

# مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده<sup>۱</sup>

(مطالعه اجمالی سه سیستم حقوقی آمریکا اروپا و ایران)

## دکتر عبدالرسول دبانی

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحدهای تهران شمال و تهران مرکز و وکیل پایه یک دادگستری

## چکیده مقاله

این مقاله در دو بخش که بخش اول آن به بررسی مفهوم نقص ایمنی و ماهیت حقوقی سیستم مسئولیت انحصاری در مورد سازندگان اینگونه وسائط و تمایز آن از مفاهیم مشابه پرداخته قوانینی که در این خصوص در حقوق اروپا و حقوق آمریکا و حقوق کشور ما وجود دارد را ضمن بررسی اجمالی، مورد مقایسه قرار خواهد داد. بخش دوم این مقاله به آثار مسئولیت ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده پرداخته و در این رابطه بخصوص به مسائلی نظیر شرایط اجرای سیستم مسئولیت انحصاری Strict Liability و مشکلات مربوط به آن مثل مسئله مهم تعارض قوانین مربوط به مسئولیت مدنی در سطح بین المللی و دادگاه صالح برای طرح چنین دعاوی پرداخته و در بررسی عناصر تشکیل دهنده یک پرونده مبتنی بر مسئولیت مدنی سازنده، به سه عامل فعل زیان بار، ورود ضرر و رابطه علیت می پردازد. در نهایت اقدامات پیشگیرانه دولت آمریکا برای افزایش ضریب ایمنی پروازها را مورد اشاره اجمالی قرار می دهد.

## کلمات کلیدی :

مسئولیت مدنی - مسئولیت قراردادی - مسئولیت سختگیرانه - نقص ایمنی - عیب - دادگاه صالح - قانون صالح - خطا - کنوانسیون ورشو - خسارت - خسارات معنوی - جبران خسارت - دیه - وکالت در دعاوی - قانون آمریکا - قانون اروپا - بخشنامه اروپایی ۱۹۸۵ - تعارض قوانین - بیمه - رابطه علیت - ضرر - عامل ورود ضرر - بار اثبات دلیل - تقلب نسبت به قانون - دادگاه فروشی - انتخاب قانون - مسئولیت عینی

## مقدمه

بحث ما در این مقاله در مورد مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی وسائل نقلیه پرنده است که بر سازنده اینگونه وسائط بار می شود. این موضوع با توجه به اینکه اخیراً کشور ما پا به عرصه تولید وسائط نقلیه هوایی گذاشته، اهمیت بخصوصی پیدا کرده و لزوم تدوین قوانین مربوط به مسئولیت شدید بر سازنده و یا تبعیت از قوانین بین المللی موجود در این خصوص را روشن تر می سازد. مطالعه ما در این مقاله مشتمل بر دو بخش است که بخش اول آن به مفهوم مسئولیت مدنی شیئی پرنده

<sup>۱</sup> مقاله چاپ شده در مجموعه مقالات پژوهشکده هوا و فضا وابسته به وزارت علوم و فن آوری و تحقیقات، ۷ و

۸ اسفند ماه سال ۱۳۸۱ و همچنین در مجله کانون وکلای دادگستری مرکز، شماره ۱۱ و ۱۲ بهار و تابستان ۱۳۸۲

ناقص و در بخش دوم به آثار چنین سیستم مسئولیتی بر سازندگان می‌پردازیم و البته به طور اجمال از دو سیستم اروپا و آمریکا سخن به میان خواهیم آورد. شایان گفتن است در این خصوص قوانین مملکت ما به کلی با مبانی مطروحه در کشورهای صنعتی و دو سیستم آمریکا و اروپا متفاوت است که توضیحات لازم در ضمن بحث‌ها خواهد آمد.

## بخش اول

### مفهوم مسئولیت مدنی سازندگان اشیای پرنده ناقص

مسئولیت مدنی سازندگان محصولات صنعتی از حدود ۲۰ سال پیش در زمان رئیس جمهور کندی در آمریکا برای اولین بار در قالب قواعد سختگیرانه ای مطرح شد که عنوان Strict Liability in Torts بخود گرفت. بتدریج راه حل های بر گرفته از رویه عملی دادگاهها در قانون دولت فدرال آمریکا درج و قانون Restatement Second in Torts را تشکیل داده برای همه محصولات ناقص و فاقد ایمنی قابل اجرا شناخته شد. این رژیم مسئولیتی به تدریج به سایر کشورها از جمله اروپا سرایت نمود و در قانون (دایرکتیو) اروپایی ۲۵ جولای ۱۹۸۵ به عنوان راه حل اساسی و لازم الاتباع برای همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا مد نظر قرار گرفت و کشورهای عضو مکلف شدند که قوانین داخلی خود را بر مبنای آن تدوین نمایند. کشورهای اروپایی به تدریج از سال ۱۹۸۵ قواعد امری مربوط به مسئولیت مدنی کالاهای فاقد ایمنی را در حقوق داخلی خود وارد نمودند که آخرین آنها کشور فرانسه بود. این کشور سال ۱۹۹۷ قوانین مربوطه را در قانون داخلی خود درج نمود.

### ویژگیهای کلی رژیم مسئولیت شدید سازنده

این سیستم مسئولیتی برخلاف سیستمهای مسئولیت قراردادی و مسئولیت غیر قراردادی سنتی، مبتنی بر عنصر "خطا" نیست، بلکه در یک تفسیر عینی از "نقص" و احراز وجود "رابطه علیت" بین نقص (به عنوان عامل ورود ضرر یا فعل زیان بار) و بروز ضرر، مسئولیت سازنده مطرح می گردد و او را ملزم می نماید نسبت به جبران کلیه خسارات وارده اقدام نماید حال چه علت بروز نقص در جریان چرخه تولید، خطای ارتكابی سازنده باشد و چه در تولید شیئی ناقص ضرر آفرین خطایی ارتكابی نیافته باشد. به یک تعبیر، این رژیم مسئولیتی مبتنی بر تئوری "خطر" بوده و "عینی" است. اما آنچه موضوع بحث است باید به درستی منقح گردد.

### تمایز از مفاهیم مشابه

برای روشن نمودن محل بحث لازم می دانیم که این مفهوم را از مفاهیم مشابه تمییز بدیم زیرا بر وسیله پرنده دست ساز بشر تعهدات متعددی بار است که تخلف از مفاد هر کدام از آنها نوع مسئولیت ویژه ای را مطرح می سازد.

سازنده در چهار چوب عیوب مخفی شیء پرنده، ملزم به تحویل هواپیمای سالم است. بنابراین، اگر هواپیما در بدو خرید دارای عیبی باشد که آن را برای استفاده مورد نظر ناکار آمد سازد، طبعاً خریدار چنین وسیله ای مستند به خیار عیب می تواند هواپیما را به سازنده پس دهد و بدین وسیله عقد بیع منعقد شده را فسخ نماید. مسئولیتی که از این ناحیه بر سازنده بار می شود، نوعی مسئولیت قراردادی است و خصوصیتی ندارد. یعنی هر شیئی که در بازار مورد فروش واقع گردد، مشمول این

قاعده می گردد. بعلاوه، در همه سیستم های حقوقی جهان از جمله قوانین بین المللی نیز مقررات جبران کننده و تأمین کننده حقوق خریدار ناآگاه به عیب شیی خریداری شده وجود دارد. البته در سیستم کشورهای اروپایی و بخصوص نظام حقوقی کشور فرانسه بحث را بیشتر در باب تعهدات فروشنده مطرح نموده اند و به آن عنوان "تعهد به ضمانت از عیوب مخفی"<sup>۲</sup> داده اند و در برخی از کشورهای بهره گرفته از حقوق اسلام تأکید های در این خصوص متوجه عقدی است که موضوع آن جنس معیوب است و بدین وسیله برای تضمین حقوق خریدار جاهل به عیوب مخفی به وی حق فسخ عقد را داده اند که به این حق فسخ در اصطلاح حقوقدانان کشور ما خیار فسخ گفته می شود. پس بحث ما در این مقاله ناظر به این مسئولیت سازنده از حیث عیوب وارده به خود میباید نیست. طبیعی است که سازنده هواپیمای ناقص از این جهت مسئول است یعنی اگر هواپیما اصلاً به پرواز در نیاید و یا موتور آن در بدو حرکت در استفاده متعادل بسوزد و بعداً معلوم شود که علت سوختن موتور ناشی از طراحی بد و یا نقصی در ساختار آن یا عرضه نامناسب آن به بازار بوده است، طبعاً خریدار هواپیما می تواند مسئولیت فروشنده را بر این مبنا مطرح سازد که از قواعد مربوط به مسئولیت قراردادی تبعیت می نماید. البته در این رابطه بد نیست اشاره نماییم که عیب در این معنا عیب دو تفسیر مختلف دارد.

عیب در تفسیر اول به آن نقصی اطلاق می شود که فیزیکی و قابل حس باشد یعنی یک نوع کمبود عینی در وسیله پرنده و یا اجزای تشکیل دهنده و قطعات آن مشاهده شود. مثلاً استابلیزر های هواپیما از آلیاژ مناسب انتخاب نشده باشند و یا در هنگام ریخته گری قطعات، قسمتهایی از قطعه از آلیاژ مذاب پر نشده یا از قطعات ترک خورده و معوج، استفاده شده باشد.

تفسیر دوم از عیب ناظر به عیب عملکردی یا فونکسیونل می باشد. در این تفسیر، عیب ظاهراً دیده نمی شود ولی به گونه ای است که موجب می شود محصول صنعتی برای منظور و هدفی که در استفاده عقلانی از ساخت چنین وسیله ای مد نظر قرار می گیرد، مناسب نباشد.<sup>۳</sup>

به هر حال، مبنای بحث ما در تفسیر از نقص، به هر دو از این دو تفسیر می تواند برگردد. این بحث ناظر به عدم ایمنی ناشی از اقدامات تروریستی و یا عدم ایمنی ناشی از عدم رعایت اصول و استانداردهای ایمنی هوایی مثل آنچه در مقررات ایکائو آمده، نیز نمی باشد بلکه موضوع متوجه عدم ایمنی ناشی از ساخت ناقص است. در یک کلام به "عدم ایمنی ناشی از نقص در تولید" مرتبط می باشد.

همچنین بحث ما به مسئولیت کیفری سازنده نیز مربوط نمی گردد. بنابراین، اگر ثابت شود سازنده عمداً در ساخت وسیله نقلیه نقصی را قرارداده است و قصد وی ارتکاب عمل مجرمانه بوده، طبعاً علاوه بر مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری نیز متوجه وی خواهد بود. البته در برخی از کشورها مثل فرانسه خطای فاحش<sup>۴</sup> را نیز به تدلیس کیفری<sup>۵</sup> تشبیه نموده فرد سازنده اینچنینی را مشمول مجازات

---

<sup>۲</sup> - Obligation de garantie des vices cachés

<sup>۳</sup> - Fit for Special Purpose

<sup>۴</sup> - Faute Lourde

<sup>۵</sup> - Dol

کیفری نیز دانسته اند. در آمریکا نیز خطای فاحش<sup>6</sup> می تواند عامل ورود ضرر را علاوه بر جبران خسارات مادی و معنوی مستوجب مجازات کیفری<sup>7</sup> نیز بنماید. در حقوق ما نیز چنین اعمالی علاوه بر مسئولیت مدنی عامل ورود ضرر در قالب سیستم های سنتی بر گرفته از شرع می تواند عامل ورود ضرر را علاوه بر الزام به پرداخت دیه و جبران خسارات وارده در قالب دو مفهوم اتلاف و تسبیب، او را مستحق تحمل مجازات تعزیری نیز بنماید. بنابراین، اگر سازنده هواپیما بداند که نصب جعبه فیوز در کنار تجهیزات مربوط به برق ولتاژ بالا خطر سقوط هواپیما را بالا می برد و با این حال مبادرت به ساخت چنین وسیله ای نماید، مصون از مجازات کیفری نیز نخواهد بود و یا اینکه حتی اگر پس از علم به اینکه هواپیما تولیدی در قسمتهایی رعایت نکات ایمنی نشده است، مبادرت به جمع آوری وسائط فروخته شده از بازار ننماید و یا از طرق مقتضی مثل وسائل ارتباط جمعی خریداران قبلی را از خطر آفرینی محصولات خود مطلع نسازد، طبعاً مشمول مجازات کیفری نیز خواهد شد. زیرا ایمنی مردم بخصوص در وسیله ای که کمترین ضریب خطر می تواند منجر به بروز حوادث مرگ بار شود، نباید دستخوش کوچکترین مسامحه و اهمال گردد.

اما در کشورهای اروپا و آمریکا، علاوه بر این نوع مسئولیت جدید، مبنای دیگری نیز برای طرح مسئولیت سازنده وجود دارد که در کنار مسئولیت شدید یا Strict Liability مبتنی بر خطر می باشد، قابلیت اجرا دارند.

در آمریکا مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا در این زمینه که تحت عنوان کلی Negligence مطرح می باشد، مبنای عمومی و سنتی طرح مسئولیت سازنده وسیله نقلیه ناقص است.

در فرانسه نیز مسئولیت مدنی قراردادی<sup>8</sup> برای خریدار مستقیم و مسئولیت مدنی غیر قراردادی<sup>9</sup> برای غیر خریدار که به نوعی از نقص وسیله نقلیه پرنده متضرر می گردد، به طور سنتی سیستم های حقوقی عمومی<sup>10</sup> آن کشور را برای طرح مسئولیت سازنده تشکیل می دهند<sup>11</sup>.

بنابراین، بحث ما در این مقاله ناظر به رژیم های سنتی مسئولیت مدنی در آمریکا و فرانسه نیست بلکه به مقرراتی بر می گردد که تحت عنوان مسئولیت شدید در سیستم حقوقی کشورهای متحد آمریکا و کشورهای متحد اروپا مطرح گردیده است.

تعدد مبانی حقوقی و تنوع سازندگان قطعات اشیای پرنده مهمترین و مشکلترین وظیفه قضات و وکلای مطرح می سازد که همان مسئله قانون صلاحیت دار و دادگاه صالح است که هر کدام را به اجمال توضیح می دهیم.

---

<sup>6</sup> - Gross Negligence

<sup>7</sup> - Punitive Damages

<sup>8</sup> - La Responsabilité Contractuelle

<sup>9</sup> - La Responsabilité Délictuelle

<sup>10</sup> - Responsabilité de droit commun

<sup>11</sup> - DAYYANI Abdolrasoul, La responsabilité du fait de défaut de sécurité des produits, Thèse de doctorat, éd. Septentrion, 2000, Lille, France

## قانون و دادگاه صالح

وکیل رسیدگی کننده به دعوای مسئولیت مدنی با دو مشکل مهم مواجه است که اولی تعیین قانون صلاحیت دار و دومی دادگاه صالح است

### الف - قانون صلاحیت دار

وجود دو سیستم جبران خسارات وارده در اثر نقص شیی پرنده در آمریکا و اروپا مسئله مهم انتخاب قانون را مطرح می نماید<sup>۱۲</sup>. یعنی ممکن است هم قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا صالح به اعمال باشند و هم قواعد سختگیرانه مربوط به مسئولیت شدید. اما مشکل مهم تر این است که در برخی کشورها قواعد مربوط به مسئولیت شدید تصویب نشده و باید به قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا مراجعه نمود که مشکل تازه از اینجا شروع می شود زیرا قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا در تمام ایالات آمریکا یکسان نیست. این مشکل در مورد کشورهای اروپایی هم مطرح است زیرا هر چند قواعد مربوط به مسئولیت سخت اساساً از قواعد مندرج در دایرکتیو ۱۹۸۵ جامعه مشترک اروپا تبعیت می نمایند ولی در بعد مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا، قواعد کشورهای عضو یکسان نیست. یعنی در کشورهایی که عمده تولید کنندگان وسائل نقلیه پرنده هستند (اروپا و آمریکا) با بزرگترین مشکل یعنی مشکل تعیین قانون صلاحیت دار، مواجهیم. این عدم یکسانی قواعد مربوطه، زمینه را در بعد صلاحیت قانونی برای مسئله تقلب نسبت به قانون و در بعد تعارض دادگاه زمینه را برای مسئله مهم فروم شوپینگ یا "دادگاه فروشی" مطرح می سازد و به وکیل و یا زیان دیده این امکان را می دهد که قانونی که در بر دارنده بیشترین منفعت برایش است را صالح بنماید و اگر از طریق قانونی نتوانست با انتخاب قانون صحیح و یا فروم شوپینگ منافع موکلش را تامین نماید، دست به اقدامات غیر قانونی نظیر تقلب نسبت به قانون بزند. البته تقلب نسبت به قانون قبل از تمسک به قانون ارتکاب می یابد یعنی زمینه های اجرای قانون مناسب از قبل تهیه می شود ولی در فروم شوپینگ، وکیل یا زیان دیده به دادگاهی رجوع می کند که می داند قانون مناسب را انتخاب می کند یعنی به طور غیر مستقیم نظر وکیل تامین می گردد و قانون مناسب صالح به رسیدگی خواهد شد. به هر حال، دو مسئله انتخاب قانون Choice of Law و دادگاه فروشی<sup>۱۳</sup> به خلاف تقلب نسبت به قانون<sup>۱۴</sup>، از نظر قواعد حقوق بین الملل عمومی با منعی مواجه نشده است؛ امری که به وکلا اجازه می دهد با بررسی های دقیق و هوشمندانه، قانون صالح را خودشان انتخاب کنند؛ حال یا بطور مستقیم در قالب انتخاب قانون و یا بطور غیر مستقیم در قالب فروم شوپینگ.

بنابراین، در جاهایی که نتوان قانون صالح را بدون در دسر انتخاب نمود، مشکل تعارض قوانین بطور جدی از مهمترین دغدغه های فکری وکلا و قضات می باشد. باید گفت خوشبختانه در ایران این مشکلات کمتر وجود دارد زیرا در چهارچوب قوانین داخلی ما مشکل قانون صلاحیت دار بروز نمی کند چونکه قانون داخلی ما مبنای دوگانه ندارد و قواعد مربوط به مسئولیت شدید هنوز در کشور ما به تصویب نرسیده است و عمدتاً قواعد مربوط صالح به رسیدگی همان قواعد مربوط به مسئولیت

---

<sup>12</sup> - Choice of Law

<sup>13</sup> - Forum Shopping

<sup>14</sup> - Fraude à la Loi

مبتنی بر خطا است. البته هر چند می‌توان گفت قواعد مربوط به اتلاف در حقوق ما از سیستم مبتنی بر خطا تبعیت نمی‌نمایند. به نوعی تابع سیستم مسئولیت مبتنی بر خطر می‌باشد ولی بعید به نظر می‌رسد قاضی در مورد مسئولیت سازنده هواپیمای ناقص از سیستم مسئولیتی مبتنی بر اتلاف (مواد ۳۲۸ به بعد قانون مدنی) تبعیت نماید. یعنی اگر قانونی صالح به رسیدگی باشد، در بعد مدنی همان قواعد عمومی مربوط به تسبیب خواهد بود که به نوعی از سیستم مبتنی بر خطا تبعیت می‌نمایند هر چند در قانون بطور صریح عنصر خطا را شرط طرح مسئولیت بر مبنای خطا ندانسته باشد.

لازم به ذکر است در کنوانسیون ورشو بحث مسئولیت کمپانی‌های حمل و نقل مسافر مطرح شده است ولی مستقلاً بحثی به نوع مسئولیت تحمیل شده بر سازنده هواپیما نشده است. یعنی در جایی که وفق قواعد مربوط در کنوانسیون ورشو شرکت حمل و نقل مسافر مسئول شناخته می‌شود، طبعاً می‌تواند به نوبه خود مسئولیت سازنده را مطرح نماید.

پس اگر سازنده همه قطعات هواپیما شرکت‌های داخلی، ایرانی باشند و متضرر نیز در خطوط داخلی آسیب دیده باشد، از قواعد حقوق داخلی در طرح مسئولیت سازنده تبعیت خواهد شد ولی چنانچه سازنده هواپیما، شرکت خارجی باشد (چنانچه در ۹۹/۵ درصد موارد چنین است)، به نظر ما قواعد مربوط به مسئولیت مدنی سازندگان - که تابع قواعد سخت می‌باشد - قابل اعمال است. بنابراین، اگر هواپیمای شرکت هلندی فوکر و یا شرکت فرانسوی ایرباس و یا بوئینگ یا مک دانل داگلاس آمریکایی در اثر نقص در خطوط داخلی ما خسارتی به بار بیاورد، می‌توان با پیروی از قواعد سخت مسئولیتی، سازنده را ضامن شناخت به این دلیل که قواعد مربوط به مسئولیت سخت که مورد تصویب این کشورها قرار گرفته، اجازه تمسک به این قواعد را به متضرر ایرانی می‌دهد. البته اجرای این قواعد سخت‌گیرانه متضرر را محروم از تمسک به قواعد مربوط به مسئولیت قراردادی بر گرفته از مواد کنوانسیون ورشو نمی‌نماید. یعنی متضرر می‌تواند یا مستقیماً به سازنده مراجعه کند و یا بر اساس مواد مربوط به مسئولیت قراردادی مندرج در بلیط هواپیما (که به کنوانسیون ورشو ارجاع داده است)، ابتدا به متصدی حمل مراجعه نماید ولی در هر حال، اگر ثابت شود که علت تامه سقوط، نقص فنی بوده است، متصدی حمل نیز در قسمتی که جبران خسارت نموده می‌تواند به نوبه خود به سازنده مراجعه نماید همچنانکه متضرر می‌تواند نسبت به جبران خسارات مازاد بر میزان پیش‌بینی شده در کنوانسیون، به سازنده مراجعه نماید.

اما در جایی که قسمتی از قطعات توسط کمپانی‌های داخلی و قسمتی توسط کمپانی‌های خارجی ساخته شده باشد، طبعاً مسئولیت شرکتی که هواپیما را مونتاژ می‌کند، مطرح می‌باشد. شایان گفتن است در ساخت اشیای پرنده پیچیده از توانایی‌های شرکت‌های متعددی بهره گرفته می‌شود و تقریباً هیچ کمپانی در جهان وجود ندارد که به تنهایی تمام قطعات مربوط به هواپیما بسازد. البته، بدیهی است مونتاژ کننده به نوبه خود بر علیه سازنده قطعه می‌تواند طرح دعوا نماید و مسئولیت را متوجه شخص اخیر سازد.

به هر حال، بر وکیل متبعر این تکلیف وجود دارد که بدانند با تمسک به کدام قانون می‌تواند به نحو مقتضی و احسن منافع موکل خود را تامین نماید.

در کشور آمریکا مشکل دیگری که وجود دارد این است که چنانچه دولت به عنوان خواننده دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی قرار گیرد، فقط قانون فدرال در خصوص مسئولیت مدنی<sup>۱۵</sup> صالح به رسیدگی است. ولی اگر اشخاص حقیقی و یا حقوقی حقوق خصوصی طرف دعوی باشند، مبنای رایج معمول همان دعاوی کلاسیک مبتنی بر قواعد مربوط به مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا (Negligence) یا در شکل اکمل و اتم آن مسئولیت مبتنی قانون سختگیرانه عمومی دولت فدرال خواهد بود که تحت عنوان Strict Liability in Tort نام گرفته است.<sup>۱۶</sup>

## ب- دادگاه صالح

مهمترین مسئله که حتی مقدم بر تعیین قانون صالح است تعیین دادگاه صلاحیت دار می‌باشد. ولی در این خصوص یک سؤال اساسی تری وجود دارد و آن اینکه آیا اساساً باید به دادگاه مراجعه نمود یا اینکه راه‌حل‌های فرا قضایی را باید برای رفع و رجوع چنین دعاوی برگزید.

در این رابطه، دو نظریه عمده وجود دارد: در کشورهای آمریکا و انگلیس با الهام از قواعد بین المللی در این خصوص بویژه مفاد انکس ۱۳ معاهده شیکاگو که می‌گوید هدف از بررسی سانحه، تعیین مقصر و یا اثبات تقصیر نیست، معتقدند رسیدگی قضایی موجب کتمان علت بروز حادثه می‌گردد و راه را برای پیشگیری از حوادث آینده با علت‌های مشابه مسدود خواهد نمود. عمده خلبانان هواپیماها از مورد مواخذه قرار گرفتن در دادگاه بشدت اکراه داشته و یکی از علل افزایش سوانح هوایی را در ایران، مورد رسیدگی واقع شدن پرونده هواپیمای فوکر ساقط شده در اصفهان از طریق دادگاه می‌دانند. ایشان می‌گویند مرجع رسیدگی در این موارد سازمان هواپیمایی کشوری است و در آمریکا نیز دو سازمان FAA و NSTB<sup>۱۷</sup> متکفل رسیدگی به امر سوانح هوایی می‌باشند. این گروه استفاده از هر گونه اطلاعات حاصله از طریق کاوش‌های کارشناسانه متخصصان هوانوردی را برای رسیدگی‌های قضایی ممنوع می‌دانند.

گروه دوم با توجه به صلاحیت‌های عام قوه قضاییه برگرفته از اصل ۱۵۶ قانون اساسی مداخله مقامات قضایی را ضروری می‌دانند و این مداخله را منافی با انکس ۱۳ معاهده شیکاگو ندانسته و طبق سند ۶۹۲۰ ایکائو در بند ۲۳-۲-۳ اصولاً چنین مداخله را جایز می‌دانند و به خصوص در حقوق داخلی قوه قضاییه را مجری مواد ۷۱۴ و ۷۲۵ قانون مجازات اسلامی می‌دانند که البته ما معتقدیم این مواد هیچگاه در امر سوانح هوایی قابلیت اجرا ندارند زیرا قوانین مربوط به هوانوردی قوانین خاص می‌باشند و قانون عام موخر نمی‌تواند خاص مقدم را نسخ کند.

اما در آنچه به تعیین دادگاه صالح در جایی که نقص هواپیما علت بروز سانحه شده به نظر ما قطعاً در هنگام اختلاف و عدم توفیق کمپانی‌های بیمه در تامین حقوق متضرر، بایستی به دادگاه صالح مراجعه نمود. این دادگاه طبق قواعد عمومی مربوط به آئین دادرسی مدنی، قانون محل اقامت خواننده است (ماده ۱۱ قانون آدم جدید). ولی در قوانین داخلی توضیح بخصوصی راجع به دعاوی

<sup>15</sup> FEDERAL TORT CLAIMS ACT

<sup>16</sup> - McCormick Barns Warnock & Papadakis M. P., Aircraft accident reconstruction and litigation, Tucson Az : lawyers, 1998, United States p. 405

<sup>17</sup> برای نقش این دو سازمان نگاه کنید به پاورقی شماره ۳۱ این مقاله

مربوط به مسئولیت قراردادی و مسئولیت غیر قراردادی وجود ندارد. این در حالی است که در کشورهای اروپایی ماده ۱-۵ کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۸ در موارد مسئولیت قراردادی دادگاه محل انعقاد یا اجرای قرارداد (در ما نحن فیه محل انعقاد قرارداد خرید هواپیما) را صالح به رسیدگی اعلام نموده و در موارد مسئولیت غیر قراردادی، ماده ۳-۵ همان کنوانسیون محل وقوع فعل زیانبار را صالح به رسیدگی اعلام نموده است.<sup>۱۸</sup> البته، این کنوانسیون برای مصرف کننده متضرر از نقص نیز مقرراتی وضع نموده است که بر مبنای آن متضرر می‌تواند به هر دادگاهی که برای سهل الوصول تر است مراجعه نماید.

در کشور ما نصی در این خصوص وجود ندارد شاید بتوان با توجه به پیوند مسئله سقوط هواپیما با مسائل کیفری ناشی از خطای فاحش یک دست اندر کار، در خصوص دادگاه صالح، و در فقدان قانون خاص راجع به صلاحیت نسبی با استناد به ماده ۵۵ قانون آ.د.ک. جدید، دادگاه محل وقوع جرم که منصرف به دادگاه محل وقوع فعل زیان بار یا دادگاه محل ورود خسارت است، صالح به رسیدگی می باشد. صلاحیت دادگاه مزبور به دلیل سهولت دسترسی به اسناد و مدارک بجا مانده از حادثه نیز قابل توجیه است.

در خصوص صلاحیت ذاتی باید گفت که متأسفانه دادگاه ویژه‌ای در کشور ما با صلاحیت‌های اختصاصی برای رسیدگی به خسارات ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده پیش بینی نشده است. البته، در خصوص هواپیما ربایی حسب مورد یا کنوانسیون توکیو مصوب ۱۹۶۳ - که کشور ما نیز بدان ملحق است- و در مورد جرایم واقعه در خطوط داخلی، دادگاه شهرستان تهران صالح به رسیدگی است.<sup>۱۹</sup> بنابراین، وفق قواعد عمومی مربوطه در مورد دعاوی ناشی از خسارات وارده، دادگاه صالح، همان دادگاه عمومی محل ورود خسارت است. برای مثال اگر هواپیما در اصفهان یا خرم آباد سقوط نموده باشد، حسب مورد، دادگاه عمومی اصفهان و یا خرم آباد صالح به رسیدگی می باشند. البته، این امر مانع از این نمی شود که قاضی خاص یا دادگاه خاصی به دلیل صلاحیت‌های تخصصی‌اش با ابلاغ ویژه رئیس قوه مامور رسیدگی به پرونده سقوط شود که در غیر محل حوزه صلاحیت نسبی او است. این لزوم با توجه به پیچیدگی‌های چنین دعوایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است حتی در با تصویب قانون جدید تخصصی نمودن دادگاههای کیفری و حقوقی مصوب ۱۳۸۱ باز هم نیاز به یک دادگاه تخصصی برای رسیدگی به دعاوی ناشی از سقوط هواپیما لازم به نظر می‌رسد. شاید لازم باشد تشکیل چنین دادگاهی در جایی که پای محاکمه خلبان و کادر پروازی مطرح به دلیل تخلف از نظامات و یا خطای آنها مطرح باشد در حضور هیات منصفه ای متشکل از برجسته‌ترین خلبانان و خدمه پروازی تشکیل گردد زیرا رانندگی هواپیما مثل رانندگی وسائط نقلیه زمینی نیست و عوامل موثر در سقوط به گونه ای متعدد و پیچیده می‌شوند که قضاوت کادر برجسته‌ای از متخصصین امر را نیز بطلبد.

<sup>18</sup> - DAYYANI Abdolrasoul, Thèse précité p. 517 s. - Voir aussi la Convention de Lugano 1988 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

<sup>19</sup> - قانون مجازات اخلاص کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسائل و تاسیسات هواپیمایی مصوب

به عنوان خاتمه این بحث، در جایی که هواپیما در کشور دیگری سانحه می‌بیند، وفق ماده ۱۶ معاهده شیکاگو مقامات (قضایی و یا هوانوردی) کشور محل وقوع سانحه برای انجام تحقیقات صالح بوده ولی کشور ثبت کننده هواپیما نیز حق دارد در تحقیقات شرکت جوید.

### **بخش دوم : شرایط و آثار طرح مسئولیت مدنی سازنده اشیای پرنده**

برای طرح هر دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی شرایطی لازم است که در قسمت اول مورد مطالعه قرار می‌دهیم و طرح چنین مسئولیتی آثاری را در بر دارد که در قسمت دوم بررسی می‌گردد.

#### **قسمت اول شرایط مسئولیت مدنی**

در هر دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی باید سه عنصر به طور جداگانه به اثبات برسند که عبارتند از فعل زیان بار، ضرر و رابطه علیت بین این دو.

#### **تیترا اول - فعل زیان بار**

اولین و مهمترین عنصری که در یک دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی باید ثابت شود، فعل زیان بار است. یعنی باید معلوم شود عملی که نوعاً ضرر آفرین است، علت ورود ضرر شده است. اساساً عامل ورود ضرر که در ما نحن فیه علت سقوط هواپیما و ایراد ضرر می‌شود، در دو عامل عمده خلاصه می‌شود: عامل انسانی و عامل نقص و یا ترکیبی از این چند عامل.

عامل سومی هم ممکن است متصور باشد تحت عنوان عامل طبیعی که در اصطلاح حقوق تعهدات تحت عناوینی نظیر فورس ماژور (در تعبیر فرانسوی ها)، عامل قهری (با تعبیر قانون مدنی ما) یا فعل خداوند (در حقوق تعهدات انگلیس) از آنها یاد می‌شود، که در این رابطه باید توضیحاتی داده شود.

امروزه نقش فورس ماژور و علل قاهره به عنوان علل رافع مسئولیت خیلی بی رنگ شده است زیرا با گسترش علوم و فنون جدید تقریباً هیچ عاملی که تحت عنوان فورس ماژور بتواند مورد رسیدگی قرار گیرد، شرط اصلی تحقق خارجی خود را ندارد. دلیل این امر آن است که عنصر اصلی فورس ماژور یعنی "غیر قابل پیش بینی بودن" حادثه غیر عادی، با افزایش فن آوری و کشف علل بسیاری از پدیده‌های طبیعی و شناخت راه‌های مقابله با آنها، محقق نیست. تقریباً امروزه تمامی پدیده‌های جهان قابل پیش بینی می‌باشند. کافی است یک بار هواپیمایی در چاه هوایی افتاده باشد و در هنگام پرواز یا با رعد و برق شدید برخورد کرده باشد تا بتوان گفت این حادثه پیش آمدنی است. با این حساب، عنصر اصلی فورس ماژور دیگر به حدی ضعیف شده که می‌توان آنرا کان لم یکن تلقی نمود برای همین است که در اکثر کنوانسیون های مربوط به مسئولیت مدنی بعد از دهه ۱۹۶۰ دیگر نام فورس ماژور به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت به چشم نمی‌خورد. این است که در سقوط یک هواپیما باید به دو عامل عمده یعنی "خطای انسانی" و "نقص" به عنوان دلایل اصلی اشاره کرد. البته، ترکیبی از عوامل انسانی و نقص با یک نسبت کم و بیش متفاوت نیز می‌تواند به عنوان فعل زیان بار مطرح باشند که قاضی باید با دقت پس از ملاحظه درجه تاثیر هر کدام در تحقق فعل زیان بار مسئولیت هر کدام از دو عامل را مشخص نماید. ممکن است بتوان نقص محصول را در قالب خطای انسانی نیز مطرح نمود

که با این حساب باید گفت عمده علت خسارات ناشی از سقوط اشیای پرنده در خطای انسانی خلاصه می شود که به طور مستقیم و یا به طور غیر مستقیم (ناقص ساختن وسیله) موجبات سقوط و برخورد این اشیا را فراهم نموده و خسارت می آفرینند.

برای مثال نقص فنی هواپیما، خلبان را دستپاچه نموده و به جای تصمیم درست در هدایت هواپیما، تصمیم نابخردانه ای بگیرد و موجبات سقوط هواپیما را فراهم آورد.

عامل انسانی مذکور ممکن است خود خلبان باشد که مثلاً پارامترهای مربوط به فرودگاه مقصد را وارد دستگاه کامپیوتر هواپیما نمی نماید و یا این عامل مسئولین برج مراقبت فرودگاه باشند که اطلاعات نادرست به خلبان بدهند یا منتسب به مامور نظافت و مراقبت فرودگاه باشد که در اجرای وظایف خود قصور ورزیده و مثلاً قطعه فلز کنده شده از هواپیمای قبلی را از باند فرودگاه پاکسازی ننموده و منجر به ترکیدن لاستیک هواپیمای بعدی در هنگام فرود شده است. همچنانکه می تواند مامور دولت باشد که در اجرای وظایف مربوط به اعمال حاکمیت خود قصور ورزیده باشد و مثلاً دقت کافی بازرسی امنیتی وسائل همراه مسافر موجب شود مواد محترقه در داخل هواپیما آتش بگیرد. به هر حال، هر فردی که در انجام وظیفه خود خطایی مرتکب شده و بتوان ایراد خسارات وارده را منتسب به فعل او دانست، مسئول می باشد. بدیهی است منظور از خطا اعم از تعدی و تفریط می باشد. مراد از تعدی، فعل مثبت مادی است مثل اعلام خطر در جایی که نباید اعلام شود و یا ناشی از تفریط باشد یعنی با فعل منفی مرتکب ورود ضرر شود مثل اینکه نسبت به امری که باید اعلام شود، کوتاهی صورت گیرد.

همچنین عامل ورود ضرر ممکن است یک فرد حقیقی یا یک شخص حقوقی مثل یک شرکت تجاری و یا دولت باشد.

به هر حال، بحث ما در این مقاله بررسی سیستم جبران خسارات ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده می باشد یعنی ناظر به خساراتی است که از ناحیه نقص شی پرنده به ثالث وارد می آید. برای این منظور لازم است بیشتر به معنای نقص پردازیم و این سؤال را مطرح نماییم که چه هنگام هواپیما ناقص است؟ مکانیسم های مختلف ارزیابی نقص هواپیما کدامند؟ چند نوع نقص داریم؟ و در نهایت اینکه بار اثبات نقص بر عهده کیست؟

در خصوص آزمایش نقص، سیستم های مختلفی تاکنون اعمال شده است و به تدریج در طول زمان کامل تر شده است و البته سیستم های ارزیابی نقص حسب کشورهای مختلف نیز متفاوت می باشد. در زمانی برای آزمون نقص محصول می گفتند باید نشان داد آیا محصول، خطر ایراد ضرر غیر عاقلانه را سبب شده است یا خیر<sup>۲۰</sup>. بعدها این ملاک ارزیابی جای خودش را به ملاک دیگری داد که در آن سؤال اصلی متوجه این بود که مشخص شود آیا خطر ضرر ناشی از استفاده محصول بیشتر از ضررهای منتظره به یک مصرف کننده عاقل می باشد یا خیر<sup>۲۱</sup>. سیستم بعدی این سؤال را مطرح کرد که آیا فایده محصول صنعتی بیشتر است یا خطر آفرینی ضرری آن<sup>۲۲</sup>؟ اگر نفع آن بیشتر از ضررش

---

<sup>20</sup>-Unreasonable Risk of Harm Test

<sup>21</sup>-Consumer Expectation Test

<sup>22</sup>-Risk vs. Utility Test و یا "Risk-benefit" test

تلقى می‌شد، جنس فاقد نقص دانسته می‌شد. این شیوه اخیر آزمایش نقص، پیچیده‌ترین و جدیدترین شیوه‌ای است که رایج شده است. در این شیوه آزمایش که بخصوص در مورد نقص طراحی کاربرد دارد، به این نکته توجه می‌شود که آیا طرح جایگزینی در زمان تولید شیء پرنده برای جلوگیری از نقص طراحی در هواپیما ناقص موجود، قابل تصور بوده است یا خیر. در این ارزیابی، به عامل هزینه‌های جانبی بالقوه و هزینه‌های طراحی جایگزین نیز توجه کافی مبذول می‌گردد. با این حساب، چنانچه در زمان تولید هواپیما وضعیت علوم اجازه طراحی بهتر را ندهد و هواپیما بر اساس یافته‌های علوم زمان، بد طراحی گردد، این امر نقص برای هواپیما محسوب نمی‌گردد.<sup>۲۳</sup> مثلاً تا قبل از عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر امکان دسترسی مسافر به کابین هواپیما وجود داشت و این برای هواپیما نقص محسوب نمی‌شد ولی پس از آن تاریخ برای هواپیماهای غول پیکر این مسئله نقص تلقی می‌شود. بنابراین، اگر طرح جایگزین فاقد ایمنی در زمان تولید هواپیما متصور نبوده، هواپیما ناقص تلقی نمی‌گردد.

بدیهی است عیبی که می‌تواند بخصوص در قالب عیب فیزیکی مسئولیت بر انگیز باشد، باید در هنگام عرضه هواپیما به بازار وجود داشته باشد و به اصطلاح عیب مادر زادی و یا به عبارت بهتر کارخانه زادی باشد. بنابراین، اگر چنانچه سازنده بتواند ثابت نماید که عیب در هنگام عرضه به بازار وجود نداشته است. یا بعداً بهره‌بردار با استفاده غیر اصولی‌اش از وسیله، آنرا به وجود آورده است، طبعاً مسئولیتی متوجه سازنده نیست.

### انواع عیب

در یک تفسیر واقع بینانه عیب ممکن است یکی از انواع سه گانه زیر باشد: عیب فیزیکی، عیب در طراحی، عیب در عرضه هواپیما به بازار فروش. تعریف عیب فیزیکی معلوم است. یعنی مثلاً قطعه تولیدی هواپیما ترک خورده یا از آلیاژ مناسب انتخاب نشده و یا در قسمت‌هایی از آن خلل و فرجی وجود دارد که ناشی از ریخته‌گری ناقص باشد و بدینوسیله ضریب ایمنی آنرا پایین بیاورد و قطعه مورد استفاده کج و معوج باشد. نقص طراحی نیز در جایی است که اجزا به تنهایی ایرادی ندارند ولی مجموعه با هم کار نمی‌کند. مثلاً فیوز برق نزدیک محل تولید و یا عبور برق ولتاژ بالای هواپیما قرار گرفته باشد. این گونه نقص تقریباً مشابه همان نقص فونکسیونل است که در حقوق فرانسه وجود دارد و موجب می‌شود محصول کارآیی لازم را نداشته باشد.

نوع سوم هم از نقص وجود دارد که به نقص در نحوه عرضه به بازار<sup>۲۴</sup> مشهور است به ندادن اطاعات لازم در جهت استفاده از محصول بر می‌گردد. مثلاً سازنده هشدارهای لازم در جهت استفاده از هواپیما را در اختیار بهره‌بردار آن قرار ندهد. البته، ممکن است چنین نقصی بعد از تولید هم ظاهر شود یعنی پس از مدتی عیب فیزیکی و یا نقص در طراحی جدیدی کشف شود که در این صورت، سازنده باید موارد را به نحو مقتضی و مطمئن به اطلاع بهره‌بردار رسانده و هشدارهای لازم را به او بدهد. اگر وظیفه هشدار خود را عمل ننماید، مسئول شناخته می‌شود. در اجرای این وظیفه

---

<sup>23</sup> - McCormick Barns Warnock & Papadakis M. P., Aircraft accident reconstruction and litigation, Tucson Az : lawyers, 1998, United States p. 412

<sup>24</sup> -Marketing Defect

قانونی، کمپانی بوئینگ بعد از عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر تمامی هواپیماهای تولیدی را برای تأمین امنیت بیشتر کابین خلبان فراخواند که پیش بینی ها لازم در آن تعبیه شود. طبیعی است چنانچه خود استفاده کننده به توصیه های ایمنی فروشنده در امر بهره برداری توجهی ننماید، مسئول خسارات وارده می باشد و در هنگام ورود خسارت ناشی از چنین نقضی مسئولیتی متوجه سازنده نیست.

### بار اثبات نقص

همانطور که گفتیم وجه اساسی اختلاف سیستم مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا با سیستم مبتنی بر مسئولیت شدید همان جایگزین شدن نقص محصول، بجای خطای سازنده است. یعنی آنچه که مهمترین امر اثباتی در سیستم مسئولیت مدنی سازنده بر اساس مقررات سختگیرانه مربوط به مسئولیت شدید (Strict Liability) است، اثبات نقص می باشد. در این سیستم، فعل زیان بار همان نقص است که باید به مدد دلایل متقن ثابت شود. سئوالی که مطرح می شود این است بار اثبات دلیل بر عهده کیست؟ آیا متضرر باید ثابت نماید که هواپیما نقص داشته است و یا این وظیفه بر عهده سازنده است که ثابت نماید نقص نداشته است؟ در سیستم مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا بایستی متضرر دو عنصر را ثابت می کرد: هم نقص را و هم خطای سازنده در ناقص ساختن محصول را. ولی از آنجا که اثبات خطای سازنده در جریان تولید امری به غایت دشوار بود، عملاً این سیستم کارایی خود را از دست داد زیرا متضرر ناآگاه یدی بر چرخه تولید سازنده هواپیما نداشت که بداند مثلاً در ساخت قطعه ای که کج تولید شده، آیا خطایی ارتکاب یافته است یا خیر مثلاً آیا کارگر ساخت قطعه خوابش برده که جنس بد تولید شده و یا اینکه به طور کاملاً غیر منتظره سگته کرده و مرده است که منجر به تولید قطعه ناقص شده است. این بود که در همان سیستم مبتنی بر خطا، خطای سازنده در فروش محصول ناقص امری مفروض گرفته می شد و بار اثبات عدم ارتکاب خطا بر عهده سازنده بار می گردید<sup>۲۵</sup> ولی در سیستم مبتنی بر مسئولیت عینی ناشی از مقررات شدید مسئولیت مدنی فقط باید نقص محصول به اثبات رسد تا امکان طرح مسئولیت سازنده مطرح بشود. البته طبعاً باید این عنصر توسط مدعی زیان دیده با تمسک به دلایل کافی به اثبات برسد.

### تیتیر دوم - ورود ضرر

اینکه نقص هواپیما ضرری بیافریند، رکن مسئولیت مدنی سازنده است. بنابراین، اگر چنانچه نقص محصول بلافاصله پس از خرید هواپیما و قبل از رخداد هر گونه ضرری بر ملا گردد، طبعاً بحث مسئولیت مدنی منطبق بر مقررات مسئولیت شدید پیش نمی آید. یعنی اگر عمل ضرر آفرین ضرری متوجه کسی ننماید، جایی برای طرح مسئولیت مدنی سازنده نخواهد بود. خسارات مربوطه در این مورد اعم از خسارات وارده به محل سقوط و یا به مسافری و خدمه پروازی می باشد.

نکته مهمی که در این رابطه وجود دارد، مسئله خسارات معنوی است. بدیهی است خسارات مادی و جانی در همه سیستم های دنیا پذیرفته شده است. خسارات مادی اعم از خسارت بدنی و مرگ، هزینه های دارو و درمان و هزینه های از دست دادن اسباب و اثاثیه خود می گردد حتی در مواردی که

<sup>25</sup> DAYYANI Abdolrasoul, La responsabilité du fait de défaut de sécurité des produits, Thèse de doctorat, éd. Septentrion, 2000, Lille, France p. 27

خانواده ای تنها نان آور خود را از دست می‌دهد دادگاه های آمریکا و فرانسه برای باز ماندگان بی سرپرست نیز مقرری ماهیانه وضع می‌نمایند.

اما جبران خسارات معنوی که به رنج و الم ناشی از دست دادن عزیزی و یا مجروح شدن شخص اطلاق می‌گردد، در حقوق ما با مشکل مواجه است در حالی که در اروپا و آمریکا در بیشتر موارد این گونه خسارات بیشتر از میزان خسارت مادی و اقتصادی ارزیابی می‌شوند و البته در این کشورها تعیین میزان این خسارات بسته به نظر قضات است که با توجه به حال بازماندگان و وضعیت روحی و روانی متضررین از حادثه مبلغی را معین نماید.

در کشور ما هر چند قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ مسئله خسارات معنوی را پیش بینی نموده ولی عملاً دادگاه‌های بعد از انقلاب به این گونه خسارات رای نمی‌دهند و کنوانسیون ورشو نیز که در مورد سوانح هوایی صالح به رسیدگی است، در صورت خاصی خسارت معنوی را قابل مطالبه دانسته است. این کنوانسیون در اصلاحات بعدی آن متضرر را از مطالبه خسارات معنوی در جایی که خسارت مادی واردی نشده باشد، باز می‌دارد. یعنی مطالبه خسارات معنوی را منوط به ورود خسارت مادی نموده است در حالی که در آمریکا اخیراً دادگاه‌ها حتی در جایی که خسارت مادی وارد نشده باشد متضرر را مستحق دریافت خسارت معنوی می‌دانند. ممکن است هواپیما خسارتی وارد نیاورد ولی به دلیل نقص فنی و یا عدم مهارت کافی خلبان در برخاستن و نشست هواپیما جان مسافری از هراس به لب برسد و یا مثلاً اعلام شود چرخ های هواپیما باز نمی‌شود و پس از مدت زیادی سرگردانی در هوا بالاخره در آخرین دقایق باز شود. در اینجا خسارات معنوی چه بسا بیشتر از خسارات مادی برای متضرر اهمیت داشته باشد ولی در ایران اساساً خسارات مادی نه بر طبق حقوق داخلی قابل جبران است و بر طبق قانون بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ورشو نیز محدودیت فوق برای آن وجود دارد یعنی فقط در صورتی خسارت معنوی قابل مطالبه است که خطای سایر مسافرین و یا کارمندان خط هوایی منجر به ورود خسارت بدنی شده باشد. با این حساب، در حقوق بین‌المللی برای خسارات معنوی صرف بدون ورود خسارت بدنی وسیله جبرانی در نظر گرفته نشده است. با توجه به همین مشکلات است که برخی کشورها از جمله آمریکا پیشنهاد خروج از کنوانسیون را مطرح نموده‌اند.

اگر در حقوق ما جبران خسارات معنوی پیش‌بینی شده بود شاید هواپیما فوکر ۱۰۰ در اصفهان سقوط نمی‌کرد زیرا به نقل از مسافرین تهران به اصفهان که در رأی دادگاه نیز آمده، جان مسافرین از ترس ناشی از صداهای وحشتناک تولیدی در هواپیما به لب آمده بود و می‌خواستند به مرجعی شکایت کنند<sup>۲۶</sup> ولی به نظر ما اگر شکایت هم می‌کردند بجایی نمی‌رسیدند.

### تیتیر سوم - رابطه علیت بین عامل ورود ضرر با فعل زیان بار و ضرر

رابطه سببیت بین فعل زیانبار و عامل ورود ضرر یکی از مهم‌ترین عناصر لازم اثبات در یک پروسه مبتنی بر مسئولیت مدنی است.

هر چند در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر نقص هواپیما است ولی معمولاً این عامل تنها علت ورود ضرر نیست بلکه با علل و عوامل دیگری متفقاً علت تامه ورود ضرر می‌شوند. عامل خطای

<sup>۲۶</sup> -ر.ش به رای دادگاه عمومی اصفهان در خصوص پرونده سقوط هواپیمای فوکر ۱۰۰ (ویکتور)

انسانی مزید بر علت نقص شده و مجموع علل منجر به سقوط هواپیما می‌شود. مثلاً مأمور سوخت رسانی به هواپیما سوخت کافی در باک هواپیما نریزد و در هنگام فرود چرخ هواپیما به دلیل نقص فنی باز نشود و لذا فرصت کافی برای آماده کردن پودر کف در فرودگاه برای فرود اضطراری نباشد و هواپیما سقوط کند یعنی هواپیما نتواند در فضا مدتی در حالت هولدینگ<sup>۲۷</sup> بماند تا فرودگاه آماده شود. در اینجا نقص فنی تنها علت ورود خسارت نیست.

مثلاً در حادثه سقوط هواپیمای کنکورد علت حادثه این بود که قطعه فلزی از هواپیمای متعلق به شرکت هواپیمایی کنتینانتال از هواپیما کنده شده و بر روی باند فرودگاه افتاده و آنگاه در اثر برخورد این قطعه فلز با لاستیک هواپیمای کنکورد (هواپیمای بعدی) موجب ترکیدن لاستیک های هواپیمای کنکورد که متعاقباً در آن فرودگاه به زمین نشست، شد و حادثه آفرید. لاستیکها ساخت کارخانه گودیر بود. قربانیان هواپیمای کنکورد برای جبران خسارات خود مسئولیت شرکت هواپیمایی کنتینانتال و شرکت لاستیک گودیر را مطرح نمودند شرکت گودیر چنین دفاع نمود که لاستیک قبل از برخورد شیء فلزی با آن از سلامت کامل برخوردار بوده است و هیچگونه نقصی نداشته و لذا آن شرکت هیچگونه مسئولیتی از این ناحیه ندارد. مسئولین شرکت کنتینانتال مدعی بودند هواپیمای آنها هیچگونه نقصی نداشته است و ادعاهای قربانیان هواپیمای کنکورد را مردود می‌دانستند.<sup>۲۸</sup>

چه بسا بتوان در این مورد مسئولیت مأمور نظافت باند را نیز مطرح نمود که به موقع بازرینی ننموده و از عدم وجود شیء زاید بر باند فرودگاه اطمینان حاصل ننموده است.

در بسیاری از مواقع هم خلبان و هم سازنده توأمأً مسئول شناخته شده‌اند. برای مثال، در هواپیما فشار روغن کم می‌شود که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن می‌باشد اینکار خلبان را دستپاچه نموده و شتابزده او را وادار به فرود اضطراری خطرناک می‌نماید که در اثر چنین فرود غیر ماهرانه ای به خدمه و مسافری خسارتی وارد می‌گردد. در این مورد، هم خلبان و هم سازنده خطوط انتقال روغن با همدیگر مسئول جبران خسارات وارده بر سر نشینان می‌باشند؛ خلبان برای فرود خطرناک و سازنده لوله برای نقص آن. در چنین مواردی قاضی باید درجه تاثیر گذاری علل متفاوت را در تعیین حدود مسئولیت هر کدام مورد بررسی قرار دهد.

### قسمت دوم - آثار مسئولیت سازنده اشیای پرنده

هر چند معمولاً خسارات ناشی از تصادم هوایی چه آنچه را که به مسافر وارد می‌شود و چه در قسمت خسارات وارده به هواپیما و یا خسارات مالی وارده در اثر برخورد شیئی پرنده پس از سقوط به زمین، در قالب پوشش‌های بیمه ای قابل جبران هستند ولی شرکت بیمه تنها نقشی که در قضیه دارد، وسیله جبران خسارت به متضرر را تسهیل می‌نماید. یعنی غالباً از جیب خود چیزی نمی‌پردازد مضاف بر اینکه اصولاً در کشور ما بیمه مسئولیت مدنی هنوز جایگاه خود را به درستی باز نیافته است و یا اگر یافته است، با شروط مربوط به سقف بندی میزان خسارات قابل جبران در قراردادهای پوشش بیمه، عملاً هدف از انعقاد چنین بیمه‌هایی معطل مانده است. به هر حال، بیمه حتی در آنجا که طبق قرارداد

<sup>27</sup> Holding pattern

<sup>28</sup> <http://www.cnn.com/2001/LAW/07/25/concorde.lawsuit/index.html>

بیمه مکلف به جبران خسارت است راساً از جیب خود چیزی نمی‌پردازد بلکه اگر در موردی جبران خسارت نمود، به عامل ورود زیان مراجعه و خسارت پرداختی را مطالبه می‌نماید.

تجربه نشان می‌دهد که همیشه کل خسارات واقعی به متضرر قابل پرداخت نیست. مشکل عدم پرداخت همه خسارات هم در حقوق ما و هم در حقوق آمریکا مطرح شده است. می‌دانیم که کشور ما در مورد میزان خسارات وارده از کنوانسیون ورشو منعقد در سال ۱۹۲۹ میلادی، تبعیت می‌نماید که به منظور حفاظت خطوط هوایی (بخصوص خطوط جدید و کوچک) را از تحمل مسئولیت ناشی از خسارات زیاد در صورت سانحه تصویب شده است. کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۳۴ میلادی توسط آمریکا و در سال ۱۳۵۴ (ه-ش) توسط ایران تصویب شد، خواست بدین ترتیب حقوق متضرر از سوانح هوایی یا خانواده آنها را محدود به مقدار معینی نماید. کنوانسیون مذکور بیشترین میزان مسئولیت را فارغ از هر گونه شرایطی که در آن منجر به بروز حادثه شده پیش بینی نمود. تنها طریق ممکن برای وصول خسارت بیشتر این است که ثابت شود خط هوایی عامداً به قصد اضرار به غیر عملی خطا کارانه مرتکب شده است؛ امری که اثبات آن به سادگی ممکن نیست. لذا این کنوانسیون مبلغ ثابتی را به عنوان حداکثر خسارات وارده پیش بینی نمود که متضرر بتواند مطالبه کند. این مبلغ فارغ از نوسانات نرخ ارز و تغییر شرایط اقتصادی کشورها معین شده که قابل تبدیل به پول کشورها بوده و تقریباً ثابت هم باشد. این مبلغ از نظر معادل دلاری در سال ۱۹۹۷ معادل ۷۵۰۰۰ دلار آمریکا بود. جالب است بدانید این میزان معادل حد متوسط انواع معادل دیه ای است که در شرع مقدس اسلام برای دیه یک فرد در نظر گرفته شده است. اما حقوق داخلی کشورها در بسیاری از موارد با قواعد مندرج در این کنوانسیون متفاوت است. در برخی از کشورها مثل ایران حقوق متضرر کمتر از میان پیش‌بینی شده در کنوانسیون است و در برخی از کشورها مثل آمریکا این میزان بیشتر است.

### **تفاوت قوانین داخلی با قوانین بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ورشو**

تمایل کنوانسیون ورشو بمنظور حمایت از خطوط هوایی با تفاوت‌های بین حقوق مسافری پروازهای داخلی با حقوق مسافری پروازهای خارجی به کلی بی‌رنگ شده است. مثلاً در آمریکا مسافری پروازهای داخلی با بهره‌گیری از مقررات حقوق داخلی آن کشور می‌تواند تمام خسارات وارده به خود را جبران نمایند که ممکن است این خسارات به میلیون‌ها دلار نیز بالغ شود در حالیکه طبق قواعد حقوق مندرج در کنوانسیون ورشو حداکثر میزان خسارات قابل مطالبه ۷۵۰۰۰ دلار است یعنی اگر مسافری در پروازهای داخلی آمریکا دچار سانحه شود، به مراتب بیشتر از مسافری که در خطوط بین‌المللی دچار سانحه می‌شود، از حمایت قانون برخوردار بوده و می‌تواند خسارات وارده به خود را جبران نماید.

در کشور ما این مشکل به گونه دیگری بروز می‌نماید. این تعارض در کشور ما بین قانون دیات و کنوانسیون ورشو وجود دارد. به هر حال، مبلغی که بابت دیه قابل مطالبه است، طبق برآورد دادگستری ایران چیزی در حدود ۱۶ میلیون تومان است که در آن ده هزار درهم نقره ملاک قرار گرفته که به مراتب از میزان مقرر در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو کمتر است. یا مثلاً در حالی که مسافر داخلی که از پرواز بین‌المللی استفاده می‌کند، در آمریکا می‌تواند بهره بیشتری ببرد و کلیه خسارات وارده‌اش جبران شود در حالی که مسافر پرواز بین‌المللی که ممکن است در همان هواپیما سقوط کرده باشد، مشمول کنوانسیون ورشو شود که میزان خسارات قابل مطالبه را حداکثر ۷۵۰۰۰

دلار می‌داند. در ایران نیز ممکن است این قضیه اتفاق بیافتد. البته، ایران پروازهای داخلی خود را بر روی خطوط خارجی نگشوده است ولی این فرضیه احتمال وجود دارد که دو نفر در یک هواپیما مشمول دو قانون مختلف بشوند یکی مشمول قانون دیات و دیگری مشمول کنوانسیون ورشو. در آمریکا این تعارض و ناهمگونی در حقوق بین دو مسافر و قواعد حمایتی بیشتر حقوق داخلی آمریکا موجب شده که به تدریج مخالفت‌هایی با کنوانسیون ورشو صورت بگیرد و لابی‌هایی نیز در حد کنگره پیشنهاد خروج آمریکا را از کنوانسیون مطرح نمایند.

در حالی که دولت آمریکا تحت فشار قرار گرفته است که از کنوانسیون ورشو خارج شود کمپانی‌های هوایی با خروج آمریکا از این کنوانسیون مخالفت می‌نمایند. به هر حال، با خروج آمریکا از این کنوانسیون عملاً کنوانسیون مذکور کارآیی خود را از دست می‌دهد. به تدریج از سال ۱۹۹۷ بیش از ۱۲۰ شرکت هواپیمایی با انعقاد قرارداد بین حملی بین خود inter-carrier agreement خواستند محدودیت‌هایی برای اجرای کنوانسیون ۷۰ ساله ورشو ایجاد نمایند. این شرکت‌های آمریکایی بین خود چنین توافق نمودند که از حدود پیش‌بینی شده در کنوانسیون ورشو فراتر بروند و برای مسافری که حادثه دیده یا خانواده‌های آنها کلیه خسارات وارده را جبران نمایند. بدین ترتیب، عملاً در آمریکا و در بیشتر سایر کشورها مقررات کنوانسیون ورشو کنار گذاشته شده و قربانی می‌تواند کلیه خسارات خود را بر مبنای حقوق داخلی مطالبه کند. در آمریکا به طور متوسط متضررین سوانح هوایی می‌توانند تا ۱۳۵۰۰۰ دلار به عنوان خسارت از شرکت هواپیمایی دریافت نمایند حتی در جایی که هیچگونه قصوری و یا خطای عمدی از ناحیه شرکت هواپیمایی رخ نداده باشد.<sup>۲۹</sup>

در حالی که در آمریکا میزان خسارات پیش‌بینی شده در کنوانسیون کمتر از میزان خسارات است، در کشور ما پرداخت همین میزان خسارت نیز بر مسئولین شرکت‌های هواپیمایی گران می‌نماید. و در مقاطع متعدد با استفتاهایی که از شورای نگهبان نموده‌اند، خواسته‌اند حداکثر میزان خسارت را در قالب دیه جبران نمایند. البته، باید گفت که اگر ثابت شود که در سقوط هواپیما عمدی در کار بوده است، وفق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو کل خسارات وارده قابل جبران است و محدودیتی ندارد. یعنی بحث ما ناظر به جایی است که سقوط غیر عمدی هواپیما منجر به ورود خسارت جانی و یا مالی شده باشد که در کنوانسیون ورشو برای آن سقف معین شده است.

ماده واحده لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ شورای انقلاب که مسئولیت شرکت هواپیمایی را در مورد پروازهای داخلی مشابه پروازهای خارجی می‌داند یعنی همه متضررین را تابع کنوانسیون ورشو قرار داده است. همین قانون در ۱۳۶۴/۸/۱۹ از تصویب مجلس شورای اسلامی نیز گذشت و در تاریخ ۱۳۶۴/۹/۶ به تایید شورای نگهبان نیز رسید. اما شورای نگهبان در نظریه خود در تاریخ ۷۵/۵/۸ که در پاسخ نامه ۴۵۵۹۱۱۱ مورخ ۷۵/۳/۱۹ وزیر راه اعلام داشته "فقط مقدار دیه به وارث مقتول تعلق دارد و نسبت به وجه دیگری حق ندارد" تصور شده که این قانون نسخ شده است ولی بنظر نمی‌رسد که این قانون نسخ شده باشد هم از این نظر که این قانون مصوب مجلس است و از فیلتر شورای نگهبان نیز گذشته است و به هر حال حکم فقهی فقهای شورای نگهبان عام بعد از خاص است که به نظر در ما نحن فیه

<sup>29</sup> <http://www.faa.gov/avr/afs/fsdo/fsdomaphome.htm>

حکم خاص را از بین نمی برد یعنی قانون وحدت مسئولیت، تابع قواعد امری و عام مندرج در کنوانسیون ورشو است که نوعی مسئولیت قراردادی است ولی نظریه فقهی شورای نگهبان قاعده عامی است که در سایر اعمال مسئولیت بر انگیز منجر به فوت مجری می باشد. البته، همین امر نیز مشکلاتی را در زمینه ایجاد نابرابری اجتماعی می آفریند ولی به هر حال به نظر ما مشکل حقوقی از این راستا آفریده نمی شود. به هر حال ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مغایر با قانون دیات به نظر نمی رسد. مشکل مغایرت شرعی عدم تناسب دیه زن و مرد نیز در اینجا به این ترتیب پاسخ داده می شود مضاف بر اینکه مقررات کنوانسیون ورشو امری می باشند و تخلف از مفاد آنها ممکن نیست. در کنوانسیون ورشو برای هر مسافر ۱۲۵۰۰۰ فرانک طلا معین شده است ۶۵ میلی گرم طلا به معیار ۹۰۰ هزارم در مورد وسائل همراه مسافر مبلغ ۱۵ هزار فرانک به طور قطعی معین شده است مگر اینکه در هنگام تحویل کالا ارزش بیشتری معین شده باشد. در حالی که اگر بر وفق قواعد عمومی مربوط به مسئولیت مدنی بخواهیم حکم نماییم، چنانچه ثابت شود که ارزش محموله بیشتر است، دادگاه باید طبق ارزش واقعی محموله حکم دهد.

به هر حال، وفق قواعد عمومی مربوط به مسئولیت مدنی در حقوق ایران اولاً کل خسارات قابل جبران است و ثانیاً در آنچه که مربوط به قتل نفس می شود، فقط دیه قابل پرداخت است و در حالی که کنوانسیون ورشو مبلغ ثابتی را قرار داده است.

### مشکلات موجود برای طرح مسئولیت سخت

قوانین مربوط به مسئولیت سخت با موانعی مواجه شده است که یکی از موانع عمده عمومی مهلت دار بودن زمان طرح چنین دعاوی می باشد. در اروپا رژیم مسئولیتی مبتنی بر مسئولیت سخت فقط طی یک زمان ده ساله قابل طرح می باشد. یعنی اگر ۱۰ سال از زمان عرضه محصول بگذرد قواعد مربوط به مسئولیت مدنی سخت<sup>۳۰</sup> قابل اعمال نیست. در آمریکا نیز در سال ۱۹۹۴ کنگره آمریکا قانونی را گذراند<sup>۳۱</sup> که بر اساس آن در مورد هواپیماهای غیر تجاری که تولید انبوه ندارند (هواپیماهای سبک و هواپیماهای شخصی تجار که کمتر از ۲۰ صندلی دارند) را پس از ۱۸ سال از شمول قانون مسئولیت انحصاری خارج می نماید. دعاوی نمی توانند بر این مبنا طرح شوند. لذا اگر عمر یک چنین هواپیمایی بیشتر از ۱۸ سال شود، در هیچ صورتی سازنده آن مسئولیتی ندارد. نتیجه اینکه دعاوی مربوطه به خلبان و مالک هواپیما تعمیر کار هواپیما تامین کننده قطعات یدکی و یا عامل فروش آن متوجه خواهد بود. یعنی در مواردی که مسئولیت بر مبنای رژیم سخت قابل اعمال نیست طبعاً باید بر مبنای قواعد عمومی مربوط به مسئولیت مدنی مراجعه نمود که فوقاً اشاره شد.

### مشکلات فرا راه وکلا و قضات

با توجه به پیچیدگی های دعاوی مربوط به مسئولیت مدنی ناشی از تصادم و یا سقوط اشیای پرنده، رسیدگی به دعاوی مربوط به تصادم هوایی کار هر وکیلی و یا قاضی نیست بلکه باید متخصصین وارد این کار را بر عهده بگیرند. عوامل متعددی است که باید چنین حقوقدانانی مد نظر قرار دهند در یک سانحه هوایی باید کارهای زیر را انجام دهد :

<sup>30</sup> La Responsabilité du Fait de Défaut de Sécurité des Produits

<sup>31</sup> General Aviation Revitalization Act (GARA)

- به منظور تأمین دلیل پس از سانحه، وکیل باید قطعات هواپیما ساقط شده را جستجو نموده و آنها را حفظ نماید. و یا به شکل مقتضی از محل وجود آنها مطلع باشد اما اینکار با توجه به محرمانه بودن اطلاعات واصله معمولاً با مشکل مواجه می‌گردد.

- سعی کند اطلاعات راداری را جمع آوری نماید. البته معمولاً این اطلاعات را در ایران در اختیار و کلا قرار نمی‌دهند ولی در آمریکا و کلا از قدرت زیادی در مطالبه این دلایل برخوردارند.

- با شهود عینی سقوط هواپیما مصاحبه نماید و اظهارات آنها را ثبت و ضبط کند.

- تمام اسناد مربوط به کنترل ترافیک هوایی را جمع آوری نماید.

- پس از جمع آوری اسناد مربوطه آنها را طبقه بندی نموده و اسناد و مدارک کلیدی را مشخص کند.

- دادگاه صالح برای طرح دعوی را معین نماید.

- حدود مسئولیت افراد مسئول را در هر حادثه مورد ارزیابی قرار دهد و با استقراء منطقی تمامی علل محتمل سقوط را به دقت مورد بررسی قرار دهد.

- موکل خود را در قبال ادارات و مراجع مسئول در اولین مصاحبه های خودش با این مقامات حمایت نماید.

همانطور که گفته شد ممکن است مراجع صالح اداری و قضایی برای رسیدگی به سقوط یک هواپیما متعدد باشند حتی از حدود مرزهای یک کشور نیز ممکن است فراتر برود یعنی دادگاه محل سقوط هواپیما صالح به رسیدگی نباشد لذا وکیل ممکن است بر او لازم شود که در خصوص یک قضیه به دادگاه های متعددی در صحنه بین‌المللی یا داخلی مراجعه نماید و یا در این راستا، از وکلای سایر کشورها بهره برد. مثلاً یک وکیل متخصص خارجی ممکن است در این راه به وکیل داخلی در امر طرح دعوا در خارج و یا کسب اطلاعات و تجارب لازم کمک کند.

معمولاً کارمندان شرکت های هواپیمایی از بیم توییح بعدی کارفرما از هر گونه همکاری با وکلا و حتی با قضات طفره می‌روند و مثلاً کوتاهی های مدیر مربوطه و یا همکار خود را گزارش نمی‌نمایند. برای پیشگیری از این امر، در آمریکا اولاً اصول ایمنی هوایی به دقت تشریح و در مجموعه‌های منسجم گردآوری شده و همه کارکنان هواپیمایی از مفاد آن مطلعند<sup>۳۲</sup> مضاف بر اینکه برای پیشگیری از اینکه

---

۳۲- این مقررات که توسط FAA تدوین می‌شود اصولاً در آمریکا دو موسسه عمده در امر قانون هوانوردی دخالت دارند. اولین آن اداره هوانوردی فدرال Federal Aviation Administration که همان FAA می‌باشد. دومین آن هیات نقل هوایی National Transportation Safety Board (NTSB) می‌باشد. FAA در نقش سازمان هواپیمایی کشوری در کشور ما، وظیفه اش اطمینان بخشی نسبت به سازندگان هواپیما و دست اندرکاران عملیات پروازی از جهت تأمین حداقل استانداردهای پروازی می‌باشد. تدوین و اجرا نمودن قوانین مربوطه به این موارد از وظایف FAA می‌باشد ولی وظیفه NTSB افزایش و ارتقای سطح ایمنی پرواز با کسب اطلاعات از تمام سوانح اتفاق افتاده، علل سقوط و مسائل مرتبط با صنعت هوانوردی و توصیه هر گونه اصلاحات لازم در تولید این وسائط می‌باشد. هر چند NTSB ارتباطی با وزارت راه ترابری و آمریکا ندارد ولی یک موسسه مستقل است که در کار استعلام از سوانح پیش آمده و ارائه راهکارهای لازم برای پیشگیری از حوادث آینده فعالیت دارد. وظیفه دیگر این موسسه در نقش یک دادگاه تجدید نظر برای موارد دعوی خلبانان و سایر کارکنان هواپیمایی بر علیه FAA می‌باشد. البته تصمیمات NTSB قدرت اجرایی ندارند و قانون محسوب نمی‌شوند بلکه به عنوان توصیه مد نظر قرار می‌گیرند. با این حال، به دلیل بیطرفانه بودن تحقیقات و اظهار نظرات این موسسه، توصیه های آن در ۸۰٪ موارد زیر بنای تدوین قوانین مربوط به ایمنی هوایی در آمریکا بوده است.

مبادا ترس از کارفرما موجب شود کارمند گزارش صحیح را ارائه ندهد، قانون خاصی<sup>۳۳</sup> وضع شده است که چنین کارمندانی را از خطر اخراج یا اقدامات تلافی جویانه و یا بازخریدی توییح در امان نگاه می‌دارد. بنابراین، هیچ کارمندی نمی‌تواند برای انتقال اطلاعاتی را به دولت و گزارش تخطی مأمور دیگر از مقررات FAA مربوط به مقررات ایمنی هوایی مورد توییح مقام مسئول قرار گیرد. در قانون فوق موارد متعددی به دقت احصاء شده و در تمام آن موارد شخص گزارش دهنده مصون از تعرض مقامات مافوق خود می‌باشد. همچنین است در موردی که شخص در زمینه تخطی از مقررات ایمنی هوایی وسیله انتقال اطلاعات به دولت بشود یا در نظر داشته باشد در این زمینه اطلاعاتی را به دولت منتقل نماید یا در دعوی مربوطه به عنوان شاهد بر علیه یکی از مقامات خود شرکت جوید در جایی که پای شهادت بر تخطف از مقررات FAA می‌باشد یا به عنوان خواهان اصلی مبادرت به طرح دعوا نماید و یا در نظر داشته باشد که طرح دعوا نماید یا در جایی یا در دادگاهی که برای رسیدگی به تخلفات اینچنین تشکیل شده شرکت جوید.

### اقدامات پیشگیرانه اخیر دولت آمریکا برای افزایش ایمنی پروازی

بعد از حوادث ۱۱ سپتامبر در قوانین هوانوردی آمریکا تغییراتی ایجاد شد و تدابیر بیشتری را برای افزایش ایمنی پروازها بکار بستند که اولین اثر این اقدامات تضمین کننده امنیت پروازها این بود که مسافر مجبور می‌شود زودتر به فرودگاه بیاید که بتواند به موقع از تمام فیلترهای امنیتی عبور کند. استفاده از وسائل حمل و نقل عمومی برای ورود به فرودگاه و کنترل هر گونه حمل و نقل اثاثیه از ماشین های شخص و کنترل با دوربین تمام پارکینگها، بازرسی بدنی مجدد از مسافرین و داشتن اوراق هویت معتبر قابل احراز سریع، عاری کردن مسافر و بار دستی وی از هر گونه آلت بُرنده و بازرسی هر گونه چتر و یا عصا برای اطمینان از جا سازی وسائل تروریستی در آن و در مورد افراد مریض دارای سرم نیز گواهی پزشکی باید ضمیمه باشد که برای مسئولین فرودگاه قابل کنترل باشد و خلاصه تنها افراد خاصی از بازرسی های فوق مبرا می باشند که شامل بیماران و والدینی که فرزند کوچک خود را در بغل دارند، می شود. البته این اقدامات ایمنی حتی بعد از ایست بازرسی نیز می توانند اعمال شوند<sup>۳۴</sup>

در همین راستا دولت بوش در ۱۱ اکتبر سال گذشته لایحه را به سنا تقدیم نمود که بر اساس آن تمامی سازندگان تجهیزات ایمنی هواپیما در قسمت دولت فدرال باشند که بتواند دولت بر آنها و کلیه دست اندرکاران ایمنی هوایی بازرسی و کنترل بیشتری را اعمال نماید ولی این لایحه مورد قبول بیشتر جمهوری خواهان کنگره آمریکا قرار نگرفت<sup>۳۵</sup>.

---

برخلاف NTSB که غیر دولتی است، FAA از سال ۱۹۶۷ دولتی اعلام و وابسته به وزارت راه و ترابری آمریکا بوده و در امر تدوین قوانین مربوط به ایمنی هوایی و وضع استانداردهای پروازی نقش کلیدی ایفا می نماید. برای این منظور FAA قدرت الزام کننده قانونی نیز دارد و می تواند نسبت به اصلاح مقررات ایمنی هوایی و وضع قوانین در همه زمینه های مربوط به مسافرت های هوایی یا در امر تحقیقات مربوط به ایمنی، ساخت و ناوربری هواپیما مداخله نماید.

<sup>33</sup> FAA Whistleblower Protection Program

<sup>34</sup> <http://www.faa.gov/apa/webtips.htm>

<sup>35</sup> <http://www.cnn.com/2001/US/10/11/rec.air.security.senate/index.html>

همچنین برنامه دیگری تحت عنوان برنامه تامین کیفیت عملیات پرواز Flight Operational Quality Assurance (FOQA) به منظور کمک به ارزیابی روش های جاری و شرایط پرواز را از طریق استفاده از دستگاه های ضبط اطلاعات هواپیمای در حال پرواز به مرحله اجرا گذاشته شد. دستگاه های مزبور این امکان را می دهد که داده های پروازی مضبوط در هواپیما هر لحظه که لازم باشد به ارزیابی های عملی از روش های جاری مبدل شود. با به کار گیری این شیوه و طبق اطلاعات برگرفته از ضبط در حال پرواز، تاثیر مثبت آموزش به خدمه، رویه های استاندارد موثر و عملی، مهار هواپیما، کارآیی کابین خلبان همگی می توانند در حین عملیات پرواز مورد بررسی و بازبینی مستمر قرار گیرند. برای مثال اگر با استفاده از اطلاعات ضبط شده در این دستگاه ها بعد از سقوط هواپیما به درستی معلوم شد که خدمه پرواز در مدت پرواز و وظیفه اضافی به عهده آنها گذاشته شده بوده یا اطلاعات کافی در اختیار نداشته اند، کاهش وظیفه سنگین و افزایش اطلاع رسانی برای پیشگیری از حوادث مشابه در شرایط مشابه در آینده تجویز می شود. در نهایت این برنامه برای تفسیر وقایعی که منجر به بروز حادثه شده مورد استفاده قرار می گیرد که بتواند خطر سقوط را کاهش داده و پروازهای آینده را ایمن تر سازد. حتما این سیستم ضبط علاوه بر سیستم CVR و FDR می باشد که اولی مکالمات داخل کابین را ضبط کرده دومی داده های پرواز مربوط به اجزای هواپیما که حسب نوع آن می تواند بین ۶ تا ۲۵۰۰ آیتم را ضبط می نماید. این اطلاعات در نهایت در جعبه سیاه هواپیما و یا به عبارت بهتر در جعبه قرمز یا نارنجی پوشیده شده با نوار شبرنگ سفید که تا مدتها حتی پس از سقوط باقی می ماند. معمولاً بهترین شیوه برای کشف علت سقوط خواندن اطلاعات مندرج در این جعبه سیاه می باشد.