

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

۱۱ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۱

ACAA-ICAO

فصل سوم: مسؤلیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

مبحث سوم- رکن تقصیر و سیر تحول به سوی مسؤلیت محض در هوانوردی:

مسؤولیت تولید کنندگان هواپیما از زمانی که از سوی جامعه حقوقی به رسمیت شناخته شد به تبع سایر اقسام تولیدات صنعتی مبتنی بر تقصیر بود. زیان دیده برای دریافت خسارت از تولید کننده، چاره ای جز اثبات تقصیر وی در جریان تولید نداشت و تنها کسانی می توانستند از این طریق وصول خسارت نمایند که به نحوی مستقیم یا غیر مستقیم طرف قرارداد با تولید کننده محسوب شوند. به همین دلیل قضاات چاره را در نقض شرط تضمین یافته و راه را برای جبران خسارت اشخاص ثالث هموار نمودند. هر چند هم چنان بار سنگین اثبات بر عهده زیان دیده قرار داشت و نیز در مواردی که تولید کننده قطعات معیوب هواپیما متفاوت از سازنده هواپیما بود حکمی به نفع خواهان صادر نمی شد. اولین دعوائی که مسؤلیت تولید کننده هواپیما را به رسمیت شناخت دعوای (aircraft ۱۹۳۷ maynard V. Stinson) در ایالات متحده امریکا بود (۵, Mortimer, ۱۹۸۴ p). در این پرونده دادگاه حکم به جبران خسارات مسافری صادر کرد که در اثر آتش گرفتن هواپیما صدمه دیده بود. از نظر دادگاه تولید کننده هواپیما از دو جهت مرتکب تقصیر در طراحی هواپیما شده بود: اولاً لول هایا گروز هواپیما به قدری کوتاه بود که قادر به دفع گازهای آگروز از بدنه هواپیما نبودند. ثانیاً طراحی آبراه کار براتور به نحوی بود که بنزینی که از آن خارج می شود احتمالاً در زیر بدنه هواپیما انباشته شده و در نتیجه گازهای آگروز هواپیما در آنجا موجب اشتعال بنزین می شود. در سال ۱۹۷۵ در دعوای berkebile V. Brantly Helicopter Corp دادگاه اظهار کرد که هیچ نفع عمومی مسلمی از این امر حاصل نمی شود که تولید کنندگان هواپیما مجاز به جریان انداختن کالائی معیوب در بازار باشند و سپس بابت خساراتی که از آن عیب به دیگران وارد می شود هیچ مسؤلیتی نداشته باشند. بر اساس این دکترین شاکی باید ثابت کند که عیب موجد

خسارت در زمان تسلیم قطعه معیوب وجود داشته است. البته اگر عیب کالا در اثر تغییرات بعد از تسلیم ایجاد شده باشد تولیدکننده مسؤول نخواهد بود. اما هنوز تعقیب موفقیت آمیز تولیدکننده به خاطر طراحی معیوب کالا صرف نظر از سایر شرایط ممکن نبود، هم چنان که این امر از پرونده Bruce V. Martin-Marietta ۱۹۷۶ airlines به خوبی آشکار است. در این دعوا یک هواپیمای نوع ۴۰۴ مارتین که در سال ۱۹۵۲ توسط شرکت مارتین ماریتا ساخته شده بود به چارتر (اجاره در بست) واگذار شده بود تا یک تیم فوتبال و طرفداران آن را به محل سابقه در شهر لوگان حمل کند. در طول مسیر به سمت لوگان، هواپیما با کوه کلرادو برخورد کرده و در نتیجه آن صندلی های مسافری از بدنه هواپیما جدا شده و به دیواره هواپیما پرتاب می شوند که در نتیجه آن راه خروجی بسته می شود. در فاصله کوتاهی پس از این حادثه، هواپیما آتش گرفته و این حادثه به ۳۲ کشته از ۴۰ مسافر هواپیما منجر می گردد (Diedriks-verschoor, ۱۰۷, ۱۹۹۳, p). پس از طرح دعوا علیه تولید کنندگان هواپیمای مذکور به استناد مسؤلیت محض ناشی از عیب تولید دادگاه چنین اظهار کرد: «تولید کننده هواپیما بر اساس هیچ یک از مبانی حقوقی مسؤول نیست؛ زیرا نقص در سیستم ایمنی هواپیما از قبیل فقدان سیستم ایمنی آتش سوزی در هواپیمایی که سال ۱۹۵۲ ساخته شده است متفاوت از آن هواپیمایی است که در سال ۱۹۷۰ ساخته می شود. در حقیقت یک مصرف کننده متعارف انتظاری را که از سیستم ایمنی یک هواپیمای ساخته شده در ۱۹۷۰ دارد از هواپیمای ۱۹۵۲ ندارد. با وجود این دکتترین مسؤلیت محض به طور پیوسته در حال گسترش است. منطق این تحول مبتنی بر این نیاز است که هزینه های ناشی از کالاهای معیوب توسط تولیدکنندگانی تحمل شود که آن کالاها را به بازار عرضه کرده اند نه زیانده ای که برای حمایت از خود توان کافی ندارد. به ویژه آنکه تولید کننده می تواند مسؤلیت خود را بیمه کند و هزینه آن را با افزایش قیمت کالا میان عموم مصرف کنندگان توزیع نماید. در این خصوص دعوی زیر قابل توجه است. در یک سانحه هوایی در هواپیمای ۱۰ DC Turkishairlines- در حوالی پاریس در سال ۱۹۷۴، ۳۴۶ نفر از بیش از ده کشور دنیا جان خود را از دست دادند. در این حادثه که به دنبال برخاستن هواپیما از روی زمین، یکی از درهای هواپیما به ناگاه باز شده و در اثر افت شدید فشار، کف هواپیما فرو می ریزد. اگر چه وقایع پرونده به وضوح حاکی از آن است که تولیدکنندگان (Mc Donnell Douglas) مقصر بودند و علاوه بر این اصلاحاتی که از سوی تولید کنندگان توصیه شده بود توسط شرکت هواپیمایی ترکیه اعمال نشده بود اما در این دعوا تولیدکنندگان که بر اساس مسؤلیت محض طرف دعوا قرار گرفته بودند. به پرداخت مبالغ هنگفتی برای جبران خسارت وراثت و بازماندگان محکوم شدند (Diedriks-۱۰۶, verschoor, ۱۹۹۳, p). رکن تقصیر نسبتاً نامعلوم در هوانوردی افغانستان در پرونده سانحه سقوط طیاره N24 شرکت هوایی پامیر در سال ۲۰۱۱ که از ولایت کندز به کابل در پرواز بود در چند صد کلیو متری کابل از رادار ناپدید می شود. بعد از چندی لاشه این هواپیما توسط گروه تجسس پیدا می شود. جمله ۳۸ مسافر با ۵ خدمه جان باختند. در نخستین جوابگوی مسؤلین هوانوردی گویا این بودن که جعبه سیاه FDR کاملاً از بین رفته و نمی توان تقصیر را تشخیص داد. که بعداً در علامیه وزارت ترانسپورت و هوانوردی شرکت متصدی را با عملیات بیبدون اسناد متهم در بابت سانحه می کند. مسؤلین شرکت هوایی پامیر تقصیر سانحه را بدوش شرکت بلغاریا انداخت. و شاکی ازین بودن که بعد خریداری طیاره اسناد لازمه از بلغاریه و به ریاست مصونیت پروازها تحویل داده شده است و شرکت متذکره خواهان فرستادن هیئت به بلغاریا برای بررسی شدن. همچنان شرکت متصدی در اولین خبر سقوط هواپیما N24 وعده پول گداز به منظور جبران خسارت برای فامیل های قربانیان داد اولاً این وعده جبران خسارت عملی نشد، ثانیاً در شرکت بیمه هواپیما متذکره پرونده نداشت یعنی جبران خسارتی صورت نگرفت. که بعد از چندین ماه شرکت متذکره لغو شد. البته لغو شدن شرکت هوایی بیشتر مرتبط به قضیه کابل بانک بود چون شرکت هوایی پامیر جز سرمایه های کابل بانک به شمار میرفت. مجموعه سهام شرکت هوایی به منظور بدهی دولت از بابت کابل بانک به شرکت هوایی آریانا افغان داده شد. لازم به ذکر است که در حال حاضر در نظام

قضائی امریکا بر اساس سه مبنای تقصیر، نقض تضمین ضمنی و مسؤولیت محض در خصوص رکن فعل زیانبار می توان علیه تولید کننده کالای معیوب طرح دعوا کرد. البته استناد به مسؤولیت محض و تفسیر آن بسته به قانون ایالت حاکم دارد. به عنوان مثال اگر قانون ایالت کالیفرنیا حاکم باشد که مرکز اصلی کارخانه های بزرگ هواپیما سازی مثل بوئینگ و مک دانل دوگلاس است، مسؤولیت محض به طور قاطع پذیرفته شده و بسیاری از تکالیف خواهان تسهیل می شود. در این ایالت قضات حتی جنبه خطرناک بودن محصول را نادیده گرفته و خواهان را از اثبات عیب معاف می کنند؛ امری که در خارج از کالیفرنیا معمول نبوده و قضات به استناد طرح مسؤولیت مدنی (restatement) لازم می دانند که کالا به طور غیر متعارف خطرناک باشد. به هر ترتیب دادگاه های فدرال و ایالات امریکا قواعد عمومی مسؤولیت تولید را با توجه به نظام حاکم نسبت به عیب تولید هواپیما با در نظر گرفتن پیچیدگی های خاص این وسیله غول پیکر اعمال کرده اند و در این راه آن چنان رویه قضائی جامع و مفصلی شکل گرفته است که مسؤولیت تولید کننده هواپیما را به صورت شاخه ای مستقل و بارز از مسؤولیت تولیدکنندگان صنعتی در آورده است.

گفتار اول- عیب های ناشی از طیاره:

مهم ترین رکن مسؤولیت تولید کننده معیوب بودن کالا می باشد. عیب تولید در غالب نوشته های حقوقی به صورت عیب در ساخت، طراحی و یا نقص در دادن هشدار و اطلاعات لازم جلوه گر می شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۸۳ تا ۸۶) اما مفهوم عیب همواره مورد مناقشه و نزاع بوده است. در حقیقت معیار های مختلفی برای تمیز عیب کالا در نظام های مختلف حقوقی عرضه شده است. برخی از این معیارها عیب را به نقص در ارزش یا مصرف متعارف کالا تعبیر می کنند (معیار نوعی) و برخی دیگر عیب را با توجه به انتظارات خریدار یا مصرف کننده ارزیابی می کنند. (معیار شخصی) در تازه ترین آزمونها برای یافتن مفهوم عیب تولید از معیار تحلیل اقتصادی بهره برده و عیب را با مقایسه فایده مصرف کالا و خطرات ناشی از استعمال آن احراز می کنند (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۷۹-۹۰). هر یک از این معیارها حسب مورد می تواند در خصوص بررسی عیب تولید هواپیما و قطعات آن کاربرد داشته باشد هم چنان که برخی از حقوقدانان خارجی در این مورد به آنها تمسک کرده اند (Abramson, ۱۸۱, p. ۱۹۸۰). لیکن در مرکز همه نظریات و آن را عیب هواپیما به خطرناک بودن تولید آن بستگی زیادی دارد. با وجود این، خطرناک بودن تولید هواپیما که معیوب بودن آن را به دنبال دارد به طور کلی از چهار دسته خطرات ناشی می شود: ۱- خطرات ذاتی هواپیما ۲- خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز ۳- خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف ۴- خطرات ناشی از نقص هشدار، که در ادامه به شرح و توضیح آنها پرداخته می شود حمل و نقل هوایی در مقام مقایسه با دیگر روش های حمل خطرناک ترین شیوه حمل محسوب می شود. زیرا پرواز ذاتا یک فعالیت خطرناک است که در یک محیط خصمانه و با سرعت بسیار زیاد انجام می شود (Huang, ۲۰۰۹, p. ۷) در صورت وقوع یک حادثه در هواپیمائی که در ارتفاع سی هزار پائی از سطح زمین قرار دارد بی تردید باید به انتظار یک تلف کلی (total loss) بود که به دنبال آن شانس زنده ماندن مسافران و خدمه بسیار پائین است. به همین دلیل است که بیمه گران در بدو امر از بیمه کردن هواپیما چه بیمه بدنه هواپیما و چه بیمه مسؤولیت متصدی حمل هوایی (امتناع می نمودند و هنوز نیز بابت بیمه های هوایی، حق بیمه زیادی) در مقایسه با سایر خطرات دریافت می کنند. گزارش ها در یک مطالعه دانشگاهی نشان می دهد تقریباً یک پنجم بزرگ سالان به درجات مختلف از پرواز ترس دارند (Gerwen, ۵۶, p. ۱۹۹۱). میزان تلفات ناشی از سوانح هواپیمائی بر شدت این ترس می افزاید. با وجود تمام ملاحظات فوق، خطرات ذاتی هواپیما نباید سبب شود تا تولید کننده

صرفاً به خاطر تولید کالائی خطرناک که اجتناب از خطرات آن ممکن نیست مسؤول قلمداد شود. در حقیقت در چنین حالتی هواپیما معیوب نبوده و عیبی در جریان تولید و طراحی آن عارض نشده است تا تولید کننده به واسطه وجود عیب مورد سرزنش قرار گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ش ۹۳). به عبارت دیگر حتی اگر مفهوم عیب به خطرناک بودن کالا تعبیر شود باید میان خطرات ذاتی هواپیما و خطرات عرضی آن تفکیک قائل شده و مسؤولیت را بر قسم اخیر بار کرد. حتی اگر تولید کننده مرتکب تقصیر نشده باشد. این نتیجه را با معیار خطر - انتفاع نیز می توان آزمود؛ بدین ترتیب که فواید این وسیله حمل و نقل در مقام مقایسه با خطرات و خسارات آن سنگینی کرده و تولید آن را مباح می سازد؛ به طوری که حتی برخی از آمارها با تحلیلی ویژه حکایت از کمتر بودن میزان خسارات حمل و نقل هوایی در مقایسه با سایر روش های حمل به طور کلی داشته و با توجه به اهمیت سرعت در زندگی امروزه چنین وسیله ای را ضروری می پندارند. در حقیقت این نتیجه با ارزیابی نسبت میان تعداد سوانح هوایی و مسافت پیموده شده در مقایسه با سایر روش های حمل به خوبی آشکار می شود با توجه به خطرات ذاتی هواپیما، مهم ترین دغدغه سازمان های بین المللی و کنوانسیون های حقوق هوایی از بدو پیدایش این رشته از حقوق، تأمین ایمنی حمل و نقل هوای safety aviation بوده است که تاکنون نیز از اهمیت آن کاسته نشده است. در تعریف ایمنی پرواز باید خاطر نشان کرد که اگر آن را به عاری بودن از هر گونه خطر تعبیر نمائیم (۱۰۲۲، ۱۹۹۵.oxford dictionary, p) در صورت الزامی بودن رعایت ایمنی پرواز وجود صنعت هوایی مورد انکار واقع می شود. زیرا پرواز ذاتاً یک فعالیت خطرناک است که در یک محیط خصمانه و با سرعت بسیار زیاد انجام می شود. به همین دلیل برخی از نویسندگان ایمنی پرواز را به جلوگیری از حادثه و به عبارت واقع گرایانه تر رسیدن به کمترین حادثه تعبیر کرده اند (۷۴، ۱۹۹۸.Wassenbergh, p) هر روزه فناوری جدیدی برای ارتقای ایمنی پرواز اختراع می شود و مقررات بین المللی برای همگامی با فناوری اخیر تغییر می یابند. به طوری که به عنوان مثال در سال ۱۹۱۹ میلادی اولین پرواز بر فراز آتلانتیک از نیوفوندلند به مقصد ایرلند بوسیله یک هواپیمای دو موتوره انجام می شود. اما بعد از آن با توسعه فناوری هوانوردی و بر اساس الزامات ایمنی استفاده از هواپیمای دو موتوره برای پرواز طولانی بر فراز اقیانوس ممنوع می گردد. لیکن در سال ۱۹۸۴ این قاعده مجدداً تغییر می کند به طوری که بیشتر هواپیمای کنونی (از قبیل هواپیمای ایرباس) دو موتوره هستند (۴، ۱۹۸۴.Mortimer, p) بخش عمده ای از مقررات ایمنی حمل و نقل هوایی همان طور که از مثال فوق آشکار می شود به مرحله طراحی و تولید مربوط می شود. در صورتی که هواپیما بدون رعایت مقررات ایمنی تولید شده باشد و قابلیت پرواز (Airworthiness) نداشته باشد معیوب تلقی می گردد. بدین ترتیب مفهوم عیب تولید هواپیما تحت تأثیر مقررات ایمنی قرار دارد و عدم رعایت فناوری های جدید و مقررات مربوطه از سوی تولید کننده در طراحی و ساخت هواپیما آن را معیوب می گرداند. به ویژه اگر عیب تولید به خطرناک بودن نامتعارف کالا (unreasonably dangerous) تعبیر گردد هواپیمائی که بدون رعایت مقررات ایمنی ساخته می شود از آنجا که از نظر مراجع مربوطه خطرناک محسوب می شود. معیوب قلمداد می گردد. اما باید دید مرجع تعیین استانداردهای ایمنی کجا است؟ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ که سند مؤسس سازمان بین المللی هواپیمای کشوری (ICAO) نیز می باشد در مقدمه و ماده ۴۴ خود، یکی از اهداف اصلی از تأسیس سازمان ایکائو را ارتقای ایمنی پرواز قلمداد کرده است. در این راستا مصوبه ها و توصیه های گوناگونی

(International standards and recommended practices/SARPS) از سوی سازمان ایکائو تصویب شده و کشورهای عضو مکلف به رعایت آن ها هستند. این مقررات ناظر به ایمنی در قالب ۱۹ ضمیمه به فصل پنجم کنوانسیون

شیکاگو افزوده شده اند. در میان این ضمایم، ضمیمه هشتم کاملاً به بحث قابلیت پرواز هواپیما (airworthiness of aircraft) اختصاص دارد که حداقل استانداردهای لازم را برای اینکه یک هواپیما قابلیت پرواز داشته باشد مقرر می دارد. بدین ترتیب مرجع تعیین معیارهای ایمنی و قابلیت پرواز هواپیما در درجه نخست کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن و سپس توصیه های تصویب شده سازمان ایکائو می باشد. با وجود این کشورهای عضو نیز می توانند با تصویب قوانین داخلی بدون نقض استانداردهای بین المللی مقررات جامعی در این باره وضع کنند.

اداکه دارد