

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم

بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری

۱۰ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۰

ACAA-ICAO

فصل سوم: مسؤولیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

مبحث اول- مبانی مسؤولیت مدنی دولت:

یکی از مهم‌ترین بخش‌های حقوق مدنی با توجه به کاربردی که امروزه در عرصه دعاوی دارد، مسؤولیت مدنی است. حوزه مزبور در عصر حاضر اهمیت روزافزونی یافته است. تعریف ساده از مسؤولیت مدنی آن است که شخصی که با دیگری رابطه قراردادی ندارد - به عبارت دیگر قراردادی نبسته است، ولی به دیگری خسارت وارد کرده است. به عبارت دیگر در هر مورد که شخصی موظف به جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسؤولیت مدنی دارد یا ضامن است. هر عقل سلیمی چنین حکم می‌کند که هر کس به دیگری ضرر بزند باید آن را جبران کند، مگر در مواردی که ورود ضرر به دیگری، قانونی باشد یا ضرری که به شخص وارد شده است ناروا و نامتعارف جلوه نکند. مثالی که می‌توان آورد آن است که شما در آزمون سراسری شرکت کردید و رتبه خوبی را کسب نمودید و وارد دانشگاه شدید. از طرف دیگر بسیاری از افراد نتوانستند وارد دانشگاه شوند و از علم آموزی در دانشگاه بازمانند و متضرر شدند. با این حال عرف، این ضرر را ناروا و نامتعارف نمی‌داند. به این ترتیب رکن اساسی مسؤولیت مدنی ورود خسارت نامتعارف و ناروا به دیگری است. همچنین مسؤولیت مدنی چه ناشی از عمد باشد یا خطا، آثار آن را قانون معین می‌کند. روزانه حوادث و اتفاقاتی روی می‌دهد و ناشی از آن شخصی متضرر می‌شود. به این جهت نظام حقوقی باید از او حمایت و خسارات او را جبران کند (آخوندی، ۱۳۹۶: ۴). در نظام حقوقی ما، قوانینی که مربوط به مسؤولیت مدنی است پراکنده و بعضاً متعارض است و این مسأله منجر به ایجاد بی‌نظمی در این دعاوی شده است. با

آنهم طبق ماده ۵۱ قانون اساسی کشور مسؤولیت مدنی دولت قابل دفاع است. (هر شخص که از اداره بدون موجب متضرر شود، مستحق جبران خساره می باشد و می تواند برای حصول آن در محکمه دعوا اقامه کند)^(۱)

گفتار اول- نظریه تقصیر:

تعریفی که برای تقصیر بیان داشتند این است که عمل نامشروع غیرقانونی است گاهی از آن به عمل قابل سرزنش تعبیر می شود. پس اگر عملی قانونی باشد و قابل سرزنش نباشد، تقصیر نیست. تقصیر طبق قانون مدنی ما اعم از افراط و تفریط است. افراط، کاری است که باید تا حد معینی انجام شود، در حالی که بیش از حد متعارف انجام می شود. تفریط هم ترک عمل یا خودداری از انجام عملی است به موجب قانون، قرارداد یا عرف باید انجام می شد. در مسؤولیت مدنی سبکی و سنگینی تقصیر، عمدی یا غیر عمدی بودن آن در تحقق آن تأثیری ندارد. برخی موارد را به عنوان علت هائی که تقصیر را توجیه و مشروع می کنند، نام می برند. این موارد عبارتند از: حکم قانون و دستور مقام صالح قانونی، دفاع مشروع (این مبحث نیاز به توضیح جداگانه دارد)، اضطراب، رضایت زیان دیده، اجبار و اکراه و همچنین غرور (مؤتمنی، ۱۴۶:۱۳۶۸) در امور هوانوردی عدم تشریفات ایمنی که منجر به سانحه می شود در اکثر دعوای تقصیر متصدیان می باشد.

گفتار دوم- نظریه خطر:

دو تن از حقوق دانان فرانسوی به نام های سالی و ژوسران در تلاش گذر از کاستی های نظریه تقصیر، نظریه خطر را ارائه کردند. در نظریه خطر دو بعد وجود دارد: نخست بعد نفی کننده و دیگر اثبات کننده. جنبه نفی کننده این نظریه عبارت از اینست که برای تحقق مسؤولیت اثبات تقصیر هیچ ضرورت نداشته و این شرط باید حذف شود. سالی متقاعد است رابطه مسؤولیت مدنی، آنچنان که حامیان نظریه تقصیر اعتقاد دارند رابطه بین دو شخص و ناشی از عوامل باطنی و روانی مانند وجدان و قصد نیت نیست، بلکه رابطه بین دو دارای است که رابطه غیر شخصی و نوعی است جنبه اثباتی نظریه اینست که ملاک و مبانی جایگزین اثبات تقصیر پاسخگوی شخص در قبال اعمال خویش است، اعم از این که او مرتکب تقصیر شده و یا نشده باشد اعم از این که او از کرده خود پشیمان باشد یا به آن افتخار کند بنابراین صرف به انجام عمل زیانبار موجب احراز مسؤولیت عامل زیان است و اثبات تقصیر هیچ ضرورتی ندارد. اختلاف نظر و مجادلات حامیان نظریه تقصیر با نظریه خطر منجر به پیدایش چندین رویکرد در راستای تائید مبانی نظریه خطر شد که از آن جمله می توان نظریه مطلق خطر، نظریه خطر ناشی از عمل نامتعارف، نظریه خطر ناشی از انتفا مادی و نظریه تقصیر نوعی را نام برد که در آنها به نتیجه عمل اصالت داده شده نه علت عمل. به طور مثال نظریه مطلق خطر اعتقاد دارد عامل زیان در هر صورت مسؤول جبران خسارات است چه مرتکب تقصیر شده باشد و چه نشده باشد. و نه تنها نیاز به اثبات تقصیر نیست بلکه عامل زیان هم حق دفاع از خود و اثبات عدم تقصیر را ندارد و به محض بروز خسارت بی چون و چرا مسؤول جبران آن است. در نظریه خطر نقش فعالیت و ملکیت عامل زیان پر رنگ است. هر کس که در اثر فعالیت سودآور خود (خواه زندگی روزمره، خواه فعالیت حرفه ئی و...) خطر هائی ایجاد می کند و موجب زیان دیدگی می شود، مسؤول و ملزم به جبران خسارت های وارده است. برپایه این نظریه مترقی چنانچه در اثر عمل سودآور شخص یا اشخاص وابسته به او یا اشیای تحت تصرف یا ملکیت او خسارات به دیگران وارد شود عامل زیان مسؤول و ملزم به جبران آن است، مگر این که بتواند خلاف آن را ثابت نماید یعنی خلاف نظریه تقصیر که اثبات تقصیر به عهده زیان دیده بود درین نظریه اصل بر مسؤولیت عامل زیان است و اثبات خلاف آن نیز

^۱ - قانون اساسی افغانستان - جریده رسمی شماره ۸۱۸ - مصوبه ۱۳۸۲ماده ۵۱

به عهده خود اوست نتیجه این که: هر شخص که به هر دلیلی از جمله بهره مندی خود فعالیت نموده و خطر ایجاد می کند چون از منافع این فعالیت بهره مند می شود ضرورتاً می بایست ضرر را که از این طریق متوجه دیگران می شود تقبل نماید. علت پیدایش این نظریه بعد از نظریه تقصیر آن بود که حوادث وسایل نقلیه موتوری و کارخانه ها را به فزونی گذاشته موجب زیان افراد کثیر می شود که توان دفاع از خود را نداشتند از اینرو نخستین نمودهای اثر نظریه خطر می توان در وضع قوانین مربوط به حوادث ناشی از کار مشاهده نمود. به طور مثال قانون حوادث کار فرانسه ۱۸۹۸ تحت تاثیر نظریه خطر تدوین گردیده است. در واقع مطابق این نظریه که موضوع رأی دیوان عالی کشور فرانسه در سال ۱۹۳۰ می باشد و از ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه استنباط شده است (عسگرزاده، ۱۳۹۷: ۶).

مبحث دوم- ارکان مسؤولیت مدنی

برای تحقق مسؤولیت مدنی به معنای خاص، عناصری باید محقق شوند. به عبارت دیگر؛ شرایط سه گانه تحقق مسؤولیت مدنی عبارتند از: ضرری که به خواهان وارد شده است تقصیر وارد کننده زیان. البته در مسؤولیت مبتنی بر تقصیر، نیازمند اثبات این عنصر هستیم رابطه سببیت؛ که غیر از رابطه علیت منطقی است. به این معنا که زبانی که به شخصی وارد شده است ناشی از تقصیر یا فعل زیانبار خوانده است و از انتساب و استناد ضرر به فعل شخص سخن به میان می آید. هر یک از این عناصر سه گانه را مختصری توضیح می دهیم.

گفتار اول- ضرر:

ضرری که در مسؤولیت مدنی وجود دارد، ضرر عرفی است. به عبارت دیگر صدمه مادی، معنوی و بدنی است که به شخص وارد می شود. در اینجا عرف است که قضاوت می کند ضرر وارده نامتعارف و نارواست البته قضاوت عرف می تواند بسیار گسترده باشد و طیف وسیعی را در بر بگیرد. به همین دلیل برای ضرری که در قالب نظام مسؤولیت مدنی می توان جبران نمود، مشخصاتی را بیان کردند. و ویژگی های را برای ضرر قابل جبران بر شمرده اند:

- ضرر باید مسلم باشد و نه احتمالی و ظنی.
- باید مستقیم باشد.
- شخصی باشد (یعنی کسی که دعوا اقامه می نماید و ادعای خسارت می کند، باید زیان دیده یا قائم مقام او باشد (مانند وارث). ضرر باید در نتیجه لطمه ای که به حق شخص یا نفع مشروع او وارد شده به وجود آمده باشد (مانند مثالی که در مورد شرکت در آزمون سراسری بیان شد).
- ضرر نباید قبلاً جبران شده باشد.
- ضرر باید قابل پیش بینی باشد.

گفتار دوم- رابطه سببیت:

باید بین ضرر و خسارتی که ایجاد شده و فعل زیان باری که از شخصی سر زده رابطه سببیت وجود داشته باشد. این منطقی و معقول است که هیچ کس مسؤول زبانی که از فعل او ناشی نشده، نباید باشد. البته این که بتوان براحتی وجود رابطه سببیت را تشخیص داد، کار آسانی نیست. زیرا عوامل مختلفی ممکن است در ورود خسارت نقش داشته باشند. به عبارت دیگر سبب های متعددی منجر به ورود خسارت شده اند. در این موارد راه های حل مختلفی پیشنهاد شده است برای آن که خسارت زیان دیده، بدون جبران باقی نماند. اگر کسی که خواننده دعوی جبران خسارت است، بتواند قوه قاهره (مانند سیل، زلزله، باد و ...) را اثبات کند که باعث ورود خسارت شده، از مسؤولیت مبرا می شود. البته در حال حاضر نظریه های مختلفی پیرامون مسؤولیت مدنی مطرح می شود که حتی اگر قوه قاهره هم اثبات شود، باز هم وارد کننده زیان مسؤول است (مانند مسؤولیت محض). دعوائی که پیرامون مسؤولیت مدنی مطرح می شود، خواهان

و خواهنده‌ای دارد. خواهان، زیان‌دیده یا قائم مقام یا نماینده قانونی اوست. خواهنده نیز کسی است که از لحاظ قوانین و مقررات موظف به جبران خسارت است. خواسته نیز می‌تواند جبران خسارت از نوع مادی و معنوی باشد. دفاعی هم که خواهنده می‌تواند از خود نماید آن است که منکر مسئولیت مدنی شود و این که یکی از ارکان سه‌گانه مسئولیت مدنی محقق نشده یا این که شرایط مسئولیت مدنی وجود داشته است، اما تعهد ناشی از آن با یکی از اسباب سقوط تعهد، از میان رفته است راه‌هایی برای جبران خسارت بر شمرده‌اند. یکی آن است که وضع زیان‌دیده به حالت قبل از ورود ضرر برگردانده شود که به آن جبران عینی (اعاده وضع سابق) می‌گویند. این روش بر دیگر روش‌ها ترجیح دارد، زیرا ضرر کاملاً از بین می‌رود و شخص به حالت اولیه بازمی‌گردد راه حل دیگر نیز جبران خسارت از طریق دادن معادل آن است. این راه حل وقتی کاربرد دارد که اعاده وضع به حالت قبل از ورود زیان میسر نباشد. این روش جبران خسارت یا دادن معادل غیر نقدی یا جبران نقدی ضرر است. برای جبران خسارت‌های بدنی و معنوی بیشتر از روش جبران نقدی استفاده می‌شود. در پایان لازم به ذکر است که هدف اصلی مسئولیت مدنی این است که ضرر به طور کامل جبران شود و تا حد ممکن تلاش شود زیان‌دیده در وضعیت قبل از ورود خسارت قرار گیرد. بنابراین اولین شیوه جبران خسارت همان‌گونه که بیان شد، جبران عینی خسارت است. دومین شیوه، دادن مثل در صورت امکان و در مرحله آخر دادن وجه نقدی به زیان‌دیده است (آخوندی، ۱۳۹۶: ۵).

گفتار سوم- رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خساره، در حقوق هوانوردی:

هر چند نسبت به شرط تقصیر در مسئولیت ناشی از عیب تولید مسامحه شود و مسئولیتی سنگین بر تولیدکننده بار شود نمی‌توان از لزوم وجود رابطه سببیت میان عیب تولید و خسارت وارده غافل شد. البته در برخی از آنرا صرف اثبات عیب تولید هواپیما برای اینکه مسئولیت تولیدکننده را به همراه داشته باشد کافی است و حتی رابطه سببیت نیز شرط نمی‌باشد. این امر به این دلیل است که در این نوع نظام حقوقی تمام دست اندرکاران تولید، فروش، توزیع و پشتیبانی هواپیما مسؤل خسارات وارده در اثر عیب فنی آن بوده و این خود تولیدکننده هواپیما است که باید فقدان رابطه سببیت میان فعل خود و خسارت را ثابت نماید به هر ترتیب وجود رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خسارت از ارکان اساسی مسئولیت مدنی تولیدکننده است که در صورت همراه شدن عیب تولید با خطای انسانی اثبات چنین رابطه‌ای به شدت دشوار می‌گردد. بر اساس گزارش‌های موثق از مراجع بین‌المللی عمدتاً سه عامل اصلی موجد سوانح هوانوی می‌شود: عامل خطای انسانی (که عمدتاً اشتباه خلباناست)، نقص فنیو یا ترکیب یا زاینده و عامل در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر، نقص هواپیما یا خطای انسانی است ولی معمولاً این عوامل به تنهایی علت ورود ضرر نیستند، بلکه به همراه یکدیگر علت تامه ورود ضرر می‌شوند. هر چند حسب گزارش سازمان ایکانو در سال ۲۰۰۶ تقریباً سه چهارم تصادفات هواپیمائی را عامل خطای انسانی تشکیل می‌دهد اما در همین موارد نیز ردپائی از عیب تولید هواپیما ملاحظه می‌شود که جبران‌کننده خسارت شرکت هواپیمائی و یا خلبانی که خسارت را جبران کرده است (را به طرح دعوا علیه تولیدکننده و ادار می‌کند) البته در صورتی که عیب تولید نوعی خطای انسانی به شمار آید که در مرحله تولید واقع شده است و در مقابل این دسته از اسباب علل خارجی (قوه قاهره) قرار گیرد نباید در صحت این گزارش تردید نمود. در حقیقت بیشتر موارد خطای انسانی (اشتباه خلبان) در حالتی پیش می‌آید که در اثر بروز عیب فنی هواپیما، خلبان در نحوه مهار خطر حادث، دچار اشتباه می‌شود و تصمیم‌گیری نابجای او حادثه می‌آفریند. برای مثال، در اثر کاهش فشار روغن هواپیما که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن می‌باشد، خلبان سردرگم شده و او را شتاب زده و ادار به فرود اضطراری غیرماهرانه ای می‌کند که به دنبال آن به سرنشینان خسارت وارد می‌

شود. در این مورد، هم خلبان (شرکت هواپیمائی) و هم تولیدکننده هواپیما مسؤول جبران خسارات وارده بر خدمه و مسافران می باشند؛ در دعوی kay V. Cessna aircraft ۱۹۷۷ خلبان یک فروند هواپیمای سسنا ۳۳۷ پس از بروز نقص در یکی از موتورهای هواپیما، به طرز غیر قابل پیش بینی مرتکب قصور در هدایت هواپیما شده و از دستورات شرکت هواپیمائی به دلیل اعتماد به مهارت خویش سر باز می زند. در صورتی که اگر خلبان دستورالعمل های مربوطه را رعایت کرده بود قبل از برخاستن هواپیما هشدار می دریافت می کرد راجع به اینکه یکی از دو موتور هواپیما خراب شده است. دادگاه پذیرفت که دستورالعمل ها می توانست آشکارتر از آنچه که هست به اطلاع خلبان برسد اما اگر خلبان از آنها پیروی کرده بود او می توانست از حادثه جلوگیری کند. در نتیجه از آنجا که عدم رعایت دستورالعمل توسط خلبان از سوی شرکت هواپیماسازی سسنا غیر قابل پیش بینی بوده است سسنا از مسؤولیت معاف می گردد. علاوه بر این ممکن است خطای انسانی در اثر تقصیر عاملی غیر از خلبان از قبیل برج مراقبت فرودگاه یا شرکت های خدمات فرودگاهی Handling company و ... باشد که به همراه نقص فنی خسارت به بار می آورد. در این خصوص باید از حادثه وحشتناکی یاد کرد که در سال ۱۹۷۷ رخ داد و تاکنون به عنوان بزرگترین فاجعه تاریخ هواپیمائی (فاجعه تتریف) از آن یاد می شود. در نتیجه شرایط نامساعدی که تقریباً همگی در یک زمان رخ دادند، واقع شد. ابتدا تعداد زیادی هواپیما در فرودگاه Tenerife وجود داشت که بعد از تغییر مسیر اجباری منتظر حرکت کردن بودند. زیرا فرودگاه لاس پالماس به دلیل تهدید به بمب گذاری بسته شده بود. بعد از آن، در طول تهیه مقدمات برخاستن هواپیما، قدرت دید به شدت کاسته شد به گونه ای که هواپیماهای پانام و KLM به هیچ وجه برای یکدیگر قابل رویت نبودند و به طور کامل به تماس رادیویی وابسته بودند. علاوه بر این تماس رادیویی نیز به واسطه پیام هائی که هم زمان میان برج مراقبت و دو هواپیما مبادله می شد ممکن نبوده و نواضح بود. مه زیاد باعث شد تا هواپیمای پانام باند فرودگاه را که برای برخاستن او مشخص شده بود در آن زمان با لامپ های مربوطه روشن نبود گم کند. پیام های رادیویی مختلط نیز سبب شد تا خلبان هواپیمای KLM گمان کند که هم مجوز مسیر و هم مجوز برخاستن به او اعطا شده است بنابراین تصمیمی گرفت و پروازی انجام داد که مجوز آن از سوی برج مراقبت اعطا نشده بود و نتیجه آن فاجعه آمیز بود (۱۹۹۵ - Salmon ۱۷۳۹) هرچند در دعوائی که به این مناسبت اقامه گردید در نهایت توسط دادگاه مسؤولیت بر عهده شرکت های هواپیمائی قرار گرفت، اما رای دادگاه به شدت از سوی حقوقدانان مورد انتقاد واقع شد؛ زیرا برج مراقبت فرودگاه با دادن پیام های رادیویی ناهماهنگ در وقوع حادثه دخالت زیادی داشته و تولید کنندگان هواپیما نیز از تجهیزات مناسب در این خصوص برخوردار نبودند. به همین دلیل شرکت های بیمه یک نقش اساسی در حل و فصل مطالبات خارج از دادگاه ایفا کردند و مبالغی را بر عهده بیمه گران مسؤولیت شرکت بوئینگ (تولید کننده هواپیما) و نیز فرودگاه اسپانیا قرار دادند. به طور کلی در چنین مواردی کسانی که قائل به آسان تر شدن شرایط اثبات دعوا نسبت به زیان دیده هستند معتقدند صرف اثبات رابطه علیت میان عیب و ضرر برای مسؤولیت تولید کننده هواپیما کفایت می کند و خواهان نیاز ندارد که نشان دهد عیب فنی تنها سبب ورود خسارت است. اما به نظر می رسد که عدالت و انصاف اقتضا می کند که دادگاه سبب اصلی را با توجه به شرایط حادثه و یا درجه تأثیر گذاری اسباب تمیز دهد و صرف اکتفا به آزمون منفی یا بررسی (but for) برای تشخیص سبب اصلی کفایت نمی کند (کاتوزیان، ۱۳۸۷: ۲۲۵)

اداکه دارد