

**Review of Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties 2009
(Review of Convention on General Risks 2009)**

At first CITEJA on 1933, then ICAO on 1952, 1978 and at last on 2009 adopted the convention COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY AIRCRAFT TO THIRD PARTIES (Convention on General Risks) for unification of aviation regulation for damages caused by aircraft in international flights. We try to express the bases, conditions, advantages and disadvantages of convention on General Risk 2009. Actually evaluation of accession to that convention, and also review of that is significant. Liability in Convention at the first step is based on Negligence (Fatal based), and in absence of negligence, is based on Strict liability. Iran does not have a special law and regulation, and judgments of Iranian courts is based on civil (Tort) and criminal laws of that, but regarding to Convention on General Risks is notable, If the operator approves that the damage was not due to its negligence or other wrongful act or omission or that of its servants or agents; or was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of another person, the compensation will be limited, but in otherwise operator should base on dissipation and strict liability compensate completely.

Key words: Dissipation, Strict liability, Convention on General Risks, Operator, Compensation.

فصلنامه علمی (مقاله علمی- پژوهشی) جامعه‌شناسی سیاسی ایران، سال چهارم، شماره چهارم (پیاپی ۱۶)، زمستان ۱۴۰۰
<https://dx.doi.org/10.30510/PSI.2022.243794.1224>

بررسی کنوانسیون جبران خسارات وارده از سوی هواپیمای بیگانه به اشخاص و اموال ثالث مصوب ۲۰۰۹ (بررسی کنوانسیون مخاطرات کلی)

احمد مومنی راد^۱ تاریخ دریافت: ۹۹/۰۳/۱۸
 طه پوستین‌دوز^۲ تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۱۲

چکیده

کمیته متخصصان حقوق هوائی جهت حفظ حقوق اشخاص و اموال ثالث و نیز یکپارچه سازی آن در سال ۱۹۳۳ نسبت به موضوع جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث (متنی را در ۱۹۳۲ آماده نمود که در کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوائی مورخ ۱۹۳۳ که در رم برگزار شد به تصویب رسید ، سپس ایکائو در در سالهای ۱۹۵۲ ، ۱۹۷۸ و ۲۰۰۹ اقدام به تصویب کنوانسیونهایی جهت یکپارچه سازی قوانین کشورها از حیث خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث از سوی هواپیماهای خارجی در حال پرواز نموده است ، ایران در این خصوص قانون خاصی نداشته و دادگاه های ایران بر اساس قوانین مدنی و خاصه کیفری اقدام به صدور حکم می کنند ، مطابق با کنوانسیون ، مبنای مسئولیت بهره بردار تقصیر است و اگر تقصیری از سوی بهره بردار یا خدمه و کارکنان وی وجود نداشته باشد آنگاه مسئولیت بهره بردار ذیل قاعده اتلاف مطرح میشود. تقصیر منجر به پرداخت کلیه خسارات و در صورت عدم تقصیر جبران خسارات به میزان مندرج در کنوانسیون که بر مبنای وزن هواپیما تعیین شده انجام میشود. همراهی با کنوانسیون مصوب ۲۰۰۹ با توجه به

۱. استادیار گروه حقوق بین الملل، دانشگاه تهران، تهران، ایران momenirad@ut.ac.ir
 ۲. دانشجوی دکتری حقوق بین الملل ، پردیس البرز دانشگاه تهران، ایران taha.poostindooz@ut.ac.ir

بررسی های صورت گرفته امری قابل تامل می باشد. نویسندگان بر آن است تا با بیان مفاد مهم کنوانسیون مبانی و مفاد آنرا تبیین نماید تا مسیر ارزیابی حقوقدانان و مسئولین ذی ربط جهت امکان سنجی برای عضویت هموار گردد.

کلمات کلیدی: ائتلاف، مسئولیت محض، کنوانسیون مخاطرات کلی ۲۰۰۹، بره بردار

مقدمه

این مقاله با هدف آشنایی حقوقدانان و مسئولین کشور با کنوانسیون جبران خسارات وارده از سوی هواپیما های کشوری (غیردولتی) به اشخاص و اموال ثالث که به سال ۲۰۰۹ در مونترال و بوسيله ايكائو به تصویب رسیده نگارش یافته است. بر همگان روشن است که هواپیما به عنوان یک وسیله سریع السیر از محبوبیت زیادی در بین مردم جهان برخوردار است اما همین وسیله می تواند چه به مسافران خود و چه به افراد و اموالی که خارج از آن قرار دارند و اصطلاحاً اشخاص / اموال ثالث نامیده می شوند خساراتی را وارد نماید، از آنجا که از یکسو در ایران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث بر اساس قوانین کیفری و مدنی رسیدگی می شود و قانون خاصی در این زمینه وضع نشده است و از سوی دیگر آشنائی با مواضع ايكائو به عنوان یک سازمان تخصصی برای ایران امری لازم به نظر می رسد کنوانسیون جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث ۲۰۰۹ از سوی نگارنده به عنوان یک مبحث از حقوق بین الملل خصوصی هوائی مورد بررسی قرار گرفته است. اولین سند بین المللی درباره جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث، موسوم به کنوانسیون جبران خسارات وارده از سوی هواپیماهای در حال پرواز به اشخاص و اموال ثالث مصوب ۱۹۳۳ توسط کمیته متخصصان حقوق هوائی^۱ وضع گردید. در همین جا این مطلب به ذهن می رسد که تعریف اشخاص و اموال ثالث و نیز هواپیمای در حال پرواز چیست؟ کمی که بیشتر پیش رویم به تبیین تعریف خواهیم پرداخت در این مقاله سعی میشود دید لازم برای ورود و تدقیق بر کنوانسیون ایجاد شود.

کلیات

حقوق بین الملل هوائی به دو بخش عمومی و خصوصی تقسیم می گردد و مسئولیت بهره بردار هواپیما در قبال اشخاص و اموال ثالث در گروه حقوق بین الملل خصوصی هوائی جای دارد. قبل از تشکیل ايكائو، جهت یکنواخت سازی حقوق مسافرین کنوانسیون هایی در حوزه حقوق بین الملل خصوصی هوائی، مانند کنوانسیون پاریس مصوب ۲۱۹۲۵

۱. CITEJA

اولین کنفرانس پیرامون حقوق بین الملل خصوصی هوائی، کنفرانس پاریس ۱۹۲۵ میباشد.. ۲.

و کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ تصویب شد، جهت ایجاد رویه یکنواخت در قوانین کشورها در رابطه با خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث، کمیته متخصصان حقوق هوایی (CITEJA) گام نخست را با تصویب معاهده ۱۹۳۳ ادر رم برداشت. کنوانسیون ۱۹۳۳ در سومین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی به تصویب رسید به هر حال بعد از تصویب کنوانسیون، بدلیل عدم رغبت کشورها به عضویت در کنوانسیون ۱۹۳۳، در چهارمین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی که در ۱۹ تا ۳۰ سپتامبر ۱۹۳۸ برگزار شد پروتکلی تصویب شد^۲، در پروتکل مزبور که موسوم به پروتکل بروکسل می باشد، الزامات اخذ پوشش بیمه ای مطرح گردید، در پروتکل مربوطه ذکر گردیده بود که کنوانسیون رم زمانی موجد اثر خواهد بود که ۵ دولت پروتکل ۱۹۳۸ بروکسل را امضاء کنند که البته با توجه به اینکه تنها ۶ دولت (بلژیک، برزیل، گوآتمالا، ایتالیا، رومانی و اسپانیا^۳) آنرا امضاء کردند،^۴ کنوانسیون ۱۹۳۳ منسوخ گردید، سپس کمیته حمل و نقل هوایی (ATC) ایکائو بحث مسئولیت در قبال اشخاص ثالث مجدداً مطرح کرد^۵ و مسئله در اولین نشست کمیته حقوقی ایکائو در ۱۹۴۷ در بروکسل طی جلسات چهارم، پنجم و هفتم بررسی^۶ و ۷ و النهایه در سال ۱۹۵۲ کنوانسیون ۱۹۵۲ را در رم با حضور ۳۰ کشور و ۷ سازمان بین المللی به تصویب رسید. کنوانسیون ۱۹۳۳ مسئولیت محض را برای بهره بردار یا مالک هواپیما ایجاد کرد اما میزان غرامات را محدود به وزن هواپیما نمود. اخذ پوشش بیمه از سوی کنوانسیون به عنوان یک الزام عنوان گردیده بود، چرا که از یک سو امکان وقوع وقایع خسارت بار وجود داشته و از سوی دیگر عدم اخذ پوشش بیمه ای، بدلیل سنگین بودن خسارات و عدم کفاف

1. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Damage caused by Aircraft to Third Parties on the Surface
2. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3205&context=jalc>
3. G. Nathan Calkins Jr., Principles and Extent of Liability under the Revision of the Rome Convention Proposed by the ICAO Legal Committee, 17 J. Air L. & Com. 151 (1950)
4. Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties, Michael Jennison, 32nd Session of the Legal Committee (ICAODoc 9832).
5. <http://www.springer.com/978-3-642-11701-5>
6. Elizabeth GASPARD BROWN, "The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point a Moral?," 28 Journal of Air Law and Commerce (1962), 418, 425.

۷. کمیته حقوقی ایکائو کمیته ای را بصورت زیرمجموعه خود جهت بررسی ابعاد مسئله یکسان سازی حقوق اشخاص ثالث و مدرنیزه نمودن کنوانسیون ۱۹۳۳ ایجاد نمود.

دارایی بهره برداران موجب می شود که غرامات خسارت دیدگان جبران نگردد. همچنین اگر هم خود بهره بردار یا به میدان جبران گذارد باز هم علی القاعده برای مرتبه دیگر نخواهد توانست خسارات را جبران کند؛ پوشش بیمه یک امر حقیقتاً لازم است از اینرو است که بطور مثال اتحادیه اروپا در قانون شماره ۲۰۰۴/۷۸۵ خود از کشورهای اروپائی خواسته که به اخذ پوشش بیمه ای اقدام کنند. از مزایای تصویب کنوانسیون ۱۹۳۳ رم اعلام مسئولیت محض برای بهره بردار، حفظ حقوق خسارت دیدگان با اثبات ایراد خسارت ۱ به آنها یا اموالشان بوسیله هواپیمای در حال پرواز یا اموال فرو افتاده از آن، تضمین جبران خسارت با تودیع ضمانتنامه یا وثیقه معتبر، تجمیع دعاوی مربوط به هر پرواز و اقامه دعاوی آن نزد دادگاه محل ایراد خسارت و شناسائی و اجرا رأی صادره از سوی دولت محل ایراد خسارت می باشد و از معایب آن تحدید میزان غرامات است. ۲. علت اینکه علی رغم تشکیل ایکائو در ۱۹۴۴ تا سال ۱۹۵۲ اقدامی در خصوص یکپارچه سازی حقوق اشخاص ثالث نمی شود به جنگ جهانی دوم و ملازمات آن باز می گردد. ۳. کنوانسیون مذکور هم مورد استقبال کشورهای جهان قرار نگرفت. ۴. برخی بر این باور هستند که محدودیت ایجاد شده در پرداخت غرامت و در واقع عدم پرداخت خسارت کامل موجب این بی رغبتی است. ایکائو سپس اعمال اصلاحاتی را در کنوانسیون ۱۹۵۲ رم ضروری دید لذا پروتکل اصلاحی ۱۹۷۸ را مصوب نمود. این پروتکل در خصوص میزان غرامت، اولویت گذاری در جبران خسارات جانی، جایگزینی و حذف عباراتی از کنوانسیون مطالبی را عنوان نمود، اما به هر ترتیب مجدداً به سال ۲۰۰۹ کنوانسیون دیگری را در مونترال تصویب نمود که این کنوانسیون نیز مورد رغبت کشورها نبوده و تا سپتامبر ۲۰۱۵ تنها ۴۹ دولت بدان ملحق شده اند.

در کشور ما سوانح، حوادث، و قایع هوایی و همگی در دفتری به نام دفتر رسیدگی به سوانح و حوادث هوایی که یکی از بخش های سازمان هواپیمایی کشور (متولی رسیدگی

۱. - منظور از ایراد خسارت بوسیله هواپیما، برخورد آن با اشخاص و اموال ثالث و یا فروافتادن چیزی از آن بر روی اموال و اشخاص ثالث است.

2. - Milde, Michael, International Air Law and ICAO, Kluwer law international, P:287

3. https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_rome_convention_and_its_modernization.htm

4. - Diederiks Verschoor, Issabella Henrietta Philepina & Butler, (2006) An Introduction to Air Law, Kluwer law.P 212.

۵. ۱۴- کنوانسیون ۱۹۵۲ و پروتکل ۱۹۷۸ هنوز لازم الاجرا است (Abeyratne, , ۲۰۱۰ : ۶۶).

به سوانح و حوادث و ... است مسئله بررسی و گزارش مربوطه صادر می شود. سازمان هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۲۵ تاسیس گردیده و زیر نظر وزارت مسکن، راه و شهرسازی است.

آئین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) مصوب هیئت دولت در تاریخ ۱۳۹۰/۰۵/۳۰ در خصوص تعریف سوانح، حوادث و حوادث شدید چنین بیان می دارد: « سوانح برای وسایل پرنده با سرنشین رویداد ناشی از عملیات آن در فاصله زمانی ورود اولین فرد به وسیله پرنده به منظور پرواز تا پیاده شدن آخرین فرد از آن و برای وسایل پرنده بدون سرنشین در فاصله زمانی که وسیله پرنده آماده حرکت به قصد پرواز باشد تا زمانی که وسیله پرنده (در انتهای پرواز) متوقف می شود و سیستم پیش رانش اصلی خاموش می گردد، مشروط به وقوع یک یا چند مورد از این موارد: ۱- فردی در هنگام حضور در وسیله پرنده یا در بیرون از آن در اثر برخورد مستقیم به هر قسمت از وسیله پرنده از جمله اجزای جداشده از آن و یا در اثر قرارگرفتن در معرض مستقیم گاز خروجی موتور جت وسیله پرنده دچار آسیب منتهی به مرگ شده یا متحمل آسیب جدی بدنی شود.

تبصره ۱- در صورتی که آسیب منتهی به مرگ یا آسیب جدی بدنی ناشی از علل طبیعی (مانند سکت قلبی)، خودکشی، کشته شدن فرد توسط فرد دیگری و یا صدماتی که به مسافری غیرمجازی که خارج از منطقه ای که بطور معمول مسافران و خدمه پرواز در آن جای می گیرند پنهان شده است، باشد از شمول تعریف سانحه مستثنی می باشد.

تبصره ۲- آسیب منتهی به مرگ آسیبی است که در آن فرد آسیب دیده در فاصله زمانی (۳۰) روز پس از سانحه فوت نماید.

۲- وسیله پرنده متحمل صدمه شود یا دچار خرابی سازه ای گردد به گونه ای که بر استحکام سازه، کارایی و یا خصوصیات پروازی وسیله پرنده تأثیر گذاشته و به طور معمول نیاز به انجام تعمیرات عمده ضمیمه ۱ (۱۳) (Major repair) و یا تعویض قطعات متأثر از رویداد بر روی وسیله پرنده داشته باشد.

تبصره - در صورتی که خرابی و صدمه محدود به موتور، پوشش موتور و یا متعلقات آن

۱. - منظور ضمیمه ۱۳ کنوانسیون شیکاگو در خصوص بررسی سوانح و حوادث است.

باشد و یا صدمه محدود به ملخ ها، نوک بالها، آنتن ها، لاستیکها، ترمزها، سطوح پوششی موثر در کاهش نیروی پسا، فرورفتگی و یا سوراخ جزیی در پوسته وسیله پرنده باشد از شمول تعریف سانحه مستثنی می باشد. ۳- وسیله پرنده ناپدید گردد و یا به طور کامل غیرقابل دسترسی گردد.

تبصره - زمانی وسیله پرنده ناپدید شده محسوب می شود که عملیات جستجو خاتمه پیدا کرده اما هنوز لاشه وسیله پرنده پیدا نشده است.

ت - حادثه: وقوع هر نوع رویدادی به غیر از سانحه در رابطه با عملیات وسایل پرنده که در ایمنی عملیات پرواز اثر داشته و یا بتواند اثر داشته باشد.

ث - حادثه شدید: حادثه ای که وضعیت آن بیانگر یک سانحه قریب الوقوع می باشد. تبصره ۱- تشخیص سانحه با حادثه شدید صرفاً با توجه به نتیجه آنها توسط سازمان مشخص می شود. تبصره ۲- نمونه های حادثه شدید در ضمیمه (۱۳) کنوانسیون شیکاگو بیان شده است.

لازم الاجرا شدن کنوانسیون

از آنجا که مطابق با ماده ۲۳ کنوانسیون، در شصتمین روز پس از تودیع سی و پنجمین سند تصویب، قبولی، تایید یا الحاق به امین بین کشورهایایی که نسبت به تصویب کنوانسیون اقدام نموده اند لازم الاجرا می شود و تنها در حال حاضر سه کشور کنوانسیون را به تصویب رسانده و ۸ کشور هم بدان ملحق شده اند ۱ لذا کنوانسیون نافذ و لازم الاجرا نگردیده است. ۲

ممنوعیت اعمال حق شرط

از دیگر نکات قابل تامل و محل بررسی بحث، ممنوعیت اعمال حق شرط نسبت به

1. - https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/2009_GRC_EN.pdf

۲. - کشورهای بحرین، سوازیلند، گابن، اکوادور، جمهوری دموکرات کنگو، موزامبیک و کویت، مونتنگرو، بنین، کنگو، ساحل عاج به کنوانسیون پیوسته اند و کشورهای صربستان، پاناما، نیجریه، آگاندا، زامبیا، غنا، شیلی، کامرون، بوركینافاسو و آفریقای جنوبی فقط آنرا امضاء کرده اند.

Doc 9919, ICAO.

کنوانسیون های ۱۹۵۲ و ۲۰۰۹ است و به نظر نگارنده این موضوع به ماهیت و نیز کم و کیف مفاد کنوانسیون (وضع مواد کنوانسیون مبتنی بر موازن بین المللی) و تعیین میزان غراماتی که تغییر آن بوسیله اعمال حق شرط می تواند با هدف کنوانسیون که جبران خسارات در عین ایجاد یکپارچگی است در تباین باشد لذا مراتب اخیر سبب میشود که کنوانسیون اعمال هر گونه حق تحفظ، تحدید تعهد یا شرط ۱ را ممنوع نماید.

سیستم حقوقی جبران خسارت اشخاص ثالث بر خلاف سیستم ورشو و مونترال (خسارات وارده به مسافران و بار آنها) نتوانسته است تصویب خیلی از کشورها را بدست آورد و در نتیجه برخی کشورها قوانین خاص خود را تدوین کرده اند و بر هواپیماهای بیگانه ای که بر فراز حاکمیت آنها پرواز می کنند اعمال می نمایند. بطور کلی در حقوق ایران از آنجا که بر اساس یک امر عرفی، برای صدور پروانه بهره برداری، بهره بردار موظف به تهیه سه بیمه برای مسافران، بار و بدنه هواپیما و بیمه مسئولیت برای اشخاص و اموال ثالث می باشد، در مواقعی که هواپیمائی خسارتی ایجاد می نماید شرکت های بیمه به ویژه بیمه ایران خسارات وارده را جبران نموده اند.

از مزایائی که بدوا و البته در ظاهر در رابطه با قانون ایران به چشم می آید این است که پرداخت خسارات مالی و جانی (دیه) بر اساس وزن هواپیما نیست و محدودیتی برای پرداخت خسارت جز اینکه خود آسیب دیده در ایراد خسارت نقش داشته باشد، وجود ندارد. همچنین با اعمال محدودیت در میزان جبران بالتبع جبران خسارات جانی بر مالی اولویت یافته و متعاقباً جبران خسارات مالی یا انجام نمی شود و یا به میزان حتی مقرر و نه واقعی انجام نمی شود درحالی که در حقوق ایران جبران هر یک از خسارت جانی و مالی باید بصورت کامل انجام پذیرد که البته با توجه به میزان مبلغ غرامت و ایجاد عسر و هرج برای بهره بردار (در صورت جبران کامل خسارات) و سابقه پذیرش این گونه کاهش ها و تحدیدها در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه امکان کاهش غرامات وجود دارد. با فقدان قوانین جامع و هماهنگ با هنجارهای بین المللی در خصوص حمل و نقل هوائی در جمهوری اسلامی ایران و رویه قضائیه همسو با آن، موجب بروز مشکل در حل اختلافات ناشی از خسارات

وارده به اموال و اشخاص، به ویژه اتباع خارجی شده است.

خروج از کنوانسیون

هر دولت عضوی می تواند با صدور اعلامیه ای کتبی به امین کنوانسیون از آن خارج شود. خروج از کنوانسیون ۱۸۰ روز پس از تاریخ وصول اعلامیه به امین نافذ می گردد، در خصوص خسارات مربوط به ماده ۳ که قبل از اتمام ۱۸۰ روز وارد شوند کنوانسیون همچنان کوثر و نافذ باقی خواهد ماند. مفاد این کنوانسیون بر مفاد معارض مندرج در کنوانسیون رم مصوب ۷ اکتبر ۱۹۵۲ و پروتوکل اصلاحی مربوط به کنوانسیون ۱۹۵۲ مصوب ۲۳ دسامبر ۱۹۷۸ غالب می باشد.

تبیین تعاریف واژگان

برای ورود به کلیات کنوانسیون قبل از هر چیز باید مفاهیم و واژگان آنرا مرور کنیم :
الف) انجام یک فعل غیر قانونی در داخل هواپیما : به معنی فعلی است که یا در کنوانسیون جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ در لاهه یا کنوانسیون جلوگیری از ارتکاب اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری در مونترال مصوب ۲۳ دسامبر ۱۹۷۱ یا در هر اصلاحیه لازم الاجرا در زمان ورود خسارت تعریف شده باشد ، می باشد. ۱.

در همین جا این نکته قابل طرح است که واژه فعل (Act) مسامحتاً ذکر شده و ترک فعل (Omission) نیز با توجه به ماده ۴ کنوانسیون موجب ضمان و مسئولیت است. ماده ۱ کنوانسیون جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما ۱۹۷۰ لاهه بیان می دارد : هر کسی در داخل هواپیمای در حال پرواز از طریق غیر قانونی و یا با توسل به زور یا تهدید به زور با هر نوع ارباب دیگر هواپیما را تصرف و یا کنترل آن را در دست گیرد و شروع به ارتکاب

۱ - لازم است بیان شود که اعمال متخلفانه مطروحه در بخش تعاریف این کنوانسیون جزء اعمال مسئولیت آور کنوانسیون نمی باشد و هدف از بیان آن از سوی کنوانسیون عدم تسری آن اعمال به کنوانسیون حاضر است و ناگفته نماند اعمال مزبور و خسارات ناشی از آن ها به اشخاص ثالث خود یک کنوانسیون جداگانه تحت عنوان کنوانسیون جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث ناشی از اعمال مداخله جویانه در هواپیما دارد. (Giemula , Weber , ۲۰۱۱ : ۷۲).

اعمال مزبور نماید یا در ارتکاب این اعمال یا رد شروع به آن معاونت کند، مجرم می باشد (مظفری، ۱۳۹۱: ۲۶۱)، همچنین ماده ۱ کنوانسیون راجع به جلوگیری اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری مصوب ۱۹۷۱ اظهار می دارد: هر کس بر خلاف قانون و عامداً مرتکب اعمال زیر گردد مجرم شناخته می شود:

الف) علیه سرنشین هواپیمای در حال پرواز به عمل زورمندانه ای مبادرت کند که طبیعت آن عمل امنیت هواپیما را به مخاطره افکند. ب) هواپیمای در حال خدمت را از بین ببرد یا به این هواپیما خساراتی وارد سازد که پرواز آن را غیر مقدر و ساخته و یا طبیعت آن اعمال امنیت هواپیما را حین پرواز به مخاطره افکند. ج) به نحوی از انحا دستگاه یا موادی در هواپیمای در حال خدمت قرار دهد یا وسیله قرارداد آن بشود که موجب از بین رفتن هواپیما شده یا مسبب خساراتی گردد که پرواز آن را غیر مقدر ساخته و یا طبیعت اعمال مزبور امنیت هواپیمای در حین پرواز را به مخاطره افکند.

د) تاسیسات یا سرویس های هوانوردی را از بین برده یا آسیب برساند یا کرا آن ها را مختل سازد و یا طبیعت هر یک از این اعمال امنیت هواپیمای در حال پرواز را به خطر اندازد. ه) با علم به جعلی بودن اطلاعات را در دسترس بگذارد که اثر آن امنیت هواپیمای در حال پرواز را به مخاطره اندازد (مظفری، ۱۳۹۱: ۲۶۶) شروع و شرکت در جرایم فوق هم موجب مجرمیت است. نکته مهمی که باید بیان شود این است کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشور دارای یک پروتکل به تاریخ ۲۳ دسامبر ۱۹۷۱ (مونترال) می باشد که در ماده ۲ آن می خوانیم:

« در ماده ۱ کنوانسیون، موارد زیر به عنوان بند جدید (۱) مکرراً اضافه گردد:

بند ۱ مکرر - هر شخصی که مرتکب جرم شود چنانچه بطور غیر قانونی و عامداً با استفاده از هر وسیله، ماده یا اسلحه:

الف) عملی خشونت آمیز علیه شخصی در فرودگاهی که در خدمت هواپیمایی کشوری بین المللی است انجام دهد که منجر به، یا احتمالاً منجر به جراحت جدی یا مرگ شخص گردد؛ یا ب) تاسیسات فرودگاهی که در خدمت هواپیمایی کشوری بین المللی است یا هواپیمایی را که در سرویس نیست و در آن مستقر است نابود سازد یا آسیب جدی بدان

وارد آورد یا خدمات فرودگاه را مختل نماید. اگر چنین عملی امنیت آن فرودگاه را به خطر انداخته یا احتمالاً به خطر بیندازد.

(ب) واقعه: از منظر کنوانسیون اتفاق، واقعه ای است که بوسیله یک هواپیمای در حال پرواز منجر به ایراد خسارت شده است و این خسارت ناشی از عمل مداخله غیرانونی نبوده است.

کنوانسیون اساساً نه از واژه سانحه (Accident) و نه از واژه حادثه (Incident) استفاده ننموده بلکه ناظر بر وقایع (EVENT) که اعم از سوانح و حوادث است، می باشد و علت این موضوع لزوم جبران خسارات در هر دو حالت وقوع سوانح و حوادث طبق مقررات کنوانسیون می باشد. (ج) هواپیمای در حال پرواز: هر هواپیمای مسافربری از لحظه بسته شدن تمام دربهای خارجی آن چه برای ورود مسافرین و چه برای چینش بارها بسته شود تا زمانی که اولین درب از دربهای مذکور باز شود هواپیمای در حال پرواز تلقی می شود. (د) پرواز بین المللی: پروازی است که مبدا و مقصد آن دو سرزمین متفاوت باشد اعم از اینکه توفقی در مسیر باشد یا خیر. (ه) حداکثر جرم: بیشترین جرم تأیید شده و ممکن برای هواپیما به هنگام برخاستن بدون تاثیر جرم گاز مورد استفاده در هنگام برخاستن می باشد.

و) بهره بردار: هر یک از اشخاص ذیل بهره بردار می باشند:

معمولاً مالک هواپیما اپراتور محسوب می شود مگر اینکه ثابت شود شخص دیگری از هواپیما استفاده می کرده است. اگر بهره برداری که حق استفاده از هواپیما را دارد، آنرا در اختیار شخص دیگری قرار دهد، شخصی که قانوناً حق استفاده از هواپیما را دارد اپراتور محسوب می شود؛ عبارت «قانوناً حق استفاده...» ناظر به کسی است که پروانه بهره برداری را دارد. اگر اشخاص از جانب اپراتور به عنوان نمایندگان یا خدمه از هواپیما استفاده کنند اپراتور مسئول اعمال آنها خواهد بود. بهره بردار شخصی است که از هواپیما استفاده می کند، کسی که کنترل ناوبری (هدایت هواپیما به صورت مستقیم و یا غیر مستقیم) بدست او باشد و حق استفاده از هواپیما را دارد بهره بردار محسوب می شود. زمانی که یک شخصی از هواپیما شخصاً استفاده می کند و یا خدمه، کارمندان، و یا نمایندگان او در دوره خدمت و کارمندی شان از هواپیما استفاده کنند یا نکنند، در هر حال خودش بهره بردار محسوب

می شود و نه خدمه، نمایندگان یا کارمندان او. بهره بردار مسئولیت خود را حتی اگر شخص دیگری در هواپیما عمل غیر قانونی انجام دهد از دست نداده و مسئول باقی می ماند. (ر.ک. جباری، ۱۳۹۳: ۲۵۷).

تعریف بهره بردار در ایران:

در بند ر آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) مصوب ۱۳۲۸، بهره بردار شخصی است حقیقی یا حقوقی که با واسطه یا بی واسطه امور مربوط به عملیات پرواز و وسیله پرنده را به عهده دارد.

تعریف بهره بردار در قانون ۷۸۵/۲۰۰۴ اتحادیه اروپا:

هر شخص یا نهادی که شرکت حمل و نقل نباشد و بطور موثر و مستمر از هواپیما استفاده یا بهره برداری کند، شخص حقیقی یا حقوقی که هواپیما به نام آن ثبت شده باشد نیز بهره بردار محسوب می گردد مگر اینکه اثبات کنند که شخص دیگری واجد شرایط بهره بردار است. ۲.

تعریف بهره بردار هواپیما در آمریکا

مطابق با فصل ۱۴ قوانین حمل و نقل هوایی فدرال که پیرامون کاهش صداهای هواپیماها

1. - (c) 'aircraft operator' means the person or entity, not being an air carrier, who has continual effective disposal of the use or operation of the aircraft; the natural or legal person in whose name the aircraft is registered shall be presumed to be the operator, unless that person can prove that another person is the operator. Article 14
2. <https://gettingthedealthrough.com/area/105/jurisdiction/22/aviation-liability-2018-united-kingdom/>
James Healy, Sarah Stewart, Peter Neenan and Owen Hanna starts- December 2017-
3. - According to 14 CFR (Code of Federal Regulation) 161.5 [Title 14 Aeronautics and Space; Chapter I Federal Aviation Administration, Department of Transportation; Subchapter I Airports; Part 161 Notice and Approval of Airport Noise and Access Restrictions; Subpart A General Provisions], Aircraft Operator, for purposes of this part, means "any owner of an aircraft that operates the aircraft, i.e., uses, causes to use, or authorizes the use of the aircraft; or in the case of a leased aircraft, any lessee that operates the aircraft pursuant to a lease. As used in this part, aircraft operator also means any representative of the aircraft owner, or in the case of a leased aircraft, any representative of the lessee empowered to enter into agreements with the airport operator regarding use of the airport by an aircraft

است ، بهره بردار به معنای مالکی که بهره برداری می کند شامل استفاده کننده (مباشراً) ، سبب سازی جهت استفاده، اجازه دادن جهت استفاده از هواپیما می باشد- همچنین در جایی که هواپیما اجاره داده شده است هر مستاجری که از هواپیما بهره برداری می کند بهره بردار می باشد، همانگونه که در این قسمت ذکر شده است ، همچنین بهره بردار هواپیما به هر فردی که به عنوان نماینده مالک هواپیما از آن استفاده کند یا اگر هواپیما را اجاره داده باشند به نمایندگی از موجر حق بهره برداری از هواپیما و انعقاد قرارداد با بهره بردار فرودگاه به منظور بهره برداری از هواپیما را داشته باشد اطلاق می گردد.

ز) شخص : هر شخصی اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی از جمله دولتها.

ح) کشور عضو : کشوری است که این کنوانسیون نسبت به آن لازم الاجرا و نافذ است.

ط) شخص ثالث : هر شخصی به غیر از بهره بردار ، مسافر ، مالک یا فرستنده بار است..

شمول کنوانسیون

کنوانسیون نسبت به خساراتی که به اشخاص ثالث ، در سرزمین یکی از دولتهای عضو و بوسیله یک هواپیمایی که در حال پرواز باشد و خود پرواز هم بین المللی باشد وارد می شود ، اعمال می شود. خسارات وارده نباید ناشی از یک مداخله غیر قانونی مثل هواپیما ربایی ایراد شده باشد. اگر یکی از اعضاء کنوانسیون بخواهد کنوانسیون نسبت به پروازهای داخلی آن و نیز خسارات ناشی از مداخلات غیر قانونی نیز اعمال شود می تواند این موضوع را به امین اعلام دارد. خسارات وارده به یک کشتی در آبهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی و خسارات وارده به یک هواپیما بر فراز آبهای آزاد یا در منطقه انحصاری اقتصادی به مثابه ایراد خسارت در سرزمین محل ثبت آنها (صاحب پرچم) است ، با این حال ، اگر محل اصلی فعالیت تجاری بهره بردار هواپیما کشوری غیر از کشور صاحب پرچم باشد ، باید همان کشور محل اصلی فعالیت تجاری آن ، محل ایراد خسارت تلقی شود. خسارات وارده به سکوهای حفاری یا دیگر تاسیساتی که بصورت دائمی در خاک و بستر منطقه انحصاری اقتصادی یا فلات قاره نصب شده اند ، به منزله ایراد خسارت در سرزمینی که وفق حقوق بین الملل از جمله کنوانسیون مصوب ۱۹۸۲ بر آن تاسیسات و سکوها صلاحیت (حاکمیت)

دارد، می باشد. با توجه به مواد ۵۷ و ۶۰ و بند ۲ ماده ۷۷ کنوانسیون حقوق دریاها که به ترتیب مربوط به حقوق کشور ساحلی در مورد منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره است و نیز از همه مهمتر قید دائمی بودن و انتصاب تاسیسات به بستر و خاک و عدم ذکر جزایر مصنوعی باید بیان شود که جز کشور ساحلی کشور دیگری حقوق حاکمیتی نداشته و خسارات وارده به تاسیسات و سکوها همانند ایراد خسارت در سرزمین دولت ساحلی است. توجه شود استفاده کنوانسیون حاضر از واژه کشور دارای صلاحیت (Jurisdiction) بر گرفته از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است چرا که آن اینچنین تبیین نموده لکن قیددائمی بودن در آن کنوانسیون ذکر نشده است. این کنوانسیون در خصوص خسارات وارده از سوی هواپیماهای متعلق به امور نظامی، پلیس و گمرک و در یک کلام هواپیماهایی که در امور دولتی هستند اعمال نمی شود.^۲

اصول مسئولیت مندرج در کنوانسیون:

مسئولیت بهره بردار^۳

طبق مفاد کنوانسیون، بهره بردار هواپیما در خصوص خسارات وارده، به شرطی که هواپیما در حال پرواز تلقی شود، مسئول می باشد. اگر خسارات وارده بصورت مستقیم ناشی از اتفاق زیان بار نباشد^۴ یا اگر علی رغم رعایت مقررات عبور و مرور از سوی هواپیما خسارت وارد شده باشد، مسئولیت جبران ایجاد نمی شود.

بند ۳ ماده ۴ کنوانسیون ۲۰۰۹ بیان داشته است که تحدید غرامات منوط به اثبات عدم تقصیر بهره بردار است و اصل بر این است که خسارت وارده ناشی از تقصیر بهره بردار بوده و به هر میزان خسارت وارد شده باید جبران گردد، حال اگر بهره بردار ذیل قاعده اتلاف و نظریه اعمال منع نشده مسئولیت یابد میزان غرامات در تعهد وی متناسب با بیشینه

۱. ملاک دولتی بودن (State Aircraft) یا غیردولتی بودن (کشوری / Civil Aircraft) هواپیما بر اساس مالک آن تعیین نمی گردد بلکه نوع کاربرد تعیین کننده دولتی بودن یا کشوری بودن است. حقوق بین الملل عمومی، ضیائی بیگدلی، ص ۲۰۹.

۲. ماده ۲ کنوانسیون

۳. ماده ۳ کنوانسیون

۴. ر.ک ماده ۲۵ قانون آئین دادرسی مدنی

وزن گواهی شده هواپیما خواهد بود. در رابطه با اعمال کارکنان بهره بردار باید یادآور شویم که چنانچه آنان طبق وظایفشان عمل کنند و در این حین خسارتی وارد شود مسئولیت ذیل مسئولیت نیابتی (Vicarious Liability) متوجه بهره بردار است. خسارات منجر به جرح، فوت و اختلالات ذهنی و روانی باید جبران شود. خسارت ذهنی تنها در صورتی که ناشی از یک بیماری روانی قابل شناسایی خواه متعاقب و در پی جراحی جسم فرد پدید آمده باشد یا اینکه در اثر قرار گرفتن فرد در حالت فوت قریب الوقوع یا جراحی قریب الوقوع ایجاد شده باشد، باید جبران شود. خسارات وارده به اموال باید جبران شوند. خسارات محیط زیستی باید طبق قوانین کشور محل ایراد خسارت جبران شود. (Fauchald, Hunter, Xi, ۲۰۰۹: P ۲۴۸). مسئولیت های مندرج در این کنوانسیون به هیچ وجه ناشی از خسارات حوادث هسته ای مذکور در کنوانسیون پاریس ۱۹۶۰ یا کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارات هسته ای ۱۹۶۳ و هر گونه اصلاحیه و متمم لازم الاجرا مربوط به کنوانسیونهای اخیرالذکر نمی باشد. خسارات تنبیهی و امثال ذلک قابل مطالبه و جبران نیستند. در صورتی که خسارات وارده مستقیماً نتیجه درگیری نظامی یا شورش مدنی باشد، بهره بردار مسئول نخواهد بود. مسئولیت بهره بردار بصورت محض^۱ است (مسئولیت بدون عنصر تقصیر). از مجموع مواد ۳ و ۴ کنوانسیون متوجه می شویم که مبنای مسئولیت در وهله نخست تقصیر و تسبیب و در صورت عدم وجود آنها اتلاف و نظریه اعمال منع نشده و مسئولیت محض است. در مکتب کامن لا زمانی که مسئولیت مطلق باشد از Liability و برای زمانی که عنصر تقصیر برای ایجاد مسئولیت لازم باشد از Responsibility استفاده می کنند (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۶، ۴۷۴)، لذا به نظر می رسد کنوانسیون بدلیل اینکه مسئولیت جبران ذیل قاعده اتلاف را هم علاوه بر تقصیر دارد از واژه Liability استفاده کرده است یکی از دو عامل اساسی جهت سنجش امکان عضویت ایران در کنوانسیون است بحث مطروحه در بند ۳ ماده ۳ پیرامون تعریف خسارات معنوی و لزوم جبران آن است، کنوانسیون خسارت روحی روانی را نیز به شرطی که اولاً یک بیماری روانی ایجاد شده باشد و بتوان آنرا ناشی از جراحات جسمی دانست و یا اینکه بیماری روانی ناشی از اینکه فرد خود را

1. - Strict Liability

در معرض مرگ یا جراحت قریب‌الوقوع دیده پدید آمده باشد قابل جبران دانسته است. ماده ۱۴ آئین دادرسی کیفری کشورمان نیز با این موضوع در تناقض نبوده و با توجه به اینکه کنوانسیون جبران خسارت روحی را فقط در چنین حالاتی که در فوق گفته شد لازم دانسته می‌توانیم برای انطباق موضوع با حقوق ایران به مسئولیت ناشی از ترساندن استناد نمود و چنانکه با ترساندن، فرد فوت نکند لکن بیماری قلبی و روحی پیدا کند، در چنین شرایطی لزوم جبران هر دو از بدیهیات است. فتوای آیت‌الله مکارم و امثال ایشان در خصوص جبران خسارات معنوی امری لازم‌الاتباع است و به نظر می‌رسد شورای نگهبان موضوع را با تأمل بررسی نکرده و باید در تجدید نظر کند تا به اسلام عمل شود هیچ خسارتی ناحقی در اسلام بدون جبران نباید باقی بماند نکته و مانع دیگر بحث میزان خون بها و دیه است که قطعاً باید در حقوق ایران اصلاح شود و ارقام اعلام شده در کنوانسیون صحیح و بلا مانع است.

ایراد خسارت از سوی چند هواپیما در یک واقعه^۱

زمانی که در یک واقعه خسارت بار دو یا چند هواپیما باعث ایجاد خسارت هستند، بهره برداران آن هواپیماها متضامناً و منفرداً مسئول جبران هستند. اگر دو یا چند بهره‌بردار طبق بند فوق مسئول باشند، حق مراجعه آنها به یکدیگر وابسته به میزان مسئولیت و مشارکت آنها در ایجاد حادثه ممکن و مجزی است. هیچ یک از بهره‌برداران بیشتر از حد تعیین شده در فوق مسئول نیست.

مدت زمان مسئولیت (مرور زمان)^۲

اگر ظرف ۲ سال از تاریخ وقوع اتفاق خسارت بار دعوا مطالبه خسارت اقامه نشود، حق مطالبه خسارت از سوی ذی‌حق از بین می‌رود. روش محاسبه ۲ سال فوق‌الذکر می‌بایست مطابق قانون دادگاهی که به پرونده ورود کرده و مسئول رسیدگی به آن است (دادگاه کشور عضو محل وقوع خسارت) تعیین شود^۳. در صورتی که شخص مسئول فوت نماید، دعوا

۱. ماده ۴۱ قانون آئین دادرسی مدنی

۲. ماده ۹۱ کنوانسیون

۳. وقتی خسارت در بیش از یک کشور عضو وارد شود، دعاوی تنها نزد دادگاه‌های سرزمین دولت عضو که هواپیما در آن بوده یا می‌خواسته آنرا ترک کند اقامه می‌شوند. ر.ک بند های ۱ و ۲ ماده ۶۱.

علیه نمایندگان قانونی وی که اموال او را اداره می کنند اقامه می شود.

پ

جبران خسارات^۱

میزان غرامات لازم التادیه

در صورت عدم تقصیر میزان غرامات به شرح ذیل پرداخت میشود:

الف) در صورتی که جرم هواپیما ۲ حداکثر ۵۰۰ کیلوگرم یا کمتر باشد، ۷۵۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ب) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۵۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۱۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۱,۵۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ج) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۱۰۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۲۷۰۰ کیلوگرم باشد، ۳,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. د) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۲۷۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۶۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۷,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ه) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۶۰۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۱۲۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۱۸,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. و) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۱۲۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۲۵۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۸۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ز) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۲۵۰۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۵۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ح) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۵۰,۰۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۲۰۰,۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود.

ط) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۲۰۰,۰۰۰ کیلوگرم و حداکثر ۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ی) در صورتی که جرم هواپیما بیشتر از ۵۰۰,۰۰۰ کیلوگرم باشد، ۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR غرامت پرداخت می شود. ۳.

۱. ماده ۴ کنوانسیون

۲. جرم تعریف شده برای هواپیما در ماده ۱.

۳. مبالغ اشاره شده با عنوان حق برداشت ویژه در این کنوانسیون تحت تعریف حق برداشت ویژه از سوی صندوق بین المللی پول می باشند. در رسیدگی های قضایی، تبدیل هر واحد حق برداشت ویژه به ارز داخلی باید بنا بر نرخ تاریخ صدور رای باشد. ارزش ارز داخلی باید مطابق با روش ارزش گذاری ای که صندوق بین المللی پول برای عملیات ها و تراکنش هایش اعمال می کند، محاسبه شود. ارزش پول داخلی برای دولتی که عضو صندوق بین

نکته لازم البیان اینکه نام دیگر XDR، SDR است.

میزان غرامات فوق الذکر کاملاً با ارقام مندرج در ماده ۷ قانون ۷۸۵/۲۰۰۴ سند الزام آور اتحادیه اروپا منطبق است و طبق سند مذکور باید بهره برداران نسبت به اخذ پوشش بیمه ای حداقل به میزان فوق الذکر اقدام نمایند.

هر ۱ SDR حدوداً برابر با ۳۴۴۲۵۰ ریال می باشد. بطور مثال اگر یک هواپیمای ATR که وزن حدوداً ۲۲۸۰۰ کیلوگرم است واقعه ای خسارت بار ایجاد کند می بایست بهره بردار آن طبق بند (و) فوق الذکر مبلغ ۲۷.۵۴۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال پردازد. کنوانسیون در خصوص اینکه اگر در یک اتفاق، دو یا چند هواپیما که دارای بهره برداران یکسان هستند، خسارت وارد کنند، بیان کرده که سنگین ترین غرامت در نظر گرفته شده در بین هواپیماهای خسارت آور ملاک پرداخت خواهد بود، برای اعمال محدودیت حاضر، بهره بردار باید ثابت کند که خسارات وارده ناشی از تقصیر یا سایر اعمال نادرست و غیر قانونی و ترک فعل خود بهره بردار یا خدمه و کارکنان وی نبوده است و منحصراً ناشی از تقصیر، عمل نادرست یا ترک فعل شخص دیگری بوده اوست. در کنوانسیون ۲۰۰۹ این بهره بردار است که باید برای بهره مندی از تحدید میزان غرامت عدم تقصیر خود را ثابت کند در حالی که کنوانسیون ۱۹۵۲ بار اثبات در این موضوع را بر عهده مجنی علیه اعلام کرده است.

پرداخت پیش غرامت

اگر به موجب قانون دولت محل ورود خسارت الزام شده باشد، بهره بردار آنها موظف به پرداخت فوری پیش پرداخت به اشخاص حقیقی ای که طبق این کنوانسیون حق مطالبه خسارت را دارند، جهت رفع نیازهای اقتصادی اولیه آنها می باشد. چنین پیش پرداختی نباید موجب شناسایی مسئولیت بشود. این پیش پرداخت در صورت مسئول شناخته شدن بهره بردار مبلغ پیش پرداخت از میزان خسارت قابل پرداخت کسر خواهد شد. ۲.

المللی پول نیست باید طبق روش مشخص شده بوسیله دولت مزبور و به نزدیکترین ارزش واقعی و مشابه مندرج در بند ۱ ماده ۴ محاسبه شود.

۱. - هر SDR برابر با ۱.۳۵ دلار است.

۲. - یکی از موارد قابل برداشت و استفاده در حقوق داخلی بحث پرداخت پیش پرداخت به خسارت دیدگان

دادگاه صالح

همانگونه که در ماده ۱۶ کنوانسیون ۲۰۰۹ نیز ذکر شده است دادگاه صالح برای رسیدگی به دعاوی ای که بین کشور های عضو در خصوص جبران خسارات وارده مطرح می شود ، دادگاه کشور محل ورود خسارت است.

اگر میزان جبران خسارت به غیر از هزینه های قضائی و دیگر هزینه های رسیدگی از میزانی که بهره بردار بصورت کتبی به عنوان غرامت به شاکی ظرف ۶ ماه از تاریخ حادثه و یا قبل از شروع رسیدگی پیشنهاد داده است بیشتر نباشد ، دادگاه به پرداخت بهره حکم نمی کند. ۱. این بهره ای که ذکر شده است همانند خسارت تاخیر تادیه بوده و به نظر نمی رسد با عنایت به مهلت ۶ ماهه فوق الذکر مانع عضویت کشور در کنوانسیون باشد.

اولویت بندی در جبران خسارت ۲

اگر کل میزان خسارت قابل پرداخت از بند ۱ ماده ۴ تجاوز نماید ، کل مبلغ قابل پرداخت باید به ترتیب به خون بها و دیه فوت ، آسیب جسمانی و آسیب ذهنی پرداخت شود و الباقی به سایر خسارات (خسارات مالی) تخصیص داده شود.(کاظمی ، ۱۳۹۶ : ۲۶۰)

لزوم اخذ پوشش بیمه مسئولیت

با عنایت به مواد ۹ و ۴ ، دولت های عضو می بایست بهره برداران خود را در خصوص اخذ بیمه نامه و ضمانتنامه مناسب جهت پوشش مسئولیت متوجه ملزم نمایند. دولت های عضو می توانند بهره برداران را نسبت به ارائه و همراه داشتن مدارک موید اخذ بیمه نامه یا ضمانتنامه مناسب ملزم نمایند ، برای انجام این کار دولتهای عضو باید همان ضابطه ای را که نسبت به بهره بردارن خود اعمال می کنند نسبت به بهره برداران سایر کشورهای عضو اعمال نمایند. نگارنده معتقد است تمدید خودکار بیمه نامه از سوی شرکت بیمه گر می تواند مانع اینکه هواپیما فاقد بیمه نامه باشد است و با اخطار به بیمه گزار ظرف مدت محدودی نسبت

جهت رفع ضروریات اقتصادی آنها است.

1. - Article 7.

۲. - ماده ۵ کنوانسیون

به پرداخت حق بیمه اقدام شود. سازمان هواپیمائی کشور ما نیز طی دستورالعملی تمام بهره برداران را مکلف به اخذ پوشش بیمه های مسافران، بار، بدنه هواپیما و بیمه مسئولیت برای اشخاص و اموال ثالث نموده است.

بخش چهارم - نتیجه گیری و پیشنهاد

کشور ما هم می تواند به عضویت کنوانسیون موسوم به مخاطرات عمومی مصوب ۲۰۰۹ یا کنوانسیون ۱۹۵۲ و پروتکل آن در آید زیرا از یکسو کنوانسیون ۲۰۰۹ جدیدتر و کاملتر از بر کنوانسیون ۱۹۵۲ و پروتکل ۱۹۷۸ است و از سوی دیگر کنوانسیون ۲۰۰۹ هنوز لازم الاجرا نشده است.

قانون تعیین مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱، مبنای تعیین میزان مبلغ قابل پرداخت در خسارات جانی را داخلی بودن یا بین المللی بودن پرواز فارغ از تابعیت و نوع دین خسارت دیده، قرارداد و در بخش دیه، دیه مسافران در پروازهای داخلی را بر اساس قانون مجازات و در پروازهای بین المللی بر اساس ورشو و پروتکل لاهه قرار داده است و در بخش جبران خسارات وارده به اثاث و وسایل مسافران چه پرواز داخلی باشد و چه بین المللی، مبنای کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تعیین نموده است و این مساله خود می تواند مستمسکی برای عضویت کشورمان در کنوانسیون موضوع مقاله باشد.

علی رغم تحدید مبلغ جبران خسارت مبالغ تعیین شده مبالغ منطقی ای می باشد و در صورت بروز اتفاق مشمول کنوانسیون در کشور از سو و با مباشرت یک کشور عضو، عضویت موجب ضرر کشور چه در صورت زیان دیدن و چه زیان رساندن نخواهد بود. البته مبلغ هنگفت بوده و شاید همین عضویت باید ما را بیشتر مراقب رفتارهای پروازی مان کند. کما اینکه اگر عضو هم نشویم به نظر می رسد مبلغ مورد پرداخت بنا به خسارت کم نباشد. مبلغ تعیین شده در کنوانسیون مبلغ معقول و قابل تاملی است چرا که هم پیش از این ایران با عضویت در کنوانسیون های ورشو، لاهه، گوآدالاجار و ... این نوع از غرامت و دیه را پذیرفته است و هم اینکه بنا بر استعلامی که از سازمان هواپیمایی کشوری بعمل آمده است، علی رغم عدم عضویت کشورمان، رویه عملی آن این است که غرامات را در پرواز های بین

المللی برابر با مندرجات ماده ۱۱ کنوانسیون ۲۰۰۹ قرار داده است بدین معنا که بهره برداران ایرانی برای خسارات احتمالی وارده به اشخاص و اموال ثالث برابر با مقادیر عنوان شده در کنوانسیون مسئول بوده و بیمه نامه اخذ می کنند.

در کنار اخذ بیمه نامه مسئولیت و بدنه، تاسیس صندوق جبران خسارت همانند آنچه در قانون بیمه اجباری اشخاص ثالث داریم^۱ و کنوانسیون «مسئولیت جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث بدلیل انجام اقدامات غیر قانونی در هواپیما مصوب ۲۰۰۹» امری لازم چه برای کشورمان و چه برای پیشنهاد به ایکائو برای اصلاح کنوانسیون است.

علی رغم عدم ایجاد حقوق و تکالیف برای کشورهای امضاء کننده کنوانسیون تا زمان لازم الاجرا شدن، کشورهایی که معاهده را به شرط تصویب، پذیرش یا الحاق امضاء کرده و اسناد تشکیل دهنده معاهده را مبادله کرده اند تا زمانی که قصد خود دایر بر عدم الحاق به معاهده را صراحتاً اعلام کنند وفق ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق معاهدات نباید به اهداف کنوانسیون لطمه وارد کنند و همچنین اگر رضایت خود را موقوف به لازم الاجرا معاهده کرده باشد به شرطی که لازم الاجرا شدن آن به طور نا معقول به تاخیر نیفتد. ناگفته نماند که در حال حاضر کنوانسیون مورد بحث بدلیل شرایط جامعه بین المللی^۲ و کند شدن روند حرکت به سمت جامعه جهانی^۳ و سوابق کنوانسیون هایی نظیر کنوانسیون حقوق معاهدات وین که

۱. در قانون بیمه اجباری صندوق فقط خسارات وارده به خود افراد (نه اموال) را جبران می کند لکن صندوق منظور نگارندگان که در کنوانسیون جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث ناشی از اعمال متخلفانه در هواپیما مصوب ۹۰۰۲ تاسیس شده و نام آن صندوق جبران خسارات پروازهای کشوری بین المللی (مخصوص هواپیما های کشوری) میباشد هم خسارات انسانی و هم مالی را جبران می نماید. حداکثر میزان غرامت قابل پرداخت پس از تحقق شروط ذیل ۳ میلیارد RDS برای هر واقعه اعم از سانحه یا حادثه خواهد بود: ۱- اگر مجمع اعضا صندوق پیرامون بیمه نامه ای که وفق کنوانسیون لازم بوده اخذ شود چنین تعیین نماید که بیمه نامه اخذ شده جزئاً یا کلاً خسارات را پوشش نمی دهد یا ۲- اگر هم پوشش دهد بدلیل سنگینی غرامت منجر به هزینه هنگفت و ناسازگار و نتیجتاً عدم امکان تداوم فعالیت شرکت حمل شود. حداکثر رقم در تعهد بهره بردار/ شرکت حمل در کنوانسیون جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث ناشی از اعمال متخلفانه در هواپیما در صورتی که وزن هواپیما بیشتر از پانصد تن باشد، ۷۰۰,۰۰۰,۰۰۰ SDR است که در صورت تحقق شرایط فوق صندوق تا ۳ میلیارد SDR برای هر واقعه می پردازد. صندوق به قائم مقامی از خسارت دیدگان علیه بهره بردار یا هر شخصی که مرتکب عمل متخلفانه شده یا آنرا سازمان دهی نموده و یا تامین مالی وقوع آنرا بر عهده داشته یا هر شخص دیگر مربوطی اقامه دعوا و رجوع نماید.

۲. INTERNATIONAL SOCIETY

۳. INTERNATIONAL COMMUNITY

به سال ۱۹۶۹ ایجاد و در ۱۹۸۰ لازم الاجرا شد مشمول تاخیر نا معقول نمی باشد. کنوانسیون ۲۰۰۹ فقط در مورد پروازهای بین المللی بوده و همانند کنوانسیون های مونترال و ورشو برای پروازهای داخلی کاربرد ندارد. کنوانسیون های ۲۰۰۹، ۱۹۵۲ و پروتکل ۱۹۷۸ به زیبایی به پرداخت پیش غرامت جهت رفع ضروریات اقتصادی اشخاص ثالث زیان دیده پرداخته است تا بدینوسیله زندگی آنان، تا زمان نهائی شدن پرداخت کامل غرامات کمتر مختل شود.

پیشنهاد

تاسیس دادگاه ویژه در هر رسیدگی به وقایع هوائی (اعم از سانحه و حادثه) متشکل از حقوقدانان متخصص حقوق هوائی، از ملزومات یک رسیدگی عادلانه است که از سوی نویسنده پیشنهاد می گردد بوسیله ایران به ایکائو منعکس گردد تا از کشورها این موضوع را تحت عنوان یک پیشنهاد و نه یک الزام که باعث دوری از عضویت شود بخواهد. مطلب دیگر اینکه در صورت عدم تشخیص شورای نگهبان در تطابق موازین کنوانسیون با شرع مقدس، تنظیم قانونی خاص با بهره گیری از مبانی مفید کنوانسیون باعث میشود که قضات بجای استفاده از قواعد عمومی کیفری و مدنی، از قانون خاصی جهت رسیدگی به دعاوی استفاده کنند.

منابع

الف) کتاب‌ها

- العاملی شهید ثانی، زین الدین، قرن دهم، الروضه البهیة لمعه دمشقیه، دکتر اسد ا... لطفی، تهران، مجلد.
- جباری، منصور، (۱۳۹۳)، حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین المللی، تهران، شهر دانش.
- خالقی، علی، (۱۳۹۶)، نکته‌ها در قانون آئین دادرسی کیفری، تهران، شهردانش.
- ساولانی، اسماعیل، (۱۳۹۲)، قانون مجازات اسلامی، تهران، میزان.
- ضیائی بیگدلی، محمدرضا، (۱۳۸۶)، حقوق بین الملل عمومی، تهران، گنج دانش.
- کاظمی، حمید (۱۳۹۴)، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی، تهران، خرسندی.
- کاظمی حمید، (۱۳۹۶)، حقوق بین الملل خصوصی هوایی، تهران، سمت.
- محقق داماد، سید مصطفی، (۱۳۹۳)، قواعد فقه بخش مدنی، تهران، مرکز نشر علوم اسلامی.
- مظفری، احمد، (۱۳۹۱)، مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی (ملی و بین المللی)، تهران، نگاه بینه
- ب) مقالات.
- میرمدرس، سید موسی. (۱۳۹۴) « مفهوم و ماهیت دیه از منظر فقه و حقوق اسلامی » کاوشی نو در فقه، ۷۷.
- حبیب زاده، محمدجعفر، شریفی، محسن، عیسائی تفرشی، محمد، فرجیها، محمد. (۱۳۹۲). « دگرگونیهای مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی در ایران » مجله حقوقی دادگستری، ۸۲.
- بادینی، حسن، شعبانی کندسری، هادی، رادپرور، سجاد. (۱۳۹۱). « مسئولیت محض؛ مبانی و مصادیق. » مطالعات حقوق تطبیقی، ۱.
- وحدتی شبیری، سید حسن، (۱۳۹۰)، « مبنا و قلمرو خسارات مازاد بر دیه »، مطالعات اسلامی فقه و اصول، ۲.
- صادقی مقدم (محمد حسن)، اشراقی آرانی (مجتبی)، (۱۳۹۱)، « ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما »، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضائی، ۵۹.

Books

Abeyratne , Ruwantissa , (2010), Aviation Security Law , 2010 , Springer.

Diederiks Verschoor, Issabella Henrietta Philepina & Butler , (2006) An Introduction to Air Law, Kluwer law.

Fauchald, Ole Kristian, Hunter, David, Xi, Wang, (2009), Yearbook of International Environmental Law, Volume 20, OXFORD.

Giemula , Elmar M & Weber, Ludwig, , (2011) , International and EU Aviation Law , Kluwer Law International.

Havel, Brian F. & Sanchez Gabriel S, (2014), the Principles and Practice of International Aviation Law, CAMBRIDGE.

Mankata Nyampong , Yaw Out , (2013) , Insuring the Air Transport Industry Against Aviation War and Terrorism Risks And Allied Perils, Springer.

Milde, Michael, International Air Law and ICAO, Kluwer law international, P:287

Pelton , Joseph N. & Jakhu , Ram S. (2010) , Space Safety Regulations and Standards , Elsevier.

Documents

Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties (Montreal, 20 April to 2 May 2009).

Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface 1952

Protocol To Amend the Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface 1952 , Signed at Rome on 7 OCTOBER 1952, Signed At Montreal, ON 23 SEPTEMBER 1978 (MONTREAL PROTOCOL 1978) Doc 9257.

Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, 2009. Doc.9920.

Doc 9919.

Doc 7364.

Magazine

Elizabeth GASPARD BROWN, “The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point a Moral?” 28 Journal of Air Law and Commerce (1962), 418, 425.

G. Nathan Calkins Jr., Principles and Extent of Liability under the Revision of the Rome Convention Proposed by the ICAO Legal Committee, 17 J. Air L. & Com. 151 (1950)

D. Website

<https://motamem.org>

https://www.skybrary.aero/index.php/Mid-Air_Collision.
https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/the_rome_convention_and_its_modernization.
<http://www.springer.com/978-3-642-11701-5>
<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3205&context=jalc>
<https://gettingthedealthrough.com/area/105/jurisdiction/22/aviation-liability-2018-united-kingdom/>
James Healy, Sarah Stewart , Peter Neenan and Owen Hanna starts- December 2017-