

ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما

محمد حسن صادقی مقدم¹

مجتبی اشراقی آرانی²

(تاریخ دریافت: 1391/05/25 - تاریخ تصویب: 1391/08/29)

چکیده

علی رغم تحولات فناوری در صنعت هواپیمایی، جامعه جهانی هر روزه شاهد حوادث و سوانح زیانبار و وحشتناک هواپیمایی در کشورهای مختلف (به ویژه کشورهای جهان سوم) است. گزارش‌های کارشناسان و مقامات مسئول هواپیمایی در خصوص سوانح هوایی حکایت از آن دارد که عیب تولید هواپیما که عموماً با عبارت نقص فنی بیان می‌شود اگر سبب تام حادثه نباشد، حداقل جزئی از سبب را تشکیل می‌دهد. در این خصوص مسئولیت مدنی تولیدکننده هواپیما از جهت ارکان تشکیل دهنده (فعل زیانبار، عیب تولید، رابطه سببیت و خسارت) متأثر از پیچیدگی‌های این وسیله حمل و نقل و مقررات حقوق هوایی قرار گرفته که این مقاله در صدد است به تبیین نظریه ای عمومی در این باره بپردازد.

واژگان کلیدی: هواپیما، عیب تولید، خطر، ایمنی هوایی، رابطه سببیت، خسارت، حقوق هوایی، مسئولیت مدنی.

1- نویسنده مسئول - دانشیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

Email: mhsadeghy@ut.ac.ir

2- دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

مقدمه

از ابتدای پیدایش هواپیما تاکنون که پیشرفته‌ترین فناوری‌ها در ساخت و بهره‌برداری از آن به کار می‌رود، سوانح هوایی، خسارات مالی و جانی بسیاری را به مسافران و اشخاص ثالث روی زمین وارد کرده و می‌کند. به همین دلیل دولت‌ها در صدد تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلفی به منظور جبران خسارت اشخاص زیان‌دیده برآمدند. این کنوانسیون‌ها از قبیل کنوانسیون ورشو 1929 (کنوانسیون راجع به متحد الشکل ساختن برخی قواعد مرتبط با حمل و نقل هوایی بین‌المللی) و الحاقیه‌های آن، کنوانسیون رم 1952 (کنوانسیون راجع به خسارات وارده از هواپیماهای خارجی به اشخاص ثالث مستقر در روی زمین) و کنوانسیون مونترال 1999 (که جایگزین کنوانسیون ورشو شده است) قواعد جامعی را برای جبران خسارات زیان دیدگان مقرر کرده‌اند اما تنها به مسئولیت متصدی حمل (قراردادی یا عملی) یا بهره‌بردار هواپیما نظر داشته‌اند.

در این میان هیچ معاهده بین‌المللی مسئولیت تولیدکننده هواپیما یا قطعات آن را در صورت عیب تولید به رسمیت نشناخته است. این در حالی است که حسب گزارش‌های بین‌المللی سازمان ایکائو سوانح هوایی عمدتاً در اثر دو عامل خطای انسانی یا عیب فنی هواپیما (و یا ترکیبی از این دو عامل) ایجاد می‌شود و تدوین مقررات جامع داخلی یا بین‌المللی در این خصوص ضروری است. به همین دلیل با افزایش سوانح و خسارات هواپیمایی، قضات دادگاه‌ها و منتقدان حقوقی بر آن شدند تا تولیدکنندگان هواپیما را به علت عیب تولید ناشی از عدم رعایت ایمنی محصول و استانداردهای لازمه و با توجه به سود کلانی که عاید آنان می‌شود مسئول قلمداد کنند. این گرایش حتی در کالیفرنیا که مهد صنعت هواپیماسازی به شمار می‌رود طرفدارانی پیدا کرد (Diedriks-verschoor, 1998, p.104). از سوی دیگر لازم به ذکر است که استناد زیان دیدگان به مسئولیت متصدی حمل با دشواری محدود بودن میزان و زمان مسئولیت متصدی حمل

روبرو می گردد و ممکن است برخی از خسارات آنان بدون جبران باقی بماند. اما از آنجا که مسئولیت تولید کننده هواپیما و قطعات آن مشمول هیچ کنوانسیون ویژه ای نبوده و تابع قواعد عام مسئولیت مدنی مبنی بر جبران تمام خسارات وارده می باشد می تواند به منزله یک راهکار مکمل برای جبران خسارت زیان دیدگان سوانح هوایی به کار رود. البته استناد به نقش مکمل مسئولیت تولید کننده در سوانح هوایی در فرضی مطرح می شود که خسارت به مسافران و اشخاص ثالث روی زمین وارد شده باشد و غرامت تأدیه شده از سوی متصدی حمل هوایی کافی برای جبران خسارت آنان نبوده و یا به دلیل ورشکستگی شرکت هواپیمایی، زیان دیدگان از دریافت خسارت خویش محروم شده باشند. اما اگر خسارت به هواپیما وارد شده و دعوای جبران خسارت از سوی شرکت هواپیمایی اقامه شده باشد و یا متصدی حمل هوایی پس از جبران خسارت زیان دیدگان به تولید کننده مراجعه نماید، مسئولیت تولید کننده جنبه اصلی و نه تکمیلی خواهد داشت.

مقاله حاضر به بررسی این مسائل می پردازد که دادگاه ها بر چه مبنایی (تقصیر، نقض تعهد ایمنی و یا مسئولیت محض) به مسئولیت تولید کننده هواپیما حکم می دهند؟ از سوی دیگر آیا عیب در محصولات هواپیمایی مفهومی ویژه و متفاوت از دیگر محصولات صنعتی دارد و آیا در اسناد بین المللی حقوق هوایی به این موضوع پرداخته شده است؟ در مواردی که عیب فنی به همراه تقصیر خلبان سبب وقوع حادثه می شود چگونه باید به مسئولیت اسباب متعدد حکم داد؟ آیا هر خسارتی که از عیب تولید هواپیما ایجاد شود قابل جبران است؟ در این مقاله سعی شده است تا به مدد اصول و قواعد کلی مسئولیت ناشی از عیب تولید و مقررات حقوق هوایی و با توجه به ماهیت ویژه محصولات هواپیمایی به تبیین نظریه ای عمومی در مورد ارکان مسئولیت تولید کننده هواپیما پرداخته شود تا از خلال مباحث، قواعد ویژه تولید محصولات هواپیمایی آشکار گردد.

1- فعل زیانبار (تقصیر):

در این قسمت ابتدا تحولات رویه قضایی در خصوص رکن تقصیر در مسئولیت تولید کننده هواپیما و تحول این رکن به سمت نظریه مسئولیت محض مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد و سپس به تجربه قانونگذاری ایالات متحده آمریکا در این خصوص و بازتابهای آن پرداخته می‌شود.

1-2- رکن تقصیر و سیر تحول به سوی مسئولیت محض:

مسئولیت تولیدکنندگان هواپیما از زمانی که از سوی جامعه حقوقی به رسمیت شناخته شد به تبع سایر اقسام تولیدات صنعتی مبتنی بر تقصیر بود. زیان‌دیده برای دریافت خسارت از تولید کننده، چاره‌ای جز اثبات تقصیر وی در جریان تولید نداشت و تنها کسانی می‌توانستند از این طریق وصول خسارت نمایند که به نحوی مستقیم یا غیر مستقیم طرف قرارداد با تولید کننده محسوب شوند. به همین دلیل قضات چاره‌را در نقض شرط تضمین یافته و راه را برای جبران خسارت اشخاص ثالث هموار نمودند. هر چند هم چنان بار سنگین اثبات بر عهده زیان‌دیده قرار داشت و نیز در مواردی که تولید کننده قطعات معیوب هواپیما متفاوت از سازنده هواپیما بود حکمی به نفع خواهان صادر نمی‌شد. اولین دعوایی که مسئولیت تولید کننده هواپیما را به رسمیت شناخت دعوای *maynard V. Stinson aircraft (1937)* در ایالات متحده آمریکا بود (Mortimer, 1984, p.5). 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 لوله‌های اگزوز هواپیما به قدری کوتاه بود که قادر به دفع گازهای اگزوز از بدنه هواپیما نبودند. ثانیاً طراحی آبراه کاربراتور 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 1975 در دعوی 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 کالایی معیوب در بازار باشند و سپس بابت خساراتی که از آن عیب به دیگران وارد می شود هیچ مسئولیتی نداشته باشند». بر اساس این دکترین شاکی باید ثابت کند که عیب موجب خسارت در زمان تسلیم قطعه معیوب وجود داشته است. البته اگر عیب کالا در اثر تغییرات بعد از تسلیم ایجاد شده باشد تولیدکننده مسئول 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 airlines 1976 به خوبی آشکار است. در این دعوی یک هواپیمای نوع 404 مارتین که در سال 1952 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 32 کشته از 40 مسافر هواپیما منجر می گردد (Diedriks-verschoor, 1993, p.107). پس از طرح دعوی علیه تولید کنندگان هواپیمای مذکور به استناد «مسئولیت محض ناشی از عیب تولید» دادگاه چنین اظهار کرد: «تولید کننده هواپیما بر اساس هیچ یک از مبانی حقوقی مسئول نیست؛ زیرا نقص در سیستم ایمنی هواپیما از قبیل فقدان سیستم ایمنی آتش سوزی در هواپیمایی که سال 1952 ساخته شده است متفاوت از آن هواپیمایی است که در

سال 1970 ساخته می شود. در حقیقت یک مصرف کننده متعارف انتظاری را که از سیستم ایمنی یک هواپیمای ساخته شده در 1970 دارد از هواپیمای 1952 ندارد.

با وجود این دکرترین مسئولیت 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 زیان دیده ای که برای حمایت از خود توان کافی ندارد. به ویژه آنکه تولید کننده می تواند مسئولیت خود را بیمه کند و هزینه آن را با افزایش قیمت کالا میان عموم مصرف کنندگان توزیع نماید. در این خصوص دعوای زیر قابل توجه است. در یک سانحه هوایی در هواپیمای DC-10 Turkishairlines، در حوالی پاریس در سال 1974، 346 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 مسئولیت محض طرف دعوا قرار گرفته بودند به پرداخت مبالغ هنگفتی برای جبران خسارت وراث و بازماندگان محکوم شدند (Diedriks-verschoor, 1993, p.106).

لازم به ذکر است که در حال حاضر در نظام قضایی امریکا بر اساس سه مبنای تقصیر، نقض تضمین ضمنی و مسئولیت محض در خصوص رکن فعل زیانبار می توان علیه تولید کننده کالای معیوب طرح دعوا کرد. البته استناد به مسئولیت 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، مسئولیت 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 مسئولیت مدنی (restatement) لازم می دانند که کالا به طور غیر متعارف خطرناک باشد. به هر ترتیب دادگاههای فدرال و ایالات آمریکا قواعد عمومی مسئولیت 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 قضایی جامع و مفصلی شکل گرفته است که مسئولیت تولید کننده هواپیما را به صورت شاخه ای مستقل و بارز از مسئولیت تولید کنندگان صنعتی در آورده است.

2-2- تجربه قانونگذاری ایالات متحده آمریکا

به دنبال اعمال سرسختانه ی معیار مسئولیت محض تولید کنندگان هواپیما و قطعات آن و کاهش تولید و فروش این وسیله ارزشمند حمل و نقل، زمزمه اصلاحات قانونی در مسئولیت تولید کنندگان هواپیمایی (صرف نظر از سایر محصولات و تولیدات) میان عاملان و تولید کنندگان هواپیما و حقوقدانان بیشتر به گوش می رسید. هر چند افزایش قیمت حمل و نقل هوایی تنها ناشی از مسئولیت محض ناشی از عیب تولید نبود (چراکه افزایش هزینه مسئولیت عیب تولید در حقیقت نتیجه ضروری هزینه مربوط به حق بیمه مسئولیت تولید کننده است) و سایر عوامل از قبیل «افزایش هزینه های آموزش خلبانان» (هزینه و دشواری یادگیری پرواز و باقی ماندن در مهارت مربوطه از عواملی است که شرکتهای هواپیمایی را به افزایش قیمت بلیط و خدمات خود وا داشته است. عرضه یک هواپیمای جدید به بازار و فروش آن به خطوط هوایی مستلزم آموزش خلبانان آن شرکت برای راندن هواپیما است که شرکت تولید کننده هزینه های آموزش را نیز به هزینه فروش هواپیما افزوده و قیمت نهایی هواپیما گران تر می شود. به ویژه آنکه یک خلبان برای پرواز

هر هواپیما باید دارای لیسانس مخصوص آن نوع (type) باشد)، «هزینه های پشتیبانی و تعمیرات هواپیما» (به موجب مقررات و استانداردهای سازمان هواپیمایی کشوری، بهره برداری از هواپیما مستلزم انجام چک های دوره ای و پشتیبانی (maintenance) هواپیما و موتورهای آن است که خود هزینه بسیار بالایی را از جهت دستمزد مهندسان، تعویض قطعات، خواباندن هواپیما، ساخت یا اجاره آشیانه (hanger) می طلبد که طبیعتاً این هزینه ها نیز در صورت افزایش اندازه هواپیما یا تعداد موتورهای آن، بیشتر می شود) و نیز «هزینه های روزافزون سوخت هواپیما» (هواپیماها حتی از نوع کوچک آنها بنزین زیادی مصرف می کنند به طوری که یک هواپیمای بسیار کوچک در هر ساعت حدود 7 الی 8 گالن بنزین می سوزاند و از سوی دیگر بنزین هواپیما متفاوت و بسیار گرانتر از بنزین معمولی است سوخت لازم برای هواپیما گران تمام می شود) در این امر دخالت داشتند، اما قانونگذار آمریکایی برای رفع برخی از این مشکلات در سال 1994 اقدام به تصویب «قانون احیای صنعت هوانوردی عمومی» (General aviation revitalization act of 1994) نمود که مورد حمایت تولید کنندگان، انجمن های کار و سازمان های خلبانی از قبیل نهاد خلبانان و مالکان هواپیما و انجمن حمل و نقل هوایی ملی واقع شد.

این قانون بیشتر از آنکه به طور کلی مسئولیت محض تولید کننده هواپیما را حذف نماید دامنه اعمال مسئولیت تولید کنندگان هواپیما و قطعات آن را محدود کرده است. در حقیقت این قانون مسئولیت تولید کننده هواپیما و قطعات آن را به 18 سال از تاریخ تسلیم هواپیما توسط تولید کننده یا نصب قطعات آن محدود می نماید. با وجود این «در صورتی که شرط تضمین در قرارداد فروش درج شده باشد یا خواهان اثبات نماید که تولید کننده اطلاعات حیاتی مربوط به ایمنی هواپیما را که با موضوع دعوا ارتباط دارد به سازمان هواپیمایی کشوری اطلاع نداده است تولید کننده مسئول خواهد بود». علاوه بر این «طرح دعوا از سوی برخی از اشخاص ثالث از قبیل مسافرانی که در طول یک اورژانس پزشکی

آسیب دیده اند، اشخاص زیان دیده بر روی زمین و اشخاصی که در یک هواپیمای دیگر بوده اند از قلمرو این قانون استثنا شده است». البته این معافیت تولید کننده از مسئولیت ناشی از نقص تولید، شامل تقصیر تولید کننده در دستور العمل استفاده از هواپیما (instructional manual) که بعداً توسط او فروخته شده است نمی شود. (driver V. Burlington Aviation Inc. 110 N.C App. 519, 1994).

بر اساس مباحث مقدماتی صورت گرفته در پارلمان فدرال، وضع چنین قانونی به دو صورت توجیه شده است: اولاً، با وجود مقررات تضمین ایمنی پرواز که از سوی سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی (ایکائو) بر تولید کنندگان تحمیل می شود دیگر نیازی به اعمال مقررات سختگیرانه در خصوص مسئولیت محض تولید کننده نیست. ثانیاً، بر اساس گزارش «هیأت ایمنی حمل و نقل ملی» (national transportation safety board/NTSB) که مامور بازرسی دقیق سوانح هواپیمایی در ایالات متحده است تنها یک درصد از سوانح هوایی در اثر عیب تولید هواپیما ایجاد شده است. بنابراین معقول نیست تا به خاطر احتمالی اندک در هر مورد مسئولیت بر تولید کننده هواپیما بار شود. اگرچه ذکر این نکته خالی از فایده نیست که در مقابل گزارش این هیأت انتقاداتی از سوی برخی از حقوقدانان و وکلای زیان دیدگان مطرح شده است و علت اصلی حوادث هواپیمایی را در بیشتر موارد همان عیب تولید دانسته اند که به دلیل در نظر گرفتن منافع هواپیما سازان به اشتباه خلبان نسبت داده می شود.

لیکن برخی از حقوقدانان و صاحب نظران از این قانون از جهت مغایرت با قانون اساسی انتقاد کرده و معتقد هستند محروم کردن زیان دیده از طرح دعوا، تنها به دلیل آنکه عیب تولید در مدت 18 ساله کشف نشده است بر خلاف قانون اساسی آمریکا در مورد لزوم جبران خسارت اشخاص می باشد، به ویژه آنکه سایر صنایع (غیر از تولیدات هواپیمایی) از چنین امتیازی بهره مند نشده اند (Edward L. McKenna, 1994, p.18).

سوی دیگر این قانون باعث می گردد تا انگیزه های مالی تولید کننده برای تأمین ایمنی هواپیما کاهش یافته و حق زیان دیدگان بی گناه برای دریافت خسارات خود به شدت محدود می شود.

به هر ترتیب با توجه به بازرسی های گسترده سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در خصوص ایمنی ساخت هواپیما، ماهیت ویژه صنعت هوانوردی و ملاحظات قابل توجهی که در قالب «استثنا» در قانون 1994 وارد شده است محدود کردن مسئولیت تولید کننده به زمانی معین (و نه چندان کوتاه) عاقلانه به نظر می رسد. مردم ایالات متحده نیز تا حدی آثار این قانونگذاری را که همانا افزایش تولید هواپیما و کاهش قیمت حمل و نقل هوایی بود احساس نمودند. در همان سال مدیر عامل شرکت هواپیماسازی سسنا تولید 2000 هواپیمای جدید را در سال 1996 وعده می دهد و سایر شرکتها نیز از افزایش تولید خود خبر می دهند. البته به همراه این قانون، سازمان هواپیمایی فدرال آمریکا به اعمال مقررات جدید برای تضمین ایمنی در ساخت و طراحی هواپیما پرداخته و استاندارد نمودن خدمات هوایی، معرفی بهنگام فناوری های جدید و بدون قربانی کردن ایمنی هوایی، حذف مقرراتی را که هزینه های غیر ضروری تحمیل می کند سرلوحه برنامه های خویش قرار می دهد تا خسارات ناشی از عیب تولید به حداقل خود برسد.

3- عیب هواپیما و قطعات آن

مهم ترین رکن مسئولیت 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، 1384، ش 83 تا 86). 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، 1384، ش 79-90).

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, 1980, p.181). لیکن در مرکز همه نظریات و آرا 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: 1- خطرات ذاتی هواپیما 2- خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز 3- خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف 4- خطرات ناشی از نقص هشدار، که در ادامه به شرح و توضیح آنها پرداخته می شود.

3-1- خطرات ذاتی هواپیما

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, 2009, p.7). در صورت وقوع یک حادثه در هواپیمایی که در ارتفاع سی هزار پایی 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 پایین است. به همین دلیل است که بیمه گران در بدو امر از بیمه کردن هواپیما (چه بیمه بدنه هواپیما و چه بیمه مسئولیت 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 می‌دهد تقریباً یک پنجم بزرگسالان به درجات مختلف از پرواز ترس دارند (Gerwen, 1991, p.56). میزان تلفات ناشی از سوانح هواپیمایی بر شدت این ترس می‌افزاید.

با وجود تمام ملاحظات فوق، خطرات ذاتی هواپیما نباید سبب شود تا تولید کننده صرفاً به خاطر تولید کالایی خطرناک که اجتناب از خطرات آن ممکن نیست مسئول 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، 1384، ش 93). 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 مسئولیت را بر قسم اخیر بار کرد (حتی اگر تولید کننده مرتکب تقصیر نشده باشد). این نتیجه را با معیار «خطر - انتفاع» نیز می‌توان 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 می‌سازد؛ به طوری که حتی برخی از آمارها با تحلیلی ویژه حکایت از کمتر بودن میزان خسارات حمل و نقل هوایی در مقایسه با سایر روشهای حمل (به طور کلی) داشته و با توجه به اهمیت سرعت در زندگی امروزه چنین وسیله‌ای را ضروری می‌پندارند. در حقیقت این نتیجه با ارزیابی نسبت میان تعداد سوانح هوایی و مسافت پیموده شده در مقایسه با سایر روشهای حمل به خوبی آشکار می‌شود.

3-2- خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز

با توجه به خطرات ذاتی هواپیما، مهم‌ترین دغدغه سازمانهای بین‌المللی و کنوانسیونهای حقوق هوایی از بدو پیدایش این رشته از حقوق، تأمین «ایمنی حمل و نقل هوایی» (aviation safety) 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 نماییم (oxford dictionary, 1995, p.1022). در صورت الزامی بودن رعایت ایمنی پرواز وجود صنعت هوایی مورد انکار واقع می شود. زیرا پرواز ذاتا 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 (Wassenbergh, 1998, p.74). 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 1919 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 1984 این قاعده مجددا تغییر می کند به طوری که بیشتر هواپیماهای کنونی (از قبیل هواپیماهای ایرباس) دو موتوره هستند (Mortimer, 1984, p.4).

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 هواپیمایی 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 1944 که سند مؤسس سازمان بین‌المللی هواپیمای کشوری (ICAO) نیز می‌باشد در مقدمه و ماده 44 خود، یکی از اهداف اصلی از تأسیس سازمان ایکائو را ارتقای ایمنی پرواز قلمداد کرده است. در این راستا مصوبه‌ها و توصیه‌های گوناگونی (international standards and recommended practices/SARPS) از سوی سازمان ایکائو تصویب شده و کشورهای عضو مکلف به رعایت آن‌ها هستند. این مقررات ناظر به ایمنی در قالب 18 ضمیمه به فصل پنجم کنوانسیون شیکاگو افزوده شده‌اند. 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 می‌دارد. بدین ترتیب مرجع تعیین معیارهای ایمنی و قابلیت پرواز هواپیما در درجه نخست کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن و سپس توصیه‌های تصویب شده سازمان ایکائو می‌باشد. با وجود این کشورهای عضو نیز می‌توانند با تصویب قوانین داخلی بدون نقض استانداردهای بین‌المللی مقررات جامعی در این باره وضع کنند.

3-3- خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف

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 مقوله‌ای متفاوت از تولید بدون نقص (airworthiness) است؛ «ایمنی در قبال تصادف» تاکنون به سه طریق تعریف شده است:

1- به طوری که در صورت دچار شدن هواپیما به یک حادثه، احتمال بازماندن مسافران هواپیما افزایش یابد (1-1-1 IIB, at Para. I. 1, sub part I, part III, annex 8). 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.

2- به معنای توانایی ساختار هواپیما برای این که محیطی ایمن برای مسافران حفظ کند.

3- 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 سالت لیگ سیتی که هواپیمای بوئینگ 727 در سال 1965 دچار سانحه می شود و منجر 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 10% 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, 1993, p.106).

به هر ترتیب هواپیمایی 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 مسئولیت تولید کننده را به دنبال خواهد داشت. به عبارت دیگر مفهوم عیب در تولیدات هواپیمایی به طرز چشمگیری متأثر از رعایت یا عدم تبعیت از الزامات بین المللی ایمنی هواپیما است که خود از فناوریهای روز در صنعت هواپیما سازی تأثیر می پذیرد. در حقیقت هواپیما و حمل و نقل هوایی خود ذاتا متضمن خطراتی است که اجتناب از آنها تقریبا 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, 1998, p.75). 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 هواپیمایی که از قابلیت پرواز و مقابله با تصادف بهره مند نباشد ایمنی نداشته و معیوب تلقی می گردد.

در حقیقت نویسندگان و قضات در تمام کشورها تلاش کرده اند تا معیارهایی 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 هواپیمایی 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, 2009, p.7).

3-4- خطرات ناشی از نقص در دادن هشدار

نکته قابل توجه دیگر در ضمیمه هشتم کنوانسیون شیکاگو (annex 8, para.4.2) مربوط به «تبادل مداوم اطلاعات راجع به قابلیت پرواز هواپیما» میان کشوری که هواپیما در آن جا تولید شده است و کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده و بهره برداری می شود. the exchange of mandatory continuing) airworthiness information (between the state of design and the state of registry of the aircraft بی تردید این تبادل اطلاعات به منظور کسب اطلاعات لازم در مورد طرز استفاده از هواپیما و هشدار نسبت به خطرات آن است که نقص در دادن چنین اطلاعاتی به مصرف کننده بر طبق قواعد عمومی مسئولیت تولید، عیب محسوب می گردد (کاتوزیان، 1384، ش 86). لیکن این تکلیف از دو جهت با قواعد عمومی متفاوت است: زیرا از یک سو مسئولیت

تولید تنها محدود به زمان فروش یا تسلیم مبیع نشده و دائمی می باشد در حالی که حقوقدانان به ویژه آنان که تعهد به دادن اطلاعات را از توابع تعهد به تسلیم مبیع می دانند آن را ویژه زمان تسلیم کالا دانسته اند (همان). از سوی دیگر بر خلاف قواعد عمومی مسئولیت تولید که دادن اطلاعات را بر عهده تولید کننده بار می کند در این کنوانسیون تعهد به دادن اطلاعات از ویژگی «متقابل» و «مبادله» (exchange) برخوردار است که به نظر می رسد دادن اطلاعات از سوی بهره بردار هواپیما به تولید کننده و طراح آن به منظور دریافت اطلاعات صحیح جهت استفاده بی خطر از هواپیما می باشد. این همان نظریه ای است که مبین قلمرو مسئولیت تولید کننده بر اساس چگونگی استفاده خریدار یا مصرف کننده می باشد.

اگرچه بخش عمده تحصیل قابلیت پرواز هواپیما به مرحله ی طراحی و تولید آن مربوط می شود اما کنوانسیون شیکاگو کشورهای عضو را مکلف کرده است تا نسبت به ادامه قابلیت پرواز هواپیما در طول مدت بهره برداری از آن نیز اطمینان حاصل نماید. این تعهد عمدتاً ناظر به پشتیبانی، تعمیر و جایگزینی قطعات هواپیما می باشد که در غالب موارد چنین افرادی به منزله ی تولید کننده محسوب شده و مسئولیت آنان باید به طور جداگانه مورد بررسی واقع گردد.

4- رابطه سببیت میان عیب تولید و ورود خسارت

هرچند نسبت به شرط تقصیر در مسئولیت ناشی از عیب تولید مسامحه شود و مسئولیتی سنگین بر تولید کننده بار شود نمی توان از لزوم وجود رابطه سببیت میان عیب تولید و خسارت وارده غافل شد. البته در برخی از آرا صرف اثبات عیب تولید هواپیما برای اینکه مسئولیت تولید کننده را به همراه داشته باشد کافی است و حتی رابطه سببیت نیز شرط نمی باشد. این امر به این دلیل است که در این نوع نظام حقوقی تمام دست اندرکاران

تولید، فروش، توزیع و پشتیبانی هواپیما مسئول خسارات وارده در اثر عیب فنی آن بوده و این خود تولید کننده 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 تولید کننده است که در صورت همراه شدن عیب تولید با خطای انسانی اثبات چنین رابطه ای به شدت دشوار می گردد. بر اساس گزارشهای موثق از مراجع بین المللی عمدتاً سه عامل اصلی موجد سوانح هوایی می شود: عامل خطای انسانی (که عمدتاً اشتباه خلبان است)، نقص فنی و یا ترکیبی از این دو 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 می شوند. هر چند حسب گزارش سازمان ایکائو در سال 2006 تقریباً سه چهارم تصادفات هواپیمایی را عامل خطای انسانی تشکیل می دهد اما در همین موارد نیز ردپایی از عیب تولید هواپیما ملاحظه می شود که جبران کننده خسارت (شرکت هواپیمایی و یا خلبانی که خسارت را جبران کرده است) را به طرح دعوا علیه تولید کننده وادار می کند (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 می آید که در اثر بروز عیب فنی هواپیما، خلبان در نحوه مهار خطر حادث، دچار اشتباه می شود و تصمیم گیری نابجای او حادثه می آفریند. برای مثال، در اثر کاهش فشار روغن هواپیما که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن می باشد، خلبان سردرگم شده و او را شتابزده وادار به فرود اضطراری غیرماهرانه ای می کند که به دنبال آن به سرنشینان خسارت وارد

می شود. در این مورد، هم خلبان (شرکت هواپیمایی) و هم تولیدکننده هواپیما مسوول جبران خسارات وارده بر خدمه و مسافران می باشند؛ در دعوی kay V. Cessna aircraft 1977، خلبان یک فروند هواپیمای سسنا 337 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 هواپیمایی 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 را 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 مسئولیت 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 1977 رخ داد و تاکنون به عنوان بزرگترین فاجعه تاریخ هواپیمایی (فاجعه ترریف) 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 هواپیما های 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 هایی که

هم زمان میان برج مراقبت و دو هواپیما مبادله می شد ممکن نبوده و ناواضح بود. مه زیاد باعث شد تا هواپیمای پانام باند فرودگاه را که برای برخاستن او مشخص شده بود و 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 (Salmon, 1995, p. 1739). هرچند در دعوایی که به این مناسبت اقامه گردید در نهایت توسط دادگاه مسئولیت بر عهده شرکت های هواپیمایی 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 شرکتهای بیمه یک نقش اساسی در حل و فصل مطالبات خارج از دادگاه ایفا کردند و مبالغی را بر عهده بیمه گران مسئولیت 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 مسئولیت 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 (but for) برای تشخیص سبب اصلی کفایت نمی کند (کاتوزیان، 1387، ش 225).

5- ورود خسارت به مصرف کننده

تولید کننده مکلف است خسارت ناشی از عیب تولید هواپیما را اعم از آنکه خسارت بدنی باشد و یا خسارت وارده به سایر اموال شرکت هواپیمایی، 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 آنکه 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 روبرو است) برای زیان دیده به دنبال دارد. اما در خصوص خسارات وارد شده به شرکت های هواپیمایی دو نکته لازم به ذکر است:

اولاً اگر چه 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 آمریکا و بسیاری از کشورهای اروپایی 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، 1384، ش 100). با وجود این عرف بیمه گران هوایی به طور معمول این خسارات را در قالب بیمه نامه های استاندارد پوشش می دهد (AVN98 coverage B: Grounding liability).

علاوه بر این مسئولیت تولید کننده از بابت خسارت زمین گیر شدن هواپیما شامل فرضی نیز می شود که سازمان هواپیمایی کشوری یا دیگر مراجع اداری یا قضایی 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 دادگاههای آمریکا 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 هوایی مرتبط نیست اما به طور غیر مستقیم بر دعاوی خطوط هوایی علیه سازندگان هواپیما اثر گذار بوده است. بر اساس این تصمیم استناد به مسئولیت محض تولید کننده 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 هوایی و موضوع این مبحث آشکار است؛ زیرا خرید و فروش هواپیما معمولاً بین دو شرکتی 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 دعاوی که توسط شرکتهای هواپیمایی

(خواه مستقیماً طرف قرارداد با تولید کننده باشند یا خیر) علیه تولید کننده اقامه می گردد جایگاهی ندارد. به همین دلیل رویه قضایی 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 قضایی فرانسه اگر چه در اصل استدلال فوق تفاوتی با آن ندارد اما در نتیجه از نظام قضایی 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 (1re ch. Civ. 29 mai 1984). در واقع رویه قضایی فرانسه به موجب اماره ای خلاف ناپذیر، فروشنده حرفه ای را به فروشنده با سوء نیت تشبیه کرده است. در نتیجه بر اساس ماده 1645 قانون مدنی فروشنده علاوه بر استرداد ثمن باید تمام خسارات خریدار را جبران کند و هرگونه شرط تحدید مسئولیت نیز در قبال خریداران غیر قابل استناد است. به این ترتیب این حکم در مورد تولید کننده هواپیما و شرکتهای فروش هواپیما (فروشنده حرفه ای) صادق است اما در مورد شرکت هواپیمایی یا بهره برداری که پس از یک مدت زمان بهره برداری از هواپیما

آن را می‌فروشد قابل اعمال نیست. البته رویه قضایی فرانسه شرط تحدید مسئولیت را در قرارداد فروش میان اشخاص حرفه‌ای دارای همان تخصص معتبر می‌داند هرچند دیوان عالی فرانسه در تفسیر این شروط تضییق می‌کند و شرکت هواپیمایی را دارای همان تخصص تولید کننده نمی‌داند و بدین ترتیب شرط تحدید مسئولیت را میان آنان معتبر نمی‌داند. در حقیقت هرچند شرکت هواپیمایی در قبال تولید کننده هواپیما از قدرت نسبتاً یکسان اقتصادی برخوردار است اما از آن جا که دانش حرفه‌ای و تخصص دو طرف قرارداد از یکدیگر متفاوت است و خریدار نمی‌تواند نسبت به عیوب هواپیما مطلع گردد، علی‌رغم آن که واژه «مصرف کننده» بر او اطلاق نمی‌شود از حقوق مصرف کننده برخوردار است. این همان نتیجه‌ای است که رویه قضایی فرانسه به طور ضمنی بر آن صحنه گذارده است (Juglart, 1989, p.727).

نتیجه‌گیری

- مسئولیت عیب تولید در خصوص محصولات هواپیمایی بیش از هر کالای صنعتی دیگر مورد توجه قضات و قانونگذاران قرار گرفته است به طوری که تحول قواعد مسئولیت تولید کننده را می‌توان آشکارا در رویه قضایی جامع مربوط به مسئولیت تولیدات هواپیمایی دنبال کرد. از سوی دیگر حکومت قواعد حقوق هوایی بر مسئولیت عاملان سوانح هواپیمایی سبب شده است که شرایط ایجاد مسئولیت تولید کننده ماهیت ویژه‌ای بیابد. اگرچه تاکنون معاهدات بین‌المللی حمل و نقل هوایی صرفاً به مسئولیت متصدی حمل پرداخته و در رابطه با مسئولیت تولید کنندگان و دیگر دست‌اندرکاران از قییل فروشنده، توزیع کننده و دستگاه‌های نظارتی هیچ مقرره‌ای وضع نکرده‌اند، لیکن نظام حاکم بر ارکان مسئولیت تولید کننده هواپیما را تا حدی می‌توان به طور ضمنی از

تعهدات مربوط به ایمنی هواپیما موجود در ضمایم کنوانسیون شیکاگو و تصمیمات سازمانهای بین المللی از قبیل سازمان ایکائو استنباط نمود.

- بدین ترتیب مسئولیت تولید کننده هواپیما اصولاً تابع قواعد مسئولیت محض است و زیان دیده از اثبات تقصیر تولید کننده معاف می باشد. این قاعده از روند اصلاحات به عمل آمده در کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال 1999 نیز به خوبی قابل استنباط است که در رابطه با خسارات ناشی از هواپیما به مسافران و یا ارسال کنندگان بار رکن تقصیر دیگر جایگاه خود را از دست داده است و این حکم قابل تسری به تمام مسئولان از جمله تولید کننده هواپیما نیز می باشد. اگر چه برخی از کشورها از جمله ایالات متحده آمریکا با تصویب برخی از قوانین نسبت به محدود کردن قلمرو زمانی مسئولیت تولید کننده هواپیما اقدام کرده اند و سعی در ایجاد تعادل میان منافع تولید کننده و مصرف کننده داشته اند.

- مفهوم عیب تولید تا حد قابل توجهی متأثر از رعایت مقررات ایمنی هوایی می باشد به طوری که اگر هواپیمای تولید شده قابلیت پرواز و یا ایمنی در قبال تصادف نداشته باشد معیوب محسوب می شود و عیب تولید با نداشتن ایمنی برابری می کند. در این خصوص لازم به ذکر است که تعریف عیب تولید هواپیما به فقدان ایمنی، به دلیل مشخص بودن عناصر آن از جهت فنی و نیز حقوقی، سبب می شود تا عیب تولید آسانتر از سایر محصولات صنعتی احراز گردد اگرچه در این ارزیابی از داوری عرف نمی توان بی نیاز بود.

- دشوارترین مرحله از دادرسی سوانح هوایی احراز رابطه سببیت میان عیب تولید هواپیما و خسارت وارده است؛ چه، به طور معمول عیب تولید به همراه دیگر عوامل انسانی به ویژه تقصیر و بی مهارتی خلبان یا عوامل فرودگاهی منجر به وقوع سانحه می شود. در این فرض ممکن است ظواهر امر صرفاً دلالت بر تقصیر خلبان و یا دیگر خدمه پرواز داشته

و تمام مسئولیت بر عهده متصدی حمل هوایی بار شود. اما کارشناسی های به عمل آمده از سوی هیأت های ارزیابی سوانح هوایی در کشورهای عضو ایکائو نشان دهنده آن است که در غالب موارد اشتباه خلبان به دلیل بروز ناگهانی نقص فنی در یکی از تجهیزات هواپیما به ویژه موتور آن رخ می دهد و این دو عامل به همراه یکدیگر سبب وقوع سانحه می شود. با توجه به دعاوی مورد مطالعه که قضات در بیشتر موارد به نادرستی اشتباه خلبان را سبب نزدیک به حادثه دانسته و مسئولیت تولید کننده را منتفی پنداشته اند، نباید از سهم مؤثر نقص فنی در بروز حادثه غافل شد، بلکه باید همواره مسئولیت محض تولید کننده را در نظر داشته و در صورت ناتوانی از احراز سبب اصلی و متعارف دست کم، حکم به مسئولیت تضامنی اسباب در گیر صادر نمود.

- اعمال قواعد مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما به طور کامل، به ویژه از نوع مسئولیت محض، منوط به ورود خسارت به شخصی است که عنوان «مصرف کننده» بر آن قابل اطلاق باشد. در حقیقت مبنای وضع قواعد سختگیرانه علیه تولید کنندگان حمایت از مصرف کنندگان در مقابل آنان است. بدیهی است که مصرف کننده به معنای حقیقی کلمه در خدمات حمل و نقل هوایی، مسافران هواپیما هستند که در اکثریت قریب به اتفاق موارد هیچ رابطه قراردادی با تولید کننده هواپیما ندارند و از حق استناد به مسئولیت تولید کننده برخوردار می باشند. اشخاص ثالث مستقر در روی زمین نیز اگرچه «مصرف کننده» به معنای ادبی واژه محسوب نمی شوند اما با توجه به لزوم حمایت از آنان به ویژه آنکه هیچ بهره ای از خدمات هواپیما نبرده اند در موقعیتی مشابه مسافران قرار دارند. اما در خصوص شرکت های هواپیمایی اصل بر آن است که از وضعیت اقتصادی یکسان با تولید کننده و اطلاعات فنی مربوط به هواپیمای موضوع معامله برخوردار بوده و از نظر حقوقی نمی توانند به عنوان مصرف کننده از مزایای استناد به مسئولیت تولید کننده بهره مند شوند مگر آنکه خلاف مراتب فوق را اثبات نمایند.

فهرست منابع

الف - فارسی

- 1- کاتوزیان، ناصر، (1384)، **مسئولیت ناشی از عیب تولید**، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران.
- 2- کاتوزیان، ناصر، (1387)، **الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی**، جلد اول، قواعد عمومی، انتشارات دانشگاه تهران.

ب- خارجی

- 1- Diedriks-verschoor, (1998), **an introduction to air law**, six revised edition, kluwer law and taxation publishers.
- 2- Mortimer, L.F., (1984), **New ICAO rules considered for long-range twin –engine aeroplane flights**, ICAO bulletin 39, no. 4.
- 3- Wassenbergh, H., (1998), **"Safety in air transportation and market entry"**, Air and space law 28.
- 4- ICAO news release, (2006), PIO 5/02, 9april 2002 and ICAO Doc .9876, annual report of the council.
- 5- Huang, Jiefang, (2009), **Aviation safety through the rule of law** , ICAO's mechanisms and practices, Kluwer law international, The Netherlands.
- 6- Gerwen L. Van, (1991), **Fear of flying, Doctoral dissertation at Leiden university**, ISBN 9018180
- 7- Juglart; Michel de, (1989), **Droit aérien**, Tome 1, L.G.D.J. 2^e édition.
- 8- McKenna, Edward L, (Mar. 18, 1994), **General aviation fortunes boosted by senate**, FAA, Inside DOT & Transp. Wk.
- 9- Davis, Tom, (1974), **aviation repair stations and strict liability**, journal of air law and commerce, Vol. 40.

10- Roth, Norma, (1985), **International aviation law: Bilateral airworthiness agreements for import and export of aircraft and aeronautical products**. Suffolk transnational law journal, Vol, 9.

11-Malloney, Wallace E., (1971), **current trends in aviation product liability**, the insurance law journal, n.577.

12- Elloti Kroll, (1973), **Aviation product: commercial disclaimer**, insurance law journal.

13- Salmon, J. Anthony, (1995), **aviation product liability as the cause of decline in small aircraft manufacturing**, American journal of trial advocacy.