

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری

۰۲ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۶

ACAA-ICAO

فصل اول- مفاهیم و کلیات

مبحث سوم – آزادی های پنجگانه در حقوق هوانوردی:

آزادیهای پنجگانه هوائی با پیشنهاد کشور کانادا در کنوانسیون 1944 جهت تسهیل حمل و نقل هوائی مطرح گردید. که در تقابل با برنامه ایالات متحده جهت رهائی از حمل و نقل هوائی ارائه شده 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: (1- حق پرواز بر فراز سرتاسر سرزمین بدون فرود آمدن 2- حق نشستن جهت اهداف غیر ترافیکی 3 - حق پائین نمودن مسافر، تخلیه بار و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما 4- حق سوار نمودن مسافر، بارگیری و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما 5- حق پائین و سوار نمودن مسافر، بارگیری و تخلیه آن و بسته های پستی در سرزمین هر کشور متعاهد به مقصد هر سرزمینی) این امتیازات 5 گانه تنها بین کشورهایی که آن را امضا نموده اند به کار بسته خواهد شد و تمامی کشورهای متعاهد ملزم به اعطای چنین امتیازاتی نمی باشند. پس از کنوانسیون شیکاگو 3 امتیاز دیگر نیز به این آزادیها افزوده گردید که مرتبط با شرکت های هوائی کشورهای متعاهد است و امتیاز هشتم آن به رسمیت شناختن حق کاپوتاژ می باشد. اما ایالت متحده امریکا با استناد به ماده 78 کنوانسیون شیکاگو علی رغم امضای 20 کشور متعاهد اعلام نمود که از این جهت که پیشنهاد از سوی شورای 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 هوائی به تصویب های مجمع ایکائو نرسید اما

بدعتی نو در مبادلات هوایی محسوب می گردد. از اینرو که پس از آن به کشورهای متعاهد 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 11 این امکان را به کشورهای متعاهد 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 توافق دو جانبه هوایی بین کشورهای متعاهد در ایکنانو به ثبت رسید. یکی از مهم ترین این توافقات در سال 1946 بین امریکا 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 1970 متجاوز از 104 مؤسسه هواپیمائی عضو اتحادیه مذکور بوده اند. مؤسسات مزبور تقریباً 90% از ترافیک بین المللی هوایی را انجام می دهند تعداد مؤسسائی که صرفاً به ملاحظات اقتصادی یاتا 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 هوایی، در مسیر خطوط معین، وسیله مؤثر معهدا نباید از نظر دور داشت که همین تسهیلات، عامل بروز سوء استفاده هائی 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 این که چنین اوضاع و احوالی با استفاده از همان متدها و روش هائی تحقق پذیرفته که یاتا تدارک دیده و در اختیار مؤسسات هواپیمائی قرارداده است. مضافاً بر این که مؤسسات هواپیمائی جهت:

1 - به عهده گرفتن مخارج هتل و پذیرائی مسافران در نقاط مبادله و توقف

2 - امکان عرضه کردن مسیرهای الحاقی مهم بدون افزایش نرخ

فرمول هائی از این قبیل، جملگی، گذشته از مزایائی که مشتریان هوایی دارد، هدفی جز اغفال دولتها نداشته، در اغلب موارد همراه با تبلیغات روانی وسیعی است که به نام و دستاویز آزادی، گسترش و توسعه ... حمل آثار و عواقب احتمالی رواج این نوع فرمولها، به سهولت قابل پیش بینی است مؤسسات هواپیمائی زیادی برای آن که سهم شان از بازار حمل و نقل هوایی تقلیل نیابد و ضمناً از قافله نیز عقب نمانند، خود را وارد معرکه مینمایند آیا از مطالب فوق باید چنین نتیجه گرفت که قراردادهای میان مؤسسات هواپیمائی و به صورت دقیقتر قرارداد چند جانبه بین خطوط یاتا از این جهت که عامل مؤثر کاهش درآمدها و دگرگونی چهره حمل و نقل هوایی است؟ برای پاسخ به این سوال بهتر است به متن قسمتی از اظهارات هیأت نمایندگی دولت فرانسه در اولین کنفرانس کمیسیون اروپائی هوایی کشوری توجه شود اگر این رویه ها (توقف سرراه بلیط های مرکب ...) بانفسه 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 به سرعت توسعه پیدا کرده جمله مشکلاتی از این قبیل باعث شده تا برخی موجودیت و نحوه کار اتحادیه حمل و نقل هوایی بین المللی، را

مورد انتقاد قرار دهند و عدم توجه این اتحادیه را نسبت به مسائل ماهوی حقوق و آزادیهای هوایی 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 هواپیمائی کشوری می باشد که به صورت مقررات توصیه شده طبق ماده 37 پیمان شیکاگو توسط ایکاو تهیه و منتشر می گردد. قسمی که 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 96 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 تأکید دارد. بر اساس توافق مقرر سازمان در مونترال کانادا می باشد. آزادیهای پنجگانه هوایی با پیشنهاد کشور کانادا در کنوانسیون 1944 جهت تسهیل حمل و نقل هوایی مطرح گردید. که در تقابل با برنامه ایالات متحده جهت رهائی از حمل و نقل هوایی ارائه شده 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: 1- حق پرواز بر فراز سرتاسر سرزمین بدون فرود آمدن 2- حق نشستن جهت اهداف غیر ترافیکی 3 حق پائین نمودن مسافر، تخلیه بار و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما 4- حق سوار نمودن مسافر، بارگیری و بسته های پستی در سرزمین کشور مالک و دارنده هواپیما 5- حق پائین و سوار نمودن مسافر، بارگیری و تخلیه آن و بسته های پستی در سرزمین هر کشور متعهد به مقصد هر سرزمینی بنابراین همه آنکس های ایکاو و قانون هوانوردی کشوری از مهمترین منابع حقوق هوانوردی ملکی است. نظریه راسکو پوند از پیروان مکتب نیو هیون مفهوم حقوق امروزی را قسمی بیان می کند، که مصداق بیشتر در مقررات گزاری هوانوردی دارد: (حقوق بیش از آن که 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.