



Civil Liability for Arising to Air Accidents with a View to Domestic and International Regulations and Judicial Procedure

Sobhan Tayebi

PhD in International Environmental Law, Lecturer, Islamic Azad University, Tehran Science and Research Branch, Tehran, Iran (Corresponding Author)
Yeganeh Sadat Safavi
Master of International Law, Faculty of Law, Islamic Azad University, West Tehran Branch, Tehran, Iran

مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی با نگاهی به مقررات داخلی و بین‌المللی و روبه قضائی

سیحان طیبی

دکتری حقوق بین‌الملل محیط زیست، مدرس دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

sobhantayebi@yahoo.com

http://orcid.org/0000-0002-2668-8574

یگانه سادات صفوی

کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران

غرب، تهران، ایران

Abstract

Consequently of air accidents and their causes, the civil liability in order to compensation, as the case may be falls on the airlines, flight sort of or air traffic control units or a group of them. This sort of liability is realized among the act and the damage in the domestic law according to the criteria governing the civil liability, i.e. The occurrence of the harmful act, the incident of the loss and the realization of the causal relationship as well as in transnational regulations relating to aviation accidents based on the legal system of international liability of governments and international organizations. This research, which is prepared and arranged base on analytical-descriptive method, tries to answer this main question that in principle in Iranian and international law, in air accident how airlines, flight crews and units Legal an civil air traffic will be hold accountable? Findings and results of the study indicate thin at both the domestic legal system and international aviation documents and regulations, laws have been enacted in this regard to establish the conditions and framework for the realization of liability and how to compensate. In this regard, civil liability is foreseen in various cases of damage, such as damages to passengers or their belongings, damages caused by the delays of flights time wise, flight cancellations, inability to fly, oversold tickets, violations in providing warnings, moral damages and Etc. In the Code of Civil Liability, the Law on the Limitation of Airlines Liability in Domestic Law and in the Warsaw, Montreal, The Hague, Guatemala and Chicago Conventions in International Law.

Keywords: International law, Air accidents, Flight crews and airlines, Civil liability, Air traffic control unit.

چکیده

به تبع حوادث هوایی و علل بروز آنها، مسئولیت مدنی جبران خسارت، حسب مورد بر عهده شرکت‌های هواپیمایی، کادربه‌های پروازی و یا واحدهای کنترل ترافیک هوایی یا مجموعه‌ای از آن‌ها قرار می‌گیرد. این مسئولیت در حقوق داخلی بر اساس موازین حاکم بر مسئولیت مدنی یعنی وقوع فعل زیان‌بار، ورود ضرر و احراز رابطه سببیت میان فعل و خسارات احراز گردیده و در مقررات فراملی مربوط به حوادث هواپیمایی نیز بر اساس نظام حقوقی مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی محقق می‌شود. در این پژوهش که به روش توصیفی-تحلیلی تهیه و تنظیم شده است، مطالب حول محور پاسخ به این پرسش اصلی بوده است که به طور اصولی در حقوق ایران و حقوق بین‌الملل، شرکت‌های هواپیمایی، کادربه‌های پروازی و واحد کنترل ترافیک هوایی از نظر حقوقی و مدنی چه مسئولیتی در قبال حوادث هوایی خواهند داشت؟ یافته‌ها و نتایج پژوهش بیانگر این است که هم در نظام حقوقی داخلی و هم در اسناد و مقررات بین‌المللی هواپیمایی، قوانینی در این خصوص وضع شده است تا شرایط و چهارچوبی را برای تحقق مسئولیت و چگونگی جبران خسارت وضع نمایند. مسئولیت مدنی در مصادیق مختلف بروز ضرر، مانند خسارت در برابر مسافران یا کالاهای آن‌ها، خسارت در قبال تأخیر پرواز، ابطال پرواز، عدم قابلیت پرواز، فروش بلیط خارج از ظرفیت، نقص در ارائه هشدار، خسارت معنوی و غیره در مجموعه قوانین مسئولیت مدنی، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق داخلی و در کنوانسیون‌های ورشو، مونترال، لاهه، گواتمالا و شیکاگو در حقوق بین‌المللی پیش‌بینی شده است.

واژگان کلیدی: حقوق بین‌الملل، حوادث هوایی، کادربه‌های پرواز و شرکت‌های هواپیمایی، مسئولیت مدنی، واحد کنترل ترافیک هوایی.

دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۰۲/۱۹ - بازنگری مقاله: ۱۳۹۹/۰۸/۱۱ - پذیرش مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۰۹

Received: 2020/05/08 - Review: 2020/11/01 - Accepted: 2021/01/28

این مقاله مستخرج از پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل می‌باشد.

نگارندگان از جناب آقای دکتر مجتبی انصاریان به سبب راهنمایی‌های مؤثر، قدردانی می‌نمایند.

مقدمه

توسعه و تحول تکنولوژی که از مصادیق آن پیدایش صنعت هوایی و پیشرفت روزافزون آن است یکی از عوامل تاثیرگذار بر تحول حقوق مسئولیت مدنی است. در اصل آثار خاص حقوقی بر بروز سوانح و حوادث هوایی اعم از یافتن اشخاص حقیقی و حقوقی مسئول تا تحمیل مسئولیت مدنی برای جبران خسارت و البته وضع قوانین و مقررات و اصلاح آن‌ها برای جلوگیری از بروز حوادث دیگر و ضمانت اجرایی برای متخلفین احتمالی مترتب است. در این میان، دغدغه و مسئله اصلی این پژوهش این است که در بروز این حوادث، چه اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند مسئولین احتمالی بوده و در برابر حادثه مسئول شناخته شوند؟ چرا که حوادث هوایی در بطن خود موضوعی است که بر اشخاص مختلف وضع می‌گردد و شایسته نیست که از میان مخاطب‌های این تکالیف همواره، یک شخص را سزاوار پاسخ و جبران خسارت دانست. در این میان تکالیف ایمنی متعدد، وظایف واحدهای مختلف نظیر شرکت‌های هواپیمایی، واحدهای کنترل ترافیک هوایی و کادرهای پروازی مورد تحلیل و بررسی قرار خواهد گرفت. زیرا بر اساس شواهد و قراین، این اشخاص حقیقی و حقوقی تأثیر بیشتری در بروز حوادث این‌چنینی دارند. برای یافتن این موضوع که در بحث سوانح هواپیمایی به چه طریقی می‌توان مسئولیت مدنی را احراز کرد و زیان واردشده را بر شخص یا اشخاصی انطباق داد، روشن می‌شود که در اصل، طبیعت خاص فعالیت‌های مرتبط با فعالیت هوایی و هواپیمایی و ویژگی‌های منحصر به فرد خسارات ناشی از آن به نحوی است که قواعد عام حقوق مسئولیت مدنی نمی‌تواند پاسخگوی مسائل مربوط به آن باشد. بنابراین نظام خاصی نیاز است تا بر این مسائل حاکم باشد. چنین نظامی در بسیاری از کشورهای دارای صنعت هوایی پیشرفته و همچنین در قالب کنوانسیون‌های متعددی در سطح بین‌المللی نظیر کنوانسیون شیکاگو و یا نظام‌نامه ایکائو پذیرفته شده است. همچنین خاص مسئولیت مدنی سوانح هوایی در برابر بسیاری از قواعد عام مسئولیت مدنی دارای قاعده خاص است. همچنین نظام مذکور در بحث ارکان و آثار مسئولیت، مقررات خاصی دارد. بنابراین در این پژوهش به بررسی اشخاص حقیقی و حقوقی موثر در سوانح هوایی و نقش و تاثیر آن‌ها در بروز این حوادث می‌پردازیم.

۱- مصادیق مسئولیت در حوادث هوایی

۱-۱- مسئولیت مدنی ناشی از عدم قابلیت پرواز

از آن جایی که مسافرت با هواپیما دربردارنده خطرها و نگرانی‌هایی نظیر بروز سانحه و سقوط و غیره است، از دیرباز دغدغه اصلی مقررات هوایی یا نهادها و کنوانسیون‌های بین‌المللی حقوق هوایی ایمن‌سازی حمل و نقل هوایی^۱ بوده است. اصولاً اگر ایمنی پرواز را عاری بودن پرواز از هر مخاطره تعبیر نماییم، کل صنعت هوایی و هواپیمایی را زیر سؤال برده‌ایم، چرا که اساساً این صنعت دارای خطر است و نمی‌توان آن را فارغ از هرگونه مخاطره‌ای تعریف نمود؛ در نتیجه می‌توان در تعریف ایمنی پرواز گفت که عبارت است از جلوگیری از خطر و سانحه یا تا حد امکان کاهش دادن احتمال بروز حادثه و خطر و سانحه (Wassenbergh, 1998, 74).

^۱-Aviation Safety

امروزه با رشد فناوری‌ها، امکانات جدیدی برای بالا بردن ایمنی پرواز ایجاد می‌شود و قوانین و مقررات صنعت هواپیمایی نیز تلاش دارند تا این قوانین را با تکنولوژی‌ها و فناوری‌های جدید مطابقت دهند. به‌عنوان نمونه در سال ۱۹۱۹ نخستین پرواز از نیوفاندلند^۲ به سمت کشور ایرلند با هواپیمای دوموتوره صورت گرفت که پرواز موفق‌تری نیز بود اما طبق تغییر قوانین استفاده از هواپیمای دوموتوره در مسافت طولانی ممنوع اعلام گردید و مجدداً در سال ۱۹۸۴ قوانین تغییر کرده و پرواز هواپیمای دوموتوره در مسافت طولانی بر بالای سطح اقیانوس مجاز دانسته شد (Mortimer, 1994, 4).

قسمت زیادی از قوانین مربوط به ایمن کردن حمل و نقل در صنعت هواپیمایی به موضوعاتی نظیر طراحی و تولید ارتباط پیدا می‌کند، لذا اگر هواپیما در مرحله تولید به مقررات ایمنی توجهی نداشته باشد قطعاً از نظر مقررات هواپیمایی دارای عیب محسوب خواهد شد (باقریان، ۱۳۹۱، ۲۳). منظور این است که عیب و معیوب بودن هواپیما، تابعی از انجام دادن یا ندادن مقررات ایمنی هواپیما در مرحله تولید و ساخت است. حال باید مشخص کرد که نهاد صالح برای این که تشخیص دهد هواپیما مقررات ایمنی را رعایت کرده و معیوب نیست یا رعایت نکرده و معیوب است، کدام خواهد بود. در این خصوص کنوانسیون شیکاگو^۳ در ماده ۴۴، هدف پیش‌بینی سازمان ایکائو را بالا بردن ایمنی پرواز بیان کرده است. به همین دلیل کشورهای مختلف مکلف هستند که مصوبه‌های ایکائو را رعایت کنند که در میان این مصوبات، ضمیمه هشتم از هجده ضمیمه فصل پنجم مقررات شیکاگو، به قابلیت پرواز هواپیما^۴ مربوط است و مشخص کرده است که هواپیما برای این که معیوب تلقی نشود لازم است که کدام حداقل‌ها را رعایت نماید. در نتیجه پاسخ سوالی که در سطور پیشین مطرح شد، معین گردید و آن مرجع مذکور کنوانسیون شیکاگو و ضمایم مطروحه در آن و البته مقررات ایکائو است. البته این موضوع مانع این امر نیست که خود کشورها نیز در مقررات داخلی کشوری، قوانینی را در این حوزه وضع و تصویب کنند که البته نباید با مقررات بین‌المللی در تناقض آشکار باشد.

۱-۲- مسئولیت مدنی ناشی از رفتار شرکت‌های هواپیمایی

شرکت‌های هواپیمایی نیز ممکن است در برخی از موارد در خصوص سوانح هوایی مسئول شناخته و موظف به جبران خسارت شوند، این شرکت‌ها ممکن است که در تأخیر پرواز، صدور بلیط بیشتر از ظرفیت، سوانح، کالاها، مسافری و غیره مسئول باشند. در حقوق داخلی، مقنن در سال ۱۳۹۱ به جای قانون مصوب ۱۳۶۴، قانونی را تحت عنوان تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب نمود که در ماده ۱ قانون مذکور، به پروازهای بین‌المللی نیز اشاره کرده است (صادقی مقدم و اشراقی آرانی، ۱۳۹۲، ۶۷). لذا، در قانون مصوب ۱۳۹۱ به هر دو جنبه پروازهای داخلی و بین‌المللی توجه شده است. لازم به ذکر است که طبق قانون مصوب ۱۳۹۱، در حوزه پروازهای بین‌المللی، مسئولیت شرکت‌های داخلی طبق بند یک از ماده یک بالاتر از مسئولیت‌های سابق است. در

2- Newfoundland

3- The Convention on International Civil Aviation

4- Airworthiness of aircraft

تبصره این ماده مسئولیت در خصوص جبران خسارت به بار و اثاثیه مسافران به میزان مسئولیت محدود شده و به مبلغ واقعی مندرج در بند پنجم از ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو- لاهه^۵ کاهش یافته است. در حوزه پروازهای داخلی نیز هدفی که از تصویب قانون ۱۳۹۱ مدنظر مقنن بوده است، تعیی مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی داخلی بر اساس اصول و قواعد حاکم بر دیه جهت جبران خسارت ناشی از فوت یا جراحت مسافران می‌باشد. یکی از مصادیق عینی مسئولیت مدنی شرکت‌های هوایی در حقوق داخلی مربوط به سانحه هواپیمایی تهران- یاسوج ۳۷۰۴ هواپیمایی آسمان در سال ۱۳۹۶ است. بررسی‌ها نشان می‌دهد زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت هواپیمایی آسمان باعث بروز این سانحه شده است و سهم خدمه پروازی در بروز سانحه ناچیز بوده است، تا سال ۲۰۰۹ میلادی این هواپیماها مجهز به سامانه هشدار یخزدگی مبتنی بر پایش کارآیی^۶ نبودند و نتایج سوانح مرتبط با یخزدگی آژانس ایمنی هوانوردی اروپا^۷ را بر آن داشت تا با صدور امریه صلاحیت پروازی شماره ۲۰۰۹-۰۱۷۰ طراح هواپیما را ملزم به تجهیز هواپیما به سامانه تشخیص یخزدگی بر اساس پایش کارآیی کرده و به شرکت‌های هواپیمایی تا سال ۲۰۱۵ فرصت داد تا نسبت به نصب تجهیزات مذکور بر روی هواپیماهای خود اقدام کنند. با این حال شرکت برخلاف الزامات و تعهدات بین‌المللی از ارسال این تجهیزات به ایران خودداری می‌کند. در این ارتباط البته سوءمدیریت و عدم توان مدیریتی شرکت آسمان و سازمان هواپیمایی کشوری نیز مشهود است زیرا آن‌ها صرفاً به مکاتبات قبلی و در سطوح پایین مدیریتی اکتفا کرده‌اند. هواپیمای سانحه‌دیده شرکت آسمان در یاسوج از سال ۲۰۱۱ تا سال ۲۰۱۷ میلادی زمین گیر بوده و به عنوان انبار قطعات برای سایر هواپیماها مورد استفاده قرار می‌گرفته است. شرکت آسمان در اوایل سال ۱۳۹۶ تصمیم به بازگرداندن این هواپیما به خط پرواز می‌گیرد. شرکت آسمان نباید امریه صلاحیت پروازی به شماره ۲۰۰۹-۰۱۷۰ را بر هواپیمای مذکور اعمال می‌کرد. از طرف دیگر در بخش اظهارنامه برگه تقاضای گواهینامه‌های قابلیت پرواز^۸ و گواهینامه بازنگری صلاحیت پروازی (فرم ۱۲۶) که به امضای مدیران ارشد فنی شرکت آسمان رسیده است اظهار شده است که همه امریه‌های صلاحیت پروازی مربوطه این هواپیما انجام شده و امریه انجام نشده‌ای وجود ندارد. شرکت آسمان با ارائه گزارش و اظهارات غیرواقعی تلاش نموده است که عدم تجهیز هواپیما به سامانه هشدار یخزدگی مبتنی بر پایش کارآیی را کتمان کند. نکته قابل تأمل این که گواهینامه قابلیت پرواز و گواهینامه تداوم صلاحیت پروازی بدون بررسی کارشناسی توسط سازمان هواپیمایی کشوری نیز صادر شده است. نظارت‌های سازمان هواپیمایی کشوری بر شرکت آسمان ضعیف بوده و گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه بازنگری صلاحیت پروازی هواپیما برخلاف مقررات مربوطه بدون

۵- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه ۱۹۵۵ مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی

بین‌المللی Convention on the Unification of Specific Laws on International Carriage by Air

۶- APM.

۷- European Aviation Safety Agency (EASA)

۸- C.of.A.

بررسی کارشناسی صادر شده است، نهایتاً با مسئول شناختن شرکت هواپیمایی آسمان، این شرکت هواپیمایی مسئول جبران خسارت این سانحه هوایی شناخته شد (کمیسیون اصل نود، ۱۳۹۹، ۳).

۱-۳- مسئولیت در برابر مسافران

در این خصوص ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافران می‌گردد مشروط بر این که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا حین علیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.» طبق این ماده، واضعین کنوانسیون برای مسئولیت، موارد مهمی را مورد اشاره قرار داده‌اند؛ مانند این که شرکت هواپیمایی موقعی مسئول خواهد بود که مسافر پرواز فوت کرده و یا آسیب دیده باشد، هرچند در فرض فوت مسافر چالشی وجود ندارد، اما در مورد آسیب دیدن مسافر ممکن است چالش‌های زیادی ایجاد شود، از جمله این که این آسیب شامل آسیب جسمی است یا روحی و شرکت هواپیمایی در قبال آن مسئول است و البته از ماده قانونی جبران خسارت روحی قابل استنباط نخواهد بود. اما رویه قضائی و این که جبران خسارت روحی را نیز بپذیرند یا نه، ممکن است تفاسیری شود و منجر به رویه متفاوت گردد. چرا که کشورهای رومی ژرمنی معمولاً حکم به خسارت روحی می‌دهند اما کشورهای کامن لا بیشتر قائل به خسارت و آسیب جسمی و فیزیکی و لزوم جبران آن هستند (حجتی، ۱۳۸۲، ۹۳). در حقوق داخلی هم رویه قضائی توجه چندانی به بحث جبران خسارت معنوی ندارد و شورای نگهبان نیز نظر مساعدی برای جبران خسارت روحی نداده است. البته تغییر و تحولات تقنینی در دهه اخیر و تصویب قوانین جدید از جمله آئین دادرسی کیفری مصوب سال ۱۳۹۲ نشان داد که قانونگذار صراحتاً به جبران خسارت روحی اشاره داشته و رویه قضائی نیز در این خصوص تغییر رفتار داده است. در ادامه باید گفت که کنوانسیون ورشو در ماده هفده این شرط را برای جبران خسارت مقرر کرده است که این خسارت لزوماً باید در اثر سانحه ایجاد شده باشد و اگر بروز خسارت و آسیب به دلیل بروز حائنه نبوده باشد، دادگاه نمی‌تواند شرکت هواپیمایی را مجبور به جبران خسارت و پذیرش مسئولیت نماید. چالشی که پیرامون این ماده قانونی وجود دارد این است که این کنوانسیون بیان کرده خسارت باید ناشی از سانحه باشد، اما سانحه را تعریف نکرده و تعریف این موضوع مربوط به تفسیرهای مختلف و رویه قضائی متفاوت کشورها می‌شود (کوشا، ۱۳۹۴، ۳۴). در نتیجه دادگاه‌ها خودشان در تعریف سانحه مختار هستند و برخی از دادگاه‌ها سانحه را صرفاً خطرات ذاتی هواپیما تلقی می‌کنند اما برخی از دادگاه‌ها سانحه را خارج از هواپیما به هر حادثه غیرقابل پیش‌بینی هوایی سرایت می‌دهند. محاکم ایرانی نیز در رویه متفاوت، هر دو این تفسیرها را تاکنون به کار گرفته‌اند. در این راستا دادگاه رسیدگی کننده به پرونده سانحه تهران- یاسوج در رای خود نشان داد که سانحه علاوه بر آن چیزی است که جزء خطرات مسافرت‌های هوایی شمرده شده است. در پرونده دیگر مربوط به بوئینگ ۷۴۷ شرکت هواپیمائی ماهان بوده که یکی از موتورهای هواپیما آتش گرفته و از بدنه خارج و این شیء در زمین‌های کشاورزی اسلامشهر سقوط کرده که سبب بروز خساراتی گردید که دادگاه در این خصوص این موضوع را حادثه طبیعی ناشی از خطرات هوایی قلمداد نموده است (تابناک، ۱۳۹۴، ۲۹).

قوانین داخلی مربوط به این موضوع مانند مدنی و تجارت نیز بیان کرده‌اند که اگر خسارت به واسطه تقصیر بوده باشد، مسئولیت جبران خسارت با مقصر خواهد بود در نتیجه شرکت هواپیمایی اگر مقصر بروز خسارت باشد و مسافر نیز نفشی در آن نداشته باشد، مسئول جبران خسارت خواهد بود، خواه این تقصیر و خسارت ناشی از خطر ذاتی هواپیما بوده باشد و یا طبق تفسیر موسع، ناشی از هر اتفاق غیرقابل پیش‌بینی بوده باشد (زارع و مردانی، ۱۳۹۶، ۱۰۹). در حوزه مسئولیت در حوزه جان مسافران، می‌توان به موضوع هواپیمای ایرباس ایرانی اشاره کرد که توسط ناو آمریکایی در خلیج فارس هدف قرار گرفته بود. در این خصوص ایران بر اساس اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری دادخواست خود را علیه دولت ایالات متحده آمریکا ثبت نمود که طبق آن به دنبال اهداف خاصی از جمله تجدیدنظرخواهی از رأی ایکائو که بیان کرده بود کنوانسیون شیکاگو به‌دست ایالات متحده آمریکا نقض نشده و همین‌طور محقق شدن این هدف که آمریکا به نقض کنوانسیون مونترال به دلیل واژگون کردن هواپیمای ایران ایر محکوم شود و نیز به دنبال جبران خسارت بود. نهایتاً پس از ایرادهای آمریکا به دادخواست ایران و پاسخ ایران به ایرادها، طرفین به دیوان اعلام کردند که خودشان در حال دستیابی به یک توافق دوجانبه هستند و از دیوان تقاضا نمودند که فعلاً از رسیدگی به موضوع منصرف گردد یا آن را به تعویق بیندازد (Foont, 2007, 181). نتیجه تلاش دولت‌ها برای توافق نیز منجر به این شد که ایران ترک دعوی نموده و طبق توافق میان خود و دولت ایالات متحده آمریکا مقرر شد که ایران از کلیه دعاوی و اختلاف نظرهای مطروحه در دیوان صرف‌نظر نماید و دولت ایالات متحده آمریکا نیز در قبال آن مسئولیت پذیرفت تا میزان یکصدوسی و یک میلیون و هشتصد هزار دلار را به دولت ایران به عنوان جبران خسارت پرداخت نماید که بخشی از این مبلغ یعنی میزان شصت و یک میلیون دلار به خانواده‌های قربانیان پرداخت گردید (Lowenfeld, 2008, 43).

۱-۴- مسئولیت در برابر کالاها

طبق بند اول ماده هجده کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل زمانی مسئولیت جبران خسارت مربوط به انهدام و یا گم شدن وسایل و یا آسیب به کالا و وسایل را خواهد پذیرفت و مسئولیت بر او تحمیل خواهد شد که این سانحه منجر به بروز خسارات، در زمان و حین حمل و نقل هوایی رخ داده باشد. قانون تجارت ایران نیز این موضوع را پذیرفته است و طبق آن، مفاد کنوانسیون ورشو برای مسئولیت متصدی حمل و نقل در قانون داخلی اجرایی است. لازم به ذکر است که مفاد ماده مذکور در کنوانسیون ورشو مقرر داشته است که متصدی حمل و نقل موقعی مسئولیت خواهد داشت که وسایل و کالا و ساک مسافری منهدم شده یا گم شود یا آسیب ببیند. این موضوع مورد اجماع کشورها است، اما این که جبران خسارت مشروط به این شده است که حین حمل و نقل باشد امری قابل تفسیر است. لذا در این خصوص شرکت‌های هواپیمایی ایران، از زمان تحویل کالا به خودشان تا زمان بازگرداندن آن‌ها به مسافری، مسئولیت خواهند داشت تا در صورتی که حین حمل و نقل کالاها و ساک و اثاثیه منهدم شده یا مفقود و آسیب ببیند، خسارات را جبران کنند، در نتیجه فارغ از مسئولیت در قبال فوت و آسیب بدنی، مسئولیت آن‌ها شامل کالا و ساک و اثاثیه نیز خواهد بود (کوشا، ۱۳۹۴، ۷۱). البته برخی معتقدند در صورت

ورود عامل سوم یعنی گمرک یا دخالت نیروی انتظامی که با وسایل و اثاثیه و ساک مسافران سروکار دارند، اگر آسیبی وارد شود مسئولیت جبران آن دیگر نباید با شرکت هواپیمایی باشد که در این موضوع دخالتی نداشته‌اند. از طرف دیگر برخی اعتقاد دارند که شرکت هواپیمایی باید تا زمان تحویل بار به مرسل الیه و تحویل اثاثیه به مسافر مسئول باشد هر چند که کالا زمانی با خسارت مواجه شده باشد که شرکت هواپیمایی در آن دخالتی نداشته است. استدلال آن‌ها نیز این است که مفاد کنوانسیون ورشو این مسئولیت را بدون قید و شرط متوجه شرکت هواپیمایی کرده است تا جبران خسارت مسافری سهل و ممکن شود و ارجاع آن به مقامات عمومی نظیر گمرک یا ناجا و غیره مخالف هدف کنوانسیون برای جبران خسارت خواهد بود (اشراقی آرانی، ۱۳۹۴، ۱۰۳).

۱-۵- مسئولیت در برابر تأخیر

ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌شود.» بیشتر متصدیان حمل و نقل هوایی درصددند که از طریق شروط قابل اعمال در قرارداد حمل و نقل هوایی مسافر و کالا، تحقق تأخیر را غیرممکن سازند. لذا در بلیط‌های پرواز معمولاً قید و شرطی تبیین شده است که از مقررات یا تا برداشت شده و بیانگر این است که «اوقات مندرج در برنامه‌های پرواز یا جای دیگر تضمین نمی‌شوند و جزئی از این قرارداد به شمار نمی‌روند و برنامه‌های پرواز بدون اطلاع قبلی قابل تغییر می‌باشند.» هدف از این عبارت آن است که حق مسافر یا ارسال‌کننده کالا راجع به انتظار انجام حمل و نقل در زمان معین شده را رد کنند زیرا زمان معینی وجود نخواهد داشت که اختلافی با زمان واقعی داشته باشد و تأخیر تحقق یابد. بنابراین صرفاً آن تأخیری منجر به تحمیل مسئولیت خواهد شد که هم نامتعارف و هم نامعقول باشد. اما این شرط‌ها حتی به فرض این که بر روی بلیط نیز قید شده باشد هم صحیح نخواهد بود زیرا با روح حاکم بر ماده ۱۹ کنوانسیون مغایرت خواهد داشت. افزون بر این، ماده ۲۳ همین کنوانسیون بیان می‌دارد: «هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است، باطل و بلااثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود نمی‌شود.» شروط مذکور نوعی سلب مسئولیت از متصدی در قبال تأخیر می‌باشد که مطابق این ماده باطل است. به علاوه مصوبات یا تاس^۹ تحت هیچ شرایطی نباید ناقض مقررات پیمان ورشو و اصلاحیه‌های آن باشند، چه این که در این صورت مصوبه مذکور باطل خواهد بود. ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال نیز مقرر می‌دارد: «متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه وی یا کالا می‌باشد. با این توصیف، چنانچه متصدی حمل ثابت نماید که وی و خدمه و نمایندگان کلیه تدابیر منطقیاً لازم برای جلوگیری از خسارت را به عمل آورده‌اند یا این که ثابت نماید اتخاذ چنین اقداماتی برای او یا خدمه و نمایندگان غیرممکن بوده است، مسئول خسارات ناشی از تأخیر نمی‌باشد.» بنابراین کنوانسیون مزبور مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر را در مورد تأخیر در حمل مسافر و لوازم شخصی و کالا پذیرفته است. پیمان ورشو و پروتکل

لاشه مبلغ مشخصی برای خسارات تأخیر تعیین نکرده‌اند، اما طبق مقررات یا تا اگر تأخیر شش ساعت یا کمتر باشد شرکت هواپیمایی مسئول، تنها موظف به تأمین نیازهای خوراکی و آشامیدنی مسافر است اما در صورتی که تأخیر بیش از مدت یاد شده باشد آن شرکت وظیفه دارد مسافر را در هتل جا دهد و وسایل آسایش او را فراهم آورد. شرط پرداخت خسارت به علت تأخیر، اثبات وجود خسارت قابل جبران است و هر کشور مقررات خاصی برای اثبات این ادعا دارد لذا در هر پرونده قانون ملی که به موجب قواعد تعارض قوانین بر آن پرونده حاکم است تعیین‌کننده نحوه اثبات وجود خسارت است و در هر حال باید بین تأخیر و خسارت وارده ارتباط قوی وجود داشته باشد و گرنه دادگاه‌ها از مسئول شناختن متصدی حمل و نقل خودداری خواهند کرد. ماده ۸ پروتکل گواتمالا^{۱۰} به طور صریح مسئولیت متصدی حمل و نقل را در مورد تأخیر حمل و نقل اشخاص به مبلغ ششصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود کرده است و در خصوص حمل و نقل امور شخصی هم حداکثر پرداخت خسارات ناشی از تأخیر حدود پانزده هزار فرانک برای هر مسافر خواهد بود. در ایران تجربه دریافت خسارت به واسطه تأخیر وجود نداشته است. به طور معمول قوانین داخلی کشورها در صورت تأخیر در حمل و نقل، مسئولیت‌هایی برای متصدیان حمل و نقل پیش‌بینی کرده‌اند. ماده ۳۸۷ قانون تجارت متصدی حمل و نقل را در مورد خسارت ناشی از تأخیر تسلیم مال التجاره مسئول می‌داند (اسدی، ۱۳۹۰، ۵۴).

۱-۶- خسارت ناشی از ابطال پرواز

در قوانین و مقررات ایران، در خصوص ابطال پرواز، کنوانسیون ورشو و یا پروتکل لاهه اجرا نمی‌شود و باید وضعیت این حالت را در قوانین داخلی جستجو کرد و وقتی پروازی ابطال می‌شود در حقیقت تعهدی انجام نشده است و مسئولیت مدنی ناشی از ابطال پرواز نیز از نوع مسئولیت قراردادی خواهد بود، این مسئولیت وقتی ایجاد می‌شود که تعهد مندرج در عقد اجرا نشود، در نتیجه شخصی که طبق عقد و قرارداد امری را که تعهد کرده است انجام ندهد و این موضوع سبب بروز خسارت و ضرر گردد، باید مسئولیت جبران خسارت را نیز بپذیرد.

۱-۷- خسارت ناشی از نقص در دادن هشدار

موضوع مهم دیگری که در ضمیمه ۸ کنوانسیون شیکاگو، بیان شده است، بحث تبادل مستمر اطلاعات در خصوص قابلیت پرواز هواپیما بین کشوری که این هواپیما در آن ساخته شده است و کشوری که هواپیما در آن جا به ثبت رسیده و بهره‌برداری می‌شود. بدون تردید این تبادل مستمر اطلاعات جهت دریافت اطلاعات و آگاهی لازم برای نحوه استفاده از هواپیما و هشدار در خصوص ریسک آن است که بروز نواقص در ارائه این اطلاعات به مصرف‌کننده طبق مقررات عمومی مسئولیت تولید، عیب به حساب خواهد آمد (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ۸۶). اما لازم به ذکر است که این موضوع از دو منظر با قواعد عمومی متفاوت خواهد بود، اولاً مسئولیت ساخت صرفاً مقید به

10- Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at The Hague on 28 September 1955, [Guatemala City Protocol, 1971].

زمان تسلیم کالا و فروش نگردیده و دائمی است، در صورتی که علمای حقوق مخصوصاً آن‌ها که تعهد به ارائه اطلاعات را از توابع تعهد به تحویل دادن کالا تلقی می‌کنند آن را مخصوص زمان تسلیم مبیع می‌دانند، ثانیاً بر عکس قواعد عمومی مسئولیت ساخت که ارائه اطلاعات را بر عهده سازنده می‌داند، در مفاد این کنوانسیون تعهد به ارائه اطلاعات دارای ویژگی متقابل است که ارائه اطلاعات از سمت مصرف‌کننده هواپیما به سازنده آن برای دریافت اطلاعات برای استفاده بی‌خطر از هواپیما می‌باشد. این دکترینی است که مشخص‌کننده دایره شمول مسئولیت سازنده طبق چگونگی نحوه مصرف خریدار است. البته قسمت اعظم قابلیت پرواز هواپیما به زمان طراحی کردن و ساخت مرتبط است ولی کنوانسیون شیکاگو کشورهای عضو این کنوانسیون را مجبور نموده تا در خصوص ادامه قابلیت پرواز هواپیما در زمان بهره‌برداری نیز اطمینان حاصل کنند. این تعهد بیشتر مربوط به تعمیر و پشتیبانی و یا جایگزینی قطعات هواپیما است که اکثراً این افراد تولیدکننده به حساب می‌آیند و مسئولیت آن‌ها نیز باید به صورت مستقل بررسی گردد (صادقی مقدم و اشراقی آرانی، ۱۳۹۱، ۱۶۱).

۸-۱ خسارت ناشی از تأیید بلیط اضافه بر ظرفیت هواپیما

بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «هرگاه متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیط مسافرت بپذیرد نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را یا از مسئولیت مبرا و یا مسئولیت او را محدود می‌کند، استناد نماید.» در حمل و نقل هوایی مسافر، بلیط نمایانگر وجود قرارداد بین مسافر و متصدی می‌باشد ولی در صورتی که متصدی مسافری را بدون صدور بلیط قبول نماید، قادر نخواهد بود به محدودیت‌های مذکور در معاهده در خصوص مسئولیت اش استناد کند. بر اساس مفاد پروتکل لاهه، این مقرر زمانی حتی در زمانی که اطلاعیه مربوط به قابل اجرا بودن معاهده ورشو در بلیط مسافر درج نشده باشد نیز قابل اجرا است. البته در خصوص تأیید کردن بلیط اضافه بر ظرفیت هواپیما لازم به ذکر است که این امر، از جمله موارد عدم ایفای تعهد متصدی حمل و نقل هوایی به حساب می‌آید، چرا که او در یک پرواز، بیشتر از ظرفیت هواپیمای مسافربری بلیط به فروش رسانده است و در نتیجه نمی‌تواند تعهدی که در قبال فروش بلیط برای پرواز مسافر داده است را عملی کند. در این جا احراز رابطه سببیت میان فعل متصدی و ضرر وارد شده به مسافری که بلیط داشته و نمی‌تواند پرواز نماید ضروری خواهد بود، بدین بیان که باید احراز شود میان فروش بلیط خارج از ظرفیت توسط متصدی و ضرر وارده به مسافر ناشی از عدم پرواز به دلیل عدم گنجایش هواپیما رابطه سببیت وجود داشته است (حاتم پور، ۱۳۹۲، ۹۰).

۹-۱ مسئولیت واحد کنترل ترافیک هوایی ناشی از پرواز در محدوده فضای بین‌المللی

اگر تغییر شکل مسئولیت در حقوق هوایی را مدیون و مرهون ترقی و تکامل هوانوردی بدانیم، بار دیگر ممکن است در اثر ترقی و تکامل در هوانوردی، مسئولیت تغییر شکل دهد. این اتفاق به نظر با تعویض سامانه کنترل ترافیک هوایی فعلی با سامانه جدید ماهواره‌ای و تجهیزات پیشرفته موجود در هواپیما پدیدار خواهد شد. در سامانه اخیر به جای کنترل فعال و مداوم از سوی زمین و بدون نیاز به صدور اطلاعات و دستورات از سوی کنترل‌کنندگان زمینی، کنترل انفعالی به وسیله سامانه ماهواره‌ای ناوبری جهانی صورت می‌گیرد و هواپیما با تجهیز به وسایل

مخصوصاً، اطلاعات مربوط به زمان سنجی، سرعت و موقعیت خود را از ماهواره‌های استقرار یافته در فضا دریافت می‌کند و دیگر توسط کنترل کنندگان واقع در یک منطقه خاص مورد کنترل و نظارت قرار نمی‌گیرد (Larsen, 2012, 1098). البته منافع و دلایل بسیاری سبب این تعویض و جابجایی است، چه سامانه فعلی فی الحال نیاز به حمل و نقلی ایمن، کارا و اقتصادی را مرتفع نمی‌سازد. به طور مثال بخشی از ترافیک فرودگاهی را به عدم قطعیت در موقعیت‌یابی و محدودیت‌های فناوری رادار نسبت داده‌اند، کنترل توسط سامانه راداری در فضای هوایی ترمینال هر پنج ثانیه و در مسیر پرواز در حدود ده الی دوازده ثانیه صورت می‌پذیرد و فوت همین میزان اندک در فاصله صدور سیگنال و ظهور هواپیما در صفحه نمایش کافی است تا هواپیما فاصله بسیاری را طی نماید و موقعیت خویش را نامعلوم گذارد. در نظام فعلی هر هواپیما برای آن که از کمک‌های ناوبری رادیویی مستقر در ایستگاه‌های زمینی رادیویی استفاده نماید، مسیر پروازی خویش را به صورت زیگزاگ قرار می‌دهد و از اتخاذ مسیر مستقیم به مقصد ناکام می‌ماند و این امر موجب افزایش مدت پرواز، میزان سوخت و آلودگی هوا می‌گردد. در این راستا از حجم ترافیک هوایی نیز نباید غافل ماند، زیرا عدم قطعیت موقعیت هواپیما در مسیر موجب می‌شود تا به صورت کارا و واقع‌گرایانه‌ای از ظرفیت فضای هوایی بهره‌برداری نگردد، در حالی که افزایش دقت در موقعیت‌یابی، موجب فاصله بندی روشن‌تر از هر هواپیما و افزایش ظرفیت بهره‌برداری از فضای هوایی خواهد شد (Coontz McAlister, 2015, 135).

اما پرسش آن است که آیا در نظام آتی، طبیعت مسئولیت در ارائه خدمات کنترل ترافیک هوایی دگرگون خواهد شد؟ بی‌تردید کمترین اثر این دگرگونی در آن است که ارائه خدمات در نظام آتی خصیصه‌ای شیء آلود به خود گرفته است و با ارائه خدمات در نظام فعلی که غالباً خصیصه‌ای انسانی دارد، متفاوت است. اگر خطایی هم در نظام آتی پدید آید، به سختی به فعل یا ترک فعل یک کنترل کننده مشخص قابل انتساب است (صادقی و بهرام زاده، ۱۳۹۵، ۱۷).

۲- طرق جبران خسارت ناشی از مسئولیت مدنی

۲-۱- جبران مادی ضرر و خسارت

۲-۱-۱- جبران خسارت توسط شرکت‌های بیمه هوایی

بیمه مسئولیت در صنعت هوایی به طور گسترده مورد استفاده قرار می‌گیرد. عمده بیمه‌نامه‌هایی که در زمینه مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی و مالکان خطوط هوایی صادر می‌شود، بیمه مسئولیت در مقابل مسافران است. در این نوع بیمه، بیمه‌گر متعهد می‌شود تا غرامت‌های ناشی از صدمه جانی یا فوت مسافران را که قانوناً بر عهده بیمه‌گذار است جبران کند. این گونه بیمه‌نامه‌ها از مراحل ورود به هواپیما، طی دوره حمل و هنگام خروج را پوشش می‌دهند اما برخی بیمه‌نامه‌ها این زمان را به عملیات قبل از ورود به هواپیما شامل مراحل کنترل بار مسافر نیز گسترش می‌دهند. نوع دیگری از بیمه مسئولیت، مسئولیت در قبال کالای در حال حمل است که در آن بیمه‌گر تقبل می‌کند کلیه خساراتی که در اثر تقصیر غیر عمدی بیمه‌گذار ایجاد می‌شود را جبران کند چه این خسارت

به خود کالا وارد شود یا این که کالای بیمه شده در مسیر حمل باعث ورود خسارت به یک کالای دیگر یا شخص ثالث گردد. بیمه نامه مسئولیت دیگری که برای متصدیان حمل و نقل هوایی صادر می شود، مسئولیت در قبال اشخاص ثالث است. در این حالت بیمه گر مسئول جبران خسارت های وارده به اشخاص ثالث می باشد و خسارت های مالی و صدمات بدنی و فوت ناشی از تخلیه سوخت یا سقوط هواپیما یا اشیائی که از آن سقوط می کند تحت این نوع پوشش بیمه قرار می گیرد. تصویب قانون مجازات اسلامی و تعیین دیه به مبالغ مشخص که باید در مورد آسیب ها و جراحات بدنی به اشخاص پرداخت شود، محاکم را با این پرسش روبرو نموده که آیا بین قانون مجازات اسلامی و ماده واحده مزبور تعارضی وجود دارد؟ بعضی دادگاه ها با تصور وجود تعارض، در سوانح هوایی حکم به پرداخت دیه می دهند. در حالی که این دو قانون هیچ تعارضی با هم ندارند زیرا کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه قانون خاص مقدم هستند و قانون مجازات اسلامی عام مؤخر است و قانون خاص مقدم، عام مؤخر را تخصیص می زند (اسدی، ۱۳۹۰، ۹۶). آنچه اکنون در کشور ما مجری می باشد، کنوانسیونی است که حدود مسئولیتی که در آن مقرر شده در پایین ترین سطح می باشد، بنابراین لازم است قانونگذاران در خصوص تجدیدنظر در آن و تصویب و الحاق به کنوانسیون مونترال تصمیمات مقتضی اتخاذ نمایند تا پس از سال ها دوباره شاهد یکنواختی و یکسانی در زمینه حمل و نقل هوایی باشیم که این امر هم به سود مصرف کنندگان (مسافر یا فرستندگان کالا) و هم شرکت های هواپیمایی است.

۲-۲-۱- جبران خسارت فوت و آسیب جسمانی

ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ بیان می دارد که در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی عمل می شود. بنابر ماده فوق مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافران، مطابق با قانون مجازات اسلامی تعیین می گردد. در نتیجه مسئولیت شرکت هواپیمایی و تعیین جبران خسارت بر اساس قانون دیات مندرج در قانون مجازات اسلامی مانند سایر قتل های شبه عمد و یا خطایی از سوی قاضی دادگاه تعیین می شود (اشراقی آرانی، ۱۳۹۴، ۸۳). پیش از این که قانون مصوب ۱۳۹۱ به تصویب برسد، برای مسئولیت شرکت های هواپیمایی در حقوق داخلی، مفاد قانون مصوب ۱۳۶۴ اجرا می شد. لذا در بازه زمانی ۱۳۶۴ تا تصویب قانون جدید در سال ۱۳۹۱ مسئولیت محدودی که در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در سال ۱۹۵۵ وجود داشت با توجه به مقررات داخلی نظیر دیه و غیره برای شرکت های هواپیمایی داخلی لازم الاجرا بود که با تصویب قانون ۱۳۹۱ این مفاد ملغی گردید و از سوی دیگر تعارضی که میان مقررات بین المللی در این حوزه وجود داشت با مفاد دیه و غیره از بین رفت، لذا با توجه به این موضوع اگر حوادث هوایی رخ داده و منجر به فوت مسافرین و یا آسیب جسمانی آن ها گردد، دادگاه مکلف است مجموعه قوانین را در این حوزه مدنظر قرار داده و حکم صادر نماید. یعنی از یک سو برای مسئولیت متصدی به قوانین مدنی و تجارت مراجعه کند و برای جبران خسارت، مقررات مجازات اسلامی و دیه را نیز مدنظر قرار دهد و برای جبران خسارت مدنی نیز قانون مدنی را مطمح نظر داشته باشد.

۲-۲-۲- جبران خسارت معنوی

یکی از راه‌های جبران غیرمالی زیان معنوی که در ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ مطرح گردیده و علاوه بر جبران‌های مالی و در کنار درج حکم در جراید آمده، الزام به عذرخواهی از زیان دیده معنوی است. کسی که به حیثیت و اعتبارات شخصی یا خانوادگی او لطمه وارد شده می‌تواند از کسی که زیان وارد آورده است جبران مادی و معنوی خود را بخواهد. هر زمانی که نوع ضرر و زیان و خسارت ضروری سازد، دادگاه رسیدگی کننده این حق را دارد که اگر تقصیر اثبات شد، ضمن تعیین و تکلیف کردن در مورد خسارت و ضرر مالی، نسبت به رفع زیان و ضرر معنوی مانند الزام کردن به عذرخواهی و یا نشر حکم قضایی در رسانه‌ها اقدام کند (اسماعیلی، ۱۳۹۸، ۳۱۲). مثلاً عذرخواهی یکی از مصادیق جبران خسارت معنوی است که ضمن آن فرد زیان زنده با درج آگهی برای جبران خسارت معنوی اقدام می‌کند یا محکوم می‌شود که با استفاده از ظرفیت رسانه جمعی، اقدام به رفع آثار لطمه معنوی نماید. در واقع برعکس قواعد و مقررات مالی که در مقابل خسارات مالی پرداخت می‌گردد یا وجه و مالی به کسی که خسارت دیده است پرداخت می‌شود و هدف نیز این است که خسارت دیده را به وضعیت قبل از ورود خسارت برگرداند، در خصوص خسارت معنوی این طور نیست و دادگاه این قدرت را ندارد که آن چه را از دست رفته است اعاده کند و مالی به وی بپردازد یا خسارت را جبران کند، به همین دلیل جبران خسارت در بعد خسارت معنوی کمی دشوارتر است. اصولاً به دلیل دشوار بودن وضعیت مربوط به جبران خسارت معنوی و ارزیابی و تقویم آن، الزام به عذرخواهی و جلب رضایت زیان دیده از جمله راهکارهای جبران ضرر معنوی غیرمالی است که سازگار قضائی بر روی آن تاکید دارد و مصادیق فراوانی نیز در رویه قضائی دارد، زیرا هدف غایی و نهایی از جبران خسارت معنوی، همان اعاده حیثیت، جلب رضایت و عذرخواهی و خشنودسازی زیان دیده است. قطعاً در این مسیر دشوار که نمی‌توان به سهولت و راحتی میزان ضرر را محاسبه نموده و یا خسارت معنوی را تقویم و ارزیابی کرد، مواردی مانند الزام به عذرخواهی که به ارضای روحی و روانی زیان‌دیده منجر خواهد شد، راهکار قابل قبولی به نظر می‌رسد که می‌توان به آن توجه کرد (صفایی و ذاکری- نیا، ۱۳۹۴، ۲۶۸).

روش دیگر جبران خسارت معنوی، جبران نمادین است، جبران کردن به صورت نمادین که جبران سمبلیک و یا جبران رمزی نیز نام دارد که در صدد جبران واقعی زیان نیست. این روش صرفاً در تلاش است که با پرداخت وجه یا مالی به زیان دیده این را ثابت کند که جبران ضرر معنوی با پول قابل قیاس و اندازه‌گیری نیست و این مبلغ و پول صرفاً به عنوان نمادی از پیروزی زیان دیده بر زیان زنده خواهد بود. این نوع از جبران ضرر معنوی در حقوق کشورهای رومی ژرمنی علی‌الخصوص فرانسه جایگاه رفیعی دارد و بسیار مورد کاربرد قرار می‌گیرد. البته لازم به ذکر است که هم دادگاه فرانسه به عنوان بنیانگذار این روش و هم در دادگاه داخلی ایران، این نوع از جبران خسارت معنوی بدون درخواست زیان دیده قابل اجرا نیست. این مقوله در حقوق کشور انگلیس نیز مصداق و نمونه دارد؛ در حقوق این کشور، جبران نمادین یا سمبلیک خسارت معنوی تحت عناوینی نظیر خسارت اسمی و خسارت طعنه آمیز پیگیری می‌شود که در مقابل آن خواننده محکوم به پرداخت مال ناچیزی محکوم می‌شود.

خسارت اسمی نیز نشانگر این است که خواهان و زیان دیده دعوی حقوقی را برده است تا از این نظر رضایت وی حاصل گردد (فقیه نججیری، ۱۳۷۱، ۹۱). از جمله روش‌ها و طرقی که برای جبران خسارت ارائه گردیده، جلب رضایت زیان دیده است. اصولاً باید دید که به چه طریقی می‌توان رضایت زیان دیده را جلب کرد که قطعاً حسب مورد و بنا به شخصیت و اخلاق زیان دیده متفاوت خواهد بود. در این راه دادگاه و کارشناسان می‌توانند کمک کنند و نظریاتی را ارائه دهند که نشان دهد زیان دیده از چه طریقی راضی و خشنود خواهد شد. روش‌هایی ارائه شده که هر کدام بخشی از حقیقت را در خود نهفته دارد اما تمام موضوع را پوشش نمی‌دهد و چنان که می‌دانیم جلب رضایت زیان دیده معیار واقعی ندارد. این راه حل هر چند به صورت دقیق هم اجرا نشود بهتر از هیچ است و در حقوق فعلی کاملاً بیشتر توجه به منصفانه بودن و معقول بودن میزان پرداخت در ارتباط با صدمه وارده است. در این راستا تمام خسارات و آن چه با این خسارات ارتباط دارد سنجیده می‌شود و تمام خسارات باید در زمان و شرایطی که اتفاق افتاده و تا جایی که جبران آن امکان دارد سنجیده شود. در حقوق اسلامی نیز قصاص و دیات در راستای جلب رضایت زیان دیده و آرامش خاطر وی است، حتی مجازات‌هایی نظیر تعزیر و یا حد شرعی هم اسبابی بر جلب رضایت زیان دیده است مانند مجازات حدی قذف. بنابراین ضمن دفاع از حقوق جامعه به واسطه مجازات مجرم، اسباب رضایت زیان دیده نیز فراهم خواهد شد.

در ادامه به یک نمونه از رویه قضائی برای جبران خسارت ناشی از لغو پرواز هواپیما اشاره خواهیم نمود که این نمونه رأی از شعبه ۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران صادر شده است. دادگاه جبران خسارات معنوی ناشی از لغو پرواز هواپیما را مورد تأیید قرار داده و بر اساس ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ حکم اصدار یافته است. جریان پرونده بدین شرح است که به تاریخ ۱۳۸۸/۰۵/۱۴ آقای ج.ی. اصلاناً و ولایتاً از طرف آقای ی. و خانم م.ب. دادخواستی به طرفیت شرکت هواپیمائی الف. با وکالت آقای م.ص. به خواسته مطالبه خسارت مادی ناشی از عدم انجام تعهد خوانده (شامل وجه بلیط هواپیما و ایاب و ذهاب و دو روز اقامت در مشهد و هزینه دادرسی با جلب نظر کارشناسی) و مطالبه خسارت روحی و معنوی را تقدیم نمودند و مدعی شدند به همراه فرزند خردسال خود در تاریخ ۱۳۸۸/۰۴/۳۰ پس از اقامت در شهر مشهد مقدس جهت بازگشت به تهران به فرودگاه شهید هاشمی نژاد مشهد مراجعه نمودند تا با پرواز شماره ۱۲۰۵ شرکت هواپیمائی الف. در ساعت ۱۶ به مقصد عزیمت نمایند. ولی با کمال تعجب متوجه شدند که پرواز بدون هیچ اطلاع قبلی لغو شده است. پس از دو روز سرگردانی در شهر مشهد و استرس حاکم بر آن و برخورد مسئولان دفتر شرکت و تمسخر ایشان، با وسیله دیگری به مقصد مراجعت نمودند. لذا به استناد مواد یک و دو قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ و اصل یکصد و هفتاد و یکم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قاعده لاضرر و البته رویه قضائی و استناد به سخن استارک به عنوان یک حقوقدان فرانسوی که مقرر داشته است جبران خسارت معنوی اگرچه مناسب و کامل نیست اما بهتر از عدم جبران است، تقاضای محکومیت خوانده را به پرداخت خسارت مادی به مبلغ ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال و خسارت معنوی با دو معیار از جمله معیار شخصی و استفاده از ماده ۸ پروتکل گواتمالا که مسئولیت تأخیر در حمل و نقل را یک میلیون و پانصد هزار فرنک تعیین کرده و ایران نیز در سال ۱۳۵۴ به این کنوانسیون و پروتکل‌ها ملحق شده، از دادگاه درخواست

کردند. دادگاه توجهاً به محتویات پرونده و مدارک و مستندات ابرازی خواهان‌ها، از آنجائی که طبق قواعد موضوعه و لزوم، اصولاً هرکسی اعم از شخص حقیقی و حقوقی که تعهدی را پذیرفته است، باید تعهد خود را اجرا کند و اگر تعهد را انجام ندهد و از این انجام ندادن تعهد، ضرری ایجاد شود و رابطه سببیت بین آن‌ها نیز احراز گردد، حق دریافت خسارت از زیان‌زننده به واسطه عدم انجام تعهد ایجاد خواهد شد، همچنین مطابق قوانین عموماًت کشوری ضرر و زیان مشتمل بر ضرر و زیان مادی و معنوی می‌باشد. با توجه به این که به موجب بند ۲ ماده ۹ قانون آئین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ از جمله ضرر و زیان قابل مطالبه ضررهائی را دانسته که مستلزم کسر حیثیت و بی‌اعتباری اشخاص و صدمات روحی می‌باشد که این موضوع تأکیداً در ماده یک قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۹۹ به آن اشاره و مقرر داشته: «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتهی یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.» و همچنین ماده ۲ قانون مذکور که مقرر داشته: «در موردی که عمل واردکننده زیان، موجب خسارت مادی یا معنوی زیان دیده شده باشد دادگاه پس از رسیدگی و ثبوت امر او را به جبران خسارات مزبور محکوم می‌نماید...» با توجه به مقررات قید شده و همین‌طور اصل یکصد و هفتاد و یکم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در خصوص دریافت خسارت معنوی مغایر با اسلام اعلام نگردیده و حتی پرداخت کردن و جویی برای این دست از خسارات هرچند که نمی‌تواند این خسارات را جبران کند، اما عاملی برای کم کردن از مشکلات روحی متضرر خواهد شد. با توجه به این که وکیل خواننده علی‌رغم درخواست استمهال جهت تقدیم لایحه دفاعیه، [دفاع] مؤثری در جهت ادعای خواهان‌ها مطرح نمودند، لذا دادگاه با عنایت به این که خواهان‌ها شخصاً خسارت مادی وارده را مبلغ ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال اعلام و خسارات معنوی را با لحاظ پروتکل گواتمالا هر یک را مبلغ بیست و دو میلیون ریال و فرزندشان را مبلغ پنج میلیون ریال اعلام کردند، با توجه به وضعیت شغلی و اعتبار کاری خواهان‌ها و درآمد ماهانه ایشان ادعای مشارک‌الیهم را محمول بر صحت تشخیص و مستنداً به مواد یک و دو قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ و اصل یکصد و هفتاد و یکم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قواعد لزوم و صحت و لاضرر و مواد ۱۹۸ و ۵۰۲ و ۵۰۳ و ۵۱۵ و ۵۱۹ قانون آئین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ حکم بر محکومیت شرکت خواننده پرداخت مبلغ ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی و چهل و نه میلیون ریال از بابت خسارت معنوی و پرداخت خسارت دادرسی در حق خواهان‌ها به ترتیب اعلامی صادر و اعلام می‌دارد. رأی صادره حضوری و ظرف بیست روز پس از ابلاغ قابل تجدیدنظرخواهی در محاکم تجدیدنظر استان تهران می‌باشد. در ضمن اجرای حکم منوط به ترمیم هزینه دادرسی می‌باشد.

در تجدیدنظرخواهی شرکت هواپیمائی الف. با وکالت م.ص. نسبت به دادنامه شماره ۰۰۶۱۷ مورخ ۱۳۸۸/۱۰/۱۴ صادره از شعبه ۲۰۶ دادگاه عمومی تهران که به موجب آن حکم به محکومیت تجدیدنظرخواه (خواننده بدوی) به پرداخت مبلغ ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی و پرداخت مبلغ چهل و نه

میلیون ریال بابت خسارت معنوی با احتساب خسارت و هزینه دادرسی صادر گردیده انطباقی با جهات درخواست تجدیدنظر مندرج در ماده ۳۴۸ قانون آئین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ ندارد. دادنامه فوق‌الذکر با رعایت موازین و مقررات قانونی و اصول و قواعد دادرسی صادر گردیده و دلیل و مدرکی [که] مستلزم نقض آن باشد ارائه و اقامه نشده و نیز به استناد ماده یک قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ ورود خسارت از ناحیه تجدیدنظرخواه محرز و مسلم بوده و جبران ضرر از جهت ورود خسارات اعم از مادی و معنوی توسط تجدیدنظرخواه الزامی است و دفاعیات و اعتراض تجدیدنظرخواه فاقد ادله اثباتی است لذا ضمن رد اعتراض، دادنامه تجدیدنظرخواسته را به استناد ماده ۳۵۸ همان قانون تأیید و استوار می‌نماید. این رأی قطعی است (دادراه، ۱۳۹۶، ۱).

۳- قوانین، مقررات و اسناد بین‌المللی

۳-۱- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

کشورها در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ موضوع مربوط به همسان کردن قواعد مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی را جهت افزایش و توسعه حمل و نقل هوایی تأیید کردند (موسوی‌ها، ۱۳۸۱، ۶۲). این کنوانسیون از یک سو منفعت اقتصادی مسافر و یا ارسال‌کننده کالا را با پذیرش تعیین محدوده مشخص مسئولیت برای حمل و نقل هوایی لحاظ نمود و از سوی دیگر قوانین کشورهای مختلف تابع نظام کامن‌لا و یا رومی ژرمنی را با همدیگر منطبق ساخت. با این وصف، این کنوانسیون یک کنوانسیون موفق تلقی شد و کشورها نیز بیش از هشت دهه مفاد آن را اجرا کردند و به موجب آن، مسافری اطلاع یافتند که در هر زمانی که مشغول پرواز باشند و در هر مکانی که پرواز کنند مشمول مقررات هماهنگ این کنوانسیون از منظر مسئولیت متصدی حمل و نقل خواهند بود. در نقطه مقابل، متصدی حمل و نقل نیز اطلاع داشت که مسئولیتش چقدر است و چگونه می‌تواند اقدام کند که منجر به بروز خسارت نشده و یا با بیمه جلوی خسارات احتمالی را بگیرد. البته لازم به ذکر است که مفاد کنوانسیون ورشو، با توجه به شرایط بین‌المللی، در چند دوره اصلاح شد (Vershoor, 2003, 87).

۳-۲- پروتکل لاهه ۱۹۵۵

پروتکل لاهه مسئولیت شرکت هواپیمایی را در خصوص آن بخش از لوازم شخصی مسافر که مسئولیت نگهداری از آن‌ها بر عهده خود وی بوده و نیز کالای ثبت شده را تغییر نداده اما مسئولیت متصدی را در قبال مسافر، در مقایسه با کنوانسیون ورشو به دو برابر افزایش داده است. موضوع مهم دیگری که در پروتکل لاهه به آن توجه شده است مربوط به خسارات ناشی از عیب، تلف یا تاخیر قسمتی از کالا یا لوازم شخصی مسافر می‌باشد. سکوت کنوانسیون ورشو در این زمینه مشکلاتی را برای مسافران و فرستندگان کالا که قسمتی از لوازم شخصی با کالای خود را از دست می‌دانند به وجود آورده بود. مطابق پروتکل لاهه، صرفاً وزن محموله برای اموری نظیر گم شدن یا عیب پیدا کردن و یا اموری نظیر تأخیر در ارسال محموله جهت تعیین مسئولیت متصدی لحاظ خواهد شد. هرچند اگر مفقودی یا تاخیر در ارسال و عیب پیدا کردن کالا در ارزش سایر محموله‌های ارسال شده تاثیرگذار باشد، برای تعیین مسئولیت متصدی حمل وزن کل بسته‌ها لحاظ خواهد شد.

۳-۳- پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱

میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه پاسخگوی اهداف کشورهای پیشرفته نبود. آن‌ها که قصد جذب مسافر بیشتر توسط متصدیان حمل و نقل هوایی را داشتند، درصدد افزایش میزان مسئولیت متصدی حمل برآمدند. خواست این کشورها در پروتکل گواتمالا تحقق یافت. مطابق این پروتکل، مسئولیت شرکت هوایی در خصوص حمل مسافر حدود یک میلیون و پانصد هزار فرانک جهت کلیه دعاوی جبران خسارت برای هر مسافر است. مطابق این پروتکل در صورت تاخیر در حمل و نقل مسافری، متصدی حمل و نقل مسئول جبران، شصت و دو هزار و پانصد فرانک است. پروتکل گواتمالا مسئولیت متصدی حمل را برای عیب پیدا کردن وسایل مسافری ارتقاء داده است، طبق این پروتکل، مسئولیت متصدی برای اموری نظیر اتلاف یا تاخیر و بروز عیب پانزده هزار فرانک برای هر یک از مسافری خواهد بود. پروتکل گواتمالا میزان مسئولیت متصدی حمل را در خصوص حمل کالا تغییر نداده و عبارات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه را تکرار کرده است.

۳-۴- موافقتنامه مونترال

ایالات متحده آمریکا، از همان ابتدای امر، با اصلاحات کنوانسیون ورشو توسط پروتکل لاهه مخالفت داشت، چرا که مسئولیت متصدی طبق پروتکل جدید از هشت هزار و سیصد دلار به شانزده هزار و ششصد دلار رسیده بود. این افزایش نرخ مسئولیت دلایل اقتصادی و سیاسی از جمله کاهش قدرت خرید و تورم پس از جنگ جهانی بود. لذا دولت ایالات متحده آمریکا با افزایش این نرخ و در نظر گرفتن هزینه‌های جانبی و کلا و غیره نهایتاً در سال ۱۹۶۵ از کنوانسیون ورشو خارج گردید (Barta, 2003, 12). این موافقتنامه به اصلاح مجدد کنوانسیون ورشو که بیش از این در سال ۱۹۵۵ در لاهه اصلاح شده بود، همت گماشته است. ماده ۲ این پروتکل در مورد حمل و نقل مراسلات پستی است. در مورد حمل کالا بایستی بارنامه هوایی صادر شود، اما با رضایت فرستنده کالا می‌توان هر وسیله دیگری را که امکان نگهداری اسناد حمل و نقل را دارد جایگزین بارنامه هوایی نمود. چنان چه در جریان امر حمل و نقل هوایی به دلیل گم شدن یا آسیب دیدن وسایل مسافری یا کالاها، خسارتی بروز پیدا کند، متصدی حمل و نقل مسئول تلقی خواهد شد. البته پروتکل استثنایی را در این خصوص در نظر گرفته است. در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال با تغییراتی مواجه شد، مطابق بند ۱ ماده ۲۱ این کنوانسیون متصدیان حمل و نقل از درج شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت خویش در قبال خسارات ناشی از فوت یا صدمه بدنی منع گردیدند. اگر بار همراه مسافر در حمل و نقل هوایی تلف یا ناقص گردد و یا با تأخیر به مقصد برسد، مسئولیت متصدی حمل در برابر هر مسافر به یکصد هزار دلار محدود می‌گردد. تنظیم‌کنندگان متن کنوانسیون اصلاحی مونترال، هدفشان این بود که قوانینی وضع کنند تا از یک سو دربرگیرنده موضوعات جدیدی در حوزه حقوق بین‌المللی هوایی باشد و از سوی دیگر همسازی حقوق هوایی میان دولت‌ها را ارتقاء بخشد. در نتیجه با رشد و توسعه علم از یک سو و پیشرفت صنعتی هواپیماها و غیره ایجاد توازن میان متصدی حمل و نقل و مسافران نیازمند تغییر و اصلاح قوانین بود که این مهم در کنوانسیون مونترال محقق شد. تنظیم‌کنندگان مفاد کنوانسیون مونترال، قواعد حقوقی

جدیدی را متناسب با نیاز روز صنعت هوایی بین‌المللی و با توجه به پیشرفت‌های اخیر وضع کردند تا حقوق مسافری نیز در حد متناسبی رعایت گردد. در این راستا محدود کردن مسئولیت متصدی ارزش چندانی نداشت و لذا کنوانسیون مونترال برای مسائلی نظیر جبران خسارت رویکردش جبران نامحدود خسارت بود. لازم به ذکر است که هرچند کنوانسیون مونترال توجهی به جبران خسارت در فرض فوت مسافری یا آسیب‌های جسمانی آن‌ها در حوادث هوایی داشت، اما در عین حال در راستای توازن منافع متصدی حمل و نقل و مسافری نیز تلاش نمود. این کنوانسیون جانشین کنوانسیون ورشو گردید و نهایتاً با گذشت سال‌ها امروز می‌توان برای جبران خسارت و مسئولیت متصدی حمل و نقل از رژیم ورشو-مونترال یاد کرد (زارع و مردانی، ۱۳۹۶، ۱۱۶).

۳-۵- کنوانسیون شیکاگو

بند الف از ماده ۲۸ کنوانسیون شیکاگو مقرر می‌دارد: «کلیه کشورهای متعاقد مکلف‌اند به منظور ارتقاء ناوبری هوایی خود تا آن جا که ممکن است برای توسعه قلمرو فرودگاه‌ها، خدمات رادیویی، خدمات هواشناسی و دیگر تاسیسات هوانوردی بکوشند تا بتوانند به حداقل استانداردهای تعریف شده در این کنوانسیون دست پیدا نمایند.» البته قید «حتی المقدور یا آن جا که ممکن است» این کنوانسیون اجازه می‌دهد کشورهای عضو بتوانند با برداشتی آزاد از محتوای این مقررات راه را برای کم‌کاری و کاستی‌های خود باز گذارند. با این حال در عمل شاهد هستیم در ایالات متحده آمریکا و کشورهای متعاقد در این کنوانسیون با ضمیمه کردن چند استاندارد به ۱۱ ضمیمه تعریف شده در حوزه واحد ترافیک هوایی، نه تنها حداقل‌ها از طرف هر یک از کشورهای عضو رعایت می‌شود بلکه این مقررات برای توسعه ایمنی هوایی روز به روز گسترده‌تر می‌گردد. ماده ۲۸ از مقررات کنوانسیون شیکاگو در رابطه با ماده ۱ همان کنوانسیون اشعار می‌دارد که دولت‌های متعاقد در این کنوانسیون نسبت به ورود هواپیماهای خارجی، صرف نظر از ملیت آن هواپیما، در خاک یا فضای تحت حاکمیت این کشورها، به عنوان خواننده محسوب می‌شوند. ماده ۶۹ از مقررات کنوانسیون این طور حکم می‌کند، در صورتی که شورای ایکائو به این باور برسد که فرودگاه‌های یک کشور عضو، از نظر خدمات ناوبری هوایی امنیت لازم را ندارد، می‌تواند با مشورت دولت‌های دیگر تصمیماتی به عنوان توصیه برای آن کشور در نظر بگیرند. البته لازم به ذکر است اقدامات این شورا نمی‌تواند الزامی را برای هیچ کشوری ایجاد نماید، زیرا قابلیت تحریم یا اعمال فشار در این حیظه وجود ندارد. ایمنی از نظر این شورا اهمیت اولیه و مقدمه‌ای برای توسعه روابط هواپیمایی در سطح جهانی محسوب می‌شود و یکی از الزامات اساسی برای دستیابی به این مهم، داشتن واحدهای کنترل ترافیک هوایی مجهز در سامانه هواپیمایی کشورهای عضو می‌باشد که بر اساس ماده ۴۴ این کنوانسیون بررسی این مسئله همه‌ساله توسط شورای ایکائو بایستی به انجام برسد. چرا که کنترل ترافیک هوایی قطعاً یکی از پیچیده‌ترین مشاغل در جهان محسوب می‌شود (نجیب، ۱۳۹۵، ۱۷). کمترین میزان استانداردهای لازم برای عملکرد واحد کنترل ترافیک هوایی، انجام دادن مقررات ضمیمه ۱۱ کنوانسیون شیکاگو می‌باشد. با توجه به این، واحد کنترل ترافیک هوایی موظف است از برخورد بین هواپیماها جلوگیری به عمل بیاورد همچنین باید مانع از برخورد هواپیما با موانع، مانورهای هوایی و غیره گردد. این واحد باید برای تسریع در فرایند انتقال هوایی با ارائه مشاوره و اطلاعات دقیق به خلبان کمک

نماید تا در صورت نیاز بتواند به سادگی از مشکلات احتمالی رهایی یابد و در صورتی که نیازمند کمک باشند با موقعیت‌شناسی آن‌ها توسط واحد کنترل، بایستی در اسرع وقت برای پشتیبانی و کمک به آن‌ها گروه‌های امدادی توسط این واحد مطلع گردند. استاندارد ۲/۳ از ضمیمه ۱۱ کنوانسیون برای خدمات قابل ارائه توسط واحد کنترل ترافیک هوایی، حداقل چهار فاکتور را مدنظر دارد، از دید این کنوانسیون، برج مراقبت مکلف است در زمینه‌های: خدمات کنترل ترافیک هوایی و خدمات مشاوره ترافیک هوایی، خدمات هشدار و خدمات اطلاعات پرواز را ارائه نماید. برای اجرای این خدمات لازم است برج‌های مراقبت از سیستم‌های نظارتی و نظارت بر هواپیما مانند رادار، تجهیزات ماهواره‌ای، رله کردن اطلاعات و غیره استفاده نمایند.

نتیجه

آن چه که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، بیانگر این است که مسئولیت مدنی در حوادث هواپیمایی در حقوق ایران، نظام مخصوص به خود و مستقلی ندارد، بلکه از همان نظام عمومی مسئولیت مدنی که منطبق بر وقوع فعل زیان‌بار، شرایط حاکم بر ضرر (مسلم، مستقیم، جبران‌نشده، غیرقابل پیش‌بینی)، نظریه‌ها و مبانی حقوقی تحمیل مسئولیت مدنی (نظریه خطر و تقصیر)، وقوع ضرر و احراز ارتباط سببیت میان فعل زیان‌بار و ضرر وارد شده (برابری اسباب، سبب نزدیک، سبب مقدم در تاثیر، سبب متعارف) می‌باشد و مسئولیت مدنی در نظام هواپیمایی کشور مصادیق متنوعی دارد، از جمله مسئولیت در قبال مسافران در صورت بروز حوادث و حتی فوت آن‌ها، مسئولیت در قبال کالاها و وسایل همراه مسافران، مسولیت ناشی از خسارات معنوی، مسئولیت ناشی از تأخیر و یا ابطال پرواز، مسئولیت ناشی از نقص در ارائه هشدار و یا تأیید بلیط اضافه بر ظرفیت هواپیما و مسئولیت ناشی از سامانه موقعیت‌یاب و غیره که هر کدام از این‌ها در صورت بروز، منتسب به شرکت هواپیمایی یا واحد کنترل هوایی و یا کادر پرواز خواهد شد و آن‌ها مسئول جبران خسارت خواهند بود. پس از بروز ضرر و احراز مسئولیت مدنی، برای جبران خسارت، هم جبران مادی ضرر و خسارت پیش‌بینی شده است و هم جبران معنوی خسارت و هم پرداخت دیه برای خسارات جانی و هم شرکت بیمه هوایی برای پرداخت خسارت، بنابراین تلاش زیادی صورت گرفته است تا خسارتی بدون جبران نماند و از یک سو شرکت‌های هواپیمایی برای جبران خسارت دچار مشکل فراوانی نشده و بتوانند از مزایای بیمه‌ای استفاده نمایند. با توجه به بین‌المللی بودن ذات و ماهیت مسئولیت مدنی در حوادث هوایی هواپیمایی از یک سو و پیوستن ایران به بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی از سوی دیگر، در بسیاری از موارد نظام مسئولیت مدنی دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در بحث جبران خسارت حاکم می‌شود.

با توجه به متن پژوهش و همین‌طور نتایج و یافته‌های این پژوهش می‌توان دو مورد را تحت عنوان پیشنهاد بیان کرد که در ادامه به آن‌ها اشاره خواهد شد: اولاً در حقوق داخلی، پیشنهاد ما به مقنن این است که یا باید به سمت تصویب قوانین اختصاصی، با نظام اختصاصی حاکم بر مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی و کادر پرواز و واحد کنترل ترافیکی رفته و با استفاده از کارشناسان و توجه به فنی بودن موضوع، قوانین اختصاصی وضع نماید و یا اگر

قرار است از ظرفیت قانون مسئولیت مدنی برای این موضوعات اختصاصی و فنی و پیچیده بهره گرفته شود، ضرورت دارد که آن‌ها با توجه به سپری شدن بیش از شش دهه از تصویب آن و تحولات و نوآوری‌های حقوقی و فنی در صنعت هوایی اصلاح و بازبینی نماید. ثانیاً قوانین داخلی به صورت پراکنده و غیراختصاصی وضع شده است. همان‌طور که در متن پژوهش نیز به آن اشاره شد، بخشی از مقررات مربوط به مسئولیت مدنی در قانون مسئولیت مدنی مندرج است و بخشی دیگر را باید از مسئولیت متصدی حمل و نقل در قانون مدنی و قانون تجارت استنباط کرد و بخش دیگر در قانون هواپیمایی کشوری و بخش دیگر نیز در قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی و خسارات جانی نیز در قانون مجازات اسلامی و این وضعیت پراکنده هم سبب مشکل برای مردم شده است و هم شرکت‌های هواپیمایی را سردرگم نموده و هم مراجع قضائی را در یافتن عدالت دچار مشکل می‌کند. بنابراین پیشنهاد می‌شود یک قانون جامع و مانع برای نظام هواپیمایی کشور وضع و تصویب شود که بخشی از آن نیز به طور طبیعی به مسئولیت مدنی اختصاص یابد و انسجام قوانین بسیاری از مشکلات حقوقی و قضائی را حل و فصل خواهد نمود و از اطاله دادرسی و مشکلات فرعی دیگر خواهد کاست. در همین راستا می‌توان از یک سو از ظرفیت تقنینی سایر کشورها بهره برد و با الگوبرداری از آن‌ها برخی از اصول مسلم را در قوانین داخلی منعکس کرد و از سوی دیگر نیز می‌توان با پیوستن به اسناد و مقررات بین‌المللی بیشتر، نظام مسئولیت و جبران خسارت را تابع کنوانسیون‌ها و اسناد و مقررات بین‌المللی نمود که انسجام تقنینی بیشتری دارند.

منابع

فارسی

- اسدی، ملیحه، ۱۳۹۰، **بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه قم.
- اسماعیلی، شیوا، ۱۳۹۸، بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی، **فصلنامه قانون یار**، شماره ۹.
- اشراقی آرنی، مجتبی، ۱۳۹۴، **قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی**، تهران، نشر مخاطب.
- باقریان، امیر، ۱۳۹۱، **مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه تهران.
- تابناک، ۱۳۹۴، **تحلیل سقوط قطعات موتور بوئینگ ۷۴۷ ماهان در چهاردانگه**، <https://www.tabnak.ir/fa/news/539529/>
- حاتم‌پور، محسن، ۱۳۹۲، **شیوه جبران خسارات وارده بر مسافران در سوانح هوایی در حقوق ایران با مطالعه تطبیقی کنوانسیون‌های بین‌المللی**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شاهد.
- حجتی، محمدرضا، ۱۳۸۲، بررسی مقررات حاکم بر رسیدگی به دعاوی ناشی از سوانح در حمل و نقل هوایی، **مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی**، پژوهشگاه هوافضا.
- دادراه، ۱۳۹۶، **امکان مطالبه خسارت معنوی ناشی از لغو پرواز**، نمونه رأی از وبسایت <http://www.dadrah.ir/danesh/>

- زارع، علی و مردانی، پرویز، ۱۳۹۶، مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی، **فصلنامه مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه**، شماره ۲.

- صادقی مقدم، محمدحسن و اشراقی آرانی، مجتبی، ۱۳۹۱، ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما، **فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی قضایی**، شماره ۵۹.

- صادقی مقدم، محمدحسن و اشراقی آرانی، مجتبی، ۱۳۹۲، تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱، **فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی**، شماره ۶۱.

- صادقی، میلاد و بهرام زاد، جاوید، ۱۳۹۵، مسئولیت مدنی واحدهای کنترل ترافیک هوایی در حوادث هوایی، **مجموعه مقالات شانزدهمین کنفرانس بین‌المللی انجمن هوافضای ایران**.

- صفایی، سیدحسین و ذاکری نیا، حانیه، ۱۳۹۴، بررسی تطبیقی شیوه‌های جبران خسارت در مسئولیت مدنی غیرقراردادی، **فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی**، شماره ۲.

- فقیه نخجیری، حسن، ۱۳۷۱، **دعوی خصوصی در دادگاه جزا**، تهران، نشر داورپناه.

- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۸۴، **مسئولیت ناشی از عیب تولید: مطالعه انتقادی و تطبیقی در تعادل حقوق تولیدکننده و مصرف‌کننده**، تهران، نشر دانشگاه تهران.

- کوشا، سهیلا، ۱۳۹۴، **حقوق بین‌المللی هوایی**، تهران، نشر مجد.

- کمیسیون اصل نود، ۱۳۹۹، **گزارش کمیسیون اصل نود مجلس درباره سقوط هواپیمای تهران-باسوج**، وبسایت خبرگزاری ایسنا.

- موسوی‌ها، سیدرامین، ۱۳۸۱، **مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی**، **مجموعه مقالات اولین همایش ملی موسسه تحقیقات استراتژیک**.

- نجیب، عباس، ۱۳۹۵، **مسئولیت مدنی مراقبین برج پرواز**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهرقدس.

قوانین

- قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹

- قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱

- قانون آئین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲

لاتین

- Barta, J.C, 2003, **International Air Law**, India: Reliance Publishing House.

-International Civil Aviation Organization (ICAO), 1929, **Convention for the Unification of certain Rules relating to International Carriage by Air** (Warsaw Convention) (as amended at the Hague, 1955, and by Protocol No. 4 of Montreal, 1975), available at: <https://www.refworld.org/docid/48abd581d.html> [accessed 9 March 2021]

-International Civil Aviation Organization (ICAO), 1999, **Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air**, signed at

Montreal on 28 May, ICAO Doc 9740. Hereafter referred to as the Montreal Convention.[accessed 9 March 2021]

- International Civil Aviation Organization (ICAO), 1944, **Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December**, ICAO Doc. 7300/8, 9th Edition, 2006, hereafter referred to as the Chicago Convention.

- Coontz McAlister, Megan, 2015, **Maximizing Safety under NexGen, Apportionment of Duty**, the FTCA, and Policy in Aviation, COLO, Vol 13.

- Foont, Brian, 2007, **Shooting Down Civilian Aircraft: Is There an International Law? Journal of Air Law and Commerce**, journal of Air Law and Commerce, Vol 72.

- **ICAO Working Paper**, 2008, Conference on the Economics of Airports and Air Navigation Services, Montreal 15 to 20 September, Separation of Air Navigation services (ANS) Provision from Regulatory Oversight (Presented by CANSO).

- Larsen, Paul, 2012, **Aviation Law Cases, Law and Related Sources**, Martinis Nijhoff Publisheres, second Edition.

- Lowenfeld, Andreas, Agora, 2008, **the Downing of Iran Air Flight 655**, American Journal of International Law, Vol. 83.

- Mortimer, L.F.1994, **New ICAO rules considered for long-range twin- engine airplane flights**, ICAO bulletin 39, no 4.

- **US Centennial of Flight Commission website:**

http://www.centennialofflight.gov/essay/Government_Role/Intl_Civil/POL19.htm.

- Vershoor, L.H. Diederiks, 2003, **An Introduction to Air Law**, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers.

- Wassenbergh, H,1998, **Safety in Air Transportation and Market Entry Air and Space Law**, air and space law, no 28.