

مسئولیت مدنی مراقبین برج پرواز در حقوق ایران

عباس نجیب^۱، علیرضا مظلوم رهنی^{۲*}

گروه حقوق، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده

رشد روز افزون حوادث هوایی در جهان و خصوصاً در کشور ایران، مشکلات حقوقی متعددی را در حوزه مسئولیت مدنی ایجاد نموده است. دخالت عناصر متعدد مادی و معنوی در ایجاد این حوادث، شناسایی و تعیین مسئول حادثه هوایی را با مشکل مواجه نموده است. یکی از واحدهای دخیل در کنترل هواپیما در فضا و زمین، کارکنان برج مراقبت فرودگاهها هستند. در این پژوهش که به روش توصیفی-تحلیلی تدوین گردیده است با توجه به فقدان نص صریح در خصوص مسئولیت مدنی کارکنان برج مراقبت در حقوق ایران از یک طرف و پیچیدگی علل و اسباب سوانح هوایی از طرف دیگر، درصد بررسی میزان مسئولیت مدنی کارکنان برج مراقبت بر آمدم. لکن به دلیل فقدان نص قانونی، مراجعه به مبانی عام مسئولیت مدنی، کنوانسیونهای بین المللی از جمله کنوانسیونهای مونترال، ورشو و شیکاگو ناگزیر است، از آنچه که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت به این نتیجه رسیدیم که شناسایی مسئولیت مدنی و اقامه دعوی علیه برج مراقبت تنها در صورتی ممکن و مقدور خواهد بود که واحد ناوبری هوایی به صورت کاملاً خصوصی اداره شده باشد، در غیر این صورت بر اساس مقررات موجود نمی توان به صورت مستقیم بر علیه واحد برج مراقبت اقامه دعوی نمود، و لاجرم دعوای مطالبه خسارت علیه دولت در دادگاه مطرح می گردد، حتی در فرضی که ناوبری هوایی و برج مراقبت از بدنه دولتی جدا بوده و به صورت خصوصی اداره می شوند، دولت ناگزیر از مداخله در پرداخت خسارات مربوطه خواهد بود زیرا حجم این دست از خسارات غالباً بسیار بالا می باشد و حفظ امنیت پرواز کشوری ایجاب می نماید این خسارات به سرعت پرداخت شود، البته اگر برج مراقبت پیش از وقوع هر حادثه ای توسط شرکت های بیمه ای تحت پوشش قرار گرفته باشد دیگر در این حوزه مشکلی وجود نخواهد داشت؛ همچنین به نظر می رسد واحد برج مراقبت در بیشتر مواقع دارای مسئولیت تضامنی با سایر ارکان و ارگان های دخیل در پرواز هوایی می باشد از همین رو مسئولیت پرداخت خسارت نیز بین واحد های مربوطه قابل تقسیم می باشد، لازم به ذکر است در صورتی که پرواز هوایی در محدوده پرواز چشمی و نه توسط کنترل با دستگاه های الکترونیک برج مراقبت هدایت شده باشد، برج مراقبت دارای مسئولیت مدنی ناشی از سانحه هوایی نخواهد بود.

واژه های کلیدی: برج مراقبت، مسئولیت مدنی، پرداخت خسارت، سوانح هوایی

۱- مقدمه

ورود هواپیما به صنعت حمل و نقل تحولی اساسی را در این حوزه به وجود آورد. سرعت هواپیماها روزبه‌روز^۱ بیشتر شد و به تعدادشان نیز اضافه گشت. این تحول کمی و کیفی دولت‌های صاحب این صنعت را بر آن داشت که کنترل کافی بر هواپیماهای خود داشته باشند تا به این طریق میزان آسیب‌های وارده از این موضوع را به حداقل کاهش دهند. این وظیفه توسط برج‌های مراقبت صورت می‌گیرد. «برج مراقبت پرواز، یک سرویس دولتی است که با دریافت و پردازش داده‌ها از رادار و دستگاه‌هایی که نظارت بر شرایط آب‌وهوای محلی دارند و نیز با حفظ ارتباط رادیویی با خلبانان، حرکت امن و منظم هواپیما در داخل و بین فرودگاه را تسهیل می‌کند.»^۲ این برج‌ها توسط اشخاص اداره می‌شوند بدون اینکه برای برج مراقبت شخصیت حقوقی قائل بشویم. «تقریباً هر پرواز که در ایالات متحده انجام می‌شود توسط کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی دولت که با صدور دستورالعمل‌هایی، اطلاعات، مشاوره و راهنمایی به خلبانان پرواز هواپیماها ارائه می‌دهند، کنترل می‌شود. باوجود برخی بی‌میلی‌های اولیه، دادگاه‌های این کشور وسعت و اهمیت نقش کنترل‌کنندگان پروازهای هوایی را به رسمیت شناخته‌اند و یک وظیفه مثبت در کنترل اعمال کرده‌اند که باعث می‌شود اقدام مناسب برای جلوگیری از حوادث اتفاق بیفتد.» (استانلی، ۱۹۶۸). هرچند که جلوگیری از سوانح هوایی نه‌تنها به شخص مراقبین بستگی دارد بلکه خلبانان نیز باید در این زمینه همکاری کنند.

ضررهایی که ممکن است از مراقبین پرواز به بار آید تنها در خصوص خسارات بدنی مانند مرگ، قطع عضو و شکستگی دست‌وپا نیست؛ بلکه ممکن است در این وضع از لحاظ روانی نیز خساراتی به بار آید. برای مثال ترس فراتر از حد متعارفی که یک مسافر در اثر خطای مسئول برج مراقبت تحمل می‌کند و یا سایر خساراتی که در دسته‌بندی‌های حقوقی در زمره خسارات معنوی هستند ممکن است به بار بیاید که همگی تحت عنوان مسئولیت مدنی مراقبین برج مراقبت پرواز محسوب می‌شود. برج مراقبت به‌عنوان یک واحد کنترل‌کننده ترافیک هوایی می‌تواند تأثیر بسیاری در بروز حوادث هوایی داشته باشد؛ این واحد که بنا به تصریح مقررات داخلی هر کشوری باید دارای حیطه وظایف تعریف‌شده‌ای باشد. از نظر کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر کنوانسیون شیکاگو، دارای مسئولیت حقوقی است ولی فقدان چنین قواعدی در حقوق داخلی موجب شده است تلاش نماییم تا در این حوزه قلم بزنیم لکن پیش از هر چیز بایستی بدانیم که واحد برج مراقبت چگونه شکل گرفته است و چه وظایفی را بر عهده دارد و تا زمانی که این مهم را درک نکرده باشیم نمی‌توانیم به‌درستی در مورد آن اظهارنظر نماییم. لذا در بخشی به این مساله اشاره خواهیم نمود، مهم‌ترین مساله‌ای که ما در این پژوهش به دنبال آن هستیم این است که چگونه در صورت فقدان قواعد خاص برای شناسایی مسئولیت حقوقی، می‌توان علیه این واحد اقامه دعوی نمود و در صورتی که اقامه دعوی صورت پذیرد، مبانی نظری این اقامه دعوی چه باید باشد و براساس چه رویکردی می‌توان به اقدامات انجام‌شده توسط متصدیان برج مراقبت نگاه نمود. با این توصیف آنچه باید در این پژوهش موردبررسی قرار گیرد آن است که اساساً می‌توان در خصوص ضررهای پیش‌گفته برای مراقبین برج پرواز قائل به مسئولیت مدنی شد یا خیر؟ در این مقاله به دنبال تشریح این مساله خواهیم بود و ابعاد آن را با تکیه بر ادبیات حقوقی کشورهای دیگر که هم صاحب این صنعت بوده‌اند و هم دعاوی مسئولیت مدنی را در زمینه‌های گوناگون قابل‌پذیرش دانسته‌اند، بررسی می‌کنیم.

۲- روش پژوهش

نگارنده در انجام این پایان‌نامه به دنبال روش مطالعه توصیفی، تحلیلی و تطبیقی ابزار کتابخانه‌ای و اینترنتی مربوط به حوزه موردتحقیق و فیش‌برداری از آن‌ها بوده است و حتی الامکان به بررسی رویه قانونی نیز توجه نموده است. نگارنده با توجه به جدید بودن بحث، کمبود منابع داخلی و عدم داشتن تجربه کافی کشور در این زمینه به منابع سایر کشورها نگاهی ویژه داشته و در حد توان علمی به بررسی مطالب پرداخته است.

^۱ - سرعت برخی از این هواپیماهای مسافربری به بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر بر ساعت نیز می‌رسد.

۳- مفهوم حادثه هوایی

حادثه در لغت به معنای «واقعه»، «پیش آمد»، «اتفاق» و «رویداد» به کار رفته است.^۱ حادثه در آیین نامه بیمه نامه حوادث اشخاص، این چنین تعریف شده است: «هر واقعه ناگهانی ناشی از یک عامل خارجی که بدون قصد و اراده بیمه شده بروز کرده و منجر به جرح، نقص عضو، از کارافتادگی یا فوت بیمه شده گردد.^۲

با توجه به اینکه کنوانسیون ورشو، مسئولیت حمل و نقل هوایی را مشروط به وقوع حادثه هوایی می داند^۳ شناخت حادثه هوایی از اهمیت بسزایی برخوردار است. در مفهوم حادثه هوایی بین حقوقدانان اختلاف نظر شده است. ضمیمه ۱۳ کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی هواپیمایی، حادثه هوایی را رخدادی می داند که بین زمانی که افراد مرتبط با عملیات هواپیمایی بوده باشند دچار آسیب شده باشند^۴، این آسیب اعم از هر نوع آسیبی که به جسم افراد وارد شده باشد یا آنکه در اثر آن هواپیما و یا سایر وسایلی که در این فرایند کاربرد دارند دچار آسیب یا شکستگی شده باشند؛ در صورتی که در اثر حادثه هوایی، هواپیما نابود شده باشد دیگر به آن آسیب گفته نمی شود بلکه فقط مفهوم خسارت بر آن بار می شود. در تعریفی دیگر از سانحه هوایی در همان ضمیمه آمده است هر رخدادی که بتواند تاثیر گذار بر عملیات هوایی باشد می تواند سانحه اطلاق شود.^۵

اولین سانحه هوایی که منجر به مرگ شد تصادف بالون روژیر در نزدیکی ویمروز فرانسه در ۱۵ ژوئن سال ۱۷۸۵ بود، مخترع آن ژان فرانسوا^۶ و مستشار آن پیلاتر روژیر^۷ جان خود را در این سانحه از دست دادند^۸؛ اولین سانحه هوایی که با هواپیما رخ داد در سال ۱۹۰۸ بود در ۱۷ سپتامبر این سال بود که یک هواپیمای مدل Wright Model A در مسیر پرواز فورت مایر در ویرجینیای آمریکا دچار آسیب شد و خلبان آن توماس سلفراید^۹ جان خود را از دست داد.^{۱۰}

۴- مفهوم واحد مراقبت پرواز

مراقبت پرواز سیستمی است که برای جلوگیری از تصادفات و ایجاد بستری مناسب و کارآمد برای حرکت روان ترافیک (عبور و مرور) هوایی، راهنمایی های لازم را به کلیه یگان های پروازی ارائه می دهد. بدون مراقبت پرواز هیچ گونه پروازی انجام نمی شود. در پروازهایی که شب انجام می شود، یا وقتی هوا ابریست، خلبان دید ندارد یعنی نمی تواند جایی را ببیند. بیشتر پروازهای جهان دارای چنین شرایطی است. در چنین شرایطی اگر مراقبت پرواز نباشد خلبان قادر به هیچ کاری نیست. اساساً هواپیما با فرمان مراقبت پرواز روشن می شود و تا سر باند می رود و با فرمان مراقبت پرواز است که هواپیما پرواز می کند. مراقبت پرواز به سه زیرمجموعه تخصصی عمده قابل تفکیک می باشد:

^۱ -دهخدا، ۱۳۷۷، پیشین، ص ۹۹۹.

^۲ - آیین نامه شماره ۷۷ بیمه نامه حوادث اشخاص، مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۲ - شورای عالی بیمه مرکزی ایران.

^۳ - ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو؛ مقرر می دارد «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می گردد، مشروط به اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن، رخ داده باشد» بنابراین بر طبق ماده فوق، دو شرط برای مسئولیت متصدی حمل و نقل لازم است: (۱) وقوع حادثه هوایی (۲) وقوع آن در زمان و محدوده خاصی، همچنین رجوع شود به ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو.

^۴ The Investigation Process Research Resource Site. October 11, 1994. Retrieved July 22, 2012.

^۵ AirSafe.com. January 23, 2009. Retrieved July 22, 2012.

^۶ Jean-François

^۷ Pilâtre de Rozier

^۸ Marion Fulgence. "Part 2, Chapter 10: The Necrology of Aeronautics". *Wonderful Balloon Ascents*. Cassel Petter & Galpin.

^۹ Thomas Selfridge

^{۱۰} "Wright Brothers – First Fatal Airplane Crash in 1908". *About.com Inventors*. Retrieved July 22, 2012.

واحد برج مراقبت^۱: این واحد مسئول هدایت ترافیک هوایی در محدوده استوانه‌ای شکل اطراف فرودگاه و تا ارتفاع مشخصی است که این محدوده با توجه به میزان پروازها و امکانات هر فرودگاه تغییر می‌کند ولی به‌طور متداول شامل یک استوانه فرضی به مرکز فرودگاه به شعاع ۵ تا ۳۰ ناتی‌کال مایل و ارتفاع ۵ تا ۲۵ هزارپایی سطح زمین است.

واحد کنترل مسیر پرواز^۲: ترافیک موجود در مسیر بین پایانه‌های اصلی و همچنین نقاطی که به دلیل نداشتن ترافیک قابل توجه، نیازی به یک پایانه مجهز ندارند، توسط واحد مرکز کنترل هدایت می‌شوند. همچنین مرکز کنترل مسئولیت هماهنگی بین واحدهای مراقبت پرواز تمام فرودگاه‌های کشور را بر عهده دارد و به‌طور خلاصه تمام وسایل پرنده قبل از بلند شدن از زمین باید از این مرکز مجوز مربوطه را دریافت کنند.

واحد کنترل تقرب^۳: در فرودگاه‌هایی که دارای تعداد پروازهای بالاتری هستند و همچنین در مناطقی که به دلیل وجود چند فرودگاه حجم ترافیک هوایی و درگیری ترافیک هوایی بالاتر از حد معمول باشد، برای هماهنگی بیشتر بین واحد مرکز کنترل و واحد برج مراقبت و همچنین ایمنی بیشتر پروازها واحد کنترل تقرب به همراه برج مراقبت مسئول هدایت ترافیک هوایی می‌باشد. متخصص این واحد عموماً ترافیک هوایی را به کمک رادارهای نزدیک برد کنترل می‌کند. هماهنگی و مرتب کردن هواپیماهای ورودی برای نشستن در باند فرودگاه، توزیع هواپیماهای خروجی و ارجاع کنترل آن‌ها به واحدهای کنترل مسیر پرواز، توسط واحد کنترل تقرب انجام می‌شود. متخصص مراقبت پرواز یا کنترلر، فردی است که اطلاعات لازم را در زمینه نحوه وزش باد، نوع هوا و سمت باند پروازی از برج مراقبت پرواز می‌گیرد و براساس آن، هواپیما را هدایت می‌کند. کنترل هواپیما توسط واحد مراقبت‌های پرواز از لحظه تصمیم خلبان به آغاز پرواز انجام می‌شود و تمام مانورهای پرواز از لحظه روشن کردن موتور تا فرود در مقصد و خاموش کردن موتور تحت کنترل و نظارت، قرار می‌گیرد (طالبی، ۱۳۹۳).

۵- قلمرو مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی

در فرض وقوع حادثه هوایی، مسئولیت ممکن است حسب مورد قراردادی یا قهری باشد، لذا قلمرو مسئولیت ناشی از حوادث هوایی نیز مشخص شد، که به‌آسانی می‌توان گفت، جز در مواردی که مسئولیت به دلیل تخلف از تعهد قراردادی بین مسئول و زیان‌دیده، ناشی شده باشد، هرکجا که شخص ضامن جبران خسارت ناشی از حوادث هوایی باشد، قواعد مسئولیت قهری حاکم خواهد بود (کاتوزیان، ۱۳۸۶).

سؤالی که مطرح می‌شود، این است که اگر مسئولیت قراردادی باشد، آیا زیان‌دیده می‌تواند نقض قرارداد را نادیده بگیرد و به قواعد عام ضمان قهری استناد نماید؟ به‌عنوان نمونه، اگر کارکنان شرکت تعمیرکننده هواپیما، به دلیل اهمال و قصور در انجام وظایف محوله، باعث خسارت به هواپیما شوند، آیا شرکت هواپیمایی می‌تواند قرارداد فی‌مابین را نادیده گرفته و بر مبنای قاعده تسبیب و ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی، شرکت تعمیرکننده را پاسخگو بداند؟ یا اگر حادثه‌ای رخ بدهد و به مسافر یا کالا خسارتی وارد شده، آیا زیان‌دیده می‌تواند به‌جای اینکه از امتیازات مسئولیت قراردادی خود با شرکت هواپیمایی استفاده نماید، مستقیماً علیه سایر مسئولان که مطابق ضمان قهری مسئول می‌باشند، اقامه دعوی نماید؟ در صورتی که قراردادی موجود باشد، بر طبق اصل حاکمیت اراده‌ها، طرفین در حین انعقاد قرارداد حق دارند، تصریح نمایند که در صورت ورود زیان و جمع شرایط، زیان‌دیده بتواند هریک از مسئولیت، قراردادی یا قهری را که به نفع خویش می‌بیند، انتخاب نماید (لوراسا، ۱۳۷۵)؛ اما بدون تردید مدعی باید مبنای دعوی خود را مشخص نماید که آیا قصد دارد بر مبنای مسئولیت قراردادی دعوا مطرح نماید، یا براساس مسئولیت قهری؟ لذا زیان‌دیده حق ندارد، این دو مسئولیت را مخلوط نماید و جایی که استناد به مسئولیت قهری به نفع اوست، از قواعد آن استفاده نماید. برای مثال برای اینکه بتواند در خارج از اقامتگاه خوانده، اقامه دعوا نماید، به مسئولیت قراردادی استناد نماید، لکن برای دریافت خسارات بیشتر به قواعد ضمان قهری متوسل شود. سؤال اصلی این است که در

^۱ - Tower

^۲ - Area Control Center

^۳ - Approach Control

فرض سکوت قرارداد، آیا زیان‌دیده حق دارد یکی از دو مسئولیت قهری یا قراردادی را که به سود خویش دید، انتخاب نماید؟ به نظر می‌رسد؛ همان‌طور که بعضی از حقوقدانان نیز اشاره نموده‌اند، زیان‌دیده حق دارد، هر یک از دو مبنا را که به سود خویش دید، انتخاب نماید، چراکه این امر، بانظم عمومی و اراده مقنن منافاتی نداشته و علاوه بر آن لطمه‌ای به نظم قراردادی وارد نمی‌کند؛ اما همان‌طور که قبلاً نیز اشاره شد، زیان‌دیده نمی‌تواند این دو مسئولیت را باهم مخلوط نماید، بلکه می‌بایست، یک مبنا را انتخاب نماید.

بدیهی است جهت تحقق مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی نیز، وجود سه عنصر فعل زیان‌بار، ورود خسارت و رابطه علیت بین فعل زیان‌بار و ضرر وارده ضرورت دارد. به تعبیر دیگر، فلسفه وجودی دعوی مسئولیت مدنی، جبران خسارات وارده به زیان‌دیده و حتی‌الامکان، اعاده وضع او به حالت اولیه، قبل از وقوع ضرر خواهد بود. در نتیجه، سه رکن مذکور باید از طرف زیان‌دیده به‌عنوان خواهان دعوی، ثابت گردند و الا دعوی وی رد خواهد شد.

۶- مسئولیت مدنی در وضعیت تأخیر به‌موجب اقدام برج مراقبت

عنصر سرعت، مهم‌ترین عامل در ترجیح حمل‌ونقل هوایی نسبت به سایر موارد حمل (از طریق ریل، جاده و دریایی) است. همین مسأله باعث می‌شود تا تأخیر در این شکل حمل‌ونقل چشمگیرتر بوده و مسائل حقوقی بیشتری را به وجود آورد. تأخیر در حمل مسافر و یا کالا می‌تواند به دلایل مختلفی چون ناتوانی در رزرو کردن، فروش بیش‌ازحد بلیت، خروج دیرنگام از مبدا، تعلیق پرواز و همچنین تأخیرهایی که بار و محموله را تحت تأثیر قرار می‌دهد (شامل مواردی چون ناتوانی در گذاشتن محموله یا بار در هواپیما، بارگیری محموله یا بارها در هواپیما به‌طور اشتباه، محرومیت یا ناتوانی در پیاده کردن کالا یا محموله و ندادن اسناد همراه کالاها یا محموله که برای تحویل منظم لازم است)، روی دهد؛ بنابراین، در این موارد متصدی حمل‌ونقل هوایی، اصولاً مسئول خساراتی است که به دلیل تأخیر حمل هوایی مسافر، بار یا کالا ایجاد می‌شود. همچنین مسئولیت مزبور از چنان اهمیتی برخوردار است که علاوه بر کنوانسیون‌های موجود در حقوق بین‌الملل خصوصی، «یاتا» نیز مقرراتی پیرامون تأخیر و آثار ناشی از آن وضع نموده است که مطابق آن، متصدی ملزم به‌کارگیری تمام تلاش خود جهت حمل مسافر و بار بوده و نسبت به نقض این تعهد مسئول است (هنریتا، ۲۰۰۸). با این حال، قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی در وضعیت تأخیر برحسب اینکه پرواز داخلی باشد یا خارجی متفاوت است و می‌بایست جداگانه موردبحث قرار بگیرد. در حقیقت، حقوق قابل‌اعمال بسته به این موضوع است که پرواز بین‌المللی و یا خارجی باشد؛ زیرا پروازهای بین‌المللی تحت حاکمیت کنوانسیون ورشو و مونترال است و کشورهای بسیاری از جمله ایران اسناد مزبور را امضا کرده و به آن ملحق شده‌اند. همچنین از نظر کنوانسیون ورشو، نقل و انتقالی بین‌المللی است که در آن مبدأ و مقصد، یکی از سرزمین‌های دو طرف معاهده باشد. علاوه بر این، بخش داخلی یک پرواز بین‌المللی نیز مشمول کنوانسیون ورشو است. برای مثال، شخصی که قصد دارد از شهر ممفیس در آمریکا به نیویورک پرواز کند و هواپیمایی که وی قصد دارد سوار شود، از لندن حرکت کرده باشد اما در شهر ممفیس توقف نموده و سپس به نیویورک پرواز کند، اگرچه شخص موردنظر در داخل کشور آمریکا پرواز می‌کند اما از آنجایی که مبدأ این هواپیما در خارج از خاک آمریکا بوده، پرواز موردنظر بین‌المللی محسوب می‌شود (فرانک، ۲۰۰۷). به‌هر تقدیر، آن‌گونه که ملاحظه می‌شود مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر، در پروازهای بین‌المللی، تابع کنوانسیون‌های مذکور است؛ اما به دلیل کلی بودن مواد موجود در خصوص مفهوم تأخیر و خسارت‌های وارده، موضع رویه قضایی و دکتترین حقوقی قابل توجه است؛ زیرا با مطالعه آراء قضایی سایر کشورها به‌خصوص نظام حقوقی آمریکا می‌توان نگرش نسبتاً روشنی نسبت به مفهوم تأخیر و خسارت‌های قابل مطالبه در وضعیت تأخیر پیدا کرد؛ اما در رابطه با پروازهای داخلی، موضع کشورهای مختلف در خصوص مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی ممکن است متفاوت باشد و از نظام حقوقی دیگری پیروی نماید؛ که در این میان، نظام حقوقی ایران با رویکردی قابل انتقاد، وضعیت مسافران را در حالت تأخیر، دقیقاً مشخص نموده است که تابع چه سازوکاری هستند؛ بنابراین اصولاً برای طرح دعوی خسارت علیه متصدی حمل هوایی، می‌بایست متمسک به قواعد عمومی مسئولیت مدنی ناشی از نقض قرارداد و یا خارج از قرارداد شد.

۷- اقامه دعوی علیه برج مراقبت

اگر حادثه‌ای که در سانحه هوایی به وقوع می‌پیوندد مربوط به بخشی باشد که در اثر تصمیم واحد کنترل ترافیک هوایی یا برج مراقبت ایجاد شده است، این سؤال مطرح می‌شود که اساساً از چه کسی باید شکایت کرد؟ آیا متهم در چنین قضایی دولت محسوب می‌شود یا واحد ارائه‌دهنده خدمات ناوبری هوایی و یا قضیه مسئله شخصی محسوب می‌شود و مسئول برج مراقبت به‌عنوان یک فرد حقیقی باید عهده‌دار اثرات ناشی از حادثه پیش‌آمده باشد.

براساس مقررات کنوانسیون شیکاگو و با توجه به تصریح ماده ۲۸ این کنوانسیون، دولت به‌عنوان مسئول نهایی ارائه خدمات ناوبری هوایی در قلمرو خود شناخته می‌شود و در چنین مواقعی این سازمان‌های دولتی هستند که به‌عنوان مسئول قلمداد می‌شوند. در این صورت در فرض وقوع حادثه فقط باید به طرفیت دولت، اقامه دعوی نمود، با این حال با توجه به مصونیت دولت از تعقیب به نظر می‌رسد در چنین مواقعی به‌سختی بتوان علیه دولت اقدام قطعی صورت داد؛ این درحالی‌که است که اگر یک دولت ادعا نماید که ایمنی لازم را در پرواز بر عهده داشته است قضیه نیز سخت‌تر قابل اثبات خواهد بود، البته این امر را نیز باید در نظر گرفت که اگر یک شخص بخواهد علیه دولت خارجی اقامه دعوی نماید وی می‌تواند از دولت خود برای طرح دعوی مزبور از مساعدت برخوردار شود و از دولت خود بخواهد که علیه دولت متخلف مبادرت به شکایت نماید اما نباید این واقعیت را از نظر دور داشت که ابعاد سیاسی بین دولت‌ها معمولاً مانع از آن می‌شود که برای هر دعوای یک دولت به طرفیت یک شخص حقیقی مبادرت به طرح دعوی نماید.^۱

در برخی از کشورها نظیر انگلستان اساساً امکان طرح دعوی علیه دولت یا نظام پادشاهی غیرممکن می‌نماید زیرا مطابق با دکتری حقوقی در این کشور، پادشاه هرگز مرتکب اشتباهی نمی‌شود و به همین جهت از تمامی خطاهایی که در حوزه امنیت پرواز در این کشور رخ داده باشد چشم‌پوشی می‌شده است و جبران آن بر عهده دولت بوده است تا سال ۱۹۴۷ که در آن دوران و همزمان با به رسمیت شناخته شدن مسئولیت مدنی پرسنل واحد برج مراقبت در کانادا^۲، دادگاه‌ها به این باور رسیدند که یک کنترل‌کننده ترافیک هوایی ممکن است تحت شرایطی (مانند زمانی که در اثر یک اقدام شبه جرم همانند آنچه در متن FTCA وارد شده است)^۳ مخصوصاً زمانی که تمام اقدامات لازم برای ایجاد ایمنی پرواز رعایت شده باشد، مسئول کلیه حوادثی باشد که در اثر اشتباه وی در تصمیم‌گیری ایجاد گردیده است. از آن زمان به بعد برای طرح دعوی می‌توان به هر دادگاه فدرالی که در حوزه آن دادگاه حادثه هوایی به وقوع پیوسته باشد اقامه دعوی مدنی نمود.

صلاحیت انحصاری دادگاه‌های محلی در دعاوی علیه ایالات‌متحده برای دریافت خسارت نقدی، پس از ژانویه ۱۹۴۵ برای آسیب از دست دادن اموال و یا صدمه شخصی یا مرگ ناشی از غفلت و یا اقدام غیرقانونی و یا حذف کارمند دولت درحالی‌که وی در محدوده دفتر خود مشغول به کار بوده است و عدم حضور وی موجب بروز حادثه شده باشد، به رسمیت شناخته شده است، البته هنوز در برخی از شرایط استثنایی ممکن است دولت از مسئولیت معاف دانسته شود مخصوصاً زمانی که اثبات شود عملکرد کارمندان به‌صورت اختیاری صورت پذیرفته است.

FTCA عملکرد اختیاری را به‌صراحت تعریف نموده اما دادگاه‌های ایالات‌متحده آمریکا در سال ۱۹۵۳ در دعوی Dalehite علیه دولت ابراز داشتند^۴ هرچند در اختیار یا فعل اختیاری اراده دخالت دارد ولی نباید فراموش کرد که مقررات ATCO نشان‌دهنده راه برای مسئولین واحد کنترل برج مراقبت محسوب می‌شود و برخلاف فعالیت‌های روزانه اجتماعی و اقتصادی این افراد که آزادانه در مورد مسائل تصمیم می‌گیرند در چنین بازه‌ای دارای حق اختیار نمی‌باشند.^۵

در دعوی دولت علیه اتحادیه تراست^۶ و ایسترن ایرلاینز (شرکت هواپیمایی شرق)^۱ علیه اتحادیه تراست^۲ برای نکته تأکید شد شد که مراقبین برج مراقبت به نیابت از دولت مسئول مراقبت از خلبان و سرنشینان هستند و دولت نیز نیابتاً مسئول حوادث

^۱ - Private Air Law reader 2011-2012 at 272. Course leader: Prof Mendes de Leon, Leiden University

^۲ -See Kader, supra note 6, at 68.

^۳ -Federal Tort Claims Act, 28 U.S.C. § 1346(b).

^۴ -346 U.S. 15, 1953

^۵ - H. Sasseville, The Liability of Air traffic control agencies 66 (Master Thesis at McGill University) (1985).

^۶ -States v Union Trust

محسوب می‌شود، در دعوی دوم اعلام شد که واحدهای کنترل برج مراقبت صرفاً عهده‌دار جزئیات عملیاتی هستند که خارج از حدود وظیفه خود و به اختیار مرتکب شده باشند^۲ در نتیجه زمانی دولت می‌تواند در واقع به این افراد مراجعه کند که اثبات نماید رفتار این مراقبین مشمول قواعد شبه جرم در ایالات متحده خواهد شد و آن‌ها در وظایفشان دچار سهل‌انگاری شده‌اند. در سال ۱۹۷۷ دو عدد بوئینگ ۷۴۷ در فرودگاه تریف در جزایر قناری با یکدیگر برخورد نمودند که این حادثه بیش از ۵۸۳ نفر قربانی به همراه داشت، تحقیقات فنی نشان داد که این اتفاق در اثر ارتباط غلط بین یکی از خلبانان با واحد برج مراقبت به وجود آمده است، در دعوی قضایی پس از بروز این حادثه دولت اسپانیا صرف‌نظر از ایمنی لازم که در فرودگاه وجود داشته است به نمایندگی از کارکنان خود مسئول پرداخت خسارت به خانواده‌های قربانیان شد. این وضعیت در میان سایر کشورها و حتی برخی از کشورهای اروپایی متفاوت است به‌عنوان مثال در آلمان دولت تنها نهادی است که ممکن است علیه آن اقامه دعوی صورت بگیرد.^۴

بر اساس ماده ۲۸ کنوانسیون شیکاگو دولت مسئول ارائه خدمات ناوبری هوایی محسوب می‌شود با این حال دولت می‌تواند تعهد خود را به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به نهادهای خصوصی واگذار نماید و فرقی ندارد که این واحدهای ارائه‌دهنده خدمات، داخلی یا خارجی محسوب شوند، حتی ممکن است گروهی که دولت این امر را به آن‌ها واگذار می‌کند متشکل از یک شورا باشد که اعضای آن به انتخاب یک‌دو گرد هم آمده باشند زیرا توسعه همکاری‌های بین‌المللی از اهداف این سازمان است و یکی از طرق ایجاد همکاری در عرصه ناوبری هوایی بر عهده گرفتن تصدی‌گری واحد حمل‌ونقل هوایی در یک کشور است، در چنین مواقعی دولت تنها به‌عنوان یک مقام ناظر مورد شناسایی قرار می‌گیرد. به نظر می‌رسد هیئت‌های نمایندگی بین کشورها به دلایل فنی و عملیاتی لازم و ضروری محسوب می‌شوند و وجود چنین کارگروه‌هایی به معنای نقض حاکمیت یک دولت نیست^۵، مخصوصاً حضور چنین گروه‌هایی در رابطه با فرودگاه‌های مرزی اهمیت بیشتری می‌یابد تا در مناطقی مانند زوریخ و ژنو از بروز حوادث هوایی جلوگیری به عمل بیاید (کاست، ۲۰۰۴) و در عین حال باید توجه داشت که این دولت‌ها هستند که مقررات مربوط به خدمات ناوبری هوایی را تبیین می‌نمایند پس لازم است استانداردهای تعریف‌شده در هر دولتی در سطحی باشد که مسئولیت وی را کمتر می‌نماید.

در برخی از کشورها ارائه‌دهندگان خدمات ناوبری هوایی به‌عنوان یک شخصیت حقوقی مسئول حوادثی هستند که در واحد برج مراقبت به وجود آمده است؛ به‌عنوان مثال موسسه ناوبری هوایی اسکای گاید^۶ در سوئیس به‌عنوان یک شخصیت حقوقی می‌تواند طرف یک دعوای حقوقی باشد، دولت سوئیس در دعوی مربوط به این شرکت هواپیمایی عمدتاً هیچ مداخله‌ای ندارد مگر آنکه در پرداخت خسارات مربوط به قربانیان حوادث هوایی این شرکت نتواند تمام منابع مالی لازم را تأمین نماید که در چنین مواقعی دولت کنفدراسیون سوئیس به‌عنوان آخرین راهکار حقوقی برای مطالبات خانواده‌های قربانیان تلقی می‌گردد، در انگلستان شرکت‌های خدمات ناوبری هوایی مسئول کلیه خسارات تلقی می‌شوند و دولت در این میان دارای هیچ مسئولیت حقوقی نیست و رسالتی در کمک به مؤسسات حقوقی یادشده ندارد.^۷

البته ذکر این نکته نیز مهم به نظر می‌رسد در صورتی که دوبار حادثه هوایی در یک منطقه رخ دهد و مسئولین برج مراقبت در این حادثه دخیل باشند همواره این حق برای دولت وجود دارد که علیه واحد برج مراقبت اقدامات قضایی و تعقیب کیفری را به همراه داشته باشند.

از دیگر سو بیشتر از هر چیز دولت از آن جهت مسئول در برابر اعمال کارکنان خود شناخته می‌شود که به‌طور کلی امکان طرح دعوی علیه واحد برج مراقبت وجود ندارد و همچنین واحد یادشده منابع مالی کافی برای تأمین هزینه خسارت همه قربانیان را در غالب مواقع ندارد؛ همچنین در بسیاری از کشورها خدمات ناوبری هوایی عمدتاً توسط دولت انجام می‌شود و مسئولین برج

¹ -Eastern Airlines v Union Trust

² -330 U.S. 907 (1955)

³ -221 F.2d 62 Cir. (1955)

⁴ -See supra note 19, at 271.

⁵ -See Steinen, supra note 14, at 70.

⁶ -Skyguide

⁷ - Ibid at 56-57.

مراقبت به‌عنوان کارمند دولت محسوب می‌گردند، بنابراین ممکن است به‌حسب قوانین داخلی کشورها، مسئولین واحد کنترل ترافیک هوایی معاف از مسئولیت شناخته شوند؛ البته این پدیده تقریباً با افزایش شرکت‌های خصوصی در صنعت هوانوردی کم‌کم به‌ندرت رخ می‌دهد^۱ و لکن قدر متیقن آن است که مسئولیت اشخاص حقوقی نیز همواره کمتر از دولت است و در نهایت این دولت است که کمک‌ها و مساعدت‌های لازم برای برطرف شدن مشکلات این حوزه را می‌نماید.

در کشور هند ارائه دهنده اصلی خدمات ناوبری هوایی مقامات فرودگاه^۲ (AAI) تلقی می‌شوند با توجه به شرایط حقوقی^۳ در این کشور نمی‌توان کارمندان برج مراقبت را به خاطر فعل یا ترک فعل که منجر به آسیب به کاربران شود را مسئول قلمداد کرده و مورد شکایت حقوقی قرار داد.

۸- مسئولیت مطلق و مسئولیت ناشی از تقصیر برج مراقبت

مسئولیت مطلق و مسئولیت ناشی از تقصیر و اهمال کاری دو مقوله‌ای است که در ادامه در مورد آن صحبت خواهیم نمود؛ سؤال اصلی که در این بخش به دنبال پاسخی برای آن هستیم این می‌باشد که مسئولیت مراقبین برج مراقبت شامل کدام دسته خواهد بود، مسئولیت مطلق یا مسئولیت ناشی از تقصیر؟

تحت عنوان مسئولیت مطلق یک فرد ممکن است بدون آنکه دچار اهمال کاری نسبت به وظایف خود شده باشد دارای مسئولیت شناخته شود، در این مواقع تنها کافی است شاکی اثبات نماید که آسیبی که به وی رسیده است مرتبط با مشتکی‌عنه بوده و بین او با حادثه ایجاد شده رابطه علیت وجود دارد؛ تحت مفهوم مسئولیت مبتنی بر تقصیر، تنها زمانی فرد دارای مسئولیت خواهد بود تقصیر یا اهمال کاری وی قبلاً به اثبات برسد و تا زمانی که این مهم اتفاق نیفتد نمی‌توان وی را دارای مسئولیت تلقی نمود، در این وضعیت شاکی باید بتواند اثبات نماید که مشتکی‌عنه در انجام وظایف خودداری اشتباه شده است و بین اشتباه به وقوع پیوسته و نتیجه به بار آمده رابطه علیت وجود دارد، این نوع از ساختار مسئولیت برای دولت‌ها همواره بهتر محسوب می‌شود زیرا بار اثبات دلیل بر عهده شاکی خواهد بود که اثبات نماید بین حادثه ایجاد شده و فعل ناشی از فرد رابطه سببیت، آن هم متکی بر اهمال وجود دارد.

در بسیاری از کشورها مسئولیت کنترل ترافیک هوایی به‌صورت مسئولیت ناشی از تقصیر مورد توجه می‌باشد که با توجه به دامنه ریسک‌پذیری و خطرات موجود در این حرفه این یک امر طبیعی است؛ و برای حفاظت از سیستم حمل‌ونقل هوایی لازم است که چنین دیدگاهی رشد و توسعه داشته باشد. برخی از افراد نظیر فرانسویس شوبرت براین عقیده هستند که برای توسعه صنعت هوانوردی باید این دیدگاه رشد و توسعه یابد؛ در اوایل دوران صنعت حمل‌ونقل هوایی در ایالات متحده آمریکا مسئولیت مطلق به‌عنوان مرجع تصمیم‌گیری مدنظر قرار گرفته بود که بعدها مورد نقد قرار گرفت و به مسئولیت مبتنی بر تقصیر تغییر جهت داد و لذا در حال حاضر لازم است اگر دعوی علیه برج مراقبت شکل می‌گیرد باید توسط شاکی غفلت برج مراقبت به اثبات برسد؛ در جمهوری هلند نیز مسئولیت مبتنی بر تقصیر به رسمیت شناخته شده است در فرانسه مسئولیت کنترل ترافیک هوایی براساس عمل سهل‌انگارانه غیرقابل‌اغماض در نظر گرفته شده و در سوئیس مسئولیت مطلق بدون در نظر گرفتن سقف و اندازه‌ای برای تعیین میزان پرداخت خسارت در نظر گرفته شده است.^۴

۹- مسئولیت مدنی به‌موجب اقدام برج مراقبت در پروازهای داخلی

اگر مسافرت هوایی کاملاً داخلی باشد، به‌گونه‌ای که مقصد یا محل توقف در کشور خارجی نباشد، کنوانسیون ورشو و یا مونترال اعمال نمی‌شود؛ بنابراین در مواردی که یکی از طرفین دعوا عضو کنوانسیون نباشد، مطابق قاعده حل تعارض، قانون کشور

^۱ -See Diedriks-Verschoor, supra note 16, at 190.

^۲ -Airports Authority of India

^۳ -The Airports Authority of India (Amendment) Act, 2003 NO. 43 of 2003 [7th September, 2003], Section 33.

^۴ - Ibid at 51-55.

موردنظر جاری می‌شود. به‌عنوان نمونه، در پرونده انگلی علیه شرکت سوئیس ایر کنوانسیون ورشو اعمال نشد چرا که تنها سوئیس اقدام به تصویب کنوانسیون مزبور کرده بود و ترکیه دارای چنین مقرره ای نبود. در نتیجه، حمل‌ونقل بین‌المللی وجود نداشته و پرونده باید مطابق قاعده حل تعارض بررسی شود.^۱ با این توضیح در قسمت حاضر ابتدا به موضع کشورها در قبال مسئولیت متصدی حمل‌هوایی در پروازهای داخلی پرداخته می‌شود و سپس موضع نظام حقوقی ایران در این زمینه موردنقد و بررسی قرار می‌گیرد.

۱۰- موضع نظام حقوق ایران در قبال پروازهای داخلی

سؤالی که در این قسمت مطرح می‌شود آن است که موضع حقوق ایران در قبال وضعیت تأخیر در پروازهای داخلی چگونه است و از چه نظامی تبعیت می‌کند. در این رابطه قانون راجع به اصلاح لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۰/۰۷/۱۶ موضع حقوق ایران را در خصوص وضعیت تأخیر کاملاً مشخص کرده است، به این صورت که حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در مورد مسافری و همچنین بار و اثاثیه آنان در پروازهای داخلی تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در پروازهای خارج از کشور است. به عبارت دیگر، نظام حقوقی ایران سابقاً وحدت نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل هوایی موردپذیرش قرار داده بود و مطابق قانون مذکور، در مواردی که متصدی حمل‌هوایی مرتکب تأخیر در حمل مسافر و یا کالا شود، برابر با کنوانسیون ورشو رفتار می‌شود؛ موضوعی که در قسمت قبل به‌طور تفصیلی موردبررسی قرار گرفت، اما قانون‌گذار ایرانی با وضع قانون «تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۲۵» تغییراتی را در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌هوایی مقرر نموده است که قابل‌تأمل به نظر می‌رسد، چراکه مطابق ماده نخست این قانون، پروازهای بین‌المللی مطابق با کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ است؛ اما در خصوص نظام حقوقی حاکم بر پروازهای داخلی بیان داشته است که در مورد حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه، محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است.^۲

حال پرسشی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که در وضعیت تأخیر مسافران در پروازهای داخلی باید برابر با چه مقرره ای رفتار شود. آیا مطابق قانون مجازات اسلامی عمل شود یا خیر؟ در واقع، چه مقرره و سازوکاری در خصوص تأخیر حمل مسافر در قانون مجازات اسلامی وجود دارد؟ زیرا قانون‌گذار در وضع قانون جدید تنها به این موضوع توجه داشته است که در مورد جراحات و صدمات جسمانی به مسافران در پروازهای داخلی، برابر با نظام حقوقی دیه رفتار شده و قواعد مندرج در کنوانسیون ورشو اعمال نشود؛ اما این موضوع بدون توجه به این امر است که مسئولیت متصدی حمل‌هوایی اعم از صدمات جسمانی (جرح و یا فوت) است و ناگفته پیدا است که قانون مجازات اسلامی فاقد حکمی است که بخواهد در خصوص وضعیت تأخیر اعمال شود. با این حال، در رابطه با نقد ارائه‌شده ممکن است این‌گونه پاسخ داده شود که مواردی در تأخیر می‌تواند ایجاد شود که منجر به صدمات جسمانی به افراد شود. در بررسی به‌عمل‌آمده در قسمت نخست مشخص شد که خسارات وارده به افراد در اثر تأخیر، عمدتاً ناظر به مواردی دیگر است؛ بنابراین موضوع مدنظر تخصصاً خارج از بحث می‌باشد. به نظر می‌رسد بهترین پاسخی که می‌توان نسبت به موضع قانون‌گذار در این زمینه منتسب نمود؛ این موضوع باشد که حکم مندرج در قانون سال ۱۳۹۱ منصرف از موارد تأخیر است زیرا قانون‌گذار در این زمینه خواسته است پروازهای داخلی را تنها از حیث مقررات

^۱ - Engli et al v. Swiss Air, Tribunal de 1re instance de Genve (Switzerland), 8 March 1955, RFDA 335.

^۲ - ماده ۱ مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۱۳۵۴/۷/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج کنوانسیون ورشو و تشریفات اصلاحی لاهه است.

راجع به جراحات بدنی و مرگ، تابع قواعد دیه مندرج در قانون مجازات اسلامی نماید؛ اما باوجود توجیه مزبور، همچنان این نقد به قانون‌گذار وارد است که در ماده نخست، به‌گونه‌ای سخن گفته که گویی موارد تأخیر را نیز باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد.

علاوه بر ابهام موجود در خصوص روند قانون‌گذاری، بررسی نگارندگان نشان می‌دهد که اساساً شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی در ایران در مورد پروازهای داخلی، قائل به مسئولیتی در قبال تأخیر نیستند. به‌خصوص مسأله وقتی غامض‌تر می‌شود که اعلام شود پرواز بیش از یک روز تأخیر دارد یا اصلاً لغو خواهد شد. این موضوع سبب می‌شود که برخی مسافران که ساکن مبدأ نیستند، مجبور باشند که شب را در شرایط سختی در فرودگاه گذرانده یا در هتلی اقامت نمایند که مستلزم هزینه‌های اضافی باشد و در صورت تأخیر یا لغو پرواز، خساراتی به آن‌ها وارد می‌شود. این درحالی‌که است که شرکت‌های هواپیمایی برای این‌گونه خساراتی که به این دسته از مسافران وارد می‌شود هیچ‌گونه مسئولیتی برای خود قائل نیستند؛ بنابراین با توجه به مشکلات بسیاری که در صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران وجود دارد تأخیر در پرواز هوایی مسئله‌ی عجیبی به نظر نمی‌رسد چراکه دقیقاً مشخص نیست اولاً در قبال چه نوع تأخیری خسارت پرداخت می‌شود و ثانیاً در صورت بروز تأخیر، چه خدماتی قابل‌ارائه است. به عبارت بهتر، در مواردی که پرواز داخلی با تأخیر همراه است چه سازوکار حقوقی برای مقابله با آن وجود دارد؟ در پاسخ به مسئله مزبور در حقوق داخلی، باید بیان داشت که اگرچه در پروازهای داخلی، قانون قابل‌اعمال مبهم به نظر می‌رسد، اما می‌توان براساس قواعد عمومی، موضوع را موردبررسی و تحلیل قرارداد. با این توضیح که عموماً مسافر دارای بلیت پرواز است که این امر خود دلیلی بر وجود قرارداد میان متصدی حمل و مسافر است.

بنابراین در وضعیتی که پرواز هوایی با تأخیر همراه است، متصدی در انجام تعهد خود تأخیر داشته و این موضوع خود نوعی نقض جزئی قرارداد محسوب می‌شود و باید خسارات وارده را براساس قواعد عمومی موجود بررسی نمود. به همین مناسبت، قاضی برای صدور حکم به خسارات وارده در اثر تأخیر هوایی، مطابق دیدگاه حقوقدانان داخلی و مجموع مواد قانون مدنی در خسارات حاصله از عدم اجرای تعهدات، باید چهارعنصر را مورد ارزیابی قرار دهد: ۱ - فرارسیدن موعد؛ ۲ - عدم اجرای تعهد؛ ۳ - وجود ضرر؛ ۴ - احراز رابطه سببیت میان عدم انجام تعهد و ضرر (کاتوزیان، ۱۳۷۹). در رابطه با موضوع نخست، اصولاً موعد اجرای تعهد در بلیت پرواز مشخص شده که در صورت عدم اجرای به‌موقع تعهد از سوی متصدی، تأخیر محقق شده است و مسافر می‌تواند با تحقق سایر شرایط، خسارت‌های وارد به خود را طلب نماید؛ اما نکته قابل‌تأملی که در این قسمت از بحث وجود دارد آن است که موعد در برخی موارد، نقش تعیین‌کننده‌ای در مفاد تعهد دارد به‌گونه‌ای که عدم اجرای تعهد در زمان موردنظر، به‌منزله عدم اجرا خواهد بود؛ بنابراین در صورتی که پرواز هواپیما تأخیر داشته باشد، قرارداد منفسخ بوده و مسافر می‌تواند خسارت عدم انجام تعهد را مطالبه نماید و این خسارات، اعم از مبلغ مندرج در بلیت و خسارات وارده دیگر است؛ اما در احراز این مطلب که چه نوع تأخیری در پرواز داخلی به‌منزله عدم اجرای تعهد است، اصولاً می‌بایست به‌قصد طرفین قرارداد توجه کرد. به این صورت، اگر زمان پرواز قید تعهد باشد، انجام شدن آن به‌منزله عدم اجرای تعهد تلقی خواهد شد. به‌عنوان مثال، در مواردی که مسافری قصد دارند در موعد معین در مراسم مذهبی، ورزشی و یا علمی خاصی حاضر شوند و برای آنان تنها حضور به‌موقع در زمان مقرر، مفید فایده است، تأخیر ایجادشده به‌منزله عدم اجرای تعهد خواهد بود. موضوع دومی که قابل‌بررسی می‌باشد، عدم اجرای تعهد از سوی متصدی است که در بحث حاضر، از آن به‌عنوان عدم اجرای جزئی قرارداد یاد شد. بدیهی است صرف وقوع تأخیر، نشان‌دهنده عدم اجرای تعهد از سوی متصدی است و نفس تأخیر به‌منزله تقصیر قراردادی قلمداد می‌شود. مگر آن‌که متصدی بتواند مطابق قواعد عمومی، تأخیر پیش‌آمده را منسوب به عوامل خارجی و یا فورس‌ماژور نماید و تنها با اثبات این موضوع می‌تواند از جبران خسارت‌های وارده رهایی یابد. همچنان که مطابق مقررات اروپایی، در وضعیت تأخیر، متصدی حمل‌هوایی درهرحال مسئول خسارات وارده تلقی می‌شود مگر آن‌که ثابت شود شرایط استثنایی همچون قوه‌قاهره (طوفان، سیل و ...) موجب تأخیر پرواز شده است؛ بنابراین برابر مقررات اروپایی در پروازهای کمتر یا به مسافت ۱۵۰۰ کیلومتر، تأخیر دو ساعت یا بیشتر و در مورد پروازهایی که بر فراز سرزمین‌های عضو جامعه اروپایی به مسافت بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر و بقیه پروازهایی که بین ۱۵۰۰ و ۳۵۰۰ کیلومتر هستند، تأخیر سه ساعت یا بیشتر و در

پروازهایی که مشمول دو حالت نخست نباشد، تأخیر چهار ساعت یا بیشتر قابل جبران است. سومین مطلبی که در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی در پرواز داخلی باید احراز شود، وجود ضرر است. در رابطه با تعریف ضرر، این گونه بیان شده است: هر آنچه از دست رفته و قابل ارزیابی به پول باشد و صدمه به حقوق مالی برساند، ضرر مالی است (کاتوزیان، ۱۳۷۹). در نتیجه، به نظر می‌رسد هر گونه زیان مادی و معنوی و بدنی از جمله عدم النفع (جریان عادی امور)، زیان تلقی خواهد شد. به عبارت بهتر، ضرر دارای معنای عرفی است و در هر کجا که عرف، تأخیر پرواز را ضرر تلقی نماید، می‌توان خسارات وارده را از دادگاه تقاضا کرد (صفایی، ۱۳۹۱).

بنابراین ماهیت خسارات وارده به مسافری گذشته از خساراتی که در قالب هزینه‌های تأخیر وارد می‌شود و باید در قالب خدمات ارائه شده جبران شود (همچون هزینه اقامت و غذا و ...) از دو بعد قابل بررسی است: ۱- خسارات مادی؛ ۲- خسارات معنوی. در رابطه با خسارات مادی در وضعیت تأخیر، غالباً خساراتی متبادر به ذهن می‌شود که ناظر به عدم النفع است. به عنوان نمونه، در شرایطی که پرواز هواپیما با تأخیر همراه است. افرادی وجود دارند که در اثر تأخیر، فرصت شرکت در مسابقه یا آزمون و یا مناقصه تجاری و ... را از دست می‌دهند. در خصوص خسارات معنوی همان گونه که بیان شد، با وجود برخی مخالفت‌های موجود در رویه قضایی خارجی در پرونده‌های تأخیر، اصولاً زیان‌های معنوی با اثبات شرایطی، قابل مطالبه است. در نتیجه، با توجه به تعریفی که از ضرر ارائه شد، در هر مورد که عرف تألمات روانی را زیان محسوب کند، دادگاه می‌تواند حکم به جبران خسارت نماید. همچنان که شرکت در مراسم مذهبی در موعد معین و یا درد و رنجی که مسافری در اثر سرگردانی ناشی از تأخیر پرواز متحمل می‌شوند، می‌تواند به عنوان ضرر مطرح شود. البته خواهان می‌تواند خسارات معنوی را به موجب مسئولیت مدنی قراردادی و یا غیر قراردادی مطرح نماید. با این توجه که در طرح دعوای مسئولیت مدنی غیر قراردادی^۱ اولاً عنصر تقصیر را برخلاف مسئولیت قراردادی باید اثبات نمود. هر چند که امروزه مفهوم تقصیر با تعدیل‌های فراوانی روبرو شده و مفهوم اجتماعی و متعارف آن مدنظر است ثانیاً باید محدودیت‌های قراردادی نیز مورد ملاحظه قرار گیرد.

اما سؤال مهم دیگری که وجود دارد آن است که چه ضابطه‌ای برای ارزیابی خسارات وارده در اثر تأخیر وجود دارد. در پاسخ به سؤال مطرح شده و در نهایت، پیش شرط اساسی تمامی دعوای مسئولیت مدنی، وجود رابطه سببیت میان فعل زیان‌بار (تأخیر) و زیان وارده است که با اثبات آن، طرح دعوای مطالبه خسارات وارده در اثر تأخیر، امکان پذیر خواهد بود. همچنین در وضعیت تأخیر، نکته‌ای که بسیار مهم و قابل توجه است ارائه خدمات مناسب به مسافر در حالت تأخیر است، موضوعی که در حقوق ایران تاکنون مشاهده نشده و یا بسیار نادر و محدود بوده است. در حالی که مطابق مقررات اروپایی در حالت تأخیر، از سوی متصدی حمل هوایی به مسافرانی که متحمل تأخیر در پروازشان شده‌اند، خدمات ارائه می‌شود.^۲ به عنوان نمونه، مطابق ماده ۹ مقرر اروپایی، مسافران به صورت مجانی از خدمات زیر بهره‌مند می‌شوند: ۱- غذا و نوشیدنی به صورتی معقول متناسب با زمان انتظار؛ ۲- استقرار در هتل درجایی که انتظار یک‌شب یا بیشتر لازم باشد یا جایی که توقف اضافه بر آنچه مسافر مدنظر داشته است لازم باشد. به علاوه، به مسافران دو تماس تلفنی، پیام با تلفکس و دورنگار یا ایمیل مجانی داده می‌شود.^۳

لازم به ذکر است که مطابق رأی صادره از شعبه سوم دیوان دادگستری اروپا بلایای طبیعی مانند فوران آتشفشان‌ها در «ایسلند» و ابری که از خاکستر آن در سال ۲۰۱۰ ایجاد شد و باعث توقف پروازها شد را می‌توان شرایط استثنایی توصیف کرد که متصدی حمل و نقل از پرداخت غرامت معاف می‌کند، باین حال شرایط فوق استثنایی هم نمی‌تواند متصدیان حمل و نقل را از تعهد به دادن خدمات به مسافران منع کند مطابق حکم دادگاه، متصدیان حمل و نقل هوایی باید مطابق مواد ۵ و ۸ مقررات به

^۲- همچنین مطابق ماده ۷ مقرر اروپایی به شرح زیر برخوردار می‌شوند: ۲۵۰ یورو برای پروازهای ۱۵۰۰ کیلومتری یا کمتر از آن ۴۰۰ یورو برای همه پروازهای بر فراز سرزمین‌های جامعه اروپایی بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر و همه پروازهای بین ۱۵۰۰ تا ۳۵۰۰ کیلومتر ۶۰۰ یورو برای همه پروازهایی که مشمول بند الف و ب نیستند. در تعیین مسافت، مبنا آخرین مقصدی که خواهد بود که در رسیدن به آن، جلوگیری از سوار شدن مسافر یا لغو پرواز منجر به تأخیر در «زمان رسیدن به مسافر بعد از زمان تعیین شده باشد»

^۳- Art. 9 Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council.

مسافران در طول بسته شدن فضای هوایی اروپا خدمات‌رسانی کرده و این تعهدات حد پولی و زمانی ندارد^۱ همچنین موارد دیگری که در وضعیت تأخیر مطابق مقرر اروپایی قابل پرداخت است، در صورتی است که پرواز بیش از پنج ساعت تأخیر داشته باشد که براساس آن مسافران می‌توانند بلیت خود را پس داده و وجه پرداختی بابت آن را دریافت کنند.^۲ بنابراین به نظر می‌رسد قانون‌گذار ایرانی در این خصوص نیز می‌بایست اقدام به اصلاح قوانین موجود نماید.

۱۱- بحث و نتیجه‌گیری

آنچه در این اثر مورد نقد و بررسی قرار گرفت نویسنده به این نتیجه رسید که در شناسایی مسئولیت مدنی برای واحد کنترل ترافیک هوایی یا همان برج مراقبت بایستی همواره چند امر را مدنظر داشت؛ نخست آنکه با عنایت به اینکه یک برج مراقبت به‌تنهایی هدایت فضای فرودگاهی و فرازوفرودهای هواپیماها را بر عهده ندارد لذا مسئولیت این واحد در غالب مواقع به‌صورت تضامنی خواهد بود و فقط در فرضی ممکن است که متصدی برج مراقبت دارای مسئولیت تامه باشد که اهمال و تقصیر وی عمدی بوده و فراتر از یک شک معقول مبادرت به‌اشتباه نموده باشد؛ وقتی یک هواپیما در اثر هدایت واحد برج مراقبت دچار یک سانحه می‌شود رویه قضایی این‌طور نشان داده است که در غالب مواقع خلبانان به‌عنوان مسئول اصلی قلمداد می‌شوند زیرا خلبان عهده‌دار جان مسافرینی است که در هواپیما نشسته‌اند پس نمی‌تواند به‌صرف این‌که دستوراتی را از واحد برج مراقبت دریافت می‌نماید از مسئولیت شانه خالی نماید، مخصوصاً آنکه خلبان درنهایت خودش نسبت به اقدامی که می‌خواهد انجام دهد تصمیم نهایی را اخذ می‌نماید، البته این مهم نافی مسئولیت واحد برج مراقبت در ارائه وظایفی که بر عهده دارد نیست و تخلف از آن می‌تواند سبب بروز مسئولیت برای وی شود؛ دامنه مسئولیت‌های تعریف‌شده برای متصدی برج مراقبت در کنوانسیون شیکاگو در ضمیمه ۱۳ از مصوبه شورای ایکائو وارد شده است و لکن با توجه به رشد روزافزون خدمات هوایی و فناوری‌های صنعت هوانوردی در این حوزه و همچنین با در نظر گرفتن شرایط مختلفی که از قبل قابل پیش‌بینی نمی‌باشند، همچنین با تأکید بر این نکته که مسئول برج مراقبت در هر صورت وظیفه حفظ جان افراد را بر عهده دارد، لذا دامنه میزان وظایف این واحد نامحدود تلقی می‌شود و آن‌ها نمی‌توانند به‌صرف این‌که حادثه اتفاق افتاده، منسوب به وظایفی نبوده است که آن‌ها نسبت به آن تکلیفی داشته باشند از زیر بار مسئولیت شانه خالی نمایند.

مطلب دوم آنکه مسئولیت واحد برج مراقبت بیش از آنکه مسئولیت قراردادی شمرده شود تحت عنوان مسئولیت ناشی از شبه جرم قابل بررسی است زیرا این واحد عملاً قراردادی در رابطه با هیچ مسافری ندارد درحالی‌که تصمیمات این نهاد می‌تواند بر روی مسافری و حتی اشخاص ثالث که در فرودگاه نیستند تأثیرگذار باشد، همچنین مطلب مهم‌تر آنکه واحد برج مراقبت دارای مسئولیت مطلق نسبت به حوادث پیش‌آمده محسوب نمی‌شود زیرا اگر این فرض حقوقی برای این نهاد کنترل ترافیک هوایی در نظر گرفته شود، در آن صورت بدون آنکه میزان دخالت یا اشتباه آن‌ها تأیید شده باشد و به‌صرف نتیجه اتفاق افتاده آن‌ها دارای مسئولیت می‌باشند در نتیجه رویه قضایی در حوزه بین‌الملل نشان می‌دهد که غالب کشورها برای حمایت از صنعت هوانوردی میل به آن دارند که مسئولیت برج مراقبت را براساس نظریه تقصیر قابل پیگیری بدانند در این فرض مدعی یا شاکی باید اثبات نماید که مسئول برج مراقبت در انجام وظایف خویش دچار اهمال گردیده است. سومین نتیجه‌ای که نویسنده بدان دست‌یافت آن است که اساساً از طریق معاهدات مهم بین‌المللی که امروزه در صنعت هوانوردی وجود دارند مانند معاهده مونترال، شیکاگو، ورشو و... نمی‌توان برج مراقبت را دارای مسئولیت قانونی تلقی نمود و براساس آن برای متصدیان این بخش اقامه دعوی نموده و از آن‌ها جبران خسارت را انتظار داشت به همین روی در بیشتر سوانحی که در اثر اهمال برج مراقبت به وقوع می‌پیوندد این دولت‌ها هستند که عهده‌دار جبران خسارت به شمار می‌روند زیرا مسئولین بخش کنترل ترافیک به‌عنوان

^۱-Denise McDonagh v. Ryanair Ltd [2013] EUECJ C-12/11 (31 January 2013).

^۲- ماده ۸ مقرر مزبور هنگامی که پرواز بیش از پنج ساعت تأخیر داشته باشد کمک‌های تصریح شده در ماده (۱) (الف) که عبارت است از استرداد وجه پرداختی طی هفت روز یا تمام هزینه بلیت به همان قیمتی که انجام نشده را یکجا پس بگیرد.

کارمندان دولت محسوب می‌گردند، البته این مسئله علت مهم‌تری نیز دارد و آن بالا بودن میزان هزینه مخارج ناشی از سوانح هوایی است که در هر صورت پرداخت آن از عهده مسئولین برج مراقبت خارج است و دولت برای آنکه ثبات را به میان مردم برگرداند چاره‌ای ندارد مگر آنکه تصمیمی در این باره اخذ نماید، البته باید توجه داشت که رشد و توسعه خصوصی‌سازی باعث شده است که به صورت محدود مسئولیت شخصیت حقوقی واحد ناوبری هوایی نیز به رسمیت شناخته شود در این صورت کسی که عهده‌دار ناوبری هوایی است و برج مراقبت در ذیل مجموعه وی خدمت می‌نماید عهده‌دار پرداخت خسارات محسوب می‌شود، البته این امر نافی از آن نیست که مسئول ناوبری هوایی بعداً برای جبران پرداخت خسارت خود به مسئول برج مراقبت مراجعه نماید ولی عملاً این امر چندان ثمره مالی به دنبال نخواهد داشت؛ نتیجه دیگری که نظر نویسندگان را به خود جلب نمود آن است که اقامه دعوی علیه مسئول برج مراقبت می‌تواند به دلیل فقدان قانون در این زمینه از طریق اصول کلی قواعد مدنی شکل بگیرد که در این صورت باید اقامه دعوی علیه یک شخص انجام شده و میزان تقصیر وی نیز توسط شاکی به اثبات برسد که عملاً به خاطر عدم دسترسی به داده‌های هوانوردی این امر تقریباً ثمره چندانی به دنبال ندارد؛ نکته مهم دیگری که باید بدان اشاره نمود نقض بیمه‌ها در تأمین خسارات وارد شده است؛ بیمه به عنوان یک رکن اساسی می‌تواند در زمانی که حادثه‌ای به وقوع می‌پیوندد در صورتی که از پیش واحد بیمه‌گر با بیمه‌گذار که برج مراقبت باشد توافق نموده باشد، هزینه‌های مربوط به خسارات ناشی از حوادث هوایی را پرداخت خواهند نمود، البته هر بیمه‌گری برای خود محدودیت‌هایی پیش‌بینی نموده است ولی مساله مهم آن است که در صورت وقوع حوادث، صرف‌نظر از آنکه دعاوی مطرح شده علیه واحد برج مراقبت واقعی یا واهی و جعلی باشند، خسارات وارد شده قابل پرداخت خواهند بود البته ضعف در صنعت بیمه در کشورهایی نظیر کشور خودمان موجب می‌شود تا متصدیان برج مراقبت نتوانند از این کمک مالی بسیار مهم استفاده نمایند. یکی دیگر از مقولاتی که در این پژوهش مورد توجه محقق واقع شد آن است که در صورتی که نتوان از طریق قواعد عام مسئولیت مدنی اقامه دعوی علیه واحد برج مراقبت نمود، از طریق قواعد عام جزایی که متناسب با قوانین هر کشوری متفاوت می‌باشد، در صورتی که سانحه هوایی موجب بروز آسیب جسمی و جانی شده باشد اقامه دعوی نموده و در عرض دعوی ارائه شده تقاضای خسارت ناشی از ضایعه وارده را نمود.

در رابطه با مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر، باید میان دو حالت قائل به تفکیک شد. نخست پروازهای بین‌المللی و دوم پروازهای داخلی. در خصوص پروازهای بین‌المللی، کنوانسیون‌های ورشو و مونترال متصدی حمل را مسئول خسارت‌های وارده در اثر تأخیر می‌داند که مطابق آراء صادره از سوی دادگاه‌ها و دکترین حقوقی، تأخیر به وضعیتی اطلاق می‌شود که برابر سند حمل هوایی (بلیت یا بارنامه) که قراردادی میان طرفین است، متصدی موظف خواهد بود مسافر یا کالا را در مدتی معقول به مقصد برساند و در صورتی که از تاریخ مندرج در قرارداد به‌طور غیرمعقولی تخطی شود، متصدی حمل هوایی مسئول خسارت‌های وارده خواهد بود که این خسارت می‌تواند مواردی چون خسارت اقتصادی، خسارت روحی و روانی و خسارات تبعی باشد؛ البته با این شرط که در هر مورد ارتباط مستقیم میان تأخیر و خسارت وارده ثابت شود. از سوی دیگر، لازم به ذکر است که اثبات این امر برای مسافران و یا ارسال‌کننده کالا چندان دشوار نیست زیرا به‌صرف اثبات تأخیر و وجود خسارت، شرایط مسئولیت متصدی حمل هوایی محقق خواهد شد و در مقابل، این متصدی حمل است که اثبات نماید تمامی اقدامات ضروری و لازم را اتخاذ کرده است. در پروازهای داخلی، کشورهای مختلف مواضع متفاوتی را در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی اتخاذ کرده‌اند. به این صورت که برخی، وحدت مسئولیت بین‌المللی و داخلی را پذیرفته و عده‌ای دیگر از کشورها مقررات خاصی را پیش‌بینی کرده‌اند؛ اما در این میان، موضع نظام حقوقی ایران مبهم بوده و به‌درستی مشخص نیست که چه مقرراتی لازم الاتباع است؛ بنابراین با وجود ابهام قانون‌گذاری در خصوص مطالبه خسارت، مسافر می‌بایست مطابق قواعد عام مسئولیت مدنی، در موارد وجود قرارداد (وجود بلیت) با جمع شرایط، اقدام به طرح دعوی تأخیر اجرای تعهد قراردادی نماید؛ اما موضوع مطرح شده، نافی این مطلب نیست که مسافر بتواند بر مبنای مسئولیت غیر قراردادی نیز مطالبه خسارت نماید. البته با این پیش‌شرط که محدودیت‌های قراردادی نیز در نظر گرفته شود. همچنین در وضعیت تأخیر، مسافران نیاز به ارائه خدمات مطلوب دارند که چنین موضوعی در نظام حقوقی ایران مفقود است.

منابع

۱. صفایی، سیدحسین. (۱۳۸۹). قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲. چاپ یازدهم، انتشارات میزان، ص. ۲۰۶.
۲. طالبی، ابوالفضل. (۱۳۹۳). شناسایی و کشف عوامل استرس زا در حرفه کنترل ترافیک هوایی از دید کارکنان برج کنترل فرودگاه مهرآباد. ص ۲
۳. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۸۶). الزام‌های خارج از قرارداد. چاپ ۵ و ۶. جلد اول. تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ص ۱۲۸.
۴. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۷۹). اعمال حقوقی قرارداد ایقاع. چاپ هفتم. تهران: شرکت سهامی انتشار. ص ۲۷۰.
۵. لوراسا، میشل. (۱۳۷۵). مسئولیت مدنی. ترجمه محمد اشتری. چاپ اول. تهران: نشر حقوقدانان، ص ۳۵.
6. Franks, M. R. (2007). "Airline Liability for Loss, Damage, Or Delay of Passenger Baggage", Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Vol. 12, p.736.
7. Henrietta Philepin, Isabella, et al. (2008). An Introduction to Air Law, 8th Revised Edition, Netherlands, Kluwer Law International, p.136.
8. Kost, A. (2004). Responsibility and Liability for Air Navigation Services 22 (Master Thesis at Leiden University), pp56-57.
9. Stanley J. Levy. (1968). the Expanding Responsibility of the Government Air Traffic Controller, 36 Fordham L. Rev, 401.

Civil liability air traffic controller in Iran Law

Abbas Najib ¹, Alireza Mazloom Rahni (Ph.D) ^{2*}

^{1,2} *Department of Law, Shahr-e- Qods Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran*

Abstract

The increasing growth of aviation events in the world and in particular in Iran, several legal problems in the field of civil liability is created, The involvement of multiple physical and spiritual elements in the creation of these events, the identification and determination of the charge air accident fails. One of the units involved in the control of the aircraft in the space and Earth, Watchtower staff airports are, in this research is descriptive-analytical method of compilation. Due to the lack of regard for the explicit regarding civil liability caring in towers of Iran's rights of employees on the one hand and the complexity of the causes of air accidents and on the other hand, sought to examine the extent of civil liability, the Watchtower on the staff. But due to lack of regard for the General principles of legal recourse to civil liability conventions, international conventions such as the Montreal, Warsaw and Philadelphia is inevitable, From what I learned in this research were reviewed to identify the conclusion that civil liability lawsuit against the Watchtower congregation only if possible and feasible air navigation unit that will be completely managed, private Otherwise, based on the existing regulations cannot be used directly against the Watchtower unit allege, and consequently the damage claim against the State of the dispute in the trial, Even in the hypothetical air navigation and the State have been separated from the body of the tower and are run as private, government intervention in the payment of the corresponding losses inevitably will be Because the size of the losses is often very high and maintain the security of the country will require flight This damages be paid quickly, of course, if any accident taking place ahead of the Watchtower by insurance companies is no longer covered in this area there will be no problem; it also seems to be more care in situations of tower units have the joint and several liability with other foundations and organizations involved in aerial flight. That is the responsibility of the relevant indemnity between the units can be divided , It should be noted that in the case of the flying eye in the range of air flight and not by electronic devices with control tower guided care, The Watchtower has a civil liability arising out of the accident will not air.

Keywords: control tower, civil responsibility, compensation, aerial incident
