

فهرست اختصارات

AIS	Aeronautical Information Services
ATC	Air Traffic Control
ATS	Air Traffic Services
CAB	The United States Civil Aeronautics Board
CAN	Committee on Aircraft Noise
CINA	Commission Internationale de Navigation Aérienne
CITEJA	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
CNS-ATM	Communications, Navigation, Surveillance / Air Traffic Management
DOHSA	Death on the High Seas Act
ECAC	European Civil Aviation Conference
FAA	Federal Aviation Administration
FANS	Futur Air Navigation Systems
FDR	Flight Data Recorder
GLONASS	Global Orbiting Navigation Satellite System
GNSS	Global Navigation Satellite System
GPS	Global Positioning System
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR	Instrument Flight Rules
NTSB	National Transportation Safety Board
SARPs	Standards and Recommended Practices
UPU	Universal Postal Union
VFR	Visual Flight Rules

مقدمه

جنگ جهانی اول به دولت‌ها نشان داد که هواپیما با توجه به توانایی‌اش در ورود آسان به سرزمین دولت‌های دیگر و احتمال بمباران مناطق تحت حاکمیت آن‌ها بسیار خطر آفرین است؛ به همین دلیل در گام اول در سطح بین‌الملل، دولت‌ها به دنبال تثبیت و حفظ حاکمیت خود بر فراز سرزمینشان شدند. کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس به صراحت حاکمیت مطلق دولت‌ها را بر هوافضای سرزمینشان پذیرفت. تثبیت حاکمیت دولت‌ها بر فراز سرزمین ملی خود این امکان را برای دولت‌ها فراهم کرد که حرکت هواپیمای خارجی را در قلمرو هوایی ملی خود کنترل کنند.

از طرف دیگر، مشخص شد که هواپیما به عنوان یک نوع وسیله حمل و نقل عمومی می‌تواند برای اهداف و مقاصد تجاری و مدنی همچون حمل مسافر، پست و بار مفید باشد؛ لذا دولت‌ها علاوه بر حفظ و اعمال حاکمیت بر قلمرو هوایی خود به جنبه‌های اقتصادی حمل و نقل هوایی نیز توجه کردند و بر اساس قوانین ملی خود، چارچوب‌های مشخصی را برای بهره‌برداری‌های هوایی در نظر گرفتند و در این باره مقررات ملی خود را در ارتباط با مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی همانند دیگر بخش‌های تجاری اجرا کردند.

دولت‌های اروپایی، پیش از شروع حمل و نقل هوایی بین‌المللی، قوانین مدنی و مخصوصاً قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی یا قواعد حل تعارض خود را بر روابط حقوقی میان مسافران و شرکت‌های هواپیمایی برای پروازهای بین‌المللی و داخلی اعمال می‌کردند. در آن دوران فقط چند دولت اروپایی قوانین هوایی مستقلی تدوین کرده بودند که ارتباط خاصی با موضوعات مسئولیت نداشت و بیشتر به جنبه‌های ایمنی هوایی مرتبط بود و دولت‌های زیادی همان مقررات مربوط به

امور مدنی و تجارت را بر حمل‌ونقل هوایی اجرا می‌کردند.^۱ با وجود این، از آغاز فعالیت هواپیمایی مشخص شد که وضع و اجرای قوانین و مقررات ملی در زمینه حمل‌ونقل هوایی با توجه به برجسته بودن اصل بین‌المللی این حوزه، مانع از توسعه این صنعت می‌شود؛ زیرا هواپیما به عنوان یک وسیله نقلیه، به سرعت از صلاحیت یک دولت به صلاحیت دولت دیگری وارد می‌شود و بر همین اساس، قوانین ملی متفاوتی با توجه به اینکه هواپیما در چه کشوری باشد، نسبت به موضوعات حمل‌ونقل هوایی اعمال می‌شود و مسائل مربوط به حقوق هوایی خصوصی را به همراه می‌آورد.

با متداول شدن پروازهای بین‌المللی، مشکلات حقوقی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی پدیدار شد. کشورها در سرزمین خود با مسافران و هواپیماهایی مواجه شدند که ملیت و تابعیت‌های مختلف داشتند. به علت افزایش پروازهای بین‌المللی و حضور عناصر خارجی در حقوق مدنی حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی، دعاوی زیادی مرتبط با شهروندان اتباع دیگر کشورها به دادگاه‌های ملی یک کشور احاله شد.^۲ دادگاه‌ها بنابر قوانین ملی خود، به دعاوی مربوط رسیدگی می‌کردند؛ در نتیجه این رویه، آراء دادگاه‌ها در هر کشوری درباره مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی و جبران خسارت به مسافران، نسبت به آراء دادگاه‌های کشورهای دیگر تفاوت داشت. صدور احکام متفاوت درباره موضوعی چون مسئولیت، مشکلات جدی برای رشد صنعت حمل‌ونقل هوایی ایجاد کرد؛ زیرا بهره‌برداران حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی به سبب وجود قوانین مختلف در کشورها از حدود مسئولیت خود باخبر نبودند و در دعاوی مشابه با احکام متفاوتی روبه‌رو می‌شدند؛ به همین دلیل جامعه بین‌المللی هوایی مجاب شد به منظور اجتناب از مشکلات ایجادشده، قواعد مربوط به حقوق بین‌المللی خصوصی هوایی را تا حد ممکن در سطح بین‌الملل یکنواخت

1. Examples include the Air Navigation Law of 1924 in France; the Air Traffic Act of 1922 in Germany; and the Air Navigation Act 1920 and the Air Navigation (Investigation of Accidents) Regulations of 1922 in England-see: Goedhuis, *National Air Legislation and the Warsaw Convention*, pp. 64-66.
2. Milde, *The Problems of Liabilities in International Carriage by Air: A Study in Private International Law*, p. 14.

کند؛ لذا جامعه بین‌المللی، مخصوصاً کشورهای اروپایی، از آغاز حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی در دهه ۱۹۲۰ درصد یکنواخت کردن مقررات درباره موضوعات حقوق بین‌الملل خصوصی برآمدند.

جامعه بین‌الملل هوایی در حدود نود سال گذشته، به منظور اجرای مقررات یکنواخت بین‌المللی، توانسته است معاهدات بین‌المللی درباره برخی موضوعات حمل‌ونقل هوایی مانند مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافر و بار را در یک ترازی جهانی به تصویب برساند که پس از آن لازم‌الاجرا شد و بیشتر کشورها مقررات آن‌ها را اجرا می‌کنند. البته کشورها در برخی موضوعات مربوط به حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی، نظیر مسئولیت فرودگاه‌ها و یا مسئولیت کنترل ترافیک هوایی، تمایلی به اجرای مقررات یکنواخت بین‌المللی نشان نداده‌اند؛ هرچند جامعه بین‌الملل هوایی نظیر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)^۱ تلاش‌هایی را به منظور تهیه مقررات درباره موارد مذکور انجام داده است.

حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی که شامل مقررات بین‌المللی یکنواخت و قوانین ملی کشورها می‌شود، نیازمند بررسی اصول اساسی نظام‌های حقوقی «کامن‌لا» و «سیویل‌لا» است؛ زیرا اولاً معاهدات به ندرت توانسته‌اند همه جنبه‌های حقوق خصوصی هوایی را یکنواخت کنند و فقط به برخی موضوعات توجه کرده‌اند که در بیشتر موارد تفسیر آن‌ها نیز از سوی قوانین ملی و دادگاه‌های هر کشور بر اساس اصول نظام حقوقی آن کشور تعیین و مشخص می‌شود؛ و ثانیاً (همان‌طور که بیان شد) معاهدات به برخی حوزه‌ها اصلاً نپرداخته‌اند و کشورها بر مبنای قانون ملی رفتار می‌کنند. در این ارتباط می‌توان به مبانی مسئولیت یا اقامه دعوا از سوی بستگان قربانی سانحه اشاره کرد.

بر همین اساس، یک بررسی تطبیقی اجمالی از مقررات نظام‌های حقوقی «کامن‌لا» و «سیویل‌لا» برای شناخت و ایجاد مقررات بین‌المللی یکنواخت و اعمال آن‌ها لازم است؛ زیرا بیشتر نظام‌های حقوقی، مقررات متفاوتی درباره موضوعاتی

1. International Civil Aviation Organization (ICAO)

نظیر مسئولیت و تعهد دارند که اساس حقوق بین‌الملل خصوصی را تشکیل می‌دهد. کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) مثال خوبی از ایجاد سند حقوقی بین‌المللی است که پیش‌نویسان این کنوانسیون به خوبی از اختلافات میان این دو نظام آگاه بودند و می‌کوشیدند که آن‌ها را به هم نزدیک و هماهنگ کنند؛ لذا نگارنده این کتاب پس از بررسی موضوع مسئولیت در نظام‌های حقوقی مهم معاصر، مقررات معاهدات بین‌الملل خصوصی هوایی را بررسی کرده و سپس به موضوعاتی چون مسئولیت فرودگاه‌ها یا تولیدکنندگان هواپیما پرداخته است و اینکه نظام بین‌المللی در ایجاد مقررات یکنواخت ناتوان بوده است و به همین دلیل کشورها مجبور شده‌اند خود، مقررات و قوانین ملی‌شان را اعمال کنند.