوایی کراچی ۵۰۰ مایل کوتاه می‌نماید و فاصله گرداگرد خطوط هوایی آسیا را به اندازه کافی کم می‌نماید. در سال ۱۹۶۳ میدان هوایی بین‌المللی کابل عملاً برای پروازهای داخلی و خارجی آماده گردید. موقعیت کابل بحیث مرکز کشور ایجاب می‌نماید پروازهای خارجی به جانب هند، پاکستان، ایران، لبنان و اروپا و همچنان پروازهای داخلی به شهرهای کوچک و بزرگ به طور عملی انجام شود. علاوه بر آن میدان هوایی کابل آخرین نقطه پرواز شرکت ایرفلوت روسیه می‌باشد که از مسکو حرکت نموده و با خطوط هوایی اروپا ارتباط پیدا می‌نمود. به همین ترتیب در دیگر ولایات افغانستان هم میدان‌های هوایی عصری و پیشرفته تاسیس شد. و پروازهای داخلی به شهرهای مختلف افغانستان عمومیت پیدا کرد. در سال‌های ۶۸-۱۹۶۷ موسسه هوایی باختر افغان در چوکات ریاست هوایی ملکی تاسیس گردید. و دو فروند طیاره تربوخت از کانادا خریداری شد. هم زمان در شهرهای کوچک نیز کار ساخت میدان‌های هوایی آغاز گردید و ولایات، مثل ارزگان، بدخشان، تالقان، بامیان، غور و نیمروز که از پایتخت و مراکز صنعتی دور مانده بودند راه

پیشرفت برای شان مهیا شد. شرکت هوایی آریانا در ابتدا با دو فروند طیاره از نوع داکوتا ۳- DC به فعالیت آغاز نمود بعداً فعالیت خود را با دو فروند طیاره DC ۶- دو فروند ۴- DC چهار فروند ۳- DC یک فروند طیاره ۴۴۰ نوع کالویر و یک فروند طیاره مسافربری جت بوئینگ ۷۲۷ کار خود را ادامه داد.

خطوط مهم هوایی افغانستان:

خط کابل - مزارشریف و میمنه - هرات

خط کابل - قندهار - هرات

خط کابل - کندز و مزارشریف - هرات

در افغانستان کمپنی‌های خارجی زیادی فعالیت داشتند که قرار ذیل اند:

کمپنی ایرفلوت روسیه که با استفاده از طیاره های نوع الوشن پروگرام هفته وار به افغانستان داشت که پس از توقف در تاشکند به مسکو پرواز می‌کرد. کمپنی هوانوردی هند INDAIN AIRLINE که دارای طیاره های نوع جت بوئینگ بود و به طور منظم هفته‌ای یکبار به کابل پرواز می‌کرد. کمپنی هوانوردی ایران (هما) با طیارات نوع جت بوئینگ خود دوبار در هفته به کابل پرواز دارد. شرکت هوانوردی پاکستان (P.I.A) نوع طیارات آن VIS CAUM نامیده میشد. هفته‌ای دوبار از طریق پیشاور- لاهور و کراچی به کابل پرواز می‌کرد. شرکت هوایی بیروت (I.M.A) با استفاده از طیارات - DC ۶ و ۴- DC هفته‌ای دوبار میان کابل و بیروت بالایی خط هوایی پرواز می‌کردند و به طور عموم اموال تجارتي را انتقال می‌داد. خطوط هوایی در پیشرفت و رونق تجارت سهم بالایی دارد و هیچ کشوری نمی‌تواند بدون توجه به آن به فکر پیشرفت در اقتصاد و یا هر زمینه دیگری باشد. بالاخره در سال ۱۳۵۷ وزارت ترانسپورت منحیث یک ارگان، تنظیم فعالیت ترانسپورتی خصوصی و دولتی را بعهدہ گرفت. البته در انزمان ترانسپورت هوایی بحیث یک ارگان مستقل بنام ریاست هوانوردی ملکی فعالیت داشت که ان هم به وزارت ترانسپورت ملحق شد. این وزارت تمام وظایف حمل و نقل اموال و مسافر را در

بخش سکتور هوایی وجاده‌ای بعهده داشت. ریاست هوانوردی ملکی دوباره در سال ۱۳۶۳ از جانب وزارت ترانسپورت جدا و منحیث یک ارگان مستقل دولتی جهت سازماندهی بهتر ترانسپورت هوایی و توریزم ایجاد شد. بعداً بنابر تصمیم دولت در سال ۱۳۸۴ این دو وزارت دوباره یکجا شده و مشترکاً وظایف انتقال و مسافر را در هر دو سکتور (زمینی و هوایی) به پیش می‌برد. بنابر پالیسی اداره با سپری شدن زمان محدود توجه نهائی در قسمت ارتقاء ظرفیت کاری کارکنان مربوطه مبذول داشته، البته به همکاری ادارات ذیربط، در مدت زمان تقریباً سه سال اخیر با در نظر داشت نیاز سنجی‌های آموزشی ضرورت‌های عصری، در رشته‌های مختلف در داخل و خارج از کشور زمینه فراگیری علوم معاصر را برای کارمندان خویش فراهم کرده است. در سال ۱۳۹۲ با انفاذ قانون هوانوردی ملکی که بعد از تصویب شورای محترم ملی به توشیح رئیس جمهور دولت اسلامی افغانستان رسید، اداره مستقل هوانوردی ملکی از تشکیلات وزارت ترانسپورت مجزا و منحیث یک اداره مستقل، دارای تشکیل و بودجه مستقل ایجاد شد. در حال حاضر سقف تشکیل سال ۱۳۹۳ اداره مستقل هوانوردی ملکی به ۱۲۹۲ بست می‌رسد.^۱

گفتار اول - صلاحیت‌های سازمان هوانوردی ملکی:

فرمان رئیس جمهوری اسلامی افغانستان در مورد توشیح قانون هوانوردی ملکی شماره (۸۸) تاریخ ۱۳۹۱-۸-۸. به تاسی از حکم فقره (۱۶) ماده (۶۴) قانون اساسی افغانستان، قانون هوانوردی ملکی طی فیصله شماره (۵۱) مورخ ۶/۲۸/۱۳۹۳ هیت مختلط مجلسین شورای ملی به داخل ۱۰ فصل و ۸۹ ماده فیصله گردید، توشیح میدارم این فرمان همراه با قانون و فیصله هیت مختلط مجلسین شورای ملی بعد از نشر در جریده رسمی نافذ می‌گردد. حامد گرزی رئیس جمهوری اسلامی افغانستان قانون هوانوردی ملکی: به تاسی از حکم مندرج

^۱ <http://acaa.gov.af/dar-bara-idara/tarikhcha-idara-havanvawardi/>

ماده صدم قانون اساسی افغانستان، هیئت مختلط مجلسین شورای ملی مرکب از چهار نفر از اعضای هر جرگه، قانون هوا نوردی ملکی را به داخل ده فصل و هشتادونه ماده توأم با یک سلسله تعديلات وایزاد به تاریخ بیست و هشتم ماه سنبله سال ۱۳۹۱ فیصله نمود.^۱

گفتار دوم- موقف مقررات گذاری سازمان در نظام حقوقی افغانستان:

رئیس هیئت مختلط جاوید رووف معاون هیئت مختلط انجنیر محمد هاشم اورت. منظور این قانون هوانوردی تنظیم امور مربوطه هوانوردی ملکی در کشور، وضع گردیده است.

این قانون عبارت است از رهبری و اداره امور هوانوردی ملکی مطابق معیارها و طرز العمل های بین المللی و اسناد تقنینی کشور، تنظیم و بهبود خدمات حمل و نقل هوایی ملکی در مطابقت به میثاق هوانوردی ملکی بین المللی اسناد سازمان بین المللی هوانوردی ملکی ایگاو و سایر ضامیم مربوط ان، توسعه و تحکیم روابط تجارتي، اجتماعی و سیاحتی از طریق عرضه خدمات حمل و نقل هوایی داخلی و بین المللی، تأمین مصئونیت پرواز طیاره ها طبق معیار های بین المللی. اصطلاحات آتی در این قانون مفاهیم ذیل را افاده می نماید:

۱- میدان هوایی : ساحة خشکه یا آبی است که دارای تجهیزات و تسهیلات لازم هوانوردی ملکی بوده و غرض پرواز یا نشست مصئون طیاره از آن استفاده می شود. ۲ مؤسسه حمل و نقل هوایی ملکی داخلی: شخصیت حکمی است که مطابق احکام این قانون، جوازنامه فعالیت هوایی را بدست آورده، طور مستقیم یا غیر مستقیم خدمات حمل و نقل هوایی داخلی یا بین المللی را عرضه می نماید. ۳ مؤسسه حمل و نقل هوایی ملکی خارجی: شخصیت حکمی است که مطابق احکام قانون کشور خارجی، جوازنامه فعالیت هوایی را بدست آورده، طور مستقیم یا غیر مستقیم این قانون از تاریخ

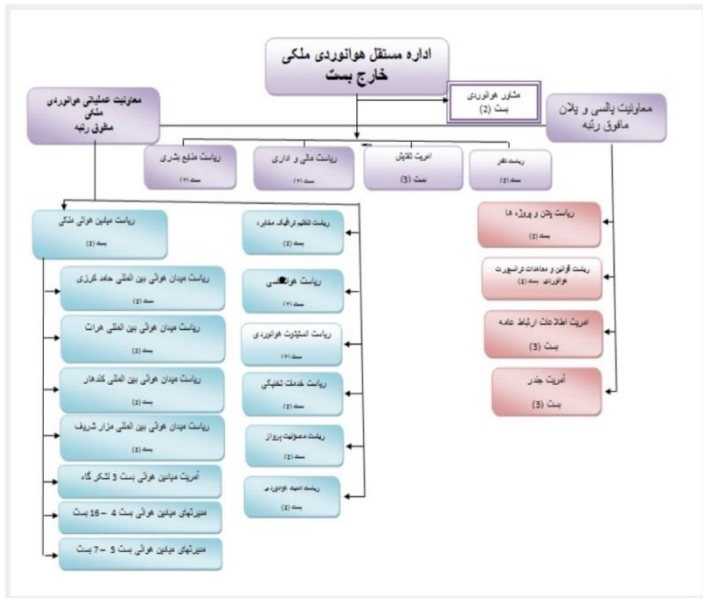
^۱ - قانون ملکی هوانوردی مصوبه سال ۱۳۹۱ منتشره جریده رسمی ۸۰۹

نشر در جریده رسمی نافذ می گردد.^۱ مجموعه ۸۹ ماده قانون هوانوردی که در ۱۰ فصل گنجانیده شده است، با معیار ها بین دولی هوانوردی تطبیق خواهیم داد. قبل ازینکه بر تحلیلی چهار چویی موضوع را باز کنیم، ضرورت میدانم که در باره سازمان هوانوردی کشور و چگونگی آن بدانیم.

گفتار سوم- ساختار و تشکیلات سازمان هوانوردی ملکی افغانستان:

ساختار سازمانی چهار چوب روابط حاکم بر مشاغل، سیستم ها و فرایندهای عملیاتی افراد و گروه های است برای نیل به هدف تلاش می کند. یعنی مجموعه راه های است که کار را به وظایف مشخص تقسیم می کند. و هماهنگی میان آنها را فراهم می کند. ساختار توزیع قدرت در سازمان را نشان می دهد و صرفاً یک سازوکار هماهنگی نیست بلکه فرایندهای سازمان را تحت تاثیر قرار می دهد (اعرابی، ۱۳۹۴:۵). تشکیلات در سازمان هوانوردی افغانستان در قالب ریاست عمومی خارج بست آغاز می گردد. که تحت فوق آن معاونیت پالسی و پلان، معاونیت عملیاتی هوانوردی ملکی، ریاست های میادین و مصونیت پرواز ها است.

^۱ قانون هوانوردی ملکی مصوبه سال ۱۳۹۱ منتشره جریده رسمی ۸۰۹



گفتار چهارم- وظایف و مسئولیت های سازمان هوانوردی ملکی افغانستان:

اداره هوانوردی ملکی، مسئول تنظیم و کنترل امور مربوط به هوانوردی ملکی در کشور بوده، منحیث اداره مستقل دارای تشکیل بودیجه مستقل دولتی و گزارش ده به وزارت ترانسپورت طبق احکام قانون فعالیت می کند. این اداره به منظور تحقق اهداف مندرج قانون هوانوردی ملکی دارای وظایف و صلاحیت های ذیل می باشد:

۱. تهیه و ترتیب پالیسی های مربوط به هوانوردی ملکی.
۲. نظارت موسسات حمل و نقل هوایی ملکی و عرضه کننده گان خدمات مذکور مبنی بر رعایت میثاق های بین المللی مربوط که هوانوردی کشور به آن الحاق شده باشد.
۳. تنظیم امور مربوط به فعالیت های موسسات حمل و نقل هوایی ملکی و عرضه کنندگان خدمات مذکور طبق احکام این قانون.
۴. صدور جوازنامه فعالیت هوایی به موسسات حمل و نقل هوایی ملکی

طبق احکام این قانون.

۵. تعدیل، تجدید، تعلیق و لغو جوازنامه فعالیت هوایی موسسات حمل و نقل هوایی ملکی در حدود احکام این قانون.
۶. اعطای تصدیق نامه های بین المللی در عرصه هوانوردی ملکی.
۷. عقد قرارداد های و موافقت نامه های بین المللی در عرصه هوانوردی ملکی.
۸. تامین روابط و نمایندگی از کشور در سازمان بین المللی هوانوردی ملکی و سایر سازمان های بین المللی مربوط هوانوردی ملکی.
۹. اتخاذ تدابیر لازم جهت ثبت طیاره های ملکی.
۱۰. ترتیب پلان به منظور تنظیم امور مربوط به مصارف بودیجه انکشافی خدمات هوانوردی ملکی.
۱۱. حمایت از منافع استفاده کنندگان خدمات هوانوردی ملکی.
۱۲. تثبیت موسسات حمل و نقل هوایی متخلف از احکام این قانون و شرایط مندرج جوازنامه فعالیت هوایی.
۱۳. مکلف ساختن دارنده جوازنامه فعالیت هوایی به تادی جبران خساره و جریمه های نقدی ناشی از تخلف شرایط مندرج آن.
۱۴. رهبری و نظارت از مراکز آموزشی هوانوردی ملکی.^۱

گفتار پنجم- کنترل فعالیت ها- ترتیب برنامه های انکشافی:

اداره هوانوردی ملکی مکلف است، فعالیت موسسات حمل و نقل هوایی ملکی، مبنی بر تامین مصئونیت پرواز، استعمال تخنیکی وسایل، وسایط هوانوردی و طیاره ها، بهره برداری تجارتي، رعایت مقررات اداری، شرایط هیئت پرواز طیاره ها و عرضه خدمات زمینی مربوط به حمل و نقل هوایی را کنترل نماید.

اداره هوانوردی ملکی مکلف است، جهت استفاده از قلمرو قابل پرواز هوایی

^۱ <http://acaa.gov.af/wazaif/>

ملکی، دهلیز هوایی کشور، برنامه های انکشافی را ترتیب و تنظیم نماید.

مبحث دوم - ساحه تطبیق قانون هوانوردی ملکی افغانستان با آنکس های ایکاو:

اهداف ایکائو طبق منشور:

اخراج از سامان ایکاو بر اساس خراج از سازمان ملل متحد است که اهداف و منشور ایکاو عبارت از:

- اطمینان از رشد منظم وایمن هواپیمائی کشوری بین المللی در سراسر جهان.
- تشویق صنعت و طراحی هواپیما برای مقاصد صلح جویانه.
- ترغیب توسعه خطوط هوایی، فرودگاه ها و تسهیلات هوانوردی برای هواپیمائی کشوری بین المللی.
- پاسخ به نیاز مردم جهان به حمل و نقل هوایی ایمنی، منظم، کارا و با صرفه.
- جلوگیری از تضییع اقتصادی ناشی از رقابت مضره.
- حفظ حقوق دول عضو و تامین فرصت مساوی برای اعضاء برای برقراری سرویس هوایی بین المللی.
- از بین بردن تبعیض میان کشورهای عضو.
- افزایش ایمنی پروازها در ناوبری بین المللی.
- ارتقاء عمومی همه ابعاد هوانوردی.
- و به طور کلی تعمیم و توسعه کلیه امور پشتیبانی هواپیمائی کشوری بین المللی.

گفتار اول- آنکس های ایکاو:

مجموعه ۱۹ آنکس های ایکاو در فصل اول این تحقیق بصورت مفصل نگاشته شده است. که این ضمایم حاوی مقررات بین المللی هواپیمائی کشوریست. این آنکس ها ابزار قانونی بنیادینی است که با لحاظ کردن هوانوردی بین المللی غیر نظامی، حاکم بر حقوق و مسئولیت های دولت ها می

باشد. این معاهده در بخش دوم، در بردارنده اساسنامه سازمان هوانوردی بین المللی کشوری ایکاو است..

بند ۱- پیشنهاد تاریخی:

اولین عهدنامه چند جانبه مربوط به هوانوردی کشوری پس از جنگ جهانی اول در چهار چوب گردهمایی صلح ورسای منعقد گردید (عهدنامه مقررات ناوبری هوایی سیزدهم اکتبر ۱۹۱۹، مجموعه معاهدات جامعه ملل، جلد ۱۱، ص ۱۷۳، عهد نامه صلح ورسای سال ۱۹۱۹) اصلی ترین هدف آن، اطمینان از نظارت بهتر بر هوانوردی بین المللی هدف از پیش بینی این ساختار حقوقی بین المللی مبتنی بر اصل حاکمیت هوایی بود. علاوه براین هدف که بتواند بین کشورها مصلحت بیاورد از پیش بینی این ساختار حقوقی برای اطمینان از آن بود که هوانوردی پیش از جنگ بین دولت ایالات متحده در آن زمان در گردهمایی پاریس حضور نیافت. اگر چه قاعده حقوقی حاکمیت هوایی و سایر قواعد عهدنامه ای الزام آور بودند. با این وجود این دیدگاه نیز وجود داشت که معاهد پاریس به قدر کفایت به طرح مفاهیم اقتصادی آزادی تجارت هوایی را در آن اجازه نمی دهد. بنابراین ایالات متحده هیچگاه به عهدنامه پاریس نپیوست. این رویه دوباره در منشور ۱۹۴۱ آتلانتیک باوجود این که متفقین، آزادی تبادلات بین المللی را مبتنی بر آزادی رفت و آمد حمل و نقل پذیرفته بودند. که از سوی ایالات متحده در پیش گرفته شد. در سال ۱۹۴۴ زمانی که نظام هوانوردی بین المللی ملکی به طور گسترده ای به دلیل بروز مخاصمات مسلحانه فرو ریخته بود، ایالات متحده ابتکار دعوت دولت ها به برگزاری یک گردهمایی با هدف گسترش ساختار بنیادین و قانونی عهدنامه جهانی پاریس را در دست گرفت، در زمانی که دست یابی به نظامی که در آن اصول اقتصادی آزادی رفت و آمد پرواز و حمل و نقل بهتر قابل تحقق بود. همایش با امضای عهدنامه اصلی، موافقت نامه خدمات هوایی ترانزیت بین المللی (مجموعه معاهدات سازمان ملل متحده- جلد ۱۷۱ ص ۳۸۹، موافقت نامه دو آزادی) و موافقت نامه حمل و نقل بین المللی

هوایی (مجموعه معاهدات سازمان ملل متحد، جلد ۱۷۱، صفحه ۳۴۵) پایان یافت. موافقت نامه آزادی های دوگانه و موافقت نامه آزادی های پنج گانه به ترتیب ساختاری چندجانبه حقوق ترانزیتی و حقوق تجاری را در زمینه خدمات بین المللی هوایی به طور قانون مند هدف گذاری کرده بودند. هدف موافقت نامه موقت هم پیوند خوردن به دوره زمانی بود. که معاهده شیکاگو به طور رسمی در چهارم آپریل سال ۱۹۴۷ قابلیت اجرا می یافت.

بند ۲- مواد اصلی معاهده شیکاگو:

در ماده ۲ معاهده پیش بینی شده است: دولت های معاهد این حق را شناسایی کرده اند که هر دولت، حاکمیت کامل و انحصاری بر فضای بالای سرزمین خویش دارد. اصل بنیادین عهدنامه ۱۹۱۹ پاریس به این ترتیب نسبت به همه دولت ها، حتی نسبت به دولت های غیر متعاهد نیز به طور مجدد تایید گردید. اصل عبور بی ضرر از قلمرو سرزمین کشورها برای هواپیماهای سایر دولت های متعاهد آن گونه که در معاهده پاریس بود، دیگر در عهدنامه شیکاگو پذیرفته نشد. در عین حال حقوق ترانزیتی به طور چند جانبه و جداگانه در (موافقت نامه دو آزادی) در قلمرو دولت ها بطور متقابل توسط دولت ها به یکدیگر اعطا ده است.

ماده ۶ معاهده شیکاگو مقرر داشته است: خدمات بین المللی غیر منظم هوایی به جز در مواردی که با مجوز خاص یا سایر مجوزهای یک دولت متعاهد انجام می گیرد، می تواند بر اساس چنین مجوز یا اجازه ای بر فراز و یا در داخل سرزمین دولت های متعاهد بر قرار گردد. این ماده نتیجه ناکامی نشست شیکاگو در مورد موافقت دولت ها با توافق چند جانبه حقوق تجاری در زمینه خدمات بین المللی منظم هوایی پروازهای منظم بین المللی بود. در سال ۱۹۴۶ میلادی ایالات متحده و پادشاهی متحد بریتانیا، اولین موافقت نامه دو جانبه خدمات هوایی س از جنگ جهانی دوم منعقد کردند که به قرار داد اول برمودا شهرت یافت. (مجموعه معاهدات سازمان ملل متحد، جلد ۳، صفحه ۲۵۳) این

قرارداد برای طیف وسیعی از قرار دادهای دو جانبه در زمینه خدمات بین المللی منظم هوایی به عنوان الگو واقع شد. این موافقت نامه های دوجانبه در بیش تر مناطق جغرافیایی جهان، اجازه می دهند شرایط عملیات پروازی به منظور برآورده شدن نیازهای مورد نظر دو دولت متعاقد، دقیق تر شوند.

خدمات بین المللی غیر منظم هوایی مانند پرواز چارتر، پروازهای ایر تاکسی و هوانوردی غیر بازرگانی، غیر نظامی نیز تحت حاکمیت ماده ۵ عهد نامه شیکاگو قرار گرفته است. براساس این ماده، هواپیمایی که در این نوع خدمات به کار گرفته می شود، مشروط به ملحوظ داشتن شرایط این معاهده از حق پرواز ورودی و خروجی بر فراز سرزمین دولت های عضو به صورت عبوری (بدون توقف و یا با توقف) ولی بدون هدف بازرگانی و بدون نیاز به اخذ مجوز، برخوردار است و همین گونه است برای پروازهای بازرگانی شامل توقف برای سوار یا پیاده کردن مسافر یا بار، به شرط آن که در هر صورت برای هر دولتی که این گونه توقف در قلمروش انجام می گیرد، حق وضع مقررات و تعیین شرایط با محدودیت ها در مورد چنین پروازی محفوظ باشد.

براین اساس بود که تعدادی از دولت ها مقررات ملی حاکم بر شرایط پروازهای چارتر و سایر خدمات پروازی غیر برنامه ای به داخل و خارج قلمرو شان را وضع نمودند. از جمله بیست عضو کنفرانس اروپایی هوانوردی غیر نظامی مقررات خویش را در چهارچوب خدمات هوایی چارتر در مسیرهای هوایی آتلانتیک شمالی هماهنگ کرده اند (فاطمه عرب، ۱۳۹۷:۷). ماده ۱۷ این اصل را حاکم نموده است که هواپیما تابعیت دولتی را داراست که در آن به ثبت رسیده است. برابر ماده ۱۹ این چنین ثبتی باید مطابق قوانین و مقررات دولت ثبت کننده انجام گیرد. بخش پنجم موافقت نامه بین المللی خدمات هوایی ترانزیتی همانند بیش تر موافقت نامه های دو جانبه خدمات حمل و نقل هوایی از پرچم مصلحتی در هوانوردی بین المللی غیر نظامی به دلیل ضرورت واقعی بودن مالکیت و کنترل موثر بر شرکت حمل و نقل هوایی جلوگیری می

کند و یا از عملیات هواپیماهایی که تابعیت دولت ثبت کننده آن پنهان نگه داشته شود، ممانعت به عمل می آورد.

مواد ۳۱-۳۲ این اصول ر مطرح کرده اند که هیچ هواپیمایی نمی تواند بدون گواهینامه معتبر قابلیت پرواز، پرواز کند و هیچ خلبان یا خدمه پرواز نمی تواند هواپیمایی را بدون مجوز معتبر به پرواز در آورد. این قواعد مسئولیت بین المللی دولت ثبت کننده هواپیما و صادر کننده این گواهینامه ها را برای هواپیما و نیز صلاحیت خدمه پروازی در هر جایی که هواپیما پرواز می کند، مطرح می سازد. مواد ۳۷-۴۲ معاهده به استانداردهای بین المللی و رویه هایی که ایکاو اعلام می کند می پردازد. برابر ماده ۳۷ هر دولت متعهد موظف به تشریک مساعی در زمینه اطمینان از بالاترین حد عملی یکسان سازی استانداردها و مقررات خویش و آن چه را که ایکاو وضع می کند. به آگاهی ایکائو برسانند. اگر چه ماده ۳۷ به صراحت این موضوع را بیان نکرده است اما می توان از قرائت مواد ۳۷ و ۳۸ نتیجه گرفت که دولت های متعاهدی که تفاوتی را گزارش نمی کنند باید به استانداردهایی که ایکائو مقرر می دارد، ملتزم باشند. از سوی دیگر رویه های توصیه شده اجباری نیستند و در این طبقه بندی قرار نمی گیرند.

مواد ۳۸-۸۰ به سایر موافقت نامه ها و ترتیبات هوانوردی می پردازد. برابر ماده ۸۱ و جمله دوم ماده ۸۳ معاهده، همه موافقت نامه های هوایی و ترتیبات دولت های متعهد باید نزد شورای ایکائو به ثبت برسد. علاوه براین جمله اول ماده ۸۳ هر دولت متعهد می تواند تفاهم نامه های جدید و یا موافقت نامه هایی را که مواد معاهده را در بر ندارند، تنظیم کند. ماده ۸۹ مشروط به زمان جنگ، مقرر می دارد که در صورت وقوع جنگ، آزادی عمل دولت های متعهد مربوط نباید به وسیله این معاهده تحت الشعاع قرار گیرد. هم چنین در صورتی که دولتی در سطح داخلی وضعیت اضطراری اعلام کند، به صورتی مشابه عمل می شود، اما مقرر شده تا مراتب به آگاهی ایکائو برسد.

بند ۳- مسائل خاص حقوقی

برخی از شیوه های مهم در افزایش همکاری بین شرکت های هواپیمایی همانند اجاره، چارتر و مبادله هواپیما شامل انتقال محل استقرار هواپیما از یک کشور به کشور دیگر بدون تغییر مالکیت و ثبت آن می باشند. این امر موجب بروز این مسئله می شود که دولت ثبت کننده هواپیما در سطح بین المللی در مورد رعایت ماده ۱۲ معاهده مقررات هوایی، ماده ۲۹ معاهده مدارکی که باید همیشه در هواپیما نگهداری شوند، ماده ۳۰ معاهده تجهیزات رادیویی هواپیما و ماده ۳۱ معاهده قابلیت پرواز با وجود عدم امکان نظارت موثر و اطمینان از اعمال این مواد، همچون گذشته مسئولیت داشته باشد.

علاوه براین، برخی ترتیبات فنی نگهداری و بازرسی جامع یعنی در اورپا دستور العمل های Atlas kssu متضمن انتقال وظایف و نظارت و کنترل مربوط به کارکردهای نگهداری و بازرسی جامع از دولت ثبت کننده هواپیما به دولتی که این وظایف به طور موثر در آنجا انجام می گیرد، می باشد. این امر بر اساس پیوست انکس ۶ فصل سوم معاهده مجاز گردیده است اما به دلیل وجود ماده ۳۱ معاهده، تنها بین طرف های این ترتیبات قابل اجراست. به منظور بر طرف کردن این مشکلات مجمع عمومی ایکائو در سال ۱۹۸۰ پس از انجام مذاکراتی طولانی، تصمیم گرفت معاهده را به واسطه درج ماده ۸۳ مکرر (اجاره، چارتر و مبادله هواپیما) اصلاح نماید. این ماده از معاهده پیش بینی می کند که انتقال وظایف و مسئولیت های از دولت ثبت کننده به دولت متبوع متصدی واقعی حمل و نقل، مشروط به اعلام انتقال وظایف و مسئولیت ها به ایکائو و انتشارش پس از آن و یا اطلاع رسانی مستقیم به همه دولت های متعاقد، بر اساس معاهده در قبال همه دولت های عضو به طور قانونی قابل اجرا می شود. این اصلاحیه تا تاریخ ماه جون سال ۱۹۸۸ هنوز اجرایی نشده است. مسئله توقف هواپیماهای غیر نظامی و حتی به طور کلی این پرسش که تحت چه شرایطی توسل به زور علیه هواپیماهای غیر نظامی میسر است در

معاهده به طور باقی گذاشته شده است. تنها پیوست شماره ۲ در بردارنده فرآیند چگونگی توقف هواپیما می باشد. به دنبال سانحه هوایی کره ای در اول سپتامبر ۱۹۸۳ زمانی که یک فروند هواپیمایی بوئینگ ۷۴۷ شرکت هواپیمایی کره به وسیله هواپیماهای جنگنده شوروی نابود شد در نتیجه ۲۶۹ انسان کشته شدند مجمع عمومی ایکائو در ۱۹ می ۱۹۸۴ تصمیم به اصلاح معاهده با درج ماده ۳ مکرر گرفت. براساس این معاهده دولت های متعاقد تصدیق می کنند و در مواردی که هواپیما توقف می شود، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به خطر بیافتد. در میان سایر تعهدات، دولت های متعاقد هم چنین باید مقررات جاری خویش را نسبت به موقعیت هواپیماهای غیر نظامی انتشار دهند. در هر حال این پرسش که آیا و تا چه حد گستره ای معاهده و پیوست های آن می توانند در مورد هواپیماهای دولتی به ویژه در مورد هواپیمای نظامی اجرا شوند بی پاسخ است. برخی دولت ها تفسیر مضیق از بند الف ماده ۳ معاهده را ترجیح می دهند و دیدگاهی را برمی گیرند که مبتنی بر آن معاهده و پیوست های آن به هیچ وجه در مورد هواپیماهای دولتی و به طور خاص هواپیماهای نظامی قابل اجرا نمی باشند. سایر دولتها با دیدگاهی مبتنی بر بند "د" ماده ۳ موافقت دارند که اساس آن می توان آن را تا اندازه ای توسعه بخشید که حصول اطمینان از ایمنی هواپیمای غیر نظامی و سرنشینان آن الزامی باشد (فاطمه عرب، ۱۳۹۷: ۸).

گفتار دوم- تحلیل چهار چوبی موضوع:

معاهده شیکاگو نقشی اساسی را به عنوان «منشوری عالی» برای تحول هوانوردی بین المللی کشوری پیش از جنگ جهانی برعهده داشته است. این عهدنامه چهارچوبی حقوقی را پیش بینی کرده است که نه تنها عقب مانده نیست بلکه با رشد بسیار اعظیم نظام حمل و نقل هوایی از سال ۱۹۴۴ به بعد تناسب دارد. پیوست های معاهده و محتوای روزآمد شده آن به وسیله شورای اجرایی ایکائو، شرایط بسیار مهمی را برای تحقق ایمنی، اعتماد زایی،

کارآمدی اقتصادی نظام یکپارچه حمل و نقل هوایی فراهم آورده اند. این واقعیت که مسائل مقررات اقتصادی که بیش تر به ملاحظات سیاسی ارتباط پیدا می کنند به راه کارهای دوجانبه واگذاشته شده اند، شاید به این نقش موفق معاهده کمک کرده است. اما حالت و چگونگی این صنعت در افغانستان با چالش های بنیادین مواجهه می باشد: عدم تطبیق قانون هوانوردی با آنکس های ایکاو، درج شدن در لست سیاه اورپا در اثر نبود ایمنی، فساد اداری، عدم دانشکده حقوق هوانوردی... با همه معضلات یاد شده، استندار سازی هوانوردی کشور با معیار های بین الملل از ضروریات است که طبق ماده ۷ قانون اساسی جمهوری افغانستان، قوانین بایستی در مطابق با معیار های بین المللی که دولت در میثاق آن الحاق شده است تصویب گردد.

گفتار سوم- تعارض مقررات گزاری سازمان باقوانین بین المللی (ایکاو):

قانون هوانوردی ملکی افغانستان ماده ۲ بند ۲ مطابقت خود را اعلام می دارد، اما طبق بررسی مواد شرح شده در قانون هوانوردی کشور کاملاً مطابق ضمایم ایکاو نیست. و از مجموعه مغایرت ها میتوان از آنکس ۲ سازمان ایکاو که مربوط به حاکمیت قانون هوایی یا Rule of the Air اشاره کرد. مغایرت آن صلاحیت های وسیع کپتان طیاره در قانون است. و همچنان صنعت هوانوردی در ۱۹۸۳م در ایالات متحده امریکا شاهد بوجود آمدن اصولی بنام CRM (Crew resource management) بود که یکی از اهداف ان جلوگیری از خود سری های کارمندان و ایجاد ارتباطات بین همه نیرو انسانی در هوانوردی می باشد. که امروزه اصول مزبور درحقوق بین الملل هوانوردی ملکی در سطح جهان ساختار ساز گردیده است. البته در قانون هوانوردی کشور از آنکس های ۱، ۱۷، ۱۸ و ۷ مواردی می توان یافت که به خوبی قابل دفاع اند. ازینکه حقوق هوانوردی ماهیتاً بین المللی است، شرکت های متصدی هوایی دست باز دارند، و می توانند بطور مستقیم از قوانین و طرز العمل های بین دولی این صنعت مستفید شوند.

پیشنهادهای و راه حل ها:

۱. حجم مجموع قوانین تا حد توان کاهش یابد.
۲. از آنکس ۱۹ سازمان المللی هوایی اشاره نشده است، الزامیت آن از جهتی ضروریست، که در انتقال داده ها و معلومات به منظور بروز رسانی این صنعت می باشد.
۳. آنکس های ایکاو جوابگو تحولات این صنعت است، که تطبیق آن با قوانین هوانوردی کشوری، برای رفع معضلات و مشکلات حیاتیست.

فصل سوم

مسئولیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

مبحث اول- مبانی مسئولیت مدنی دولت:

یکی از مهم‌ترین بخش‌های حقوق مدنی با توجه به کاربردی که امروزه در عرصه‌ی دعاوی دارد، مسئولیت مدنی است. حوزه‌ی مزبور در عصر حاضر اهمیت روزافزونی یافته است. تعریف ساده از مسئولیت مدنی آن است که شخصی که با دیگری رابطه‌ی قراردادی ندارد - به عبارت دیگر قراردادی نبسته است، ولی به دیگری خسارت وارد کرده است. به عبارت دیگر در هر مورد که شخصی موظف به جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد یا ضامن است. هر عقل سلیمی چنین حکم می‌کند که هر کس به دیگری ضرر بزند باید آن را جبران کند، مگر در مواردی که ورود ضرر به دیگری، قانونی باشد یا ضرری که به شخص وارد شده است ناروا و نامتعارف جلوه نکند. مثالی که می‌توان آورد آن است که شما در آزمون سراسری شرکت کردید و رتبه‌ی خوبی را کسب نمودید و وارد دانشگاه شدید. از طرف دیگر بسیاری از افراد نتوانستند وارد دانشگاه شوند و از علم آموزی در دانشگاه بازمانند و متضرر شدند. با این حال عرف، این ضرر را ناروا و نامتعارف نمی‌داند. به این ترتیب رکن اساسی مسئولیت مدنی ورود خسارت نامتعارف و ناروا به دیگری است. همچنین مسئولیت مدنی چه ناشی از عمد باشد یا خطا، آثار آن را قانون معین می‌کند. روزانه حوادث و اتفاقاتی روی می‌دهد و ناشی از آن شخصی متضرر می‌شود. به این جهت نظام حقوقی باید از او حمایت و خسارات او را جبران کند (آخوندی، ۱۳۹۶: ۴). در نظام حقوقی ما، قوانینی که مربوط به مسئولیت مدنی است پراکنده و بعضاً متعارض است و این مسئله منجر به ایجاد بی‌نظمی در این دعاوی شده است. با آنهم طبق ماده ۵۱ قانون اساسی کشور مسئولیت مدنی دولت قابل دفاع است. (هر شخص که از اداره بدون موجب متضرر شود، مستحق جبران خساره می باشد و می تواند برای حصول آن در محکمه دعوا اقامه کند)^(۱)

^۱ - قانون اساسی افغانستان - جریده رسمی شماره ۸۱۸ - مصوبه ۱۳۸۲ماده ۵۱

گفتار اول- نظریه تقصیر:

تعریفی که برای تقصیر بیان داشتند این است که عمل نامشروع غیرقانونی است گاهی از آن به عمل قابل سرزنش تعبیر می‌شود. پس اگر عملی قانونی باشد و قابل سرزنش نباشد، تقصیر نیست. تقصیر طبق قانون مدنی ما اعم از افراط و تفریط است. افراط، کاری است که باید تا حد معینی انجام شود، در حالی که بیش از حد متعارف انجام می‌شود. تفریط هم ترک عمل یا خودداری از انجام عملی است به موجب قانون، قرارداد یا عرف باید انجام می‌شد. در مسئولیت مدنی سبکی و سنگینی تقصیر، عمدی یا غیرعمدی بودن آن در تحقق آن تأثیری ندارد. برخی موارد را به عنوان علت‌هایی که تقصیر را توجیه و مشروع می‌کنند، نام می‌برند. این موارد عبارتند از: حکم قانون و دستور مقام صالح قانونی، دفاع مشروع (این مبحث نیاز به توضیح جداگانه دارد)، اضطرار، رضایت زیان دیده، اجبار و اکراه و همچنین غرور (مؤتمنی، ۱۳۶۸: ۱۴۶) در امور هوانوردی عدم تشریفات ایمنی که منجر به سانحه می‌شود در اکثر دعوای تقصیر متصدیان می‌باشد.

گفتار دوم- نظریه خطر:

دو تن از حقوق دانان فرانسه وی بنام های سالی و ژوسران در تلاش گذر از کاستی ها نظریه تقصیر، نظریه خطر را ارایه کردند. در نظریه خطر دو بعد وجود دارد: نخست بعد نفی کننده و دیگر اثبات کننده. جنبه نفی کننده این نظریه عبارت از اینست که برای تحقق مسئولیت اثبات تقصیر هیچ ضرورت نداشته و این شرط باید حذف شود. سالی متقعد است رابطه مسئولیت مدنی، آنچنان که حامیان نظریه تقصیر اعتقاد دارن رابطه بین دو شخص و ناشی از عوامل باطنی و روانی مانند وجدان و قصد نیت نیست، بلکه رابطه بین دو دارای است که رابطه غیر شخصی و نوعی است جنبه اثباتی نظریه اینست که ملاک و مبانی جایگزین اثبات تقصیر پاسخگوی شخص در قبال اعمال

خویش است، اعم از اینکه او مرتکب تقصیر شده باشد و یا نشده باشد اعم از اینکه او از کرده خود پشیمان باشد یا به آن افتخار کند بنابراین صرف به انجام عمل زیانبار موجب احراز مسئولیت عامل زیان است و اثبات تقصیر هیچ ضرورتی ندارد. اختلاف نظر و مجادلات حامیان نظریه تقصیر با نظریه خطر منجر به پیدایش چندین رویکرد در راستای تایید مبانی نظریه خطر شد که از آن جمله میتوان نظریه مطلق خطر، نظریه خطر ناشی از عمل نامتعارف نظریه خطر ناشی از انتفا مادی و نظریه تقصیر نوعی را نام برد که در آنها به نتیجه عمل اصالت داده شده نه علت عمل بطور مثال نظریه مطلق خطر اعتقاد دارد عامل زیان در هر صورت مسئول جبران خسارات است چه مرتکب تقصیر شده باشد و چه نشده باشد. و نه تنها نیاز به اثبات تقصیر نیست بلکه عامل زیان هم حق دفاع از خود و اثبات عدم تقصیر را ندارد و به محض بروز خسارت بی چون و چرا مسئول جبران آن است. در نظریه خطر نقش فعالیت و ملکیت عامل زیان پر رنگ است. هر کس که در اثر فعالیت سودآور خود (خواه زندگی روزمره، خواه فعالیت حرفه ای و...) خطرهای ایجاد میکند و موجب زیان دیدگی میشود، مسئول و ملزم به جبران خسارت های وارده است. برپایه این نظریه مترقی چنانچه در اثر عمل سودآور شخص یا اشخاص وابسته به او یا اشیای تحت تصرف یا ملکیت او خسارات به دیگران وارد شود عامل زیان مسئول و ملزم به جبران آن است، مگر این که بتواند خلاف آنرا ثابت نماید یعنی بر خلاف نظریه تقصیر که اثبات تقصیر به عهده زیان دیده بود درین نظریه اصل بر مسئولیت عامل زیان است و اثبات خلاف آن نیز به عهده خود اوست نتیجه اینکه: هر شخص که بهر دلیلی از جمله بهره مندی خود فعالیت نموده و خطر ایجاد میکند چون از منافع این فعالیت بهره مند میشود ضرورتاً میبایست ضرر را که از اینطریق متوجه دیگران میشود تقبل نماید. علت پیدایش ین نظریه بعد از نظریه تقصیر آن بود که حوادث وسایل نقلیه موتوری و کارخانه ها را به فزونی گذاشته موجب زیان افراد کثیر میشود که توانی دفاع از خود را نداشتن

از اینرو نخستین نموده‌ها اثر نظریه خطر میتوان در وضع قوانین مربوط به حوادث ناشی از کار مشاهده نمود. بطور مثال قانون حوادث کار فرانسه ۱۸۹۸ تحت تاثیر نظریه خطر تدوین گردیده است. در واقع مطابق این نظریه که موضوع رای دیوان عالی کشور فرانسه در سال ۱۹۳۰ می باشد و از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه استنباط شده است (عسگرزاده، ۱۳۹۷: ۶).

مبحث دوم- ارکان مسئولیت مدنی

برای تحقق مسئولیت مدنی به معنای خاص، عناصری باید محقق شوند. به عبارت دیگر؛ شرایط سه گانه‌ی تحقق مسئولیت مدنی عبارتند از: ضرری که به خواهان وارد شده است تقصیر وارد کننده‌ی زیان. البته در مسئولیت مبتنی بر تقصیر، نیازمند اثبات این عنصر هستیم رابطه‌ی سببیت؛ که غیر از رابطه‌ی علیت منطقی است. به این معنا که زیانی که به شخصی وارد شده است ناشی از تقصیر یا فعل زیانبار خوانده است و از انتساب و استناد ضرر به فعل شخص سخن به میان می‌آید. هر یک از این عناصر سه گانه را مختصری توضیح می‌دهیم.

گفتار اول- ضرر:

ضرری که در مسئولیت مدنی وجود دارد، ضرر عرفی است. به عبارت دیگر صدمه‌ی مادی، معنوی و بدنی است که به شخص وارد می‌شود. در اینجا عرف است که قضاوت می‌کند ضرر وارده نامتعارف و نارواست البته قضاوت عرف می‌تواند بسیار گسترده باشد و طیف وسیعی را در بر بگیرد. به همین دلیل برای ضرری که در قالب نظام مسئولیت مدنی می‌توان جبران نمود، مشخصاتی را بیان کردند. و ویژگی‌های را برای ضرر قابل جبران بر شمرده‌اند:

- ضرر باید مسلم باشد و نه احتمالی و ظنی.
- باید مستقیم باشد.
- شخصی باشد (یعنی کسی که دعوا اقامه می‌نماید وادعای خسارت می‌کند، باید زیان دیده یا قائم مقام او باشد (مانند وارث). ضرر باید در

نتیجه‌ی لطمه‌ای که به حق شخص یا نفع مشروع او وارد شده به وجود آمده باشد (مانند مثالی که در مورد شرکت در آزمون سراسری بیان شد).

- ضرر نباید قبلاً جبران شده باشد.
- ضرر باید قابل پیش‌بینی باشد.

گفتار دوم- رابطه‌ی سببیت:

باید بین ضرر و خسارتی که ایجاد شده و فعل زیان باری که از شخصی سر زده رابطه‌ی سببیت وجود داشته باشد. این منطقی و معقول است که هیچ کس مسئول زیانی که از فعل او ناشی نشده، نباید باشد. البته اینکه بتوان به راحتی وجود رابطه‌ی سببیت را تشخیص داد، کار آسانی نیست. زیرا عوامل مختلفی ممکن است در ورود خسارت نقش داشته باشند. به عبارت دیگر سبب‌های متعددی منجر به ورود خسارت شده‌اند. در این موارد راه حل‌های مختلفی پیشنهاد شده است برای آنکه خسارت زیان‌دیده، بدون جبران باقی نماند. اگر کسی که خوانده دعوی جبران خسارت است، بتواند قوه‌ی قاهره (مانند سیل، زلزله، باد و ...) را اثبات کند که باعث ورود خسارت شده، از مسئولیت مبرا می‌شود. البته در حال حاضر نظریه‌های مختلفی پیرامون مسئولیت مدنی مطرح می‌شود که حتی اگر قوه‌ی قاهره هم اثبات شود، باز هم وارد کننده‌ی زیان مسئول است (مانند مسئولیت محض). دعوایی که پیرامون مسئولیت مدنی مطرح می‌شود، خواهان و خوانده‌ای دارد. خواهان، زیان‌دیده یا قائم مقام یا نماینده‌ی قانونی اوست. خوانده نیز کسی است که از لحاظ قوانین و مقررات موظف به جبران خسارت است. خواسته نیز می‌تواند جبران خسارت از نوع مادی و معنوی باشد. دفاعی هم که خوانده می‌تواند از خود نماید آن است که منکر مسئولیت مدنی شود و اینکه یکی از ارکان سه گانه‌ی مسئولیت مدنی محقق نشده یا اینکه شرایط مسئولیت مدنی وجود داشته است، اما تعهد ناشی از آن با یکی از اسباب سقوط تعهد، از میان رفته است راه‌هایی برای جبران خسارت بر شمرده‌اند. یکی آن است که وضع زیان‌دیده به حالت قبل از ورود

ضرر برگردانده شود که به آن جبران عینی (اعاده‌ی وضع سابق) می‌گویند. این روش بر دیگر روش‌ها ترجیح دارد، زیرا ضرر کاملاً از بین می‌رود و شخص به حالت اولیه بازمی‌گردد راه حل دیگر نیز جبران خسارت از طریق دادن معادل آن است. این راه حل وقتی کاربرد دارد که اعاده‌ی وضع به حالت قبل از ورود زیان میسر نباشد. این روش جبران خسارت یا دادن معادل غیر نقدی یا جبران نقدی ضرر است. برای جبران خسارت‌های بدنی و معنوی بیشتر از روش جبران نقدی استفاده می‌شود. در پایان لازم به ذکر است که هدف اصلی مسئولیت مدنی این است که ضرر به طور کامل جبران شود و تا حد ممکن تلاش شود زیان دیده در وضعیت قبل از ورود خسارت قرار گیرد. بنابراین اولین شیوه‌ی جبران خسارت همان‌گونه که بیان شد، جبران عینی خسارت است. دومین شیوه، دادن مثل در صورت امکان و در مرحله‌ی آخر دادن وجه نقدی به زیان دیده است (آخوندی، ۱۳۹۶: ۵).

گفتار سوم- رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خساره، در حقوق هوانوردی:

هرچند نسبت به شرط تقصیر در مسئولیت ناشی از عیب تولید مسامحه شود و مسئولیتی سنگین بر تولید کننده بار شود نمی‌توان از لزوم وجود رابطه سببیت میان عیب تولید و خسارت وارده غافل شد. البته در برخی از آنرا صرف اثبات عیب تولید هواپیما برای اینکه مسئولیت تولید کننده را به همراه داشته باشد کافی است و حتی رابطه سببیت نیز شرط نمی‌باشد. این امر به این دلیل است که در این نوع نظام حقوقی تمام دست اندرکاران تولید، فروش، توزیع و پشتیبانی هواپیما مسئول خسارات وارده در اثر عیب فنی آن بوده و این خود تولید کننده هواپیما است که باید فقدان رابطه سببیت میان فعل خود و خسارت را ثابت نماید به هر ترتیب وجود رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خسارت از ارکان اساسی مسئولیت مدنی تولید کننده است که در صورت همراه شدن عیب تولید با خطای انسانی اثبات چنین رابطه‌ی بی‌شکست دشوار می‌گردد. بر

اساس گزارش هاي موثق از مراجع بين المللی عمدتاً سه عامل اصلی موجب سوانح هوایی می شود: عامل خطاي انسانی (که عمدتاً اشتباه خلباناست)، نقص فنیو یا ترکیب یا زاینده و عامل در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر، نقص هواپیما یا خطاي انسانی است ولی معمولاً این عوامل به تنهایی علت ورود ضرر نیستند، بلکه به همراه یکدیگر علت تامه ورود ضرر می شوند. هر چند حسب گزارش سازمان ایکائو در سال ۲۰۰۶ تقریباً سه چهارم تصادفات هواپیمایی را عامل خطاي انسانی تشکیل می دهد اما در همین موارد نیز ردپایی از عیب تولید هواپیما ملاحظه می شود که جبران کننده خسارت شرکت هواپیمایی و یا خلبانی که خسارت را جبران کرده است (را به طرح دعوا علیه تولید کننده وادار می کند) البته در صورتی که عیب تولید نوعی خطاي انسانی به شمار آید که در مرحله تولید واقع شده است و در مقابل این دسته از اسباب علل خارجی (قوه قاهره) قرار گیرد نباید در صحت این گزارش تردید نمود. در حقیقت بیشتر موارد خطاي انسانی (اشتباه خلبان) در حالتی پیش می آید که در اثر بروز عیب فنی هواپیما، خلبان در نحوه مهار خطر حادث، دچار اشتباه می شود و تصمیم گیری نابجاي او حادثه می آفریند. برای مثال، در اثر کاهش فشار روغن هواپیما که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن میباشد، خلبان سردرگم شده و او را شتاب زده وادار به فرود اضطراري غیرماهرانه اي می کند که به دنبال آن به سرنشینان خسارت وارد می شود. در این مورد، هم خلبان (شرکت هواپیمایی) وهم تولیدکننده هواپیما مسؤول جبران خسارات وارده بر خدمه ومسافران می باشند؛ در دعوي kay V. Cessna aircraft ۱۹۷۷ خلبان یک فروند هواپیمای سسنا ۳۳۷ پس از بروز نقص در یکی از موتورهای هواپیما، به طرز غیر قابل پیش بینی مرتکب قصور در هدایت هواپیما شده و از دستورات شرکت هواپیمایی به دلیل اعتماد به مهارت خویش سر باز می زند. در صورتی که اگر خلبان دستورالعمل های مربوطه را رعایت کرده بود قبل از برخاستن هواپیما هشداري را دریافت می کرد راجع به

اینکه یکی از دو موتور هواپیما خراب شده است. دادگاه پذیرفت که دستورالعمل ها می توانست آشکارتر از آنچه که هست به اطلاع خلبان برسد اما اگر خلبان از آنها پیروی کرده بود او می توانست از حادثه جلوگیری کند. در نتیجه از آنجا که عدم رعایت دستورالعمل توسط خلبان از سوی شرکت هواپیماسازی سسنا غیر قابل پیش بینی بوده است سسنا از مسئولیت معاف می گردد. علاوه بر این ممکن است خطای انسانی در اثر تقصیر عاملی غیر از خلبان از قبیل برج مراقبت فرودگاه یا شرکت های خدمات فرودگاهی Handling company و ... باشد که به همراه نقص فنی خسارت به بار می آورد. در این خصوص باید از حادثه وحشتناکی یاد کرد که در سال ۱۹۷۷ رخ داد و تاکنون به عنوان بزرگترین فاجعه تاریخ هواپیمایی (فاجعه تتریف) از آن یاد می شود. در نتیجه شرایط نامساعدی که تقریباً همگی در یک زمان رخ دادند، واقع شد. ابتدا تعداد زیادی هواپیما در فرودگاه Tenerife وجود داشت که بعد از تغییر مسیر اجباری منتظر حرکت کردن بودند. زیرا فرودگاه لاس پالماس به دلیل تهدید به بمب گذاری بسته شده بود. بعد از آن، در طول تهیه مقدمات برخاستن هواپیما، قدرت دید به شدت کاسته شد به گونه ای که هواپیما های پانام و KLM به هیچ وجه برای یکدیگر قابل رویت نبودند و به طور کامل به تماس رادیویی وابسته بودند. علاوه بر این تماس رادیویی نیز به واسطه پیام هایی که هم زمان میان برج مراقبت و دو هواپیما مبادله می شد ممکن نبوده و ناواضح بود. مه زیاد باعث شد تا هواپیمای پانام باند فرودگاه را که برای برخاستن او مشخص شده بود و در آن زمان با لامپ های مربوطه روشن نبود گم کند. پیام های رادیویی مختلط نیز سبب شد تا خلبان هواپیمای KLM گمان کند که هم مجوز مسیر و هم مجوز برخاستن به او اعطا شده است بنابراین تصمیمی گرفت و پروازی انجام داد که مجوز آن از سوی برج مراقبت اعطا نشده بود و نتیجه آن فاجعه آمیز بود (۱۹۹۵ - Salmon ۱۷۳۹ هرچند در دعوایی که به این مناسبت اقامه گردید در نهایت توسط دادگاه مسئولیت بر

عهده شرکت های هواپیمایی قرار گرفت، اما رای دادگاه به شدت از سوی حقوقدانان مورد انتقاد واقع شد؛ زیرا برج مراقبت فرودگاه با دادن پیام های رادیویی ناهماهنگ در وقوع حادثه دخالت زیادی داشته و تولید کنندگان هواپیما نیز از تجهیزات مناسب در این خصوص برخوردار نبودند. به همین دلیل شرکت های بیمه یک نقش اساسی در حل و فصل مطالبات خارج از دادگاه ایفا کردند و مبالغی را بر عهده بیمه گران مسئولیت شرکت بوئینگ (تولید کننده هواپیما) و نیز فرودگاه اسپانیا قرار دادند. به طور کلی در چنین مواردی کسانی که قائل به آسان تر شدن شرایط اثبات دعوا نسبت به زیان دیده هستند معتقدند صرف اثبات رابطه علیت میان عیب و ضرر برای مسئولیت تولید کننده هواپیما کفایت می کند و خواهان نیاز ندارد که نشان دهد عیب فنی تنها سبب ورود خسارت است. اما به نظر می رسد که عدالت و انصاف اقتضا می کند که دادگاه سبب اصلی را با توجه به شرایط حادثه و یا درجه تأثیر گذاری اسباب تمیز دهد و صرف اکتفا به آزمون منفی یا بررسی (but for) برای تشخیص سبب اصلی کفایت نمی کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۲۲۵).

مبحث سوم- رکن تقصیر و سیر تحول به سوی مسئولیت

محض در هوانوردی:

مسئولیت تولید کنندگان هواپیما از زمانی که از سوی جامعه حقوقی به رسمیت شناخته شد به تبع سایر اقسام تولیدات صنعتی مبتنی بر تقصیر بود. زیان دیده برای دریافت خسارت از تولید کننده، چاره ای جز اثبات تقصیر وی در جریان تولید نداشت و تنها کسانی می توانستند از این طریق وصول خسارت نمایند که به نحوی مستقیم یا غیر مستقیم طرف قرارداد با تولید کننده محسوب شوند. به همین دلیل قضات چاره را در نقض شرط تضمین یافته و راه را برای جبران خسارت اشخاص ثالث هموار نمودند. هر چند هم چنان بار سنگین اثبات بر عهده زیان دیده قرار داشت و نیز در مواردی که تولید کننده قطعات معیوب هواپیما متفاوت از سازنده

هواپیما بود حکمی به نفع خواهان صادر نمی شد. اولین دعوایی که مسئولیت تولید کننده هواپیما را به رسمیت شناخت دعوای (۱۹۳۷ maynard v. Stinson) aircraft در ایالات متحده آمریکا بود (۵ Mortimer, ۱۹۸۴. p.). در این پرونده دادگاه حکم به جبران خسارات مسافری صادر کرد که در اثر آتش گرفتن هواپیما صدمه دیده بود. از نظر دادگاه تولید کننده هواپیما از دو جهت مرتکب تقصیر در طراحی هواپیما شده بود: اولاً لول هایا گزوز هواپیما به قدری کوتاه بود که قادر به دفع گازهای اگزوزاز بدنه هواپیما نبودند. ثانیاً طراحی آبراه کاربراتور به نحوی بود که بنزینی که از آن خارج می شود احتمالاً در زیر بدنه هواپیما انباشته شده و در نتیجه گازهای اگزوز هواپیما در آنجا موجب اشتعال بنزین می شود. در سال ۱۹۷۵ در دعوای berkebile V. Brantly Helicopter Corp دادگاه اظهار کرد که هیچ نفع عمومی مسلمی از این امر حاصل نمی شود که تولید کنندگان هواپیما مجاز به جریان انداختن کالایی معیوب در بازار باشند و سپس بابت خساراتی که از آن عیب به دیگران وارد می شود هیچ مسئولیتی نداشته باشند. بر اساس این دکتترین شاکی باید ثابت کند که عیب موجب خسارت در زمان تسلیم قطعه معیوب وجود داشته است. البته اگر عیب کالا در اثر تغییرات بعد از تسلیم ایجاد شده باشد تولیدکننده مسئول نخواهد بود. اما هنوز تعقیب موفقیت آمیز تولیدکننده به خاطر طراحی معیوب کالا صرف نظر از سایر شرایط ممکن نبود، هم چنان که این امر از پرونده airlines ۱۹۷۶ Bruce v. Martin-Marietta به خوبی آشکار است. در این دعوا یک هواپیمای نوع ۴۰۴ مارتین که در سال ۱۹۵۲ توسط شرکت مارتین ماریتا ساخته شده بود به چارتر (اجاره دربست) واگذار شده بود تا یک تیم فوتبال و طرفداران آن را به محل سابقه در شهر لوگان حمل کند. در طول مسیر به سمت لوگان، هواپیما با کوه کرادو برخورد کرده و در نتیجه آن صندلی های مسافری از بدنه هواپیما جدا شده و به دیواره هواپیما پرتاب می شوند که در نتیجه آن راه خروجی بسته می شود. در فاصله کوتاهی پس از این حادثه، هواپیما آتش گرفته و این حادثه به ۳۲ کشته از ۴۰ مسافر هواپیما منجر می گردد (Diedriks-۱۰۷).

(p. ۱۹۹۳verschoor). پس از طرح دعوا علیه تولید کنندگان هواپیمای مذکور به استناد مسئولیت محض ناشی از عیب تولید دادگاه چنین اظهار کرد: «تولید کننده هواپیما بر اساس هیچ یک از مبانی حقوقی مسئول نیست؛ زیرا نقص در سیستم ایمنی هواپیما از قبیل فقدان سیستم ایمنی آتش سوزی در هواپیمایی که سال ۱۹۵۲ ساخته شده است متفاوت از آن هواپیمایی است که در سال ۱۹۷۰ ساخته می شود. در حقیقت یک مصرف کننده متعارف انتظاری را که از سیستم ایمنی یک هواپیمای ساخته شده در ۱۹۷۰ دارد از هواپیمای ۱۹۵۲ ندارد. با وجود این دکتترین مسئولیت محض به طور پیوسته در حال گسترش است. منطق این تحول مبتنی بر این نیاز است که هزینه های ناشی از کالاهای معیوب توسط تولیدکنندگانی تحمل شود که آن کالاها را به بازار عرضه کرده اند نه زیان دیده ای که برای حمایت از خود توان کافی ندارد. به ویژه آنکه تولید کننده می تواند مسئولیت خود را بیمه کند و هزینه آن را با افزایش قیمت کالا میان عموم مصرف کنندگان توزیع نماید. در این خصوص دعوی زیر قابل توجه است. در یک سانحه هوایی در هواپیمای ۱۰ DC Turkishairlines در حوالی پاریس در سال ۱۹۷۴، ۳۴۶ نفر از بیش از ده کشور دنیا جان خود را از دست دادند. در این حادثه که به دنبال برخاستن هواپیما از روی زمین، یکی از درهای هواپیما به ناگاه باز شده و در اثر افت شدید فشار، کف هواپیما فرو می ریزد. اگر چه وقایع پرونده به وضوح حاکی از آن است که تولیدکنندگان (Mc Donnell Douglas) مقصر بودند و علاوه بر این اصلاحاتی که از سوی تولید کنندگان توصیه شده بود توسط شرکت هواپیمایی ترکیه اعمال نشده بود اما در این دعوا تولیدکنندگان که بر اساس مسئولیت محض طرف دعوا قرار گرفته بودند. به پرداخت مبالغ هنگفتی برای جبران خسارت وراث و بازماندگان محکوم شدند (۱۰۶-Diedriks). رکن تقصیر نسبتاً نامعلوم در هوانوردی افغانستان در پرونده (p. ۱۹۹۳verschoor). شرکت هواپیما پامیر در سال ۲۰۱۱ که از ولایت کندز به کابل در پرواز بود در چند صد کیلو متری کابل از رادار ناپدید می شود. بعد از

چندی لاشه این هواپیما توسط گروه تجسس پیدا می شود. جمله ۳۸ مسافر با ۵ خدمه جان باختند. درنخستین جوابگوی مسئولین هوانوردی گویا این بودن که جعبه سیاه FDR کاملاً از بین رفته و نمی توان تقصیر را تشخیص داد. که بعداً در اعلامیه وزارت ترانسپورت و هوانوردی شرکت متصدی را با عملیات بی‌دون اسناد متهم در بابت سانحه می کند. مسئولین شرکت هوایی پامیر تقصیر سانحه را بدوش شرکت بلغاریا انداخت. و شاکی ازین بودن که بعد خریداری طیاره اسناد لازمه از بلغاریه و به ریاست مصونیت پروازها تحویل داده شده است و شرکت متذکره خواهان فرستادن هیئت به بلغاریا برای بررسی شدن. همچنان شرکت متصدی در اولین خبر سقوط هواپیما N۲۴ وعده پول گداز به منظور جبران خسارت برای فامیل های قربانیان داد اولاً این وعده جبران خسارت عملی نشد، ثانیاً در شرکت بیمه هواپیما متذکره پرونده نداشت یعنی جبران خسارتی صورت نگرفت. که بعد از چندین ماه شرکت متذکره لغو شد. البته لغو شدن شرکت هوایی بیشتر مرتبط به قضیه کابل بانک بود چون شرکت هوایی پامیر جز سرمایه های کابل بانک به شمار میرفت. مجموعه سهام شرکت هوایی به منظور بدیهی دولت از بابت کابل بانک به شرکت هوایی آریانا افغان داده شد. لازم به ذکر است که در حال حاضر در نظام قضایی امریکا بر اساس سه مبناي تقصیر، نقض تضمین ضمنی و مسئولیت محض در خصوص رکن فعل زیانبار می توان علیه تولید کننده کالای معیوب طرح دعوا کرد. البته استناد به مسئولیت محض و تفسیر آن بسته به قانون ایالت حاکم دارد. به عنوان مثال اگر قانون ایالت کالیفرنیا حاکم باشد که مرکز اصلی کارخانه های بزرگ هواپیما سازی مثل بوئینگ و مک دانل دوگلاس است، مسئولیت محض به طور قاطع پذیرفته شده و بسیاری از تکالیف خواهان تسهیل می شود. در این ایالت قضات حتی جنبه خطرناک بودن محصول را نادیده گرفته و خواهان را از اثبات عیب معاف می کنند؛ امری که در خارج از کالیفرنیا معمول نبوده و قضات به استناد طرح مسئولیت مدنی (restatement) لازم می دانند که کالا به طور غیر متعارف خطرناک باشد. به هر ترتیب دادگاه های فدرال و

ایالات آمریکا قواعد عمومی مسئولیت تولید را با توجه به نظام حاکم نسبت به عیب تولید هواپیما با در نظر گرفتن پیچیدگی های خاص این وسیله غول پیکر اعمال کرده اند و در این راه آن چنان رویه قضایی جامع و مفصلی شکل گرفته است که مسئولیت تولید کننده هواپیما را به صورت شاخه ای مستقل و بارز از مسئولیت تولیدکنندگان صنعتی در آورده است.

گفتار اول- عیب های ناشی از طیاره:

مهم ترین رکن مسئولیت تولید کننده معیوب بودن کالا می باشد. عیب تولید در غالب نوشته های حقوقی به صورت عیب در ساخت، طراحی و یا نقص در دادن هشدار و اطلاعات لازم جلوه گر می شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۸۳ تا ۸۶) اما مفهوم عیب همواره مورد مناقشه و نزاع بوده است. در حقیقت معیار های مختلفی برای تمیز عیب کالا در نظام های مختلف حقوقی عرضه شده است. برخی از این معیارها عیب را به نقص در ارزش یا مصرف متعارف کالا تعبیر می کنند (معیار نوعی) و برخی دیگر عیب را با توجه به انتظارات خریدار یا مصرف کننده ارزیابی می کنند. (معیار شخصی) در تازه ترین آزمونها برای یافتن مفهوم عیب تولید از معیار تحلیل اقتصادی بهره برده و عیب را با مقایسه فایده مصرف کالا و خطرات ناشی از استعمال آن احراز می کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۷۹-۹۰). هر یک از این معیارها حسب مورد می تواند در خصوص بررسی عیب تولید هواپیما و قطعات آن کاربرد داشته باشد هم چنان که برخی از حقوقدانان خارجی در این مورد به آنها تمسک کرده اند (Abramson, ۱۸۱، p. ۱۹۸۰) لیکن در مرکز همه نظریات و آن را عیب هواپیما به خطرناک بودن تولید آن بستگی زیادی دارد. با وجود این، خطرناک بودن تولید هواپیما که معیوب بودن آن را به دنبال دارد به طور کلی از چهار دسته خطرات ناشی می شود: ۱- خطرات ذاتی هواپیما ۲- خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز ۳- خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف ۴- خطرات ناشی از نقص

هشدار، که در ادامه به شرح و توضیح آنها پرداخته می شود حمل و نقل هوایی در مقام مقایسه با دیگر روش های حمل خطرناک ترین شیوه حمل محسوب می شود. زیرا پرواز ذاتاً یک فعالیت خطرناک است که در یک محیط خصمانه و با سرعت بسیار زیاد انجام می شود (p. ۲۰۰۹. Huang, ۷) در صورت وقوع یک حادثه در هواپیمایی که در ارتفاع سی هزار پایی از سطح زمین قرار دارد بی تردید باید به انتظار یک تلف کلی (total loss) بود که به دنبال آن شانس زنده ماندن مسافران و خدمه بسیار پایین است. به همین دلیل است که بیمه گران در بدو امر از بیمه کردن هواپیما چه بیمه بدنه هواپیما و چه بیمه مسئولیت متصدی حمل هوایی (امتناع می نمودند و هنوز نیز بابت بیمه های هوایی، حق بیمه زیادی) در مقایسه با سایر خطرات دریافت می کنند. گزارش ها در یک مطالعه دانشگاهی نشان می دهد تقریباً یک پنجم بزرگ سالان به درجات مختلف از پرواز ترس دارند (p ۱۹۹۱. Gerwen, ۵۶). میزان تلفات ناشی از سوانح هواپیمایی بر شدت این ترس می افزاید. با وجود تمام ملاحظات فوق، خطرات ذاتی هواپیما نباید سبب شود تا تولید کننده صرفاً به خاطر تولید کالایی خطرناک که اجتناب از خطرات آن ممکن نیست مسئول قلمداد شود. در حقیقت در چنین حالتی هواپیما معیوب نبوده و عیبی در جریان تولید و طراحی آن عارض نشده است تا تولید کننده به واسطه وجود عیب مورد سرزنش قرار گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۹۳). به عبارت دیگر حتی اگر مفهوم عیب به خطرناک بودن کالا تعبیر شود باید میان خطرات ذاتی هواپیما و خطرات عرضی آن تفکیک قائل شده و مسئولیت را بر قسم اخیر بار کرد. حتی اگر تولید کننده مرتکب تقصیر نشده باشد. این نتیجه را با معیار خطر- انتفاع نیز می توان آزمود؛ بدین ترتیب که فواید این وسیله حمل و نقل در مقام مقایسه با خطرات و خسارات آن سنگینی کرده و تولید آن را مباح می سازد؛ به طوری که حتی برخی از آمارها با تحلیلی ویژه حکایت از کمتر بودن میزان خسارات حمل و نقل هوایی در مقایسه با سایر روش های حمل به طور کلی

داشته و با توجه به اهمیت سرعت در زندگی امروزه چنین وسیله ای را ضروری می پندارند. در حقیقت این نتیجه با ارزیابی نسبت میان تعداد سوانح هوایی و مسافت پیموده شده در مقایسه با سایر روش های حمل به خوبی آشکار می شود با توجه به خطرات ذاتی هواپیما، مهم ترین دغدغه سازمان های بین المللی و کنوانسیون های حقوق هوایی از بدو پیدایش این رشته از حقوق، تأمین ایمنی حمل و نقل هوای safety aviation بوده است که تاکنون نیز از اهمیت آن کاسته نشده است. در تعریف ایمنی پرواز باید خاطر نشان کرد که اگر آن را به عاری بودن از هر گونه خطر تعبیر نماییم (۱۰۲۲ oxford dictionary, p. ۱۹۹۵) در صورت الزامی بودن رعایت ایمنی پرواز وجود صنعت هوایی مورد انکار واقع می شود. زیرا پرواز ذاتا یک فعالیت خطرناک است که در یک محیط خصمانه و با سرعت بسیار زیاد انجام می شود. به همین دلیل برخی از نویسندگان ایمنی پرواز را به جلوگیری از حادثه و به عبارت واقع گرایانه تر رسیدن به کمترین حادثه تعبیر کرده اند (۷۴, Wassenbergh, ۱۹۹۸. p. ۱۹۹۵) هر روزه فناوری جدیدی برای ارتقای ایمنی پرواز اختراع می شود و مقررات بین المللی برای همگامی با فناوری اخیر تغییر می یابند. به طوری که به عنوان مثال در سال ۱۹۱۹ میلادی اولین پرواز بر فراز آتلانتیک از نیویورک به مقصد ایرلند بوسیله یک هواپیمای دو موتوره انجام می شود. اما بعد از آن با توسعه فناوری هوانوردی و بر اساس الزامات ایمنی استفاده از هواپیمای دو موتوره برای پرواز طولانی بر فراز اقیانوس ممنوع می گردد. لیکن در سال ۱۹۸۴ این قاعده مجدداً تغییر می کند به طوری که بیشتر هواپیماهای کنونی (از قبیل هواپیماهای ایرباس) دو موتوره هستند (۴, Mortimer, ۱۹۸۴. p. ۱۹۸۴) بخش عمده ای از مقررات ایمنی حمل و نقل هوایی همان طور که از مثال فوق آشکار می شود به مرحله طراحی و تولید مربوط می شود. در صورتی که هواپیما بدون رعایت مقررات ایمنی تولید شده باشد و قابلیت پرواز (Airworthiness) نداشته باشد معیوب تلقی می گردد. بدین ترتیب مفهوم

عیب تولید هواپیما تحت تأثیر مقررات ایمنی قرار دارد و عدم رعایت فناوری های جدید و مقررات مربوطه از سوی تولید کننده در طراحی و ساخت هواپیما آن را معیوب می گرداند. به ویژه اگر عیب تولید به خطرناک بودن نامتعارف کالا (unreasonably dangerous) تعبیر گردد هواپیمایی که بدون رعایت مقررات ایمنی ساخته می شود از آنجا که از نظر مراجع مربوطه خطرناک محسوب می شود. معیوب قلمداد می گردد. اما باید دید مرجع تعیین استانداردهای ایمنی کجا است؟ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ که سند موسس سازمان بین المللی هواپیمای کشوری (ICAO) نیز می باشد در مقدمه و ماده ۴۴ خود، یکی از اهداف اصلی از تأسیس سازمان ایکائو را ارتقای ایمنی پرواز قلمداد کرده است. در این راستا مصوبه ها و توصیه های گوناگونی

(International standards and recommended practices/SARPS) از سوی سازمان ایکائو تصویب شده و کشورهای عضو مکلف به رعایت آن ها هستند. این مقررات ناظر به ایمنی در قالب ۱۹ ضمیمه به فصل پنجم کنوانسیون شیکاگو افزوده شده اند. در میان این ضمایم، ضمیمه هشتم کاملاً به بحث قابلیت پرواز هواپیما (airworthiness of aircraft) اختصاص دارد که حداقل استانداردهای لازم را برای اینکه یک هواپیما قابلیت پرواز داشته باشد مقرر می دارد. بدین ترتیب مرجع تعیین معیارهای ایمنی و قابلیت پرواز هواپیما در درجه نخست کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن و سپس توصیه های تصویب شده سازمان ایکائو می باشد. با وجود این کشورهای عضو نیز می توانند با تصویب قوانین داخلی بدون نقض استانداردهای بین المللی مقررات جامعی در این باره وضع کنند.

گفتار دوم- خطرات ناشی از فقدان ایمنی:

در بیشتر موارد، داشتن قابلیت پرواز برای ایمن بودن هواپیما و عدم ایجاد خطر از سوی آن کافی نیست بلکه لازم است در مقابل تصادف نیز ایمن باشد (Crashworthiness) که مقوله ای متفاوت از تولید بدون نقص (airworthiness) است؛ (ایمنی در قبال تصادف). بیشتر سانحه از اثر عدم

ایمنی می باشد تا عیب تولید در کشور ما افغانستان سانحه های وحشتناک که در اثر عدم ایمنی بودن هواپیما، عدم تشریفات ایمنی توسط متصدیان منجر به سانحه شده اند. تاکنون به سه طریق تعریف شده است: ۱- به طوری که در صورت دچار شدن هواپیما به یک حادثه، احتمال بازماندن مسافران هواپیما افزایش یابد (۱-۱ annex ۱. ۸-annex ۱, part III b, sub part I, Para. I. ۱ at III B. ۱)، ایمنی در قبال تصادف ویژگی یک وسیله نقلیه است که مسافران آن را از مرگ در یک حادثه وحشتناک نجات می دهد و یا از خسارت بیشتر و جراحت مصون می دارد. ۲- به معنای توانایی ساختار هواپیما برای این که محیطی ایمن برای مسافرین حفظ کند. ۳- فقدان ایمنی در قبال تصادف به معنای طرح یا ساختی است که خسارات ایجاد شده در اثر حادثه اولیه را تشدید می کند. در حادثه ای نزدیک سانت لیگ سیتی که هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ در سال ۱۹۶۵ دچار سانحه می شود و منجر مرگ غالب مسافران می شود علت فوت مسافران نه خود حادثه اولیه بلکه گاز های سمی و دود کشنده ای اعلام شد که در اثر آتش سوزی داخل کابین هواپیما متصاعد شده بود. در فاجعه Tenerife نیز شرکت بوئینگ که تولید کننده هواپیمای قدیمی (پانام) بود ۱۰٪ خسارت را پرداخت زیرا ایمنی کافی در قبال تصادف را در هواپیما رعایت نکرده و اقدامات احتیاطی کافی برای جلوگیری از خسارت در اثر آتش سوزی به عمل نیاورده بود (Diedriks-verschoor, ۱۰۶, p. ۱۹۹۳). به هر ترتیب هواپیمایی که بدون ملاحظه الزامات مربوط به قابلیت پرواز و ایمنی در قبال تصادف طراحی و تولید شده باشد از نظر مقررات بین المللی حقوق هوایی معیوب محسوب می شود و در صورت ورود خسارت به اشخاص ثالث مسئولیت تولید کننده را به دنبال خواهد داشت. به عبارت دیگر مفهوم عیب در تولیدات هواپیمایی به طرز چشمگیری متأثر از رعایت یا عدم تبعیت از الزامات بین المللی ایمنی هواپیما است که خود از فناوری های روز در صنعت هواپیما سازی تأثیر می پذیرد. در حقیقت هواپیما و حمل و نقل هوایی خود ذاتا متضمن

خطراتی است که اجتناب از آنها تقریباً ممکن نیست و حقوقدانان نیز در تعریف ایمنی هواپیما هیچ گاه خطرات ذاتی آن را در نظر نمی گیرند و به همین دلیل آن را به خطرناك نبودن تعریف نکرده اند (۷۵، Wassenbergh, ۱۹۹۸. p). با وجود این فناوری و اختراعات مداومی که در این صنعت ایجاد می شود راه را برای کاستن از این خطرات ذاتی هموار کرده و هواپیمایی که از قابلیت پرواز و مقابله با تصادف بهره مند نباشد ایمنی نداشته و معیوب تلقی می گردد. در حقیقت نویسندگان وقضات در تمام کشورها تلاش کرده اند تا معیارهایی را برای احراز عیب واقعی تولید تعریف کنند؛ که مهم ترین این معیارها عبارتند از: شدت خطری که طراحی هواپیما به بار می آورد؛ احتمال تحقق این خطر؛ احتمال عملی ساخت به نحو دیگر و قیمت مربوط به ساخت؛ نتایج زیان باری که از تولید ایمن یا اصلاح تولید به بار می آید خواه از نظر قابلیت دوام هواپیما و خواه از جهت ایمنی استفاده کننده. اما در نهایت همه این معیارها به نفع معیار ایمنی هواپیما که در برگیرنده دو مفهوم قابلیت پرواز و قابلیت مقابله با تصادف است رنگ باخته اند و هواپیمایی که یکی از این دو قابلیت را نداشته باشد معیوب محسوب می گردد. لذا در عرصه تولید هواپیما فقدان ایمنی با معیوب بودن هواپیما برابری می کند (۷، Huang, ۲۰۰۹. p). حالت ایمنی هوایی کشورما افغانستان علی رغم سیر نزولی دارد. شرکت های متصدی هوانوردی افغانستان با عدم سپری کردن موافقانه SAFA (ارزیابی به فرایندی که با هدف تشخیص درجه کفایت و لیاقت کارکنان در سازمان، انجام می گیرد، ارزیابی عملکرد یا Performance Measurement می گویند). همچنان سازمان هوانوردی ملکی افغانستان یا (ACCA) تا به حال موفق به حاصل نمودن سند معتبر IOSA نشده است. در حالیکه این صنعت در جهان با تحولات و گسترش روزافزون مواجهه است ولی در کشورما افغانستان ارداه برای پیشرفت در صنعت مزبور بصورت مطلوب دیده نمی شود. بطور چشم گیر در اکثر سانحه ها عدم تشریفات ایمنی و یا مطلوب نبودن روش ایمنی که منجر به سانحه های

وحشتناک شده است آروزمندیم که سازمان هوایی افغانستان تشکیل از متخصصین و مشاورین حقوق بین المللی گردد، تا باشد به اسناد و گواهی نامه های معتبر جهانی دست یابیم، تا ملت عزیزما با خاطر آرام از جان و اموال شان از تصدی هوانوردی ملکی مستفید شوند.

گفتار سوم- ورود خسارت به مصرف کننده:

تولید کننده مکلف است خسارت ناشی از عیب تولید هواپیما را اعم از آنکه خسارت بدنی باشد و یا خسارت وارده به سایر اموال شرکت هواپیمایی، مسافران و اشخاص ثالث، جبران نماید. خسارات وارده به مسافران و اشخاص ثالث مستقر در روی زمین به هر میزان که باشد باید از سوی تولید کننده پرداخت شود بدون آنکه محدودیتی در میزان تعهد تولید کننده وجود داشته باشد. این امتیازی است که طرح دعوا علیه تولید کننده (به جایی طرح دعوا علیه متصدی حمل که با محدودیت میزان جبران خسارت روبرو است) برای زیان دیده به دنبال دارد. اما در خصوص خسارات وارد شده به شرکت های هواپیمایی دو نکته لازم به ذکر است: اولاً اگرچه مهم ترین خسارتیکه در این زمینه قابلیت صورا است آسیب دیدن خود هواپیمایی معیوب می باشد اما نباید از خسارات ناشی از زمین گیر شدن (ground) هواپیما از سوی متصدی حمل یا بهره بردار هواپیما غافل شد. در صورتی که در اثر عیب تولید به هواپیما خسارتی وارد شده باشد که آن را از قابلیت پرواز در آورده و هواپیما به طور کلی زمین گیر گردد، به دنبال بی استفاده ماندن هواپیما و از دست دادن پروازهای برنامه ریزی شده، خسارت قابل ملاحظه ای به بهره بردار وارد می شود که در خصوص قابل مطالبه بودن آن در نظام مبتنی بر مسئولیت محض، میان حقوقدانان و دادگاهها اختلاف وجود دارد. در حقوق آمریکا و بسیاری از کشورهای اروپایی مسئولیت محض تولید کننده شامل خسارات اقتصادی یا عدم النفع نمی شود و از این جهت تنها بر اساس نقض تضمین ایمنی یا تقصیر تولید کننده می توان چنین خساراتی را مطالبه نمود. (کاتوزیان، ۱۳۸۴،

ص ۱۰۰) با وجود این عرف بیمه گران هوایی به طور معمول این خسارات را در قالب بیمه نامه های استاندارد پوشش می دهد (coverage B: ۹۸AVN Grounding liability). علاوه بر این مسئولیت تولید کننده از بابت خسارت زمین گیر شدن هواپیما شامل فرضی نیز می شود که سازمان هواپیمایی کشوری یا دیگر مراجع اداری یا قضایی پس از آگاهی از عیب تولید هواپیما آن را زمینگیر نمایند حتی اگر هنوز به واسطه عیب تولید سانحه ای رخ نداده باشد. به نظر می رسد که این مسئولیت تولید کننده را بتوان به فرضی سرایت داد که تولید کننده پس از تحویل هواپیما به بهره بردار، از عیب تولید مطلع شده و در راستای تکلیف قانونی خویش جهت انجام اصلاحات ضروری استرداد هواپیماهای معیوب را مطالبه می کند. ثانیاً اعمال قواعد مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما، به طور کامل، منوط به ورود خسارت به شخصی شده است که عنوان (مصرف کننده) بر آن قابل اطلاق باشد. از آرای مهم دادگاه های آمریکا که در این خصوص قابل استفاده می باشد. مربوط به دعوی Kaiser steel V. Westinghouse electric می باشد که هر چند به طور مستقیم با حقوق هوایی مرتبط نیست اما به طور غیر مستقیم بر دعاوی خطوط هوایی علیه سازندگان هواپیما اثر گذار بوده است. بر اساس این تصمیم استناد به مسئولیت محض تولیدکننده زمانی ممکن است که قوانین حاکم بر قرارداد فروش از قبیل قانون متحدالشکل تجارت حمایت کافی از مصرف کننده به عمل نیاورد. بر این اساس مسئولیت محض در مورد زیر اعمال نمی شود: در صورتی که طرفین قرارداد خرید هر دو تاجر بوده و دارای موقعیت نسبتاً یکسان اقتصادی هستند و در مورد اوصاف کالا و نیز خطر تلف آن مذاکره نموده اند. تأثیر رأی دادگاه بر حقوق هوایی وموضوع این مبحث آشکار است؛ زیرا خرید فروش هواپیما معمولاً بین دوشرکتی صورت میگیرد که دارای موقعیت نسبتاً یکسان اقتصادی هستند وسخن گفتن از (مصرف کننده) در جایگاه حقیقی خود به کار نمی رود. بدین ترتیب نظام مسئولیت محض تولید کننده در دعاوی

که توسط شرکت های هواپیمایی (خواه مستقیماً طرف قرارداد با تولید کننده باشند یا خیر) علیه تولید کننده اقامه می گردد جایگاهی ندارد. به همین دلیل رویه قضایی ایالات متحده امریکا دعوای مسئولیت محض تولید کننده هواپیما را تنها زمانی مورد پذیرش قرار می دادند که از سوی مسافران یا اشخاص ثالث مستقر در روی زمین یا قائم مقام آنها اقامه شده باشد که در مقابل تولید کننده مصرف کننده به معنای حقیقی محسوب می شوند. اما اگر متصدی حمل پس از جبران خسارات وارده به زیان دیدگان قصد اقامه دعوا علیه تولید کننده را داشته باشد یا برای جبران خساراتی که به هواپیمایی او وارد شده است تنها بر مبنای تقصیر یا نقض تضمین قراردادی حق رجوع به او دارد. اما رویه قضایی فرانسه اگر چه در اصل استدلال فوق تفاوتی با آن ندارد اما در نتیجه از نظام قضایی ایالات متحده متفاوت شده است. در حقیقت حقوق فرانسه تا پیش از اصلاح قانون مدنی که مسئولیت محض را برای تولید کننده به رسمیت می شناسد با کمی تفاوت از همین دیدگاه تبعیت می کرد و مسئولیت تولید کننده هواپیما در مقابل خریدار را از مسئولیت او در قبال ثالث زیان دیده متمایز می ساخت: در مسئولیت نوع اول شعبه نخست دیوان عالی فرانسه مسئولیت را در تمام موارد، قراردادی می داند حتی اگر خریدار هواپیما طرف مستقیم قرارداد با سازنده نبوده و پس از چندین دست آن را خریده باشد؛ زیرا به همراه انتقال شیء دعوای قراردادی نیز منتقل می شود. (۱ mai ۲۹ re ch. Civ. ۱۹۸۴) در واقع رویه قضایی فرانسه به موجب اماره ای خلاف ناپذیر، فروشنده حرفه ای را به فروشنده با سوء نیت تشبیه کرده است. در نتیجه بر اساس ماده ۱۶۴۵ قانون مدنی فروشنده علاوه بر استرداد ثمن باید تمام خسارات خریدار را جبران کند و هرگونه شرط تحدید مسئولیت نیز در قبال خریداران غیر قابل استناد است. به این ترتیب این حکم در مورد تولیدکننده هواپیما و شرکت های فروش هواپیما (فروشنده حرفه ای) صادق است اما در مورد شرکت هواپیمایی یا بهره برداری که پس از یک مدت زمان بهره برداری از هواپیما آن را می فروشد قابل اعمال

نیست. البته رویه قضایی فرانسه شرط تحدید مسئولیت را در قرارداد فروش میان اشخاص حرفه ای دارای همان تخصص معتبر می داند هرچند دیوان عالی فرانسه در تفسیر این شروط تضییق می کند و شرکت هواپیمایی را دارای همان تخصص تولید کننده نمی داند و بدین ترتیب شرط تحدید مسئولیت را میان آنان معتبر نمی داند. در حقیقت هرچند شرکت هواپیمایی در قبال تولید کننده هواپیما از قدرت نسبتاً یکسان اقتصادی برخوردار است اما از آن جا که دانش حرفه ای و تخصص دو طرف قرارداد از یکدیگر متفاوت است و خریدار نمی تواند نسبت به عیوب هواپیما مطلع گردد، علی رغم آن که واژه (مصرف کننده) بر او اطلاق نمی شود از حقوق مصرف کننده برخوردار است. این همان نتیجه ای است که رویه قضایی فرانسه به طور ضمنی بر آن صحنه گذارده است (Juglart ۱۹۸۹، p ۷۲۷).

گفتار چهارم- مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی:

ملاحظات داخلی و بین المللی مربوط به صنعت هوانوردی، ضرورت اتخاذ یک سری قواعد متحد الشکل را در رابطه با روش ها تعیین مسئولیت مدنی نسبت به خسارات وارده در اثر فعالیت هوانوردی و محدودیت این مسئولیت آشکار می سازد. این قواعد نباید موانع از توسعه صنعت هوانوردی گردد. بلکه به عکس باید به توسعه آن و ثبات بیمه گری خطرات هوایی به نفع بیمه گر و شرکت های هواپیمایی نیز عموم بی انجامند. در حقیقت اتخاذ هر قاعده در حقوق هوایی بطور مستقیم یا غیر مستقیم آثار قابل ملاحظه بر بیمه خطرات هوایی به ویژه قابلیت بیمه شدن این خطرات به جای می گذارد (آرانی- عادل، ۱۳۹۳: ۲۲۱).

بند ۱- مقررات بین المللی (کنوانسیون ورشو)

از میان معاهدات و پیمان های متحدالشکل در زمینه حقوق و تعهدات بازیگران عرصه حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و الحاقیه های آن شامل لاهه، گوادالاخارا و گواتمالا کنوانسیون رم ۱۹۵۳ و کنوانسیون منترال

۱۹۹۹ از مهم ترین اسناد بین المللی می باشند که در ذیل و بررسی آنها، تاحدی که بر بیمه هوایی اثرگذار بوده و تعیین کننده قواعد آن استند، خواهیم پرداخت. کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ حقوق و روابط مسافران، ارسال کنندگان بار و متصدیان حمل در حمل و نقل هوایی بین المللی، از جمله حقوق و مسئولیت را که به هنگام خسارت و تلف ایجاد می شود تعریف می کند. بر اساس این کنوانسیون، متصدی حمل مسئول خسارتی است که در اثر فوت یا جراحت به مسافران و یا در اثر تلف و یا نقص به بار همراهی مسافر و یا بار تجارتي وارد می گردد. متصدی حمل هم چنین مسئول خسارتی است که در اثر تاخیر در پرواز به مسافرين یا ارسال کنندگان بار وارد شده است (مواد ۱۷-۱۹). هرچند در کنوانسیون ورشو مقرر در باره بیمه دیده نمی شود اما مسئله که بطور مستقیم بر بیمه هوایی اثر گذار بوده، بی تردید مسئولیت مدنی شرکت های هواپیمایی است که در این کنوانسیون مورد توجه بوده است. کنوانسیون ورشو بطور ویژه در صدد حمایت از شرکت های هواپیمایی در مقابل مطالبات گزاف برای جبران خسارت بوده است اگرچه هم زمان متصدیان حمل را متوجه تعهدات اساسی خود نموده تا نتواند باپرداخت خسارات کم به زیان دیدگان، از انجام وظایف خطیر خویش معاف گردند. بدین منظور معاهده ورشو بطور قطعی میزان مسئولیت متصدی حمل هوایی را در مقابل مسافرين و ارسال کنندگان بار تعیین کرده است هر گونه شرط در قرارداد حمل را که از این میزان بکاهد باطل اعلام می نمایند (مواد ماده ۲۳). این تمهید نه تنها حمایت اساسی از زیان دیدگانه عمل میاورد بلکه تأثیر عمده در قابلیت بیمه خطرات هوایی که مهم ترین آن مسئولیت متصدی حمل است به جای میگذارد از آنجا که در بیشتر موارد، دادگاه ها و دیگر مراجعه صالح به مبلغ مقرر در کنوانسیون حکم می دهند تعهد شرکت های بیمه نیز در این خصوص، در صورت ورود خسارت در اثر سوانحه هوایی، مشخص بوده و تعیین میزان حق بیمه و محاسبه سود و زیان آینده برای آنان آسان است لازم به ذکر است پروتکل ها و اصلاحیه ها

معاهده ورشو از قبیل پروتکل لاهه، گوادالاخار منترال و...، نیز همانند سلف خود، هیچ مقرر لازم الاجرایه در زمینه بیمه برای شرکت های هواپیمایی لحاظ نکرده اند. و تنها ماده ۱۴ پروتکل گواتمالا به دولت ها اجازه داده در صورت تمایل، نظامی جهت جبران خسارت مسافری ایجاد کنند، به گونه ای که مکمل غرامت های پیش بینی شده درمعاهده گواتمالا باشد. بنابه نظر برخی این نظام می تواند در قالب بیمه خود را نشان دهد (آرانی- عادل، ۱۳۹۳: ۲۲۲).

مبحث چهارم- نظام جبران زیان در قبال حوادث هوانوردی:

کنوانسیون ورشو مجموعه قوانین تصویب شده در زمینه حمل و نقل هوایی، است. این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده که در باره هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما در ازاء دریافت کرایه و یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام می شود می باشد. این کنوانسیون بطور خلاصه به بررسی اسناد حمل و نقل شامل بلیط مسافر و بارنامه هوایی می پردازد. مثلاً بیان می کند که این اسناد باید دارای چه بخش ها و چه مشخصاتی باشند از قبیل تاریخ و محل صدور، مبدا و مقصد و... است در بخش دیگر به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل می پردازد و بیان می کند که در صورت بروز خسارت برای کالاهای و یا مسافرین متصدی حمل و نقل هوایی چه وظایفی بر عهده خواهد داشت و در پایان هم به قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل مختلط (حمل و نقلی که بخشی از آن به صورت هوایی و بخش دیگر از طریق غیر هوایی انجام شود) و مقررات عمومی نهایی می پردازد. پس از چند سال در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۵۵ پروتکلی به نام پروتکل لاهه مورد تصویب قرار می گیرد که به اصلاح برخی قسمت های کنوانسیون ورشو می پردازد. کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی مشتمل بر یک مقدمه و ۱۸ ماده است. پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا برای اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل بین المللی امضا شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد شده و در لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵ مشتمل بر یک مقدمه و

۲۶ ماده تصویب و انجام تسلیم اسناد الحاق آن داده می شود. با اذغان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل از نظر مسئولیت متصدی حمل و نقل حائز کمال سودمندی است. بدین منظور نمایندگان تام الاختیار خود را تعیین کردند و کنوانسیون ذیل را تهیه و امضاء نمودند و آنچه را که بیمه می شود موضوع بیمه نامنده است (شهلائی، ۱۳۹۴: ۴). افغانستان در ۱۹۶۹/۲/۲۰ باین کنوانسیون پیوست.^۱ هم چنان در حقوق هوایی بویژه طرح CNS/ATM موجب دیگر گونی های بسیاری در هوانوردی شده است. هدایت ماهواری پرواز ها طی طرح مزبور موجب تغیر تصدی و مدیریت در امور هوانوردی کشته و کشورهای دارنده این تجهیزات ماهواری در مبادلات هوایی نقش کلیدی را ایفا می نمایند. از اینرو مادات گذشته هوایی دچار تغیرات شده است که میتواند بر حاکمیت قانون در حقوق هوایی و کنوانسیون ها بین المللی موثر واقع گردد. ما دراین تحقیق سعی بر آن داریم با نگاه نو و متفاوت برین مقوله تازه نگریسته و با طرح نمودن مبحث جدیدی تحت عنوانی نظارت قضای در حقوق هوایی بنابرین محوری اصلی ما در این بحث دادرسی اداری توسط محاکم داخلی است. که در بدو امر ممکن است با تعرض ظاهری مواجهه شویم مباحث جدید در حقوق هوایی همگی بسمت و سوی جهانی سازی حقوق پیش میرود و مطرح کردن گفتمان حقوق عمومی درجهت مقابله باین جریان و انزوای حقوقی نیست بلکه در راستا همگرایی حقوقی و پوششی بر نگرش انتقادی بر جهش های حقوق عمومی است که میتواند خواستگاه و منشا یک سازکاری درونی حقوقی و مانع بر برتری مدال خاصی از نظام های حقوقی بر سایرین باشد (باصری، ۱۳۹۶: ۲).

^۱ <http://www.icao.int/secretariat/legal/list>.

گفتار اول- بیمه در هوانوردی ملکی:

بیمه یا Insurance سازوکاری است که طی آن یک بیمه‌گر، بنا به ملاحظاتِی تعهد می‌کند که زیان احتمالی یک بیمه‌گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد؛ بنابراین، بیمه یکی از روش‌های مقابله با ریسک طی یک قرارداد بیمه، ریسک مشخصی از یک طرف قرارداد (که بیمه‌گذار نامیده می‌شود) به طرف دیگر (که بیمه‌گر نامیده می‌شود) منتقل می‌گردد. بنا به تعریف، بیمه‌گر شخصی حقوقی است که در مقابل دریافت حق بیمه از بیمه‌گذار، جبران خسارت یا پرداخت مبلغ مشخصی را در صورت بروز حادثه تعهد می‌کن در مقابل، بیمه‌گذار شخصی حقیقی یا حقوقی است ۷۳ هبا پرداخت حق بیمه، جان، مال یا مسوولیت خود یا دیگری را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهد. بیمه هواپیما یک نوع بیمه است که بیمه‌گر متعهد می‌شود در قبال دریافت حق بیمه همه خسارت‌های سانحه‌های هوایی از جمله سقوط هواپیما را پرداخت کند. که در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، طیاره‌ها، هیت پرواز، مسافین ، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون‌های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، طیاره‌ها، هیت پرواز، مسافین، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون‌های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید.^۱ منابع عام حقوق بیمه هوایی، آن دسته از مقررات داخلی و بین المللی است که یا هیچ مقرره خاصی در خصوص بیمه خطرات هوانوردی نداشته ولی بطور مستقیم یا غیر مستقیم بر این رشته از فعالیت اقتصادی اثر گذار هستند مانند کنوانسیون‌های ورشو و شیکاگو ویا آن که تنها به صورت جزئی به این مهم پرداخته اند مثل

^۱ قانون هوانوردی ملکی افغانستان ماده ۱۰- مصوبه ۱۳۹۱ شماره جریده رسمی ۸۰۹

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹. در حقیقت بیمه هوایی هیچ گاه نمی تواند از الزامات مربوط به نظام عمومی فعالیت هوانوردی که در کنترل شدید مقامات عمومی است نیز مقررات حاکم بر مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل فارغ گردد. بنابر این لازم است بیمه نامه ها منطبق با الزامات بین المللی، قانونی و آیین نامه ای مربوط به ایمنی هوایی تنظیم گردند. از این منظر، هر چند محل اصلی بحث در خصوص الزامات یاد شده، حقوق هوایی (Aviation Law) است تا حقوق بیمه، اما از آن جا که چنین الزاماتی بخش اصلی شرایط و استثنائات بینه نامه های هوایی را تشکیل می دهد و به طور مستقیم ر ققلمرو خطرات هوایی قابل بیمه (Insurable Risks) اثر گذار هستند، بخش دیگر از مقررات عام حقوق بیمه، که قراردادهای بیمه هوایی را به شدت تحت تاثیر خود قرار داده اند و عمدتا به مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی مربوط می شوند (آرانی، ۲۱۷: ۱۳۹۳).

گفتار دوم- اصول کلی قرارداد بیمه بدنه و بیمه مسئولیت هواپیما:

- نوع هواپیمایی که بیمه می شود.
- خصوصیات، دانش فنی وساعت پرواز کارمندان عملیاتی (خلبان، خدمه، مهندس...).
- موقعیت جغرافیایی که هواپیما در آن مناطق تردد می کند.
- کاربری واهدافی که هواپیما برای انجام آن به کار می رود.

بند ۱- کاربری هواپیماها:

- پرواز در خطوط هواپیمایی مجاز وبه منظور فعالیت تجاری.
- به عنوان هواپیماهای شخصی وبرای مصارف کاری وتفریحی.
- کاربرد در مصارف علمی وتحقیقاتی وعکسبرداری.
- کاربرد برای مصارف کشاورزی.
- کاربرد برای مصارف صنعتی.

بند ۲- پوشش‌های بدنه بیمه هواپیما

بیمه بدنه هواپیما در بردارنده پوشش خسارت‌های متداول مانند آتش سوزی، دزدی، طوفان و خسارت‌های زمینی (تصادف غیر از مواقع پرواز) است. این نوع بیمه به صورت تمام خطر است و به اشکال زیر ارائه می‌شود.

الف: بیمه تمام خطر در زمانی که هواپیما در حرکت نیست

تمام خسارت‌ها و فقدان فیزیکی هواپیما هنگامی که در فرودگاه (زمین) قرار دارد و از نیروی محرکه خود برای حرکت و جابجایی استفاده نمی‌کند، تحت پوشش این نوع بیمه قرار می‌گیرد.

ب: بیمه تمام خطر به جز مواقعی که هواپیما در پرواز است

تمام خسارت‌ها و فقدان فیزیکی هواپیما در روی زمین حتی خسارت‌های زمان جابجایی هواپیما (Taxiing) تحت پوشش این نوع بیمه قرار می‌گیرد.

ج: بیمه تمام خطر، بر روی زمین و در زمان پرواز

تمام خسارت‌ها و فقدان ناشی از حرکت، توقف و یا جابجایی هواپیما بر روی زمین و در زمان پرواز، تحت پوشش این نوع بیمه قرار می‌گیرد (احمدی، ۱۳۹۶: ۳).

بند ۳- خسارت‌های خارج از تعهد بیمه هواپیما:

موارد استثناء شده‌ی بیمه بدنه، در بیمه نامه‌های صادره تا حدودی با یکدیگر متفاوت است؛ اما جنبه عمومی که در تمام بیمه نامه‌ها یافت می‌شود به شرح زیر است:

- در صورتی که هواپیما برای مصارف غیر قانونی و با اطلاع و رضایت بیمه‌گذار به کار گرفته شود.
- زمانی که هواپیما در خارج از محدوده جغرافیایی قید شده در بیمه نامه فعالیت کند.
- در صورتی که از هواپیما برای مصارفی غیر از آنچه در بیمه نامه قید شده، استفاده شود.

- هدایت هواپیما توسط فرد دیگری غیر از خلبان آن، مگر در مواردی که عمل جابجایی (Taxiing) انجام می‌شود.
- هنگامی که شرایط قابلیت پرواز هواپیما و یا اعتبار گواهینامه خلبانی خلبان نقض شده، اما پرواز انجام شده است.
- در صورتی که هواپیما در زمان پرواز بعضی از قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری را با موافقت بیمه گذار، نقض کرده باشد.
- خسارت‌های ناشی از کهنگی و فساد لاستیک‌های هواپیما، مگر آنکه در شرایط خصوصی بیمه نامه شرایط دیگری درج شده باشد.
- خسارت‌های ناشی از تغییر و تبدیل هواپیما.
- جنگ، اعتصاب، شورش و بلوا.
- خسارت‌های ناشی از عدم استفاده از هواپیما.

بند ۴- پوشش‌های بیمه مسئولیت هواپیما

بیمه مسئولیت هواپیما، دارای سه نوع پوشش است که حدود مسئولیت هر یک از آنها با یکدیگر متفاوت است.

الف: صدمات بدنی، به استثنای مسئولیت در قبال سرنشینان هواپیما

این نوع بیمه، بیمه‌گذار را در مقابل اقدامات و دادخواهی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی مانند صدمات بدنی، بیماری و مرگ در اثر حادثه در قبال مالکیت، تعمیر و نگهداری و کاربرد هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه پوشش می‌دهد. در این نوع پوشش بیمه‌ای غرامت هر فرد در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر میزان تعهد بیمه‌گر برای خسارت‌های رخ داده در اثر هر حادثه نیز معین است.

ب: صدمات بدنی سرنشینان هواپیما

این نوع بیمه مسئولیت هواپیما، بیمه‌گذار را در مقابل اقدامات و دادخواهی قانونی اشخاص ثالث برای مواردی مانند صدمات بدنی، بیماری و مرگ در اثر حادثه هواپیما با توجه به شرایط مندرج در بیمه نامه پوشش می‌دهد. در این

نوع پوشش بیمه‌ای غرامت هر فرد در قبال فوت و یا صدمات بدنی مشخص است و حداکثر میزان تعهد بیمه‌گر نیز برای خسارت‌های رخ داده در اثر هر حادثه معین شده است.

ج: بیمه مسئولیت خسارت‌های مالی

این نوع بیمه مسئولیت هواپیما، بیمه‌گذار را در مقابل دعاوی و خسارت‌های مالی ناشی از فعالیت‌های مربوط به مالکیت، تعمیر و نگهداری و یا کاربرد هواپیما، پوشش می‌دهد. میزان مسئولیت بیمه‌گر برای هر حادثه معین است.

گفتار سوم- خسارت‌های خارج از تعهد بیمه‌گر (استثنائات)

بیمه‌گران مختلف شرایط متفاوتی در مورد بیمه هواپیما دارند، اما به طور کلی موارد استثنا شده به شرح زیر است:

- خسارت‌های بدنی وارد به خود بیمه‌گذار.
- خسارت‌های بدنی وارد به کارکنان بیمه‌گذار در طول مدت خدمت و اعتبار بیمه نامه.
- خسارت‌های مالی وارد به اشیاء و اموال بیمه‌گذار، زمانی که متعلق به وی یا در تصرف و کنترل او باشد.
- مسئولیت‌های بیمه‌گذار برای صدمات بدنی و یا خسارت‌های مالی ایجاد شده در اثر تولید، ساخت و یا فروش هواپیما و قطعات و لوازم یدکی آن و یا ناشی از هرگونه عملیات خدماتی (سرویس).
- مسئولیت بیمه‌گذار هنگامی که هواپیما با اجازه وی، وبدون توجه به گواهی قابلیت پرواز و یا نادیده گرفتن برخی از قوانین هواپیمایی کشوری، اقدام به پرواز نماید (احمدی، ۱۳۹۶: ۴).

نتیجه گیری فصل سوم

برگزاری کنوانسیون ورشو در قبال جبران زیان که مجموعه قوانین تصویب شده در زمینه حمل و نقل هوایی است که در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ توسط نمایندگان تام الاختیار چند کشور نوشته شده است. این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده، که در باره هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما در ازاء دریافت کرایه و یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام می شود می باشد. این کنوانسیون بطور خلاصه به بررسی اسناد حمل و نقل شامل بلیط مسافر و بارنامه هوایی می پردازد. و به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل می پردازد و بیان می کند که در صورت بروز خسارت برای کالاها و یا مسافری متصدی حمل و نقل هوایی چه وظایفی بر عهده خواهد داشت. مسئولیت تولید کنندگان هواپیما از زمانی که از سوی جامعه حقوقی به رسمیت شناخته شد به تبع سایر اقسام تولیدات صنعتی مبتنی بر تقصیر بود. زیان دیده برای دریافت خسارت از تولید کننده، چاره ای جز اثبات تقصیر وی در جریان تولید نداشت و تنها کسانی می توانستند از این طریق وصول خسارت نمایند که به نحوی مستقیم یا غیر مستقیم طرف قرارداد با تولید کننده محسوب شوند. بیمه یا Insurance سازوکاری است که طی آن یک بیمه گر، بنا به ملاحظات تعهد می کند که زیان احتمالی یک بیمه گذار را در صورت وقوع یک حادثه در یک دوره زمانی خاص، جبران نماید یا خدمات مشخصی را به وی ارائه دهد؛ بنابراین، بیمه یکی از روش های مقابله با ریسک طی یک قرارداد بیمه، ریسک مشخصی از یک طرف قرارداد (که بیمه گذار نامیده می شود) به طرف دیگر (که بیمه گر نامیده می شود) منتقل می گردد. بیمه کردن هواپیما و ایر خطرات ناشی از آن از لوازم لاینفک ایمنی پرواز در حقوق هوایی اند. که در قانون هوانوردی افغانستان ماده ۱۰: موسسه حمل نقل ملکی مکلف است، طیاره ها، هیت پرواز، مسافری، لوازم سفر و اموال (کارگو) را طبق کنوانسیون های بین المللی و سند تقنینی مربوط بیمه نماید. مسئولیت عیب تولید درخصوص محصولات هواپیمایی بیش از به

هرکالای صنعتی دیگر مورد توجه قضات وقانون گذاران قرار گرفته است به طوری که تحول قواعد مسئولیت تولید کننده را می توان آشکارا در رویه قضایی جامع مربوط به مسئولیت تولیدات هواپیمایی دنبال کرد. از سوی دیگر حکومت قواعد حقوق هوایی بر مسئولیت عاملان سوانح هواپیمایی سبب شده است که شرایط ایجاد مسئولیت تولید کننده ماهیت ویژه‌ای بیابد. اگرچه تاکنون معاهدات بین المللی حمل ونقل هوای صرفاً به مسئولیت متصدی حمل پرداخته و در رابطه با مسئولیت تولید کنندگان و دیگر دست اندرکاران از قبیل فروشنده، توزیع کننده و دستگاه های نظارتی هیچ مقرره ای وضع نکرده اند، لیکن نظام حاکم بر ارکان مسئولیت تولید کننده هواپیما را تا حدی می توان به طور ضمنی از تعهدات مربوط به ایمنی هواپیما موجود در ضمایم کنوانسیون شیکاگو و تصمیمات سازمانهای بین المللی از قبیل سازمان ایکائو استنباط نمود. با توجه به ضرورت نظارت قضایی در امور هوانوردی و بویژه تحولات که در طرح CNS/ATM در حوزه هوانوردی بوجود خواهد آورد و از آنجاکه اعلاج واقع را قبل از وقوع بایست کرد، اهتمام به رویکرد های نوین حقوقی بروز نمودن قوانین و تشکیلات قضایی از الزامات پیش رو می باشد اگرچه مناسبات حقوق بین الملل در گرو قدرت های مقتدر و کشورهای صنعتی محدودی بوده که همواره با تحمیل اراده خویش بر سایر ملت های سعی در اداره و هدایت معادلات بین المللی و پیش برد آن به نفع خویش را دارند و تغییرات عمده این حوزه اگر نگوییم در سितره کامل این دول است اما به ندرت بیدون موافقت آنها قابل تصور می باشد. لذا آنچه بایست بیندیشم ایجاد و اصلاح تغییرات همگام و پیشرفت ای هوانوردی در حوزه حقوق عمومی است، بدین معنی که می بایست ابتدا در داخل کشور و در حقوق داخلی روش ها و شیوه های نوین در مقابله با چالش های پیش رو این حوزه اتخاذ نمود سپس با مدل سازی و الگو سازی بطور تدریجی بتوان بر جامع بین الملل نیز تاثیر گذار بود از همین جهت پیش نهادات ارایه شده درین فصل و ایجاد هیت حل اختلاف امور هوانوردی بست و توسعه نظارت قضایی در حقوق هوانوردی می تواند سرآمدی بر اصلاحات مذکور باشد.

فصل چهارم

نظارت قضایی در هوانوردی ملکی

مبحث اول- مبانی و مفاهیم نظارت:

نظارت عبارت است از کنترل و بررسی اعمال و تصمیمات یک نهاد دولتی از سوی دیگر نهاد دولتی، تا اطمینان حاصل شود که عمل و تصمیم نهاد اداری اولى در حدود و قلمرو قانون قرار دارد. امر نظارت و مهار قدرت با قدرت از مسایل اساسی که صرفاً از سوی نهاد دولتی بر نهاد دولتی دیگر قابل تحقق است، و نظریه میزان و تعادل نیز از این موضوع مورد تاکید قرار می دهد (صداقت، ۱۳۹۵: ۴۴). در حقوق بین الملل هوانوردی نظارت از مجرای نظارت کنندگان داخلی و هم چنان توسط نهادهای بین المللی که با ضمانت اجرای بیشتر و مشخص تری می باشد صورت می گیرد.

گفتار اول- انواع نظارت:

بند ۱- نظارت اداری:

نظارت اداری دو نوع است یکی درون سازمانی و دیگری بیرون سازمانی:

۱. نظارت اداری درون سازمانی: مثل رئیس جمهور، وزرا، مقامات عالی اداری و تفتیش های داخلی.

۲. نظارت بیرون سازمانی: مانند اداره عالی تفتیش که در دو حوزه یکی گستردگی قلمرو نظارت و دیگری استقلال در اعمال نظارت در آن مطرح است.

فرق بین نظارت درون سازمانی و بیرون سازمانی:

۱. نظارت کننده و نظارت شونده در یک ساختار اداری قرار دارد اما در بیرون سازمانی خلاف آن.

۲. در نظارت اداری درون سازمانی، میان نظارت شونده و نظارت کننده، سلسله مراتب وجود دارد ولی در بیرون سازمانی مغایر آن.

الف- مفهوم اهداف نظارت درونی:

نظارت سلسله مراتبی در دستگاه های اداری اهداف، ابعاد و ضرورت هایی را ایجاب میکند. آنچه که در علم مدیریت از نظارت سلسله مراتبی بحث می گردد

غالباً حول ارزیابی عملکرد سازمان است و مباحث حقوقی و قانونی مربوط بدان کمتر مورد توجه قرار میگیرد این تحقیق سعی نموده است مباحث قانونی و حقوقی را مورد توجه قرار دهد نظارت از ریشه عربی نظریه معنای نگریستن، مشاهده همراه با تدبیر و تفکر است. (معین: ۱۳۸۷: ۱۱۶۱) معادل لاتین نظارت (کنترل) یا بازنگری است که در معنای اعمال محدودیت میباشد مانند کنترل سیاسی یا کنترل پارلمانی که مراقبت عمومی از مسأله یا امری را معنا میدهد. اما نظارت به طور خاص در علوم مدیریت دولتی، اقتصاد و بودجه بندی، معانی مختص خود را دارد. در علم مدیریت غالباً همراه با واژه "ارزیابی" میاید و به فرایندی اطلاق میشود که مجموعه سیاست ها، مراقبت ها و عملکردهای مدیران را به منظور مقایسه فعالیت های انجام شده با اصول مدون و همچنین اعمال اصلاحات لازم در جهت کاهش انحرافات احتمالی از اهداف تعیین شده تحت نظر دارند (هانگر، ۱۳۸۴: ۲۶۰). در اصطلاح کلی حقوقی ناظر عنوان مقامی است که به منظور بازرسی و ارزیابی اقدامات مقاماتی چون وصی و قیم تعیین می شود. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۰: ۴۳۲) اما در اصطلاح حقوق عمومی نظارت به معنای کنترل قدرت و جلوگیری از سوء استفاده از قدرت است و عبارت است از کنترل و بررسی اقدامات يك مقام یا نهاد حکومتی از سوی مقام یا نهاد حکومتی دیگر که غایت آن حصول اطمینان از باقی ماندن اقدامات یاد شده در حدود و ثغور قانونی است. (راسخ، ۱۳۸۸: ۲۱) قوه مجریه خود بر دستگاه های اداری متبوع، نظارتی درون سازمانی اعمال می نماید که نظارت اداری نیز گفته اند. نظارت درون سازمانی نظارتی است که به منظور بررسی و تطبیق عملیات با برنامه، جلوگیری از انحرافات عملیات دولت نسبت به اهداف تعیین شده در برنامه و جلوگیری از تخلف کارمندان از مقررات و قوانین و شناسایی متخلفین صورت میگیرد. از این منظر اهداف نظارت بیرونی و درونی یکسان است اما از آنجا که در نظارت درون سازمانی شخصیت حقوقی نظارت کننده و نظارت شونده یکی است نوعی اعمال کنترل بر خود محسوب میگردد. نظارت درونی

سازمانی قوه مجریه را برخی حقوقدانان از حیث مرجع ناظر به سه نوع تقسیم نموده‌اند: الف- نظارت بر خود که با اقدام و دادخواهی متضرر نسبت به عمل و رفتار اداره و مقام اداری متخلف صورت میگیرد و مقام اداری که تخلف نموده جهت جبران، رفتار خود را اصلاح و از رویه غیر قانونی عدول مینماید.

ب- نظارت مافوق:

اما به طور کلی نظارت درونی بر سازمان های متمرکز از طریق يك ساختار سلسله مراتبی اعمال میگردد که بیشتر قسم دوم تقسیم بندی مذکور را به ذهن متبادر می سازد.

با در نظر گرفتن اینکه در نظارت سلسله مراتبی در دانش مدیریت صرف انطباق عمل با قانون نیست که در حوزه اختیارات ناظر قرار دارد و به عبارتی نظارت فراقانونی است نظارت سلسله مراتبی درونی را میتوان در ابعاد زیر دانست:

ت- نظارت بر قانونی بودن اعمال:

این نوع نظارت در واقع بیشتر بازرسی معنامیدهد و به صورت پسینی اعمال میگردد. در این نوع نظارت عمل مجری یا عامل اداری نباید از حدود وظایف و اختیارات مصرح در قوانین و مقررات برای وی تجاوز نموده باشد (مؤتمنی، ۱۳۶۷: ۱۹). در واقع کنترل بر قانونی بودن عمل اداری و کنترل قانونی بودن صلاحیت مأمور اداری هر دو زیرمجموع های از این نوع نظارت هستند. ت- نظارت بر مصالح سازمان: نظارت اداری فراتر از بررسی تخلفات قانونی است و ممکن است اقدامات، تصمیمات و دستورالعمل هایی که با وجود قانونی بودن، با مصالح عمومی سازمان هماهنگ نیست را نیز شامل گردد. (مؤتمنی، ۱۳۶۷: ۲۰)

ث- نظارت بر کارآمدی:

این نظارت که همواره در علم مدیریت همراه با ارزیابی میآید در واقع سنجش عمل سازمان و کارکنان در جهت شناخت میزان توانایی و بهره‌وری آنها برای سازمان

است. (الوانی، ۱۳۷۹: ۸۰) در امور هوانوردی این نوع نظارت توسط نهادهای بین المللی که اسناد امتیازدهی نیز به همراه دارد صورت می گیرد. بنابراین با وجود اهمیتی که این نوع نظارت دارد بیشتر در قالب مدیریت دولتی مهم و مطرح است و کمتر در بحث های حقوق عمومی و علوم سیاسی بدان توجه میشود، اما مبانی قانونی این نوع نظارت نیز بدون توجه به بحث های فنی و شیوه های صحیح اعمال آن باید در حقوق مورد توجه قرار گیرد. بدین ترتیب مهم است که اهداف و ضرورت نظارت درونی سلسله مراتبی تشریح شود. اهداف نظارت درونی هدف از نظارت درونی را اطمینان از عملکرد و روند صحیح اداری هم از حیث مطابقت اعمال اداری با قواعد و مقررات و هم از جهت کارایی آن گفته اند و اینکه در نهایت باید این امر را ممکن سازد که آیا اداره با توجه به امکاناتی که در اختیار دارد توانسته است وظایف خود را به خوبی انجام دهد (الوانی، ۱۳۸۸: ۱۹). در واقع هدف نظارت درونی ابعاد پیش گفته این نوع نظارت را پوشش میدهد. هدف و کارکرد دیگری نیز که در نظارت درونی دنبال میشود اینست که به نقاط قوت و ضعف مدیریت امور پی میبرند و به ارزیابی نظارت شوندگان و نهادهای تحت نظارت می-پردازند (الوانی، ۱۳۷۹: ۷۸). با این اوصاف نظارت درونی ابزار مؤثری است برای ارتقاء و بهبود زمامداری و مدیریت خدمات سازمان است در کنار اینها دو هدف جزئیتر نیز محقق میشود: اول ثبت مرحله به مرحله اقدامات جزئی و نتایج کوتاه مدت آنها و دوم الگوبرداری فرآیندهای موفق توسط سازمان های مشابه دیگر هیچ برنامه و هدفی بدون وجود کنترل محقق نمیشود، از این رو گاهی دانشمندان علم مدیریت کنترل درونی و مدیریت را مترادف هم میآورند. (همان: ۸۴) در صورتی که نظارت درون سازمانی به خوبی اعمال گردد سازمان در مسیر صحیح حرکت نموده و اهداف را محقق خواهد نمود و به مرحله نظارت برون سازمانی نخواهد رسید. بعلاوه به لحاظ گستردگی حیطه های وظایف و اختیارات در قوه مجریه به عنوان يك سازمان، امکان کنترل کامل از طریق بیرونی وجود ندارد. در واقع کنترل بیرونی بر شیوه صحیح اعمال کنترل درونی نیز صورت میگیرد؛ اینکه آیا سازمان با

کنترل حوزه تابع خود توانسته است اهداف را محقق وقوانین ومقررات را اجرا نماید وجلوي تخطي از قوانين و مقررات را بگیرد. نظارت دروني بخش اعظمي از هنر مدیریت سازمان اداري دولت است و قوه مجریه به عنوان اساسي ترین رکن اجرائي کشور بدون اعمال کنترل دروني و شیوه منظم و قانونمند پاسخگویی، نخواهد توانست امور کشور را اداره نماید و کشور دچار هرج و مرج و بیسامانی خواهد شد. از سوي دیگر ضرورت پاسخگویی به نهادهای و مقامات ناظر بیروني اقتضا دارد مسئولان قوه اجرائي ابتدا خود نظارتي سلسله مراتبي فراگیر و فعال بر دستگاه های اجرائي تابعه خود داشته باشند.

ج- نظارت دروني از طریق سلسله مراتب اداري:

برخي حقوق دانان نظام سلسله مراتبي را نظام تبعیت دانسته- اند. یعنی در نظام سلسله مراتبي هر رتبه ملزم به تبعیت از دستورات صاحب رتبه بالاتر است بدین ترتیب مقامات مادون تابع مقامات مافوق می باشند واین اقتدار مقامات مرکزی، به اقتدار سلسله مراتبي تعبیر میشود (موسی زاده، ۱۳۸۸: ۹۳). اقتدار سلسله مراتبي به مقامات مرکزی اولویت هایی بر اشخاص وتصمیمات مقامات محلي اعطاء می نماید. اولویت بر روی اشخاص این امکان را برای مقامات مافوق مرکزی فراهم می آورد که میتوانند آنها را به پست هایی بگمارند و وظایف آنها را سازماندهی نمایند اقتدار سازماندهی (دباش، ۲۰۰۵، ص ۲۳۰) به آنها دستوراتي بدهند که محتوي قواعدي است که در اقدامات آنها بایستی مورد توجه قرار گیرد (اقتدار تعلیماتی) و آنها را در صورت قصور تحت ضمانت اجرائي قرار دهند (اقتدار انضباطي) (اوبی، ۱۹۷۳: ۱۶۲) اهمیت سلسله مراتب اداري و نظارت از طریق آن به حدی است که بسیاری سلسله مراتبي بودن را شاخصه اصلي نظارت دروني دولت میدانند (انصاري، ۱۳۸۱: ۱۸۳؛ امامی، ۱۳۸۹: ۱۴۴). گاهی مقاماتی که خارج از حیطه دستگاه های اجرائي مرکزی دولت قرار دارند ممکن است تحت نظارت سلسله مراتبي قرار داشته باشند این مسأله امری

استثنایی است. مشخصه های نظارت سلسله مراتبی در نظارت سلسله مراتبی هر سرپرست نسبت به زیردستان خود اختیارات نظارتی وسیعی دارد. اما باید توجه داشت که کنترل سلسله مراتبی دارای مشخصات خاص خود است:

سلسله مراتب ذاتاً باید طولی و عمودی باشد. اشخاص در طول هم بر اعمال مادون خود نظارت دارند. رئیس جمهور بر کار وزرا، وزرا بر کار معاونان و روسای سازمان های ذیربط، هر یک از روسا بر کار معاونان خود و مدیران واحد های متبوع و مدیر هر واحدی بر کار کارمندان متبوع نظارت دارد. عمودی بودن کنترل سلسله مراتبی یک حسن مهم دارد. در این حالت نظم محکمی در امور پیدا میشود که در آن هر فرد تنها در برابر یک نفر پاسخگو است و باید به او گزارش دهد و از او دستور بگیرد. بنابراین از تشتت در انجام دستورات و وظایف و سردرگمی کارمندان جلوگیری میگردد. با قائل گردیدن مشخصه طولی بودن برای نظام سلسله مراتب مقاماتی که برابر قانون اختیار نظارت قانونی بر سازمانی را مییابند در ردیف سلسله مراتب به شمار نمیروند چرا که این اشخاص با وجود دارا بودن مسئولیت نظارت، مقام مافوق نظارت شوندگان محسوب نمیگردند، کارمندان سازمان از وی دستور نمی گیرند و با این حساب نظارت ناظران از جهت قیمومت اداری از شمول سلسله مراتب اداری خارج است زیرا تنها به لحاظ قانونی کنترل بر دستگاه خاصی را دارند و مراقبند که از حدود قوانین خارج نگردند. ب- در نظارت مبتنی بر سلسله مراتب مافوق تنها در قالب قوانین و مقررات و از لحاظ انطباق اعمال و نتایج کار مادون با مقررات نیست که اعمال نظارت مینماید بلکه نظارت مافوق میتواند اقتضایی باشد (مؤتمنی، ۱۳۶۸: ۱۴۸). یعنی مافوق مصلحت و اقتضای سازمان تحت مدیریت خود را در نظر بگیرد و مطابق با آن دستورات و اصلاحات لازم را صورت دهد. مسلم است که مقام مافوق نباید در این باره از حدود مقررات خارج شود. اما دستورالعمل هایی میتواند برای کارمندان تحت نظرش صادر کند و مسیر عمل و حرکت سازمان را به

سوی اهداف سازمان هدایت نماید. از آنجا که در سلسله مراتب اداری مسئولیت تام و کامل است و مدیر مافوق در برابر عملکرد سازمان و کارکنان مسئول است مقتضی است نظارتی فراتر از کنترل قانونی صرف اعمال نماید (امامی، ۱۳۸۹: ۱۴۳ و انصاری، ۱۳۸۱: ۱۴۸). ج- نظارت سلسله مراتبی درون سازمانی است و به نظارتی اعمال می‌گردد که سازمان مرکزی نسبت به نهادها و واحدهای وابسته به خود اعمال می‌نماید و از آنجا که شخصیت حقوقی نهاد نظارت کننده (سازمان مرکزی) و نهاد نظارت شونده (واحد متمرکز) یکی است بنابراین یک نظارت درونی محسوب می‌شود (زنجانی، ۱۳۸۹: ۲۰۵). نظارت اداری در امور هوانوردی افغانستان قابل دفاع است ولی ارزیابی و نظارت که توسط نهادهای بین المللی صورت می‌گیرد با ضمانت اجرای بیشتر قابل ملاحظه است.

د- صدور بخشنامه :

بخشنامه در واقع تعلیمات عام و دستوراتی کلی است که مقامات اداری مافوق برای مقامات و مأموران مادون صادر میکنند. بخش نامه وسیله اجرایی و ابزار کار نظارت است طوری که بخشنامه نقش مهمی در مدیریت امور اداری بازی می‌نماید (طباطبائی مؤتمنی، ۱۳۸۴: ۴۰). قوانین و آیین نامه‌ها معمولاً به صورت بخشنامه به دوایر اداری متبوع وزارتخانه‌ها ارسال می‌گردد زیرا به لحاظ کلی بودن و گاه مبهم بودن قوانین و آیین نامه‌ها اجرایی آن برای کارمندان دشوار است و نیاز به راهنمایی مقام مافوق دارند. مأموران اداری مکلف به تبعیت از بخشنامه‌های اداری هستند و برای آنها تکلیف ایجاد می‌نماید. بخشنامه از لحاظ ماهیت در ردیف مقررات عمومی نیست و جزء تعلیمات داخلی ادارات محسوب می‌گردد و نمیتواند اثر محدودکننده بر حقوق مردم داشته باشد. مراد از بخشنامه در اینجا به عنوان ابزار نظارت سلسله مراتبی آنهایی است که ماهیتی در حد مقررات داخلی اداره و سازمان دارند و در حدود اختیارات مدیر اداره یا سازمان تهیه و ابلاغ می‌گردند این بخشنامه‌ها به لحاظ

اینکه حق و تکلیف برای عموم ایجاد نمی نمایند قابل استناد در دادگاه نبوده، در روزنامه رسمی انتشار نمیابند و قابل شکایت در دیوان عدالت اداری نیز نیستند. بنابراین بخشنامه ها ماهیتی درونسازمانی دارند و همان گونه که حقوقدانان اشاره نموده اند (مؤتمنی، ۱۳۸۴: ۴۱). بخشنامه هایی که دارای ماهیت مقررات عمومی هستند از شمول این تعریف خارجند و در ردیف تصویب نامه و آیین نامه شناخته می شوند. در مورد اینکه آیا مقام مادون الزامی به تبعیت از بخشنامه هایی دارد که خلاف قانون یا خارج از صلاحیت مقام مافوق دارد یا خیر باید به نظام سلسله مراتبی حاکم بر دستگاه های اداری و بحث مفصل امر آمر قانونی توجه داشت که در قسمت ب از این مبحث مورد توجه قرار گرفت و همان حکم نیز جاری است.

هـ- گزارش اداره:

گزارش اداری نیز در کنار بخشنامه ابزار دیگری برای نظارت و ارزیابی عملکرد افراد و کنترل دستگاه ها و جلوگیری از تخلفات است. گزارش اداری برخلاف بخش- نامه جریانی کاملاً معکوس را طی می نماید و مأموران مادون به وسیله آن نتیجه اقدامات، کار و اوضاع امور را به مافوق گزارش میکنند (مؤتمنی، ۱۳۸۴: ۴۱). گزارشها بیشتر از جهت ارزیابی عملکرد و کیفیت انجام امور و پیشرفت کارها اهمیت دارند. بخشی از این گزارشها توسط واحدهای ارزیابی عملکرد شامل سه نوع ارزیابی عملکرد سازمان، کارکنان و مدیران برای مقامات اداری مرکزی تهیه میگردند. گزارش این واحدها از جهت بررسی مقتضیات و مصالح اداری و تحقق اهداف سازمان اداری ابزاری در دست مقامات مافوق محسوب میشوند. که در افغانستان نیز در اداره مرجع ارزیابی کارکنان با همین اصول می باشد.

و- کنترل از طریق شکایات مردمی:

شکایت ارباب رجوع و مردم از کارمندان اداری به مافوق آنها یکی دیگر

از ابزارهای نظارت سلسله مراتبی است. ارباب رجوع و هر شخص حقیقی یا حقوقی که از عملکرد کارمندی یا واحدی ناراضی باشد میتواند به مقام مسئول یا مافوق نارضایتی خود را ابراز نماید. بدین وسیله مقام مافوق از کیفیت عمل مادون آگاه میشود و می-تواند از طریق دادن دستورهای اداری اعمال نظارت نماید. رفتار او را اصلاح کند. در کشور ما نظارت سلسله مراتبی از طریق شکایت و گزارش مردمی ابزار مهمی در اعمال اینگونه نظارت است زیرا ارباب رجوع ناراضی در ابتدا به مقام مافوق کارمند مراجعه نموده و از عمل او شکایت مینماید و یا به مسئول اداره یا واحدی مراجعه و از عملکرد اداره شکایت میکند بدین وسیله رئیس و مدیر با آگاهی از نحوه عمل در صورتی که تخلفی مشاهده کند یا از کیفیت عملکرد ناراضی باشد تصمیم مقتضی اتخاذ میکند. با این اوصاف نظارت از طریق شکایت و گزارش مردمی هم به ارزیابی عملکرد کمک میکند و هم موارد تخلف را میتواند آشکار سازد و از این جهت ابزاری برای نظارت سلسله مراتبی است که مدیران بالا دست را از نحوه عمل و تصمیم کارمندان خود آگاه میکند. قانونگذار نیز در قانون مدیریت خدمات کشور رضایت ارباب رجوع را یکی از مصادیق عملکرد مطلوب و موجب ارتقاء شغلی دانسته باین وجود هر نظارتی نیازمند ضمانت اجرایی است باید این مطلب مورد توجه قرار گیرد که مقام مافوق برای اعمال نظارت سلسله مراتبی خود چه ضمانت اجرایی در اختیار خواهد داشت؟

بند-۲ نظارت سیاسی:

مرجع این نوع نظارت پارلمان می باشد که چگونگی نظارت در آن سیاسی بوده و فراتر از قانون است. چون پارلمان مظهر اراده مردم است و نمایندگی از خواست های کلان و مردمی می نماید.

انواع نظارت سیاسی:

الف) نظارت از طریق کمیسیونهای خاص

ب) نظارت کمیسیونهای سمع شکایات، این کمیسیونها به شکایات متعدد رسیدگی می نماید.

ج) نظارت بر وزرا بر اساس مسئولیت سیاسی و حق استیضاح که در ماده ۷۷ و ۹۲ قانون اساسی ذکر شده است...

نظارت پارلمانی در امور هوانوردی بیشتر ملاحظات تجاری است تا نظارت ایمنی برای نظارت سیاسی در امور هوانوردی، ایجاد کمیسیون که متشکل از متخصصین حقوق هوانوردی باشد نیاز است. که از ضروریات و الزامات عصر به حساب میاید، هرچند، کمیسیون مواصلات ومخابرات جایگاه حقوقی بر نظارت سیاسی در مورد دارد.

گفتار دوم- نظارت قضایی:

نظارت قضایی به معنی انطباق عمل عمومی با مفاد قانون به منظور جلوگیری از عدول مرجع یا مقام عمومی از صاحبیت های تعیین شده است. جهت واضح تر شدن تعریف فوق ابتدا بایست عمل عمومی را مشخص نماییم. عمل عمومی به کلیه اقدامات و تصمیمات اشخاص حقوق عمومی اطلاق می شود که مبتنی بر منفعت عمومی با استفاده از اقتدارات و امتیازات قدرت عمومی و با هدف ارایه سرویس و خدمات و تعمین نظم عمومی و امنیت با رعایت قوانین و مقررات صورت میگیرد. درخواست نظارت قضایی بمعنی درخواستی جهت نظارت بر قانونی بودن مصوبه و با تصمیم و یا نقصان عملی در ارتباط با فعالیت های که جنبه و کارکرد عمومی دارد می باشد. نظارت قضایی لازمه بر قراری اصل حاکمیت قانون است و دارای ضمانت اجرای منسجم تری نسبت بر نظارت های اداری و پارلمانی می باشد این نوع نظارت نوع نظارت برون سازمانی است که توافقی. در راستای برقراری حاکمیت قانون، صل قانونی بوده را با دو روی کرد سلبی و اجایی مطرح میکنیم در روی کرد سلبی عمال صورت پذیرفته میبایست تمامی منطبق با قانون باشد و در روی کرد اجایی ملزم به اخذ تصمیمات مقتضی برای اجرای قانون می باشیم. بنابراین اندیشه حاکمیت قانون در عمل، منجر به توافق قانون نسبت به افراد و دولت ها می شود یعنی نه تنها افراد و دولت ها ملزم به خود داری از انجام عمال مغایر با قانون استند بلکه بایست اعمال خود را منطبق با قانون سازند. لذا نقش نظارت قضایی درین راستا بسیار پر رنگ می باشد به بیان ساده

تر نظارت قضایی، کنترل اعمال و تصمیمات اتخاذ شده جهت انطباق آنها با قانون و جلوگیری از سوی استفاده و تخطی از صلاحیت ها توسط مراجع صالح قضایی است (موثمنی، ۱۳۹۶: ۲).

نظارت قضایی دارای خصوصیات ذیل است:

۱. نظارت حالت اتهامی دارد نه تفتیشی
 ۲. دیوان حقوق عامه، کیفری و محکمه ویژه فساد اداری در این موضوع ذیصلاح است
 ۳. نظارت هم از نظر شکلی و هم از نظر ماهوی صورت می گیرد.
- تبصره: دیوان حقوق عامه به دعاوی رسیدگی می نماید که موضوع آن عمومی بوده و یک طرف دولت و طرف دیگری افراد و یا هم هر دو طرف دعاوی دولت باشد.

مبحث دوم- ضرورت نظارت قضایی در حقوق هوانوردی:

پیدایش وتحول مفاهیم کلیدی حقوق عمومی خصوصاً در حوزه دادرسی میتواند مبنای یک سازگاری درونی در حقوق عمومی قلمداد گردد. تغییر شکل حکومت ها و پیدایش دولت های مدرن بنیاد های اصلی و زیربنای را دچار تزلزل نموده است دولت های مدرن بجای قانون به تکتیک متوسل می شود. وازین نیرو قانون به مثابه یک تکتیک ویا به مثابه ابزاری جهت مدیریت امور عمومی بکار می برند در نتیجه این تنش بنیاد را نمی تواند با طرح قضایی، برای نو سازی سازمان دادگستری و چاچوپ مفهومی نظارت قضایی برطرف ساخت یکی از مهمترین اصلاحات مورد نیاز قرن ۱۸ میلادی اصلاح تدریجی و بنیادین در سیستم های قضای بود باپیش روفت های روز افزون علمی و تحولات اجتماعی، فرهنگی وگسترده گی حوزه های علمی، سیستم های قضایی نیز نیازمند تغییر و تحولات اساسی گردید. به تعبیر دایسی چون دادگاهها مکلف بودن بر اساس نص سریع قانون عمل نمایند بدین سبب شایسته گی مدیریت بر امور عمومی را در حال از دست دادن بودن لذا وقت دستگاهای اداری (اجرایی) به موجب قانون، دارای طیف وسیعی از اختیارات شدند که میتوانست حقوق و منافع شهروندان را متأثر سازد، دادگاهها چه از حیث رویه قضایی و چه از نوع نگرش، توان اعمال نظارت قضایی مناسب را بر

آنها نداشتن. صنعت هوانوردی با پیشینه حدود یک قرن اندی که همواره دست خوش تغییرات اساسی و پیشرفت ها برق آسیای بوده است از این حیث نیز پیش تاز به نظر میرسد. سیر تحولات حقوقی درین زمینه به نسبت سایر موضوعات عمیق تر می باشد و شایسته است تمهیدات مدبرانه و مبتکرانه جهت نظارت برین صنعت لحاظ گردد نیاز روز افزون بشر به هواپیما و نقل و انتقال ایمن و سریع کالا و مسافرین همواره نقش انکار ناپذیر را در مناسبات اجتماعی، سیاسی داشته است لذا حفظ منافع شهروندان و کاربران این حوزه در مقابل تخطیات متصدیان این حوزه از دغدغه های حیاتی بشمار میاید به همین علت وجود نظارت قضایی همرا باساز و کارهای نوین در کنترل این حوزه یک ضرورت اجتناب ناپذیر است که خلا محاکم تخصصی درین زمینه از چالش های فراوری ان می باشد بویژه انکه با اجرای طرح CNS/ATM تجهیزات ناوبری و ارتباطی تمرکز گردیده و حقوق مشترک را بین دول کاربر بوجود میاورد لذا تدوین سازو کارهای حقوقی نوین در راستا ساختار و تشکیلات منسجم حقوقی بطور تخصصی و ویژه اجتناب ناپذیر بنظر می رسد (باصری، ۱۳۹۶: ۵).

گفتار اول- شیوه های حل و فصل اختلافات بین المللی:

قبل از اینکه شیوه های حل وفصل اختلافات را بیان نمایم ابتدا اختلاف بین المللی را تعریف مینمایم: اختلاف یا مناقشه حقوق عبارت از اختلاف که در مورد وجود یک حق یا تأثیر و احترام و رعایت آن بین دو دولت بروز میکند و این نوع اختلاف به وسیله قواعد حقوقی حل وفصل میشود. شیوه های حل و فصل اختلافات بین المللی را در زمینه هوانوردی بین دو کشور را بطور کلی بدو دسته میتوان تقسیم نمود: ۱- روش های حقوقی ۲- روش های سیاسی و دیپلماتیک.

۱ روش های حقوقی شامل داوری بین المللی و دادگستری بین المللی است:

اوپنهام داوری را رسیدگی به اختلافات بین کشور ها از طریق تصمیمات قانونی یک یا چند داور یا دیوان داوری که بوسیله طرفین انتخاب شده اند میداند دیوان دایمی داوری در کنفرانس سال ۱۸۹۹ لاهه تشکیل شد که هر کشور امضا کننده قرارداد حق انتخاب چهار داور از اتباع خود یا بیگانه را برای

مدت ۶ سال دارد دیوان دایمی دادگستری بین المللی از ارکان سازمان ملل متحد می باشد که مرکب از ۱۵ قاضی از اتباع مختلف کشورهای هستنی که برای ۹ سال باکسب اکثریت مطلق آرا هم در مجمع سازمان ملل و هم شورای امنیت انتخاب میشوند و رسیدگی دیوان ترافی است. اما از ان جایکه رسیدگی در دیوان دایمی دادگستری موجب اطاله دادرسی و مستلزم تشریفات خاص است امروزه جهت فیصله اختلافات حقوقی بین المللی، از داوری پیش از دادگستری استقبال میشود مهم ترین امتیازات داوری بر دادگستری عبارت از آزادی عمل طرفین در انتخاب داور و قانون داوری، سرعت در رسیدگی، کارایی بیشتر، محرمانه بودن، کاهش هزینه دادرسی، رعایت نظریات طرفین توسط داور، تخصصی بودن بیشتر داوری و بالاخره، مورد اعتماد بودن بیشتر داور همچنین بر خلاف دادگاه و دادگستری بین المللی که فقط دولت ها میتواند طرف دعوا باشد، داوری بین دولت ها اشخاص دیگر حقوق بین الملل (مانند شرکت ها چند ملیتی) یا حتی افراد امکان پذیر است.

۲. روش های سیاسی و دیپلماتیک:

روش های سیاسی حل و فصل اختلافات عبارت از: مذاکره دیپلماتیک، پامردی یا مساعی جمیله، میان جیگری، تحقیق وسازش ساده ترین ومعمول ترین وقدیمی ترین روش حل و اختلاف مذاکره مستقیم می باشد. از مهم ترین مزایا مذاکره مستقیم نرمش و انعطاف پذیری آنست که نه تنها تمامی اختلافات عادی بلکه شدید ترین اختلافات را میتوان از طریق آن حل و فصل نمود. مساعی جمیله نیز عبارت از مداخله یک یا چند دولت یا شخصیت های بین المللی یا یک سازمان بین المللی جهت حل اختلاف بین دو کشور که مذاکرات آنها به بن بست رسیده است در مساعی جمیله طرف ثالث طور مستقیم در مذاکرات شرکت نمیکند و تنها سعی بر نزدیک کردن دو طرف اختلاف دارد و پیشنهادات ارایه مینماید. اما در میان جیگری علاوه بر مطالب فوق، میان جی خود مستقیماً در

مذاکرات شرکت میکند و پیشنهادات نیز ارائه میدهد. در حل و فصل اختلافات هوانوردی خصوصاً در مبحث مدیریت ترافیک هوایی که دارای زاویه پیچیده و فنی می باشد چنانچه شیوه داورى بز گزیده شود مستلزم انتخاب داورانى است که تسلط کاملی بر حقوق و مسایل فنی هوانوردی داشته باشد و چنانچه شیوه دادگستری برگزیده شود شایسته است دادرسان آشنایی نسبی با امور فوق داشته یا لاحقاً از مشاوران و کارشناسان این امر بهره جویند اما بدلیل ذکر کردیم حل و فصل اختلافات کشور ها بیشتر مایل بر گزیدن شیوه داورى هستند اما بایست ببینیم روی کرد کشور ها متعدد پیمان شیکاگو در هنگام بروز اختلاف چیست؟ (باصری، ۱۳۹۶: ۶).

گفتار دوم- راه حل پیمان شیکاگو در هنگام بروز اختلافات:

شیکاگو در هنگام بروز اختلافات هوانوردی فصل هجدهم از کنوانسیون شیکاگو به حل و فصل اختلافات بین کشور های عضو پرداخته و طی ماده ۸۴ شورای ایکاو را مسئول بررسی و رفع اختلاف معرفی کرده است شورای ایکاو یکی از اجزای دایمی سازمان بین المللی هواپیمای کشوری میباشد که متشکل از ۳۶ عضو متعاقد است و اعضای آن برای مدت ۳ سال توسط مجموعه عمومی انتخاب میشود. در قسمت ذیل ماده مزبور آمده است که کشور های عضو پیمان میتوانند رعایات ماده ۸۵ از تصمیم شورا به یک محکمه داورى که مورد توافق طرفین اختلاف است یا به دیوان داورى بین المللی شکایت نمایند بنابراین روش انتخابی اعضا داورى است اما خلا نظارت قضای و ضرورت آن در حقوق هوایی بدلیل زیر اساس میگردد در ماده ۸۸ ضمانت اجرای رای صادره لغو حق رای کشور مستتکف در مجموع عمومی ایکاو پیش بینی شده است که بنظر مستحکم نمیرسد. بطور کلی دو گونه از اختلافات اساسی که یکی مرتبط با امور تجاری است و دیگر مربوط به مسایل امنیتی امور هوانوردی است از حوزه صلاحیت شورای ایکاو و الزامات فصل هجدهم بیان خارج است. حاکمیت کشور ها بر قلمرو هوایی خویش و نقض آن توسط سایر دول بمنظور جاسوسی یا اهداف دیگر همواره موجب تنش های جدی میان کشورهای متحد بوده

است که رسیدگی به آنها میتواند در قالب یک رسیدگی قاضی و توسط دیوان بین المللی دادگستری صورت پذیرد تا ضمانت اجرای مستحکم تری برخوردار شود. پس از بررسی بعد خارجی نوبت به تحلیل بعد داخلی حقوق هوایی میرسد تا با ارایه راه کارهای ، راه بیرون رفت از چالش های پیش رو را دریابیم.

مبحث سوم- ایجاد محاکم اختصاصی در امور هوانوردی:

پیشینه ایجاد محاکم تخصصی را بایست در انقلاب ۱۷۸۹ فرانسه جستجو کرد جایکه انقلابیون فرانسه پس از پیروزی با تاسی از نظریه تفکیک قوای متسکیو خواستار ایجاد محاکم اداری مجزا از محاکم عمومی دادگستری و زیر نظر قوه مجریه بودند لذا در سال هشتم انقلاب شورای دولتی فرانسه تاسیس گردید که سیر تکاملی خود به یک دادگاه عالی اداره تبدیل شد. بدین ترتیب نظام حقوقی فرانسه مبتکر و پایه گذار نظام دوگانگی حقوقی که متعقد بر تفکیک دعوای اداری و سایر دعوای بودند گردید. نظام حقوقی المان نیز با پیروی نسبی از جدای دادگاه های اداری و عمومی قاعل به پنج نظم قضای است. در ایران نیز پس از انقلاب اسلامی دیوان عدالت اداری درجهت خواست انقلابی مردم وبمنظور رسیدگی به شکایات، تظلمات و اعتراضات مردم نسبت به مامورین دولت زیر نظر قوای قضایه تشکیل شد. اما از انجایکه دیوان فقط در تهران مستقر می باشد نه در شهرستان ها، لذا امکانات محدودی دارد و بعنوان یک مرجع عالی دادرسی اداری عمل میکند و فاقد شعبه است. نظام حقوقی افغانستان که پیرو وحدت محاکم است. و محاکم اختصاصی ویژه نظام دوگانگی می باشد. با آنهم طبق مواد ماده های ۶۹، ۷۸، ۱۲۷، ۱۲۲ در قانون اساسی افغانستان محاکم اختصاصی برای مقامات بلند رتبه دولتی است. بنابراین ضرورت ایجاد محاکم اختصاصی در امور اداری امر اجتناب ناپذیر به نظر میرسد. بدین گونه نظام حقوقی افغانستان با پذیرش دوگانگی نسبی حقوقی راه بر ایجاد محاکم اختصاصی باز گذاشته است. همانطوری که گفتیم با پیشرفت ها و تحولات اساسی جوامع نظام سنتی قضایی دیگر جواب گو نبوده و ایجاد محاکم تخصصی از ضرورت ها و الزامات قرن می باشد، چنانچه مارتین لاکلین استاد حقوق عمومی دانشگاه لندن از آن به تغییر زبان نظارت قضایی از حوزه

صلاحیت به مطابقت با قانون از مقول بودن به عقلانی بودن و یا از عدالت طبیعی به انصاف تعبیر میکند و آنرا تنش بینادی می نامد که به لحاظ ابهام اساسی در اهداف و مقاصد دولت مدرن به ناچر عقیم خواهد ماند. شیکاگو در هنگام بروز اختلافات هوانوردی فصل هجدهم از کنوانسیون شیکاگو به حل و فصل اختلافات بین کشور های عضو پرداخته و طی ماده ۸۴ شورای ایکاو را مسئول بررسی و رفع اختلاف معرفی کرده است شورای ایکاو یکی از اجزای دایمی سازمان بین المللی هواپیمای کشوری میباشد که متشکل از ۳۶ عضو متعاقد است و اعضای آن برای مدت ۳ سال توسط مجموعه عمومی انتخاب میشود. در قسمت ذیل ماده مزبور آمده است که کشور های عضو پیمان میتوانند رعایات ماده ۸۵ از تصمیم شورا به یک محکمه داوری که مورد توافق طرفین اختلاف است یا به دیوان داوری بین المللی شکایت نمایند بنابراین روش انتخابی اعضا داوری است (باصری، ۱۳۹۶: ۸).

گفتار اول- پیشنهاد ایجاد هیت حل و اختلاف در امور هوانوردی:

هیت مذکور به منظور بررسی و رسیدگی ترافیکی به اختلافات و امور حوزه هوانوردی و هوافضا و رفع اختلافات بین شرکت های هواپیمای کشوری و سایر موسسات مرتبط باین حوزه و نظارت قضایی بر سوانح هوایی صالح می باشد. این هیت میتواند متشکل از ۳ عضوا ترکیب نماینده سازمان هواپیمای کشوری، نماینده وزارت دفاع و پیشتبان نیرو های مسلحه و یک قاضی اعم از شاغل یا بازنشسته باشد. نمایندگان سازمان هواپیمایی کشوری و وزارت دفاع بایست از کارمندان متخصص در حوزه هوانوردی دارای حد اقل ده سال سابقه مفید در امور هوانوردی باشند. هیت مزبور به اختلافات و دعوی حقوقی این حوزه رسیدگی وبا در نظر اکثریت اقدام به صدور حکم می نماید. حکم صادره قطعی و لازم الاجرا می باشد. و تنها از حیث نقض قوانین قابل فرجام خواهی در دیوان عدالت اداری است (باصری، ۱۳۸۹: ۹).

- رسیدگی تخصصی موشکافی متبحرانه های هوانوردی توسط متخصصین
- رهای از تشریفات آیین دادرسی

- کاهش مدت زمان رسیدگی و جلوگیری از اطاله دادرسی
- صدور رای عادلانه و متناسب با مقتضیات روز
- اجرای سریع و دقیق تر احکام صادره

مبحث چهارم- نهادهای ناظر بین المللی در امور هوانوردی

گفتار اول- نحوه ارزیابی SAFA :

ارزیابی به فرایندی که با هدف تشخیص درجه کفایت و لیاقت کارکنان در سازمان، انجام می گیرد، ارزیابی عملکرد (Performance measurement) می گویند. در این فرآیند فرد از نظر اجرایی در وظایف محوله و قبول مسئولیت ها مورد بررسی قرار می گیرد. در فرایند ارزیابی عملکرد مدیران ارشد سازمان رفتار کارکنان زیرمجموعه خود را بررسی می کنند، تا بتوانند نقاط قوت و ضعف رفتار کارکنان را با توجه به بارخورد ها استخراج کنند. به طور خلاصه ارزیابی عملکرد بصورت دوره ای با هدف کشف استعداد و ظرفیت بالقوه فرد و برنامه ریزی در جهت بهبود سازمان انجام می گیرد. اگرچه بسیاری از کارمندان از جلسه ارزیابی عملکرد سالیانه هراس دارند، ولی واکاوی رفتار کارمند و بررسی عملکرد کاری و رفتاری او توسط مدیران منابع انسانی بواسطه مدیریت عملکرد می تواند منافع بالقوه بسیاری فراهم کند. مدیریت عملکرد موثر می تواند به سازمان در تقویت ارتباط بین مدیران و کارمندان شان و ایجاد استانداردهایی برای ارزیابی کارمندان و همچنین شناسایی کارمندان برتر جهت تشویق کمک کند. کارشناسان ادعا می کنند که ارزیابی عملکرد مناسب، اطلاعات لازمی را برای کسب موفقیت همه اعضای سازمان فراهم میکند. در ابتدا سازمان وضعیت عملکردی اش را مشخص میکند. در مرحله بعد سازمان این موقعیت را ارزیابی میکند و سرانجام مدیران از طریق جلسات بازخورد عملکرد، به کارکنان اطلاعاتی را درباره عملکردشان و اصلاح آن در جهت دستیابی به اهداف سازمان میدهند. اگر در عملکرد فرد معایبی وجود داشت، تشکیل جلسات بازخورد جهت شناسایی و حل و فصل مشکلات اساسی ضروری استفاده از فرایند مدیریت عملکرد به مدیران و کارمندان کمک میکند تا بر اهداف سازمان متمرکز شوند.

سافا (SAFA) از ابتدای کلمات Safety Assessment Of Foreign Aircraft به معنی ارزیابی ایمنی هواپیماهای خارجی گرفته شده و توسط آژانس ایمنی هوانوردی اروپا برنامه ریزی می شود. فلسفه به وجود آمدن سافا، تاکید بر اطمینان از ایمنی هواپیماهای کشورهای عضو اتحادیه اروپا و سایر کشورهای که به این اتحادیه تردد دارند، با توجه به ارزیابی های صورت گرفته است. ارزیابی های سافا برای تمام کشورها (چه عضو اتحادیه اروپا و سایر کشورهای غیر عضو) یکسان بوده و چنانچه مواردی دال بر تخلف ایمنی در هواپیماها کشف نمایند (فنی، مدیریتی ایرلاین و حتی مدیریتی سازمان هواپیمایی) به شرکت یا سازمان مربوطه اخطار کرده تا سریعاً مشکل را رفع نموده و اگر هواپیما دچار مشکل ایمنی خاصی باشد اجازه پرواز به آن داده نخواهد شد (اعم از پروازهای ورودی و خروج) ارزیابی ها سافا ارزیابی هایی دوره ای نبوده و در صورتی اعمال می شود که سافا به خطوط هوایی یا هواپیمایی خاص مشکوک شده و بازرسان آن احساس کنند که در عملیات ایرلاینی خاص، اصول ایمنی پرواز و استانداردهای ICAO رعایت نشده و یا زیر پا گذاشته می شود. مهم ترین حوزه ها و موارد ارزیابی سافا شامل:-

- گواهینامه خلبان.
- روش های اجرایی و دستور العمل های که باید در کابین خلبان وجود داشته باشد.
- اجرای صحیح و نکته به نکته روش های اجرایی و دستورالعمل های اشاره شده در بند فوق.
- لوازم ایمنی موجود در کابین خلبان و کابین هواپیما.
- بار حمل شده توسط هواپیما (نحوه بار چینی، میزان بار) و...
- وضعیت فنی هواپیما.

باز رسان سافا در طول بازرسی و برای ارزیابی، از چک لیستی متشکل از ۵۴ آیتم استفاده می کنند. چنانچه زمان ورود تا خروج هواپیما کافی نباشد،

بازرسین تمام ۵۴ آیتم را چک نکرده، چرا که قوانین سافا تاخیر را در هیچ موردی مجاز نمی داند. بازرسی های سافا، دنباله گیر تهدیدات ایمنی موجود در صنعت هوانوردی کشور یا عدم انطباق شرایط هواپیما با استانداردهای بین المللی است (تهدیدات مستقیم یا غیر مستقیم) چنانچه بازرسان موضوعی را کشف نمایند که مستقیماً روی ایمنی هواپیما، مسافران و حتی خدمه پروازی تاثیر داشته باشد، تاکید بر رفع عدم انطباق با قوانین ایمنی قبل از پرواز هواپیما خواهند داشت. به این معنی که هواپیما حتی بدون مسافر هم حق پرواز ندارد (خلبان نمی تواند هواپیما را از زمین جدا کند) (سعادت، ۱۳۹۷: ۲).

گفتار دوم- گواهی نامه IOSA:

این سازمان وظیفه نظارت بر کیفیت و امنیت پرواز ایرلاین ها و فرودگاه های مختلف در سرتاسر جهان را بر عهده دارد. یکی از گواهینامه هایی که توسط این سازمان صادر می شود گواهی نامه ممیزی ایمنی عملیات است که گواهینامه آیوسا (IOSA) نامیده می شود. این گواهینامه می تواند نشان دهنده کیفیت و امنیت پرواز یک ایرلاین باشد و از اهمیت بالایی برخوردار است. گواهی نامه IOSA که گواهینامه امنیت پرواز نیز نامیده می شود ضامن کیفیت و ایمنی پرواز یک ایرلاین محسوب می شود و تمام ایرلاین هایی که عضو انجمن یاتا باشند موظف به دریافت این گواهی نامه هستند. تا در مورد گواهی نامه IOSA و اهمیت آن در امنیت پرواز بیشتر بدانیم انجمن یاتا با همکاری نهادهای مختلف صنعت هواپیمایی مثل اداره هوانوردی فدرال (FAA) در ایالات متحده، اداره امنیت هوانوردی غیرنظامی استرال (Civil Aviation Safety Authority) حمل و نقل کانادا یا Canada Transport و سازمان های مشترک هوانوردی (IAA) استانداردهای حسابرسی را توسعه و گسترش داده است. انجمن یاتا بر فرآیند حسابرسی و ممیزی ایرلاین ها نظارت می کند و مطمئن می شود که استانداردها و چارچوب های IOSA به طور کامل و دقیق رعایت می شود. گواهینامه IOSA

استانداردهایی را اعمال می کند که در مقیاس جهانی قابل تعمیم هستند و امکان ارائه گزارش های ارزیابی عملکرد را ممکن می سازند.

تمام اعضای انجمن یاتا موظف به دریافت گواهینامه IOSA هستند. همچنین برای آنکه ایرلاین ها در عضویت این انجمن باقی بمانند لازم است هر دو سال یکبار نسبت به اخذ و تمدید این گواهی نامه اقدام کنند. که در افغانستان یک شرکت هوایی خصوصی چند بار توانست عضویت این سازمان را حاصل نمود. ولی شرکت های دیگر به شمول سازمان هوانوردی ملکی افغانستان یا (ACCA) تا به حال موفق به حاصل نمودن سند معتبر IOSA نشدند.

بند ۱- نحوه حسابرسی

ممیزی و حسابرسی ایرلاین ها توسط تیمی متشکل از پنج متخصص و کارشناس و در طول ۵ روز در محل فعالیت ایرلاین انجام می شود. در حین فرآیند حسابرسی، خدمات کیفیت هوایی با معیارهای IOSA مطابقت داده می شود و اسناد و مدارک مربوطه بررسی می شود. برای اعطای گواهی نامه IOSA هشت حوزه اصلی مورد بررسی قرار می گیرد:

- سیستم مدیریت و سازماندهی Organization and Management | System

- کنترل عملیات و دیسپچ پرواز Operational Control and Flight | Dispatch

- مهندسی تعمیر و نگهداری هواپیما Aircraft Engineering and Maintenance |

- عملیات های داخل کابین Cabin Operations |

- عملیات های حمل و نقل زمینی Ground Handling Operations |

- عملیات کارگو و بار Cargo Operations |

- مدیریت امنیت Security Management |

▪ عملیات پرواز Flight Operations |

پس از آنکه ایرلاین تمام این مراحل را با موفقیت پشت سر گذاشت و استانداردهای لازم را در تمام این هشت حوزه کسب کرد گواهی نامه IOSA به آن ایرلاین اعطا می شود. مدت زمان اعتبار گواهی نامه IOSA دو سال است و از ۱۵۰ روز قبل از اتمام اعتبار می توان نسبت به تمدید و تجدید گواهی نامه اقدام کرد.

بند ۲- مزایای اخذ گواهی نامه IOSA

- مدرک بین المللی و معتبر برای کیفیت و امنیت عملیات
- بهبود مداوم و دسترسی به بهترین شیوه ها در صنعت هواپیمایی
- صرفه جویی در هزینه و وقت
- فروش بهتر و کسب اعتبار بیشتر ایرلاین
- اجرای برنامه حسابرسی کیفیت تحت نظارت و سرپرستی انجمن حمل و نقل هوایی (یاتا)
- بروزرسانی و آبدیت مداوم استانداردها به منظور ارائه بهترین کیفیت و امن ترین عملیات اجرایی
- حسابرسی و ممیزی رسمی و مورد اطمینان با استفاده از حسابرسان آموزش دیده و مجرب
- بهبود کیفیت عملیات و افزایش امنیت پرواز
- ایجاد فرصت های بیشتر جهت همکاری های بین المللی

بند ۳- اهداف گواهی نامه IOSA :

امنیت

- حمایت و پشتیبانی از بهبود امنیت پرواز در سطح جهانی از طریق اعمال استانداردهای IOSA
- حفظ و بهبود موقعیت IOSA به عنوان استاندارد عملیاتی پیشرو در جهان

اثربخشی

- حذف گواهینامه های متفرقه و پراکنده از طریق یکپارچه سازی استانداردها در گواهینامه IOSA
- بهبود مداوم اثربخشی پروتکل ها و فرآیندهای حسابرسی برنامه IOSA
- تلاش برای هرچه ساده تر کردن فرآیند حسابرسی.

یکپارچه سازی

- حمایت و ترویج از تمامیت و یکپارچگی برنامه IOSA در سرتاسر جهان.
- اعمال و نظارت دقیق بر فرآیندهای حسابرسی گواهینامه IOSA .
- سازگاری و همسو بودن با اهداف و ماموریت انجمن یاتا.

گفتار سوم- سازمان هوایی (International Air Transport IATA):

Assosoation

در حال حاضر یاتا ۸۴ درصد از ترافیک هوایی جهانی را به خود اختصاص می دهد. دفتر مرکزی سازمان یاتا، در شهر مونترآل، کانادا قرار دارد. یاتا جایگزین اتحادیه ترافیک هوایی گردید که بعد از جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۹ در شهر لاهه جهت حمل و نقل هوایی منظم بنیان گذاری گردیده بود. یاتا بمنزله پارلمان و شخصیت جمعی بیش از ۱۱۰ شرکت های هوایی و نماینده آن ها در سازمان های بین المللی می باشد انجمن یاتا غیر دولتی، بین المللی، غیرانحصاری و غیرسیاسی است و اهداف مشخص دارد و عضویت در آن برای شرکت های هواپیمایی امکان پذیر است. یاتا در زمینه استاندارد کردن بلیط هواپیما، قیمت بلیط هواپیما، بارنامه ها ... فعالیت دارد انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی، برای خود اهدافی در نظر گرفته و طی سال های فعالیتش تلاش کرده که این اهداف را عملی کند و با پیگیری این اهداف امکانات و خدمات مناسبی را برای مسافران و شرکت های فراهم میکند البته این سازمان فعالیت خدماتی بیشتر از ارزیابی دارد.

- توسعه و ترغیب حمل و نقل هوایی ایمن، مرتب و اقتصادی به نفع مردم دنیا، تشویق بازرگانی هوایی و مطالعه مسائل مربوط به آن.
- ایجاد وسیله و امکان همکاری میان شرکت‌های هوایی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم دست اندر کار حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشند.
- همکاری با سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) و دیگر سازمان‌های بین‌المللی.

بند ۱- کمیته های این سازمان:

کمیته های مختلفی در یاتا انجام فعالیت خود تقسیم کرده اند، تا بتوانند به شیوه ای بهتر به امور رسیدگی کنند. این کمیته‌ها عبارتند از: کمیته مالی انجام امور مربوط به حسابداری و تصفیه حساب بین شرکت های هوایی در رابطه با تجارت فی مابین آنها را عهده‌دار می‌باشد. همچنین مسائل شرکت های هوایی در رابطه با ارز و مبادله آن مالیات و مطالبات، بیمه و آمار به این کمیته مربوط می‌شود.

کمیته حقوقی: با موارد و مسائل حقوقی که به نحوی به حمل و نقل بین‌المللی ارتباط پیدا می‌کند سر و کار دارد. همچنین تدوین نظریات شرکت های هوایی در رابطه با مسائلی نظیر مسئولیت و تعهدات شرکت های هوایی در قبال یکدیگر و مسافران بخشی از وظایف این کمیته می‌باشد.

کمیته فنی: همکاری شرکت های هوایی در زمینه‌های عملیاتی و فنی از طریق کمیته فنی یاتا امکان‌پذیر می‌گردد. فعالیت فنی یاتا مبتنی بر تبادل اطلاعات و تجارب بین شرکت های هوایی می‌باشد.

کمیته ترافیک: در برگیرنده کلیه فعالیت های بازرگانی شرکت های هوایی می‌باشد. یاتا به عنوان يك انجمن خصوصا مایل به تسهیل امور بین شرکت های هوایی از جمله استاندارد کردن فرمها، رویه‌ها و توافق‌های مربوط به هندلینگ می‌باشد. از طرف دیگر یاتا به منزله آژانسی نیمه دولتی است که بسیاری از دولت ها مسئولیت مذاکره قراردادها بین‌المللی مربوط به نرخ و قیمت ها را به آن محول نموده‌اند تا

نهایتاً پس از تصویب دولت ها به مرحله اجرا درآید. کمیته پزشکی: متشکل از مشاورین و متخصصین در امر پزشکی ارلاین می باشد. کار این کمیته بررسی عوامل روان تتی می باشد که ممکن است سلامت وایمنی کارکنان پرواز و مسافرین را تحت تاثیر قرار دهد این کمیته کانالی ارتباطی برای همکاری ارلاین با سازمان بهداشت جهانی می باشد (سعادت، ۱۳۹۷: ۳).

بند ۲-۱ اعضا این سازمان:

شرکت های هواپیمایی اعضای یاتا هستند، که دارای پروازهای منظم برنامه ای خارجی بوده و دولت آنها عضو ایکائو باشد، که این اعضاء پس از عضویت به دو گروه اعضای فعا (ACTIVE MEMBER) و اعضای وابسته ASSOCIATE MEMBER تقسیم می شوند، که هر دو گروه در جلسات یاتا شرکت می کنند، ولی فقط اعضای فعال حق رأی دارند.

انجمن های قاره ای یاتا

یاتا زیر مجموعه های دارد که بعنوان زیرمجموعه های قاره ای یاتا معرفی شده اند، و مقر آنها نیز در مقر اصلی یاتا، در شهر مونترال می باشد.

- ااتا به انگلیسی: AATA یا انجمن آمریکایی حمل و نقل هوایی American Air Transport Association

- ایتا به انگلیسی EATA: انجمن اروپایی حمل و نقل هوایی European Air

Transport Association

بند ۳- کد فرودگاهی یاتا

برای شناسایی، فرودگاه ها باید گذاری شوند. کد گذاری برای فرودگاه ها نیاز به تصویب یاتا دارد که دفتر مرکزی آن در شهر مونترال کانادا واقع شده است. این عمل هر دو سال یکبار توسط راهنمای کدگذاری هوایی یاتا، منتشر می شود. موسسه یاتا، علاوه بر فرودگاه ها، ایستگاه های راه آهن را نیز کد گذاری می کند.

کد فرودگاهی انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (International Air Transport Association airport code)، که به نام‌های کد فرودگاهی یاتا، مشخص کننده منطقه‌ای یاتا و کد ایستگاهی یاتا مشهور است، یک کد سه حرفی می‌باشد که توسط انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)، برای بیشتر فرودگاه‌های جهان، تعریف شده است (سعادت، ۱۳۹۷: ۴).

نتیجه گیری فصل چهارم

IOSA مدرک اعتبار دهی است که بعد از بررسی سازمان ها و شرکت های متصدی هوانوردی در معیاری بودن با آنکس های ۱۹ گانه سازمان بین المللی ایکاو، در تاکید بر کیفیت و امنیت هوانوردی که شامل نظارت بر فرودگاه های نیز می باشد، گواهی نامه هایی که توسط این سازمان صادر می شود گواهی نامه ممیزی ایمنی عملیات است که از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. سازمان هوانوردی ملکی و شرکت های متصدی هوایی کشور ما انتظار دراز مدتی را برای دریافت آن سپری کردند. عدم فهم دقیق حقوق هوانوردی ملکی در نظارت های سیاسی و بیرون سازمانی و نصب افراد غیر مسلکی نه تنها منجر به عدم دریافت سند IOSA شده است. که رفتن به لیست سیاه هوانوردی اورپا و دخل خالی شرکت هوایی متصدی دولتی از مشکلات کنونی هوانوردی کشور می باشد. در مقایسه با کشور های جهان، هوانوردی ملکی افغانستان حالت ناگوار در پیش دارد. در حال حاضر ضرورت ایجاد محکمه اختصاصی در هوانوردی به منظور احکام ترافعی، نظارت قضایی و ایجاد دانشکده حقوق بین الملل هوانوردی ملکی در پوهنتون های کشور از الزامات و ضروریات عصر به شمار می آید.

منابع

کتاب انگلیسی:

۱. Death Number by Year (ACRO).
۲. Fedral Aviation Adminstration.
۳. Avition law, (۱۹۹۳) ICAO Annexes.
۴. IACO news release (۲۰۰۶) PIO ۹ april ۲۰۰۶ and annual repor of the council.
۵. salmon J Anthony (۱۹۹۵) aviation product liability as the cause of decline in small
۶. aircraft manufacturi Auby, Jean- Marie (۱۹۷۳). Institutions Administrative.
۷. Salmon, J. Anthony, (۱۹۹۵), aviation product liability as the cause of decline in small aircraft manufacturing, American journal of trial advocacy
۸. <http://www.icao.int/secretariat/legal/list>.

کتاب فارسی:

۹. دکتر قاسم علی صداقت، کلیات حقوق مالی ۱۳۹۵ ص ۴۳-۴۵.
۱۰. منصور جباری، حقوق هوایی، ۱۳۸۹- چاپ اول صفحه ۲۱-۲۲.
۱۱. دکتر جلال الدین مدنی، مبانی و کلیات علم حقوق، ۱۳۸۷- انتشارات پایدار صفحه ۱۳۸.
۱۲. سید حسن صفوی، حقوق بین الملل هوایی و فضایی، نشر موسسه چاپ، ۱۳۶۲ صفحه ۱۹-۱۷.
۱۳. گلرو، علی اکبر، زرنشان، شهرام: تاملی بر تحولات حقوق امنیت هوانوردی در چارچوب ایکاو پس از حوادث ۱۱ سپتمبر ۲۰۰۱ در امریکا.
۱۴. طباطبائی منوچهر، حقوق اداری تطبیقی، ۱۳۹۳- ص ۴۱.
۱۵. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۷) الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، جلد اول، قواعد عمومی، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۶. نواده توپچی حسین، حقوق بین الملل هوایی، انتشارات نیروی هوایی، تهران چاپ اول ۱۳۷۷.
۱۷. دانشنامه بیمه. ج. یک. پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۳.
۱۸. کریمی، آیت مهدی تفنگ ساز، کلیات بیمه، پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۲
۱۹. الوانی، مهدی ۱۳۷۹ (مدیریت عمومی. تهران: نشر نی).
۲۰. اردبیلی، محمدعلی ۱۳۸۴ (حقوق جزای عمومی) ج ۱ (تهران: نشر میزان).
۲۱. امامی، محمد و استوار سنگری، کورش ۱۳۸۹ (حقوق اداری شامل مباحث ۱ و ۲).
- تهران: انتشارات میزان.
۲۲. نژندی منش هییت الله، حقوق بین الملل عمومی معاصر- ۱۳۹۷ ص، ۳۱۹، ص ۱۱۹.
۲۳. انصاری، ولی الله ۱۳۸۱ کلیات حقوق اداری: از لحاظ نظری، عملی و تطبیقی تهران: میزان.

مقالات:

۲۴. باصری بابک، نظارت قضایی بر حقوق هوانوردی، همایش سراسری CNS-ATM اسفند ماه ۱۳۸۹، تهران: دانشگاه هوایی.
۲۵. مجله آسمانی، پورتال جامع اطلاعاتی، تاریخچه هواپیما صفحه ۶-۱.
۲۶. صفحه اینترنتی بی بی سی فارسی/۲۰۱۱/مقاله تحقیقی سانحه شرکت هوایی پامیر ص ۱-۶.
۲۷. سازمان مدیریت، فراگرد مفاهیم و نظریه ها مسئولیت مدنی هوانوردی.
۲۸. باصری بابک، سیر تحولات و شکل گیری حقوق بین الملل هوایی ۱۳۸۹.
۲۹. باصری بابک، داد رسی اداری در حقوق هوایی، ۱۳۸۹.
۳۰. آشنای با تاریخچه بیمه، همشهری آنلاین، ۱۰ فروردین ۱۳۹۱. بازبینی شده در ۲۰ دلو ۱۳۹۷.
۳۱. بهاره احمدی، ازکی بلاک مجموعه مقالات هوانوردی ص ۳۴، ۱۳۹۶.
۳۲. فایزه آخوندی، مجله چطور، ص ۱۲-۱۳۹۶.
۳۳. آژانس سعادت سیر، ۱۳۹۷ انجمن تحقیقی هوایی، تهران.
۳۴. حسن، ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما ۱۳۹۱/۰۸/۲.
۳۵. انجمن رهبان ارتش، مقالات علمی و تحقیقی، ۱۳۹۷.
۳۶. فاطمه عرب، موسسه حقوقی ملک پور با همکاری مشاوره MIE.
۳۷. میر عباس، حقوق بین الملل عمومی، میزان، جلد دوم، چاپ دوم، ۱۳۸۲.
۳۸. گروه وکلای یاسا، ۱-۱۳۹۷، ۴.
۳۹. علی رضا عسکرزاده، بیمه های مسئولیت و طرح های خاص، ص ۶-۱۳۸۵.
۴۰. استیفن پیراینز (مؤلف) اعرابی سید محمد-پاریسیان علی (مترجمان)، مدیریت رفتار سازمانی ج ۳ انتشارات موسسه مطالعات بازرگانی بهار، ۱۳۹۴.
۴۱. محبی، محسن- ابراهیمی لوبه، سهیلا، مکتب نیوهیون در حقوق بین الملل-ص ۴- بهار، ۱۳۹۶.

۴۲. شهلايي، ناصر- مسووليت متصدي حمل ونقل هوايي و شرکت های بیمه در قبال مسافر و بار همراه وی.
۴۳. بابک شکوری، مفهوم کاپوتاژ، مطالعات حقوق بین الملل- ص ۵، ۱۳۹۷.
۴۴. مجتبی اشراقی آرانی و مرتضی عادل، منابع حقوق بیمه هوایی، ۱۳۹۳- ص ۴.
۴۵. قانون اساسی جمهوری اسلامی افغانستان- ۱۳۸۲- جریده رسمی ۸۱۸.
۴۶. قانون هوانوردی ملکی افغانستان مصوبه ۱۳۹۱- جریده رسمی ۸۰۹،
۴۷. قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶.

Civil Aviation International law

ACAA-ICAO

**Researchist
Mohammad Asif Faqiri**

2020