

دکتر عبدالرسول دیانی  
وکیل پایه یک دادگستری

## مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده (مطالعه اجمالی سه سیستم حقوقی آمریکا، اروپا و ایران)

### ● چکیده مقاله

این مقاله در دو بخش که بخش اول آن به بررسی مفهوم نقص ایمنی و ماهیت حقوقی سیستم مسئولیت انحصاری در مورد سازندگان این گونه وسایل و تمایز آن از مفاهیم مشابه پرداخته و قوانینی که در این خصوص در حقوق اروپا و حقوق آمریکا و حقوق کشور ما وجود دارد را ضمن بررسی اجمالی، مورد مقایسه قرار خواهد داد. بخش دوم این مقاله به آثار مسئولیت ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده پرداخته و در این رابطه بخصوص به مسائلی نظیر شرایط اجرای سیستم مسئولیت انحصاری Strict Liability و مشکلات مربوط به آن مثل مسأله مهم تعارض قوانین مربوط به مسئولیت مدنی در سطح بین‌المللی و دادگاه صالح برای طرح چنین دعاوی پرداخته و در بررسی عناصر تشکیل دهنده یک پرونده مبتنی بر مسئولیت مدنی سازنده، به سه عامل فعل زیانبار، ورود ضرر و رابطه علیت می‌پردازد. در نهایت اقدامات پیشگیرانه دولت آمریکا برای افزایش ضریب ایمنی پروازها را مورد اشاره اجمالی قرار می‌دهد.

### ● مقدمه

بحث ما در این مقاله در مورد مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی وسایل نقلیه پرنده است که بر سازنده آن بار می‌شود. این موضوع با توجه به این که اخیراً کشور ما پا

به عرصه تولید وسایل نقلیه هوایی گذاشته است، اهمیت بخصوصی پیدا کرده و لزوم تدوین قوانین مربوط به مسؤولیت شدید بر سازنده و یا تبعیت از قوانین بین‌المللی موجود در این خصوص را روشن‌تر می‌سازد. مطالعه ما در این مقاله مشتمل بر دو بخش است که بخش اول آن به مفهوم مسؤولیت مدنی شیئی پرنده ناقص و در بخش دوم به آثار چنین سیستم مسؤولیتی بر سازندگان می‌پردازیم و البته به طور اجمال از دو سیستم اروپا و آمریکا سخن به میان خواهیم آورد. شایان ذکر است در این خصوص قوانین مملکت ما به کلی با مبانی مطروحه در کشورهای صنعتی و دو سیستم آمریکا و اروپا متفاوت است که توضیحات لازم در ضمن بحثها خواهد آمد.

## بخش اول

### مفهوم مسؤولیت مدنی سازندگان اشیای پرنده ناقص

مسؤولیت مدنی سازندگان محصولات صنعتی از حدود ۴۰ سال پیش در زمان رییس جمهور کنندی در آمریکا برای اولین بار در قالب قواعد سختگیرانه‌ای مطرح شد که عنوان *Strict Liability in Torts* به خود گرفت. به تدریج راه‌حلهای برگرفته از رویه عملی دادگاهها در قانون دولت فدرال آمریکا درج و قانون *Restatement Second in Torts* را تشکیل داد که برای همه محصولات ناقص و فاقد ایمنی قابل اجرا شناخته شد. این رژیم مسؤولیتی به تدریج به سایر کشورها از جمله اروپا سرایت کرد و در قانون (دایرکتیو) اروپایی ۲۵ جولای ۱۹۸۵ به عنوان راه‌حل اساسی و لازم‌الاتباع برای همه کشورهای عضو اتحادیه اروپا مدنظر قرار گرفت و کشورهای عضو مکلف شدند که قوانین داخلی خود را بر مبنای آن تدوین کنند. کشورهای اروپایی به تدریج از سال ۱۹۸۵ قواعد امری مربوط به مسؤولیت مدنی کالاهای فاقد ایمنی را در حقوق داخلی خود وارد کردند که آخرین آنها کشور فرانسه بود. این کشور سال ۱۹۹۷ قوانین مربوطه را در قانون داخلی خود وارد کرد.

### • ویژگی‌های کلی رژیم مسؤولیت شدید سازنده

این سیستم مسؤولیتی برخلاف سیستمهای مسؤولیت قراردادی و مسؤولیت

غیر قراردادی سنتی، مبتنی بر عنصر «خطا» نیست، بلکه در یک تفسیر عینی از «نقص» و احراز وجود «رابطه علیت» بین نقص (به عنوان عامل ورود ضرر یا فعل زیانبار) و بروز ضرر، مسؤولیت سازنده مطرح می‌گردد و او را ملزم می‌کند نسبت به جبران کلیه خسارات وارده اقدام کند. حال چه علت بروز نقص در جریان چرخه تولید، خطای ارتكابی سازنده باشد و چه در تولید شئی ناقص ضرر آفرین خطایی ارتكاب نیافته باشد. به یک تعبیر، این رژیم مسؤولیتی مبتنی بر تئوری «خطر» بوده و «عینی» است. اما آنچه موضوع بحث است باید به درستی منقح گردد.

#### تمایز از مفاهیم مشابه

برای روشن کردن محل بحث لازم می‌دانیم که این مفهوم را از مفاهیم مشابه تمیز بدهیم زیرا بر وسیله پرنده دست‌ساز بشر تعهدات متعددی بار است که تخلف از مفاد هر کدام از آنها نوع مسؤولیت ویژه‌ای را مطرح می‌سازد.

سازنده در چهارچوب عیوب مخفی شیء پرنده، ملزم به تحویل هواپیمای سالم است. بنابراین، اگر هواپیما در بدو خرید دارای عیبی باشد که آن را برای استفاده مورد نظر ناکارآمد سازد، طبعاً خریدار چنین وسیله‌ای مستند به خیار عیب می‌تواند هواپیما را به سازنده پس دهد و بدین وسیله عقد بیع منعقد شده را فسخ کند. مسؤولیتی که از این ناحیه بر سازنده بار می‌شود، نوعی مسؤولیت قراردادی است و خصوصیتی ندارد. یعنی هر شئی که در بازار مورد فروش واقع گردد، مشمول این قاعده می‌گردد.

به علاوه، در همه سیستمهای حقوقی جهان از جمله قوانین بین‌المللی نیز مقررات جبران‌کننده و تأمین‌کننده حقوق خریدار ناآگاه به عیب شیء خریداری شده وجود دارد. البته در سیستم کشورهای اروپایی و بخصوص نظام حقوقی کشور فرانسه بحث را بیشتر در باب تعهدات فروشنده مطرح کرده‌اند و به آن عنوان «تعهد به ضمانت از عیوب مخفی»<sup>۳۳</sup> داده‌اند و در برخی از کشورهای بهره‌گرفته از حقوق اسلام تأکیدهای در این خصوص متوجه عقدی است که موضوع آن جنس معیوب است و بدین وسیله برای تضمین حقوق خریدار جاهل به عیوب مخفی به وی حق فسخ عقد را داده‌اند که به این

حق فسخ در اصطلاح حقوقدانان کشور ما خیار فسخ گفته می‌شود. پس بحث ما در این مقاله ناظر به این مسؤلیت سازنده از حیث عیوب وارده به خود مبیع نیست.

طبیعی است که سازنده هواپیمای ناقص از این جهت مسؤل است یعنی اگر هواپیما اصلاً به پرواز درنیاید و یا موتور آن در بدو حرکت در استفاده متعادل بسوزد و بعداً معلوم شود که علت سوختن موتور ناشی از طراحی بد و یا نقصی در ساختار آن یا عرضه نامناسب آن به بازار بوده است، طبیعاً خریدار هواپیما می‌تواند مسؤلیت فروشنده را بر این مبنا مطرح سازد که از قواعد مربوط به مسؤلیت قراردادی تعیبت می‌کند.

البته در این رابطه بد نیست اشاره کنیم که عیب در این معنا دو تفسیر مختلف دارد: عیب در تفسیر اول به آن نقصی اطلاق می‌شود که فیزیکی و قابل حس باشد یعنی یک نوع کمبود عینی در وسیله پرنده و یا اجزای تشکیل دهنده و قطعات آن مشاهده شود. مثلاً استابلیزرهای هواپیما از آلیاژ مناسب انتخاب نشده باشند و یا در هنگام ریخته‌گری قطعات، قسمتهایی از قطعه از آلیاژ مذاب پرنشده یا از قطعات ترک خورده و معوج، استفاده شده باشد.

تفسیر دوم از عیب ناظر به عیب عملکردی یا فونکسیونل می‌باشد. در این تفسیر، عیب ظاهراً دیده نمی‌شود ولی به گونه‌ای است که موجب می‌شود محصول صنعتی برای منظور و هدفی که در استفاده عقلانی از ساخت چنین وسیله‌ای مدنظر قرار می‌گیرد، مناسب نباشد.\*

به هر حال، مبنای بحث ما در تفسیر از نقص، به هر دو تفسیر فوق می‌تواند برگردد. این بحث ناظر به عدم ایمنی ناشی از اقدامات تروریستی و یا عدم ایمنی ناشی از عدم رعایت اصول و استانداردهای ایمنی هوایی مثل آنچه در مقررات ایکائو آمده، نیز نمی‌باشد بلکه موضوع متوجه عدم ایمنی ناشی از ساخت ناقص است. در این کلام این بحث به «عدم ایمنی ناشی از نقص در تولید» مرتبط می‌باشد.

همچنین بحث ما به مسؤلیت کیفری سازنده نیز مربوط نمی‌گردد. بنابراین، اگر ثابت

شود سازنده عمداً در ساخت وسیله نقلیه نقصی را قرار داده است و قصد وی ارتکاب عمل مجرمانه بوده، طبعاً علاوه بر مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری نیز متوجه وی خواهد بود. البته در برخی از کشورها مثل فرانسه خطای فاحش\* را نیز به تدلیس کیفری\*\* تشبیه کرده، فرد سازنده این چنینی را مضمول مجازات کیفری نیز دانسته‌اند. در آمریکا نیز خطای فاحش\*\*\* می‌تواند عامل ورود ضرر را علاوه بر جبران خسارات مادی و معنوی مستوجب مجازات کیفری\*\*\*\* نیز بنماید. در حقوق ما نیز چنین اعمالی علاوه بر مسئولیت مدنی عامل ورود ضرر در قالب سیستم‌های سنتی برگرفته از شرع می‌تواند عامل ورود ضرر را علاوه بر الزام به پرداخت دیه و جبران خسارات وارده در قالب دو مفهوم اتلاف و تسیب، او را مستحق تحمل مجازات تعزیری نیز بکند.

بنابراین، اگر سازنده هواپیما بداند که نصب جعبه فیوز در کنار تجهیزات مربوط به برق ولتاژ بالا خطر سقوط هواپیما را بالا می‌برد و با این حال مبادرت به ساخت چنین وسیله‌ای نماید، مصون از مجازات کیفری نخواهد بود و یا این که حتی اگر پس از علم به این که در هواپیمای تولیدی در قسمتهایی رعایت نکات ایمنی نشده است، مبادرت به جمع‌آوری وسایط فروخته شده از بازار نکند و یا از طرق مقتضی مثل وسایل ارتباط جمعی خریداران قبلی را از خطر آفرینی محصولات خود مطلع نسازد، طبعاً مضمول مجازات کیفری نیز خواهد شد. زیرا ایمنی مردم بخصوص در وسیله‌ای که کمترین ضریب خطر می‌تواند منجر به بروز حوادث مرگبار شود، نباید دستخوش کوچکترین مسامحه و اهمال گردد.

اما در کشورهای اروپا و آمریکا، علاوه بر این نوع مسئولیت جدید، مبنای دیگری نیز برای طرح مسئولیت سازنده وجود دارد که در کنار مسئولیت شدید یا Strict Liability مبتنی بر خطر قابلیت اجرا دارد.

در آمریکا مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا در این زمینه که تحت عنوان کلی Negligence مطرح می‌باشد، مبنای عمومی و سنتی طرح مسئولیت سازنده وسیله نقلیه ناقص می‌باشد.

# - Faute Lourde

## - Dol

### - Gross Negligence

#### - Punitive Damages

در فرانسه نیز مسئولیت مدنی قراردادی\* برای خریدار مستقیم و مسئولیت مدنی غیرقراردادی\*\* برای غیرخریدار که به نوعی از نقص وسیله نقلیه پرنده متضرر می‌گردد، به طور سنتی سیستمهای حقوقی عمومی\*\*\* آن کشور را برای طرح مسئولیت سازنده تشکیل می‌دهند.\*\*\*\*

بنابراین، بحث ما در این مقاله ناظر به رژیمهای سنتی مسئولیت مدنی در آمریکا و فرانسه نیست بلکه به مقرراتی برمی‌گردد که تحت عنوان مسئولیت شدید در سیستم حقوقی کشورهای متحد آمریکا و کشورهای متحد اروپا مطرح گردیده است. تعدد مبانی حقوقی و تنوع سازندگان قطعات اشیای پرنده مهمترین و مشکل‌ترین وظیفه قضات و وکلا را مطرح می‌سازد که همان مسأله قانون صلاحیت‌دار و دادگاه صالح است که هر کدام را به اجمال توضیح می‌دهیم.

### قانون و دادگاه صالح

وکیل رسیدگی کننده به دعوی مسئولیت مدنی با دو مشکل مهم مواجه است که اولی تعیین قانون صلاحیت‌دار و دومی دادگاه صالح است.

### الف) قانون صلاحیت‌دار

وجود دو سیستم جبران خسارات وارده در اثر نقص شیء پرنده در آمریکا و اروپا مسأله مهم انتخاب قانون را مطرح می‌کند.\*\*\*\*\* یعنی ممکن است هم قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا صالح به اعمال باشند و هم قواعد سختگیرانه مربوط به مسئولیت شدید. اما مشکل مهمتر این است که در برخی کشورها قواعد مربوط به مسئولیت شدید تصویب نشده و باید به قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا مراجعه کرد که مشکل تازه از اینجا شروع می‌شود، زیرا قواعد مربوط به مسئولیت مبتنی بر خطا در تمام ایالات آمریکا یکسان نیست.

این مشکل در مورد کشورهای اروپایی هم مطرح است زیرا هر چند قواعد مربوط به

\* - La Responsabilité Contractuelle

\*\* - La Responsabilité Delictuelle

\*\*\* - Responsabilité de droit commun

\*\*\*\* - DAYYANI Abdolrasoul, La responsabilité du fait de défaut de sécurité des produits, These de doctorat, ed. Sptentrion, 2000, Lille, France

\*\*\*\*\* - Choice of Law

مسئولیت سخت اساساً از قواعد مندرج در دایرکتیو ۱۹۸۵ جامعه مشترک اروپا تبعیت می‌کند ولی در بعد مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا، قواعد کشورهای عضو یکسان نیست. یعنی در کشورهایی که عمده تولیدکنندگان وسایل نقلیه پرنده هستند (اروپا و آمریکا) با بزرگترین مشکل یعنی مشکل تعیین قانون صلاحیتدار، مواجهیم.

این عدم یکسانی قواعد مربوطه، در بعد صلاحیت قانونی زمینه را برای مسأله تقلب نسبت به قانون و در بعد تعارض دادگاه زمینه را برای مسأله مهم Forum Shopping یا «دادگاه فروشی» مطرح می‌سازد و به وکیل و یا زیان دیده این امکان را می‌دهد که قانونی را که دربردارنده بیشترین منفعت برای اوست، صالح بنماید و اگر از طریق قانونی نتوانست با انتخاب قانون صحیح و یا Forum Shopping منافع موکلش را تأمین کند، دست به اقدامات غیرقانونی نظیر تقلب نسبت به قانون بزند.

البته تقلب نسبت به قانون قبل از تمسک به قانون ارتکاب می‌یابد یعنی زمینه‌های اجرای قانون مناسب از قبل تهیه می‌شود ولی در Forum Shopping، وکیل یا زیان دیده به دادگاهی رجوع می‌کند که می‌داند قانون مناسب را انتخاب می‌کند یعنی به طور غیرمستقیم نظر وکیل تأمین می‌گردد و قانون مناسب صالح به رسیدگی خواهد شد. به هر حال، دو مسأله انتخاب قانون Choice of Law و دادگاه فروشی\* به خلاف تقلب نسبت به قانون\*\*، از نظر قواعد حقوق بین‌الملل عمومی با منعی مواجه نشده‌است؛ امری که به وکلا اجازه می‌دهد با بررسی‌های دقیق و هوشمندانه، قانون صالح را خودشان انتخاب کنند؛ حال یا به طور مستقیم در قالب انتخاب قانون و یا به طور غیرمستقیم در قالب Forum Shopping.

بنابراین، در مواردی که نتوان قانون صالح را بدون در دسر انتخاب کرد، مشکل تعارض قوانین به طور جدی از مهمترین دغدغه‌های فکری وکلا و قضات می‌باشد. باید گفت خوشبختانه در ایران این مشکلات کمتر وجود دارد زیرا در چهارچوب قوانین داخلی ما مشکل قانون صلاحیتدار بروز نمی‌کند زیرا از یک طرف قانون داخلی ما مبنای دوگانه ندارد و از سوی دیگر قواعد مربوط به مسئولیت شدید هنوز در کشور ما به

تصویب نرسیده است و عمدتاً قواعد مربوط صالح به رسیدگی همان قواعد مربوط به مسؤولیت مبتنی بر خطا است.

هر چند می‌توان گفت قواعد مربوط به اتلاف در حقوق ما از سیستم مبتنی بر خطا تبعیت نمی‌کنند، به نوعی تابع سیستم مسؤولیت مبتنی بر خطر می‌باشد ولی بعید به نظر می‌رسد قاضی در مورد مسؤولیت سازنده هواپیمای ناقص از سیستم مسؤولیتی مبتنی بر اتلاف (مواد ۳۲۸ به بعد قانون مدنی) تبعیت کند. یعنی اگر قانونی صالح به رسیدگی باشد، در بعد مدنی همان قواعد عمومی مربوط به تسبیب خواهد بود که به نوعی از سیستم مبتنی بر خطا تبعیت می‌کنند، گرچه در قانون به طور صریح عنصر خطا را شرط طرح مسؤولیت بر مبنای خطا ندانسته باشد.

لازم به ذکر است در کنوانسیون ورشو بحث مسؤولیت کمپانی‌های حمل و نقل مسافر مطرح شده است ولی مستقلاً بحثی به نوع مسؤولیت تحمیل شده بر سازنده هواپیما نشده است. یعنی در جایی که وفق قواعد مربوط به کنوانسیون ورشو شرکت حمل و نقل مسافر مسؤول شناخته می‌شود، طبیعاً می‌تواند به نوبه خود مسؤولیت سازنده را مطرح کند.

پس اگر سازنده همه قطعات هواپیما شرکتهای داخلی ایرانی باشند و متضرر نیز در خطوط داخلی آسیب دیده باشد، از قواعد حقوق داخلی در طرح مسؤولیت سازنده تبعیت خواهد شد ولی چنانچه سازنده هواپیما شرکت خارجی باشد (چنانچه در ۹۹/۵ درصد موارد چنین است)، به نظر ما قواعد مربوط به مسؤولیت مدنی سازندگان - که تابع قواعد سخت می‌باشد - قابل اعمال است.

بنابراین، اگر هواپیمای شرکت هلندی فوکر و یا شرکت فرانسوی ایرباس و یا بوئینگ یا مک دائل داگلاس آمریکایی در اثر نقص در خطوط داخلی ما خسارتی به بار بیاورد، می‌توان با پیروی از قواعد سخت مسؤولیتی، سازنده را ضامن شناخت به این دلیل که قواعد مربوط به مسؤولیت سخت که مورد تصویب این کشورها قرار گرفته، اجازه تمسک به این قواعد را به متضرر ایرانی می‌دهد.

البته اجرای این قواعد سخت‌گیرانه متضرر را محروم از تمسک به قواعد مربوط به مسؤولیت قراردادی برگرفته از مواد کنوانسیون ورشو نمی‌کند. یعنی متضرر



می‌تواند یا مستقیماً به سازنده مراجعه کند و یا براساس مواد مربوط به مسئولیت قراردادی مندرج در بلیط هواپیما (که به کنوانسیون ورشو ارجاع داده است)، ابتدا به متصدی حمل مراجعه نماید ولی در هر حال، اگر ثابت شود که علت تامه سقوط، نقص فنی بوده است، متصدی حمل نیز در قسمتی که جبران خسارت کرده می‌تواند به نوبه خود به سازنده مراجعه نماید همچنان که متضرر می‌تواند نسبت به جبران خسارات مازاد بر میزان پیش‌بینی شده در کنوانسیون، به سازنده مراجعه کند.

اما در جایی که قسمتی از قطعات توسط کمپانی‌های داخلی و قسمتی توسط کمپانی‌های خارجی ساخته شده باشد، طبعاً مسئولیت شرکتی که هواپیما را مونتاژ می‌کند، مطرح می‌باشد. شایان‌گفتن است در ساخت اشیای پرنده پیچیده از توانایی‌های شرکت‌های متعددی بهره گرفته می‌شود و تقریباً هیچ کمپانی در جهان وجود ندارد که به تنهایی تمام قطعات مربوط به هواپیما را بسازد. البته بدیهی است مونتاژکننده به نوبه خود علیه سازنده قطعه می‌تواند طرح دعوا کند و مسئولیت را متوجه شخص اخیر سازد.

به هر حال، بر وکیل متبهر این تکلیف وجود دارد که بداند با تمسک به کدام قانون می‌تواند به نحو مقتضی و احسن منافع موکل خود را تأمین کند.

در کشور آمریکا مشکل دیگری که وجود دارد این است که چنانچه دولت به عنوان خواننده دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی قرار گیرد. فقط قانون فدرال در خصوص مسئولیت مدنی\* صالح به رسیدگی است. ولی اگر اشخاص حقیقی و یا حقوقی، حقوق خصوصی طرف دعوی باشند، مبنای رایج معمول همان دعاوی کلاسیک مبتنی بر قواعد مربوط به مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا (Negligence) یا در شکل اکمل و اتم آن مسئولیت مبتنی بر قانون سختگیرانه عمومی دولت فدرال خواهد بود که تحت عنوان Strict Liability in Tort نام گرفته است.\*

# - Federal Tort Claims Act

## - McCormick Barns Warnock & Papadakis M.P., Aircraft accident reconstruction and litigation, Tucson Az: lawyers, 1998, United States p.405

## ب) دادگاه صالح

مهمترین مسأله که حتی مقدم بر تعیین قانون صالح است تعیین دادگاه صلاحیتدار می‌باشد. ولی در این خصوص یک سؤال اساسی تری وجود دارد و آن این که آیا اساساً باید به دادگاه مراجعه کرد یا این که راه‌حلهای فراقضایی را باید برای رفع و رجوع چنین دعاوی برگزید.

در این رابطه، دو نظریه عمده وجود دارد: در کشورهای آمریکا و انگلیس با الهام از قواعد بین‌المللی در این خصوص به ویژه مفاد انکس ۱۳ معاهده شیکاگو که می‌گوید هدف از بررسی سانحه، تعیین مقصر و یا اثبات تقصیر نیست، معتقدند رسیدگی قضایی موجب کتمان علت بروز حادثه می‌گردد و راه را برای پیشگیری از حوادث آینده با علت‌های مشابه مسدود خواهد کرد. عمده خلبانان هواپیماها از مورد مؤاخذه قرار گرفتن در دادگاه به شدت اکراه داشته و یکی از علل افزایش سوانح هوایی را در ایران، مورد رسیدگی واقع شدن پرونده هواپیمای فوکر ساقط شده در اصفهان از طریق دادگاه می‌دانند. ایشان می‌گویند مرجع رسیدگی در این موارد سازمان هواپیمایی کشوری است و در آمریکا نیز دو سازمان FAA و NSTB متکفل رسیدگی به امر سوانح هوایی می‌باشند. این گروه استفاده از هرگونه اطلاعات حاصله از طریق کاوشهای کارشناسانه متخصصان هوانوردی را برای رسیدگی‌های قضایی ممنوع می‌دانند.

گروه دوم با توجه به صلاحیتهای عام قوه قضائیه برگرفته از اصل ۱۵۶ قانون اساسی مداخله مقامات قضایی را ضروری می‌دانند و این مداخله را منافی با انکس ۱۳ معاهده شیکاگو ندانسته و طبق سند ۶۹۲۰ ایکائو در بند ۲۳ - ۲ - ۳ اصولاً چنین مداخله‌ای را جایز می‌دانند و بخصوص در حقوق داخلی قوه قضائیه را مجری مواد ۷۱۴ و ۷۲۵ قانون مجازات اسلامی می‌دانند که البته ما معتقدیم این مواد هیچ‌گاه در امر سوانح هوایی قابلیت اجرا ندارند زیرا قوانین مربوط به هوانوردی قوانین خاص می‌باشند و قانون عام موخر نمی‌تواند خاص مقدم را نسخ کند.

اما در آنچه به تعیین دادگاه صالح در جایی که نقص هواپیما علت بروز سانحه شده مربوط می‌شود به نظر ما قطعاً در هنگام اختلاف و عدم توفیق کمپانی‌های بیمه در تأمین حقوق متضرر، بایستی به دادگاه صالح مراجعه کرد. این دادگاه طبق قواعد عمومی

مربوط به آیین دادرسی مدنی، قانون محل اقامت خواننده است (ماده ۱۱ قانون آدم جدید). ولی در قوانین داخلی توضیح بخصوصی راجع به دعاوی مربوط به مسئولیت قراردادی و مسئولیت غیرقراردادی وجود ندارد. این در حالی است که در کشورهای اروپایی ماده ۵۱ کنوانسیون بروکسل ۱۹۶۸ در موارد مسئولیت قراردادی دادگاه محل انعقاد یا اجرای قرارداد (در ما نحن فیه محل انعقاد قرارداد خرید هواپیما) را صالح به رسیدگی اعلام کرده و در موارد مسئولیت غیرقراردادی، ماده ۵۳ همان کنوانسیون محل وقوع فعل زیانبار را صالح به رسیدگی اعلام کرده است.<sup>۱</sup> البته این کنوانسیون برای مصرف‌کننده متضرر از نقص نیز مقرراتی وضع کرده است که بر مبنای آن متضرر می‌تواند به هر دادگاهی که سهل‌الوصول‌تر است مراجعه کند.

در کشور ما نسی در این خصوص وجود ندارد شاید بتوان با توجه به پیوند مسأله سقوط هواپیما با مسایل کیفری ناشی از خطای فاحش یک دست‌اندرکار، در خصوص دادگاه صالح، و در فقدان قانون خاص راجع به صلاحیت نسبی با استناد به ماده ۵۵ قانون آ.د.ک. جدید، دادگاه محل وقوع جرم را که منصرف به دادگاه محل وقوع فعل زیانبار یا دادگاه محل ورود خسارت است، صالح به رسیدگی دانست. صلاحیت دادگاه مزبور به دلیل سهولت دسترسی به اسناد و مدارک به جا مانده از حادثه نیز قابل توجه است.

در خصوص صلاحیت ذاتی باید گفت: متأسفانه دادگاه ویژه‌ای در کشور ما با صلاحیتهای اختصاصی برای رسیدگی به خسارات ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده پیش‌بینی نشده است. البته در خصوص هواپیمارمایی حسب مورد در جرایم مربوط به خطوط بین‌المللی کنوانسیون توکیو مصوب ۱۹۶۳ - که کشور ما نیز بدان ملحق است - و در مورد جرایم واقعه در خطوط داخلی، دادگاه شهرستان تهران صالح به رسیدگی است.<sup>۲</sup>

1 - Dayyani Abdolrasoul, These precite p.517 s.-Voir aussi la Convention de Lugano 1988 concernant la competence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale

۲ - قانون مجازات اخلال‌کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسایل و تأسیسات هواپیمایی مصوب ۱۳۴۹/۱۰/۱۲.

بنابراین، وفق قواعد عمومی مربوطه در مورد دعاوی ناشی از خسارات وارده، دادگاه صالح، همان دادگاه عمومی محل ورود خسارت است. برای مثال اگر هواپیما در اصفهان یا خرم آباد سقوط کرده باشد، حسب مورد، دادگاه عمومی اصفهان و یا خرم آباد صالح به رسیدگی می‌باشند. البته این امر مانع از این نمی‌شود که قاضی خاص یا دادگاه خاصی به دلیل صلاحیتهای تخصصی اش با ابلاغ ویژه رییس قوه مأمور رسیدگی به پرونده سقوط شود که در غیر محل حوزه صلاحیت نسبی او است.

این لزوم با توجه به پیچیدگی‌های چنین دعوایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است حتی با تصویب قانون جدید تخصصی کردن دادگاههای کیفری و حقوقی مصوب ۱۳۸۱ باز هم نیاز به یک دادگاه تخصصی برای رسیدگی به دعاوی ناشی از سقوط هواپیما لازم به نظر می‌رسد. شاید لازم باشد تشکیل چنین دادگاهی در جایی که پای محاکمه خلبان و کادر پروازی مطرح به دلیل تخلف از نظامات و یا خطای آنها مطرح باشد در حضور هیأت منصفه‌ای متشکل از برجسته‌ترین خلبانان و خدمه پروازی تشکیل گردد زیرا رانندگی هواپیما مثل رانندگی وسایط نقلیه زمین نیست و عوامل مؤثر در سقوط به گونه‌ای متعدد و پیچیده می‌شوند که قضاوت کادر برجسته‌ای از متخصصین امر را نیز بطلبد.

به عنوان خاتمه این بحث، در جایی که هواپیما در کشور دیگری سانحه می‌بیند، وفق ماده ۱۶ معاهده شیکاگو مقامات (قضایی و یا هوانوردی) کشور محل وقوع سانحه برای انجام تحقیقات صالح بوده ولی کشور ثبت کننده هواپیما نیز حق دارد در تحقیقات شرکت جوید.

## بخش دوم

### شرایط و آثار طرح مسؤولیت مدنی سازنده اشیای پرنده

برای طرح هر دعوای مبتنی بر مسؤولیت مدنی شرایطی لازم است که در قسمت اول مورد مطالعه قرار می‌دهیم و طرح چنین مسؤولیتی آثاری را دربر دارد که در قسمت دوم بررسی می‌گردد.

### ● قسمت اول: شرایط مسئولیت مدنی

در هر دعوای مبتنی بر مسئولیت مدنی باید سه عنصر به طور جداگانه به اثبات برسند که عبارتند از فعل زیانبار، ضرر و رابطه علیت بین این دو.

#### اول: فعل زیانبار

اولین و مهمترین عنصری که در یک دعوی مبتنی بر مسئولیت مدنی باید ثابت شود، فعل زیانبار است. یعنی باید معلوم شود عملی که نوعاً ضررآفرین است، علت ورود ضرر شده است. اساساً عامل ورود ضرر که در مانحن‌فیه علت سقوط هواپیما و ایراد ضرر می‌شود، در دو عامل عمده خلاصه می‌شود: عامل انسانی و عامل نقص و یا ترکیبی از این دو عامل.

در خصوص عامل طبیعی یا قاهره که در اصطلاح حقوق تعهدات تحت عناوینی نظیر فورس ماژور (در تعبیر فرانسوی‌ها)، عامل قهری (با تعبیر قانون مدنی ما) یا فعل خداوند (در حقوق تعهدات انگلیس) از آنها یاد می‌شود، باید توضیحاتی داده شود.

امروزه نقش فورس ماژور و علل قاهره به عنوان علل رافع مسئولیت خیلی بی‌رنگ شده است زیرا با گسترش علوم و فنون جدید تقریباً هیچ عاملی که تحت عنوان فورس ماژور بتواند مورد رسیدگی قرار گیرد، شرط اصلی تحقق خارجی خود را ندارد. دلیل این امر آن است که عنصر اصلی فورس ماژور یعنی «غیرقابل پیش‌بینی بودن» حادثه غیرعادی، با افزایش فن‌آوری و کشف علل بسیاری از پدیده‌های طبیعی و شناخت راه‌های مقابله با آنها، محقق نیست. تقریباً امروز تمامی پدیده‌های جهان قابل پیش‌بینی می‌باشند. کافی است یک بار هواپیمایی در هنگام پرواز در چاه هوایی افتاده باشد و یا با رعد و برق شدید برخورد کرده باشد تا بتوان گفت این حادثه پیش‌آمدنی است.

با این ترتیب، عنصر اصلی فورس ماژور دیگر به حدی ضعیف شده که می‌توان آن را کان‌لم‌یکن تلقی کرد. به همین دلیل در اکثر کنوانسیون‌های مربوط به مسئولیت مدنی بعد از دهه ۱۹۶۰ دیگر نام فورس ماژور به عنوان یکی از عوامل رافع مسئولیت به چشم نمی‌خورد. این است که در سقوط یک هواپیما باید به دو عامل عمده یعنی «خطای انسانی» و «نقص» به عنوان دلایل اصلی اشاره کرد.

البته ترکیبی از عوامل انسانی و نقص با یک نسبت کم و بیش متفاوت نیز می‌تواند به

عنوان فعل زیانبار مطرح باشد که قاضی باید با دقت پس از ملاحظه درجه تأثیر هر کدام در تحقق فعل زیانبار مسؤولیت هر کدام از دو عامل را مشخص کند. ممکن است بتوان نقص محصول را در قالب خطای انسانی نیز مطرح کرد که با این حساب باید گفت عمده خسارات ناشی از سقوط اشیای پرنده در خطای انسانی خلاصه می‌شود که به طور مستقیم و یا به طور غیرمستقیم (ناقص ساختن وسیله) موجبات سقوط و برخورد این اشیا را فراهم کرده و خسارت می‌آفرینند.

برای مثال نقص فنی هواپیما، خلبان را دستپاچه کرده و به جای تصمیم درست در هدایت هواپیما، تصمیم نابخردانه‌ای بگیرد و موجبات سقوط هواپیما را فراهم آورد. عامل انسانی مذکور ممکن است خود خلبان باشد که مثلاً پارامترهای مربوط به فرودگاه مقصد را وارد دستگاه کامپیوتر هواپیما نکند و یا این عامل مسؤولین برج مراقبت فرودگاه باشند که اطلاعات نادرست به خلبان بدهند یا منتسب به مأمور نظافت و مراقبت فرودگاه باشد که در اجرای وظایف خود قصور ورزیده و مثلاً قطعه فلز کنده شده از هواپیمای قبلی را از باند فرودگاه پاکسازی نکرده و منجر به ترکیدن لاستیک هواپیمای بعدی در هنگام فرود شده است.

همچنان که می‌تواند عامل انسانی مأمور دولت باشد که در اجرای وظایف مربوط به اعمال حاکمیت خود قصور ورزیده باشد و مثلاً دقت کافی در بازرسی امنیتی وسایل همراه مسافر نکرده و موجب شود مواد محترقه در داخل هواپیما آتش بگیرد. به هر حال، هر فردی که در انجام وظیفه خود خطایی مرتکب شده و بتوان ایراد خسارات وارده را منتسب به فعل او دانست، مسؤول می‌باشد.

بدیهی است منظور از خطا اعم از تعدی و تفریط می‌باشد. مراد از تعدی، فعل مثبت مادی است مثل اعلام خطر در جایی که نباید اعلام شود و یا ناشی از تفریط باشد یعنی با فعل منفی مرتکب ورود ضرر شود مثل این که نسبت به امری که باید اعلام شود، کوتاهی صورت گیرد.

همچنین عامل ورود ضرر ممکن است یک فرد حقیقی یا یک شخص حقوقی مثل یک شرکت تجاری و یا دولت باشد.

به هر حال، بحث ما در این مقاله بررسی سیستم جبران خسارات ناشی از نقص

ایمنی اشیای پرنده می‌باشد. یعنی ناظر به خساراتی است که از ناحیه نقص شیء پرنده به ثالث وارد می‌آید. برای این منظور لازم است بیشتر به معنای نقص پردازیم و این سؤال را مطرح کنیم که چه هنگام هواپیما ناقص است؟ مکانیسمهای مختلف ارزیابی نقص هواپیما کدامند؟ چند نوع نقص داریم؟ و در نهایت این که بار اثبات نقص بر عهده کیست؟

در خصوص آزمایش نقص، سیستمهای مختلفی تاکنون اعمال شده است و به تدریج در طول زمان کاملتر شده است و البته سیستمهای ارزیابی نقص حسب کشورهای مختلف نیز متفاوت می‌باشد.

زمانی برای آزمون نقص محصول می‌گفتند باید نشان داد آیا محصول، خطر ایراد ضرر غیر عاقلانه را سبب شده است یا خیر.<sup>\*\*</sup> بعدها این ملاک ارزیابی جای خودش را به ملاک دیگری داد که در آن سؤال اصلی متوجه این بود که مشخص شود آیا خطر ضرر ناشی از استفاده محصول بیشتر از ضررهای منتظره به یک مصرف کننده عاقل می‌باشد یا خیر.<sup>\*\*</sup>

سیستم بعدی این سؤال را مطرح کرد که آیا فایده محصول صنعتی بیشتر است یا خطر آفرینی ضرری آن؟<sup>\*\*\*</sup> اگر نفع آن بیشتر از ضررش تلقی می‌شد، جنس فاقد نقص دانسته می‌شد. این شیوه اخیر آزمایش نقص، پیچیده‌ترین و جدیدترین شیوه‌ای است که رایج شده است. در این شیوه آزمایش که بخصوص در مورد نقص طراحی کاربرد دارد، به این نکته توجه می‌شود که آیا طرح جایگزینی در زمان تولید شیء پرنده برای جلوگیری از نقص طراحی در هواپیمای ناقص موجود، قابل تصور بوده است یا خیر. در این ارزیابی، به عامل هزینه‌های جانبی بالقوه و هزینه‌های طراحی جایگزین نیز توجه کافی مبذول می‌گردد. با این حساب، چنانچه در زمان تولید هواپیما وضعیت علوم اجازه طراحی بهتر را ندهد و هواپیما براساس یافته‌های علوم زمان، بد طراحی گردد، این امر نقص برای هواپیما محسوب نمی‌گردد.<sup>\*\*\*</sup>

# - Unreasonable Risk of Harm Test

## - Consumer Expectation Test

### - Risk vs. Utility Test / Risk - benefit" test

#### - McCormick Barns Warnock & Papadakis M. p.. Aircraft accident reconstruction and

مثلاً تا قبل از عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر امکان دسترسی مسافر به کابین هواپیما وجود داشت و این برای هواپیما نقص محسوب نمی شد ولی پس از آن تاریخ برای هواپیماهای غول پیکر این مسأله نقص تلقی می شود. بنابراین، اگر طرح جایگزین فاقد ایمنی در زمان تولید هواپیما متصور نبوده است، هواپیما ناقص تلقی نمی گردد.

بدیهی است عیبی که می تواند بخصوص در قالب عیب فیزیکی مسؤولیت برانگیز باشد، باید در هنگام عرضه هواپیما به بازار وجود داشته باشد و به اصطلاح عیب مادرزادی و یا به عبارت بهتر کارخانه زادی باشد. بنابراین، اگر چنانچه سازنده بتواند ثابت کند که عیب در هنگام عرضه به بازار وجود نداشته یا بعداً بهره بردار با استفاده غیراصولی اش از وسیله، آن را به وجود آورده است، طبعاً مسؤولیتی متوجه سازنده نیست.

#### انواع عیب

در یک تفسیر واقع بینانه عیب ممکن است یکی از انواع سه گانه زیر باشد:

- عیب فیزیکی،

- عیب در طراحی،

- عیب در عرضه هواپیما به بازار فروش.

تعریف عیب فیزیکی معلوم است. یعنی مثلاً قطعه تولیدی هواپیما ترک خورده یا از آلیاژ مناسب انتخاب نشده و یا در قسمتهایی از آن خلل و فرجی وجود دارد که ناشی از ریخته گری ناقص باشد و بدینوسیله ضریب ایمنی آن را پایین بیاورد و قطعه مورد استفاده کج و معوج باشد.

نقص طراحی نیز در جایی است که اجزا به تنهایی ایرادی ندارند ولی مجموعه با هم کار نمی کند. مثلاً فیوز برق نزدیک محل تولید و یا عبور برق ولتاژ بالای هواپیما قرار گرفته باشد. این گونه نقص تقریباً مشابه همان نقص فونکسیونل است که در حقوق فرانسه وجود دارد و موجب می شود محصول کارآیی لازم را نداشته باشد.

نقص در نحوه عرضه به بازار\* به ندادن اطلاعات لازم در جهت استفاده از محصول



برمی‌گردد. مثلاً سازنده هشدارهای لازم در جهت استفاده از هواپیما در اختیار بهره‌بردار آن قرار ندهد. البته ممکن است چنین نقصی بعد از تولید هم ظاهر شود یعنی پس از مدتی عیب فیزیکی و یا نقص در طراحی جدیدی کشف شود که در این صورت، سازنده باید موارد را به نحو مقتضی و مطمئن به اطلاع بهره‌بردار رسانده و هشدارهای لازمه را به او بدهد. اگر سازنده وظیفه هشدار را عمل نکند، مسؤول شناخته می‌شود.

در اجرای این وظیفه قانونی، کمپانی بوئینگ بعد از عملیات تروریستی ۱۱ سپتامبر تمامی هواپیماهای تولیدی را برای تأمین امنیت بیشتر کابین خلبان فرا خواند که پیش‌بینی‌های لازم در آن تعبیه شود. طبیعی است چنانچه خود استفاده‌کننده به توصیه‌های ایمنی فروشنده در امر بهره‌برداری توجهی نکند، مسؤول خسارات وارده می‌باشد و در هنگام ورود خسارت ناشی از چنین نقصی مسئولیتی متوجه سازنده نیست. (تصیر زیان دیده).

#### بار اثبات نقص

همان‌طور که گفتیم وجه اساسی اختلاف سیستم مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا با سیستم مبتنی بر مسئولیت شدید همان جایگزین شدن نقص محصول، به جای خطای سازنده است. یعنی آنچه مهمترین امر اثباتی در سیستم مسئولیت مدنی سازنده براساس مقررات سختگیرانه مربوط به مسئولیت شدید (Strict Liability) است، اثبات نقص می‌باشد. در این سیستم، فعل زیانبار همان نقص است که باید به مدد دلایل متقن ثابت شود. سؤالی که مطرح می‌شود این است بار اثبات دلیل بر عهده کیست؟ آیا متضرر باید ثابت کند که هواپیما نقص داشته است و یا این وظیفه بر عهده سازنده است که ثابت نماید نقص نداشته است؟

در سیستم مسئولیت مدنی مبتنی بر خطا بایستی متضرر دو عنصر را ثابت می‌کرد: هم نقص را و هم خطای سازنده در ناقص ساختن محصول را. ولی از آنجا که اثبات خطای سازنده در جریان تولید امری به غایت دشوار بود، عملاً این سیستم کارایی خود را از دست داد زیرا متضرر ناآگاه، یدی بر چرخه تولید سازنده هواپیما نداشت که بداند مثلاً در ساخت قطعه‌ای که کج تولید شده، آیا خطایی ارتکاب یافته است یا خیر. مثلاً آیا کارگر ساخت قطعه خوابش برده که جنس بد تولید شده و یا این که به طور کاملاً غیر

منتظره سکتته کرده و مرده است که منجر به تولید قطعه ناقص شده است.

این بود که در همان سیستم مبتنی بر خطا، خطای سازنده در فروش محصول ناقص امری مفروض گرفته می‌شد و بار اثبات عدم ارتکاب خطا بر عهده سازنده بار می‌گردید\* ولی در سیستم مبتنی بر مسؤولیت عینی ناشی از مقررات شدید مسؤولیت مدنی فقط باید نقص محصول به اثبات رسد تا امکان طرح مسؤولیت سازنده مطرح بشود. البته طبعاً باید این عنصر توسط مدعی زیان دیده با تمسک به دلایل کافی به اثبات برسد.

### دوم: ورود ضرر

رکن مسؤولیت مدنی سازنده این است که نقص هوایما ضرری بیافریند. بنابراین، اگر چنانچه نقص محصول بلافاصله پس از خرید هوایما و قبل از رخداد هر گونه ضرری برملا گردد، طبعاً بحث مسؤولیت مدنی منطبق بر مقررات مسؤولیت شدید پیش نمی‌آید. یعنی اگر عمل ضرر آفرین، ضرری متوجه کسی نکند، جایی برای طرح مسؤولیت مدنی سازنده نخواهد بود. خسارات مربوطه در این مورد اعم از خسارات وارده به محل سقوط و یا به مسافری و خدمه پروازی می‌باشد.

نکته مهم، مسأله خسارات معنوی است. بدیهی است خسارات مادی و جانی در همه سیستم‌های دنیا پذیرفته شده است. خسارات مادی اعم از خسارات بدنی و مرگ، هزینه‌های دارو و درمان و هزینه‌های اسباب و اثاثیه ازدست رفته رانیز شامل می‌گردد حتی در مواردی که خانواده‌ای تنها نان‌آور خود را از دست می‌دهد دادگاه‌های آمریکا و فرانسه برای بازماندگان بی‌سرپرست نیز مقرری ماهیانه وضع می‌کنند.

اما جبران خسارات معنوی که به رنج و الم ناشی از فقدان عزیزی و یا مجروح شدن شخص اطلاق می‌گردد، در حقوق ما با مشکل مواجه است. در حالی که در اروپا و آمریکا در بیشتر موارد این گونه خسارات بیشتر از میزان خسارات مادی و اقتصادی ارزیابی می‌شوند و البته در این کشورها تعیین میزان این خسارات بسته به نظر قضات است که با توجه به حال بازماندگان و وضعیت روحی و روانی متضررین از حادثه مبلغی

# - Dayyani Abdolrasoul, La responsabilite du fait de defaut de securite des produits, These de doctorat, ed. Septentrion, 2000, Lille, France p.27

را معین کند.

در کشور ما هر چند قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ مسأله خسارات معنوی را پیش‌بینی کرده است ولی عملاً دادگاههای بعد از انقلاب به این گونه خسارات رأی نمی‌دهند و کنوانسیون ورشو نیز که در مورد سوانح هوایی صالح به رسیدگی است، در صورت خاصی خسارت معنوی را قابل مطالبه دانسته است. این کنوانسیون در اصلاحات بعدی آن متضرر را از مطالبه خسارات معنوی در جایی که خسارت مادی وارد نشده باشد، باز می‌دارد. یعنی مطالبه خسارات معنوی را منوط به ورود خسارات مادی کرده است در حالی که در آمریکا اخیراً دادگاهها حتی در جایی که خسارات مادی وارد نشده باشد متضرر را مستحق دریافت خسارت معنوی می‌دانند.

ممکن است هواپیما خسارتی وارد نیاورد ولی به دلیل نقص فنی و یا عدم مهارت کافی خلبان در برخاستن و نشست هواپیما جان مسافری از هراس به لب برسد و یا مثلاً اعلام شود چرخهای هواپیما باز نمی‌شود و پس از مدت زیادی سرگردانی در هوا بالاخره در آخرین دقایق باز شود. در اینجا خسارات معنوی چه بسا بیشتر از خسارات مادی برای متضرر اهمیت داشته باشد ولی در ایران اساساً خسارات معنوی بر طبق حقوق داخلی قابل جبران نیست و بر طبق قانون بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ورشو نیز محدودیت فوق برای آن وجود دارد یعنی فقط در صورتی خسارت معنوی قابل مطالبه است که خطای سایر مسافری و یا کارمندان خط هوایی منجر به ورود خسارت بدنی شده باشد. با این حساب، در حقوق بین‌المللی برای خسارات معنوی صرف بدون ورود خسارات بدنی وسیله جبرانی در نظر گرفته نشده است. با توجه به همین مشکلات است که برخی کشورها از جمله آمریکا پیشنهاد خروج از کنوانسیون را مطرح کرده‌اند.

اگر در حقوق ما جبران خسارات معنوی پیش‌بینی شده بود شاید هواپیمای فوکر ۱۰۰ در اصفهان سقوط نمی‌کرد زیرا به نقل از مسافری تهران به اصفهان که در رأی دادگاه نیز آمده، جان مسافری از ترس ناشی از صداهای وحشتناک تولیدی در هواپیما به لب آمده بود و می‌خواستند به مرجعی شکایت کنند ولی اگر شکایت هم می‌کردند به

جایی نمی‌رسیدند.\*

### سوم: رابطه علیت بین عامل ورود ضرر با فعل زیانبار و ضرر

رابطه سببیت بین فعل زیانبار و عامل ورود ضرر یکی از مهمترین عناصر لازم‌الاثبات در یک پروسه مبتنی بر مسؤولیت مدنی است.

هر چند در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر، نقص هواپیما است ولی معمولاً این عامل تنها علت ورود ضرر نیست، بلکه با علل و عوامل دیگری متفقاً علت تامه ورود ضرر می‌شوند. عامل خطای انسانی مزید بر علت نقص شده و مجموع علل منجر به سقوط هواپیما می‌شود. مثلاً مأمور سوخت‌رسانی به هواپیما سوخت کافی در باک هواپیما نریزد و در هنگام فرود چرخ هواپیما به دلیل نقص فنی باز نشود و لذا فرصت کافی برای آماده کردن پودر کف در فرودگاه برای فرود اضطراری نباشد و هواپیما سقوط کند یعنی هواپیما نتواند در فضا مدتی در حالت هولدینگ\*\*\* بماند تا فرودگاه آماده شود. در اینجا نقص فنی تنها علت ورود خسارت نیست.

مثلاً در حادثه سقوط هواپیمای کنکوردر علت حادثه این بود که قطعه فلزی از هواپیمای متعلق به شرکت هواپیمایی کنتینانتال از هواپیما کنده شده و بر روی باند فرودگاه افتاده و آنگاه در اثر برخورد این قطعه فلز با لاستیک هواپیمای کنکوردر (هواپیمای بعدی) موجب ترکیدن لاستیکهای هواپیمای کنکوردر که متعاقباً در آن فرودگاه به زمین نشست، شد و حادثه آفرید. لاستیکها ساخت کارخانه گودیر بود. قربانیان هواپیمای کنکوردر برای جبران خسارات خود مسؤولیت شرکت هواپیمایی کنتینانتال و شرکت لاستیک گودیر را مطرح کردند شرکت گودیر چنین دفاع کرد که لاستیک قبل از برخورد شیء فلزی با آن از سلامت کامل برخوردار بوده است و هیچ گونه نقصی نداشته و لذا آن شرکت هیچ گونه مسؤولینی از این ناحیه ندارد. مسؤولین شرکت کنتینانتال مدعی بودند هواپیمای آنها هیچ گونه نقصی نداشته است و ادعاهای قربانیان هواپیمای کنکوردر را مردود می‌دانستند.\*\*\*

\* - ر.ش. به رأی دادگاه عمومی اصفهان در خصوص پرونده سقوط هواپیمای فوکر ۱۰۰ (ویکتور).

### - Holding pattern

### - <http://www.cnn.com/2001/LAW/07/25/concorde.lawsuit/index.html>

چه بسا بتوان در این مورد مسئولیت مأمور نظافت باندها را نیز مطرح کرد که به موقع بازبینی نکرده و از عدم شیء زائد بر باندها اطمینان حاصل نکرده است. در بسیاری از مواقع هم خلبان و هم سازنده توأمأً مسؤول شناخته شده‌اند. برای مثال، در هواپیما فشار روغن کم می‌شود که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن می‌باشد. این کار خلبان را دستپاچه کرده و شتابزده او را وادار به فرود اضطراری خطرناک می‌کند که در اثر چنین فرود غیرمآهرانه‌ای به خدمه و مسافری خسارتی وارد می‌گردد. در این مورد، هم خلبان و هم سازنده خطوط انتقال روغن با همدیگر مسؤول جبران خسارات وارده بر سرنشینان می‌باشند؛ خلبان برای فرود خطرناک و سازنده لوله برای نقص آن، در چنین مواردی قاضی باید درجه تأثیرگذاری علل متفاوت را در تعیین حدود مسئولیت هر کدام مورد بررسی قرار دهد.

### ● قسمت دوم: آثار مسئولیت سازنده اشیای پرنده

هر چند معمولاً خسارات ناشی از تصادم هوایی چه آنچه راکه به مسافر وارد می‌شود و چه در قسمت خسارات وارده به هواپیما و یا خسارات مالی وارده در اثر برخورد شیء پرنده پس از سقوط به زمین، در قالب پوششهای بیمه‌ای قابل جبران هستند ولی شرکت بیمه تنها نقشی که در قضیه دارد، وسیله جبران خسارت به متضرر را تسهیل می‌کند. یعنی غالباً از جیب خود چیزی نمی‌پردازد مضاف بر این که اصولاً در کشور ما بیمه مسئولیت مدنی هنوز جایگاه خود را به درستی باز نیافته است و یا اگر یافته است، با شروط مربوط به سقف‌بندی میزان خسارات قابل جبران در قراردادهای پوشش بیمه، عملاً هدف از انعقاد چنین بیمه‌نامه‌هایی معطل مانده است. به هر حال، بیمه حتی در آنجا که طبق قرارداد بیمه مکلف به جبران خسارت است رأساً از جیب خود چیزی نمی‌پردازد بلکه اگر در موردی جبران خسارت کرد، به عامل ورود زیان مراجعه و خسارت پرداختی را مطالبه می‌کند.

تجربه نشان می‌دهد که همیشه کل خسارات واقعی به متضرر قابل پرداخت نیست. مشکل عدم پرداخت همه خسارات هم در حقوق ما و هم در حقوق آمریکا مطرح شده است. می‌دانیم که کشور ما در مورد میزان خسارات وارده از کنوانسیون ورشو منعقد در سال ۱۹۲۹ میلادی، تبعیت می‌کند که به منظور حفاظت خطوط هوایی (بخصوص

خطوط جدید و کوچک) از تحمل مسؤلیت ناشی از خسارات زیاد در صورت سانحه تصویب شده است.

کنوانسیون ورشو که در سال ۱۹۳۴ میلادی توسط آمریکا و در سال ۱۳۵۴ (ه.ش) توسط ایران تصویب شد، خواست بدین ترتیب حقوق متضرر از سوانح هوایی یا خانواده آنها را محدود به مقدار معینی کند. کنوانسیون مذکور بیشترین میزان مسؤلیت را فارغ از هرگونه شرایطی که در آن منجر به بروز حادثه شده پیش‌بینی کرد. تنها طریق ممکن برای وصول خسارت بیشتر این است که ثابت شود خط هوایی عامداً به قصد اضرار به غیر عملی خطا کارانه مرتکب شده است؛ امری که اثبات آن به سادگی ممکن نیست. لذا این کنوانسیون مبلغ ثابتی را به عنوان حداکثر خسارات وارده پیش‌بینی کرده که متضرر بتواند مطالبه کند. این مبلغ فارغ از نوسانات نرخ ارز و تغییر شرایط اقتصادی کشورها معین شده که قابل تبدیل به پول کشورها بوده و تقریباً ثابت هم باشد. این مبلغ از نظر معادل دلاری در سال ۱۹۹۷ معادل ۷۵۰۰۰ دلار آمریکا بود. اما حقوق داخلی کشورها در بسیاری از موارد با قواعد مندرج در این کنوانسیون متفاوت است. در برخی از کشورها مثل ایران حقوق متضرر کمتر از میزان پیش‌بینی شده در کنوانسیون است و در برخی از کشورها مثل آمریکا این میزان بیشتر است.

#### تفاوت قوانین داخلی با قوانین بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ورشو

تمایل کنوانسیون ورشو به منظور حمایت از خطوط هوایی با تفاوت‌های بین حقوق مسافری پروازهای داخلی با حقوق مسافری پروازهای خارجی به کلی بی‌رنگ شده است. مثلاً در آمریکا مسافری پروازهای داخلی با بهره‌گیری از مقررات حقوق داخلی آن کشور می‌تواند تمام خسارات وارده به خود را جبران کند که ممکن است این خسارات به میلیونها دلار نیز بالغ شود در حالی که طبق قواعد حقوق مندرج در کنوانسیون ورشو حداکثر میزان خسارات قابل مطالبه ۷۵۰۰۰ دلار است یعنی اگر مسافری در پروازهای داخلی آمریکا دچار سانحه شود، به مراتب بیشتر از مسافری که در خطوط بین‌المللی دچار سانحه می‌شود، از حمایت قانون برخوردار بوده و می‌تواند خسارات وارده به خود را جبران کند.

در کشور ما این مشکل به گونه دیگری بروز می‌کند. این تعارض در کشور ما بین قانون دیات و کنوانسیون ورشو وجود دارد. به هر حال، مبلغی که بابت دیه قابل مطالبه

است، طبق برآورد دادگستری ایران چیزی در حدود ۱۸ میلیون تومان است که در آن ارزش ربالی صد نفر شتر ملاک قرار گرفته که به مراتب از میزان مقرر در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو کمتر است. یا مثلاً در حالی که مسافر داخلی که از پرواز بین‌المللی استفاده می‌کند، در آمریکا می‌تواند بهره بیشتری ببرد و کلیه خسارات وارده اش جبران شود در حالی که مسافر پرواز بین‌المللی که ممکن است در همان هواپیما سقوط کرده باشد، مشمول کنوانسیون ورشو شود که میزان خسارات قابل مطالبه را حداکثر ۷۵۰۰۰ دلار می‌داند. در ایران نیز ممکن است این قضیه اتفاق بیفتد البته ایران پروازهای داخلی خود را بر روی خطوط خارجی نگشوده است ولی این فرضیه احتمال وجود دارد که دو نفر در یک هواپیما مشمول دو قانون مختلف بشوند یکی مشمول قانون دیات و دیگری مشمول کنوانسیون ورشو. در آمریکا این تعارض و ناهمگونی در حقوق بین دو مسافر و قواعد حمایتی بیشتر حقوق داخلی آمریکا موجب شده که به تدریج مخالفت‌هایی با کنوانسیون ورشو صورت بگیرد و لابی‌هایی نیز در حدکنگره پیشنهاد خروج آمریکا را از کنوانسیون مطرح کنند.

در حالی که دولت آمریکا تحت فشار قرار گرفته است که از کنوانسیون ورشو خارج شود کمپانی‌های هوایی با خروج آمریکا از این کنوانسیون مخالفت می‌کنند. به هر حال، با خروج آمریکا از این کنوانسیون عملاً کنوانسیون مذکور کارآیی خود را از دست می‌دهد. به تدریج از سال ۱۹۹۷ بیش از ۱۲۰ شرکت هواپیمایی با انعقاد قرارداد بین حمله بین خود inter-carrier agreement خواستند محدودیتهایی برای اجرای کنوانسیون ۷۰ ساله ورشو ایجاد کنند. این شرکتهای آمریکایی بین خود چنین توافق کردند که از حدود پیش‌بینی شده در کنوانسیون ورشو فراتر بروند و برای مسافرین حادثه دیده یا خانواده‌های آنها کلیه خسارات وارده را جبران کنند. بدین ترتیب، عملاً در آمریکا و در سایر کشورها مقررات کنوانسیون ورشو کنار گذاشته شده و قربانی می‌تواند کلیه خسارات خود را بر مبنای حقوق داخلی مطالبه کند. در آمریکا به طور متوسط متضررین سوانح هوایی می‌توانند تا ۱۳۵۰۰۰ دلار به عنوان خسارت از شرکت هواپیمایی دریافت کنند حتی در جایی که هیچ‌گونه قصوری و یا خطای عمدی از ناحیه

شرکت هواپیمایی رخ نداده باشد.\*

در حالی که در آمریکا میزان خسارات پیش‌بینی شده در کنوانسیون کمتر از میزان خسارات است، در کشور ما پرداخت همین میزان خسارت نیز بر مسؤولین شرکتهای هواپیمایی سنگین می‌باشد. و در مقاطع متعدد با استفتاهایی که از شورای نگهبان کرده‌اند، خواسته‌اند حداکثر میزان خسارت را در قالب دیه جبران کنند. البته باید گفت که اگر ثابت شود که در سقوط هواپیما عمدی در کار بوده است، وفق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو کل خسارات وارده قابل جبران است و محدودیتی ندارد. یعنی بحث ما ناظر به جایی است که سقوط غیر عمدی هواپیما منجر به ورود خسارت جانی و یا مالی شده باشد که در کنوانسیون ورشو برای آن سقف معین شده است.

ماده واحد لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسؤولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ شورای انقلاب مسؤولیت شرکت هواپیمایی را در مورد پروازهای داخلی مشابه پروازهای خارجی می‌داند یعنی همه متضررین را تابع کنوانسیون ورشو قرار داده است. همین قانون در ۱۳۶۴/۸/۱۹ از تصویب مجلس شورای اسلامی نیز گذشت و در تاریخ ۱۳۶۴/۹/۶ به تأیید شورای نگهبان نیز رسید. اما شورای نگهبان در نظریه خود در تاریخ ۷۵/۵/۸ که در پاسخ نامه مورخ ۴۵۵۹۱۱۱ مورخ ۷۵/۳/۱۹ وزیر راه اعلام داشته: «فقط مقدار دیه به وارث مقتول تعلق دارد و نسبت به وجه دیگری حق ندارد.» تصور شده که این قانون نسخ شده است ولی به نظر نمی‌رسد که این قانون نسخ شده باشد هم از این نظر که این قانون مصوب مجلس است و از فیلتر شورای نگهبان نیز گذشته است و به هر حال حکم فقهی فقهای شورای نگهبان عام بعد از خاص است که به نظر در ما نحن فیه حکم خاصی را ازین نمی‌برد یعنی قانون وحدت مسؤولیت، تابع قواعد امری و عام مندرج در کنوانسیون ورشو است که نوعی مسؤولیت قراردادی است ولی نظریه فقهی شورای نگهبان قاعده عامی است که در سایر اعمال مسؤولیت برانگیز منجر به فوت، مجری می‌باشد. البته همین امر نیز مشکلاتی را در زمینه ایجاد نابرابری اجتماعی می‌آفریند ولی به هر حال به نظر ما



مشکل حقوقی از این راستا آفریده نمی‌شود. به هر حال ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مغایر با قانون دیات به نظر نمی‌رسد. مشکل مغایرت شرعی تناسب دیه زن و مرد نیز در اینجا به این ترتیب پاسخ داده می‌شود مضاف بر این که مقررات کنوانسیون ورشو امری می‌باشند و تخلف از مفاد آنها ممکن نیست.

در کنوانسیون ورشو برای بار تحویلی هر مسافر ۱۲۵۰۰۰ فرانک طلا معادل ۶۵ میلی‌گرم طلا به معیار ۹۰۰ هزارم و در مورد وسایل همراه مسافر مبلغ ۱۵ هزار فرانک به طور قطعی معین شده است مگر این که در هنگام تحویل کالا ارزش بیشتری معین شده باشد. در حالی که اگر بر وفق قواعد عمومی مربوط به مسئولیت مدنی بخواهیم حکم کنیم، چنانچه ثابت شود که ارزش محموله بیشتر است، دادگاه باید طبق ارزش واقعی محموله حکم دهد.

به هر حال، وفق قواعد عمومی مربوط به مسئولیت مدنی در حقوق ایران اولاً کل خسارات قابل جبران است و ثانیاً در آنچه که مربوط به قتل نفس می‌شود، فقط دیه قابل پرداخت است، در حالی که کنوانسیون ورشو مبلغ ثابتی را قرار داده است.

### • مشکلات موجود برای طرح مسئولیت سخت

قوانین مربوط به مسئولیت سخت با موانعی مواجه شده است که یکی از موانع عمده عمومی مهلت‌دار بودن زمان طرح چنین دعاوی می‌باشد. در اروپا رژیم مسئولیتی مبتنی بر مسئولیت سخت فقط طی یک زمان ده ساله قابل طرح می‌باشد. یعنی اگر ۱۰ سال از زمان عرضه محصول بگذرد قواعد مربوط به مسئولیت مدنی سخت\* قابل اعمال نیست.

در آمریکا نیز در سال ۱۹۹۴ کنگره آمریکا قانونی را گذراند\*\* که براساس آن هواپیماهای غیرتجاری که تولید انبوه ندارند (هواپیماهای سبک و هواپیماهای شخصی تجار که کمتر از ۲۰ صندلی دارند) را پس از ۱۸ سال از شمول قانون مسئولیت انحصاری خارج می‌کند و دعاوی نمی‌توانند بر این مبنا طرح شوند. لذا اگر عمر یک

# - La Responsabilite du Fait de Defaut de Securite de Produits

## - General Aviation Revitalization Act (GARA)

چنین هواپیمایی بیشتر از ۱۸ سال شود، در هیچ صورتی سازنده آن مسؤولیتی ندارد. نتیجه این که دعاوی مربوطه به خلبان و مالک هواپیما، تعمیرکار هواپیما، تأمین کننده قطعات یدکی و یا عامل فروش آن متوجه خواهد بود. یعنی در مواردی که مسؤولیت بر مبنای رژیم سخت قابل اعمال نیست طبعاً باید بر مبنای قواعد عمومی مربوط به مسؤولیت مدنی مراجعه کرد که فوقاً اشاره شد.

### مشکلات فراراه وکلا و قضات

با توجه به پیچیدگی های دعاوی مربوط به مسؤولیت مدنی ناشی از تصادم و یا سقوط اشیای پرنده، رسیدگی به دعاوی مربوط به تصادم هوایی کار هر قاضی یا وکیلی نیست بلکه باید متخصصین وارد این کار را بر عهده بگیرند. عوامل متعددی است که باید چنین حقوقدانی در یک سانحه هوایی مد نظر قرار دهد.

- به منظور تأمین دلیل پس از سانحه، وکیل باید قطعات هواپیمای ساقط شده را جستجو کرده و آنها را حفظ نماید. و یا به شکل مقتضی از محل وجود آنها مطلع باشد اما این کار با توجه به محرمانه بودن اطلاعات واصله معمولاً با مشکل مواجه می گردد.

- سعی کند اطلاعات راداری را جمع آوری کند. البته معمولاً این اطلاعات را در ایران در اختیار وکلا قرار نمی دهند ولی در آمریکا وکلا از قدرت زیادی در مطالبه این دلایل برخوردارند.

- با شهود عینی سقوط هواپیما مصاحبه کند و اظهارات آنها را ثبت و ضبط کند.

- تمام اسناد مربوط به کنترل ترافیک هوایی را جمع آوری کند.

- پس از جمع آوری اسناد مربوطه آنها را طبقه بندی کرده و اسناد و مدارک کلیدی را مشخص کند.

- دادگاه صالح برای طرح دعوا را معین کند.

- حدود مسؤولیت افراد مسؤل را در هر حادثه مورد ارزیابی قرار دهد و با استقرای منطقی تمامی علل محتمل سقوط را به دقت مورد بررسی قرار دهد.

- موکل خود را در قبال ادارات و مراجع مسؤل در اولین مصاحبه های خودش با این

مقامات حمایت کند.

همان طور که گفته شد ممکن است مراجع صالح اداری و قضائی برای رسیدگی به

سقوط یک هواپیما متعدد باشد و حتی از حدود مرزهای یک کشور نیز ممکن است فراتر برود، یعنی دادگاه محل سقوط هواپیما صالح به رسیدگی نباشد. لذا ممکن است بر وکیل لازم شود که در خصوص یک قضیه به دادگاههای متعددی در صحنه بین‌المللی یا داخلی مراجعه کند و یادار این راستا، از وکلای سایر کشورها بهره برد، مثلاً یک وکیل متخصص خارجی ممکن است در این راه به وکیل داخلی در امر طرح دعوا در خارج و یا کسب اطلاعات و تجارب لازم کمک کند.

معمولاً کارمندان شرکتهای هواپیمایی از بیم توبیخ بعدی کارفرما از هرگونه همکاری با وکلا و حتی با قضات طفره می‌روند و مثلاً کوتاهی‌های مدیر مربوطه و یا همکار خود را گزارش نمی‌کنند. برای پیشگیری از این امر، در آمریکا اولاً اصول ایمنی هوایی به دقت تشریح و در مجموعه‌های منسجم گردآوری شده و همه کارکنان هواپیمایی از مفاد آن مطلعند.<sup>۳۳</sup> به علاوه برای پیشگیری از این که مبادا ترس از کارفرما موجب شود کارمند گزارش صحیح را ارائه ندهد، قانون خاصی<sup>۳۴</sup> وضع شده است که چنین کارمندانی را از

---

۳۳- این مقررات توسط FAA تدوین می‌شود. اصولاً در آمریکا دو مؤسسه عمده در امر قانون هوانوردی دخالت دارند. اولین آن اداره هوانوردی فدرال Federal Aviation Administration که همان FAA می‌باشد. دومین آن هیأت نفل هوایی (NTSB) National Transportation Safety Board می‌باشد. FAA در نقش سازمان هواپیمایی کشوری در کشور ما می‌باشد. تدوین و اجرا کردن قوانین مربوطه به این موارد از وظایف FAA می‌باشد ولی وظیفه NTSB افزایش و ارتقای سطح ایمنی پرواز با کسب اطلاعات از تمام سوانح اتفاق افتاده، علل سقوط و مسایل مرتبط با صنعت هوانوردی و توصیه هرگونه اصلاحات لازم در تولید این وسایط می‌باشد. هر چند NTSB ارتباطی با وزارت و راه ترابری آمریکا ندارد ولی یک مؤسسه مستقل است که در کار استعلام از سوانح پیش‌آمده و ارائه راهکارهای لازم برای پیشگیری از حوادث آینده فعالیت دارد. وظیفه دیگر این مؤسسه در نقش یک دادگاه تجدیدنظر برای موارد دعوی خلبانان و سایر کارکنان هواپیمایی علیه FAA می‌باشد. البته تصمیمات NTSB فدرت اجرایی ندارند و قانون محسوب نمی‌شوند بلکه به عنوان توصیه مدنظر قرار می‌گیرند. با این حال، به دلیل بی‌طرفانه بودن تحقیقات و اظهارنظرات این مؤسسه، توصیه‌های آن در ۸۰٪ موارد زیر بنای تدوین قوانین مربوط به ایمنی هوایی در آمریکا بوده است.

بر خلاف NTSB که غیردولتی است، FAA از سال ۱۹۶۷ دولتی اعلام و وابسته به وزارت راه و ترابری آمریکا بوده و در امر تدوین قوانین مربوط به ایمنی هوایی و وضع استانداردهای پروازی نقش کلیدی ایفا می‌کند. برای این منظور FA قدرت الزام‌کننده قانونی نیز دارد و می‌تواند نسبت به اصلاح مقررات ایمنی هوایی و وضع قوانین در همه زمینه‌های مربوط به مسافرت‌های هوایی یا در امر تحقیقات مربوط به ایمنی، ساخت و ناوبری هواپیما مداخله کند.

خطر اخراج یا اقدامات تلافی جویانه و یا بازخریدی توییح در امان نگاه می‌دارد. بنابراین، هیچ کارمندی نمی‌تواند برای انتقال اطلاعاتی به دولت و گزارش تخطی مأمور دیگر از مقررات FAA مربوط به مقررات ایمنی هوایی مورد توییح مقام مسؤول قرار گیرد. در قانون فوق موارد متعددی به دقت احصا شده است و در تمام آن موارد شخص گزارش دهنده مصون از تعرض مقامات مافوق خود می‌باشد.

همچنین در موردی که شخص در زمینه تخطی از مقررات ایمنی هوایی وسیله انتقال اطلاعات به دولت بشود یا در نظر داشته باشد در این زمینه اطلاعاتی را به دولت منتقل کند یا در دعوی مربوطه به عنوان شاهد علیه یکی از مقامات خود شرکت جوید در جایی که پای شهادت بر تخلف از مقررات FAA می‌باشد یا به عنوان خواهان اصلی مبادرت به طرح دعوا کند و یا در نظر داشته باشد که طرح دعوا کند یا در جایی یا در دادگاهی که برای رسیدگی به تخلفات این چنین تشکیل شده شرکت جوید.

#### اقدامات پیشگیرانه اخیر دولت آمریکا برای افزایش ایمنی پروازی

بعد از حوادث ۱۱ سپتامبر در قوانین هوانوردی آمریکا تغییراتی ایجاد شد و تدابیر بیشتری را برای افزایش ایمنی پروازها به کار بستند، که اولین اثر این اقدامات تضمین کننده امنیت پروازها این بود که مسافر مجبور می‌شود زودتر به فرودگاه بیاید که بتواند به موقع از تمامی فیلترهای امنیتی عبور کند: استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی برای ورود به فرودگاه و کنترل هرگونه حمل و نقل اثاثیه از ماشینهای شخص و کنترل با دوربین تمام پارکینگها، بازرسی بدنی مجدد از مسافرین و داشتن اوراق هویت معتبر قابل احراز سریع، عاری کردن مسافر و بار دستی وی از هرگونه آلت بُرنده و بازرسی هرگونه چتر و یاغصا برای اطمینان از جاسازی وسایل تروریستی در آن و در مورد افراد مریض دارای سرم نیز گواهی پزشکی باید ضمیمه باشد که برای مسؤولین فرودگاه قابل کنترل باشد و خلاصه تنها افراد خاصی از بازرسی های فوق مبرا می‌باشند که شامل بیماران و والدینی که فرزند کوچک خود را در بغل دارند، می‌شود. البته این اقدامات ایمنی حتی بعد از ایست بازرسی نیز می‌توانند اعمال شوند.<sup>۳۱</sup>

در همین راستا دولت بوش در ۱۱ اکتبر سال گذشته لایحه‌ای را به سنا تقدیم کرد که براساس آن تمامی سازندگان تجهیزات ایمنی هواپیما در قسمت دولت فدرال باشند که دولت بتواند بر آنها و کلیه دست‌اندرکاران ایمنی هوایی بازرسی و کنترل بیشتری را اعمال کند ولی این لایحه مورد قبول بیشتر جمهوری‌خواهان کنگره آمریکا قرار نگرفت.\*

همچنین برنامه دیگری تحت عنوان برنامه تأمین کیفیت عملیات پرواز Flight Operational Quality Assurance (FOQA) به منظور کمک به ارزیابی روشهای جاری و شرایط پرواز از طریق استفاده از دستگاههای ضبط اطلاعاتی هواپیمای در حال پرواز به مرحله اجرا گذاشته شد. دستگاههای مزبور این امکان را می‌دهد که داده‌های پروازی مضبوط در هواپیما هر لحظه که لازم باشد به ارزیابی‌های عملی از روشهای جاری مبدل شود. با به کارگیری این شیوه و طبق اطلاعات برگرفته از ضبط در حال پرواز، تأثیر مثبت آموزش به خدمه، رویه‌های استاندارد مؤثر و عملی، مهار هواپیما، کارآیی کابین خلبان همگی می‌توانند در حین عملیات پرواز مورد بررسی و بازبینی مستمر قرار گیرند.

برای مثال اگر با استفاده از اطلاعات ضبط شده در این دستگاهها بعد از سقوط هواپیما به درستی معلوم شد که در مدت پرواز وظیفه اضافی به عهده خدمه پرواز گذاشته شده یا اطلاعات کافی در اختیار نداشته‌اند، کاهش وظیفه سنگین و افزایش اطلاع‌رسانی برای پیشگیری از حوادث مشابه در شرایط مشابه در آینده تجویز می‌شود. در نهایت این برنامه برای تفسیر وقایعی که منجر به بروز حادثه شده است مورد استفاده قرار می‌گیرد که بتواند خطر سقوط را کاهش داده و پروازهای آینده را ایمن‌تر سازد.

مسلماً این سیستم ضبط علاوه بر سیستم CVR و FDR می‌باشد که اولی مکالمات داخل کابین را ضبط کرده و دومی داده‌های پرواز مربوط به اجزای هواپیما که حسب نوع آن می‌تواند بین ۶ تا ۲۰۰ آیتم باشد را ضبط می‌کند. این اطلاعات در نهایت در جعبه سیاه هواپیما و یا به عبارت بهتر در جعبه قرمز یا نارنجی پوشیده شده با نوار شبرنگ سفید قرار می‌گیرد که تا مدتها حتی پس از سقوط باقی می‌ماند. معمولاً بهترین شیوه برای کشف علت سقوط خواندن اطلاعات مندرج در این جعبه سیاه می‌باشد.