

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
۱۷ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۶

ACAA-ICAO

فصل چهارم: نظارت قضائی در هوانوردی ملکی

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 مسؤولیت سیاسی و حق استیضاح که در ماده ۷۷ و ۹۲ قانون اساسی ذکر شده است...

نظارت پارلمانی در امور هوانوردی بیشتر ملاحظاتی 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 الزمات عصر به حساب میاید، هر چند، کمیسیون موصلات و مخابرات جایگاه حقوقی بر نظارت سیاسی در مورد دارد.

- نظارت قضائی:

نظارت قضائی به معنی انطباق عمل عمومی با مفاد قانون به منظور جلوگیری از عدول مرجع یا مقام عمومی از صلاحیت 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 تعمیم نظم عمومی و امنیت با رعایت قوانین و مقررات صورت میگیرد. درخواست نظارت قضائی 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 قضائی 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 ترافعی. در راستای برقراری حاکمیت قانون، صل قانونی بوده را با دو روی کرد سلبی و اجابی مطرح میکنیم در روی کرد سلبی عمل صورت پذیرفته میبایست تمامی منطبق با قانون باشد و در روی کرد اجابی 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 عمل مغایر با قانون استند بلکه بایست اعمال خود را منطبق با قانون سازند. لذا نقش نظارت قضائی درین راستا بسیار پر رنگ می باشد به بیان ساده تر نظارت قضائی، کنترل اعمال و تصمیمات اتخاذ شده جهت انطباق آنها با قانون و جلوگیری از سوی استفاده و تخطی از صلاحیت ها توسط مراجع صالح قضائی است (مونتمنی، ۱۳۹۶: ۲).

نظارت قضائی 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 قضائی در حقوق هوانوردی:

پیدایش و تحول 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 تکنیک متوسل می شود. وازین نیرو و قانون به مثابه یک تکنیک و یا به مثابه ابزاری جهت مدیریت امور عمومی بکار می برند در نتیجه این تنش بنیاد را نمی تواند با طرح قضائی، برای نو سازی سازمان دادگستری و چاچوپ مفهومی نظارت قضائی برطرف ساخت یکی از مهمترین اصلاحات مورد نیاز قرن ۱۸ میلادی اصلاح تدریجی و بنیادین در سیستم های قضای بود بپیش روفت های روز افزون علمی و تحولات اجتماعی، فرهنگی وگسترده گی حوزه های علمی، سیستم های قضائی 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 دستگاههای اداری (اجرائی) به موجب قانون، دارای طیف وسیعی از اختیارات شدند که میتوانست حقوق و منافع شهروندان را متأثر سازد، دادگاهها چه از حیث رویه قضائی و چه از نوع نگرش، توان اعمال نظارت قضائی مناسب را بر آنها نداشتن. صنعت هوانوردی با پیشنه حدود یک قرن اندی که همواره دست خوش تغییرات اساسی و پیشرفت ها برق اسپای بوده است از ین حیث نیز پیش تاز به نظر میرسد. سیر تحولات حقوقی درین زمینه به نسبت سایر موضوعات عمیق تر میباشد 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 مسافری 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 قضائی همرا باساز و کارهای نوین در کنترول این حوزه یک ضرورت اجتناب ناپذیر است که خلا محاکم تخصصی درین زمینه از چالش های فراوری ان میباشد بویژه آنکه با اجرای طرح CNS/ATM تجهیزات ناوبری و ارتباطی تمرکز گردیده و حقوق مشترک را بین دول کاربرد بوجود میاورد لذا تدوین سازو کارهای حقوقی نوین در راستا ساختار و تشکیلات منسجم حقوقی بطور تخصصی و ویژه اجتناب ناپذیر بنظر می رسد(یاصری، ۱۳۹۶: ۵).

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

قبل از اینکه شیوه های حل و فصل 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 بورز میکند و این نوع اختلاف به وسیله قواعد حقوقی حل و فصل 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 میدانند 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 میباشد 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 ترافعی 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، کارای بیشتر، محرمانه بودن، کاهش هزینه دادرسی، رعایت نظریات طرفین توسط داور، تخصصی بودن بیشتر داوری و بلاخره ،مورد اعتماد بودن بیشتر داور همچنین بر خلاف دادگاه و دادگستری بین المللی که فقط دولت ها میتوانند 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 وقدمی 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 وتنها 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 وپیشنهادات نیز ارایه میدهد. در حل و فصل اختلافات هوانوردی خصوصاً در مبحث مدیریت ترافیک هوائی که دارای زاویه پیچیده و فنی می باشد چنانچه

شیوه داوری بز گزیده شود مستلزم انتخاب داورانی است که تسلط کاملی بر حقوق و مسایل فنی هوانوردی داشته باشند و چنانچه شیوه دادگستری برگزیده شود شایسته است دادرسان آشنائی 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 داوری 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 مسؤول 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 اما خلا نظارت قضای و ضرورت آن در حقوق هوائی 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 هوائی خویش و نقض آن توسط سایر دول بمنظور جاسوسی یا اهداف دیگر همواره موجب تنش های جدی میان کشور های متحد بوده است که رسیدگی به آنها میتواند در قالب یک رسیدگی قضای 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 هوائی میرسد تا با ارایه راه کار های ، 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 منتسکیو 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 دعوی اداری و سایر دعوی بودند گردید. نظام حقوقی المان نیز با پیروی نسبی از جدای دادگاه های اداری و عمومی قاعده پنج نظم قضای است. در ایران نیز پس از انقلاب اسلامی دیوان عدالت اداری در جهت خواست انقلابی مردم و بمنظور 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 قضائی 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 قضائی 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 بینداری 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 ایکو را مسئول بررسی و رفع اختلاف معرفی کرده است شورای ایکو یکی از اجزای دائمی سازمان بین المللی هواپیمای کشوری میباشد که متشکل از ۳۶ عضو متعهد است و اعضای آن برای مدت ۳ سال توسط مجموعه عمومی انتخاب میشود. در قسمت نیل 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 هیئت حل و اختلاف در امور هوانوردی:

هیئت مذکور به منظور بررسی و رسیدگی ترفعی به اختلافات و امور حوزه هوانوردی و هوافضا و رفع اختلافات بین شرکت های هواپیمای کشوری و سایر موسسات مرتبط باین حوزه و نظارت قضائی بر سوانح هوائی صالح می باشد. این هیئت میتواند متشکل از ۳ عضویا ترکیب نماینده سازمان هواپیمای کشوری، نماینده وزارت دفاع و پشتیبانی نیرو های مسلحه و یک قاضی اعم از شاغل یا بازنشسته باشد. نمایندگان سازمان هواپیمائی کشوری و وزارت دفاع بایست از کارمندان متخصص در حوزه هوانوردی دارای حد اقل ده سال سابقه مفید در امور هوانوردی باشند. هیئت مزبور به اختلافات و دعوی حقوقی این حوزه رسیدگی و با 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 آئین دادرسی
- کاهش مدت زمان رسیدگی و جلوگیری از اطله 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 میگیرد، ارزیابی عملکرد (Performance measurement) می گویند. در این فرآیند فرد از نظر اجرائی در وظایف محوله و قبول مسؤولیتها 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 استانداردهائی برای ارزیابی کارمندان و همچنین شناسائی 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 شناسائی 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 کشورهایی 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 هواپیمائی) 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 هائی دوره ای نبوده و در صورتی اعمال می شود که سافا به خطوط هوائی یا هواپیمائی 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 اجرائی و دستور العمل های که باید در کابین خلبان وجود داشته باشد.

- اجرای صحیح و نکته به نکته روش های اجرائی 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.

بازرسان 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، بازرسان 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 هوانوری 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).

ادامه دارد