

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

۱۳ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۳

ACAA-ICAO

فصل سوم: مسؤلیت مدنی در حقوق هوانوردی ملکی

گفتار چهارم- مسؤلیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی:

ملاحظات داخلی و بین المللی مربوط به صنعت هوانوردی، ضرورت اتخاذ یک سری قواعد متحد الشكل را در رابطه با روش ها تعیین مسؤلیت مدنی نسبت به خسارات وارده در اثر فعالیت هوانوردی و محدودیت این مسؤلیت آشکار می سازد. این قواعد نباید موانع از توسعه صنعت هوانوردی گردد. بلکه به عکس باید به توسعه آن و ثبات بیمه گری خطرات هوایی به نفع بیمه گر و شرکت های هواپیمائی نیز عموم بی انجامند. در حقیقت اتخاذ هر قاعده در حقوق هوایی بطور مستقیم یا غیر مستقیم آثار قابل ملاحظه بر بیمه خطرات هوایی به ویژه قابلیت بیمه شدن این خطرات به جای می گذارد(آرانی- عادل، ۲۲۱:۱۳۹۳).

بند ۱- مقررات بین المللی(کنوانسیون وارسا)

از میان معاهدات و پیمان های متحدالشکل در زمینه حقوق و تعهدات بازیگران عرصه حمل و نقل هوایی، کنوانسیون وارسا ۱۹۲۹ و الحاقیه های آن شامل لاهه، گوادلآخارا و گواتمالا کنوانسیون رم ۱۹۵۳ و کنوانسیون منترال ۱۹۹۹ از مهم ترین اسناد بین المللی می باشند که در ذیل و بررسی آنها، تاحدی که بر بیمه هوایی اثرگذار بوده و تعیین کننده قواعد آن استند، خواهیم پرداخت. کنوانسیون وارسا ۱۹۲۹ حقوق و روابط مسافران، ارسال کنندگان بار و متصدیان حمل در حمل و نقل هوایی بین المللی، از جمله حقوق و مسؤلیت را که به هنگام خسارت و تلف ایجاد می شود تعریف می کند. بر اساس این کنوانسیون، متصدی حمل مسؤل خسارتی است که در اثر فوت یا جراحت به مسافران و یا در اثر تلف و یا نقص به بار همراهی مسافر و یا بار تجارتي وارد می گردد. متصدی حمل هم چنین مسؤل خسارتی است که در

اثر تاخیر در پرواز به مسافرین یا ارسال کنندگان بار وارد شده است(مواد ۱۷-۱۹). هر چند در کنوانسیون وارسا مقرر شده در باره بیمه دیده نمی شود اما مسأله که بطور مستقیم بر بیمه هوائی اثر گذار بوده، بی تردید مسؤلیت مدنی شرکت های هواپیمائی است که در این کنوانسیون مورد توجه بوده است. کنوانسیون وارسا بطور ویژه در صدد حمایت از شرکت های هواپیمائی در مقابل مطالبات گزاف برای جبران خسارت بوده است اگرچه هم زمان متصدیان حمل را متوجه تعهدات اساسی خود نموده تا نتواند بپرداخت خسارات کم به زیان دیدگان، از انجام وظایف خطیر خویش معاف گردند. بدین منظور معاهده وارسا بطور قطعی میزان مسؤلیت متصدی حمل هوائی را در مقابل مسافرین و ارسال کنندگان بار تعیین کرده است هر گونه شرط در قرارداد حمل را که از این میزان بکاهد باطل اعلام می نمایند(مواد ماده ۲۳). این تمهید نه تنها حمایت اساسی از زیان دیدگانیه عمل میاورد بلکه تأثیر عمده در قابلیت بیمه خطرات هوائی که مهم ترین آن مسؤلیت متصدی حمل است به جای میگذارد از آنجا که در بیشتر موارد، دادگاه ها و دیگر مراجع صالح به مبلغ مقرر در کنوانسیون حکم می دهند تعهد شرکت های بیمه نیز در این خصوص، در صورت ورود خسارت در اثر سوانحه هوائی، مشخص بوده و تعیین میزان حق بیمه و محاسبه سود و زیان آینده برای آنان آسان است لازم به ذکر است پروتکل ها و اصلاحیه ها معاهده وارسا از قبیل پروتکل لاهه، گوادالاجار منترال و...، نیز همانند سلف خود، هیچ مقرر لازم الاجرایه در زمینه بیمه برای شرکت های هواپیمائی لحاظ نکرده اند. و تنها ماده ۱۴ پروتکل گواتمالا به دولت ها اجازه داده در صورت تمایل، نظامی جهت جبران خسارت مسافرین ایجاد کنند، به گونه ای که مکمل غرامت های پیش بینی شده در معاهده گواتمالا باشد. بنابه نظر برخی این نظام می تواند در قالب بیمه خود را نشان دهد (آرانی- عادل، ۱۳۹۳: ۲۲۲).

مبحث چهارم- نظام جبران زیان در قبال حوادث هوانوردی:

کنوانسیون وارسا مجموعه قوانین تصویب شده در زمینه حمل و نقل هوائی، است. این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده که در باره هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما در اداء دریافت کرایه و یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل و نقل هوائی انجام می شود می باشد. این کنوانسیون بطور خلاصه به بررسی اسناد حمل و نقل شامل بلیط مسافر و بارنامه هوائی می پردازد. مثلاً بیان می کند که این اسناد باید دارای چه بخش ها و چه مشخصاتی باشند از قبیل تاریخ و محل صدور، مبدا و مقصد و... است در بخش دیگر به بررسی مسؤلیت متصدی حمل و نقل می پردازد و بیان می کند که در صورت بروز خسارت برای کالاها و یا مسافرین متصدی حمل و نقل هوائی چه وظایفی بر عهده خواهد داشت و در پایان هم به قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل مختلط(حمل و نقلی که بخشی از آن به صورت هوائی و بخش دیگر از طریق غیر هوائی انجام شود) و مقررات عمومی نهائی می پردازد. پس از چند سال در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۵۵ پروتکلی به نام پروتکل لاهه مورد تصویب قرار می گیرد که به اصلاح برخی قسمت های کنوانسیون وارسا می پردازد. کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ وارسا مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوائی بین المللی مشتمل بر یک مقدمه و ۱۸ ماده است. پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا برای اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل بین المللی امضا شده در وارسا به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد شده و در لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ مشتمل بر یک مقدمه و ۲۶ ماده تصویب و انجام تسلیم اسناد الحاق آن داده می شود. با اذعان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل از نظر مسؤلیت متصدی حمل و نقل حائز کمال سودمندی است. بدین

منظور نمایندگان تام الاختیار خود را تعیین کردند و کنوانسیون ذیل را تهیه و امضاء نمودند و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه نامنده است (شهلانی، ۴: ۱۳۹۴). افغانستان در ۱۹۶۹/۲/۲۰ باین کنوانسیون پیوست.^۱ هم‌چنان در حقوق هوائی بویژه طرح CNS/ATM موجب دیگر گونی‌های بسیاری در هوانوردی شده است. هدایت ماهواری پروازها طی طرح مزبور موجب تغییر تصدی و مدیریت در امور هوانوردی کشته و کشورهای دارنده این تجهیزات ماهواری در مبادلات هوائی نقش کلیدی را ایفا می‌نمایند. از اینرو مبادلات گذشته هوائی دچار تغییرات شده است که می‌تواند بر حاکمیت قانون در حقوق هوائی و کنوانسیون‌ها بین‌المللی موثر واقع گردد. ما در این تحقیق سعی بر آن داریم با نگاه نو و متفاوت برین مقوله تازه نگریسته و با طرح نمودن مبحث جدیدی تحت عنوانی نظارت قضای در حقوق هوائی بنا برین محوری اصلی ما در این بحث دادرسی اداری توسط محاکم داخلی است. که در بدو امر ممکن است با تعرض ظاهری مواجهه شویم مباحث جدید در حقوق هوائی همگی بسمت و سوی جهانی سازی حقوق پیش می‌رود و مطرح کردن گفتمان حقوق عمومی در جهت مقابله باین جریان و انزوای حقوقی نیست بلکه در راستا همگرایی حقوقی و پوششی بر نگرش انتقادی بر جهش‌های حقوق عمومی است که می‌تواند خواستگاه و منشأ یک سازکاری درونی حقوقی و مانع بر برتری مدال خاصی از نظام‌های حقوقی بر سایرین باشد (باصری، ۱۳۹۶: ۲).

ادامه دارد

¹ <http://www.icao.int/secretariat/legal/list>.