



کس هادی نجاری، کارشناس ارشد حقوق بین الملل

## بررسی ضرورت الحاق ایران به دیوان بین المللی کیفری

محاکم بین المللی دارای چندین مزیت و حسن نیت به دادگاه‌های داخلی می‌باشند. بالاخص نسبت به دادگاه‌های داخلی کشوری که خود محل وقوع فجایع بوده است. آخرین نکته ای که می‌توان به آن اشاره کرد عرفی بودن قواعد حقوق بین الملل و قواعد دیوان که از حقوق بین الملل تبعیت می‌کند و منابع اصلی حقوق بین الملل عرف بین الملل می‌باشد و عرف در حقوق بین الملل جایگاه متمایز

از عرف در حقوق داخلی دارد. فرایند عرف بین المللی به دو عنصر اساسی محدود می‌شود که عبارتند از عنصر مادی و معنوی یا روانی می‌باشند حال اگر کشوری عرف بین المللی را در تضاد فکری و فرهنگی و قوانین موجود

جامعه خود ببیند در درک عنصر معنوی آن دچار تردید می‌گردد و پذیرش عرف بین المللی را به راحتی قبول نمی‌کند حال آنکه قوانین ایران کمتر از عرف پیروی می‌کنند و اسناد آنها به قوانین مکتوب است بنابراین بر برخی از مفاد اساسنامه که زاینده عرف بین المللی است دچار تناقض می‌گردد که نیازمند آن می‌باشیم که بعضی از قوانین اصلاح شده و در راستای قوانین بین المللی قرار گیرد بنابراین اصول مذهبی و الهی و اخلاقی که در دین اسلام بر آن تاکید شده است و حقوق بشر و مفاد اساسنامه دیوان برگرفته از برخی از اصول اخلاقی و اسلامی میباشد و همسو با بعضی از قوانین ایران می‌باشد کار الحاق ایران به دیوان را ساده کرده است و نکته دیگر که ضرورت الحاق ایران به دیوان را روان می‌کند وظایف حقوق داخلی که در حوزه حقوق بین الملل شکل می‌گیرد و دولتها را به تعهد بین المللی متعهد می‌کند که آنها نمی‌توانند به اسناد قانون اساسی خود از تعهدات بین المللی بگریزند و ابزاری است جهت پیشگیری از هر گونه جرم می‌باشد. بنابراین حقوق بین الملل هم برگرفته از بخشهای از حقوق داخلی کشورها از جمله ایران می‌باشد ولی نباید انتظار داشت که حقوق بین الملل که بیشتر آن عرفی است صدرصد با قوانین اسلامی کشور مطابقت داشته باشد اما شباهتهای زیادی می‌توان یافت که بین قوانین ایران و مفاد اساسنامه دیوان وجود دارد که همین مسئله موجب می‌شود زمان الحاق ایران به دیوان نزدیکتر شود از آنجا که مفاد اساسنامه دیوان تا حدود زیادی بر پایه اصول و فصول منشور سازمان ملل متحد منطبق است و قواعد سازمان ملل متحد از جمله قواعد عامره و مورد تأیید تمامی کشورها و جامعه جهانی است و ارجحیت بر قوانین داخلی دارد



## راحت چینی

کس منوچهر حبیبی

توسعه و پیشرفت هر جامعه ای در گرو برنامه ریزی و آینده نگری مسئولان و مدیران آن کشور است و در این راستا توسعه راه‌ها و ایمنی آنها نقش تأثیر گذار و بسزایی دارد. امروزه همه کشورهایی که طعم شیرین توسعه و پیشرفت را چشیده‌اند در حمل و نقل خود از بهترین امکانات و سرویس دهی برخوردار هستند. اینکه مادر چه مرحله‌ای و در چه رتبه‌ای از تحولات در این بخش قرار داریم، تنها آمار و ارقام و متأسفانه گهگاه حوادث بیانگر واقعیت هستند. حوادثی که گاه بسیار هولناک و تأسف بار است.

بقیضا حادثه دلخراش برخورد دو اتوبوس مسافربری در مسیر و با بهتر بگوییم در بزرگراه تهران - قم که منجر به مرگ درنکاد بیش از ۴۴ تن از هموطنان مان گردید یکی از این سری حوادث ناگوار و مرگباری است که سالانه براساس برآورد کارشناسان موجب مرگ ۲۰ هزار تن از هموطنان و مصدوم و مجروح شدن ۳۰۰ هزار تن دیگر می‌گردد.

البته طبق روال گذشته به محض رخ دادن چنین حوادثی، مطبوعات، رادیو و تلویزیون و برخی از سایت‌ها شروع به انتقاد از برخی مسئولین می‌کنند و حتی گاهی کار به مجلس می‌کشد. مجلسی‌ها هم کمی روی آن وقت می‌گذرانند و بحث‌هایی می‌شود حتی گروه تحقیق و بررسی نیز راه‌اندازی می‌شود اما باز آنچه به فراموشی سپرده می‌شود، حادثه و مرگ هموطنان است. همین شیوه کار نیز در مقطعی دیگر و جایی دیگر موجب حوادث و یا فاجعه ای دیگر می‌شود و باز عده‌ای در چشم بر هم زدنی جان خود را از دست می‌دهند. چرا که رسیدن به آمار سالانه ۲۰ هزار تنی در گروه رخ دادن حوادث ناگوار رانندگی در طول شبانه روز و هر روز هفته است.

البته از اولین ساعات حادثه آتش سوزی ناشی از برخورد دو اتوبوس، مسئولین اداره کل راه و شهرسازی و پلیس راه قم و تهران و همچنین دیگر دست‌اندر کاران، علت حادثه را ترکیب لاستیک اتوبوس اسکانیای اصفهان به تهران و انحراف به چپ آن و برخورد با اتوبوس اسکانیای تهران به اردکان اعلام نمودند. همین استلال و علت، آخرین باب از زبان مهندسان، فرمانده پلیس راه نیز روز یکشنبه گذشته اعلام شد، ولی در این حادثه واقعا چه کسانی دخیل هستند؟ اگر هدف، کاهش وقوع حوادث و مرگ و میر و مصدوم و مجروح و حتی زیانهای مالی آنها باشد، چه کسانی باید پاسخگو باشند؟ وقتی یک علت فقط همان ترکیب لاستیک مطرح و عنوان میشود، پای خیلی‌ها وسط می‌آید.

اول آنکه جنس لاستیک و کیفیت آن در چه حدی بوده است؟ در اینجا براساس توجهات متداول، پای چینی‌ها وسط آمده و البته اثر و پیامد تحریم‌ها هم که بیش از هر علتی و هر کسی خودنمایی می‌کند. حال نظارت و معاینه فنی خودروها (اتوبوس مسافربری) از سوی نهادهایی چون مدیریت پایانه‌ها و شرکت‌های مسافربری و حتی پلیس راه چه می‌شود؟ نقش رانندگانشان را در یک حادثه فنی نمی‌توانیم مقسّم یافتند. بی کیفیت چینی را وارد و توزیع می‌کند چه می‌شود؟ خوب اینها و بسیاری از موارد دیگر را می‌توان در ترکیب لاستیک که تنها یکی از علل حوادث رانندگی در کشور ماست دخیل و عده‌ای را بازخواست و مقصر و حتی تشبیه و مجازات کرد. اما همیشه مقصر اصلی کسی است و با تعدادی انگشت‌شماراند که در یک حادثه فنی مقصر است.

اما در تلویزیون در گفتگویی که پیرامون حادثه برگزار شد، پلیس راه علت آتش سوزی را ناشی از نقص فنی اتوبوس اسکانیادانست، اما مدیرعامل شرکت سازنده اتوبوس قویا آن را تکذیب کرد. در حالی که قرار دادن قسمت خنک کننده اتوبوس در جلوی آن و انفجار آن به هنگام برخورد، واقعا یک ایراد و

امنیت به استناد فصل هفتم منشور صلاحیت می‌باشد برای ارجاع پرونده، به دیوان جهت رسیدگی اقدام کند. اما با الحاق به دیوان حجه تبلیغاتی کاهش می‌یابد و کشور دچار انزوا می‌گردد. نتیجه آنکه ایران می‌تواند با اجماع قراردادن جامعه بین الملل در جهت پیشگیری از جرایم بین المللی و توسعه فرهنگ مبارزه با قدرت طلبان و عاملان قتل و عام‌انسانها و کسانی که مرتکب جرایم بین المللی می‌گردند فضای امنیت را به جامعه جهانی بازگرداند. ایران می‌تواند با الحاق خود به دیوان، پیش‌گام در توسعه فرهنگ صلح و امنیت و مبارزه با ظلم و جرایم بین المللی باشد. و فرهنگ ایرانی اسلامی را جهت گسترش عدالت و صلح در جهان توسعه دهد.

## دژبش

بیکاری از چالش‌هایی به شمار می‌آید که بر زندگی اقتصادی و اجتماعی گروه‌های وسیعی از جامعه تأثیر می‌گذارد. دلایل بیکاری در ایران به عرضه و تقاضای نیروی کار و عوامل مؤثر بر آن بستگی دارد.

بیکاری از چالش‌هایی به شمار می‌آید که بر زندگی اقتصادی و اجتماعی گروه‌های وسیعی از جامعه تأثیر می‌گذارد. دلایل بیکاری در ایران به عرضه و تقاضای نیروی کار و عوامل مؤثر بر آن بستگی دارد.

در بعد عرضه، ساختار سنی جوان جمعیت، مهاجرت، رواج پدیده چندشغلی به دلیل افزایش هزینه‌های زندگی و مشارکت زنان در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی موجب افزایش شمار نیروی متقاضی کار در سال‌های اخیر شده است.

در بعد تقاضا پایین بودن رشد سرمایه‌گذاری و تولید، افزایش بهره‌وری نیروی کار در برخی بخش‌ها به دلیل رشد فناوری و فقدان شرایط مناسب در عرضه تولید در برخی موارد منجر به محدود ماندن تقاضا برای نیروی کار شده است.

در کنار عوامل یادشده، عامل مهمی که می‌تواند در اشتغال جامعه نقش اساسی ایفا کند و به پویایی فعل و انفعالات بازار کار منجر شود حضور مؤثر و کارساز دولت و بخش خصوصی در این بازار است.

بازار کار به طور کلی بازاری است که عوامل موجود در آن ناهمگن‌اند و افراد دارای گرایش‌های متفاوت هستند. این بازار به راحتی تسویه نمی‌شود و کسب اطلاعات مربوط به متقاضیان کار را براساس نوع شغل، تجربه و تخصص نیروی کار در اختیار دارند و از طرف دیگر، از فرصت‌های شغلی موجود در بخش‌ها و فعالیت‌های واسطه‌ای مطلع هستند و در پویایی بازار کار و فعال‌سازی سیاست‌های بازار کار نقش خطیری ایفا می‌کنند.

در بسیاری از کشورهای توسعه یافته، مراکز کارایی بعد از جنگ جهانی دوم، توسعه‌یافته‌ای بود که در ساختار این مراکز برای ارایه خدمات به کارگران و کارفرمایان شکل گرفت و به مرور زمان نقش آنها در بازار کار کشورهای یادشده تکامل یافت اما در اکثر کشورهای در حال توسعه یا توسعه‌نیافته این مراکز یا وجود ندارند یا از نظر کارکرد دارای نقش ضعیفی هستند.

این اعتقاد وجود دارد که در ایران مراکز کارایی نیازمند توجه و عنایت بیشتری هستند که در صورت توجه ویژه به این مراکز، فعل و انفعالات آنها در بازار کار افزایش می‌یابد و این مراکز می‌توانند در سیاست‌گذاری و اشتغال‌زایی در کشور مؤثر باشند.

### × سابقه شکل‌گیری مراکز کارایی در جهان

مراکز کارایی از اوایل سال‌های قرن بیستم به تدریج شکل گرفته‌اند. بعد از جنگ جهانی دوم شکل‌گیری و ایجاد مراکز کارایی با شدت بیشتری تداوم یافت. در دهه ۱۹۵۰ در اکثر کشورهای عضو OECD مراکز کارایی فعالیت داشتند. وظیفه مراکز کارایی انجام خدمات مختلف در بازار کار است و این

## دود ماشین‌های اشخاص مر ف و راحت طلب نباید در چشمان مردم بیگناه فرورود

کس امان‌الله زارع

به‌سادگی می‌توان با فرهنگسازي حتی برای قشر مر ف در بافت قدیمی دوجرخه را جایگزین ماشین کرد!

باید یک روز را به نام "توجه آری ماشین نه" نامگذاری کرد در آن روز از ورود کلبه خودروهای شخصی در بافت قدیمی شهر جلوگیری کرد. یک روز شاد. یک روز مفرح یک روز ورزش و سلامت. یک روزهای پاک. از همه شهروندانی که دارای دوجرخه هستند برای شرکت در این همایش دعوت به عمل آید. از بلندگوهای حاشیه خیابان که در روزهای خاص آهنگ وطن و ظم پخش می‌شود در آن روز آژنگ‌های شاد و ورزشی پخش شود. جنب شهردار پیشاپیش مسئولین ترافیکی و بخشی از پرسنل شهرداری با دوجرخه شهر را دور بزنند.

در این رهگذر جا دارد شهرداری امکان دستیابی راحت تر به دوجرخه را از طریق وزارت بازرگانی برای شهروندان فراهم نماید.

از صدا و سیما خواسته شود تا بخشی از برنامه‌های خودش را به فرهنگ‌سازی ترافیکی اختصاص دهد. مثلا بجای "پسین دلگشا" برنامه ای تحت عنوان "صبح دلنگ بلوار زند" اختصاص دهد و مدت زمانی دوربین‌ها را از روی قبور متبر که سعدی و خواجه حافظ خودمان برداشته و پخته شدن آدم‌ها را در دیگ آهنین در پشت چراغ قرمز و خیابان‌های تنگ و تاریک بافت قدیم نشان دهد.

و چا دارد اشاره ای هم داشته باشیم به اقدامات کارشناسی نشده در بعضی از خیابان‌های این بافت. مثلا طرحی که اخیرا در خیابان زند پیاده شده خیلی عجیب و غریب است. وقتی آدم می‌بیند در سرتاسر این خیابان یعنی از فلکه نمازی تا شهرداری بیش از تحلیف و وسعت خیابان را فقط به تردد چند دستگاه اتوبوس شهری اختصاص داده‌اند انگشت‌تعب به دهان می‌گیرد!

اولا شکی در اهمیت فضای سبز نیست اما سوال این است آیا سبزاواراست دربخشی از شهر که بیش از ۵۰ درصد مراکز درمانی و ستادادارات و کل بازار سنتی و تجاری متمرکز است بیش از یک سوم خیابانی که قرن‌ها پیش با توجه به تمدن آن زمان احداث شده چمن ویا سنگفرش باشد!! اگر برای آبخور درختان وسط بلوار زند ۲متر عرض در نظر بگیریم که بسیار هم مطلوب است از هر طرف بیش از ۴متر که مجموعا ۸متر از عرض خیابان زند چمن ویا سنگفرش است که ای کاش این وسعت به پیاده‌رو اضافه می‌شد تا لا اقل آدم‌ها در آن ناحیه دو طبقه در دوش هم سوار راه نمی‌رفتند!!!!

ساختار فیزیکی بلوار زند خاطره‌ای از نوشهر استان مازندران را در من زنده کرد. کمر جاده اصلی که از وسط نوشهر می‌گذشت زیر بار ترافیک شکسته بود. حرکت لاک پشتی و بعضا توقف طولانی مسافران را کلافه کرده بود! عرض رفت و برگشتی خیابان کمتر از عرض فضای سبز وسط خیابان بود! آنجا کوه‌های سرسبز و زیبای غرب نوشهر پوشیده از جنگل هویدا بود. در قله کوه درختان جنگل را قطع قمع کرده و خیابان عریض و طولی ساخته بودند!! چون به دیار خود برگشتیم پرسیدند از شمال چه خبر؟ گفتم در جنگل خیابان و در خیابان جنگل ساخته بودند!! در حالی که سرتاسر بلوار زند در هر دو طرف توقف مطلقا ممنوع است اما یک وجب نیست که ماشین پارک نشده باشد و برگ جرمه زیر برک یا کتشان نباشد! و این نشان عدم خلاقیت مسئولین ترافیک شهری است. البته یک حسن هم دارد و آن هم اشتغال و در آمد زایی برای راهنمایی و رانندگی است!

## قسمت اول

## مراکز کارایی، مرکز ثقل سیاست‌های بازار کار

عده‌ها دارند. **× تاریخچه کارایی‌ها در ایران** نخستین بار در تشکیلات سال ۱۳۲۸ وزارت کار است که واژه کارایی دیده می‌شود در تشکیلات و تشکیلات مشاوره، مدیرکل فنی و مدیرکل اداری و واحدهای سازمانی مرکز و شهرسازانها نظارت مسئولین یافتند. واحدهای سازمانی مرکز شامل اداره‌های نظارت کار، امور اجتماعی و اقتصادی کار، امور اتحادیه‌های کاری‌ایی، آموزشی و شرکت‌های تعاونی زیر نظر مستقیم مدیرکل فنی و واحدهای دیگر انجام وظیفه می‌کردند. در سال ۱۳۴۵ اداره کل مشاغل و کارایی زیر نظر معاونت کار، هویت مستقلی یافت و اشتغال و کارایی در کانون توجه اقدام‌های وزارت کار و امور اجتماعی قرار گرفت. در سال ۱۳۴۸ اداره کل مشاغل و کارایی تبدیل به اداره کل اشتغال می‌شود به عنوان اداره کلی از معاونت نیروی انسانی فعالیت خود را آغاز می‌کند. در طول برنامه پنجم عمرانی، مراکز اشتغال و کارایی با هویتی مستقل از اداره‌های کل کار و امور اجتماعی در مراکز استان‌های کشور فعالیت‌های گسترده‌ای را آغاز کردند و علاوه بر زمینه کارایی برای جویندگان کار و معرفی آنان به کارفرمایان (به دلیل رواج فعالیت‌های ساختمانی و کسب‌وکارهایی که از نقطه نظر نیروی انسانی در کانون‌ها و مراکز در حال ساخت و سازهای گسترده پیش آمده)، مراکز اشتغال و کارایی‌ها با دست به نقل و انتقال‌های گروهی نیروی کار از استان‌های دارای مزاد به استان‌های متقاضی زدند.

با پیروزی انقلاب اسلامی و با شروع جنگ تحمیلی، اینگونه مراکز به صورت واحدی وابسته به اداره‌های کل کار و امور اجتماعی در آمده و تحت نظارت مدیرکل این اداره‌ها تنها در ثبت نام از متقاضیان کار خدمت می‌کردند و به لحاظ بنیه کارشناسی نیز رو به تحلیف رفتند. این روند تا سال‌های پایانی برنامه دوم توسعه کشور ادامه یافت.

با توجه به سیاست‌های برنامه سوم توسعه در خصوص تبدیل مراکز کارایی دولتی به مراکز کارایی خصوصی و تفویض این اختیار که جزء وظایف تصدی‌گری دولت محسوب می‌شد، مراکز کارایی خصوصی شکل گرفتند. در راستای عملیاتی کردن این سیاست راهکار اجرایی ردیف ۶ از فصل ۵ سیاست‌های اشتغال مبنی بر حمایت وزارت کار و امور اجتماعی از ایجاد و توسعه مراکز مشاوره شغلی و کارایی‌های غیردولتی برای متقاضیان کار در داخل و خارج از کشور در مجموعه راهکارهای اجرایی قانون در برنامه سوم مصوب ۱۳۷۹/۲۱ هیأت وزیران پیش‌بینی شد.

همچنین هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۰/۵/۱ با به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور (وقت) و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اهداف کمی برنامه سوم توسعه را در مورد تعداد مراکز کارایی غیردولتی (خصوصی) برای سال‌های برنامه (۱۳۷۹-۱۳۸۳) به ترتیب ۱۲۰، ۱۸۰، ۲۴۰ و ۳۰۰ مرکز تصویب کرد تا با افزایش تعداد مراکز کارایی غیردولتی، این مراکز بتوانند جایگزین مراکز کارایی دولتی شوند. در طول سال‌های برنامه سوم توسعه هر چند ایجاد مراکز کارایی غیردولتی با موفقیت همراه بود و این مراکز با حمایت‌های انجام شده توسط دولت توانسته بودند در سطح کشور گسترش یابند اما به دلیل عدم جایگزینی با بخش دولتی در درجه دوم اهمیت قرار داشتند و نتوانستند وظیفه مهم و خطیری را که بر عهده کارایی‌ها نهاده شده بود به طور کامل به انجام برسانند و این رسالت و وظیفه کماکان بر عهده کارایی‌های دولتی که بیشتر مورد توجه وزارت کار و امور اجتماعی بود، قرار داشت.

مراکز به طور عمده توسط دولت‌ها و در سطح ملی اداره می‌شوند. سازمان جهانی کار نقش مهمی در ایجاد مراکز کارایی داشته و همواره کشورها را تشویق به ایجاد مراکز کارایی کرده است.

از نظر تاریخی ابتدا مراکز کارایی دولتی ایجاد شده‌اند و وظیفه اولیه آنها ارایه خدمات جایی به صورت رایگان در سطح محلی و سپس ملی بوده است. ارایه چنین خدماتی در کشورهای اروپایی بعد از جنگ جهانی اول شروع شد و سپس به عنوان بخشی از سیاست‌های بازار کار در این کشورها توسعه پیدا کرد. با توجه به فقدان سازمان‌دهی و غیرمتمشکل بودن اقتصاد این کشورها مبارزه علیه بیکاری به خاطر فقر دامنگیری بود که از بابت بیکاری در این کشورها وجود داشت. بنابراین هدف اساسی مراکز کارایی در آغاز مبارزه علیه بیکاری و فقر بود.

بعد از جنگ جهانی دوم تا اواخر دهه ۱۹۷۰ رشد اقتصادی همراه با ایجاد شغل نوعی امنیت اجتماعی را بعد از جنگ جهانی دوم تا اواخر دهه ۱۹۷۰ رشد اقتصادی همراه با ایجاد شغل نوعی امنیت اجتماعی را ایجاد کرد که در سایه آن رشد اقتصادی همراه با کاهش فقر بود اما بعد از دهه ۱۹۷۰ رشد اقتصادی توانست فرصت‌های برابر مورد انتظار را از نظر اجتماعی بر آورده سازد.

این موضوع همراه با نرخ‌های بیکاری فزاینده و شدت یافتن بیکاری جوانان و وجود نیروی کار مازاد فاقد مهارت، این اندیشه را قوت بخشید تا دولت‌ها به فکر راه‌حل برای محرومیت‌های ناشی از بیکاری باشند.

در برخورد با چنین مسائیل مهم اجتماعی، مراکز کارایی در بسیاری از کشورها گسترش پیدا کردند. این گسترش توأم با افزایش کارکنان اداری و نیروی کار شاغل در این قبیل مراکز بود.

همانگونه که اشاره شد، از نظر نوع سازماندهی مراکز کارایی به طور عمده توسط دولت‌ها ایجاد شده است. مطالعات نشان می‌دهد که در کشورهای فرانسه، هلند و انگلستان مراکز کارایی به عنوان بخشی از وزارت کار این کشورها و به عنوان بازوی اجرایی دولت در اجرای سیاست‌های مربوط به اشتغال عمل می‌کنند. در کشور فرانسه مسؤلیت ایجاد اشتغال، آموزش، بیمه‌بیکاری و نظارت بر هر کدام به سازمانی مستقل تفویض شده است. در هلند مراکز کارایی به عنوان نهادهای شبه دولتی و در سه سطح مدیریتی غیرمتمرکز اداره می‌شوند و دولت تنها در شورای مرکزی اشتغال مداخله می‌کند. در انگلستان مراکز کارایی دولتی به عنوان بازوی اجرایی دولت مرکزی و تحت مسؤلیت بخش اشتغال عمل می‌کنند و این مراکز وظیفه هدایت اشتغال را بر