

مطالعه تطبیقی مسؤلیت مدنی غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

حسن بادینی*

استادیار گروه حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۱۱/۱۸ - تاریخ تصویب: ۱۳۸۹/۱/۱۷)

چکیده:

متصدی حمل و نقل هوایی ممکن است در مقابل اشخاص ثالث که در آسمان یا روی زمین و آب در نتیجه حرکت این وسیله آسیب می‌بینند، مسؤلیت مدنی غیرقراردادی پیدا کند که در خصوص آن پرسش‌های زیادی مطرح می‌شود؛ از جمله: این مسؤلیت متوجه چه شخص یا اشخاصی است؟ افعال زیانبار و خسارات وارد شده در نتیجه بهره‌برداری از هواپیما کدام است و چه ماهیتی دارد و چگونه می‌توان حق مالکیت اشخاص بر اموال روی زمین یا آب را با حق به کارگیری و پرواز هواپیماها جمع کرد؟ آیا مسؤلیت مدنی غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی تابع قواعد عمومی و منوط به اثبات تقصیر است یا نوعی «مسؤلیت محض» است؟ در این مقاله در پرتو مطالعه تطبیقی به این پرسش‌ها پاسخ داده شده و علاوه بر توصیف وضع موجود نظام حقوقی ایران و تفسیر قوانین، کاستی‌های نظام حقوقی هم مشخص و پیشنهادهای لازم ارایه شده است.

واژگان کلیدی:

مسؤلیت مدنی، متصدی حمل و نقل هوایی، بهره‌بردار هواپیما، مسؤلیت محض، اماره تقصیر، نظریه تقابل خطر، مزاحمت، حق مالکیت، سوء استفاده از حق.

مقدمه

امروزه وسایل حمل و نقل جدید اعم از هوایی، دریایی و زمینی، به صورت بخش جدایی‌ناپذیر از زندگی انسان درآمده است و این‌گونه وسایل نقش بسزایی در تحول اقتصادی و رونق جوامع دارند. اما، در کنار فایده‌های مسلم، خطرات و خسارات هنگفت ناشی از استفاده از آنها از دیرباز چالشی برای حقوقدانان و نظام حقوقی بوده است (بادینی، ۱۳۷۶، ص ۲۳۴ به بعد).

در این میان استفاده از هواپیما به عنوان وسیله‌ای سریع و کارا برای حمل و نقل کالا و مسافر و مقاصد نظامی، روز به روز در حال افزایش است. وقتی بحث مسئولیت مدنی ناشی از بهره‌برداری از هواپیما مطرح می‌شود، ذهن حقوقدانان معمولاً متوجه مسئولیتی می‌شود که متصدی حمل و نقل هوایی در قبال مسافری و یا صاحب کالاهای موضوع قرارداد حمل و نقل دارد و تحقیقات موجود نیز بیشتر در این زمینه است. اما، کمتر به مسئولیت بهره‌بردار هواپیما در مقابل خسارات وارد شده به ساکنان روی زمین بر اثر پرواز و استفاده از هواپیما و یا مسئولیت ناشی از تصادم هواپیماها که جنبه غیرقراردادی دارد، پرداخته شده است. در این مقاله سعی بر آن است تا نظام حقوقی این نوع مسئولیت (مسئولیت غیرقراردادی ناشی از بهره‌برداری از هواپیما) روشن شود.

مسئولیت قراردادی متصدیان حمل و نقل هوایی تابع کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن و کنوانسیون مونترال مصوب ۲۸ می ۱۹۹۹^۱ است. اگر مسافری در جریان پرواز یا سوار و پیاده شدن از هواپیما کشته یا مصدوم شود (ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو) یا اموال و وسایل او تلف یا گم شود یا خسارت ببیند (ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو) و یا مسافری و کالاهای موضوع قرارداد حمل و نقل دیر به مقصد رسانیده شود (ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو)، مسئولیت متصدی حمل و نقل جنبه قراردادی دارد و به بحث ما ارتباط پیدا نمی‌کند (Goldhrisch, 1988, p. 55).

مسئولیت غیرقراردادی بهره‌برداران وسایل حمل و نقل هوایی خارجی تابع کنوانسیون روم به تاریخ ۱۷ اکتبر ۱۹۵۲ است. در این کنوانسیون در عین حال که از طریق مسئولیت محض سعی شده است جبران خسارت زیاندیدگان تسهیل گردد، برای مسئولیت مدنی غیرقراردادی بهره‌برداران هواپیماها سقف تعیین شده است تا در راه توسعه حمل و نقل هوایی مانع ایجاد نشود (Stone, 1972, p. 44, note 390).

۱. در تاریخ ۲۸ می ۱۹۹۹ کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی معروف به کنوانسیون مونترال به تصویب رسیده است که مجموعه قواعدی یکپارچه برای این موضوع وضع کرده و به ناهماهنگی‌ها و آشفتگی‌ها پایان داده است. در این خصوص رک. به: محمدزاده وادقانی و بناء نیاسری، ۱۳۸۴، ص. ۲۲۱-۲۹۷.

کشورهایی که به کنوانسیون فوق نییوسته‌اند مقررات داخلی خود را اعمال می‌کنند. با توجه به این که ایران به کنوانسیون مزبور ملحق نشده است، تبیین نظام حقوقی مسؤلیت غیرقراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در حقوق ایران ضروری به نظر می‌رسد. مهم‌ترین پرسشی که در این خصوص مطرح می‌شود این است، آیا این نوع مسؤلیت باید تابع قواعد عمومی مسؤلیت مدنی باشد یا لازم است برای آن نظامی خاص وجود داشته باشد و در کل حقوق ایران از این لحاظ چه وضعیتی دارد؟

در این مقاله با استفاده از مطالعه تطبیقی، بویژه بررسی کنوانسیون روم و حقوق کشورهای فرانسه، آمریکا و انگلستان و قوانین داخلی ایران، به این پرسش پاسخ داده شده است. اما، در کنار این پرسش اصلی، سؤالات فرعی دیگر نیز مطرح می‌شود که پاسخ به آنها جزو مقدمات بحث محسوب می‌شود؛ از جمله این که هواپیما به چه معنا است و چه وسایلی را در بر می‌گیرد؟ مسؤلیت غیر قراردادی ناشی از استفاده از هواپیما متوجه چه شخص یا اشخاصی است؟ فعل زیانباری که ممکن است باعث مسؤلیت مدنی شود، چه نوع فعلی است و خساراتی که ممکن است در نتیجه بهره‌برداری از هواپیما وارد شود چه ماهیتی دارد؟ و چگونه می‌توان حق مالکیت اشخاص بر اموال روی زمین یا آب را با حق به کارگیری و پرواز هواپیماها جمع کرد؟

الف- تعیین قلمرو بحث و بررسی مفاهیم

۱- مفهوم هواپیما

با توجه به این که موضوع این مقاله خساراتی است که در نتیجه حرکت هواپیما یا اشیاء جدا شده از آن به اشخاص ثالث وارد می‌آید. لازم است مفهوم هواپیما روشن شود. شاید در بادی امر مفهوم هواپیما بدیهی به نظر رسد، اما تنوع روز افزون وسایلی که امروزه برای حمل و نقل هوایی و فضایی مورد استفاده قرار می‌گیرد، لازم می‌دارد تا مفهوم هواپیما به اختصار توضیح داده شود. ماده ۲۶ کنوانسیون روم، هواپیما را در معنی عام در نظر گرفته و آن را شامل هر نوع وسیله‌ای دانسته است که بتواند به پرواز درآید و در هوا گردش کند. ماده ۱-۱۱۰ قانون هوانوردی فرانسه مصوب ۱۹۶۷ نیز تعریفی مشابه از هواپیما ارائه داده است. ماده ۱ قانون هواپیمایی کشوری ایران مصوب ۱۳۲۸ در تعریف هواپیما می‌گوید: «منظور از هواپیما ... وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل هوا خود را در فضا نگه دارد». پس، اصطلاح هواپیما (aéronef) نه تنها هواپیما به معنای اخص آن، اعم از نظامی و غیر نظامی (aéroplane)، بالگرد (hélicoptère) هواپیماهای آب نشین (hydravions)، هواپیماهای بی‌موتور (Planeurs)، بالن‌های قابل هدایت (Dirigeables)، بالن‌های بسته یا آزاد (ballons captifs)

ou libres) و حتی طبق قانون فرانسه بادبادک‌ها (cerfs-volants) را هم شامل می‌شود. اما، وسایلی که مستقلاً قابلیت گردش در هوا را نداشته باشد، بلکه از طریق سیم نقاله و کابل در هوا حرکت کند مشمول تعریف هواپیما نمی‌شود؛ مانند تله‌فریک (Téléphérique)، تله‌کابین (télécabine) و تله‌سیژ (telésiège) (Mazeaud et Le Tourneau et Cadiet, 2003, n° 8308;) (Mazeaud, t. II, 1976, n° 1380, note 1).^۱ قانون هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۲۸ تنها شامل هواپیماهای کشوری می‌شود و هواپیماهای نظامی را در بر نمی‌گیرد.

پرتاب فضاپیماها (Space ships) و موشک‌های بدون سرنشین (Unmanned missiles) برای مقاصد نظامی، اکتشافی و ارتباطی روز به روز در حال افزایش است. از این رو، در ۲۷ ژانویه ۱۹۶۷ عهدنامه‌ای در واشنگتن، لندن و مسکو به امضا رسید که در بردارنده مقرراتی در باب اکتشاف و استفاده از ماه و دیگر کرات آسمانی است و تعداد زیادی از کشورها آن را امضاء کرده‌اند. بر اساس ماده ۷ این عهدنامه «هر یک از طرف‌های عهدنامه که درصدد برآید وسیله‌ای را به ماه و دیگر کرات آسمانی پرتاب کند و همچنین هر کشوری که از طریق سرزمین و امکاناتش شیئی به فضا پرتاب شده باشد، از لحاظ بین‌المللی مسؤول خسارات ناشی از آن شیئی و اجزای تشکیل‌دهنده آن به طرف‌های دیگر معاهده و اشخاص حقیقی یا حقوقی آن کشورها روی زمین، هوا و فضا (از جمله ماه و دیگر کرات) می‌باشد». هر روز بر تعداد کشورهایی که در این زمینه قوانین خاص تصویب می‌کنند، افزوده می‌شود (Stone, 1972, p. 47).

۲- مفهوم بهره‌بردار هواپیما

علاوه بر کنوانسیون پاریس،^۲ قوانین بسیاری از کشورها مسؤولیت را متوجه «بهره‌بردار هواپیما» دانسته‌اند؛ از جمله ماده ۲-۱۴۱ قانون هوانوری فرانسه و مواد ۶۴ و ۶۵ قانون فدرال هوانوردی سوئیس مصوب ۲۱ دسامبر ۱۹۴۸.^۳ اما، در این زمینه که منظور از بهره‌بردار هواپیما چه شخصی است در بین حقوقدانان فرانسه دو برداشت متفاوت وجود دارد: عده‌ای مانند

۱. قانون ۸ ژوئیه ۱۹۴۱ فرانسه برای بهره‌برداران و سازندگان این وسایل «مسؤولیت محض» برقرار نموده است. در حقوق سوئیس نیز قانون سال ۱۹۰۵ این کشور که در بردارنده مسؤولیت محض نسبت به خسارات ناشی از قطارهای راه‌آهن است، در مورد تله‌فریک هم اعمال می‌شود (Viney et Jourdain, 1998, n° 628 et 650; Deschenaux et Tercier, 1975, p. 164).

۲. تعریف ارایه شده از بهره‌بردار در قسمت دوم ماده دوم کنوانسیون پاریس شبیه تعریف «محافظ شیئی» مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه است.

۳. در این قانون بهره‌بردار حتی مسؤول خسارات ناشی از فعل اشخاصی نیز هست که به صورت غیرقانونی و بدون رضایت او از هواپیما استفاده کرده‌اند (Deschenaux et Tercier, 1975, pp. 174-177).

بسون (Besson) و دژان دلایاتی (Dejean de la bâtie) بهره‌بردار را شخصی می‌دانند که بر هواپیما نظارت دارد و می‌تواند به خلبان و خدمه هواپیما دستور دهد؛ یعنی همان «محافظ شیء» (Gardien de la chose) مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ این کشور. اما برخی دیگر مانند آقایان مازو، بهره‌بردار هواپیما را شخصی می‌دانند که از هواپیما استفاده می‌کند و منافع حاصل از آن به او می‌رسد. رأی ۱۷ فوریه ۱۹۳۰ دادگاه سن با نظر اخیر موافق است. در دعوی مطرح شده، «انجمن خلبانان کشوری فرانسه» (L'union des pilotes civiles de France) از سازمان هوانوردی لشکری دعوت کرده بود تا در جشن ترتیب داده شده توسط این انجمن شرکت کند. این دعوت پذیرفته شد اما در جریان برپایی جشن، هواپیمای متعلق به سازمان هوانوردی لشکری یکی از تماشاچیانی را که برای ورود به محل برپایی جشن پول پرداخته بود، مصدوم کرد. در این دعوا، برای تعیین مسؤل حادثه باید مشخص می‌شد که «بهره‌بردار هواپیما» چه شخصی بوده است؟ اگر بهره‌بردار به معنای «محافظ شیء» باشد، دولت باید مسؤل شناخته می‌شد، زیرا هواپیما تحت نظارت و فرمان دولت بود و این نظارت و کنترل را از طریق موافقت با شرکت در مراسم اعمال و در جریان برگزاری جشن نیز این اختیار را حفظ کرده بود، چون هدایت و کنترل هواپیما را به ترتیب‌دهندگان جشن نسپرد. اما اگر بهره‌بردار به معنی شخصی باشد که «از هواپیما استفاده می‌کند و منافع آن عاید او می‌گردد»، انجمن خلبانان کشوری که ترتیب‌دهنده مراسم بود، باید مسؤل شناخته می‌شد نه دولت؛ زیرا، در این مراسم دولت از هواپیما سودی نبرده و تنها به صورت افتخاری در جشن شرکت کرده بود. در واقع، این انجمن خلبانان کشوری بود که با فروش بلیط ورودی مراسم، نفع حاصل از نمایش را از آن خود ساخته بود. از این رو، به نظر دادگاه، منطقی و عدالت اقتضاء می‌کرد تا به عنوان «بهره‌بردار هواپیما» مسؤل جبران خسارات وارد شده شناخته شود (Le Tourneau et Cadiet, 2003, n° 8306; Mazeaud et Mazeaud, t II, 1976, n° 1374).

لازم به ذکر است که بهره‌بردار ضرورتاً همیشه مالک هواپیما نیست، زیرا «مالک» ممکن است آن را به دیگری اجاره داده باشد. در این صورت باید دید مسؤلیت متوجه کدام یک از آنها است؟ قسمت سوم ماده ۲ کنوانسیون روم اعلام می‌دارد: «مالکی که هواپیما در دفتر ثبت به اسم او ثبت شده است، بهره‌بردار هواپیما فرض می‌شود و مسؤلیت متوجه اوست، مگر این که در جریان دادرسی ثابت کند که شخص دیگری بهره‌بردار هواپیما بوده است...».

ماده ۴-۱۴۱ قانون هوانوردی فرانسه راه‌حلی متفاوت را پیش‌بینی کرده است: «در صورت اجاره هواپیما، مالک و بهره‌بردار به صورت تضامنی در مقابل اشخاص ثالث مسؤل زیان‌های وارد شده می‌باشند. اما، اگر قرارداد اجاره در دفتر مخصوص ثبت، ثبت شده باشد، مالک

مسئول نخواهد بود، مگر این که زیان‌دیده تقصیر او را ثابت کند» (Mazeaud et Mazeaud, 1976, n° 1375, note 6).

قانون هوانوردی سال ۱۹۸۲ انگلستان مسئولیت را متوجه مالک هواپیما دانسته و از بهره‌بردار ذکری به میان نیاورده است، اما در آن تصریح شده است که، چنانچه شخص دیگری غیر از مالک هواپیما قانوناً مسئول حادثه شناخته شود، مالک پس از جبران خسارت زیان‌دیده می‌تواند به او رجوع کند (Rose, 2006, p. 145).

در این مقاله منظور از «متصدی حمل و نقل هوایی» همان بهره‌بردار هواپیما است که به نظر می‌رسد بیشتر به معنی شخصی باشد که از هواپیما استفاده می‌کند و منافع آن عاید او می‌گردد (من له الغنم فعلیه الغرم).

ب- مبنای مسئولیت مدنی غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

۱- موارد مبنی بر تقصیر و مسئولیت محض

در اینجا بحث بر سر این است که آیا مسئولیت مدنی غیرقراردادی متصدی حمل و نقل هوایی تابع قواعد عمومی و منوط به اثبات تقصیر است یا نوعی «مسئولیت محض» است؟ در این خصوص لازم است بین موارد مختلف تفکیک قائل شد:

در خصوص تصادم بین دو هواپیمای در حال پرواز، مسئولیت خلبان یا متصدی حمل و نقل هوایی تابع قواعد عمومی است و زیان‌دیده باید تقصیر شخصی را که از او تقاضای جبران خسارت کرده است، ثابت نماید. در فرانسه این نوع مسئولیت را تابع ماده ۱۳۸۲ قانون مدنی این کشور می‌دانند. در حقوق ایران هم ماده ۳۳۵ قانون مدنی حکم این مورد را روشن کرده است: «در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار راه‌آهن یا دو اتومبیل و امثال آنها مسئولیت متوجه طرفی خواهد بود که تصادم در نتیجه عمد یا مسامحه او حاصل شده باشد و اگر طرفین تقصیر یا مسامحه کرده باشند، هر دو مسئول خواهند بود».

اما در صورت وارد آمدن خسارت به اموال و اشخاص واقع شده روی زمین یا آب در کنوانسیون‌های ۱۹۳۳ و ۱۹۵۲ روم و حقوق بیشتر کشورها برای متصدی حمل و نقل مسئولیت محض و حتی گاه مسئولیت مطلق برقرار شده است (Stone, 1972, no. 170 and 176).

۲- نظریه تقابل خطر

مبنای نظری تفاوت بین دو مورد فوق را باید در نظریه تقابل خطر (Reciprocity of risks) جستجو کرد که خود ریشه در قرارداد اجتماعی دارد. مطابق این نظریه، چنانچه خطراتی که دو

یا چند نفر یا اعضای گروه یا جامعه‌ای برای هم دارند از لحاظ نوع و میزان متقابل باشد، مسؤلیت مبتنی بر تقصیر است، اما اگر چنین خطراتی از لحاظ نوع و میزان غیر متقابل باشد، مسؤلیت مدنی منوط به اثبات تقصیر نیست. بر این اساس خطری که دو هواپیمای در حال پرواز برای هم ایجاد می‌کنند، خطری متقابل است و تنها در صورت مقصر بودن مسؤل جبران خسارت یکدیگرند؛ اما خطری که هواپیما برای ساکنان روی زمین ایجاد می‌کند، خطری غیرمتقابل است و دارنده آن، بدون این که نیاز به اثبات تقصیر وی باشد، مسؤل جبران خسارت است (Fletcher, 1983; Keating, 2001, pp. 22-65).

نظریه تقابل خطر توسط جورج فلچر ارائه شده است. او ایجاد خطر برای دیگران را تنها در صورتی منصفانه می‌داند که آنان که در معرض خطر قرار گرفته‌اند، حق و امکان برابر ایجاد همان نوع و همان میزان خطر را برای اشخاصی که در ابتدا خطر را ایجاد کرده‌اند، داشته باشند. به باور وی، در صورتی که خطرات متقابل باشد و کسی دچار تقصیر نشود هر شخصی میزان برابری امنیت را از دست می‌دهد (دیگران برای وی خطر ایجاد می‌کنند) و در مقابل میزان برابری آزادی را به دست می‌آورد (می‌تواند برای دیگران همان نوع و میزان از خطر را ایجاد کند) و در کل اعضای چنین گروه یا جامعه‌ای بیشتر آزادی به دست می‌آورند و کمتر امنیت از دست می‌دهند. به عبارت روشن‌تر، در صورتی که خطرات معقول متقابل باشد، جبران خسارت بعدی (Ex post compensation) لازم نیست، زیرا آنان که در معرض خطر قرار دارند، می‌توانند همان نوع و میزان از خطر را ایجاد کنند و این خود نوعی جبران خسارت است (In-kind compensation). روشن است در این صورت همه اعضا با چنین ترتیبی موافقت. اعمال مسؤلیت محض در خصوص خطرات معقول و متقابل که افراد برای هم دارند نه آزادی را افزایش می‌دهد و نه امنیت را. از این رو، برای توزیع منافع و هزینه‌های خطرات منصفانه نیست، زیرا تنها خطری را جایگزین خطر دیگری می‌کند (خطر مسؤلیت را جایگزین خطر تحمل خسارت می‌کند).

اما در خصوص خطرات معقول و غیرمتقابل وضع به گونه دیگر است، زیرا در خصوص این گونه خطرها افرادی که در معرض خطر قرار گرفته‌اند، امکان ایجاد همان نوع و میزان خطر را برای ایجادکننده خطر ندارند. در این صورت نمی‌توان گفت آنان، در مقابل از دست دادن امنیت، آزادی به دست آورده‌اند. بنا بر این، انصاف اقتضا می‌کند تا بعداً خسارت آنان جبران شود. اعمال مسؤلیت محض در خصوص خطرات معقول و غیرمتقابل این بی‌عدالتی را از بین می‌برد. درحقیقت، در چنین نظامی «هر چند خطرات قبلاً به گونه‌ای غیرمنصفانه توزیع شده است، اما هزینه‌های حوادث ناشی از این گونه خطرات بعداً به گونه‌ای منصفانه توزیع

می‌شود».^۱

۳- قوانین کشورها

ماده ۴-۱۱۴ قانون سال ۱۹۶۷ فرانسه در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی نسبت به اموال و اشخاص روی زمین مقرر می‌دارد: «بهره‌بردار هواپیما به صورت مطلق مسئول خسارات به بار آمده می‌باشد و این مسئولیت، کاهش نمی‌یابد، جز از طریق اثبات تقصیر زیان‌دیده».^۲ پس، این تنها تقصیر زیان‌دیده^۳ است که بهره‌بردار را معاف می‌سازد و حتی اثبات قوه قاهره نیز در این زمینه نقشی ندارد.^۳ علاوه بر دلیل نظری فوق (نظریه تقابل خطر)، از لحاظ عملی علت وضع چنین مسئولیت شدیدی این است که خساراتی که به سبب حرکت هواپیما به اشخاص و اموال روی زمین وارد می‌شود، غالباً ناشی از حوادثی مانند طوفان، گردباد، مه و غیره است و اگر بهره‌بردار بتواند به این حوادث استناد کند، در بسیاری موارد از مسئولیت معاف می‌شود و خسارت زیان‌دیده بدون جبران باقی می‌ماند. «ریپر» انگیزه تصویب چنین قانونی را این گونه بیان کرده است: «کسی که برای نفع شخصی یا برای رضایت خاطرش، وسیله‌ای را که قادر به پرواز است، به آسمان می‌فرستد، برای جامعه انسانی خطری جدید به وجود می‌آورد، پس در مقابل، وظایف و مسئولیت‌هایی مشخص را نیز باید بر عهده گیرد...».

بند ۳ ماده ۷۶ قانون هوانوردی مصوب ۱۹۸۲ انگلستان در این باره مقرر می‌دارد: «خسارات یا ضرر مادی وارد شده به اشخاص یا اموال روی زمین یا آب که ناشی از سقوط شیء، حیوان یا انسان از هواپیمای در حال پرواز یا برخاستن یا فرود آمدن باشد، چنانچه منسوب به تقصیر خود زیان‌دیده نباشد، بدون نیاز به اثبات بی‌احتیاطی، عمد یا دیگر اسباب خاص دعوا، قابل جبران است و چنان فرض می‌شود که خسارت یا ضرر ناشی از فعل عمدی، بی‌احتیاطی یا کوتاهی مالک هواپیما بوده است» (Rose, 2006, p. 145).

در ایالات متحده آمریکا، مدت‌ها خسارات زمینی ناشی از هواپیما از ضوابط مربوط به تجاوز به ملک (Trespass to land) تبعیت می‌کرد و اثبات تقصیر لازم بود. دومین اعلامیه قواعد مسئولیت مدنی (Restatement of torts) بخشی جدا را به این موضوع اختصاص داده و در آن هوانوردی به عنوان «فعالیتی فوق‌العاده خطرناک» (Abnormally dangers activities) شناخته شده

۱. برای مطالعه بیشتر در مورد این نظریه رجوع شود به: بادینی، ۱۳۸۴، ش. ۱۱۸ به بعد.

۲. تقصیر زیان‌دیده نیز گاه تنها میزان مسئولیت بهره‌بردار را کاهش می‌دهد و او را بطور کامل معاف نمی‌سازد.

۳. در قوانین پاره‌ای از کشورها در صورت اثبات فورس مازور و رفتار پیش‌بینی ناپذیر و غیرقابل اجتناب شخص ثالث بهره‌بردار از مسئولیت معاف می‌شود (Stone, 1972, no. 182).

است و برای جبران خسارات بدنی ناشی از صعود، فرود و پرواز هواپیما یا اشیای پرتاب شده یا جدا شده از آن مسؤلیت محض پیش‌بینی شده است. با این همه، تنها در تعدادی اندک از ایالات مسؤلیت محض متصدی حمل و نقل هوایی از طریق قوانین خاص به رسمیت شناخته شده است؛ در سایر ایالات، رویه قضایی غالباً مسؤلیت محض را نپذیرفته و بر اساس نظریه تقصیر رأی صادر می‌کند. اما در در ایالات اخیر نیز پاره‌ای از دادگاه‌ها در این خصوص «اماره تقصیر» (Res ipsa loquitur) را اعمال می‌کنند و در دعاوی مطرح شده به جای زیان‌دیده، مالک هواپیما باید بی‌تقصیری خود را ثابت کند که در غالب موارد نتیجه‌ای مشابه مسؤلیت محض دارد (Dobbs, 2001, p. 958; Prosser and Keeton, 1985, p. 556).

قانون هوانوردی سال ۱۹۴۸ سویس، ضمن پذیرش بسیاری از مقررات کنوانسیون روم، برای بهره‌بردار هواپیما مسؤلیت محض برقرار کرده است (Deschenaux et Tercier, 1975, pp. 174-177).

۴- حقوق ایران

در حقوق ایران در کتاب‌های مسؤلیت مدنی در خصوص مسؤلیت مدنی بهره‌بردار هواپیما نسبت به خسارات وارد شده به اشخاص و اموال روی زمین بحث مستقلی نشده است و موضع رویه قضایی هم روشن نیست و به این خاطر ممکن است این تصور وجود داشته باشد، که برای این مسؤلیت نظامی خاص برقرار نشده و تابع قواعد عمومی است؛ یعنی اگر به اشخاص خسارت بدنی وارد شود مقررات مربوط به دیات در قانون مجازات اسلامی حاکم است^۱ و در خصوص خسارات مالی هم باید به ماده ۱ قانون مسؤلیت مدنی و قواعد اتلاف و تسبیب در قانون مدنی مراجعه کرد. اما، این توهّم را باید از ذهن پاک کرد، زیرا، دقت در برخی از مواد قانون هواپیمایی کشوری مصوب اول مرداد ۱۳۲۸ نشان می‌دهد که مسؤلیت بهره‌بردار هواپیما، اعم از هواپیمای ایرانی یا خارجی،^۲ «مسؤلیت محض» یا مبتنی بر «اماره تقصیر» است و تابع قواعد عمومی نیست. ماده ۲۰ قانون اخیر پس از آن که اداره کل هواپیمایی کشوری^۳ را مجاز دانسته است تا از املاک عمومی یا خصوصی، اعم از اراضی و ساختمان‌ها، برای برقرار کردن وسائل مربوط به تأمین بی‌خطری پرواز هواپیماها مجاناً استفاده

۱. البته باید خاطر نشان ساخت که در قانون مجازات اسلامی در بسیاری از موارد صدور حکم به پرداخت دیه منوط به اثبات

تقصیر نشده است و مسؤلیت محض وجود دارد. در این خصوص رک. به بادینی، ۱۳۸۸، ص. ۴۵۹-۴۵۴.

۲. مطابق ماده ۸ قانون هواپیمایی کشوری، هواپیمای خارجی با رعایت قوانین و مقررات کشور می‌تواند بر فراز ایران پرواز نماید یا در ایران فرود آید و مسافر و بار محمولات پستی یا یکی از آنها را پیاده و یا قبول نماید.

۳. به موجب قانون اصلاح ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۱ سازمان مستقلی به نام سازمان هواپیمایی کشوری وابسته به وزارت راه و ترابری جایگزین اداره کل هواپیمایی کشوری گردیده است.

کند و از آن املاک برای به کار انداختن و نگاهداری وسائل مزبور عبور نماید، مقرر کرده است: «چنانچه در نتیجه برقرار کردن با به کار انداختن یا نگاهداری وسایل مذکور خساراتی وارد شود باید از طرف اداره کل هواپیمایی کشوری جبران گردد». در این ماده بطور مطلق حکم به جبران خسارت داده شده و خسارات ناشی از برقرار کردن وسایل مربوط به تأمین بی‌خطر پرواز هواپیماها از شمول قواعد عمومی خارج شده است.

چنانچه در خصوص مفهوم و دامنه شمول ماده فوق و بویژه امکان تسری آن به خسارات زمینی ناشی از پرواز هواپیما تردید وجود داشته باشد، دست کم از مفاد مواد مختلف قانون هواپیمایی کشوری می‌توان استنباط کرد که مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی مبتنی بر «اماره تقصیر» است و در صورت ورود خسارت او باید ثابت کند که مرتکب تقصیر نشده است. در واقع، در مواد متعددی از قانون هواپیمایی کشوری^۱، پرواز هواپیما منوط به این شده است که برای سرنشینان هواپیما یا اشخاص یا حیوانات روی زمین یا برای اموال، اعم از منقول یا غیر منقول، خطری در بر نداشته باشد. حال، چنانچه حادثه‌ای روی دهد و خساراتی به بار آید این متصدی حمل و نقل هوایی است که باید ثابت کند پرواز هواپیما بی‌خطر بوده و در ورود خسارت مرتکب تقصیر نشده باشد.

از طرف دیگر، چنانچه متصدیان حمل و نقل هوایی کارفرمای مشمول قانون کار محسوب شوند، به استناد ماده ۱۲ قانون مسؤلیت مدنی مصوب ۱۳۳۹، مسؤل جبران خساراتی هستند که از طرف کارکنان و کارگران آنها در حین انجام کار و به مناسبت آن وارد شده و مکلفند مسؤلیت خود را از این جهت تحت پوشش بیمه قرار دهد (ماده ۱۳ همان قانون). این نوع مسؤلیت مبتنی بر اماره تقصیر است؛ یعنی چنانچه بر اثر پرواز هواپیما به اشخاص ثالث خسارتی وارد آید، فرض بر آن است که متصدی حمل و نقل هوایی مرتکب تقصیر شده است (تقصیر در استخدام نیروی انسانی شایسته، نظارت بر آنان و یا فراهم کردن وسایل و ادوات لازم و مناسب برای آنان). پس، تا زمانی که بی‌تقصیری خود را به اثبات نرساند نمی‌تواند از زیر بار مسؤلیت شانه خالی کند (در تأیید این برداشت رک. به ستوده تهرانی، ۱۳۴۴، ص. ۲۰۵).

در عمل شرکت‌های هواپیمایی در مقابل خسارات وارد شده به اشخاص ثالث (غیر از مسافران)^۲ خود را تحت پوشش بیمه قرار می‌دهند و شرکت بیمه مکلف است، چنانچه در

۱. از جمله بند ب ماده ۴، بند الف ماده ۵، ماده ۱۶ و ماده ۲۰.

۲. به طور کلی بیمه مسؤلیت هواپیما به سه دسته تقسیم می‌شود: ۱- از بین رفتن یا خسارت وارد شده به هواپیما که شامل موارد زیر است: پرداخت وجه یا جایگزین نمودن هواپیما و یا تعمیر آن در صورت از بین رفتن یا آسیب‌دیدگی هواپیما بر اثر وقوع خطرات مشمول بیمه. مفقود شدن هواپیما نیز، در صورتی که ۶۰ روز پس از شروع پرواز، اطلاعی از آن در دست نباشد، از بین رفتن تلقی می‌گردد. چنانچه هواپیما در مقابل خطرهای پرواز نیز بیمه شده باشد، بیمه‌گر هزینه‌های اضطراری معقولی را که بیمه‌گذار جهت مراقبت‌های ایمنی اولیه از هواپیما به دنبال خسارت دیدن یا فرود اجباری آن

نتیجه برخورد هواپیما و یا سقوط اشخاص و یا اشیاء از هواپیما خسارتی به اشخاص ثالث وارد شود و بیمه‌گذار قانوناً مسؤول شناخته شود، وجوهی را به عنوان جبران خسارت (به انضمام هزینه‌هایی که علیه بیمه‌گذار توسط محاکم صادر می‌شود) بابت صدمات بدنی ناشی از حادثه منجر به فوت یا غیر از آن و صدمات وارد شده به اموال بپردازد.

ج- نوع فعل زیانبار موجب مسؤلیت

قسمت دوم ماده اول کنوانسیون روم تنها خسارات ناشی از «هواپیمای در حال پرواز» را مشمول آن کنوانسیون می‌داند. ماده ۲-۱۴۱ قانون هوانوردی فرانسه اعلام می‌دارد: «خسارت باید در نتیجه حرکت هواپیما یا اشیاء جدا شده از آن به بار آید».

۱. حرکت هواپیما

غالباً خسارات، ناشی از پرواز و حرکت هواپیما است. ماده اول کنوانسیون روم در تعریف هواپیمای در حال پرواز گفته است «از لحاظ این کنوانسیون، از زمانی که نیروی محرکه هواپیما برای برخاستن به کار گرفته می‌شود تا لحظه‌ای که فرود هواپیما خاتمه می‌یابد، هواپیما در حال پرواز محسوب می‌شود».

هنگامی که هواپیما در حال پرواز یا در حال سگون است مشکلی خاص مطرح نیست، زیرا در این که هواپیمای در حال پرواز مشمول کنوانسیون روم و نظام خاص مسؤلیت محض است و هواپیمای در حال سکون از شمول این مقررات خارج است، تردیدی وجود ندارد. مشکل زمانی بروز می‌کند که هواپیما در بدو پرواز برای سرعت گرفتن یا بعد از فرود برای توقف کامل روی زمین در حال حرکت است. در این صورت در حقوق فرانسه این پرسش

ضرورتاً مصرف نماید حداکثر تا ۱۰٪ مبلغ مزبور در جدول مشخصات بیمه نامه پرداخت خواهد کرد، ۲ - مسؤلیت قانونی نسبت به اشخاص ثالث (غیر از مسافران). ۳ - مسؤلیت قانونی نسبت به مسافران که بیمه‌گر کلیه وجوهی را که بیمه‌گذار تحت عنوان مسؤلیت قانونی بابت صدمات بدنی ناشی از حادثه (منجر به فوت یا غیر آن) وارد شده به مسافران در زمانی که سوار هواپیما می‌شوند، مدتی که داخل هواپیما هستند یا در حالی که از هواپیما پیاده می‌شوند و از بین رفتن یا خسارت وارد شده به بار مسافران و وسایل شخصی آنان که ناشی از وقوع حادثه برای هواپیما باشد، می‌پردازد. تعهد بیمه‌گر در قبال فوت یا صدمات بدنی وارد شده به مسافران هوایی بر اساس پیشنهاد بیمه‌گذار متغیر است ولی حداکثر آن به موجب پیمان ۱۹۲۹ ورشو ۱۰/۰۰۰ دلار برای هر نفر سرنشین تعیین شده بود که این مبلغ در پروتکل ۱۹۵۵ لاهه به ۲۰/۰۰۰ دلار افزایش یافته است. ضمناً خسارت وارد شده به بار مسافران به میزان ۲۰ دلار برای هر کیلوگرم در تعهد بیمه‌گر می‌باشد. با توجه به این که در سال‌های اخیر موضوع پرداخت خسارت بر اساس دیه مطرح گردیده است خطوط هواپیمایی ایران میزان تعهدات در قبال مسافران را تا سقف دیات موضوع قانون مجازات اسلامی تقاضا می‌نمایند.

مطرح شده است که آیا در این مورد باید قاعده عام مندرج در بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی^۱ را اعمال کرد یا قانون خاص سال ۱۹۶۷ را که مبتنی بر مسئولیت محض است؟ از لحاظ رویه قضایی فرانسه^۲ از لحظه‌ای که هواپیما به نحو مستقل و بدون دخالت نیروی خارجی روی باند به حرکت در می‌آید، هواپیمای در حال پرواز محسوب می‌شود. در واقع، در این زمینه فرقی بین حرکات هوایی و زمینی هواپیما، اعم از این که حرکات زمینی قبل از برخاستن هواپیما از زمین یا بعد از فرود آمدن باشد، وجود ندارد و بهره‌بردار بطور مطلق مسؤول خسارات ناشی از هر نوع حرکت و گردش هواپیما است. حتی خسارات ناشی از هواپیمایی که بعد از سقوط به حال سگون درآمده است، مشمول این نظام خاص است (Le Tourneau et Cadiet, 2003, p. 8311, n° 8309).^۳

۲. اشیای جدا شده از هواپیما

خسارت ممکن است در نتیجه اشیای پرتاب شده یا جدا شده از هواپیما وارد شود. ماده ۲-۱۴۱ قانون هوانوردی فرانسه این گونه خسارات را هم در بر می‌گیرد. منظور از اشیای جدا شده از هواپیما، عمدتاً اشیایی هستند که به وسیله کادر پرواز یا مسافران به پایین پرتاب می‌شود. البته پرتاب کردن اشیاء از هواپیما اصولاً ممنوع است و در قانون فرانسه در صورت غیرضروری بودن، ضمانت اجرای جزایی دارد (مواد ۳-۱۴۱ و ۹-۱۵۰ قانون سال ۱۹۶۷). با این همه، حتی اگر این امر در شرایط کاملاً اضطراری صورت گرفته باشد، بهره‌بردار مسؤول جبران خسارت است. قانون سال ۱۹۶۷ فرانسه خسارات ناشی از افتادن چترپاز را در بر نمی‌گیرد، زیرا فقط به خسارات ناشی از جدا شدن اشیاء از هواپیما اشاره کرده است نه افتادن انسان. اما، قانون هوانوردی سال ۱۹۸۲ انگلستان جبران خسارات ناشی از سقوط انسان یا حیوان از هواپیما را هم در بر می‌گیرد (Rose, 2006, p. 145).

۱. بند ۱ ماده ۱۳۸۴ قانون مدنی فرانسه که در خصوص مسئولیت ناشی از فعل غیر و مسئولیت ناشی از اشیاست مقرر می‌دارد:

"On est reponsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mai encore de celui qui est cause par le fait des personnes don't on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde"; Code Civil, 2003, Dalloz.

2 - Cass. 2e civ., 6 janv. 1955, JCP éd. G 1955, II 8587 1re esp. note m. de Juglart.

3 - Cass. Req., 3 mars 1930, Gaz Pal, 1930, 1, 900.

د- قلمرو مسؤولیت و ماهیت خسارات

۱- قلمرو مسؤولیت

خساراتی که طبق این نظام خاص، بهره‌بردار هواپیما مکلف به جبران آن است شامل تمام خساراتی است که به اشخاص و اموال روی زمین (یا آب) وارد می‌شود. تنها خسارات اشخاصی که با متصدی حمل و نقل رابطه قراردادی داشته باشند از شمول آن خارجند. این خسارات عمدتاً عبارتند از: ۱- خسارات وارد شده به مسافران هواپیما که دارای بلیط معتبر هستند و نیز اموال آنها و کالاهایی که طبق قرارداد برای حمل به متصدی حمل و نقل هوایی تسلیم شده است که همان‌طور که قبلاً گفته شد تابع کنوانسیون ورشو است؛ ۲- چنانچه در مورد مسؤولیت ناشی از خسارات به بار آمده در روی زمین، قراردادی بین زیان‌دیده و بهره‌بردار یا شخصی که در لحظه ورود خسارت حق استفاده از هواپیما را داشته است، بسته شده باشد (قسمت اول ماده ۲۵ کنوانسیون روم). در این صورت قرارداد بسته شده تابع قواعد عام مسؤولیت مدنی در خصوص شروط عدم مسؤولیت یا محدود کننده مسؤولیت است؛ ۳- بین زیان‌دیده و بهره‌بردار یا استفاده کننده قانونی از هواپیما، قرارداد کار وجود داشته باشد (قسمت دوم ماده ۲۵ کنوانسیون روم) که در این صورت چون در حقوق داخلی کشورها برای جبران این‌گونه خسارات نظام خاص وجود دارد از شمول کنوانسیون روم و قوانینی که بر اساس آن در حقوق داخلی کشورها تصویب شده خارج است.

در خصوص مسافرانی که به رایگان توسط هواپیما حمل شده‌اند، از آنجا که هیچ‌گونه قراردادی بین آنان و متصدی حمل و نقل بسته نشده است، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مقابل آنها غیرقراردادی است و به این خاطر رویه قضایی فرانسه جبران خسارات وارد شده به این‌گونه افراد را تابع قواعد عام مسؤولیت مدنی تشخیص داده و از شمول قانون سال ۱۹۶۷ که تنها جبران خسارات غیرقراردادی وارد شده به اشخاص واقع شده در روی زمین را در بر می‌گیرد، خارج دانسته است (Mazeaud et Mazeaud, t. II, 1976, n°1387).^۱

همچنین گفته شد که خسارات ناشی از تصادم هواپیماها تابع قواعد عام مسؤولیت مدنی

است.

۱. مشابه این بحث در خصوص مسافرانی که به رایگان سوار اتومبیل شده‌اند (Transport à titre bénévole) نیز مطرح می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ش. ۱۶).

۲- ماهیت خسارات

در نتیجه سقوط یا فرود اضطراری هواپیما و یا در نتیجه افتادن یا پرتاب کردن اشیا از آن، ممکن است اشخاص واقع شده روی زمین مصدوم شوند یا به اموال مردم مانند محصولات کشاورزی، حیوانات و ساختمان‌ها آسیب رسد.

خسارات وارد شده ممکن است در نتیجه برخورد هواپیما با کابل‌ها و خطوط انتقال برق یا در نتیجه پرواز هواپیماهای مخصوص کشاورزی که برای سم‌پاشی یا کود دادن مورد استفاده قرار می‌گیرند، باشد (Le Tourneau et Cadiet, 2003, n° 8311).

موارد جبران خسارت می‌تواند بسیار متنوع باشد؛ برای مثال، شعبه عرایض دیوان کشور، شخصی را که هنگام کمک به سرنشینان هواپیمای ساقط شده دچار سوختگی شده بود، مشمول قانون سال ۱۹۲۴^۱ دانست و حکم به جبران خسارت او بر مبنای آن داد. یا در دعوی دیگری، دیوان کشور فرانسه، بر مبنای همان قانون، حکم به جبران خسارت عابری دارد که در نتیجه برخورد با هواپیمایی که در ارتفاع بسیار کم در حال پرواز بود، صدمه دیده بود^۲ (t. II, Mazeaud et Mazeaud 1976, n° 1384, note 3).

در دعوی Glen v. Korean Airlines Co. Ltd. که در سال ۱۹۹۹ در دادگاهی در انگلیس مورد رسیدگی قرار گرفت، خسارت روحی و روانی (psychiatric harm)^۳ نیز جزو خسارات قابل جبران به شمار آمد (Deakin, Johnston, and Markesinis, 2008, p. 496).

از همه مهم‌تر، پرواز هواپیماها غالباً مزاحمت‌هایی برای اشخاص مانند سروصدای زیاد و امواج شوک ایجاد کند که بویژه در خصوص شکستن دیوار صوتی و پروازهای مافوق صوت بیشتر نمایان است (Le Tourneau, 1982, n° 2249). در این میان اشخاصی که در مجاورت فرودگاه‌ها زندگی می‌کنند همواره از صدای وز وز کردن هواپیما به هنگام بلند شدن و فرود آمدن رنج می‌برند. رویه قضایی فرانسه این گونه مشکلات را چنانچه ناهنجار و غیرعادی باشد، مشمول مسئولیت محض موضوع قانون هوانوردی دانسته است. با این همه، تقصیر زیان‌دیده را نیز نادیده نگرفته و استقرار در مجاورت فرودگاه و یا به کار نبستن احتیاط و دوراندیشی کافی به هنگام ساختمان‌سازی را عملی تقصیر آمیز از ناحیه زیان‌دیده تلقی کرده است که می‌تواند میزان خسارات قابل پرداخت به او را کاهش دهد.^۴ البته، اگر شخص قبل از احداث فرودگاه در آن محل مستقر بوده باشد، چنین ایرادی قابل طرح نیست (Le Tourneau et

۱. قانون سال ۱۹۶۷ این قانون را تکمیل کرده است.

2 - Civ. 2e civ, 5 dec. 1956, J.C.P. 1957, II, 9816 et note M. de Juglart.

۳. البته جبران این گونه خسارات در کاملاً در حدود قواعد قابلیت پیش‌بینی ضرر (foreseeability) و دوری خسارت (remoteness of damage) صورت می‌گیرد.

4 - Cass. 2e civ., 20 juill. 1988, préc., motifs.

(Cadiet, 2003, n° 8311). به هر حال، چنانچه تقصیری متوجه خود زیان‌دیده نباشد، بهره‌بردار مکلف است خسارات ناشی از صداهای مهیب و امواج حرکت هواپیما را مانند شکسته شدن شیشه پنجره‌ها، شکستن اشیای شیشه‌ای، شکاف برداشتن دیوارها، خسارات بدنی و... جبران کند (Mazeaud et Mazeaud, t. II, 1976, n°1385).

روشن کردن ابعاد حقوقی مسئله ایجاد مزاحمت از ناحیه هواپیماها مستلزم پرداختن به موضوعی دقیق است مبنی بر این که چگونه می‌توان حق مالکیت افراد بر روی زمین را با حق پرواز هواپیماها بر فراز املاک جمع نمود؟

ه- نحوه جمع حق مالکیت بر املاک و حق پرواز هواپیما

۱- محدودیت‌های وارد شده بر مالکیت تبعی بر فراز املاک

می‌دانیم که یکی از ویژگی‌های اصلی حق مالکیت، «مطلق بودن» (Caractère absolu) آن است. این ویژگی اختصاص به خود مال ندارد و به توابع و متعلقات آن نیز سرایت می‌کند (Reboul-Maupin, 2008, p. 140 et 297; Terré et Simler, 1992, n° 128 et 201 et s.;). بر این اساس ماده ۳۸ قانون مدنی مقرر می‌دارد: «مالکیت زمین مستلزم مالکیت فضای محاذی آن است، تا هر کجا بالا رود، و همچنین است نسبت به زیر زمین. بالجمله مالک حق همه گونه تصرف در هوا و قرار دارد، مگر آنچه را که قانون استثناء کرده باشد» (در این خصوص رک. به کاتوزیان، ۱۳۷۴، ش. ۱۶۳). بند ۱ ماده ۵۵۲ قانون مدنی فرانسه هم اعلام می‌دارد: «مالکیت زمین مستلزم مالکیت زیر و زیر آن است» (Code Civil, 2003, p. 577).

مالک زمین نه تنها می‌تواند در فضا و قرار ملک خود تصرف کند، حق دارد بر اساس ویژگی سلبی حق مالکیت، مانع از تصرف دیگران و پرواز هواپیماها بر فراز ملک خود شود. با این همه، به خاطر حفظ منافع عمومی و تأمین آزادی و نظم عبور و مرور هوایی، قوانینی به تصویب رسیده است که حق مالکیت را در این زمینه با محدودیت روبرو کرده و به هواپیماها اجازه پرواز بر فراز املاک خصوصی را داده است. ماده ۳ قانون هواپیمایی کشوری ایران، برای تأمین پرواز هواپیماها، «حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای خاک کشور و بالای آبهای ساحلی» را به دولت واگذار کرده است. ماده ۳۱ قانون هوانوردی فرانسه مصوب ۱۹۲۴ و ماده ۱-۱۳۱ قانون سال ۱۹۶۷ این کشور مقرراتی مشابه دارد (Terré et Simler, 1992, n° et). با این همه، ماده ۲-۱۳۲ قانون اخیر تصریح کرده است که حق پرواز هواپیما بر فراز املاک خصوصی، چنانچه مانع اعمال حق مالکیت افراد شود، از بین می‌رود و ممکن است سوء استفاده از حق تلقی گردد.

1 - "La propriété du sol emporte le propriété du dessus et du dessous.

۲- توسل به قواعد مسؤولیت مدنی به جای قواعد مالکیت

در کامن‌لا پرسش بنیادین این است که آیا مالک می‌تواند به استناد خطاهای «تجاوز به ملک» (Trespass to land) یا «مزاحمت» (Nuisance) مانع از پرواز هواپیما بر فراز ملک خود شود و از این بابت تقاضای جبران خسارت یا دستور منع نماید؟

تحقق «خطای تجاوز به ملک»، مستلزم دست درازی عمدی به حقوق انحصاری متصرف ملک است. ورود به زیر یا بالای ملک دیگری هم ممکن است تجاوز به ملک محسوب شود. تنها در خصوص پروازهایی که در ارتفاع پایین و بر فراز آن صورت می‌گیرد و با تصرفات متصرف ملک در تعارض باشد می‌توان از این خطا استفاده کرد. برای مثال، در یکی از دعاوی^۱ خواننده که توسط هواپیما از منزل خواهان عکس هوایی تهیه کرده بود، به استناد «خطای تجاوز به ملک» توسط او تحت تعقیب قرار گرفت. اما، دادگاه نظر داد که چون پرواز در ارتفاعی صورت گرفته که با تصرفات مالک در تعارض نبوده، خطای تجاوز به ملک محقق نشده است.^۲ وانگهی، اجازه‌ای که قانون برای پرواز هواپیما داده است به صرف عکس گرفتن از بین نمی‌رود» (Cooke, 1999, p. 217; Hedley, 2006, p. 179).

اما، تحقق «خطای مزاحمت» منوط به این است که پرواز با استفاده و بهره‌برداری مالک ناسازگار باشد. در واقع، خطای مزاحمت درصدد هماهنگی معقول منافع متعارض مالک و بهره‌بردار هواپیما است. این خطا را، در خصوص پروازهای پرسروصدا، حتی اگر بر فراز ملک زیان‌دیده پرواز نکنند، می‌توان مورد استناد قرار داد. استفاده از قواعد حقوق مزاحمت در این حوزه انعطاف‌پذیری بیشتر دارد. برای مثال، می‌توان به جای ممنوع کردن پرواز بطور کلی بر بالای ملک، تعداد پروازها را محدود کرد (Dobs, 2001, p. 109-110; Hedley, 2006, pp. 187-188).

در حقوق آمریکا از دیرباز این قاعده پذیرفته شده است: «هر که صاحب ملک است، فضای فوقانی آن تا آسمان و محیط تحتانی آن تا قعر زمین از آن اوست».^۳ اما، با ظهور پدیده‌ای جدید به نام «هوانوردی»، معلوم شد که پذیرش مطلق این قاعده برای استفاده‌کنندگان و بهره‌برداران وسایل حمل و نقل هوایی، دست و پاگیر است، لذا، رویه قضایی و قوانین

1- Lord Bernstein of Leigh v. Skyviews and General Ltd {1978} q 479.

۲. بر عکس چنانچه، شیء و یا سازه‌ای (Structure) مانند جرثقیل که به زمین وصل است بر فراز ملک شخصی قرار گیرد، تجاوز به ملک محقق می‌شود.

3 - *cujus est solum ejus est utque ad coelum = One who owns the surface owns up to the heavens.*

آمریکا از راه‌های زیر درصدد سازش دادن این پدیده جدید با حق مالکیت املاک برآمدند (Ibid, pp. 108-109):

۱- حق مالکیت مالک نسبت به ملکش مطلق است و فراز آن را هر چقدر بالا رود، در بر می‌گیرد، اما جامعه دارای حق ارتفاق برای پرواز بر بالای آن است و تنها هنگامی که پرواز از شرایط ضمنی اعطای چنین حق ارتفافی تجاوز کند یا غیرمعقول باشد، مسؤلیت وجود دارد.

۲- یکی دیگر از نظریه‌هایی که در این زمینه ارائه شده «نظریه حوزه» (the zone theory) است که مطابق آن ملک به دو طبقه بالا و پایین تقسیم می‌شود. طبقه پایین در مالکیت صاحب ملک باقی می‌ماند، اما طبقه بالا یک منطقه آزاد است و مالک بر آن حقی ندارد. یکی از ملاک‌های تعیین حد فاصل این دو طبقه «تصرف واقعی و عملی» (effective) مالک است؛ یعنی طبقه زیری تا حدی که برای اعمال حق مالکیت ضروری است گسترش می‌یابد. برای مثال، در دعوی *Smith v. New England Aircraft Company* پرواز هواپیما در ارتفاع ۱۰۰ فوتی تجاوز به ملک تلقی شد، زیرا زیان‌دیده زمینش را به کشت درختانی اختصاص داده بود که تا آن ارتفاع بلند شده بودند. اما، در دعوی دیگری، حتی پرواز در ارتفاع ۵ فوتی هم تجاوز به ملک محسوب نشد، زیرا زمین مزبور غیرمسکونی و بایر بود و مالک در آن تصرف عملی نداشت. ملاکی دیگر که در این زمینه مورد استفاده قرار می‌گیرد «تصرف بالقوه مالک» است؛ یعنی پرواز هواپیما تا آن حدی که مالک می‌تواند به صورت بالقوه در ملک تصرف کند ممنوع است، هر چند که در حال حاضر در آن تصرف عملی و واقعی نداشته باشد (prosser and Keeton, pp. 79-80).

۳- حدود مالکیت مالک تا میزانی است که توسط قوانین تعیین می‌شود. در برخی از ایالات آمریکا هوانوردی تنها بالای ارتفاع ۵۰۰ فوتی مجاز است، مگر برای نشستن و برخاستن هواپیماها. پرواز زیر این ارتفاع تجاوز به ملک محسوب می‌شود (Dobbs, 2001, p. 109).

در مجموعه شرح قواعد مسؤلیت مدنی (Restatement of Torts) با تلفیقی از قواعد خطای تجاوز به ملک و خطای مزاحمت، پرواز بر بالای املاک را در صورتی تجاوز تلقی کرده است که: ۱- با حوزه ملک ارتباط مستقیم داشته باشد و ۲- برای استفاده و بهره‌برداری از ملک ممانعت ایجاد کند (Ibid, p. 110).

قسمت ۷۶(۱) قانون هوانوردی سال ۱۹۸۲ انگلستان اعلام می‌دارد که پرواز هواپیما بر فراز ملک در ارتفاعی معقول، با توجه به وزش باد، آب و هوا و اوضاع و احوال موجود، تجاوز محسوب نمی‌شود و از این بابت نمی‌توان به استناد خطای مزاحمت یا تجاوز به ملک طرح دعوا کرد (Rose, 2006, pp. 144-145; Deakin, , Johnston, and Markesinis, , 2008, p. 496).

نتیجه

ممکن است در نتیجه حرکت و پرواز، تصادم و سقوط یا فرود اضطراری هواپیما و یا اشیای پرتاب شده یا جدا شده از آن، برخورد هواپیما با کابل‌ها و خطوط انتقال برق یا در نتیجه پرواز هواپیماهای مخصوص کشاورزی که برای سم‌پاشی یا کود دادن مورد استفاده قرار می‌گیرد، اشخاص روی زمین یا در هوا مصدوم شوند، دچار صدمه یا شوک روحی و روانی گردند یا به اموال مردم مانند محصولات کشاورزی، حیوانات و ساختمان‌ها آسیب رسد. از همه مهم‌تر پرواز هواپیماها غالباً مزاحمت‌هایی برای اشخاص مانند سروصدای زیاد و امواج شوک ایجاد کند. شخصی که باید این گونه خسارات را جبران کند «بهره‌بردار هواپیما» است که در این مقاله از آن با عنوان «متصدی حمل و نقل هوایی» یاد شده است و آن شخصی است که از هواپیما استفاده می‌کند و منافع حاصل از آن به او می‌رسد. پس، بهره‌بردار ضرورتاً همیشه مالک هواپیما نیست، زیرا «مالک» ممکن است آن را به دیگری اجاره داده باشد. در این صورت، عدالت اقتضا می‌کند تا مسئولیت متوجه مستأجر باشد نه مالک، مگر این که بتوان حادثه را به تقصیر مالک نسبت داد.

مسئولیت مدنی فوق در دو فرض مطرح می‌شود: نخست در صورت وارد آمدن خسارت به اموال و اشخاص روی زمین یا آب که گفته شد در کنوانسیون‌های ۱۹۳۳ و ۱۹۵۲ روم و حقوق بیشتر کشورها برای متصدی حمل و نقل مسئولیت محض و حتی گاه مسئولیت مطلق برقرار شده است. با تفسیری که از برخی از مواد قانون هواپیمایی کشوری مصوب اول مرداد ۱۳۲۸ ارایه گردید، نشان داده شد که مسئولیت متصدی هواپیما، اعم از هواپیمای ایرانی یا خارجی، «مسئولیت محض» یا مبتنی بر «اماره تقصیر» است و تابع قواعد عمومی نیست. اما در خصوص تصادم بین دو هواپیمای در حال پرواز، مطالعه نظام‌های حقوقی نشان می‌دهد که مسئولیت خلبان یا متصدی حمل و نقل هوایی تابع قواعد عمومی است و زیان‌دیده باید تقصیر شخصی را که از او تقاضای جبران خسارت کرده است، ثابت نماید؛ راه‌حلی که در ماده ۳۳۵ قانون مدنی ایران نیز پذیرفته شده است.

برای توجیه تفاوت بین دو مورد فوق به نظریه تقابل خطر استناد شد که از لحاظ فلسفی و نظری مبتنی بر قرارداد اجتماعی، برابری مدنی و انصاف است. بر مبنای این نظریه، خطری که دو هواپیمای در حال پرواز برای یکدیگر ایجاد می‌کنند چون خطری متقابل است، تخصیص مسئولیت در آن فرض بر مبنای نظریه تقصیر صورت می‌گیرد؛ اما خطری که هواپیما برای ساکنان روی زمین یا آب ایجاد می‌کند، خطری غیرمتقابل است و دارنده آن، بدون این که نیاز به اثبات تقصیر او باشد، مسئول جبران خسارت است.

امروزه به خاطر حفظ منافع عمومی و تأمین آزادی و نظم عبور و مرور هوایی قوانینی به تصویب رسیده است که حق مالکیت را که به مفهوم مرسوم آن حقی مطلق است با محدودیت روبرو کرده و با برقراری نوعی حق ارتفاق برای جامعه، به هواپیماها اجازه پرواز بر فراز املاک خصوصی را داده است. پس، اصولاً در این حوزه نمی‌توان به اصول و ویژگی‌های مرسوم حق مالکیت استناد کرد، بلکه حق مالکیت افراد بر روی زمین را با حق پرواز هواپیماها بر فراز املاک از طریق نظریه‌های سوء استفاده از حق پرواز و خطای مزاحمت می‌توان با هم جمع کرد.

در پایان پیشنهاد می‌شود ایران به کنوانسیون ۱۹۵۲ روم که در ارتباط با مسؤلیت مدنی غیرقراردادی هواپیمای خارجی است ملحق شود و با توجه به گذشت بیش از ۶۰ سال از تصویب قانون هواپیمایی کشوری و افزایش روز افزون استفاده از این وسیله نقلیه، این قانون مورد بازنگری قرار گیرد و بویژه مسؤلیت محض بهره‌بردار هواپیما در مقابل اشخاص روی زمین یا آب به روشنی در آن گنجانده شود و حدود این مسؤلیت مشخص گردد. وانگهی، بهره‌بردار مکلف گردد تا مسؤلیت احتمالی خود را در این خصوص تحت پوشش بیمه مسؤلیت مدنی قرار دهد.

منابع و مأخذ

الف- فارسی

۱. بادینی، حسن، (۱۳۷۶)، اثر پیشرفت صنایع و علوم بر تحول مسؤلیت مدنی، پایان‌نامه دوره کارشناسی ارشد با راهنمایی استاد کاتوزیان، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.
۲. بادینی، حسن، (۱۳۸۴)، فلسفه مسؤلیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول.
۳. بادینی، حسن، (۱۳۸۸)، نظام جبران خسارت بدنی در حقوق ایران: بررسی کاستی‌ها و ارائه گزینه‌هایی برای تحول، در کتاب بر منهج عدل، مقالات اهدا شده به استاد ناصر کاتوزیان، مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول، ص. ۴۹۹-۴۴۹.
۴. ستوده تهرانی، حسن، (۱۳۴۴)، حقوق دریایی و هوایی، انتشارات دانشگاه تهران.
۵. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۷)، «الزامهای خارج از قرارداد: مسؤلیت مدنی»، جلد اول و دوم، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هشتم.
۶. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۷۴)، «اموال و مالکیت»، مؤسسه نشر یلدا، چاپ اول.
۷. محمدزاده وادقانی، علیرضا و بناء نیاسری، ماشاء الله، (۱۳۸۴)، کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۸، تابستان ۱۳۸۴، ص ۳۲۱-۲۹۷.

ب- خارجی

- 1- Code Civil, 2003, Dalloz.
- 2-Cooke, John, 1999, **Law of Tort**, Pitman Publishing, Fourth edition.
- 3-Deakin, Simon, Johnston, and Markesinis, Basil, 2008, **Markesinis and Deakin's Tort Law**, Sixth edition, Oxford University Press.

- 4-Deschneaux, Henri et Tercier, Pierre, 1975, **La responsabilité civile**, Éditions Staempell et Cie Berne, Switzerland.
- 5-Fletcher, George P. , 1989 “**Fairness and Utility in Tort Theory**”, In “Law, Economics and Philosophy: A Critical Introduction with Applications to the Law of Torts”, edited by Kuperberg, Mark & Beitz, Charles, Rowman & Littlefield Publishers, Inc., First edition 1983, Reprinted in 1989, U.S.A., pp. 248-284.
- 6-Goldhirsch(Lawrence B.), 1988, **The Warsaw Convention annotated: A Legal Handbook**, Martinus Nijhoff publishers, London.
- 7-Hedley, Steve, 2006, **Tort**, Oxford University Press, 5th edition.
- 8-Keating, Gregory, C., 2001, “**A Social Contract Conception of the Tort Law of Accidents**”, In Philosophy and the Law of Torts, edited by Gerald J. Postema, Cambridge University Press, 2001, pp. 22-65.
- 9-Le Tourneau, Philippe & Cadiet, Loïc, 2002, “**Droit de la responsabilité et des contrats**”, Éditions Dalloz.
- 10-Malaurie et Aynès, 2002, Obligations, 1 **Responsabilité délictuelle**, 11e édition, éditions CUJAS.
- 11-Mazeaud (Henri et Leon), 1976 ,“**Traité théorique et pratique de la esponsabilité civile**”, t.II , 6ème édition, Par Jean Mazeaud, Éditions Montchrestien.
- 12-Prosser and Keeton, 1984, **The Law of Torts**, West Pulishing Co., fifth edition.
- 13-Reboul-Maupin, Nadège, 2008, **Droit de biens**, 2e edition, Dalloz.
- 14-Rose, Francis, 2006, **Blackstone's Statutes on Contract, Tort & Restitution** , 17th edition, Oxford University Press.
- 15-Stone(Ferdinand F.), 1972, “**International Encyclopedia of Comparative Law**”, Volume XI, Torts, Chapter 5, Liability for Damage caused by Things.
- 16-Terré, Francois, Simler, Philippe, 1992, **Droi civil; Les biens**, 4e edition, Dalloz
- 17-Viney, Geneviève et Jourdain, Patrice, 1998, “**Traité de droit civil, Les conditions de la responsabilité**”, 2ème édition, L.G.D.J.

از این نویسنده تاکنون مقالات زیر در همین مجله منتشر شده است:

- «مبانی فلسفی نگرش اقتصادی به حقوق»، سال ۸۲، شماره ۶۲؛ «هدف مسئولیت مدنی»، سال ۸۳، شماره ۶۶؛ آیا حقوق دانش مستقلی است؟ سال ۸۵، شماره ۷۴؛ قواعد حاکم بر اعمال همزمان نظام‌های جبران خسارت، دوره ۳۸، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۷. «جستاری نقادانه در نظام حقوقی تأمین اجتماعی ایران»، سال ۱۳۸۷، شماره ۴. «نگرشی انتقادی به معیار «انسان معقول و متعارف» برای تشخیص تقصیر در مسئولیت مدنی» سال ۱۳۸۹، شماره ۱.