



## رژیم بین‌المللی حقوق هوانوردی؛ بایدها و نبایدها

حمیدرضا سیدی<sup>۱</sup>  
سیدباقر میرعباسی<sup>۲</sup>  
احسان کامرانی<sup>۳</sup>

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۰/۰۵/۰۵ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۰/۰۹/۲۴

### چکیده

هر رژیم حقوقی، مجموعه‌ای هدفمند، سیستماتیک و دارای وحدت ذاتی می‌باشد. در رژیم حقوقی ملی، دولت و در حقوق بین‌الملل، سازمان ملل متحد محور رژیم حقوق بین‌الملل است. دولت‌ها به دلیل جایگاه ویژه «حاکمیت» در صورت نقض تعهدات بین‌المللی، دارای مسؤولیت بین‌المللی هستند. مسؤولیت دولت‌ها در قبال اقدامات خود که تعبیر به «مسؤولیت بین‌المللی» می‌شود؛ شامل ساز و کارهای جبرانی است، که «تعهدات بین‌المللی» را به دنبال دارد. حقوق بین‌الملل هوانوردی، شامل تعهدات بین‌المللی است که دولت‌ها متعهد به رعایت آنها هستند. الزامات دولت‌ها شامل؛ «تعهدات حاکمیتی از قبیل تعهد به همکاری و قانون‌گذاری» (بایدها) و «تعهد به ترک اعمال ممنوعه و ممانعت و برخورد با نقض‌کنندگان مقررات» (نبایدها) است. اینکه، مسؤولیت مدنی، پذیرش و تعهد به معاهدات و کنوانسیون‌های بین‌المللی چگونه می‌تواند در کنار افعال نظارتی سازمان‌های هواپیمایی کشوری، ایمنی و امنیت خطوط هوایی و فرودگاه‌ها را ارتقای دهد؟ هدف نویسنده از طرح مسائل و مباحث مقاله پیش روست.

### کلید واژه‌ها

مسؤولیت بین‌المللی، ایمنی هوانوردی، امنیت هوانوردی، اصل احتیاط و اصل پیشگیری.

### مقدمه و بیان مسئله

<sup>۱</sup> دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل دانشگاه آزاد اسلامی قشم، ایران. Email: ab.fars@yahoo.com

<sup>۲</sup> استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ایران (نویسنده مسؤول). Email: mirabbasi@ut.ac.ir

<sup>۳</sup> استاد دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران. Email: Eza47@yahoo.com

قلمرو فعالیت هواپیمایی کشوری دارای یک زمینه ذاتی بین‌المللی است. قانون حاکم بر آن نیز دارای همین امر است و در واقع، سنگ بنای مقررات هواپیمایی در کنوانسیون‌های بین‌المللی، به‌ویژه کنوانسیون شیکاگو، پایه‌گذاری شده است. این متن، به قانون مادر حمل‌ونقل هوایی جهانی (کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو) و چگونگی اعمال آن قانون در سیستم‌های مختلف حقوقی ملی و بین‌المللی، با تأکید بر اشتراکات در قوانین و شناسایی خلایق قوانین و مسؤولیت‌های مدنی و تعهدات بین‌المللی پرداخته است. قانون هواپیمایی کشوری فقط یک سند حقوقی نیست، بلکه فرهنگی است، که بر زندگی متخصصان هوانوردی، کارکنان عملیاتی و مردم تأثیر می‌گذارد. از آن جمله است؛ «جرم انگاری» که می‌تواند فرهنگ ایمنی یک شرکت را ایجاد یا از بین ببرد. اگرچه وحدت رژیم حقوق بین‌الملل از استحکام وحدت و یکپارچگی لازم و کافی برخوردار نیست. معذالک طی هفت دهه گذشته از زمان تاسیس سازمان ملل متحد تلاش شده است تا هنجارها و نهادهای مستحکم و قابل اعتمادی در حقوق بین‌الملل ایجاد گردد.

حقوق بین‌الملل دارای ضمانت اجراهای فراوانی است ولی در روابط بین‌الملل به علت نوپا بودن و برخورداری از ضعف‌های ساختاری، فقدان قوه مرکزی اجرایی، تعارض منافع بین دولت‌ها، نارسا بودن قواعد موضوعه و کثرت و تنوع مسائل جدید و شکوفایی و خارج از ضوابط حقوق بین‌الملل در عرصه بین‌المللی از ضمانت اجرایی تکامل یافته و مقتدر برخوردار نیست. (ملت، ۱۳۹۸: ۲۳۶) تدوین استانداردهای هوایی و مقررات‌گذاری برای بسیاری از فعالیت‌های حساس هوانوردی کافی به نظر می‌رسد، اما این بدان معنا نیست که دیگر به رژیم مسؤولیت مدنی نیاز نباشد. زیرا کارآیی و اثربخشی مقررات منوط به اجرای دقیق و وجود سیستمی مسؤولیت‌پذیر و مستقل است، که متأسفانه هنوز چنین سیستمی در بسیاری از کشورها - منجمله هوانوردی ایران - شکل نگرفته است و یا تحت تاثیر ذینفعان و قدرت‌های مافوق ضعیف می‌باشد. ماده ۳۷ کنوانسیون شیکاگو، تدوین استانداردها و مقررات بین‌المللی در رابطه با ایمنی و امنیت هوانوردی را برعهده سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری گذاشته است. در سال ۲۰۱۸ میلادی حدود ۴/۵ میلیارد مسافر در جهان توسط هواپیما مسافرت کرده‌اند، یعنی روزانه بیش از ۱۲ میلیون مسافرت هوایی انجام شده است. این صنعت به سرعت در حال گسترش و سایر صنایع را تحت الشعاع قرار می‌دهد. به گفته گیتنس: «در سطح جهان، هواپیمایی ۶۲٫۶ میلیون شغل را پشتیبانی می‌کند و ۲/۳ درصد تولید ناخالص داخلی جهانی را با تأثیر اقتصادی ۲٫۷ تریلیون دلاری، تولید می‌کند.»<sup>۱</sup> بنابراین به اهمیت حقوق مسؤولیت مدنی و لزوم نظارت بر رعایت ضوابط و استانداردها برای حفظ جان و مال اتباع کشورها، که تمامی دول عضو ملل متحد و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری متعهد شده‌اند و این دامنه مسؤولیت و تعهد، تمام فعالیت‌ها را در بر می‌گیرد، بیشتر می‌توان پی برد. با این نگاه که امروزه در بسیاری از نظام‌های حقوقی، مسؤولیت مدنی و مقررات ایمنی دو سازوکار اصلی برای کنترل مخاطرات ناشی از فعالیت‌های خطرآفرین هستند که از نظر ماهیت و نحوه اجرا، تفاوت‌های اساسی با یکدیگر دارند. یکی از ایرادات وارد بر

<sup>۱</sup> Angela Gittens, Director General, ACI World. <https://aci.aero/> Mexico City, 16 March 2018

مقررات‌گذاری در هوانوردی ایران این است که استانداردهای تعیین شده به روز و منطبق با آخرین توصیه‌ها و دستاوردهای علمی دنیا نیست.

مقررات ایمنی ناظر بر آن دسته از قواعد حقوق عمومی است که با رویکردی حمایتی و برای تحقق اهداف مربوط به منافع عمومی، استانداردهایی را در رابطه با اخلاق حرفه‌ای، کیفیت و امنیت رفتار اشخاص و شرکت‌ها وضع می‌کنند. این مقررات می‌تواند شامل قواعد مربوط به سلامتی و امنیت در محیط کار، سلامت عمومی و حفاظت از محیط زیست، ایمنی کالاها، ایمنی راه‌ها و حمل‌ونقل، برخی زمینه‌های حمایت از مصرف‌کننده و مقررات عمومی ساختمان گردد. در مقابل مسؤلیت مدنی الزام شخص به جبران زبانی است که بر اثر عمل نامشروع به دیگری وارد شده است. (بادینی و عباسی، ۱۳۹۶: ۳۲) قواعد مسؤلیت باید به گونه‌ای طراحی شوند که با موقعیت‌های جدید قابل انطباق باشند، زیرا مخاطرات غیر قابل پیش‌بینی و طرح ثابتی ندارند.

«اصل احتیاط» جایگاه بسیار مهمی در پیشگیری از وقوع سوانح هوانوردی دارد و برای دستیابی به ایمنی پایدار، باید سیاست‌های هوانوردی مبتنی بر اصل عمل احتیاطی باشند. این اصل در کنار دیگر اصول هوانوردی به عنوان قاعده‌ای حقوقی، جهت جلوگیری از سوانح و حوادث هوانوردی، می‌تواند بسیار موثر واقع گردد. از اصل احتیاط در حقوق داخلی، نه در متون و رویه قضایی و نه در اسناد حقوقی، گفتار و سخنی یافت نمی‌شود، فقط در قلمرو حقوق بین‌الملل محیط زیست مطالبی دیده می‌شود. بنابراین، تحلیل و بررسی بیشتر این اصل حقوقی در چارچوب حقوق مسؤلیت مدنی، سرآغاز حرکتی نو در عرصه قانون‌گذاری داخلی، رویه قضایی و حقوق هوانوردی می‌تواند باشد. دولت‌ها به دلیل جایگاه ویژه «حاکمیت» در مقررات حقوق بین‌الملل در صورت نقض تعهدات بین‌المللی خود، دارای مسؤلیت بین‌المللی هستند. مسؤلیت دولت‌ها در قبال اقدامات خود که از آن به عنوان مسؤلیت بین‌المللی یاد می‌شود؛ شامل برخی سازوکارهای جبرانی است که «تعهدات بین‌المللی» را به دنبال دارد و در قالب تعهدات بین‌المللی تعریف می‌شوند.

از این رو، در نوشتار حاضر، به «مسؤلیت مدنی»، «اصل احتیاط» و «مفهوم و پیشینه اصل احتیاط و مسؤلیت مدنی» پرداخته می‌شود و تبیین مقررات «ایمنی و امنیت هوانوردی»، اعم از بین‌المللی و داخلی و همچنین توصیه نامه‌ها و شیوه‌نامه‌های صادره از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، نقش این سازمان در هدایت و نظارت بر فعالیت‌های هوانوردی، بمنظور حفظ و ارتقای امنیت هوانوردی، ایمنی و سلامت پروازها مورد بحث قرار می‌گیرند و نارسایی‌های صنعت هوانوردی در پایان بررسی می‌شود. اگرچه هنوز قانون هواپیمایی کشوری مصوب<sup>۱</sup> سال ۱۳۲۸ حاکم است و همگام با دانش روز و پیشرفت صنعت هوانوردی نیست، لذا نظر می‌رسد سیاست‌گذاری و قانون‌گذاری در حوزه هوانوردی، نیازمند مطالعه جامع و بازنگری اساسی است. فی‌الواقع این گفتارها مؤید این امر است که قانون در تضمین ایمنی و امنیت هواپیمایی نقش برجسته‌ای را ایفا می‌کند و کنوانسیون‌های بین‌المللی در پیشبرد این هدف نقشی اساسی دارند.

## ۱- رژیم مسؤولیت بین‌المللی

رژیم مسؤولیت در حقوق بین‌الملل از چنان جایگاهی برخوردار است که هیچ رابطه و قراردادی بدون عنصر مسؤولیت نمی‌توان یافت. از مهم‌ترین مباحث حقوق بین‌الملل، مبحث مسؤولیت بین‌المللی دولت و مبحث حقوق مسؤولیت سازمانهای بین‌المللی محسوب می‌شوند.

مسؤولیت بین‌المللی یکی از مهم‌ترین و اساسی‌ترین نهادهای حقوقی بین‌المللی محسوب شده و زمانی رخ می‌دهد که یک تعهد بین‌المللی از جانب یکی از تابعان فعال حقوق بین‌الملل نادیده انگاشته و نقض یک تعهد بین‌المللی را به همراه داشته باشد. (حیدرقلی زاده و قایم پناه؛ ۱۳۹۷: ۲۴۱) مبحث مسؤولیت بین‌المللی دولت از آن رو جز عمده‌ترین مباحث حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود که اصول و قواعد آن ضمانت اجرای تعهدات بین‌المللی دولت‌ها به شمار می‌رود. (حلمی، ۱۳۹۰: ۱۱) مسؤولیت بین‌المللی به مثابه یک نهاد حقوقی بین‌المللی، عبارت است از: الزام به جبران خسارت (مادی یا معنوی) وارد بر تابعان حقوق بین‌الملل (کشورها و سازمان‌های بین‌المللی) که این خسارت باید ناشی از عمل یا خودداری از عمل غیر مشروع و مخالف حقوق بین‌الملل (عرفی یا معاهده‌ای) یکی از موضوعات یا تابعان حقوق بین‌الملل باشد. (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۸: ۴۶۹) یکی از تبعات داشتن شخصیت حقوقی سازمان‌ها، وجود مسؤولیت در نتیجه نقض مقررات حقوق بین‌الملل است. درواقع لازمه دارا بودن شخصیت بین‌المللی؛ برخوردار بودن مسؤولیت در قبال اعمال و رفتار مغایر و ناقض قواعد حقوق بین‌الملل می‌باشد. بدین نحو که شخصیت حقوقی هر سازمان به منزله شالوده و مبنای مسؤولیت آن است. (توحیدی، ۱۳۹۳: ۷۴)

حقوق مسؤولیت بین‌المللی عبارت است از: «مجموعه قواعد و مقررات بین‌المللی مربوط به موضوع مسؤولیت کشورها و سازمان‌های بین‌المللی». بنابراین، هر موضوعی که به نوعی با موضوع مسؤولیت کشورها و سازمان‌های بین‌المللی ارتباط داشته باشد، درحقوق مسؤولیت بین‌المللی مطرح می‌شود. (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۸: ۴۶۶) از این رو واژه «مسؤولیت بین‌المللی» در ماده (۱) [طرح مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها]، روابط ناشی از فعل متخلفانه بین‌المللی دولت به موجب حقوق بین‌الملل را دربر می‌گیرد. همچنین هر فعل متخلفانه دولت به موجب ماده یک، مسؤولیت بین‌المللی او را در پی دارد، بدین معنی نیست که دیگر دولت‌ها نمی‌توانند مسؤول فعل مورد بحث یا خسارت حاصل از آن قلمداد شوند. (ابراهیم گل، ۱۳۹۴: ۲۹) بر اساس اصل مسؤولیت مستقل، دولت یا سازمان بین‌المللی بابت رفتار متخلفانه خود مسؤولیت دارد، یعنی رفتاری که به آن منتسب است و تعهداتش را نقض می‌کند. اصل مسؤولیت مستقل به طور جدی در مواد مسؤولیت بین‌المللی تثبیت شده است. حتی در مواردی که فعل متخلفانه با همکاری چند دولت ارتکاب می‌یابد، مسؤولیت بین‌المللی بر اساس اصل مسؤولیت مستقل تعیین می‌شود. (حدادی، مهدی؛ ۱۳۹۷) پس

۱ ماده ۱ طرح مسؤولیت بین‌المللی دولت: «هر فعل متخلفانه بین‌المللی دولت موجب مسؤولیت بین‌المللی است.»

مسئولیت بین‌المللی یک اصل بنیادین حقوق بین‌الملل و بیانگر رفتار خلاف دولت‌ها می‌باشد. (راعی، ۱۳۹۳: ۱۷) توجه حقوق بین‌الملل به مسئولیت بین‌المللی ناشی از «نقص تعهد بین‌المللی» یا مسئولیت ناشی از فعل متخلفانه بین‌المللی بر مفهوم «مسئولیت مستقل» استوار است. طبق نظر پروفیسور بدوان<sup>۱</sup> مسئولیت بین‌المللی، نهادی حقوقی است که به موجب آن، کشوری که عمل خلاف حقوق (حقوق بین‌الملل) به او منتسب است، باید خسارت وارده به کشور متضرر از آن عمل را طبق حقوق بین‌الملل جبران نماید. (ضیائی بیگدلی، ۱۳۸۸: ۴۶۸) پس می‌توان گفت مفهوم مسئولیت برای رفتار متخلفانه یک عنصر اساسی در جوهره وجودی شخصیت حقوقی بین‌المللی است و حقوق مسئولیت بین‌المللی، یکی از شاخه‌های اصلی و اساسی حقوق بین‌الملل است که با تمامی شاخه‌های حقوق بین‌الملل در ارتباط تنگاتنگ است.

## ۲- رژیم حقوق بین‌الملل هوانوردی

حقوق هوانوردی یکی از شاخه‌های جدید حقوق بین‌الملل محسوب شده است و دارای ابعاد پیچیده و گسترده‌ای در زمینه‌های مختلف حقوق هوایی عمومی و خصوصی می‌باشد. از منابع متعارف حقوق منجمله؛ قوانین و مقررات مصوب (کنوانسیون‌های بین‌المللی و ملحقات - قوانین داخلی کشورها و آیین‌نامه‌های مرتبط)، عرف، آرای دادگاه‌ها، نظریه‌ها و اصول کلی حقوق بین‌الملل بهره می‌برد. در طول سال‌های ۱۹۱۹ تا ۱۹۴۴ کنوانسیون‌های متعددی از جمله؛ کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹<sup>۲</sup>، کنوانسیون مادرید ۱۹۲۶، کنوانسیون هاوانا ۱۹۲۸، کنوانسیون بوینس آیرس ۱۹۲۸، کنوانسیون بخارست ۱۹۳۶، موافقتنامه زنون ۱۹۳۷ تدوین شده‌اند که برخی از آنها نیز هیچگاه لازم‌الاجرا نگردید، تا اینکه سرانجام کنوانسیون بین‌الملل هوانوردی کشوری در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تدوین و تصویب گردید. کنوانسیون پاریس و کنوانسیون شیکاگو<sup>۳</sup> اصول حقوق بین‌الملل هوایی را تدوین نموده‌اند. سازمان‌های اصلی مدیریت صنعت حمل‌ونقل هوایی دنیا عبارتند از؛ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری<sup>۴</sup> (ICAO)، اتحادیه بین‌المللی فرودگاه‌ها<sup>۵</sup> (ACI) و انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی<sup>۶</sup> (IATA).

## ۲- ۱ کنوانسیون شیکاگو

<sup>۱</sup> Basdevant

<sup>۲</sup> Paris Convention of 13 October 1919.

<sup>۳</sup> Chicago Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944.

<sup>۴</sup> <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>.

<sup>۵</sup> Airports Council International

<sup>۶</sup> International Air Transport Association

رژیم بین‌المللی هواپیمایی کشوری از زمان تأسیس آن به واسطه کنوانسیون شیکاگو در خصوص هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در ۷ دسامبر ۱۹۴۴ توسط ۵۲ کشور<sup>۱</sup> امضا شد، در حال توسعه است. فصل ششم کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) به استانداردهای بین‌المللی و روش‌های پیشنهادی<sup>۲</sup> (SARP) می‌پردازد. ماده ۳۷ کنوانسیون شیکاگو (۱۹۴۴) تصویب استانداردهای بین‌المللی و شیوه‌های توصیه شده SARP را فرموله می‌کند و به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) اجازه می‌دهد آنها را به عنوان پیوست‌های ۱۹ گانه<sup>۳</sup> یا انکس‌های کنوانسیون تصویب و تعیین کند. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)<sup>۴</sup> یک آژانس تخصصی سازمان ملل است که در سال ۱۹۴۴ توسط کشورها برای مدیریت و اداره کنوانسیون بین‌المللی هوانوردی کشوری (کنوانسیون شیکاگو) تأسیس شد. ایکائو با ۱۹۳ کشور عضو<sup>۵</sup> و کمیسیون‌های مرتبط برای دستیابی به اجماع در مورد استانداردهای<sup>۶</sup> بین‌المللی هواپیمایی و اقدامات توصیه شده<sup>۷</sup> SARPs و سیاست‌های مربوط به پشتیبانی از بخش هوایی کشوری ایمن، کارآمد، امن، از نظر اقتصادی پایدار با محیط زیست کار می‌کند. این توصیه‌ها و خط‌مشی‌ها توسط کشورهای عضو ایکائو مورد استفاده قرار می‌گیرد تا اطمینان حاصل شود که عملیات و مقررات هواپیمایی محلی آنها مطابق با هنجارهای جهانی است، که به نوبه خود اجازه می‌دهد بیش از ۱۲۰,۰۰۰ پرواز روزانه در شبکه جهانی حمل‌ونقل هوایی در جهان، ایمن و قابل اطمینان انجام شود.<sup>۸</sup>

کنوانسیون شیکاگو مهمترین مقرر حقوق بین‌الملل هوانوردی است، در مقدمه و کلیات کنوانسیون شیکاگو ملاحظه می‌شود؛ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری صرفاً یک دبیرخانه بین‌المللی نیست، بلکه سازمانی است بین‌المللی که اعضایش خود دولت‌ها هستند. بواسطه همین خصلت، ساختار آن سازمان محمل مناسبی را برای مذاکره میان اعضاء فراهم می‌کند. نمایندگان کشورهای حاضر در شیکاگو یک سند نهایی که دارای چهار ضمیمه بود را امضا کردند.

سند اول - قرداد مربوط به سازمان موقت بین‌المللی هواپیمایی کشوری؛

<sup>۱</sup> در حال حاضر تعداد کشورهای امضاکننده کنوانسیون شیکاگو ۱۹۳ کشور است.  
(<https://www.icao.int/MemberStates/Member>)

<sup>۲</sup> تعریف فعلی SARPs (Standards and Recommended Practices) توسط بیست و نهمین جلسه مجمع در ۸ اکتبر ۱۹۹۲ با قطعنامه ۲۹-۷ ضمیمه A تصویب شد.

<sup>۳</sup> [http://www.icao.int/Documents/annexes\\_booklet.pdf](http://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf)

<sup>۴</sup> <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>

<sup>۵</sup> <https://www.icao.int/MemberStates/Member%20States.English.pdf>

<sup>۶</sup> <https://www.icao.int/about-icao/airnavigationcommission/pages/how-icao-standards.aspx>

<sup>۷</sup> شورای ایکائو بیش از ۱۲۰۰۰ SARP را تا زمان نگارش تصویب کرده است.  
([http://www.icao.int/Documents/annexes\\_booklet.pdf](http://www.icao.int/Documents/annexes_booklet.pdf))

<sup>۸</sup> سال ۲۰۱۹ آمار اعلامی از سوی ایکائو ۳۸,۳۰۰,۰۰۰ پرواز است.

سند دوم - قرارداد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری؛  
سند سوم - قرداد مربوط به ترانزیت سرویس‌های هوایی بین‌المللی؛  
سند چهارم - قرارداد مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی.

برخی از انکس‌ها یا پیوست‌های کنوانسیون که با ایمنی و امنیت هوانوردی مرتبط می‌شوند، عبارتند از: پیوست ۱ مربوط به گواهینامه کارکنان هواپیما، پیوست مربوط به عملیات هواپیما، پیوست که به صلاحیت و قابلیت پرواز، پیوست ۱۴ در رابطه با فرودگاه‌ها، پیوست ۱۷ امنیت هوانوردی را بیان می‌کند، پیوست ۱۸ مربوط به حمل‌ونقل ایمن کالاهای خطرناک از طریق هوایی<sup>۵</sup> و پیوست ۱۹ با موضوع مدیریت ایمنی<sup>۶</sup> هوانوردی هستند و اگر کشوری مقررات و موازین و استانداردهای بین‌المللی را رعایت نکند، در اینصورت کشورهای دیگر الزامی به پذیرش هواپیماهای کشور مزبور نخواهند داشت.

## ۲-۲ کنوانسیون ورشو<sup>۷</sup>

کنوانسیون ورشو قانون خاص محسوب می‌شود و قانونگذاران ایران هم آن را در پروازهای داخلی برای بار و برای پروازهای بین‌المللی - هم برای مسافر و هم بار - تجویز و قابل اجرا نموده‌اند. قانون قابل اجراء در خصوص حمل‌ونقل هوایی در پروازهای داخلی و بین‌المللی بسیاری از کشورها کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ است و دارای اصلاحاتی می‌باشد. پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجراء درآمده ولی پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا در خصوص مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی در ایران هنوز به مرحله اجراء در نیامده است. مطابق قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی<sup>۸</sup> مصوب ۱۳۹۱ مجلس شورای اسلامی، مسؤولیت در مورد حمل‌ونقل مسافر، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده است، می‌باشد.

<sup>۱</sup> Personnel Licensing.

<sup>۲</sup> Operation of Aircraft.

<sup>۳</sup> Airworthiness of Aircraft.

<sup>۴</sup> Aeroderoms

<sup>۵</sup> The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

<sup>۶</sup> Safety Management

<sup>۷</sup> The Warsaw Convention 1929. <https://www.iata.org/contentassets>

<sup>۸</sup> <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/817386>

## ۲-۳ کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹)<sup>۱</sup>

کنوانسیون مونترال (۲۸ می ۱۹۹۹) جامع‌ترین سندی است که موجب شد بخش عمده‌ای از مشکلات سیستم ورشو رفع گردد و به دلیل همراهی و مشارکت جامعه جهانی و دولت‌ها در دستیابی به قوانین و مقررات یکپارچه و هماهنگ و تعاریف کامل‌تر در حقوق بین‌الملل هوانوردی، این سند بین‌المللی مهم، به عنوان یک معاهده بین‌المللی جایگزین سیستم ورشو شود. اعتماد و تعهد همه کشورها به یک سیستم یکپارچه و یکنواخت جهانی موجب توسعه و رونق حمل‌ونقل هوایی و هماهنگی مقررات داخلی و بین‌المللی می‌شود. بنابراین برای حضور فعال و نقش آفرینی ایران در مجامع بین‌المللی، لزوم پیوستن به این قبیل اسناد بین‌المللی مسلم است.

## ۲-۴ کنوانسیون کیپ تاون (پروتکل هواپیما)<sup>۲</sup>

پروتکل هواپیمایی کنوانسیون کیپ تاون که به طور خاص برای تسهیل تأمین مالی و اجاره تجهیزات هواپیمایی مبتنی بر دارایی طراحی شده است، فرصت‌های تأمین مالی موجود در اختیار نهادهایی است که قصد دارند ناوگان خود را بسازند و هزینه‌های مربوط به دستیابی به منابع مالی را برای انجام این کار کاهش می‌دهد و از این طریق راهکارهای اقتصادی قابل توجهی فراهم می‌کند. مزایای خوبی برای اپراتورها و بنگاه‌های اقتصادی که در این حوزه فعالیت می‌کنند، دارد. با تهیه یک اکوسیستم امن برای وام دهندگان، هزینه وام گرفتن و دسترسی به منابع مالی را کاهش می‌دهید، به وام دهندگان اجازه ورود در حوزه‌های مختلف برای سرمایه‌گذاری ایمن در سراسر جهان جهت تأمین قطعات هواپیما را تسهیل می‌کند. منجر به ایجاد سهولت در رقابت با سایر بازیگران در بازار بین‌المللی و ایجاد یک سیستم مناسب تأمین مالی می‌شود و امکانات مطمئن و فضای امنی برای خرید یا اجاره قطعات هواپیمای دست دوم یا قدیمی فراهم می‌نماید. در عین حال کنوانسیون تجهیزات سیار، امکان استفاده از جدیدترین هواپیماها را برای یک کشور فراهم و با اینکه آن را مجبور به زندگی با لاشه‌های اضافی می‌کند.<sup>۳</sup> بنابراین ضرورت تصویب و استفاده از ظرفیت کنوانسیون‌های بین‌المللی با رعایت - حق شرط - دسترسی به دنیای مدرن و پیشگیری از مخاطرات هوانوردی را فراهم و این مهم حق بر توسعه و از حقوق بنیادین بشری است که توجه سازمان هواپیمایی کشوری را به خود جلب می‌کند.

<sup>۱</sup> The Montreal Convention 1999, the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air

<sup>۲</sup> The [Convention on International Interests in Mobile Equipment](#) and [Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment](#).

<sup>۳</sup> <https://www.unidroit.org/status-2001capetown>.



## ۲-۵ کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن<sup>۱</sup> و پروتکل الحاقی آن

تصویب کنوانسیون پکن و پروتکل الحاقی آن طی سال ۲۰۱۰، بستری نوین را در قلمرو جامعه جهانی برای استحکام و ارتقای نظام حقوقی و نظارتی جهت پیشگیری و سرکوب رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری فراهم آورد. (نمامیان و شیرزاد، ۱۳۹۹، ۱۸۲) کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی، با التزام دولت‌های عضو به جرم انگاری تهدیدهای نوین و نوظهور برای ارتقای امنیت هواپیمایی کشوری از جمله استفاده از هواپیما به عنوان سلاح کشنده و یا استعمال این وسیله برای حمل و نقل سلاح‌های زیستی، شیمیایی و هسته‌ای، سازماندهی و هدایت و تأمین مالی تروریسم، تبانی در ارتکاب جرم، تروریسم مجازی علیه تأسیسات هوانوردی بین‌المللی، مسؤولیت حقوقی و کیفری نهادهای مالی و غیره، درصدد رفتارهای رویکردی کنشی در مواجهه با رفتارهای غیرقانونی علیه هواپیمایی کشوری است.

پروتکل الحاقی نه تنها موجبات بهبود کاستی‌های فنی، نظارتی و به ویژه حقوقی اسناد بین‌المللی پیشین نظیر کنوانسیون راجع به سرکوب تصرف غیرقانونی هواپیما (مصوب ۱۹۷۰)<sup>۲</sup> را فراهم آورد، بلکه برخی از نواقص کنوانسیون راجع به سرکوب اعمال غیر قانونی بر ضد ایمنی هواپیمایی کشوری (مصوب ۱۹۷۱)<sup>۳</sup> را از طریق جرم انگاری با صلاحیت دولت‌های عضو برای رسیدگی به جرایم ارتكابی علیه امنیت هواپیمایی مرتفع ساخت و بستر مناسبی را برای همکاری‌های بین‌المللی در قبال جرم تروریستی فراهم نمود.

مقررات کنوانسیون‌های مزبور قانون خاص محسوب می‌گردد. قوانین مدنی، تجارت، مسؤولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی عام و کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن خاص هستند. به عبارت دیگر هرگاه موضوع حکم قانون در عالم خارج متعدد باشد (مانند قوانین مدنی، تجارت، مسؤولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی)، آن را در اصطلاح «عام» و اگر حکم قانون ناظر به موضوع معینی باشد (مانند کنوانسیون ورشو) «خاص» نامند. در این حالت قانون خاص را نسخ ضمنی می‌کند. (جباری، ۱۳۹۰: ۲۲)

## ۳- اعمال حاکمیت و قانون سازمان هواپیمایی کشوری

حاکمیت قانون مبین این اصل بوده است که هر فرد یا سازمان و از جمله دولت در برابر قانون مسؤول، پاسخگو و مقید هستند. به استناد تحلیل دیسی حاکمیت قانون، حداقل واجد چهار جنبه مختلف است که عبارتند از: یکم، دولتی که تابع حاکمیت قانون است از دولتی که تحت قدرت استبدادی افراد حاکم است،

<sup>۱</sup> The Convention on the Suppression of Unlawful Acts Relating to International Civil Aviation

<sup>۲</sup> Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Hague, 16 December 1970)

<sup>۳</sup> Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation (with Final Act of the International Conference on Air Law held under the auspices of the International Civil Aviation Organization at Montreal in September 1971).

متمایز و متفاوت است؛ دوم، تساوی همه افراد و از جمله مقامات دولتی نزد قانون؛ سوم، اجرای عدالت و نظام قضایی عادلانه، اعمال قوانین متداول مملکت از سوی دادگاه‌هایی که توسط یک قوه قضاییه مستقل ایجاد شده‌اند؛ و چهارم، دکترین حاکمیت پارلمانی. (زیفکاک، ۱۳۹۳: ۲۱۸) نظام حقوقی بدون وجود قانون بی‌معناست و به عبارت دیگر، وجود قوانین امری که در چارچوب حاکمیت اراده تابعان آن نظام حقوقی در انعقاد قراردادها (قوانین تکمیلی) را مشخص می‌کنند از "بایسته‌های" هر نظام حقوقی است. نتیجه منطقی چنین ره‌یافتی، پذیرش سلسله مراتبی هنجاری خواهد بود. (موسوی، ۱۳۹۶: ۲۳۹) سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نماینده حاکمیت در صنعت هوانوردی و نیز متولی اصلی امور مربوط به ایمنی و امنیت هوانوردی غیرنظامی در کشور، باید ضمن نهایت سعی و تلاش و تمهیدات لازم در وضع قوانین و مقررات و تنظیم دستورالعمل‌های مربوطه و نظارت دقیق بر فعالیت‌های هوانوردی، اهتمام جدی به حسن اجرای مقررات بین‌المللی و همچنین سیاست‌گذاری، برنامه ریزی کلان، همکاری تنگاتنگ با مجامع بین‌المللی داشته باشد و زمینه ارتقای ایمنی و امنیت هوانوردی را فراهم آورد.

به برخی از این مقرره‌ها که سازمان هواپیمایی کشوری متعهد به اجرا و استقرار آنها هستند؛ می‌توان از قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۳۵۶<sup>۱</sup>، آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱<sup>۲</sup>، آیین‌نامه ثبت هواپیما مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحی آن مصوب ۱۳۷۳<sup>۳</sup>، آیین‌نامه مقررات استاندارد بین‌المللی پرواز هواپیما مصوب ۱۳۶۴<sup>۴</sup> و آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرندۀ فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶<sup>۵</sup> نام برد. که در اینجا با توجه به بحث اصلی و پرداختن به موضوع نقش حاکمیت و ایمنی هوانوردی به آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) اشاره‌ای خواهیم داشت.

### ۳-۱ آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)

هیأت دولت در سال ۱۳۹۰ آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) راتصویب کرده است.<sup>۶</sup> بموجب ماده ۱۷ این آیین‌نامه؛ کلیه واحدهای مطلع از وقوع سوانح و حوادث از قبیل مراقبت پرواز، ایمنی زمینی فرودگاه، شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاهی ذیربط، هماهنگی پرواز، شرکت‌های خدمات فرودگاهی،

<sup>۱</sup> <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/95056>

<sup>۲</sup> <https://www.cao.ir/rules/searching>

<sup>۳</sup> Ibid

<sup>۴</sup> Ibid

<sup>۵</sup> Ibid

<sup>۶</sup> <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/807963>

مراکز آموزش هوانوردی و مراکز تولید، تعمیر و نگهداری وسایل پرنده باید مطابق دستورالعمل مصوب سازمان خبر وقوع سانحه یا حادثه را بلافاصله به سازمان اطلاع دهند.

بر اساس ماده ۱، بند «ف» این آیین‌نامه مهمترین وظیفه سازمان، تهیه چارچوبی کلی و برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشوری است و این چنین آمده است: «برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشوری: مجموعه ضوابط و فعالیت‌هایی که به منظور ارتقای ایمنی هوانوردی کشور توسط سازمان تهیه، ابلاغ و اجراء خواهد شد.» در ماده ۲ نیز آمده است «هدف از بررسی سوانح و حوادث هوایی صرفاً پیشگیری از وقوع سوانح و حوادث مشابه می‌باشد و منظور از این اقدامات سرزنش و یا مقصر شناختن اشخاص نیست.» که از این ماده می‌توان استنباط کرد، دیدگاه سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان متولی صنعت رویکردی فنی است و حقوقی نیست، اگر چه در ماده ۱۴ به پذیرش جایگاه پاسخگویی در برابر مقام قضایی اشاره و بیان می‌دارد؛ «در صورت طرح دعاوی مربوط به سانحه و یا حادثه هوایی، سازمان باید به عنوان مرجع بررسی، ضمن همکاری با مقامات قضایی ذیربط، زمینه دسترسی مرجع قضایی را به اطلاعات مربوط فراهم نماید.» ولی این «مرجع بررسی» نمی‌خواهد به تعارض نقش و جایگاه نظارتی متولی صنعت حمل‌ونقل هوایی و مرجعیت بررسی سوانح که عرفاً باید از سازمان مستقل باشد، بپردازد.

بر طبق ماده ۳۲؛ «مسئولیت ایجاد یک سامانه برای جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل گزارش‌ها و اطلاعات با شرح مفصلی بر عهده سازمان گذاشته است.» این مقررات حاکی از این است، سازمان هواپیمایی کشوری مسولیت سنگینی دارد؛ «سازمان مسؤول تهیه و اجرای برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشوری می‌باشد. کلیه بخش‌های صنعت هوانوردی موضوع این آیین‌نامه از قبیل شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها، مراکز طراحی و ساخت و تعمیر و نگهداری وسایل پرنده و قطعات آن، شرکت فرودگاه‌های کشور، شرکت‌های ارایه دهنده خدمات فرودگاهی، شرکت‌های ارایه دهنده خدمات ناوبری، بخش‌های عملیات هوانوردی و فرودگاهی و ایمنی زمینی و مراقبت پرواز، بخش‌های نصب و راه‌اندازی و تعمیر و نگهداری و چک پروازی و بازرسی سامانه‌های ناوبری هوایی، مراکز آموزشی هوانوردی، بخش‌های خدمات فرودگاهی و هندلینگ و سوخت رسانی و خدمات زمینی و سایر بخش‌های مربوط مکلفند از این برنامه تبعیت کنند.» همچنین سازمان موظف است با استفاده از ظرفیت‌های قانونی حمایت‌های لازم را برای حفظ امنیت فردی، حرفه‌ای، شغلی و اجتماعی گزارش دهنده به عمل آورد<sup>۱</sup>. لذا به منظور پیشگیری از وقوع سوانح آتی، اجرای دستورات ایمنی صادره از سوی سازمان توسط متصدیان حمل‌ونقل هوایی و نهادهای ذیربط ضروری است.<sup>۲</sup> این آیین‌نامه دارای اشکالات اساسی است، بررسی سانحه جزء وظایف انحصاری سازمان قرار گرفته است، در

<sup>۱</sup> ماده ۳۳، آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)

<sup>۲</sup> ماده ۳۴، همان

<sup>۳</sup> ماده ۳۵، همان

حالی که سازمان خود می‌تواند ذینفع سانحه یا حادثه باشد. مسؤولیت بررسی سوانح در خیلی از کشورها توسط یک هیات مستقل انجام می‌شود و سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان همکار و مطلع در کنار تیم بررسی حضور دارد. در سند ۹۷۵۶<sup>۱</sup> و بخش یک سند ۹۹۶۲<sup>۲</sup> ایکائو، راهبرد مربوط به استقلال مقام بررسی سانحه، آمده است و بر اساس بند ۳،۲ پیوست ۱۳ کنوانسیون شیکاگو: «هر کشور عضو، الزاماً باید یک مقام بررسی سانحه معین کند که مستقل از مقامات هوانوردی آن کشور و یا هر نهاد دیگری، بتواند در اجرا و بدون جهت گیری بررسی و اقدام نمایند.»<sup>۳</sup> بنا بر این کمیته ملی ایمنی هوانوردی مستقل از سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند مرجع مناسبی باشد.

#### ۴- حقوق ایمنی هوانوردی<sup>۴</sup>

ایمنی بالاترین اولویت اهداف استراتژیک سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری است. این هدف راهبردی به منظور ارتقای ایمنی (safety) هواپیمایی کشوری جهانی است و در درجه اول بر نظارت ایمنی موثر یک کشور و توانایی‌های آن در مدیریت ایمنی متمرکز است. یک سیستم هوانوردی ایمن به توسعه اقتصادی کشورها و صنایع آنها کمک می‌کند. تامین ایمنی هوانوردی، بدون همکاری بین‌المللی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط، میسر نخواهد شد و نقش سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در راهبری و مدیریت جهانی هوانوردی برای فراهم کردن زمینه‌های بین‌المللی جهت تامین ایمنی هوانوردی غیر قابل انکار است. ماده ۴۴ کنوانسیون مزبور توجه ویژه‌ای به ایمنی هوانوردی دارد و ایمنی جز اهداف اصلی و اولیه تدوین کنندگان پیش‌نویس کنوانسیون شیکاگو بوده است. ایکائو به منظور نیل به اهداف فوق شرایط استاندارد را برای فرودگاه‌ها تعریف و در سال ۲۰۰۱ با انتشار اولین ویرایش سند ۹۷۷۴ تحت عنوان «گواهینامه‌های فرودگاهی»<sup>۵</sup> کشورهای عضو را ملزم نمود تا برای فرودگاه‌های بین‌المللی خود براساس ضوابط و استانداردهای تعیین شده گواهی نامه دریافت نمایند. ایکائو رویکرد جدیدی را در جهت تامین ایمنی صنعت برنامه ریزی کرد و در سال ۲۰۰۵ با انتشار اولین ویرایش سند ۹۸۵۹ تحت عنوان «سیستم مدیریت ایمنی»<sup>۶</sup> بخش‌های اصلی و کلیدی صنعت حمل‌ونقل هوایی؛ همچون فرودگاه‌ها، خطوط حمل‌ونقل هوایی، طراحان و سازندگان هواپیماها، سرویس‌های مراقبت پرواز، مراکز آموزش هواپیمایی را ملزم به پیاده سازی سیستم مدیریت ایمنی در سازمان خود نمود.

<sup>۱</sup> Doc 9756, Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part III, Investigation. 2011

<sup>۲</sup> Doc 9962 AN/482, Manual on Accident and Incident Investigation. Policies and Procedures.

<sup>۳</sup> ICAO Annex 13 – Aircraft accident and incident investigation. 12th edition, 2020

<sup>۴</sup> Aviation Safety Law

<sup>۵</sup> Aerodrome Certificate - ICAO Doc 9774 – AN/969

<sup>۶</sup> Safety Management System - The Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

سیستم مدیریت ایمنی هوانوردی؛ سیستمی است برای تضمین عملیات ایمن هواپیماها از طریق مدیریت موثر ریسک ایمنی، این سیستم طراحی شده است تا از طریق شناسایی خطرات، جمع آوری و تحلیل داده‌ها و ارزیابی مداوم ریسک‌های ایمنی بهبود مستمر ایمنی کمک کند. سیستم مدیریت ایمنی در تلاش است تا ریسک‌ها را پیش از این که منجر به سوانح و حوادث هوانوردی شوند به صورت پیشگیرانه مهار کرده یا تقلیل دهد. این سیستم با الزامات نظارتی و اهداف ایمنی سازمان متناسب است. سیستم مدیریت ایمنی برای یک سازمان هوانوردی ضروری است تا خطرات و ریسک‌های ایمنی که در زمان ارائه محصولات یا خدمت خود با آنها مواجه می‌شود را شناسایی کرده و مدیریت نماید.

برنامه جهانی ایمنی هواپیمایی<sup>۱</sup> (GASP) استراتژی ارائه شده از اولویت‌بندی و بهبود مستمر ایمنی هواپیمایی را پشتیبانی می‌کند. GASP، همراه با برنامه جهانی ناوبری هوایی<sup>۲</sup> (GANP) و سند (Doc 9750)<sup>۳</sup> چارچوبی را فراهم می‌کنند که در آن برنامه‌های ایمنی هواپیمایی منطقه‌ای و ملی تدوین و اجرا می‌شود، بنابراین از هماهنگی و تلاش‌ها با هدف بهبود ایمنی، ظرفیت هواپیمایی بین‌المللی اطمینان حاصل می‌کند. کارایی و هدف GASP کاهش مداوم تلفات و خطر کشته‌شدگان، با هدایت تدوین استراتژی هماهنگ ایمنی هواپیمایی، برنامه‌های منطقه‌ای ایمنی هواپیمایی و برنامه‌های ملی ایمنی هواپیمایی است.<sup>۴</sup> حادثه یک اتفاق و یک پیشامد فیزیکی است که به طور غیر منتظره خارج از شرایط و اوضاع و احوال عادی اتفاق می‌افتد. اگر اتفاقی که در هواپیمای در حال پرواز رخ می‌دهد عادی، قابل انتظار و معمولی باشد نمیتوان آن را حادثه نامید. برای تحقق «حادثه» باید رویدادی غیرمعمولی، غیرمنتظره و بدون پیش‌بینی قبلی رخ دهد. (جباری، ۱۳۸۹: ۱۵) دقت فوق العاده زیاد در صنعت هوانوردی موجب می‌شود هواپیما وسیله‌ای امن تلقی شود که در صورت رعایت استانداردها، حادثه و سانحه صورت نگیرد و مسافران در طول پرواز احساس آرامش نمایند. در حقوق ایران طبق تبصره ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲، عدم رعایت نظامات دولتی یکی از مصادیق تقصیر است، لذا می‌توان نقض مقررات ایمنی را تقصیر انجام دهنده فعالیت و در صورت احراز دیگر شرایط، قائل به مسؤولیت او شد. همچنین صرف رعایت مقررات ایمنی، لزوماً به معنای عدم تقصیر نیست و با توجه به سایر معیارهای تقصیر، که اقدامات دیگری نیز می‌بایست رعایت شود و قصور صورت گرفته است، واردکننده زیان مسؤول تلقی می‌شود. سازمان مسؤول وضع مقررات در هوانوردی ایران، سازمان هواپیمایی کشوری است که هم جایگاه وضع مقررات را دارد و هم جایگاه نظارت را که در چرخه مدیریت تناقض ایجاد می‌نماید و تعارض منافع موجب می‌شود، سازمان قادر به کنترل مخاطرات و تضمین ایمنی نباشد. در قانون آیین دادرسی کیفری (مصوب

<sup>۱</sup> Global Aviation Safety Plan (GASP) (Doc 10004)

<sup>۲</sup> Global Air Navigation Plan

<sup>۳</sup> The Global Air Navigation Plan, Doc 9750-AN/963 – 2016

<sup>۴</sup> <https://aviation-safety.net>

۱۳۹۲/۱۲/۴ با اصلاحات و الحاقات بعد) در ماده ۱۴ به ضررهای مادی و معنوی تاکید و آمده است؛ «شاک می‌تواند جبران تمام ضرر و زیان‌های مادی و معنوی و منافع ممکن‌الحصول ناشی از جرم را مطالبه کند. تبصره ۱ زیان معنوی عبارت از صدمات روحی یا هتک حیثیت و اعتبار شخصی، خانوادگی یا اجتماعی است. دادگاه می‌تواند علاوه بر صدور حکم به جبران خسارت مالی، به رفع زیان از طرق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن حکم نماید.»

## ۵- حقوق امنیت هوانوردی<sup>۱</sup>

یکی از علل امن بودن هواپیما را باید در پیشرفت تکنولوژی، برنامه‌ریزی موثر و مدیریت صحیح در صنعت هوانوردی جهانی و ایجاد فرهنگ رعایت اصول و مقررات هوانوردی در بین کشورهای عضو سازمان بین‌المللی هواپیمای کشوری دانست. ایکائو طی ۲۰ سال گذشته به عنوان مهمترین متولی امور هوانوردی جهانی، اقدام به طراحی، تدوین و ارائه توصیه‌های گسترده در خصوص امنیت هوانوردی کرد. تا قبل از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا، کنوانسیون‌های بین‌المللی اندکی در خصوص امنیت هوانوردی تصویب شده بود. از جمله کنوانسیون توکیو راجع به جرایم و دیگر اعمال ارتكابی در هواپیما مصوب ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳، کنوانسیون لاهه راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما مصوب ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰، کنوانسیون مونترال راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوانوردی کشوری مصوب ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱، پروتکل مقابله با اعمال خشونت بار غیرقانونی در فرودگاه‌های مورد استفاده هوانوردی بین‌المللی مصوب ۲۴ فوریه ۱۹۹۸، که پس از ۱۱ سپتامبر - به عنوان بزرگترین عملیات تروریستی هوایی - موضوع امنیت هوانوردی، مورد توجه افکار عمومی و جامعه جهانی قرار گرفت.

شورای امنیت سازمان ملل متحد با صدور قطعنامه‌های ۲۱۷۸ (۲۰۱۴) و ۲۳۰۹ (۲۰۱۶) از همه کشورهای عضو خواست؛ از شرکت‌های هواپیمایی درخواست کنند که اطلاعات مسافری را به مقامات ملی مربوطه منتقل کنند.<sup>۲</sup> و سامانه‌ای بنام اطلاعات پیشرفته مسافر «API»<sup>۳</sup> ایجاد نمایند. به اشتراک‌گذاری اطلاعات مسافری منجر به شناسایی تروریست‌ها و مسافری پرخطر خواهد شد و تردد افراد سابقه‌دار بین کشورها رصد می‌گردد. داده‌های API شامل اطلاعات موجود مسافر و در منطقه‌ای که زندگی می‌کند و قابل خواندن در سیستم‌های گذرنامه مرزها می‌باشد و ابزاری، مؤثر است که می‌تواند به عنوان بخشی از استراتژی جامع‌تر مدیریت مرزها مورد استفاده قرار گیرد. به این ترتیب، کشورهای عضو از یک رویکرد جامع برای امنیت و مدیریت مرزی (BSM)<sup>۴</sup> بهره‌مند می‌شوند. الزامات قانونی برای توسعه و اجرای

<sup>۱</sup> Aviation Security Law

<sup>۲</sup> <https://news.un.org/en/story/2016/09/540172-security-council-adopts-resolution-counterterrorism-civil-aviation>

<sup>۳</sup> Advance Passenger Information

<sup>۴</sup> Border security and management

یک سیستم ملی API مطابق ضمیمه ۹ کنوانسیون شیکاگو (استانداردهای ۳، ۱۱ و ۴۸) که بر لزوم پیروی از استانداردهای شناخته شده بین‌المللی برای انتقال داده‌های API تأکید می‌کند، فقط به عناصر داده‌ای نیاز است که در اسناد مسافرتی و قابل خواندن با ماشین باشد.

شورای امنیت سازمان ملل متحد در سال ۲۰۱۶ با صدور قطعنامه ۲۳۰۹ درخواست "ارتقای فرهنگ امنیتی موثر در تمام سازمان‌های درگیر در هواپیمایی کشوری" را ارائه کرد<sup>۲</sup> و معتقد است؛ ایجاد یک فرهنگ جامع امنیتی برای امنیت بلندمدت و موثر هواپیمایی ضروری است و یک اصل اساسی از «برنامه جهانی امنیت هواپیمایی کشوری»<sup>۳</sup> (GASeP) موضوع "توسعه فرهنگ امنیتی و توانایی انسانی"<sup>۴</sup> است. چهلمین مجمع عمومی از یکائو درخواست کرد تا ابزارهای بیشتری برای ارتقای سطح آگاهی و فرهنگ امنیتی ایجاد کند. در پی این درخواست، سال ۲۰۲۰ به عنوان سال «فرهنگ امنیت» تعیین شد.<sup>۵</sup> یکائو قصد داشت، سال فرهنگ امنیتی را در چهارمین سمپوزیوم جهانی امنیت هوایی جهانی (AVSEC2020)<sup>۶</sup> در تاریخ ۱۸ دسامبر ۲۰۲۰ راه‌اندازی کند. اما بیماری همه‌گیر COVID-19 در سال ۲۰۲۰ مانع برگزاری این رویداد گردید، ولی مصمم به برگزاری آن در سال ۲۰۲۱ هستند.

سه تهدید فاحش و نوظهور برای هواپیمایی کشوری؛ تروریسم زیستی، تروریسم سایبری و سوءاستفاده از موشک‌های دوشی زمین به هوا می‌باشد. (آبیراته، ۱۳۹۴: ۶۱) امنیت سایبری در هواپیمایی در حال تبدیل شدن به موضوعی بسیار جدی است. به منظور افزایش امنیت سایبری، دولت‌ها در همه سطوح نسبت به تهدید حملات سایبری واکنش نشان می‌دهند. قانون هواپیمایی اتحادیه اروپا و همچنین حقوق بین‌الملل مرتبط، با تأکید ویژه بر امنیت سایبری به عنوان موضوعی حیاتی، مدعی است، که وضع موجود، قانونی مناسب نیست و باید تغییر کند. ایجاد یک فرهنگ جامع امنیتی برای امنیت هواپیمایی موثر و طولانی مدت ضروری است.<sup>۷</sup>

انتشار «پاتوژن‌های خطرناک»<sup>۸</sup> از آزمایشگاه‌ها نیز یک گزینه شوم برای بخش هواپیمایی است؛ چرا

<sup>۱</sup> UNSCR 2309 (2016) Threats to international peace and security caused by terrorist acts: Aviation security

<sup>۲</sup> <https://www.iata.org/contentassets/e45e5219cc8c4277a0e80562590793da/transform-security-culture.pdf>

<sup>۳</sup> GASeP: Global Aviation Security Plan (Doc 10118)

<sup>۴</sup> <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx>

<sup>۵</sup> <https://unitingaviation.com/news/security-facilitation/2021-the-year-of-security-culture>

<sup>۶</sup> <https://www.icao.int/Meetings/AVSEC2020/Pages/default.aspx>

<sup>۷</sup> Report of the Second High-level Conference on Aviation Security (Doc 10123), A40-WP/26 Outcome of the Second High-level Conference on Aviation Security (HLCAS/2)

<sup>۸</sup> پاتوژن‌ها، میکروارگانیسم‌هایی (شامل باکتری، ویروس، ریکتزیه، انگل، قارچ) یا میکروارگانیسم‌های بازترکیب (هیبرید یا جهش داده) هستند که مشخص شده یا به طور منطقی انتظار می‌رود باعث ایجاد بیماری عفونی در انسان یا جانوران شوند.

که همین انتشار می‌تواند در حمل هوایی چنین مواد خطرناکی صورت پذیرد. هرچند تعداد نمونه‌های قبلی گریز از پاتوزن‌های خطرناک اندک است، اما نمی‌توانیم وقوع آن و تهدیدی را که بر رفاه بشریت تحمیل می‌کنند، دست کم بگیریم. در سال ۲۰۰۲ وقتی اسپور سیاه زخم<sup>۱</sup> از دو آزمایشگاه نظامی در ایالات متحده منتشر شد، مقامات به اتفاق پذیرفتند که این انتشار ناشی از سهل انگاری امنیتی بوده است.<sup>۲</sup> (نمامیان و شیرزاد، ۱۳۹۹، ۱۹۲) آخرین نوع آن‌ها، کروناویروس «سندرم حاد تنفسی - کوید ۱۹»<sup>۳</sup>، در دسامبر ۲۰۱۹ در شهر «ووهان» چین با همه‌گیری در انسان شیوع پیدا کرد که جهان را در وحشت فرو برده است. از مقرره‌های مهم در قلمرو حقوق امنیت هوانوردی بین‌المللی می‌توان به پیوست (انکس) ۴۱۷ کنوانسیون شیکاگو و دستورالعمل امنیتی مربوطه و سند ۸۹۷۴ ایکائو<sup>۴</sup> و در حوزه قوانین داخلی به مصوبات شورای عالی امنیت ملی اشاره کرد.

## ۶- مسؤولیت مدنی و مقررات ایمنی و امنیتی هوانوردی

مسؤولیت مدنی به عنوان یک ابزار حقوقی، نقش مکملی در کنترل حوادث و رعایت ایمنی و امنیت هوانوردی می‌تواند داشته باشد. مسؤولیت مدنی علی‌رغم نارسایی‌هایی که دارد در کنار وضع مقررات نقش بسیار مهمی در کاهش نارسایی مقررات‌گذاری سازمان هواپیمایی کشوری دارد. سازندگان هواپیما، شرکت‌های هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری و همه متصدیان دولتی حوزه هوانوردی در برابر قوانین هوانوردی، مسؤول هستند.

از میان مبانی مختلف مسؤولیت، مناسب‌ترین مبنا برای مسؤولیت سازندگان هواپیما مسؤولیت مطلق است، زیرا زمان حمایت از سازندگان به پایان رسیده است و اکنون قوانین باید به نحوی اصلاح شوند که هر چه بیشتر نفع مصرف کننده را در بر داشته باشد. (جباری و شوشتری، ۱۳۹۱: ۳) شرکت‌های هواپیماسازی علاوه بر قرارداد کتبی که شامل تضامین لازم و تعهد صریح در خصوص هواپیما و قطعات مربوطه منعقد می‌شود بر اساس تعهدات ضمنی تضمین (تضمین تلویحی) نیز متعهد به جبران خسارت در قبال خریدار وسیله پرنده است.<sup>۵</sup>

<sup>۱</sup> Anthrax Spores

<sup>۲</sup> یک سال قبل از آن، یک رویداد پنهانی در اکتبر سال ۲۰۰۱ رخ داد که طی آن اسپور سیاه زخم توسط نامه انتقال یافت و انسا نهایی در شرق ایالات متحده آمریکا را که با نامه‌های آلوده تماس یافته بودند، در معرض مرگ و بیماری قرار داد و با عنوان تماس با سیاه زخم معرفی شد.

<sup>۳</sup> Coronavirus disease (COVID-19). <https://www.who.int/health-topics/coronavirus#tab>

<sup>۴</sup> Annex 17. security

<sup>۵</sup> Aviation Security Manual

<sup>۶</sup> Kolczynski, phillip, "Aviation product liability", <https://www.avweb.com>



مسئولیت مدنی بر پایه نظریه خطر، براین اساس استوار است که هر کس فعالیتی سودآور و منفعتی تحصیل می‌کند، مسئولیت ناشی از آن را نیز باید تحمل کند. (جباری، ۱۳۹۰: ۲۱) مسئولیت مدنی در بازدارندگی عوامل زیان‌آور و پیشگیری از وقوع حوادث در آینده موثر و نقش مسئولیت مدنی در تامین امنیت و ایمنی بسیار حائز اهمیت و غیر قابل اغماض می‌باشد. در بسیاری از نظام‌های حقوقی از طریق اتخاذ تدابیر حقوقی و وضع مقررات ایمنی و نظارتی اقدامات پیشگیرانه را در کنترل فعالیت‌های مخاطره آمیز اعمال می‌کنند. سازمان‌ها و نهادهای دولتی که وظیفه نظارت بر ایمنی را برعهده دارند، با وضع مقررات می‌توانند نقش بسزایی در نظارت بر عملکرد افراد، کاهش افعال خطرناک داشته باشند.

## ۶-۱ مفهوم اصل احتیاط<sup>۱</sup> یا اصل مراقبت مقتضی<sup>۲</sup> در حقوق بین‌الملل

از نظر تاریخی مفهوم «احتیاط»<sup>۳</sup> از حقوق انگلستان و طی رأی قاضی «لرد اش»<sup>۴</sup> در اواخر قرن نوزدهم میلادی در قالب مفهوم «وظیفه مراقبت»<sup>۵</sup> وارد ادبیات حقوقی شد. اصطلاحات جایگزین دیگری نیز برای این اصل ذکر گردیده است؛ که می‌توان به مهم‌ترین آنها اشاره کرد «احتیاط قبلی»<sup>۶</sup> و «احتیاط تجربی در موارد عدم قطعیت علمی»<sup>۷</sup> و «احتیاط با اطلاع قبلی». (صابرنژاد علویان و نجفی؛ ۱۳۹۹: ۳۵۴) به اعتقاد باتشتاین (۱۹۹۱)؛ به موجب اصل مراقبت مقتضی، دولت‌ها موظفند تلاش معقولانه و مسؤولانه (مبتنی بر احساس مسؤولیت و دغدغه‌مندی نسبت به دیگر دولت‌ها و شهروندان جامعه جهانی) در راستای حفظ و حراست از ارزش‌های بشری و هنجارهای شناخته شده حقوق بین‌الملل داشته باشند. (پورخاقان و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۶۵)

## ۶-۲ اصول احتیاط و پیشگیری در هوانوردی

بین اصل احتیاط و اصل پیشگیری<sup>۸</sup>، ارتباط ترتیبی و طولی وجود دارد. اصل نخست، زمانی به کار گرفته می‌شود که اقدام به فعل یا ترک فعل آغاز نشده و احتمال خسارات جدی و غیرقابل بازگشت در مقیاسی بزرگ به طور جدی قابل پیش بینی بوده، اما با قطعیت دقیق و قابل اثبات علمی نمی‌توان آن را اذعان و

<sup>۱</sup> Precautionary principle

<sup>۲</sup> Due Diligence

<sup>۳</sup> Precaution

<sup>۴</sup> Lord Escher

<sup>۵</sup> Duty of care

<sup>۶</sup> Caution in Advance

<sup>۷</sup> Caution Practiced in the context of uncertain

<sup>۸</sup> Preventive Principle

اثبات کرد، درحالی‌که اصل پیشگیری پس از اصل احتیاط مورد استناد قرار گرفته و به کار می‌آید. لذا رابطه تقدم و تأخر بین آنها وجود دارد. در حقوق بین‌الملل هوانوردی بطور رسمی نمودی از اصل احتیاط مشاهده نشد و لذا قصد پیوند زدن این اصل بر شاخه‌های جوان و قوی کنوانسیون شیکاگو و قوانین و مقررات گسترده آن در دو حوزه ایمنی هوانوردی و امنیت هوانوردی می‌باشد. اصل احتیاط، ناظر بر نداشتن قطعیت علمی از اثر و نتایج یک فعل است و قبل از شروع فعالیت، اعمال می‌گردد. بخش چهارم سند ۹۷۵۶ ایکائو (نظامنامه بررسی حوادث و سوانح هواپیماها)<sup>۱</sup> شامل راهبرد شناسایی، تهیه پیش‌نویس و پیگیری پیشنهادات ایمنی می‌باشد. بر اساس بند ۶،۱۰ فصل ششم ضمیمه ۱۳ کنوانسیون شیکاگو، مسؤولیت کشور دریافت‌کننده پیشنهادات ایمنی مشخص شده است؛ «کشوری که پیشنهادات ایمنی را دریافت می‌کند، الزاماً باید ظرف ۹۰ روز از تاریخ ارسال مندرج در آن، کشور پیشنهادکننده را از اقدام پیشگیری‌کننده انجام شده، یا تحت مطالعه، با دلایل عدم اقدام، آگاه نمایند.»

اصل احتیاط همگان را متوجه رفتارهای مخاطره‌آمیز خود می‌نماید و به آنان گوشزد می‌کند که به استقبال اعمالی نروند که حیثاً، ممکن است، از آن خطری بروز نماید و منجر به تحقق خسارتی سنگین و جبران‌ناپذیر شود؛ بنابراین، صرف این تأکید می‌تواند نقش مؤثری در پیشگیری از بروز خسارت داشته باشد. (حیاتی، ۱۳۹۳: ۱۹۹) کلبرز برای تشخیص یک اصل کلی، بیانی قابل اعتنا دارد، وی اظهار می‌دارد: «که اصول کلی گاه می‌توانند نوعی عرف رقیق‌آدر نظر گرفته شوند به این معنا که برای اثبات آن، رویه و اعتقاد حقوقی کمتری به نسبت عرف مورد نیاز است.» (Klabbers, 2013:34) در مجموع می‌توان به این نتیجه رسید که اصل احتیاط با داشتن ریشه در حقوق داخلی و درج در قوانین کشورهای مختلف، یک اصل کلی حقوق در حقوق بین‌الملل است. کارکرد آن به عنوان اصل راهنما در میان اندیشمندان حقوقی پذیرفته شده است؛ به طوری که به نقش آن در طراحی سیاست‌های کلان و وضع قواعد اذعان می‌کنند. در عین حال تلاش برای ارتقای عملکرد آن به اصل تکاملی که جرح و تعدیل‌کننده سایر قواعد مرتبط با یک قضیه است، ادامه دارد. (Pellet, 2006: 782) اجزای اصل احتیاط هنوز در حال تکامل هستند. برخی کشورها از به کار بردن اصطلاح "اصل" اجتناب می‌کنند و ترجیح می‌دهند آن را "رویکرد احتیاطی" بنامند، زیرا وزن قانونی کمتری دارد. به عبارت ساده، اصل احتیاط تلاشی است برای ارائه مفهوم احتیاط - به عنوان وضعیتی برای درک و توجه به خطرات - جهت شکل قانونی دادن به آن است. (Sands and Peel, 2012) اصل احتیاط نیز از این قاعده مستثنا نیست و در حال گذار از اصل کلی حقوق به وضعیت جدیدی در حقوق بین‌الملل است. (کدخدایی و سالاری؛ ۱۳۹۷: ۵۶) اصل احتیاط از اصول مهمی است که در پرتو حقوق بین‌الملل محیط زیست توسعه یافته و یکی از پایه‌های مهم بازدارندگی محسوب می‌شود و مقوله‌ای است که از سال‌های میانی دهه ۱۹۸۰ در تعدادی از اسناد حقوق نرم و متعاقب آن در پاره‌ای از

<sup>۱</sup> ICAO Doc 9756. Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation - Part 4.

<sup>۲</sup> Light Custom.

اسناد حقوق سخت متجلی شد. (Sands, 2003: 267) این اصل، منطقی را به ما می‌آموزد که در برابر خطرهای نامعلوم، قبل از اثبات روابط علی- معلولی میان عمل و خسارتِ محتمل، اقدام کنیم. تنویر ابعاد و ارکان اصل نیز در هر قضیه و با توجه به راهنمایی‌های موجود در برخی آراء و اسناد تا حد زیادی قابل انجام است. (کدخدایی و سالاری، ۱۳۹۶؛ ۵۶۴-۵۶۲) ساندرز در خصوص وضعیت حقوقی اصل احتیاط بر این باور است که بنا به دلایل کافی و از جمله رویه دولت‌ها، تنقیح اصل احتیاط در بیانیه ریو و تأکید بر کاربرد این اصل در کنوانسیون‌های مختلف بین‌المللی مؤید آن است که اصل احتیاط مبدل به یک اصل حقوقی بین‌المللی شده است. (Deloso, 2011: 9)

### ۶-۳ اصل پیشگیری در هوانوردی

هدف بررسی سوانح از نظر ایکنائو، مندرج در بند ۳،۱، پیوست ۱۳ کنوانسیون شیکاگو؛ «تنها هدف بررسی یک سانحه یا حادثه، الزاماً باید پیشگیری از حوادث و سوانح باشد. هدف از این عمل، تقسیم تقصیر یا پاسخگویی نمی‌باشد. یکی از مهمترین راه‌های جلوگیری از بروز حوادث مشابه جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل داده‌های ایمنی و تبادل سریع اطلاعات ایمنی در چارچوب برنامه ایمنی کشور<sup>۱</sup> می‌باشد. بنابراین بر اساس سند ۲۹۸۵۹<sup>۲</sup> و ضمیمه ۱۹ کنوانسیون شیکاگو کشورهای عضو باید پایگاه داده حوادث و سوانح را در کشور راه‌اندازی نمایند. بر اساس بند ۸،۱ ضمیمه ۱۳ کنوانسیون کشورها الزاماً باید پایگاه داده حوادث و سوانح داشته باشند تا تجزیه و تحلیل کارآمدی اطلاعات مربوط به نواقص حقیقی یا بالقوه و اقدامات پیشگیرانه لازم شناسایی شود.

### ۶-۴ تحلیل ریسک

تحلیل خطر، به بررسی مقدم یک خطر و جوانب آن می‌پردازد و راهنمایی می‌کند چه واکنشی نسبت به خطر محتمل باید انجام داد. این فن، فرآیندی دو مرحله ای است؛ ارزیابی خطر و مدیریت خطر. در ارزیابی خطر، ابتدا احتمال ورود ضرر برآورد می‌گردد. کارشناسان با استفاده از روش‌های ریاضی طی چهار مرحله اقدام به تعیین عامل خطرزا می‌کنند. این موارد، احتمال تحقق خطر و خصوصیات آن که در نتیجه استفاده از یک کالا یا انجام یک فعالیت بروز می‌کند را مشخص می‌سازند. (کدخدایی و سالاری، ۱۳۹۹: ۱۵۷-۱۵۸) در جایی که اشخاص دست به رفتارهایی می‌زنند که خطر «ریسک» ایراد خسارت در آن هست، مرتکب باید بر اساس اصل احتیاط به تمامی نتایج زیان بار فعل خود بیندیشد و اقدام مقتضی در احتراز از خطر معمول دارد. طبیعتاً اگر در هر صورت خسارتی حادث شود، می‌توان گفت که رفتار عامل

<sup>۱</sup> [https://www.cao.ir/rules\\_and\\_regulation-I.R.IRAN\\_SSP.pdf](https://www.cao.ir/rules_and_regulation-I.R.IRAN_SSP.pdf)

<sup>۲</sup> The Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

زیان بر خلاف اصل احتیاط بوده است. (حیاتی، ۱۳۹۳: ۱۹۶) مخاطرات پروازی در مناطق درگیری نیروهای نظامی بسیار حائز اهمیت است و تابحال حوادث وحشتناکی را رقم زده است.<sup>۱</sup> آخرین سانحه از این قبیل، ساقط کردن پرواز ۷۵۲ هواپیمایی اوکراینی در نزدیک تهران در تاریخ ۱۸ دیماه ۱۳۹۸ می‌باشد که منجر به کشته شدن ۱۷۶ مسافر و خدمه پرواز گردید. در صورتیکه شرایط کشور و اظهار نظر مقامات کشور دلالت بر درگیری نظامی قریب الوقوع و بوی جنگ می‌داد، ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری برای اینگونه مواقع نوشته شده بود.<sup>۲</sup> لذا کوچکترین خطا و ناچیزترین ضریب خطر می‌تواند منجر به حوادث ناگوار و مرگباری در هوانوردی شود. ایمنی هوانوردی به دلیل حساسیت بسیار زیاد و خطر جان انسان‌ها، نمی‌تواند دستخوش کمترین مسامحه و اهمال قرار گیرد و دکتترین مسئولیت مطلق، سازندگان هواپیما، عوامل تعمیر و نگهداری هواپیما، مسئولین خدمات کمک نوابری و دستگاههای هدایت هواپیما را به طور مطلق مسؤول می‌داند. می‌توان این بهره را برد، که دعاوی تقصیر در هماهنگی، اطلاع‌رسانی و واکنش بموقع در برابر مخاطرات، از سهل‌ترین دعاوی برای اقامه دعواست و عدم تهیه دستورالعمل‌های عملیاتی و ارائه آموزش‌های لازم و اطلاع‌رسانی به موقع می‌تواند منجر به اثبات تقصیر گردد.

## ۶-۵ تعامل مسؤولیت مدنی و مقررات ایمنی

جبران خسارت در قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۷ اردیبهشت ۱۳۳۹ ماده ۱۱ مورد توجه قرار گرفته و بیان می‌دارد؛ «کارمندان دولت و شهرداری‌ها و مؤسسات وابسته به آنها که به مناسبت انجام وظیفه عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی خساراتی به اشخاص وارد نمایند شخصاً مسؤول جبران خسارت وارده می‌باشند ولی هر گاه خسارات وارده مستند به عمل آنان نبوده و مربوط به نقص وسایل ادارات و یا مؤسسات مزبور باشد در این صورت جبران خسارت بر عهده اداره یا مؤسسه مربوطه است ولی در مورد اعمال حاکمیت دولت هر گاه اقداماتی که برحسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارات نخواهد بود.»

در حال حاضر، اصل احتیاط، در روابط حقوقی میان اشخاص حقوقی خصوصی و اشخاص حقوقی عمومی مورد استناد قرار می‌گیرد. از این رابطه به رابطه حقوقی در خط عمودی<sup>۳</sup> یاد می‌شود. به عبارتی اصل احتیاط، بیشتر برای دولت ایجاد مسؤولیت کرده است و به همین دلیل هر کسی می‌تواند، از مراجع قضایی ذی‌صلاح،

<sup>۱</sup> کما اینکه در قضیه سانحه ایرباس ۶۵۵ ایران ایر در خلیج فارس کمیسیون تحقیق همین نظر را یادآور شده بود. «برای اطلاع بیشتر به پرونده ایرباس جمهوری اسلامی ایران علیه آمریکا مراجعه شود».

<sup>۲</sup> ماده ۱۰ اشعار می‌دارد، «اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می‌نماید با تصویب هیأت وزیران پرواز هواپیمای ایرانی و یا خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایطی خاص بنماید.» روزنامه رسمی ۱۳۲۸/۵/۲۹

<sup>۳</sup> Vertical

علیه دولت، به سبب عدم رعایت اصل احتیاط، در مواردی که باید برای احتراز از خطر حدوث خسارت سنگین و جبران ناپذیر احتمالی، اقدام مقتضی معمول دارد، اقامه دعوی نماید. (حیاتی، ۱۳۹۳: ۱۹۵) با این حال، میان قلمرو موضوعی اصل احتیاط و نظریه خطر، دو تفاوت اساسی مشاهده می‌شود: اولاً، اصل احتیاط ماهیتاً با پدیده‌هایی تناسب پیدا می‌کند که نمی‌توان وضعیت احتمالی را از آن زدود و به حالت اطمینان رسید. درحالی که در نظریه خطر، احتمال، جایگاهی ندارد بلکه سخن از خسارت محقق و مسلم است. ثانیاً، نتایج بالقوه پدیده‌هایی که اصل احتیاط در صدد پیشگیری از حدوث آن است، می‌تواند بسیار مهم باشد. (همان ۱۹۷) توجه دولت‌ها به اصل احتیاط در حوزه‌های مختلف شکل گرفته و یکی از این حوزه‌های مهم که متأثر از مخاطرات هوانوردی و ریسک‌های نامعلوم می‌باشد، حوزه هوانوردی است. اگر چه این یک اصل کلی حقوقی و تکرار پذیر است، با ظهور این اصل، منجر به تبدیل شدن به یک اصل عرفی می‌شود.

## ۷- موجبات تحقق مسؤلیت بین‌المللی

حقوق بین‌الملل هوانوردی حاوی وجه مشترک «الزام آوری» است و همین امر باعث می‌شود تا ناقضین این مقررات به طور فردی هم دارای مسؤلیت باشند. مقررات ایکائو برای همه کشورهای عضو الزام آور است، بنحوی که ایکائو در متن اصلی ضمایم از کلمه <sup>۱</sup> shall که یک نوع الزام را نشان می‌دهد، استفاده نموده در حالی که در جایی که استثنائات را احصا نموده از کلمه <sup>۲</sup> should استفاده کرده که نشان می‌دهد قصد داشته است توصیه نماید که اگر دولت‌ها مصلحت دانستند با شرایطی اطلاعات تحقق یافته را منتشر نمایند. در حقوق برخی از کشورها نقض استانداردهای ایمنی، نقض قاعده کلی احتیاط در مسؤلیت مدنی است، ولی در مقابل صرف رعایت استاندارد به معنای رعایت قاعده کلی احتیاط نیست.

به طور کلی مسؤلیت بین‌المللی به لحاظ ماهوی در مرتبه متأخر نسبت به «تعهد بین‌المللی» قرار دارد. «قواعد اولیه» حقوق بین‌الملل به دلیل اولویت حقوقی و ترتب زمانی از «قواعد ثانویه» قابل تشخیص می‌باشند. به عبارت دیگر «تعهدات» بین‌المللی ناشی از عرف یا معاهدات، به عنوان «قواعد اولیه» و قواعد ناظر بر پیامدهای نقض یک تعهد بین‌المللی، به عنوان حقوق مربوط به مسؤلیت دولت‌ها در بخش «قواعد ثانویه» مطرح بوده و به همین دلیل قسمت دوم ماده ۲ پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل راجع به طرح مسؤلیت بین‌المللی دولت‌ها، نقض «تعهد بین‌المللی» توسط دولت‌ها را موجب مسؤلیت بین‌المللی می‌داند. (دلخوش، ۱۳۹۰: ۲۲۹)

## نتیجه‌گیری

<sup>۱</sup> Shall: به معنای الزام به رعایت دستورالعمل است. باید، (الزام تام تلقی شده)

<sup>۲</sup> should: بایستی، (الزام همراه با احتمال و شک و تردید تلقی شده)

حقوق بین‌الملل را معمولاً مجموعه قواعد حاکم بر روابط بین تابعان این نظام حقوقی در جامعه بین‌المللی تعریف می‌کنند. برخی قواعد آن جنبه آمره یافته و هیچ تابعی را یارای مخالفت و نقض آن نیست. حقوق بین‌الملل هوانوردی از همین سنخ و شامل تعهدات و مقرراتی است که هم «دولت‌ها» و هم «افراد» متعهد به رعایت و اجرای آن‌ها هستند. الزامات دولت‌ها در این حوزه از حقوق بین‌الملل عام، شامل تعهدات حاکمیتی از قبیل تعهد به همکاری و انجام وظایف (بایدها)، تعهد به ترک برخی از اعمال ممنوعه (نبایدها) و تعهد به مراقبت مقتضی و برخورد با ناقضین مقررات هوانوردی بین‌المللی است. همچنین مسؤولیت‌های منبعث از تعهد به همکاری دولت‌ها با یکدیگر براساس موافقتنامه‌های بین‌الدولی همگی ناظر بر مسؤولیت دولت‌ها است.

یکی از ایرادات وارد بر مقررات‌گذاری در هوانوردی ایران این است که استانداردهای تعیین شده به روز و منطبق با آخرین توصیه‌ها و دستاوردهای علمی دنیا نیست. "استانداردهای هوانوردی و مقررات‌گذاری برای بسیاری از فعالیت‌های حساس هوانوردی، حکم شاخص کنترل هستند و ماهیت حقوقی و تعهدآور دارند." در مفهوم حقوقی احتیاط منطقی به معنای مراقبت و دقت است که از یک مسؤول انتظار می‌رود و منجر به تعهد حقوقی می‌شود. لذا این بدان معنا است که به رژیم مسؤولیت مدنی نیاز می‌باشد. این گفتار در پی تنویر ابعاد ارتباط اصل احتیاط و مسؤولیت است زیرا گفته می‌شود، در شرایطی که امکان انجام ارزیابی خطر وجود داشته باشد نیاز و محلی برای اعمال اصل احتیاط نیست. اما بر اساس نظریه خطر، فاعل فعل زیان‌بار، مسؤول و باید خساراتی را که به فعل او استناد دارد جبران نماید. با استناد به ضمیمه ۱۹ کنوانسیون شیکاگو اقدامات ایمنی را می‌توان به عنوان محملی برای احتیاط به عنوان یک اصل حقوقی قبول کرد که استدلال مقتضی آن در متن ارائه شد. این مقاله تلاشی است برای تقویت نقش اصل احتیاط در نظام حقوقی هوانوردی؛ اگرچه مفید است اما کافی نیست، زیرا کارایی و اثربخشی مقررات منوط به اجرای دقیق و وجود سیستمی مسؤولیت‌پذیر و مستقل است.

سازمان هواپیمایی کشوری با حضور فعال و نقش‌آفرینی در مجامع بین‌المللی، می‌تواند از مخاطرات هوانوردی مهم پیشگیری کند. پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی، بویژه کنوانسیون‌ها و معاهدات هوانوردی، تصویب و استفاده از ظرفیت آن‌ها، موجب توسعه و رونق حمل‌ونقل هوایی و هماهنگی مقررات داخلی و بین‌المللی می‌شود. پروتکل هواپیمایی کنوانسیون (۲۰۰۱) کیپ تاون که به طور خاص برای تسهیل تأمین مالی و اجاره تجهیزات هواپیمایی طراحی شده است، از آن جمله می‌باشد.

مهمترین وظیفه سازمان هواپیمایی کشوری، تهیه برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشوری است. سازمان به عنوان متولی صنعت، اصولاً رویکردی فنی دارد و این کافی نیست و در مقام پاسخگویی بی‌طرف و همکار مقام قضایی، باید چنین جایگاهی تعریف شود و یک جایگاه فنی حقوقی موازی جایگاه فنی و نظارتی مانند «کمیته ملی ایمنی هوانوردی جمهوری اسلامی ایران» شکل بگیرد. تعارض نقش و جایگاه

نظارتی متولی صنعت حمل‌ونقل هوایی و مرجعیت بررسی سوانح که عرفا باید از سازمان مستقل باشد در حال حاضر محل مناقشه است.

## منابع فارسی

- ابراهیم گل، علیرضا، «مسئولیت بین‌المللی دولت»، شهر دانش، چاپ هفتم، ۱۳۹۴
- آبی‌راتنه، روواتیسا ایندراانات رامیا، «حقوق امنیت هواپیمایی»، ترجمه نمایان، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۹۴
- بادینی، حسن و عباسی، سمیه، «ارزیابی مسؤولیت مدنی و مقررات ایمنی در پیشگیری از فعالیت‌های خطر آفرین»، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۹۷، ۱۳۹۶
- پورخاقان، زینب و یعقوب پور، رزا و حیدرپور، حمیدرضا، «مفهوم، جایگاه و کارکرد اصل مراقبت مقتضی در حقوق بین‌الملل کیفری (با تمرکز بر تعهد دولت‌ها به همکاری با دیوان کیفری بین‌المللی)»، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، شماره ۳۸، ۱۳۹۷
- توحیدی، احمدرضا، «حقوق سازمان‌های بین‌المللی»، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۹۳
- جباری، منصور و شوشتری، آمنه، «مسؤولیت سازندگان هواپیما و لوازم یدکی آن در برابر خسارت وارده به اشخاص»، نشریه فقه و حقوق اسلامی شماره ۵، ۱۳۹۱
- حدادی، مهدی و سیامک کریمی، «اعمال یک جانبه دولت‌ها به عنوان منبع تعهد بین‌المللی در حقوق بین‌الملل»، فصلنامه تحقیقات حقوقی شماره ۸۱، ۱۳۹۶
- حلمی، نصرالله، «مسؤولیت بین‌المللی دولت و حمایت سیاسی»، میزان، چاپ دوم، ۱۳۹۰
- حیاتی، علی عباس، «مفهوم اصل احتیاط و جایگاه آن در مسؤولیت مدنی»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، شماره ۴۰، ۱۳۹۳
- دلخوش، علیرضا، «جنبه‌های مسؤولیت در حقوق بین‌الملل کیفری»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۱، ۱۳۹۰
- راعی، مسعود، «مسؤولیت بین‌المللی دولت در قبال رفتار افراد و گروه‌ها در پرتو رویه قضایی»، قم: موسسه آموزشی و پژوهشی امام خمینی، ۱۳۹۳
- زیفکاک، اسپنسر، «جهانی شدن و حاکمیت قانون»، ترجمه بخشی، مرکز ملی مطالعات جهانی، ۱۳۹۳
- صابر نژاد، علی و مرتضی نجفی، «جایگاه اصل احتیاط در حقوق بین‌الملل دریاها»، مجله علوم محیط زیست، دوره ۲۲، شماره ۴، ۱۳۹۹
- ضیائی بیگدلی، محمد رضا، «حقوق بین‌الملل عمومی»، گنج دانش، چاپ ۳۸، ۱۳۸۸
- عسکری، پوریا، «مسؤولیت بین‌المللی افراد و دولت‌ها در پرتو ضابطه کنترل»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۱، ۱۳۸۸
- کدخدایی، عباسعلی و اسماء سالاری، «احتیاط؛ اصل عرفی در اتحادیه اروپایی؟»، فصلنامه مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۷، شماره سوم، ۱۳۹۶

- ملت، محمدرضا، «پویایی اجرای حقوق بین‌الملل»، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۴، ۱۳۹۸
- موسوی، سیدفضل‌الله، «جستارهایی در حقوق بین‌الملل»، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۹۶
- نجاتیان کاشانی، زهرا، «وظیفه مراقبت در تحقق اصل پیشگیری»، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۹۶
- نامیان، پیمان و امیدشیرزاد، «جرم انگاری رفتارهای غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری در قلمرو کنوانسیون ۲۰۱۰ پکن و پروتکل الحاقی آن»، فصلنامه مطالعات بین‌المللی پلیس، شماره ۴۱، ۱۳۹۹
- نواده توپچی، حسین، «مقدمه ای بر حقوق بین‌الملل هوایی»، انتشارات خرسندی، چاپ اول، ۱۳۹۰

### منابع انگلیسی

- Bartenstein, B. "Due Diligence ", in: R. Bernhardt (eds.), Encyclopedia of Public International Law, Oxford University Press.1991
- Deloso Rabbi.The Precautionary Principle - International Law and Climate Change,GRIN Publishing. 2011
- Klabbers, Jan. International Law, Cambridge University Press.2017
- Pellet, Alain, "Art. 38" in Zimmermann, Andreas, et al. (eds.), The Statute of the International Court of Justice: A Commentary, Oxford University Press, New York.2006
- Sands Philippe. Principle of International Environmental Law.Cambridge University Press.2003
- Sands P.& Peel J. Principles of International Environmental Law. Cambridge University Press.2012
- <https://www.aci.aero>, Last Visited, 23 September 2021
- <https://www.iata.org>, Last Visited, 21 May 2021
- <http://www.icao.int>, Last Visited, 15 July 2021
- <https://www.op.europa.eu>, Last Visited, 14 October 2021
- <https://www.unidroit.org>, Last Visited, 22 September 2021
- <https://www.unitingaviation.com> , Last Visited, 16 September 2021