

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری

۱۲ فیبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۲

ACAA-ICAO

فصل سوم: مسؤلیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

گفتار دوم- خطرات ناشی از فقدان ایمنی:

در بیشتر موارد، داشتن قابلیت پرواز برای ایمن بودن هواپیما و عدم ایجاد خطر از سوی آن کافی نیست بلکه لازم است در مقابل تصادف نیز ایمن باشد (Crashworthiness) که مقوله ای متفاوت از تولید بدون نقص (airworthiness) است؛ (ایمنی در قبال تصادف). بیشتر سانحه از اثر عدم ایمنی می باشد تا عیب تولید در کشور ما افغانستان سانحه های وحشتناک که در اثر عدم ایمنی بودن هواپیما، عدم تشریفات ایمنی توسط متصدیان منجر به سانحه شده اند. تاکنون به سه طریق تعریف شده است: ۱- به طوری که در صورت دچار شدن هواپیما به یک حادثه، احتمال بازماندن مسافران هواپیما افزایش یابد (1-1 annex 1, part III b, sub part I, Para. I. 1, at IIB. 1) ایمنی در قبال تصادف ویژگی یک وسیله نقلیه است که مسافران آن را از مرگ در یک حادثه وحشتناک نجات می دهد و یا از خسارت بیشتر و جراحت مصون می دارد. ۲- به معنای توانائی ساختار هواپیما برای این که محیطی ایمن برای مسافریین حفظ کند. ۳- فقدان ایمنی در قبال تصادف به معنای طرح یا ساختی است که خسارات ایجاد شده در اثر حادثه اولیه را تشدید می کند. در حادثه ای نزدیک سانت لیگ سیتی که هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ در سال ۱۹۶۵ دچار سانحه می شود و منجر به مرگ غالب مسافران می شود علت فوت مسافران نه خود حادثه اولیه بلکه گاز های سمی و دود کشنده ای اعلام شد که در اثر آتش سوزی داخل کابین هواپیما متصاعد شده بود. در فاجعه Tenerife نیز شرکت بوئینگ که تولید کننده هواپیمای قدیمی (پانام) بود ۱۰٪ خسارت را پرداخت زیرا ایمنی کافی در قبال تصادف را در هواپیما رعایت نکرده و اقدامات احتیاطی کافی برای جلوگیری از خسارت در اثر آتش سوزی به عمل نیاورده بود

(Diedriks-verschoor, ۱۰۶, ۱۹۹۳. p). به هر ترتیب هواپیمائی که بدون ملاحظه الزامات مربوط به قابلیت پرواز و ایمنی در قبال تصادف طراحی و تولید شده باشد از نظر مقررات بین المللی حقوق هوایی معیوب محسوب می شود و در صورت ورود خسارت به اشخاص ثالث مسؤلیت تولید کننده را به دنبال خواهد داشت. به عبارت دیگر مفهوم عیب در تولیدات هواپیمائی به طرز چشمگیری متأثر از رعایت یا عدم تبعیت از الزامات بین المللی ایمنی هواپیما است که خود از فناوری های روز در صنعت هواپیما سازی تأثیر می پذیرد. در حقیقت هواپیما و حمل و نقل هوایی خود ذاتاً متضمن خطراتی است که اجتناب از آنها تقریباً ممکن نیست و حقوقدانان نیز در تعریف ایمنی هواپیما هیچ گاه خطرات ذاتی آن را در نظر نمی گیرند و به همین دلیل آن را به خطرناک نبودن تعریف نکرده اند (Wassenbergh, ۷۵, ۱۹۹۸. p). با وجود این فناوری و اختراعات مداومی که در این صنعت ایجاد می شود راه را برای کاستن از این خطرات ذاتی هموار کرده و هواپیمائی که از قابلیت پرواز و مقابله با تصادف بهره مند نباشد ایمنی نداشته و معیوب تلقی می گردد. در حقیقت نویسندگان وقضات در تمام کشورها تلاش کرده اند تا معیارهائی را برای احراز عیب واقعی تولید تعریف کنند؛ که مهم ترین این معیارها عبارتند از: شدت خطری که طراحی هواپیما به بار می آورد؛ احتمال تحقق این خطر؛ احتمال عملی ساخت به نحو دیگر و قیمت مربوط به ساخت؛ نتایج زیان باری که از تولید ایمن یا اصلاح تولید به بار می آید خواه از نظر قابلیت دوام هواپیما و خواه از جهت ایمنی استفاده کننده. اما در نهایت همه این معیارها به نفع معیار ایمنی هواپیما که در برگیرنده دو مفهوم قابلیت پرواز و قابلیت مقابله با تصادف است رنگ باخته اند و هواپیمائی که یکی از این دو قابلیت را نداشته باشد معیوب محسوب می گردد. لذا در عرصه تولید هواپیما فقدان ایمنی با معیوب بودن هواپیما برابری می کند (Huang, ۷, ۲۰۰۹. P). حالت ایمنی هوایی کشورما افغانستان علی رغم سیر نزولی دارد. شرکت های متصدی هوانوردی افغانستان با عدم سپری کردن موفقانه SAFA (ارزیابی به فرایندی که با هدف تشخیص درجه کفایت و لیاقت کارکنان در سازمان، انجام می گیرد، ارزیابی عملکرد یا Performance Measurement می گویند). همچنان سازمان هوانوردی ملکی افغانستان یا (ACCA) تا به حال موفق به حاصل نمودن سند معتبر IOSA نشده است. در حالی که این صنعت در جهان با تحولات و گسترش روزافزون مواجه است ولی در کشورما افغانستان ارداه برای پیشرفت در صنعت مزبور به صورت مطلوب دیده نمی شود. به طور چشم گیر در اکثر سانحه ها عدم تشریفات ایمنی و یا مطلوب نبودن روش ایمنی که منجر به سانحه های وحشتناک شده است آروزمندیم که سازمان هوایی افغانستان تشکیل از متخصصان و مشاورین حقوق بین المللی گردد، تا باشد به اسناد و گواهی نامه های معتبر جهانی دست یابیم، تا ملت عزیزما با خاطر آرام از جان و اموال شان از تصدی هوانوردی ملکی مستفید شوند.

گفتار سوم- ورود خسارت به مصرف کننده:

تولید کننده مکلف است خسارت ناشی از عیب تولید هواپیما را اعم از آن که خسارت بدنی باشد و یا خسارت وارده به سایر اموال شرکت هواپیمائی، مسافران و اشخاص ثالث، جبران نماید. خسارات وارده به مسافران و اشخاص ثالث مستقر در روی زمین به هر میزان که باشد باید از سوی تولید کننده پرداخت شود بدون آن که محدودیتی در میزان تعهد تولید کننده وجود داشته باشد. این امتیازی است که طرح دعوا علیه تولید کننده (به جای طرح دعوا علیه متصدی حمل که با محدودیت میزان جبران خسارت روبه رو است) برای زیان دیده به دنبال دارد. اما در خصوص خسارات وارد شده به شرکت های هواپیمائی دو نکته لازم به ذکر است: اولاً اگرچه مهم ترین خسارتی که در این زمینه قابل تصور است آسیب دیدن خود هواپیمای معیوب می باشد اما نباید از خسارات ناشی از زمین گیر شدن (ground) هواپیما

از سوی متصدی حمل یا بهره بردار هواپیما غافل شد. در صورتی که در اثر عیب تولید به هواپیما خسارتی وارد شده باشد که آن را از قابلیت پرواز در آورده و هواپیما به طور کلی زمین گیر گردد، به دنبال بی استفاده ماندن هواپیما و از دست دادن پروازهای برنامه ریزی شده، خسارت قابل ملاحظه ای به بهره بردار وارد می شود که در خصوص قابل مطالبه بودن آن در نظام مبتنی بر مسئولیت محض، میان حقوقدانان و دادگاهها اختلاف وجود دارد. در حقوق امریکا و بسیاری از کشورهای اروپائی مسئولیت محض تولید کننده شامل خسارات اقتصادی یا عدم النفع نمی شود و از این جهت تنها بر اساس نقض تضمین ایمنی یا تقصیر تولید کننده می توان چنین خساراتی را مطالبه نمود. (کاتوزیان، ۱۳۸۴، ص ۱۰۰) با وجود این عرف بیمه گران هوائی به طور معمول این خسارات را در قالب بیمه نامه های سنتزدر پوشش می دهد (coverage B: Grounding liability. ۹۸AVN). علاوه بر این مسئولیت تولید کننده از بابت خسارت زمین گیر شدن هواپیما شامل فرضی نیز می شود که سازمان هواپیمائی کشوری یا دیگر مراجع اداری یا قضائی پس از آگاهی از عیب تولید هواپیما آن را زمینگیر نمایند حتی اگر هنوز به واسطه عیب تولید سانحه ای رخ نداده باشد. به نظر می رسد که این مسئولیت تولید کننده را بتوان به فرضی سرایت داد که تولید کننده پس از تحویل هواپیما به بهره بردار، از عیب تولید مطلع شده و در راستای تکلیف قانونی خویش جهت انجام اصلاحات ضروری استرداد هواپیماهای معیوب را مطالبه می کند. ثانیاً اعمال قواعد مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما، به طور کامل، منوط به ورود خسارت به شخصی شده است که عنوان (مصرف کننده) بر آن قابل اطلاق باشد. از آرای مهم دادگاه های امریکا که در این خصوص قابل استفاده می باشد. مربوط به دعوی Kaiser steel V. Westinghouse electric می باشد که هر چند به طور مستقیم با حقوق هوائی مرتبط نیست اما به طور غیر مستقیم بر دعوی خطوط هوائی علیه سازندگان هواپیما اثر گذار بوده است. بر اساس این تصمیم استناد به مسئولیت محض تولیدکننده زمانی ممکن است که قوانین حاکم بر قرارداد فروش از قبیل قانون متحدالشکل تجارت حمایت کافی از مصرف کننده به عمل نیاورد. بر این اساس مسئولیت محض در مورد زیر اعمال نمی شود: در صورتی که طرفین قرارداد خرید هر دو تاجر بوده و دارای موقعیت نسبتاً یکسان اقتصادی هستند و در مورد اوصاف کالا و نیز خطر تلف آن مذاکره نموده اند. تأثیر رأی دادگاه بر حقوق هوائی و موضوع این مبحث آشکار است؛ زیرا خریدو فروش هواپیما معمولاً بین دوشرکتی صورت می گیرد که دارای موقعیت نسبتاً یکسان اقتصادی هستند و سخن گفتن از (مصرف کننده) در جایگاه حقیقی خود به کار نمی رود. بدین ترتیب نظام مسئولیت محض تولید کننده در دعوائی که توسط شرکت های هواپیمائی (خواه مستقیماً طرف قرارداد با تولید کننده باشند یا خیر) علیه تولید کننده اقامه می گردد جایگاهی ندارد. به همین دلیل رویه قضائی ایالات متحده امریکا دعوی مسئولیت محض تولید کننده هواپیما را تنها زمانی مورد پذیرش قرار می دادند که از سوی مسافران یا اشخاص ثالث مستقر در روی زمین یا قائم مقام آنها اقامه شده باشد که در مقابل تولید کننده مصرف کننده به معنای حقیقی محسوب می شوند. اما اگر متصدی حمل پس از جبران خسارات وارده به زیان دیدگان قصد اقامه دعوا علیه تولید کننده را داشته باشد یا برای جبران خساراتی که به هواپیمای او وارد شده است تنها بر مبنای تقصیر یا نقض تضمین قراردادی حق رجوع به او دارد. اما رویه قضائی فرانسه اگر چه در اصل استدلال فوق تفاوتی با آن ندارد اما در نتیجه از نظام قضائی ایالات متحده متفاوت شده است. در حقیقت حقوق فرانسه تا پیش از اصلاح قانون مدنی که مسئولیت محض را برای تولید کننده به رسمیت می شناسد با کمی تفاوت از همین دیدگاه تبعیت می کرد و مسئولیت تولید کننده هواپیما در مقابل خریدار را از مسئولیت او در قبال ثالث زیان دیده متمایز می ساخت: در مسئولیت نوع اول شعبه نخست دیوان عالی فرانسه مسئولیت را در تمام موارد، قراردادی می داند حتی اگر خریدار هواپیما طرف

مستقیم قرارداد با سازنده نبوده و پس از چندین دست آن را خریده باشد؛ زیرا به همراه انتقال شیء دعوی قراردادی نیز منتقل می شود. (۱ mai ۲۹re ch. Civ. ۱۹۸۴) در واقع رویه قضائی فرانسه به موجب اماره ای خلاف ناپذیر، فروشنده حرفه ئی را به فروشنده با سوء نیت تشبیه کرده است. در نتیجه بر اساس ماده ۱۶۴۵ قانون مدنی فروشنده علاوه بر استرداد ثمن باید تمام خسارات خریدار را جبران کند و هرگونه شرط تحدید مسؤلیت نیز در قبال خریداران غیر قابل استناد است. به این ترتیب این حکم در مورد تولیدکننده هواپیما و شرکت های فروش هواپیما (فروشنده حرفه ئی) صادق است اما در مورد شرکت هواپیمائی یا بهره برداری که پس از یک مدت زمان بهره برداری از هواپیما آن را می فروشد قابل اعمال نیست. البته رویه قضائی فرانسه شرط تحدید مسؤلیت را در قرارداد فروش میان اشخاص حرفه ئی دارای همان تخصص معتبر می داند هرچند دیوان عالی فرانسه در تفسیر این شروط تضییق می کند و شرکت هواپیمائی را دارای همان تخصص تولید کننده نمی داند و بدین ترتیب شرط تحدید مسؤلیت را میان آنان معتبر نمی داند. در حقیقت هرچند شرکت هواپیمائی در قبال تولید کننده هواپیما از قدرت نسبتاً یکسان اقتصادی برخوردار است اما از آن جا که دانش حرفه ئی و تخصص دو طرف قرارداد از یکدیگر متفاوت است و خریدار نمی تواند نسبت به عیوب هواپیما مطلع گردد، علی رغم آن که واژه (مصرف کننده) بر او اطلاق نمی شود از حقوق مصرف کننده برخوردار است. این همان نتیجه ای است که رویه قضائی فرانسه به طور ضمنی بر آن صحه گذارده است (Juglart ۱۹۸۹ , p ۷۲۷).

ادامه دارد