

مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی به وسیله پروازهای نظامی

سید محمد علوی^۱

مهدی هادیان^۲

محمد اسماعیلی*^۳

چکیده

این پژوهش در صدد بررسی و تبیین مسئولیت کیفری خلبانان نظامی و مسئولیت آن‌ها در بروز سوانح هوایی و ورود خسارت به مردم و تأسیسات متعلق به آنان بود. به دلیل ناکارآمدی قواعد عام مسئولیت کیفری در این حوزه، محقق سعی نمود با الهام گیری از کنوانسیون‌های مرتبط با حقوق سوانح هوایی، همچون کنوانسیون ورشو، به ترسیم یک نظام خاص مسئولیت در این حوزه بپردازد تا در پناه این قواعد، زیان دیدگان در حمایت بیشتری قرار گیرند. نوع تحقیق کیفی بوده و روش تحقیق نیز تحلیل مضمون بود. جامعه آماری شامل کتب و اسناد موجود بوده که نمونه نیز با جامعه یکسان در نظر گرفته شد. در پایان نتیجه گیری شد که در صورت وقوع یک سانحه هوایی و ورود خسارت به اشخاص ثالث، دولت، به عنوان کارفرمای عملیات پروازی و خلبانان، به عنوان رانندگان وسیله نقلیه هواپیما، دارای مسئولیت می‌باشد. هر چند که مسئولیت دولت در قبال این‌گونه خسارات منوط به ارتکاب تقصیر دولت نمی‌باشد، اما مسئولیت کیفری خلبانان منوط به ارتکاب تقصیر آنان است. علاوه بر این، در صورتی که خلبانان در امر هدایت هواپیما مرتکب یکی از تقصیرهای کیفری موضوع قانون مجازات اسلامی شوند و از رهگذر چنین تقصیری خسارت جانی به شخصی وارد آید، می‌توان خلبانان را مورد تعقیب کیفری نیز قرار داد.

واژه‌های کلیدی:

مسئولیت کیفری، سوانح هوایی، پروازهای نظامی، خلبان نظامی.

^۱ دکترای مدیریت راهبردی، جانشین عملیات ستاد کل نیروهای مسلح، مدرس دانشگاه هوایی شهید ستاری

^۲ دانشجوی دکترای مدیریت راهبردی، فرماندهی دانشگاه هوایی شهید ستاری

^۳ دکترای مدیریت ورزشی، مدرس دانشگاه هوایی شهید ستاری

مقدمه

بلاشک، توسعه و تحول تکنولوژی که یکی از مصادیق آن پیدایش صنعت هوایی و پیشرفت روزافزون آن می‌باشد یکی از عوامل تأثیر گذار بر تحول و پیشرفت حقوق مسئولیت کیفری است. طبیعت خاص این گونه فعالیت‌ها و ویژگی‌های منحصر به فرد خسارات ناشی از آن به نحوی است که قواعد عام مسئولیت کیفری نمی‌تواند پاسخگوی تمام مسائل مرتبط با آن باشد. لذا، ترسیم نظام خاص مسئولیت نیاز است تا حاکم بر مسائل مربوط به آن باشد. از این رو، شاهد آن هستیم که در عرصه‌ی بین‌المللی کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های متعددی در این خصوص به تصویب رسیده است. با این حال، باید توجه داشت که کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مورد اشاره به خسارات ناشی از سوانح هوایی پروازهای مسافرتی و باری اختصاص داشته و شامل خسارات ناشی از سوانح هوایی نیروهای نظامی نمی‌شود. از این رو، این حوزه با خلاء قانونگذاری روبه‌رو می‌باشد؛ بنابراین، مهم‌ترین ضرورت تدوین و نگارش تحقیقی پیرامون مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی نظامی فقدان یک قانون جامع و کامل نسبت به این موضوع می‌باشد.

هر چند که در یک سانحه‌ی هوایی نظامی اشخاص متعددی، همچون دولت به جهت نقص در تجهیزات و ادوات پروازی یا فرماندهی پرواز، خلبانان به جهت عدم رعایت دستورالعمل‌های پروازی و کادر مراقبت به پرواز به جهت هدایت و مراقبت ناصحیح پرواز، نقش مهم و تأثیرگذاری دارند، اما از میان این سه گروه تنها می‌توان تعقیب کیفری خلبانان به جهت تقصیر کیفری آن‌ها را انتظار داشت؛ زیرا تعقیب کیفری دولت به علت دارا بودن شخصیت حقوقی و عدم امکان بروز تقصیر کیفری از سوی شخص حقوقی ناممکن و تعقیب کیفری کادر مراقبت پرواز نیز به علت آنکه موضوع هیچ یک از مقررات کیفری نمی‌باشند بر خلاف اصل قانونی بودن جرم و مجازات می‌باشد. بنابراین، تنها خلبانان هستند که می‌توان آنان را از مصادیق رانندگان محسوب و آن‌ها را تحت شمول ماده‌ی ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی دانست. از این رو، به بررسی مبنای مسئولیت کیفری خلبانان و شرایط تحقق مسئولیت کیفری خلبان و ماهیت بزه ارتكابی آنان پرداخته خواهد شد.

ورود خسارت به هواپیمای نظامی و خلبانان در زمره‌ی مهم‌ترین و رایج‌ترین خسارات ناشی از سوانح هوایی نیروهای نظامی می‌باشد، اما در کنار این موضوع، یکی دیگر از مصادیق این خسارات، می‌تواند ورود خسارت به مردم و تأسیسات زمینی متعلق به آنان می‌باشد. به عنوان مثال، فرض کنید یک هواپیمای نظامی در ورزشگاهی مملو از جمعیت سقوط کند و تعداد زیادی از تماشاگران را به کام مرگ ببرد و یا هواپیمای نظامی در اثر سقوط بر روی

کارخانه‌ی آن را به ویرانه‌ای تبدیل کند. حال در این جا این سؤال مطرح می‌شود که آیا از لحاظ حقوقی خسارات وارده بر اشخاص قابل جبران می‌باشد و اگر قابل جبران است مسئولیت جبران آن بر عهده‌ی چه شخصی می‌باشد؟

نقطه‌ی ابهام آمیز مسئولیت دولت و خلبانان در قبال خسارات وارده به مردم از دو جهت است: جهت نخست آنکه دولت می‌تواند با استناد به ماده‌ی ۱۱ قانون مسئولیت مدنی خلبان را کارمند خود معرفی نموده و کلیه‌ی خسارات ناشی از پرواز را به وی مستند کرده و مطابق با ماده‌ی ۱۱ خود را از مسئولیت برهاند. علاوه بر آن، دولت می‌تواند عملیات پروازی نظامی را در زمره‌ی اعمال حاکمیتی خود معرفی کرده و خود را معاف از جبران خسارات ناشی از اعمال حاکمیتی بداند. جهت دیگر ابهام آنکه خلبان می‌تواند با اثبات عدم بروز تقصیر از ناحیه‌ی خود و با استناد به ماده‌ی ۱ قانون مسئولیت مدنی که حکم به مسئولیت شخص در صورت اثبات تقصیر می‌کند، خود را از زیر بار جبران خسارت برهاند. نتیجه‌ی این امر، عدم جبران خسارت وارده بر مردم می‌باشد؛ امری که با عدالت و فلسفه‌ی وجودی حقوق مسئولیت مدنی که همان جبران خسارت زیان دیدگان می‌باشد، سازگاری ندارد. از این روست که می‌بینیم در کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، پروتکل گواتمالا و کنوانسیون مونترال، از قواعد سنتی حقوق مسئولیت مدنی عدول شده و قانونگذار قواعدی خاص جهت جبران خسارت مسافران هوایی پیش‌بینی کرده است.

در پایان باید توجه داشت این تحقیق صرفاً در خصوص مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی نیروهای نظامی به رشته‌ی تحریر درآمده و به مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی پروازهای غیر نظامی، اعم از مسافری و باری، نمی‌پردازد. علاوه بر این، آنچه در این تحقیق به آن پرداخته می‌شود صرفاً مسئولیت کیفری ناشی از ورود خسارت به مردم و تأسیسات زمینی متعلق به آنان می‌باشد؛ بنابراین، این پژوهش به مسئولیت کیفری ناشی از خسارات وارده به هواپیماهای نظامی و یا خلبانان نخواهد پرداخت. همچنین در این تحقیق نقطه‌ی تمرکز محقق صرفاً مسئولیت کیفری خلبانان بوده و سعی نموده به مبحث مسئولیت انتظامی خلبانان ورود پیدا نکند؛ بنابراین سؤال اصلی این پژوهش این است که در صورت بروز سانحه هوایی، اعم از سقوط، انفجار و یا پرتاب شی از هواپیماهای نظامی و ورود خسارت به مردم و یا تأسیسات زمینی متعلق به آنان، آیا دولت یا خلبانان پرواز مسئولیت قانونی، اعم از مدنی و کیفری، در قبال این گونه خسارات بر عهده دارند یا خیر؟

مبانی نظری و پیشینه پژوهش

حمل و نقل هوایی، بیشترین توسعه خود را از قرن بیستم و به عبارت دقیق تر پس از پایان جنگ جهانی دوم به دست آورده است. تا قبل از سال ۱۹۷۹، مقررات یکنواختی راجع به مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی وجود نداشت و در هر کشور با توجه به قوانین داخلی که بعضاً از مقررات حمل و نقل دریایی و زمینی اقتباس شده بود، به اختلاف میان مسافر و متصدی حمل و نقل هوایی رسیدگی می‌شد. روشن بود که با توجه به بین‌المللی بودن فعالیت‌های هوایی قوانین داخلی نمی‌توانست به‌تنهایی پاسخگوی نیازمندی‌های کشورهای، راجع به مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی باشد. لذا تصویب مقررات متحدالشکلی راجع به مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی ضروری به نظر می‌رسید. در تاریخ ۲۶ اکتبر ۱۹۲۵ میلادی دولت فرانسه که به‌ضرورت وجود چنین مقرراتی پی برده بود دولت‌ها را برای شرکت در یک کنفرانس حقوق بین‌الملل هوا دعوت کرد، موضوع اصلی این کنوانسیون مطالعه و تنظیم یک طرح پایه کنوانسیون و تعیین مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی بود همچنین کمیته‌ای به نام "کمیته بین‌المللی فنی متخصصان حقوق هوایی" تشکیل شد بعد از تنظیم طرح معاهده توسط این کمیته، در نشست که در ماه اکتبر سال ۱۹۲۹ میلادی در شهر ورشو پایتخت لهستان، تشکیل شده بود، ارائه گردید (مالمیر و همکاران، ۱۳۹۲) و در نهایت به امضای کشورهای شرکت‌کننده رسید و در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجر درآمد (جباری، ۱۳۹۰). کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن، متصدی حمل و نقل هوایی را مسئول خسارات وارده به مسافران کالا و وسایل شخصی و تأخیر در حمل کالا و مسافر دانست؛ اما متأسفانه به مسئولیت سایر اشخاص در قبال خسارات وارده به مسافر و کالا توجهی ننمود، بدیهی است متصدی حمل و نقل بعد از جبران خسارت حق رجوع به سایر مسئولین را خواهد داشت. همچنین کنوانسیون ورشو، ذکری از مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقابل اشخاص ثالث ننموده، بی‌تردید زیان دیده حق دارد بر طبق قواعد عام به متصدی حمل و نقل هوایی و حتی سایر مسئولین برای خساراتی که متحمل شده مراجعه نماید، هر چند کنوانسیون ورشو چنین حقی را برای وی قائل نشده است. افزایش مشتریان شرکت‌های هواپیمایی و پیشرفت در عرصه‌های هوانوردی و حمل و نقل و وجود پاره‌ای نقایص در متن پیمان، همگی دست‌به‌دست هم داد تا بعد از گذشت ۲۵ سال در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۵۵ پیمان ورشو، توسط پروتکل لاهه، مورد اصلاح قرار گیرد. این پروتکل در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا درآمد (جباری، ۱۳۹۰). در این پروتکل مسئولیت متصدی حمل و نقل به دو برابر افزایش یافت. اگرچه بسیاری از کشورها به پروتکل لاهه ملحق شدند، لیکن کشورهایی چون ایالات متحده آمریکا به علت پایین بودن میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل،

نارضایتی خود را اعلام نمودند. لذا در سال ۱۹۶۶ موافقت نامه‌ای به همت ایالات متحده آمریکا در مونترال منعقد گردید، بر طبق این موافقت نامه، هر متصدی حمل و نقل که مبدأ یا مقصد یا نقطه توقفی، در ایالات متحده داشته باشد، میزان مسئولیت خود را تا ۷۵ هزار دلار آمریکا که شامل هزینه‌های دادرسی هم می‌گردد، افزایش خواهد یافت هر چند متأسفانه هیچ کدام از آن‌ها تاکنون به مرحله اجرا در نیامده‌اند، لکن محتویات آن‌ها به وسیله بعضی از کشورها، همچون انگلستان در قانون داخلی‌شان به تصویب رسیده و اجرا می‌گردد.

حتی بعضی از متصدیان حمل و نقل، همانند بریتیش ایرویز، به خاطر جذب مسافر، حدود مسؤولیت خود را به دو برابر آنچه در آمریکا وجود دارد، افزایش داده‌اند مسئله‌ای دیگر که بین مسافران و متصدی حمل و نقل به وجود آمد، این بود که اگر حمل و نقل توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام شود و حادثه‌ای رخ داده و خسارتی وارد شود، زیان دیده به کدام یک حق رجوع دارد؟ آیا مؤسسه‌ای که قرارداد حمل و نقل را منعقد نموده مسئول است یا عامل حمل و نقلی که طبق اختیاراتی که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد به او اعطاء گردیده، حمل و نقل را انجام داده است؟ مطابق ماده هفت گوادالاخارا زیان دیده مخیر است از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو جبران خسارت خود را بخواهد و در صورتی که غرامت تنها از یکی از متصدیان حمل و نقل مطالبه شود، این شخص حق دارد متصدی حمل و نقل دیگر را به دادرسی، جلب نماید. بالاخره در تاریخ هشتم ماه مارس سال ۱۹۷۱ میلادی آخرین پروتکل، در گواتمالا برای اصلاح کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن یعنی پروتکل لاهه، به امضاء دول ذینفع رسید (مالمیر و همکاران، ۱۳۹۲). پروتکل گواتمالا تنها در خصوص حمل مسافر و لوازم شخصی مورد استناد قرار می‌گیرد و شامل حمل و نقل کالا نمی‌گردد (جباری، ۱۳۹۰). اما این پروتکل، متأسفانه قدرت اجرایی پیدا نکرد. با توجه به این که پروتکل لاهه، فقط برای دولت‌هایی که آن را نپذیرفته‌اند، قابل اجراست و برخی از کشورها که عضو کنوانسیون اصلی ورشو بودند، به نسخه‌های اصلاحی کنوانسیون ملحق نشدند و حتی برخی دولت‌ها مانند ایالات متحده آمریکا، کنوانسیون ورشو را باطل اعلام نمودند، به این ترتیب مقررات متفاوتی در کشورهای مختلف به تصویب رسید، که موجب تعارض قوانین گردید؛ لذا این امر و اجرای مقررات یکسان در خصوص مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل خاتمه پیدا نمود و به تعبیر دیگر، کنوانسیون ورشو از هدف نخستین خود که همانا یکنواخت کردن مقررات هوایی بود، دور ماند در نتیجه در اثر هم‌اندیشی و همکاری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) برای دستیابی مجدد جهت یکسان سازی مقررات مورد انتظار کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و برخی دیگر از سازمان‌های بین‌المللی در نهایت، منجر به تصویب کنوانسیون مونترال

۱۹۹۹ راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی شد، که با نام کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی مصوب ۲۸ می ۱۹۹۹ در مونترال شناخته می‌شود دولت ایالات متحده آمریکا، سی‌امین کشوری بود که در تاریخ ۵ سپتامبر ۲۰۰۳ میلادی به کنوانسیون مونترال ۲۸ می ۱۹۹۹ ملحق شد و مطابق بند ۶ ماده ۵۳ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ از تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۰۳ میلادی لازم‌الاجرا گردیده است و تاکنون کشورهای زیادی به آن ملحق شده‌اند که ایران در این شمار نیست. دولت ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن را در پروازهای خارجی پذیرفت؛ و نکته جالب این بود که با اینکه ماده یک کنوانسیون ورشو این پیمان را فقط راجع به حمل و نقل‌های بین‌المللی اعلام می‌نماید، در سال ۱۳۶۴ شمسی مجلس شورای اسلامی، مقررات این پیمان را در خصوص پروازهای داخلی نیز قابل اجرا دانست؛ بنابراین مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی ایران، در حمل و نقل‌های داخلی و خارجی، بر اساس مقررات کنوانسیون ورشو بوده، شایان ذکر است با توجه به اینکه جمهوری اسلامی ایران به مقررات کنوانسیون رم ۱۹۳۳ راجع به مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث، ملحق نشده، در نتیجه متصدی حمل و نقل می‌بایست بر طبق قواعد عام قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی، خسارت وارده به این اشخاص را جبران نماید.

روش‌شناسی پژوهش

نوع پژوهش انجام‌شده کیفی از نوع تحلیل مضمون است. روش‌های مختلفی برای تحلیل مضمون وجود دارد که هر یک از آن‌ها، فرایندهای خاصی را دنبال می‌کند. عابدی و همکاران در پژوهش خود، با ترکیب روش کینگ و هاروکس (۲۰۱۰)، براون و کلارک و آتراید استیرلینگ (۲۰۱۰) فرایند گام‌به‌گام و جامعی جهت تحلیل مضمون پیشنهاد کرده‌اند. پژوهشگر نیز در فرایند تحلیل مضمون خود کوشید تا حد ممکن این روش و مراحل آن را در کار خود رعایت کند تا بتواند تحلیل مضمون منسجمی داشته باشد. فرایند گام‌به‌گام پیشنهادی توسط عابدی جعفری و همکاران در بیست اقدام هست. همه‌ی این گام‌ها با تفسیر و تحلیل همراه است اما در هر مرحله از تحلیل، سطح بالاتری از انتزاع به دست می‌آید. البته نکته مهمی که باید در نظر گرفت این است که تحلیل‌های کیفی از مجموعه‌ای از خطوط راهنما استفاده می‌کنند و نه مجموعه‌ای از قوانین مشخص؛ این امر باعث انعطاف‌پذیری آن‌ها جهت تناسب با سؤال‌ها و داده‌های تحقیق می‌شود؛ لذا این فرایند تنها راه تحلیل مضمون نیست و هر پژوهشگری می‌تواند از روش خاص خودش استفاده کند. همچنین این فرایند، همان‌طور که در

توضیحات مربوط به کار پژوهشگر خواهیم دید، فرایندی خطی نیست؛ زیرا تحلیل مضمون، مستلزم فرایندی رفت و برگشتی در کل مجموعه داده هاست (عابدی و همکاران، ۱۳۹۰). لذا از آنجایی که می‌دانیم روش تحقیق کیفی روشی غیرخطی و دارای خلاقیت‌های بسیاری است، پژوهشگر درصدد استخراج مفاهیم و قوانین است.

تحلیل اسناد و مدارک

هنگام تحلیل مضمون، ممکن است خود پژوهشگر داده‌ها را جمع کند. در این صورت به هنگام تحلیل، از دانش و مبنای تحلیلی اولیه برخوردار خواهد بود. پژوهشگر باید به گونه‌ای در داده‌ها غرق شود که با عمق و غنای محتوای آن‌ها کاملاً آشنا شود. غرق شدن در داده‌ها، مستلزم مطالعه و مرور مکرر داده‌ها به روشی فعال است. در این گام است که ایده‌های خوبی درباره‌ی کدگذاری و الگوها شکل می‌گیرد. همان‌طور که در مرحله جمع‌آوری داده‌ها شرح داده شد، در نتیجه شش ماه مطالعه و جمع‌آوری داده، پژوهشگر توانست تصمیم‌نهایی را در مورد منابع قطعی جهت تحلیل بگیرد.

جامعه‌ی آماری

کتب، اسناد و مدارک موجود و منابع مرتبط با سوانح هوایی و مسائل حقوقی مربوط به آن‌ها بوده است که از نظرات کارشناسان خبره در موضوع حقوق در سوانح هوایی نیز استفاده شده است.

جامعه‌ی نمونه و حجم نمونه

جهت مصاحبه تعداد شش نفر از افسران حاضر به خدمت در مدیریت حقوقی استفاده شدند و با معرفی کتب و اسناد حقوقی مرتبط توسط آن‌ها مورد تحلیل محقق قرار گرفتند. با عنایت به تعداد محدود اسناد و مدارک موجود و معتبر پیرامون موضوع مطروحه اسناد و مدارک موجود تماماً مورد استفاده گرفتند.

روش نمونه‌گیری

روش نمونه‌گیری به صورت کل شمار بوده است. بدین معنی که تمامی کتب و اسناد معرفی شده مورد مطالعه و تحلیل مضمون قرار گرفت.

روش گردآوری داده‌ها

روش اصلی جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش مطالعه اسناد و قوانین مربوط بود. فرایند مطالعه اسناد پژوهشگر به صورت مطالعات کتابخانه‌ای بود. پژوهشگر جهت گردآوری اطلاعات در زمینه مبانی نظری و ادبیات تحقیق موضوع از منابع کتابخانه‌ای، مقالات، کتاب‌های موردنیاز و نیز از شبکه جهانی اطلاعات (اینترنت) استفاده کرد. در مورد انتخاب کلیدواژه‌های مناسب پژوهشگر در روزهای آغازین دستیابی به منبع مرتبط با موضوع با واژه مباحث حقوقی در سوانح هوایی شروع به جستجوی منابع موردنظر کرد. بعد از یافتن تعدادی مقاله و کتاب سپس با برخی از کارکنان مدیریت حقوقی نهجا در مورد منابع دست اول جهت تحلیل مصاحبه کوتاهی انجام داده و نهایتاً تحلیل منابع را شروع کرد.

تجزیه و تحلیل یافته‌ها

مبحث نخست: منبع قانونی مسئولیت کیفری خلبانان

از آنجایی که مطابق با اصل قانونی بودن جرم و مجازات، تحقق هر جرمی منوط به جرم‌انگاری آن عمل از سوی قانونگذار می‌باشد، مسئولیت کیفری خلبانان نیز منوط به ارتکاب اعمالی است که از سوی قانونگذار انجام یا ترک آن اعمال در قالب قوانین تصویبی و اعلانی، جرم‌انگاری شده است. با این حال، باید دانست که قانونگذار در هیچ یک از متون و یا مواد قانونی به اعمال مجرمانه خلبانان نظامی در سوانح هوایی اشاره‌ای نداشته است؛ حال در این جا این سؤال مطرح است آیا فرض مسئولیت کیفری خلبانان نظامی در فرض ورود خسارت به اشخاص ثالث امر محالی است و یا اینکه آیا مصادیق مجرمانه مندرج در ماده‌ی ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی سابق که به اعمال مجرمانه رانندگان اشاره دارد، در خصوص خلبانان نظامی نیز قابل اجرا می‌باشد؟

برای پاسخ‌گویی به این سؤال اندیشه‌ی زیادی لازم نیست؛ چرا که با مطالعه‌ی دقیق ماده ۷۱۴، پاسخ سئوالات فوق آشکار می‌شود. قانونگذار در آن ماده کلیه رانندگان وسایل نقلیه، اعم از وسایل نقلیه زمینی، هوایی و دریایی را موضوع این ماده معرفی می‌کند؛ بنابراین، در جواب این سؤال باید گفت: با توجه به اطلاق و تصریح قانونگذار در ماده‌ی ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی مفاد این ماده شامل کلیه‌ی وسایل نقلیه، اعم از موتوری و غیر موتوری و کلیه‌ی رانندگان وسایل نقلیه، اعم از وسایل نقلیه زمینی، هوایی و دریایی، می‌شود. فلذا، خلبانان نظامی نیز تحت شمول این ماده قرار می‌گیرند. در ادامه‌ی مباحث این قسمت به تبیین بیشتر این ماده می‌پردازیم تا گامی مهم در تبیین ابعاد مسئولیت کیفری خلبانان نظامی برداریم.

فصل بیست و نهم قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۰ به مبحث جرایم ناشی از تخلفات رانندگی اشاره دارد. قانونگذار در ماده‌های ۷۱۴، ۷۱۵، ۷۱۶ و ۷۱۷ این قانون، علاوه بر تکلیف متخلف به پرداخت دیه مجنی‌علیه، مجازات حبس شش ماه تا سه سال، حبس دو ماه تا یکسال، حبس دو ماه تا شش ماه و حبس یک ماه تا پنج ماه را برای مرتکبین تقصیر کیفری در رانندگی در نظر گرفته است. قانونگذار در ماده‌ی ۷۱۴ مجازات حبس شش ماه تا سه سال را برای تخلفات منجر به فوت مجنی‌علیه، در ماده‌ی ۷۱۵ حبس دو ماه تا یکسال را برای از کار افتادن عضوی از بدن یا تغییر شکل عضوی از بدن، در ماده‌ی ۷۱۶ حبس دو ماه تا شش ماه را برای صدمات بدنی که باعث از کارافتادن عضوی از بدن نمی‌شود و در ماده‌ی ۷۱۶ حبس یک ماه تا پنج ماه را برای صدمات بدنی قابل درمان به زیان دیدگان، در نظر گرفته است.

موضوع این ماده را رانندگان وسایل نقلیه تشکیل می‌دهد؛ بنابراین، حکم این ماده شامل دارندگان یا مالکین وسایل نقلیه نمی‌شود. راننده کسی است که سوار بر وسیله نقلیه شده و با به حرکت درآوردن آن، کنترل آن را ضمن حرکت در اختیار دارد. از این رو، اگر الف خودروی شخص ب را به عاریه گیرد و سپس با ارتکاب بی‌احتیاطی در امر رانندگی سبب بروز تصادف و ورود خسارت جرحی به شخص ج شود، نمی‌توان با استناد به این ماده محکومیت کیفری ب را تقاضا نمود؛ چرا که قانون تنها از مسئولیت کیفری رانندگان سخن گفته و مطابق با اصل شخصی بودن مسئولیت کیفری، مسئولیت کیفری نیز تنها متوجه راننده متخلف که در این مثال شخص الف می‌باشد، می‌شود؛ بنابراین، مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه در این گونه موارد محدود به مسئولیت مدنی آن‌ها می‌باشد.

در مقام تفسیر این ماده باید به سه نکته‌ی مهم توجه داشت: نکته‌ی نخست آنکه، صرف ارتکاب تقصیر کیفری در رانندگی سبب تحقق مسئولیت کیفری راننده نمی‌شود؛ بلکه لازم است اولاً تقصیر کیفری راننده منجر به بروز حادثه گردد و ثانیاً خسارت ناشی از تقصیر کیفری راننده از نوع خسارات بدنی و نه مالی یا غیر از آن، باشد. نکته‌ی دوم آنکه، وسیله‌ی نقلیه‌ی مشمول این ماده باید متحرک باشد؛ بنابراین، در صورتی که راننده‌ایی با بی‌احتیاطی وسیله‌ی نقلیه خود را در محلی متوقف نموده باشد و توقف غیر مجاز وی سبب بروز سانحه و ورود خسارت جرحی به شخص دیگر گردد، نمی‌توان با استناد به این ماده محکومیت کیفری راننده را خواستار شد. نکته‌ی سوم آنکه برای تحقق مسئولیت کیفری این ماده حتماً لازم نیست که شخص راننده سوار بر وسیله‌ی نقلیه باشد، بلکه اگر شخص راننده وسیله‌ی نقلیه را از دور به کنترل خود داشته باشد، وسایلی همچون پهپاد یا هواپیمای بدون سرنشین و در این امر

مرتکب تخلفات قانونی گردد و موجبات ورود صدمات بدنی به غیر را فراهم آورد نیز می‌تواند مطابق با مواد ذکر شده مورد محاکمه قرار گیرد.

قانونگذار، تقصیر کیفری موضوع جرایم رانندگی را تعریف ننموده بلکه به ارائه‌ی مصادیق آن اکتفاء نموده است. مطابق با ماده‌ی ۷۱۴ و تبصره ماده ۳۳۶ قانون مجازات قدیم، مصادیق تقصیر کیفری راننده عبارت می‌باشد از: ۱- بی‌احتیاطی؛ ۲- بی‌مبالاتی؛ ۳- عدم مهارت و ۴- عدم رعایت نظامات دولتی.

بی‌احتیاطی نوعی تقصیر است و زمانی به وقوع می‌پیوندد که شخصی کاری را که خطرناک و زیانبار می‌باشد بدون رعایت احتیاط لازم و از روی بی‌توجهی به عواقب زیانبار آن انجام دهد؛ به عنوان مثال، راننده‌ای که با سرعت غیر مجاز از راه فرعی وارد راه اصلی می‌شود و یا راننده‌ای که از جانب راست راننده‌ی جلویی سبقت می‌گیرد یا راننده‌ای که در یک خیابان پر ازدحام بدون کم کردن سرعت خود رانندگی می‌کند، در امر رانندگی دچار تقصیر کیفری از نوع بی-احتیاطی می‌گردد. در نقطه‌ی مقابل بی‌احتیاطی که مبتنی بر انجام فعل است، بی‌مبالاتی در رانندگی عبارت است از عدم انجام آنچه که راننده به موجب قوانین راهنمایی و رانندگی مکلف به انجام آن می‌باشد؛ بنابراین، بی‌مبالاتی، بر خلاف بی‌احتیاطی، ناشی از ترک فعل راننده می‌باشد؛ به عنوان مثال، راننده‌ای که بدون زدن راهنما انحراف به چپ می‌کند مرتکب نوعی بی-مبالاتی در رانندگی می‌شود.

عدم مهارت در رانندگی نیز به معنای نداشتن توانایی جسمی و فکری لازم که رانندگی صحیح مستلزم آن است، می‌باشد. به عنوان مثال، نداشتن چابکی و ورزیدگی و یا دانش فنی کافی در کنترل وسیله نقلیه از مصادیق عدم مهارت می‌باشد. به عنوان مثال، رانندگی توسط کسی که فاقد قدرت دید کافی است و یا رانندگی توسط شخصی که از ناحیه‌ی پا دچار ضایعه بوده و در جابه‌جای پای خود دچار مشکل می‌باشد، از مصادیق عدم مهارت می‌باشد. عدم مهارت در رانندگی مفهومی متفاوت از نداشتن گواهی نامه‌ی رانندگی است؛ چه بسا ممکن است شخصی دارای گواهی نامه رانندگی باشد اما در عمل فاقد مهارت تشخیص داده شود و یا بالعکس شخصی فاقد گواهی نامه رانندگی باشد اما در عمل دارای مهارت لازم می‌باشد. با این حال، باید دانست که نداشتن گواهی نامه می‌تواند اماره و قرینه عدم مهارت باشد، مگر آنکه خلافش توسط راننده به اثبات رسد.

عدم رعایت نظامات دولتی نیز به عدم رعایت کلیه قواعد و مقرراتی گفته می‌شود که قانونگذار در قالب قوانین، آئین نامه‌ها و دستورالعمل‌ها رعایت آن را لازم دانسته است؛ مانند رانندگی بدون گواهی‌نامه در حالی که قانونگذار راننده هر نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی موتوری را

مستلزم اخذ گواهی نامه دانسته است. آنچه در خصوص تبیین مفهوم تقصیر کیفری در جرایم رانندگی اهمیت دارد بیان این نکته است که در تقصیرات کیفری رانندگی، بر خلاف دیگر جرایم، عمد متخلف شرط تحقق بزه نمی باشد؛ بلکه صرف اراده و فعل راننده کافی می باشد.

مبحث دوم: مبنای مسئولیت کیفری خلبانان

همانطور که در مباحث پیشین مورد اشاره قرار گرفت در حقوق مسئولیت کیفری دو مینا برای مسئولیت کیفری مطرح شده است که عبارت است از: مبنای عمل بر خلاف اخلاق عمومی و مبنای عمل بر خلاف قوانین کیفری. اشاره شد که مطابق با اصل بنیادین اصل قانونی بودن جرم و مجازات، مبنای مورد پذیرش در حقوق مسئولیت کیفری همان مبنای قانون است. مطابق با این مینا، اشخاص را تنها در صورتی می توان مورد تعقیب و مجازات قرار داد که آن ها مرتکب اعمالی شده باشند که از قبل قانونگذار آن ها را جرم دانسته و برای آن مجازات تعیین نموده است؛ بنابراین، در این مینا اشخاص را نمی توان به جهت اعمالی که در قانون جرم انگاری نشده است مورد تعقیب و مجازات قرار داد، هر چند که از لحاظ اخلاقی بسیار ناشایست باشد. +خلبانان نیز از این اصل و قاعده مستثنی نبوده و تحت شمول این مینا قرار می گیرند. لذا، خلبانان در صورتی می توانند در خصوص سوانح هوایی پروازی مورد تعقیب و مجازات قرار گیرند که بر خلاف قوانین کیفری مرتکب عملی شوند که در آن قوانین برای آن عمل مجازات تعیین شده است.

مبحث سوم: شرایط تحقق مسئولیت کیفری خلبانان

گفتار نخست: ارتکاب تقصیر کیفری از سوی خلبان در طول پرواز

همانطور که گفته شد و از مطالعه ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی به دست می آید نخستین شرط تحقق مسئولیت کیفری خلبانان وقوع تقصیر کیفری خلبانان می باشد. با این حال، باید دانست صرف ارتکاب تقصیر کیفری از سوی خلبان کافی در تحقق مسئولیت کیفری خلبان نمی باشد، بلکه لازم است که این تقصیر در حین پرواز بوده و سبب وقوع سانحه ای هوایی نیز شود. قانونگذار تقصیر کیفری را تعریف ننموده است؛ اما در قانون جدید مجازات اسلامی در مقام تعیین مصادیق آن می گوید: "تقصیر اعم از بی احتیاطی و بی مبالاتی است. مسامحه غفلت عدم مهارت و عدم نظامات دولتی ... حسب مورد از مصادیق بی احتیاطی یا بی مبالاتی محسوب می شود" (تبصره ماده ۱۴۵ قانون مجازات اسلامی جدید).

تقصیر زینبار خلبان می تواند به صورت فعل بروز یابد یا به شکل ترک فعل باشد؛ می تواند عمدی باشد یا غیر عمدی صورت پذیرد؛ به هر حال فعل بودن یا ترک فعل بودن تقصیر خلبان یا عمدی بودن یا غیر عمدی بودن تقصیر وی هیچ تأثیری در تحقق مسئولیت کیفری خلبان

نخواهد داشت. بنابراین، در صورتی که سانحه هوایی در نتیجه‌ی عاملی غیر از تقصیر خلبان، به عنوان مثال ناشی از نقص فنی و یا خطا در فرماندهی پرواز، رخ دهد، اما در عین حال اوضاع به نحوی باشد که خلبان نتواند با مهارت خود از بروز آن جلوگیری نماید، عدم مهارت خلبان را نمی‌توان مصداق تقصیر کیفری وی در رانندگی دانسته و محکومیت وی را خواستار شد؛ زیرا عدم مهارت خلبان زمانی مصداق تقصیر کیفری است که عامل اصلی بروز سانحه هوایی شود و حال اینکه در این فرض علت اصلی بروز سانحه هوایی عاملی غیر از خلبان بوده است.

گفتار دوم: جرحی بودن خسارت وارده به زیان دیده

جرائم رانندگی در زمره‌ی جرایم مقید می‌باشند که تحقق آن نیازمند وقوع نتیجه‌ی مجرمانه که همان ورود صدمات جرحی است، می‌باشد؛ بنابراین، صرف ارتکاب تقصیر کیفری خلبان و وقوع سانحه هوایی بدون آنکه موجبات ورود زیان به شخصی را فراهم آورد، نمی‌تواند موجب مسئولیت کیفری خلبان باشد؛ بنابراین، اگر در صورت بی‌مبالتی خلبان نظامی پرواز دچار مشکل شده و خلبان مجبور گردد برای نجات جان خود عمل خروج از هواپیما (Eject) را انجام دهد، اما برای آنکه موجبات ورود خسارت به اشخاص دیگر را فراهم نیآورد در محلی خالی از سکنه از هواپیما خارج و هواپیما سقوط نماید، نمی‌توان خلبان را به صرف بی‌مبالتی و وقوع سانحه هوایی مورد تعقیب کیفری قرار داد؛ چرا که در این فرض خسارتی به اشخاص ثالث وارد نیامده است. علاوه بر آن، باید توجه داشت شرط دیگر مسئولیت کیفری خلبان نظامی آن است که خسارت وارده شده به زیان دیده باید از مصادیق خسارات جرحی باشد؛ بنابراین، اگر از رهگذر تقصیر کیفری خلبان خسارتی از نوع مالی بر شخصی وارد آید نمی‌توان با استناد به ماده‌ی ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی محکومیت کیفری خلبان را خواستار شد؛ زیرا در ماده‌ی مذکور صریحاً شرط تحقق مسئولیت کیفری راننده ورود خسارت جرحی عنوان شده است. در فرض ورود خسارت مالی تنها می‌توان انتظار مسئولیت مدنی خلبان را داشت.

گفتار سوم: وجود رابطه‌ی سببیت میان تقصیر خلبان و خسارت زیان دیده

سومین شرط تحقق مسئولیت کیفری خلبانان وجود رابطه‌ی سببیت میان تقصیری کیفری منتج به سانحه‌ی هوایی خلبان و ورود خسارت جرحی به زیان دیده می‌باشد. به نحوی که ثابت شود، اگر تقصیر خلبان تحقق نمی‌یافت خسارتی نیز به زیان دیده وارد نمی‌آمد. چه بسا ممکن است خلبانی در امر پرواز مرتکب تقصیر کیفری شده و سانحه‌ی هوایی نیز رخ دهد و در نتیجه‌ی این سانحه خسارت جرحی به شخصی وارد آید، اما رابطه‌ای میان خسارت و تقصیر کیفری خلبان وجود نداشته باشد، در این شرایط مسئولیت کیفری نیز متوجه شخص خلبان نخواهد بود. به عنوان مثال، فرض کنید خلبانی در اثر بی‌احتیاطی در پرواز سبب سقوط هواپیما

می‌شود؛ هواپیما در اثر سقوط تکه تکه شده و تکه‌های آن بر زمین می‌افتد. در این شرایط شخصی با خودروی در حال حرکت خود با این تکه‌ها برخورد کرده و این برخورد سبب ورود خسارت جرحی به وی می‌شود. در این فرض، اگر ثابت شود مسیر عبور زیان دیده به کلی مسدود نگردیده است، زیان دیده نمی‌تواند خسارت وارده به خود را به تقصیر خلبان مستند و تعقیب کیفری وی را خواستار شود؛ زیرا علت اصلی تصادف شخص با تکه‌های هواپیما تقصیر خود راننده و نه خلبان، بوده است. بی‌احتیاطی راننده در امر رانندگی و عدم توجه وی به جلو و عدم رعایت حد فاصل عاملی است که سبب قطع رابطه‌ی علیت میان تقصیر خلبان و خسارت جرحی زیان دیده، شده است.

گفتار چهارم: فقد علل موجهه‌ی جرم

همانطور که در مباحث مقدماتی مورد اشاره قرار گرفت علاوه بر عوامل رافع مسئولیت کیفری، علل موجهه جرم نیز سبب منع تعقیب و منع محکومیت مجرم می‌شود. منظور از عوامل موجهه جرم عواملی هستند که سبب زایل شدن عنصر قانونی جرم شده و با از بین بردن قبح جرم به وقوع پیوسته، وقوع آن را جایز می‌سازد. یکی از مصادیق بارز علل موجهه جرم دستور آمر قانونی است مطابق با بند پ ماده‌ی ۱۵۸ قانون مجازات اسلامی جدید و بند ۱ ماده‌ی ۵۶ قانون مجازات قدیم، هر گاه مرتکب عمل مجرمانه‌ای را به دستور مقام ذیصلاح قانونی انجام دهد این عمل قابل پیگرد و مجازات نخواهد بود. بنابراین، هر گاه فرماندهی نظامی خلبانی به وی دستوری صادر کند که این دستور مستلزم انجام یکی از تقصیرهای کیفری از سوی خلبان باشد، نمی‌توان خلبان را به واسطه‌ی انجام تقصیر کیفری مجرم تلقی نمود؛ زیرا وی مطابق با قاعده‌ی رعایت سلسله مراتب، قانوناً مکلف به تبعیت از دستورات مقام مافوق خود (فرمانده) می‌باشد و این تقصیر را نیز به دستور وی انجام داده است. به عنوان مثال، فرض کنید خلبان یک هواپیمای نظامی که با کمبود سوخت برای نشستن در باند فرود مخصوص روبه‌رو است، به دستور فرمانده خود جهت کوتاه کردن مسیر و نشستن موفقیت‌آمیز هواپیما در باند مجبور می‌گردد از مسیر پرخطر پرواز را ادامه داده و متأسفانه در این راه خساراتی به مردم و تأسیسات زمینی متعلق به آنان وارد می‌آورد. در این فرض نمی‌توان تغییر مسیر خلبان را از مصادیق بی‌احتیاطی و عدم رعایت نظامات پروازی وی دانست و وی را مجرم فرض نمود؛ زیرا وی این کار را به دستور فرماندهی خود انجام داده است.

مبحث چهارم: ماهیت بزه تقصیر کیفری خلبانان

گفتار اول: تبیین ماهیت بزه تقصیر کیفری خلبان نظامی در امر هدایت هواپیمای نظامی

با توجه به تفسیری که از جرایم نظامی در این تحقیق مورد پذیرش قرار گرفت و با عنایت به اینکه خلبان نظامی، هواپیمای نظامی را به دستور فرماندهی نظامی خود و جهت تحقق اهداف نظامی گری انجام می‌دهد، باید گفت ارتکاب هر گونه تقصیر کیفری خلبان در امر هدایت هواپیما مصداق جرم نظامی می‌باشد و رسیدگی به آن در صلاحیت دادگاه نظامی می‌باشد. با این حال، باید توجه داشت در صورتی که خلبان خارج از چهارچوب اهداف و برنامه‌های نظامی و به منظور تحقق اهداف دیگری مبادرت به هدایت هواپیما کرده و مرتکب تقصیر کیفری گردد، بزه وی از مصادیق بزه عمومی بوده که رسیدگی به آن در صلاحیت محاکم عمومی خواهد بود.

گفتار دوم: وقوع تقصیر از سوی خلبان در امر هدایت و وقوع سانحه هوایی

همانطور که اشاره شد مبنای مسئولیت دولت در قبال خسارات ناشی از سوانح هوایی نظامی خطری است که این پروازها برای مردم ایجاد می‌کند. قانونگذار می‌بایست در عوض نفع و بهره‌ای که دولت، به مانند مالک و دارنده‌ی وسیله نقلیه هواپیما، از امر هدایت هواپیما می‌برد، مسئولیت مبتنی بر خطر را برای آن‌ها در نظر گیرد؛ اما ما نمی‌توانیم خلبان نظامی را با دولت قیاس نموده و مسئولیت مبتنی بر خطر را که برای دولت در نظر می‌گیریم، برای آن‌ها نیز به رسمیت شماریم؛ زیرا مسئولیت مبتنی بر خطر برای دولت عوض نفع و بهره‌ای است که دولت-ها از هدایت هواپیمای نظامی می‌برند، در حالی که خلبانان نظامی، پرواز را به امر فرماندهی خویش و برای تأمین منافع عالی‌های کشور انجام می‌دهند و هیچ سود و بهره‌ی شخصی از انجام این گونه پروازها نمی‌برند تا اینکه ما بخواهیم به مانند دولت با پذیرش مسئولیت بدون تقصیر برای آن‌ها ریسک ناشی از پرواز را بر دوش آن‌ها قرار دهیم. بنابراین، پذیرش مسئولیت مدنی خلبانان نه بر مبنای خطری است که هدایت هواپیما برای اشخاص ایجاد می‌کند، بلکه بر مبنای این قاعده‌ی عمومی است که هر کس باید نتیجه‌ی زیانبار تقصیر خویش را جبران نماید. از این رو، مسئولیت مدنی خلبانان منوط به ارتکاب تقصیر از سوی آن‌ها می‌باشد.

لذا، اگر سانحه هوایی و خسارت وارده به اشخاص نتیجه‌ی تقصیر خلبان نباشد، بلکه به علل دیگری، همچون نقص فنی و یا ایراد در فرماندهی و هدایت پرواز و ... رخ دهد، خلبان مسئولیتی در قبال خسارت وارده نخواهد داشت؛ بلکه در این گونه موارد مسئولیت تماماً متوجه دولت خواهد بود. از آنچه گفته شد نتیجه می‌گیریم نخستین شرط مسئولیت مدنی برای خلبانان ارتکاب تقصیر از سوی آن‌ها می‌باشد. این تقصیر می‌تواند در جلوه‌های متفاوتی بروز یابد؛ هم می‌تواند ارادی باشد هم غیر ارادی؛ می‌تواند عمدی باشد یا غیر عمدی؛ در قالب فعل

بروز یابد یا در قالب ترک فعل. به هر حال ارادی بودن یا نبودن، عمدی بودن یا نبودن و فعل بودن یا نبودن تقصیر خلبان نقشی در تحقق مسئولیت مدنی خلبان نخواهد داشت.

گاهاً پیش می‌آید که تقصیر خلبان در کنار سایر عوامل، همچون نقص فنی هواپیما، عدم آموزش کافی خلبان و ضعف مدیریت و فرماندهی پرواز و ...، سبب وقوع سانحه‌ی هوایی و بروز خسارت می‌شود. کافی است به آمار منتشر شده از سوی دایره‌ی بازرسی و ایمنی نهاجا نگاهی گذرا بیاندازیم؛ خواهیم دید که در تمامی موارد، تقصیر خلبانان پروازی، اعم از خلبان، کمک خلبان و دانشجوی خلبانی، در کنار سایر عوامل، همچون ضعف مدیریت، ماتریل و ...، سبب بروز خسارت شده است. به عنوان مثال، در سوانح هوایی دهه‌ی ۸۰، در ۲۷ سانحه‌ی هوایی رخ داده، در ۸ سانحه هوایی، تقصیر خلبان هیچ تأثیری نداشته است و در ۲۱ سانحه‌ی دیگر نیز تقصیر خلبان در کنار سایر عوامل، همچون ضعف مدیریت و ماتریل، از عوامل موثر در بروز سانحه بوده است. یا در سوانح هوایی دهه‌ی ۷۰ می‌بینیم که از مجموع ۵۲ سانحه هوایی رخ داده، قصور خلبانان یکی از عوامل تأثیر گذار در ۳۶ فقره سانحه بوده است. در ادامه به ترسیم جدول سوانح هوایی دهه ۷۰ و ۸۰ با تعیین نقش خلبانان و دیگر عوامل در بروز سانحه‌ی هوایی می‌پردازیم.

جدول (۱) سوانح هوایی دهه هفتاد

ردیف	تاریخ وقوع سانحه	درصد تأثیر تقصیر خلبان	درصد تأثیر سایر عوامل
۱	۱۳۷۰/۱/۱۶	٪۰	٪۱۰۰
۲	۱۳۷۰/۵/۲۴	٪۱۰۰	٪۰
۳	۱۳۷۰/۸/۲۲	٪۲۰	٪۸۰
۴	۱۳۷۰/۸/۲۵	٪۸۰	٪۲۰
۵	۱۳۷۰/۹/۳	٪۱۰	٪۹۰
۶	۱۳۷۰/۱۲/۷	٪۲۰	٪۸۰
۷	۱۳۷۱/۱/۲۶	۱۰	٪۹۰
۸	۱۳۷۱/۲/۶	.....	.....
۹	۱۳۷۱/۴/۴	٪۸۰	٪۲۰
۱۰	۱۳۷۱/۴/۶	.....	.....
۱۱	۱۳۷۱/۴/۲۵	٪۲۰	٪۸۰
۱۲	۱۳۷۱/۷/۲۵	٪۰	٪۱۰۰
۱۳	۱۳۷۱/۱۰/۲۷	٪۰	٪۱۰۰
۱۴	۱۳۷۱/۱۱/۱۹	٪۰	٪۱۰۰
۱۵	۱۳۷۱/۱۲/۷	٪۵۰	٪۵۰
۱۶	۱۳۷۲/۱/۳	.....	.....

٪۰	٪۶۰	۱۳۷۲/۲/۱	۱۷
٪۶۰	٪۴۰	۱۳۷۲/۸/۴	۱۸
.....	.....	۱۳۷۲/۱۱/۱۷	۱۹
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۲/۱۲/۲۴	۲۰
٪۹۰	٪۱۰	۱۳۷۲/۱۲/۲۶	۲۱
.....	.....	۱۳۷۳/۴/۱۰	۲۲
٪۸۰	٪۲۰	۱۳۷۳/۶/۲۳	۲۳
٪۶۵	٪۳۵	۱۳۷۳/۱۰/۱۵	۲۴
٪۶۰	٪۴۰	۱۳۷۴/۱/۲۹	۲۵
٪۵۰	٪۵۰	۱۳۷۴/۲/۱۶	۲۶
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۴/۲/۱۸	۲۷
٪۷۵	٪۲۵	۱۳۷۴/۳/۱۸	۲۸
.....	.....	۱۳۷۴/۵/۱۶	۲۹
٪۸۵	٪۱۵	۱۳۷۴/۶/۴	۳۰
٪۸۰	٪۲۰	۱۳۷۴/۹/۲۶	۳۱
٪۸۰	٪۲۰	۱۳۷۴/۱۱/۲۵	۳۲
٪۱۰۰	۰	۱۳۷۵/۱/۲۱	۳۳
.....	.....	۱۳۷۵/۳/۲۰	۳۴
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۵/۶/۱	۳۵
.....	.....	۱۳۷۵/۱۲/۸	۳۶
٪۶۵	٪۳۵	۱۳۷۵/۱۲/۲۳	۳۷
.....	.....	۱۳۷۶/۱/۲۳	۳۸
٪۳۰	٪۷۰	۱۳۷۶/۲/۵	۳۹
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۶/۲/۱۸	۴۰
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۶/۳/۴	۴۱
٪۳۵	٪۶۵	۱۳۷۶/۳/۲۰	۴۲
٪۴۰	٪۶۰	۱۳۷۶/۳/۲۷	۴۳
.....	.....	۱۳۷۷/۶/۱۶	۴۴
٪۰	٪۶۰	۱۳۷۶/۷/۱۲	۴۵
٪۱۰۰	٪۰	۱۳۷۷/۴/۸	۴۶
٪۱۰۰	٪۰	۱۳۷۷/۵/۲۹	۴۷
٪۱۰۰	٪۰	۱۳۷۷/۱۱/۷	۴۸
٪۳۰	٪۷۰	۱۳۷۸/۹/۲	۴۹
٪۷۵	٪۲۵	۱۳۷۸/۱۱/۱۳	۵۰

۵۱	۱۳۷۹/۲/۷	٪۸۰	٪۲۰
۵۲	۱۳۷۹/۵/۸	٪۶۰	٪۴۰

جدول (۲) سوانح هوایی دهه هشتاد

ردیف	تاریخ وقوع حادثه	درصد تأثیر خلبان	درصد تأثیر دیگر عوامل
۱	۱۳۸۰/۳/۱۰	٪۱۵	٪۸۵
۲	۱۳۸۰/۴/۱۹	٪۱۵	٪۸۵
۳	۱۳۸۱/۳/۲۶	٪۷۰	٪۳۰
۴	۱۳۸۱/۳/۲۰	٪۵۰	٪۵۰
۵	۱۳۸۳/۳/۳۱	٪۴۰	٪۶۰
۶	۸۳/۹/۲۷	٪۴۰	٪۶۰
۷	۱۳۸۴/۱/۳۱	٪۵۰	٪۵۰
۸	۱۳۸۴/۹/۱۵	٪۲۰	٪۸۰
۹	۱۳۸۶/۲/۱۹	٪۵۰	٪۵۰
۱۰	۱۳۸۶/۹/۴	٪۳۰	٪۷۰
۱۱	۱۳۸۷/۱/۲۶	٪۲۵	٪۷۵
۱۲	۱۳۸۷/۴/۱۱	٪۲۰	٪۸۰
۱۳	۱۳۸۷/۴/۱۶	٪۷۵	٪۲۵
۱۴	۱۳۸۷/۱۰/۱۴	٪۸۰	٪۲۰
۱۵	۱۳۸۷/۱۲/۱۳	٪۵۰	٪۵۰
۱۶	۱۳۸۸/۴/۳	٪۴۰	٪۶۰
۱۷	۱۳۸۸/۶/۳۱	٪۷۰	٪۳۰
۱۸	۱۳۸۹/۵/۲۶	٪۷۰	٪۳۰
۱۹	۱۳۸۹/۸/۱۷	٪۴۰	٪۶۰

در این جا این سؤال مطرح است که مسئولیت خلبان و دیگر عوامل به چه شکلی تعیین می‌شود؟ در جواب باید گفت در حقوق مسئولیت مدنی، مسأله‌ی فوق از مصادیق مسأله‌ی تعدد اسباب دانسته می‌شود؛ حقوق دانان برای تخصیص زیان در این فرض از چهار شیوه نام می‌برند که عبارت است از: ۱- تخصیص زیان بر مبنای درجه‌ی تقصیر عوامل، ۲- تخصیص زیان بر مبنای درجه‌ی تأثیر عوامل، ۳- تخصیص زیان بشکل مساوی و در نهایت ۴- تخصیص زیان بر مبنای عدالت و انصاف.

در حقوق ما قانونگذار از سه شیوه‌ی تخصیص بر مبنای تقصیر، تخصیص به نحو تساوی و تخصیص بر مبنای تأثیر تقصیر سود برده است. قانونگذار در ابتدا در ماده‌ی ۶ آئین‌نامه‌ی

اجرای قانون بیمه‌ی اجباری مسئولیت دارندگان وسایل نقلیه‌ی موتوری ۱۳۴۷، تقسیم مسئولیت بر مبنای تقصیر را پذیرفته بود و مقرر می‌نمود: "در صورت تصادف دو یا چند وسیله‌ی نقلیه، رانندگان آنها در برابر یکدیگر ثالث تلقی می‌گردند و خسارت وارده بر آنها با توجه به درجه‌ی مسئولیت و تقصیری که مرتکب شده‌اند احتساب می‌شود". در ادامه قانونگذار تغییر رویه داده و به شیوه‌ی تساوی متمایل می‌گردد. از این رو، شاهد آن هستیم که قانونگذار در ماده‌ی ۳۳۴ قانون مجازات سابق، به نحو مطلق و عام، خواه میزان تقصیر یا انتساب زیان به اسباب زیان یکسان باشد و خواه متفاوت باشد، از این معیار استفاده کرده بود. متعاقباً از آنجایی که حکم مذکور چندان با عدالت و انصاف مطابقت نداشت، قانونگذار این شیوه را کنار زده و در قانون جدید مجازات اسلامی از شیوه‌ی تأثیر تقصیر بهره برده است. از این رو، در ماده‌ی ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی جدید می‌خوانیم: "هر گاه دو یا چند عامل ... در وقوع جنایت تأثیر داشته باشند عاملی که جنایت منتسب به اوست ضامن است و چنانچه جنایت منتسب به تمام عوامل باشد به طور مساوی ضامن می‌باشند مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هر یک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند ...".

با توجه به آنکه در مواردی که احکام قانونگذار با یکدیگر متفاوت است، آخرین قانون تصویبی که مبین آخرین اراده و نظر قانونگذار می‌باشد، حاکم بر موضوع است، باید گفت معیار مورد پذیرش در حقوق ایران تقسیم مسئولیت بر حسب میزان تأثیر تقصیر عوامل می‌باشد؛ بنابراین، اگر تقصیر خلبان در کنار عوامل دیگر سبب وقوع سانحه‌ی هوایی و بروز خسارت شود و کارشناس بتواند میزان تأثیر هر یک از این عوامل را تعیین نماید، خلبان تنها در حدود تأثیری که در بروز سانحه داشته دارای مسئولیت خواهد بود. به عنوان مثال، اگر هیأت کارشناسی سانحه‌ی پروازی، میزان تأثیر تقصیر خلبان را ۴۰٪ و نقص فنی هواپیما را ۵۰٪ و عدم آموزش کافی خلبان را ۱۰٪ تعیین نمایند و خسارت وارده به شخص ثالث مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال برآورد گردد، میزان پرداختی خلبان ۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال خواهد بود؛ ۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال از این خسارت نیز بر عهده‌ی دولت خواهد بود.

گفتار سوم: ورود خسارت به شخص ثالث یا تأسیسات زمینی متعلق به آنان

همانطور که در مباحث پیشین مورد اشاره قرار گرفت مهم‌ترین هدف و موضوع اصلی حقوق مسئولیت مدنی جبران ضرر وارده به اشخاص می‌باشد؛ فلذا تا خسارتی نباشد بحث از مسئولیت مدنی نیز منتفی است؛ بنابراین دومین شرط تحقق مسئولیت مدنی خلبانان نسبت به خسارات ناشی از سوانح هوایی پروازی را باید ورود خسارت به اشخاص دانست. فلذا، صرف تقصیر خلبان

در امر پرواز، هر چند که تقصیر وی سنگین و حادثه ساز باشد، شاید برای وی مجازات انضباطی در پی داشته باشد، اما به طور قطع نمی‌تواند موجب مسئولیت مدنی خلبان باشد.

همانطور که گفته شد خسارت در این جا به معنای هر گونه کسری، اعم از تلف یا نقصان، در اموال یا سرمایه‌ی معنوی اشخاص، می‌باشد؛ بنابراین، ضرر بر حسب متعلق آن بر سه نوع ضرر مالی، یا به تعبیر بعضی از حقوق‌دانان ضرر مادی، ضرر جسمی یا بدنی و ضرر معنوی تقسیم می‌باشد که تمام مصادیق آن از قابلیت جبران برخوردار می‌باشد. حال در این جا این سؤال مطرح است که از میان انواع خسارات فوق کدام یک از قابلیت جبران برخوردار می‌باشد؟ با توجه به عدم قانون خاص در این خصوص، برای پاسخ‌گویی به این سؤال باید به قوانین مادر و اصول عام حاکم بر حقوق مسئولیت مدنی رجوع کرد. مطابق با یکی از اصول حاکم بر حقوق مسئولیت مدنی، یعنی اصل لزوم جبران کامل خسارت، عامل زیان مکلف به جبران کلیه‌ی خسارات وارده ناشی از سانحه هوایی می‌باشد؛ اعم از اینکه خسارت وارده بدنی باشد یا مالی؛ مادی باشد یا معنوی؛ به نحوی که زیان حتی‌المقدر در وضعیت پیش از زیان بازگرداند. این در حالی است که در قوانین با موضوعات مشابه، همچون کنوانسیون ورشو، در ازای مسئولیت بدون تقصیری که برای متصدی هواپیما به رسمیت شناخته‌اند، برای مسئولیت مدنی وی در قبال خسارات قابل جبران محدودیت‌هایی را به نفع ایشان در نظر گرفته‌اند؛ به نحوی که در این قانون تنها از لزوم جبران ضررهای بدنی و مالی سخن گفته شده و در خصوص دیگر خسارات، همچون عدم النفع، خسارات معنوی، از دست دادن شانس و فرصت و ...، حکمی صادر نشده است. علاوه بر این، در این کنوانسیون بر خلاف اصل لزوم جبران کامل خسارت که اقتضای تعیین جبران موردی خسارت را دارد، همچون قانون مجازات اسلامی که سقف پرداخت دیه را برای ورود خسارت بدنی پیش‌بینی کرده است، برای جبران خسارت هر شخص سقفی در نظر گرفته شده است. مطابق با بند ۱ ماده‌ی ۲۲ این کنوانسیون مسئولیت متصدی حمل و نقل برای جبران خسارت هر مسافر نباید از مبلغ ۱۲۵/۰۰۰ فرانک تجاوز نماید.

در مقام داوری بین این دو دیدگاه باید گفت: تعیین خسارات قابل جبران در سوانح هوایی در حقوق ایران را باید با عنایت به متن و روح قانون مجازات اسلامی تعیین نمود؛ چرا که اولاً این قانون صراحتاً به مقوله‌ی جبران خسارات ناشی از تصادفات می‌پردازد و ثانیاً آخرین اراده‌ی قانونگذار در این خصوص در این قانون جلوه‌گر شده است. از آنجایی که در این قانون، قانونگذار تنها از لزوم جبران خسارات مالی و بدنی سخن آورده است ما نیز باید جبران خسارات ناشی از سوانح هوایی را محدود به خسارات مالی و بدنی بنماییم.

گفتار چوم: وجود رابطه‌ی سببیت میان تقصیر خلبان و وقوع سانحه هوایی و ورود خسارت به شخص ثالث

صرف تقصیر خلبان در امر پرواز و ورود خسارت به اشخاص نمی‌تواند به تنهایی زمینه‌ساز مسئولیت مدنی خلبان را فراهم آورد، بلکه لازم است که مابین تقصیر پروازی خلبان از یک سو و سانحه‌ی هوایی و بروز خسارت از سوی دیگر، رابطه‌ی سببیت وجود داشته باشد؛ به طوری که ثابت شود سانحه و خسارت از تقصیر شخص خلبان ناشی شده است؛ به نحوی که معلوم گردد اگر تقصیر خلبان نمی‌بود سانحه هوایی و خسارت نیز به بار نمی‌آمد.

همانطور که گفته شد گاه ممکن است یک سانحه هوایی معلول چندین علت باشد. در مواردی که این علل در عرض یکدیگر سبب بروز سانحه‌ی هوایی گردند، هیچ کس به دلیل وجود رابطه‌ی سببیت میان ضرر وارده و تمام این عوامل، بر مسئولیت جمیع عوامل شکی به خود راه نمی‌دهد؛ اما گاه ممکن است این عوامل در طول یکدیگر سبب سانحه هوایی و خسارت وارده شوند. در این فرض، حقوق دانان نظریات متفاوتی جهت تعیین مسئول خسارت وارده ارائه کردند که در مقام مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به نظریه‌ی سبب مقدم در تأثیر، سبب مستقیم و بلاواسطه، سبب متعارف و سبب پویا اشاره داشت.

بر اساس نظریه سبب مستقیم یا بلاواسطه، عاملی که به طور مستقیم و بلاواسطه منتهی به وقوع خسارت می‌شود ضامن خسارت تلقی می‌شود؛ به عبارت دیگر، در این نظریه آخرین عاملی که به طور مستقیم باعث صدمه و خسارت شده است مسئول زیان وارده شناخته می‌شود. به عنوان مثال، فرض کنید شخصی دیگری را با چاقو مجروح می‌کند و لباس شخص مجروح در اثر تماس با زخم باعث ابتلای وی به بیماری کزاز می‌شود. بیمار برای مداوا به بیمارستان مراجعه می‌کند. پزشک در معالجه وی کوتاهی کرده و در نتیجه بیمار فوت می‌کند. در این مثال، نظریه‌ی سبب مستقیم پزشک را مسئول فوت بیمار می‌داند؛ زیرا وی آخرین سببی بوده که در بروز زیان نقش داشته است.

در نظریه سبب پویا، گفته می‌شود برای احراز رابطه‌ی سببیت میان زیان و سبب مسئول، باید میان اسباب پویا یا متحرک و اسباب ایستا یا غیر متحرک تمییز قایل شد و تنها اسبابی را علت حادثه به شمار آورد که در بروز حادثه و زیان نقش متحرک داشته و می‌توانند باعث ایجاد تغییرات در عالم خارج شوند... به عنوان مثال، فرض کنید شخصی ضربه‌ای را به سر شخص دیگری که دارای بیماری قلبی است وارد می‌کند و وی در اثر ضربه دچار حمله‌ی قلبی شده و فوت می‌کند.

مطابق با نظریه سبب پویا هر چند علت مرگ متوفی حمله‌ی قلبی بوده است، اما سبب مسئول در این جا ضارب می‌باشد؛ زیرا عمل ضارب سبب بروز حمله‌ی قلبی شده است؛ به عبارت دیگر، در این مثال، ضربه‌ی ضارب سبب پویا و ناراحتی و حمله‌ی قلبی متوفی سبب ایستا می‌باشد که در اثر بروز سبب پویا به وجود آمده است؛ بنابراین، مسئولیت نیز باید تماماً بر عهده‌ی سبب پویا باشد.

در نظریه‌ی سبب متعارف، از میان علل و عوامل گوناگونی که در حدوث فعل زیانبار نقش داشته‌اند می‌بایست زیان را به سببی منتسب نمود که معمولاً و بر حسب جریان عادی امور موجب پیدایش ضرر شده است. در این نظریه گفته می‌شود که باید بین سبب ورود زیان و شرایطی که زمینه را برای تأثیر سبب فراهم می‌آورند تفاوت قایل شد و مسئولیت را تنها بر دوش سبب ورود زیان گذاشت و عوامل و اتفاقات نادر که به تنهایی توانایی لازم در بروز حادثه و زیان را ندارند از دایره‌ی محاسبات کنار گذاشت.

مطابق با نظریه مقدم در تأثیر که مورد قبول فقها و قانونگذاران قانون مجازات اسلامی سابق نیز قرار گرفته بود، هر گاه چند سبب به نحو متعاقب در بروز زیان نقش داشته باشند سببی ضامن است که تأثیر آن در ایجاد زیان نسبت به سایر اسباب مقدم باشد؛ ولو آنکه آن سبب در پیدایش همزمان و یا حتی موخر از دیگر اسباب باشد. به عنوان مثال، اگر فردی چاهی بکند و فرد دیگر سنگی بر سر آن چاه قرار دهد و شخصی در اثر برخورد با سنگ به چاه بیفتد، گذارنده‌ی سنگ مسئول خسارت وارده به شخص می‌باشد؛ زیرا مجنی‌علیه با برخورد با سنگ بوده که به دورن چاه افتاده است، بنابراین مسئولیت نیز باید بر عهده‌ی گذارنده‌ی سنگ باشد. در کنار نظرات و معیارهای فوق که اصرار بر انتخاب یک سبب از مجموع اسباب دخیل در ورود خسارت دارد، نظریه دیگری وجود دارد که بر تساوی مسئولیت میان تمام اسباب نظر دارد. مطابق با این نظریه از آنجایی هیچ یک از اسباب به تنهایی برای ایجاد ضرر کافی نمی‌باشد، نمی‌توان میان آن‌ها تفکیک قائل شد و یکی را در مسئولیت بر دیگری ترجیح داد؛ بلکه لازم است تمام عوامل به عنوان مسئول شناسایی و بار جبران خسارت را بر دوش کشند.

حال، سوال مهمی که در این جا مطرح است این است که در حقوق ایران کدام یک از این نظریه‌ها مورد پذیرش قرار گرفته است. در جواب باید گفت: از میان این چهار نظر، قانونگذار در قانون مجازات اسلامی سابق، نظریه چهارم را مورد پذیرش قرار می‌دهد. در ماده‌ی ۳۶۴ این قانون می‌خوانیم: "هر گاه دو نفر عدواناً در وقوع جنایتی به نحو سبب دخالت داشته باشند کسی که تأثیر کار او در وقوع جنایت قبل از تأثیر سبب دیگری باشد ضامن خواهد بود". این معیار تعیین مسئول مورد پذیرش قانونگذار قانون جدید مجازات اسلامی نیز قرار گرفته است.

با این حال باید دانست که قانونگذار در مواردی سعی در تعدیل این نظر داشته و دو حالت را استثناء نموده است: حالت نخست در جایی است که سبب موخر مقصر یا عامد باشد و سبب مقدم در تأثیر فاقد تقصیر یا عمد باشد؛ قانونگذار در این حالت مسئولیت را بر دوش سبب عامد که موخر در تأثیر است، گذاشته است (ماده ۵۳۶). حالت دوم در جایی است که همه اسباب با قصد ارتکاب بزه و حصول نتیجه‌ی مجرمانه اقدام به کار کرده باشند. در این صورت نیز قانونگذار همه‌ی اسباب، اعم از مقدم در تأثیر و موخر در تأثیر را شریک در جرم دانسته و مسئول زیان وارده معرفی می‌نماید (ماده ۵۳۵).

بنابراین، در صورتی که رابطه سببیت میان تقصیر خلبان و زیان وارده به هر علتی قطع گردد، نمی‌توان خلبان را مسئول خسارت وارده دانست. به عنوان مثال، اگر در اثر تقصیر خلبان هواپیما دچار نقص فنی گردد و قصد فرود اضطراری داشته باشد اما در حین فرود بر اثر اشتباه برج مراقبت با هواپیمای دیگر برخورد نماید، نمی‌توان خلبان را به جهت تقصیرش در بروز نقص فنی و فرود زود هنگام مسئول خسارات وارده دانست؛ چرا که قصور برج مراقبت در هدایت هواپیما عاملی است که سبب قطع رابطه‌ی سببیت مابین تقصیر خلبان و خسارات وارده می‌باشد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

۱- در صورت بروز یک سانحه‌ی هوایی نظامی و ورود خسارت به اشخاص ثالث یا تأسیسات زمینی متعلق به آنان، دولت ضامن خسارت وارده می‌باشد. در کنار دولت، در صورتی که خلبان نیز مرتکب تقصیر شده باشد، بر حسب میزان تأثیرش در برابر زیان دیده دارای مسئولیت مدنی خواهد بود.

۲- مبنای مسئولیت دولت نسبت به جبران خسارات ناشی از سوانح هوایی پروازهای نظامی مسئولیت بدون تقصیر مبتنی بر خطر و مبنای مسئولیت خلبان در این خصوص، تقصیر می‌باشد؛ بنابراین، خلبانان تنها در صورتی مسئول جبران خسارات ناشی از سوانح پروازی هستند که مرتکب تقصیر شوند؛ اما دولت به طور کلی مسئول خساراتی است که از سوانح هوایی پدید می‌آید.

۳- هر چند که مسئولیت دولت، یک مسئولیت بدون تقصیر می‌باشد، اما دولت می‌تواند با اثبات خارجی بودن سبب بروز سانحه خود را از زیر بار جبران خسارت وارده برهاند. علاوه بر این، دولت مسئول جبران خسارات ناشی از عملیات پروازی در حال جنگ نمی‌باشد؛ زیرا دفاع از مرزهای یک کشور جزو اعمال حاکمیتی دولت محسوب می‌شود که دولت تکلیفی به جبران

خسارات منتج از آنها نمی‌باشد؛ مگر خسارات جانی که از باب احترام خون مسلم بایستی جبران گردند.

۴- در صورتی که خلبان در امر هدایت هواپیمای نظامی مرتکب تقصیری موضوع قانون مجازات اسلامی شود و این تقصیر منجر به سانحه هوایی و ورود خسارت جانی یا جرحی به اشخاص دیگر شود، می‌توان خلبان را مورد تعقیب کیفری قرار داد. این بزه در صورتی که با هواپیمای نظامی باشد یک بزه نظامی و در صورتی که با هواپیمای غیر نظامی باشد یک بزه عادی می‌باشد.

۵- در صورتی که تقصیر خلبان به همراه دیگر عوامل، همچون ضعف مدیریت و ضعف ماتریل و ... منجر به وقوع سانحه هوایی و بروز خسارت شود، خلبان بر اساس میزان تأثیر تقصیرش مسئول جبران خسارت می‌باشد.

۶- در صورتی که تقصیر خلبان سبب منحصر سانحه‌ی هوایی و بروز خسارت شود، دولت و خلبان به صورت تضامنی مسئول جبران خسارت وارده می‌باشند، به نحوی که زیان دیده می‌تواند به هر کدام یک از آنها یا به هر دوی آنها برای جبران خسارت خویش رجوع نماید. در این گونه موارد، در صورتی که دولت جبران خسارت زیان دیده را بنماید می‌تواند نسبت به آنچه پرداخت کرده است به خلبان رجوع کند.

با توجه به اینکه عملیات نظامی در زمره‌ی اعمال حاکمیتی دولت‌ها تلقی می‌شود و با امعان نظر به اینکه دولت می‌تواند با استناد به ماده‌ی ۱۱ قانون مسئولیت مدنی خود را از زیر بار جبران خسارات ناشی از سوانح هوایی پروازهای نظامی برهاند، جهت شناسایی مسئولیت بدون تقصیر دولت لازم است در قالب تصویب قانون جدیدی یا اصلاح قوانین موجود، در کنار مسئولیت مبتنی بر تقصیر خلبانان، مسئولیت مدنی بدون تقصیر دولت نیز مورد شناسایی قرار گیرد.

منابع

- اردبیلی، محمد علی، (۱۳۹۴) *حقوق جزایی عمومی*، ج ۱ و ۲، انتشارات میزان، چ ۴۱.
- امیری قائم مقام؛ عبدالمجید، (۱۳۸۵) *حقوق تعهدات*، ج ۲، انتشارات میزان، چ ۳.
- بابایی؛ ایرج، *شرایط خسارت قابل جبران*، (۱۳۸۱) پروژه تحقیقاتی در دانشگاه علامه طباطبائی،
- بادینی؛ حسن، (۱۳۸۳) *هدف مسئولیت مدنی*، فصلنامه حقوق، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران*، ش ۶۶.

- بادینی؛ حسن، (۱۳۸۴) *فلسفه حقوق مدنی*، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
- باریکلو؛ علی‌رضا، (۱۳۸۵) *مسئولیت مدنی*، انتشارات میزان.
- بازرگان، عباس (۱۳۹۶) *مقدمه ای بر روش های تحقیق کیفی و آمیخته: رویکردهای متداول در علوم رفتاری*، تهران، دیدار.
- بختیار عباسلو، (۱۳۸۷) *مسئولیت ناشی از سوانح رانندگی*، انتشارات میزان، چ ۲.
- بروجردی عبده؛ محمد، (۱۳۸۳) *کلیات حقوق اسلامی*، انتشارات دانشگاه تهران.
- پروین؛ فرهاد، (۱۳۸۲) *خسارت معنوی در حقوق ایران*، انتشارات ققنوس.
- جباری، منصور، قلندری، مرضیه (۱۳۹۴). *نظرات ایاکائو بر استانداردها و رویه های پیشنهادی هوانوردی*، *مجله حقوق بین المللی*، شماره ۵۳، پاییز و زمستان ۱۳۹۴، صفحات: ۶۹-۶۸
- جباری قره‌باغ، منصور (۱۳۹۰)، *حقوق حمل نقل بین‌الملل هوایی*، چاپ اول، نشر میزان، تهران، ۱۳۹۰.
- جعفری لنگرودی؛ محمد جعفر، (۱۳۸۵) *فرهنگ عناصر شماری*، انتشارات کتابخانه گنج دانش.
- عابدی جعفری، حسن، حسن تسلیمی، محمد سعید، فقیهی، ابواحسین و شیخ زاده، محمد (۱۳۹۰). *تحلیل مضمون و شبکه مضمون: روشی ساده و کارآمد برای تبیین الگوی های موجود در داده های کیفی*، *پژوهش های تربیتی و روانشناختی دانشگاه اصفهان*.
- جعفری لنگرودی؛ محمد جعفر، (۱۳۸۸) *مبسوط در ترمینولوژی*، چ ۳، انتشارات گنج دانش، چ ۴.
- حمیتی واقف؛ احمد علی، (۱۳۸۹) *الزامات خارج از قرارداد*، انتشارات جاودانه.
- حمید بهرامی احمدی، (۱۳۸۸) *مسئولیت مدنی*، انتشارات میزان.
- حیاتی؛ عباس علی، (۱۳۹۲) *مسئولیت مدنی*، انتشارات میزان.
- خالقی؛ علی، (۱۳۸۷) *آئین دادرسی کیفری*، انتشارات شهر دانش.
- خوانساری، رسول، باقری، ابوالفضل (۱۳۹۳). *شناسایی و اولویت بندی سرمایه گذاری در صنعت هوایی ایران*، *نشریه علمی-پژوهشی بهبود مدیریت*، سال هشتم، شماره ۴، پیاپی ۲۶، زمستان ۱۳۹۳، صص: ۳۵-۶۲.
- داراب‌پور؛ مهربان، (۱۳۸۷) *مسئولیت‌های خارج از قرارداد*، انتشارات مجد.
- ره پیک؛ حسن، (۱۳۹۰) *حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها*، انتشارات خرسندی، چ ۱۷.
- ژوردن؛ پاتریس، (۱۳۸۵) *اصول مسئولیت مدنی*، انتشارات میزان، ترجمه مجید ادیب، چ ۲.
- ساعت‌چی؛ علی و سیدیان هاشمی؛ سروش، (۱۳۹۴) *مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر*، *مجله حقوقی دادگستری*، ش ۹۱.
- سلطانی نژاد؛ هدایت الله، (۱۳۸۰) *خسارت معنوی*، انتشارات نور الثقلمین.

- سید احمد علی هاشمی، (۱۳۹۲) اسباب متعدد در مسئولیت مدنی، *فصلنامه دانش حقوق مدنی*، ش ۲.
- شهیدی، مهدی، (۱۳۷۸) *مجموعه مقالات حقوقی*، انتشارات حقوق دان، چ ۲.
- صادقی مقدم؛ محمد حسن و اشراقی آرانی؛ مجتبی، (۱۳۹۱) ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما، *فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی*، ش ۵۹.
- صفایی؛ حسین و حبیب الله رحیمی، (۱۳۸۹) *مسئولیت مدنی*، انتشارات سمت.
- صفدری، سیروس، مقری موذن، طاهره. (۱۳۹۳). بررسی حقوق امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو آمریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران، *فصلنامه راهبرد*، سال بیستم، شماره ۷۱، تابستان ۹۳، صص ۴۶-۴۷.
- صفوی، سید حسن (۱۳۶۲)، *حقوق بین الملل هوایی و فضایی*، چاپ اول، نشر مؤسسه خدمات چاپ، تهران،
- عابدی جعفری، حسن؛ تسلیمی، محمدسعید؛ فقیهی، ابوالحسن؛ شیخ زاده، محمد. (۱۳۹۰). تحلیل مضمون و شبکه مضامین: روشی ساده و کارآمد برای تبیین الگوهای موجود در داده‌های کیفی. *اندیشه مدیریت راهبردی*، سال پنجم، شماره دوم، شماره پیاپی ۱۰، صص ۱۵۱ - ۱۹۸.
- عمید زنجانی؛ عباس علی، (۱۳۸۲) *موجبات ضمان*، انتشارات میزان،
- غمامی؛ مجید، (۱۳۷۶) *مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود*، انتشارات دادگستر.
- غمامی؛ مجید، (۱۳۸۴) *ضرر جبران پذیر از دیدگاه رویه قضایی*، *فصلنامه حقوق*، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، ش ۷۰.
- قاسم زاده؛ مرتضی، (۱۳۸۸) *الزامها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد*، انتشارات میزان، چ ۸.
- قلی نژاد؛ حسین، *مسئولیت مدنی*، (۱۳۷۷) انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد.
- کاتوزیان، ناصر، جنیدی، لعیا، غمامی، مجید، (۱۳۸۶) *مسئولیت مدنی ناشی از حوادث رانندگی*، انتشارات دانشگاه تهران، چ ۳.
- کاتوزیان؛ ناصر، (۱۳۸۵) *الزامات خارج از قرارداد*، ج ۱، انتشارات دانشگاه تهران.
- کرسول جان (۱۳۹۶) *پویش کیفی و طرح پژوهش: انتخاب از میان پنج رویکرد (روایت پژوهی، پدیدارشناسی، نظریه داده بنیاد، قوم نگاری، مطالعه موردی)*، ترجمه حسن دانایی فرد، تهران، نشر اشراقی.
- گلدوزیان، ایرج (۱۳۸۳) *محشای قانون مجازات اسلامی*، انتشارات مجد، چ ۳، ص. ۲۳.
- لوراسا؛ میشل، (۱۳۷۵) *حقوق مسئولیت مدنی*، انتشارات حقوق دانان، ترجمه محمد اشتری.
- مال میر؛ محمود، قره خانی بنی؛ مرضیه، احمدی موحد اصغر (۱۳۹۲)، *اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین المللی*، *حقوق تطبیقی*، جلد ۱۰، شماره - صص ۴۹-۶۶.

- محمدی، بیوک (۱۳۸۷)، *درآمدی بر روش تحقیق کیفی*، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- هاشمی؛ احمد علی، (۱۳۸۹) *دامنه مسئولیت مدنی*، انتشارات دانشگاه امام صادق.
- یزدانیان؛ علی رضا، (۱۳۸۶) *قواعد عمومی مسئولیت مدنی*، انتشارات میزان.
- Martin; Elizabeth, *Oxford Dictionary of Law*, Oxford university press, 2002, Fifth edition.
- Birks; Peter, *English Private Law*, v. II, Oxford university press, 2000.
- Faure; Michael, *Tort Law and Economics*, Vol. 1, 2009, Second Edition.
- Garner; Bryan A. *Blacks Law Dictionary*, Thomson, 2004, Eight Edition.
- Harlow; Carol, *Understanding Tort Law*, Fontana Press, 1987.
- Harpwood; Vivienne, *Modern Tort Law*, Cavandish Publishing, 2003, Fifth edition.
- Lunney; Mark & Ken Oliphant, *Tort Law*, Oxford University press, 2000.
- Markesinis; B.C & S.F Deakin, *Tort Law*, Oxford, Clarendon press, 2000, third edition.
- Symeonides; Symeon, *The American Choice - Of - Law Revolution*, martinus nishoff publishers, 2007.
- Tank; Andre, *International Encyclopedia of Comparative Law*, Vol XI, (torts).