

بخشوده درس:

حقوق هوایی

کرد آورنده:

جناب آقای فرساد دارایی

موسسه آموزش عالی فروردین قائم شهر

فهرست

بخش اول : کلیات

فصل اول: تاریخچه

فصل دوم : کنفرانس شیکاگو

بخش دوم : نظام حقوقی حاکم بر هوانوردی بین المللی

فصل اول : اصول بنیادین کنوانسیون شیکاگو در هوانوردی بین المللی

فصل دوم: سایر اصول کنوانسیون شیکاگو

بخش سوم : ساز و کار اجرا و تکمیل کنوانسیون

فصل اول : ساختار سازمانی و تشکیلاتی

فصل دوم : اشتغالات یکایو

فصل اول تاریخچه

کنوانسیون پاریس

اولین سند حقوقی که در حقوق بین الملل هوا لازم الاجرا شد کنوانسیون پاریس است و سی دو کشور آن را تصویب نمودند و در آن حاکمیت تام و مطلق بر عرصه هوایی بالای سر زمین بود

حاکمیت مطلقه هوایی شامل سرزمین و دریای سرزمینی می شود و از و از نظر علمی تا بی نهایت و از نظر عملی تا جایی که با پیمای پرواز میکند را شامل می شود

حقوق کنوانسیون پاریس به دو بخش تقسیم می شود یک حاکمیت دو حق پرواز

حق پرواز : هر کشوری می تواند پرواز هواپیماها را تحت ضابطه درآورد و از پرواز هرگونه هواپیما جلوگیری کند یا آنها را محدود کند که برای جلوگیری از هرگونه زیاده روی سه قانون تصویب شده است

الف حق عبور آزاد بی ضرر در زمان صلح

(ب) رفتار یکسان نسبت به کلیه هواپیماهای کشور عضو

(ج) من اعطای هرگونه امتیاز به هواپیماهای کشورهایی که عضو کنوانسیون نباشد.

کنوانسیون پاریس شامل هواپیماهای دولتی مانند پست گمرکی و پلیس نمی باشد

اصول منشور آتلانتیک:

۱. آزادی های چهارگانه: آزادی از ترس نیازمندی آزادی بیان و دین

۲. به کار بستن اصل حق تعیین سرنوشت در کلیه تغییرات سرزمینی

۴. هک کلیه مردم در انتخاب شکل حکومت

۵. صلح همراه با امنیت برای تمام کشورها

۶. آزادی در یاهاو...

۷. خودداری از کاربرد زور

۸. دسترسی برابر به تجارت و مواد خام ضروری

فصل دوم کنوانسیون شیکاگو

بعد از جنگ جهانی دوم که با پیشرفت صنعت هوایی کشورها به فکر ایجاد یک سند بین المللی در این زمینه شدند تا از هواپیما در فعالیت های اقتصادی استفاده کنند در این میان آمریکا و بریتانیا به این عمل توجه زیادی کردند

آمریکا با دعوت از دولت های متفق و بی طرف در شهر شیکاگو به فکر ایجاد کنوانسیون بود موقعیت سیاسی آمریکا موفقیت برتری بود زیرا از نظر اقتصادی پیشرفت کرده بود و سرنوشت هوایی بازرگانی را در دست داشت زیرا ناوگان هوایی اروپا بر اثر حمله آلمان ضعیف شده بود و کشورهای ضعیف برای به دست آوردن هواپیما مجبور به همکاری با آمریکا بودند.

۵۲ کشور در این کنوانسیون شرکت کردند که شوروی از شرکت در کنوانسیون خود داری کرد

طرح آمریکا: آمریکا از آزادی رقابت در حمل و نقل هوایی حمایت می کرد به معنای اینکه خواستار حق پرواز و فرود داخل سرزمین برای مسائل فنی بود اما برای پرواز های بازرگانی نیاز به کسب اجازه بود هلند و کشورهای اسکاندیناوی از این طرح حمایت کردند.

طرح انگلیس: طرح انگلیس در کتاب سفید منتشر شد انگلیس برای هواپیماهای بازرگانی ایجاد یک نظام حقوقی سیاسی و اقتصادی منسجم با همکاری بین المللی را می طلبید و می گفت باید سازمان مرکزی با وظایف سازماندهی و بازرسی ضروری به وجود بیاید.

از ویژگی های طرح انگلیس ایجاد سرویس های هوایی متساوی مفید و ارزان حفظ توازن میان ظرفیت جهانی حمل و نقل هوایی و ضرورت ترافیک هوایی یکنواخت نمودن قواعد فنی به منظور تامین امنیت میباشد..

طرح زلاندنو و ایتالیا: این طرح نه تنها تنظیم هوانوردی بلکه شرکت های بزرگ هوایی را نیز ملزوم می کرد به یک موسسه بین المللی واگذار شود.

به کنوانسیون شیکاگو ۱۸ زمینه اضافه شد.

اصول بنیادین کنوانسیون شیکاگو

ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو هر کشوری نسبت به فضای سرزمین خود حاکمیت انحصاری و مطلق دارد که این ماده کاملاً اذری عرف گرفته شده است

قلمرو هر کشور عبارت است از اراضی و آب‌های سرزمین متصل که تحت حاکمیت یا حمایت آن قرار دارد

واژه عرصه هوایی از دید دیوان دائمی دادگستری بین المللی مفهومی جغرافیای دارد یعنی به گستره دلالت می کند که در آن هوا وجود دارد.

در حال حاضر عملکرد دولت ها و کنوانسیون شیکاگو به این ترتیب است که حاکمیت دولتها تا بی نهایت از هوای بالای سرزمینشان است.

کار بست: از اصل حاکمیت هوایی این نتیجه گرفته می شود که هیچ هواپیمایی نمی تواند بدون اخذ مجوز وارد فضای ملی کشوری شود. کنوانسیون شیکاگو هم بیان می کند هیچ هواپیمای دولتی بدون اخذ مجوز حق پرواز بر فراز سرزمین دیگر را ندارد.

هواپیماهای دولتی شامل هواپیماهای نظامی گمرک و پلیس می باشد و منظور از هواپیماهای دولتی هواپیمایی است که فعالیت آنها در زمینه دولت هست پس اگر هواپیمایی متعلق به دولت باشد اما به جابه جایی مسافران پردازد دولتی حساب نمی شود.

نیاز به کسب اجازه در مورد هواپیماهای مسافربری با تبادل امتیاز مرتفع می شود.

قلمرو هوایی:

هیچ هواپیمایی ممکن نیست بر قلمرو هوایی کشوری پرواز کند مگر اینکه قبلاً اجازه آن را گرفته باشد. دولتهای عضو کنوانسیون شیکاگو در صورت موافقت سرویس های ترانزیت حق پرواز از قلمرو کشورهای عضو و فرود آمدن به منظور های غیر تجاری را دارند.

همه هواپیماها می‌توانند بر روی دریاها و سرزمین‌هایی که مالکی ندارند مانند قطب شمال و جنوب پرواز کند

ماده ۳ متمم کنوانسیون: نباید علیه هواپیماهای کشوری در حین پرواز از اسلحه استفاده کرد مگر در موارد حق دفاع از خود که می‌تواند این دفاع از خود شروع شده باشد یا در حین شروع شدن باشد برای مثال زمانی که چتربازان در حال فرود آمدن هستند که اینجا حمله در آینده صورت می‌گیرد که کشور سرزمین می‌تواند از خود دفاع کند.

هر کشوری جهت حمایت از حاکمیت خود می‌تواند هر هواپیمای شخصی منظور هواپیماهای غیر نظامی است که بدون اجازه بر فراز سرزمین پرواز میکنند را در فرودگاه معین فرود بیاورند.

هواپیماهای صلیب سرخ: از عوامل پیچیدگی هواپیماهای صلیب سرخ آن است که ممکن است هم در اهداف نظامی و هم اهداف بشردوستانه مورد استفاده قرار بگیرد. مثلاً زمانی که مجروحان جنگی را جابه‌جا می‌کند به عنوان فعالیت نظامی حساب میشود اما زمانی که فعالیت نظامی انجام نمی‌دهد می‌تواند از کنوانسیون شیکاگو استفاده کند.

پرواز بر فراز قلمرو کشورهای متعاقد

الف) آزادی‌ها و حق حاکمیت

دولت‌ها می‌توانند محدودیت‌هایی را نسبت به پرواز هواپیماهای خارجی اعمال کنند که این اصل از کنوانسیون پاریس ناشی می‌شود

ماده ۶ کنوانسیون در خصوص سرویس‌های منظم هوایی بیان می‌کند هیچ یک از سرویس‌های منظم هواپیمایی بین‌المللی حق ندارند بر فراز یا داخل خاک یکی از کشورهای عضو پیمان به کار مشغول گردند مگر با اجازه مخصوص یا اختیارات دیگری که از طرف آن کشور داده شده است.

ب) هواپیماهای در وضعیت خطر:

کشورهای متعاقد باید نسبت به هواپیماهای غیر نظامی کشورهای متعدد دیگر که در وضعیت اضطراری در قلمرو هوایی آنها یافت می‌شوند کمک ارائه نمایند.

خطوط هوایی منظم:

خطوط هوایی منظم دارای مشخصات زیر است

الف) از قلمرو هوایی و فراز سرزمین بیش از یک کشور عبور می کند

ب) از هواپیماها برای حمل مسافر پست یا بار در برابر اجرت استفاده شود به نحوی که هر پروازی برای استفاده عموم آزاد باشد.

ج) طوری اداره شود که میان همان دو نقطه یا بیشتر برای حمل و نقل و عبور و مرور به کار رود.

بخش دوم فصل دوم (سایر اصول کنوانسیون شیکاگو)

۱. کاپوتاژ: حمل و نقل هوایی داخلی کشور ها کاپوتاژ نامیده می شود.

کاپوتاژ به حمل و نقل هوایی میان دو نقطه در یک واحد سیاسی یعنی در قلمرو هر کشوری اطلاق می شود.

کاپوتاژ تابع حقوق حاکمیت مطلق و انحصاری دولت است که صاحب اختیار برای انجام این نوع حمل و نقل هوایی است

هواپیماهای بدون خلبان: پرواز هیچ یک از هواپیماهای بدون خلبان که مستقلاً بدون داشتن خلبان قادر به پرواز بر فراز خاک هر یک از کشورهای عضو پیمان بدون تحصیل اجازه مخصوص از آن کشور و رعایت نکات مندرج در اجازه نامه مزبور مجاز نخواهد بود.

۳. مناطق پروازی

الف) منطقه اطلاعات پروازی (fir)

به قلمرو هوایی معینی اطلاق می شود که در آن خدمات مربوط به اطلاعات هوانوردی آگاه سازی از خطرات احتمالی توسط مرکز اطلاعات پروازی هر کشور ارائه می شود.

آغاز و پایان منطقه اطلاعات پروازی به گستره مرزهای یک کشور است و منطقه پرواز ممنوع داخل منطقه اطلاعات پروازی می باشد.

دریای سرزمینی جزو محدوده مسلم منطقه اطلاعات پروازی می باشد و به دلیل فقدان کنترل در دریای آزاد کشورها با موافقت یکدیگر منطقه اطلاعات پروازی خود را تا داخل دریای آزاد گسترش می دهند

کشورهایی که توان زیادی برای منطقه اطلاعات پروازی ندارند اطلاعات پروازی آنها از کشورهای همسایه آغاز می شود کنترل منطقه اطلاعات پروازی کشور دیگر امنیت ملی آن کشور را تحت تاثیر قرار نمی دهد اما از نظر بین المللی دلالت آشکاری بر ضعف نظام هوانوردی آن کشور دارد.

ب) منطقه شناسایی دفاع هوایی adiz

این منطقه ارتباط مستقیمی با امنیت و حاکمیت ملی کشورها دارد و از مرزهای شناخته شده بین المللی آغاز و با آنها ختم می شود در این منطقه نیروهای مسلح به شناسایی هواپیماهای دوست و دشمن می پردازند و به هواپیماهای متخلف اخطار می دهند و در صورت لزوم آنها را مجبور به فرود آمدن در فرودگاه معین می کند و در صورت تخلف آنها را سرنگون میسازد.

ج) مناطق ممنوع پروازی

هر یک از کشورهای عضو پیمان ممکن است از نظر ضرورت های نظامی و تامین امنیت عمومی پرواز هواپیماها را بر قسمت هایی از هوای سرزمین خود محدود کند این محدودیت باید برای تمامی هواپیماها و بدون قائل شدن امتیاز باشد این محدودیت ها باید به اندازه ای باشد که باعث اخلاف در امر پرواز نباشد.

هر یک از کشورهای عضو می توانند در موارد استثنایی یا در مواقع ضروری و به منظور حفظ امنیت عمومی اقدامی موقتی برای محدود ساختن کل پروازها در قسمت یا کل سرزمین خود انجام دهد

شرایط لازم برای هوانوردی

الف) تابعیت: تابعیت رابطه ای سیاسی که فرد یا چیزی را به دولتی مرتبط می سازد به طوری که حقوق و تکالیف اصلی وی از همین رابطه ناشی می شود مانند تابعیت هر کس نسبت به دولت متبوع و تابعیت کشتی و هواپیما

هواپیما هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است

اولین کسی که به تابعیت هواپیما اشاره کرد فشی حقوقدان فرانسوی بود

ب) رعایت استانداردهای های بین المللی

پرسنل پروازی: به منظور تامین ایمنی پرواز در سطح بین المللی لازم از پرسنل پروازی آموزش هایی یکسانی ببینند و از مهارت های قابل قبولی برخوردار باشد

خلبان هر هواپیما و سایر کارکنان عملیاتی پرواز که به هوانوردی بین المللی اشتغال دارند باید دارای گواهینامه های صلاحیت و پروازهایی باشند که از طرف کشوری که هواپیما در آنجا و ثبت رسیده صادر و معتبر شناخته شده باشد.

هر کشور متعاهد این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که از شناسایی گواهینامه های صلاحیت که از طرف کشور متعاهد دیگر برای وی به منظور پرواز از فراز قلم را اعطا شده باشد خودداری نمایند

پرسنل هواپیما به دو گروه پرسنل زمینی و پرسنل پروازی تقسیم بندی می شود

پرسنل زمینی در این گروه قرار می گیرند که بدون اینکه پرواز انجام دهند درگیر آماده سازی و هدایت هواپیما هستند این گروه شامل کارکنان فرودگاه هواشناسی ایمنی و سایر کارکنان خدمات زمینه می باشد

پرسنل پروازی این دسته شامل کسانی است که وظایفشان را حین پرواز انجام می دهند و حضور آنها در سرتاسر پرواز ضروری است مانند فرمانده هواپیما کمک خلبان و خدمه پرواز

پرسنل پروازی به دو دسته قابلیت تقسیم هستند یک افراد عهده دار فرماندهی مسائل اصلی پرواز یا فنی حین پرواز و گروه دوم افرادی که خدمات فنی انجام میدهند مانند مهماندار هواپیما

بخش دوم فصل سوم ساختار سازمانی و تشکیلات ایکائو

سازمان ایکائو یکی از نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد است که مقرر سازمان در مونترال وجود دارد. با اخذ سه پنجم آرا جایگاه سازمان قابلیت جابجایی دارد.

ارکان و اختیارات شیکاگو

1) مجمع : مجمع روشن اصلی ۱ آگوست و جایزه که همه اعضا در آن حضور دارد . تصمیم های مجمع با اکثریت آرا اتخاذ می شود مجمع نباید کمتر از یک بار در ۳ سال تشکیل جلسه دهد.

در دو مورد اکثریت نیاز نیست

۱- پذیرش کشور متخاصم در جنگ دوم جهانی برای عضویت در سازمان مستلزم چهارپنجم آراء مجمع است.

۲- هرگونه پیشنهاد برای اصلاح اساسنامه ابتدا باید توسط دو سوم آرا صورت گیرد سپس به کشورهای عضو برای تصویب تسلیم می شود

حق رای هر کشور عضو در مجمع که از انجام تعهدات مالی خود به سازمان در ظرف مدت مناسبی اصول ورزش ممکن است توسط مجمع معلق شود

اعضای مجمع و شورا که موافقتنامه ترانزیت سرویس های هوایی بین المللی و یا موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین المللی را نپذیرفته باشند نسبت به مسائلی که طبق مقررات موافقتنامه مربوطه به مجمع یا شورا ارجاع می شود حق رای نخواهند داشت.

اختیارات مالی سازمان به مجمع واگذار شده است. بودجه های سالانه و همینطور برآورد کلیه قواعد و مخارج از طرف شورا به مجمع تقدیم می شود و مجمع بودجه مذکور را با هرگونه جرح و تعدیل هایی که مقتضی بداند به تصویب خواهد رساند .

مجمع مخارج سازمان را از میان کشورهای متعاهد به نسبتی که در زمان مقتضی تعیین می کند تقسیم خواهد نمود.

۲) شورا

شورا رکن دائمی است که در برابر مجموع مسئول بوده و ۳۳ کشور متعاقد تشکیل شده است که برای یک دوره سه ساله از طرف مجمع انتخاب می شود در انتخاب اعضای شورای مجمع وظیفه دارد از کشورهایی که اهمیت زیادی در حمل و نقل هوایی بین المللی دارند کشور هایی که سهم بسزایی را در فراهم آوردن تسهیلات هوانوردی کشوری بین المللی داشته و نواحی جغرافیایی بزرگ در اختیار داشته باشند نمایندگی کافی و مناسب را تامین نماید.

هیچ نماینده کشور متعاقد ای در شورا نباید در عملیات سرویس های حمل و نقل هوایی بین المللی شرکت کند و یا از لحاظ مالی در چنین سرویس ذینفع باشد .

رئیس و نایب رئیس ها: شورا رئیس خود را برای یک دوره سه ساله انتخاب می کند لزوم نیست که رئیس شورا حتماً از میان نمایندگان اعضا انتخاب شود ولی اگر نماینده کشور عضو به این سمت انتخاب شود محله او در شورا خالی تلقی می شد در کشور متبوع و باید نماینده دیگری به جای او به شورای اعزام دارد..

رئیس شورا حق رای ندارد شورا از میان خود یک یا چند نایب رئیس انتخاب می کنند و هنگامی که آنها به نیابت رئیس شورا انجام وظیفه می کند حق رأی شان محفوظ خواهد بود.

تصمیمات شورا با اکثریت اعضای آن گرفته میشود هیچ یک از اعضای شورا هنگام رسیدگی به اختلاف نظری که وی یک طرفه باشد حق رای نخواهد داشت.

اختیارات اجرائی: شورا دستورالعمل های مجمع را اجرا و گزارش های سالانه مجمع تقدیم میکند.

کمیسیون هوانوردی را که مرکب از دوازده وصل شو را از میان اشخاصی که از کشورهای متعاقد نامزد شدند انتخاب می کند این اشخاص باید دارای صلاحیت و تجربه شایسته در علم و فن هوانوردی باشد رئیس کمیسیون هوانوردی نیز از طرف شورا تعیین خواهد شد همچنین شورا وظایف کمیته حمل و نقل هوایی را که از میان اعضای شورا انتخاب شده و در برابر آن مسئول تعیین و مشخص می کند

اختیارات قانون گزاری : شورای قانونگذاری ایکائو نیز هست استانداردهای بین المللی و روش های توصیه شده درباره هواپیماهای کشوری بین المللی و تصویب یا اصلاح می کند

شورا اختیار نظارتی نیز دارد

اختیار قضایی: چنانچه عدم توافقی میان دو یا چند کشور متعاقد راجع به تفسیر یا اجرای این معاهده و ضمایم آن پیش آید و نتواند آن را با مذاکره حل نموده بر حسب درخواست کشور معترض موضوع برای اخذ تصمیم به شورا ارجاع خواهد شد

تحقیق و برنامه ریزی:

تحقیقاتی در کلیه مراحل حمل و نقل هوایی و هوانوردی که اهمیت بین المللی دارد به عمل آورد و نتایج تحقیقات خود را به کشورهای متعاقد ابلاغ نمایند همچنین می تواند مبادله اطلاعات میان کشورهای متعاقد در مورد مسائل حمل و نقل هوایی را تسهیل نماید

مسائلی در سازمان و عملیات حمل و نقل هوایی بین المللی دخالت دارد از جمله مالکیت بین المللی و عملیات سرویس های هوایی بین المللی را مطالعه نموده و طرح هایی راجع به آن موضوع به مجمع تقدیم میکند.

۳. کمیسیون هوانوردی

مخارج اعضای کمیسیون از طرف دولتی که نمایندگی آن را دارد پرداخت می شود

همه وظایف کمیسیون هوانوردی جنبه های فنی هواپیمایی دارد که شامل موارد زیر می باشد

1. اصلاحات مربوط به قسمتهای ضمایم کنوانسیون را مطالعه و آنها را برای تصویب به شورا پیشنهاد خواهد نمود

2. در صورت تمایل کمیسیون های فرعی فنی را که هر کشور متعهد ممکن است در آن نماینده داشته باشد تشکیل خواهد داد

3. شورا را از کلیه اطلاعاتی که جمع آوری و ابلاغ آن ها به کشورهای عضو پیمان برای پیشرفت امور هوانوردی لازم و مفید باشد مطلع خواهد ساخت.

۴. کمیته حمل و نقل هوایی

کنوانسیون تعریفی از ترکیب و وظایف کمیته حمل و نقل ارائه نکرده است غیر از این که بیان می کند که اعضای آن از میان شورا انتخاب می شوند و از آن تبعیت کرده و در برابرش مسئول خواهند بود. در حال حاضر کمیته حمل و نقل هوایی مرکب از ۱۲ عضو است که هر سه سال یکبار انتخاب می ش

۵. کمیته حمایت از سرویسهای هوایی

از ۹ عضو تشکیل شده که هر سال توسط شورا انتخاب می شود و اعضای آن از شورا هستند

۶. کمیته حقوقی

کار خاص کمیته حقوقی جنبه حقوقی هواپیمایی کشوری بین المللی است از جمله کارهای کمیته تهیه پیش نویس کنوانسیون ای برای متحدالشکل کردن مقررات خاص مربوط به حمل و نقل هوایی بین المللی توسط شخصی غیر از حمله کننده متعاقد است

موضوع های دیگری از قبیل کرایه چارتر مبادله هواپیما وضعیت حقوقی هواپیما و فرمانده هواپیما و سوانح هوایی را مورد مطالعه فعال قرار می دهد

۷. کمیته مالی

۸. دبیر خانه

عضویت ایکائو

الف) پذیرش

کنوانسیون شیکاگو کشورها را به دو دسته اصلی تقسیم بندی می کند

دسته اول کشورهایی که در طول جنگ دوم جهانی از اعضای ملل متحد یا دوست و یاور آنها بودند و یا در طول جنگ بی طرف ماندن دسته دوم کشورهایی که تحت عناوین فوق قرار نمیده.

عضویت در کنوانسیون شیکاگو برای دست دوم نیازمند چهار شرط است

۱- در هر موردی موافقت کشوری که در خلال جنگ دوم جهانی از طریق کشور داوطلب عضویت مورد حمله قرار گرفت یا اشغال شده باشد ضروری است

۲- موافقت سازمان ملل متحد لازم هستش

۳ پذیرش چنین دولتی با ۴۵ ماراهم جمعی کاکو اعتبار پیدا می کند

۴ مجمع ایکائو مخیر است اگر مقتضی بداند شروطی را مقرر کند

ب) پذیرش مجدد

هر کشوری که از ایکائو خارج شده باشد پس از تصویب مجمع عمومی و مجمع عمومی سازمان ملل متحد با درخواست کتبی و تصویب اکثریت شورای کایو مجدداً به عضویت سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی درآید

ج) تعلیق

مجمع عمومی استقرای هر کشور متعاهد ای را که از انجام تعهدات مالی خود به سازمان در ظرف مدت مناسبی قصور ورزد معلق سازد.

۲) تعلیق خدمات

۳) تعلیق حقوق و مزایا

اعضای سازمان که از استیفای حقوق و مزایای عضویت در سازمان ملل متحد معلق شده باشند به موجب درخواست سازمان ملل از حقوق و مزایای عضویت در این سازمان معلق خواهند شد.

د) کناره گیری

الف) هر کشور متعاهد می تواند پس از سه سال از تاریخ اجرای این کنوانسیون با اعلامیه ای که خطاب به دولت ایالات متحده آمریکا صادر می کند آن را فسخ نمایند دولت ایالات متحده فوری مراتب را به اطلاع هر یک از کشورهای متعاهد خواهد رساند

ب) فسخ کنوانسیون یک سال پس از تاریخ وصول اعلامیه اجرا خواهد شد