

فصلنامه تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل (علمی - پژوهشی دانشگاه آزاد اسلامی)

سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

صفحات: ۱۷۱ - ۱۸۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۱/۰۳؛ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۹۸/۰۲/۱۴



بررسی قوانین توسعه حقوق حمل و نقل هوایی در ایران جهت هم راستایی با قوانین بین‌المللی

الناز جلونگر^۱، محمود المیر*^۲، محمدرضا شادمانفر^۳

چکیده

هدف این پژوهش بررسی قوانین توسعه حقوق حمل و نقل هوایی در ایران جهت هم راستایی با قوانین بین‌المللی بود. روش انجام تحقیق توصیفی و از نوع همبستگی و به شکل میدانی انجام شد. جامعه مورد مطالعه در این پژوهش شامل کارمندان شرکت‌های هواپیمایی ایران در سال ۱۳۹۶ بود. که صد و بیست نفر بصورت تصادفی جهت اجرای پژوهش انتخاب شدند. برای گردآوری اطلاعات در تحقیق حاضر از پرسشنامه استفاده شده است. ترکیب پرسشنامه از دو بخش مجزای الف) مشخصات فردی و ب) سوالات حقوق مربوط به قوانین حمل و نقل هوایی تشکیل شده بود. که پایایی پرسشنامه ۰/۹۳ توسط آزمون آلفای کرونباخ محاسبه شد. از روش‌های آمار توصیفی فراوانی، درصد، میانگین و جدول برای توصیف یافته‌ها و از آمار استنباطی ضریب همبستگی پیرسون برای تجزیه و تحلیل داده‌ها استفاده شد. یافته‌ها نشان داد بین قوانین داخلی و جرائم مربوط به متصدیان حمل و نقل هوایی رابطه معنادار وجود دارد. همچنین ثابت شد با قانونگذاری مناسب و هم راستا با قوانین بین‌المللی می‌توان به توسعه حمل و نقل هوایی سرعت بخشید. همچنین مشخص شد، جرایم داخلی مربوط به حمل و نقل هوایی از اسناد بین‌المللی تبعیتی ندارد. واژگان کلیدی: هواپیما، حقوق هوایی، استراتژی، حمل و نقل هوایی

۱. دانشجوی دکتری حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران.

۲. دانشیار گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران. (نویسنده مسئول)

۳. استادیار گروه حقوق کیفری و جرم‌شناسی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران.

مقدمه

حمل و نقل هوایی از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید و مصرف به شمار می‌آید که در سیستم ملی کشورها در بخش خدمات قرار می‌گیرد. بهترین مسیر، امن‌ترین راه، سریع‌ترین و سالم‌ترین وسیله حمل و نقل با رعایت حداقل زمان و هزینه، همه سبب توجه به حمل و نقل هوایی شده است. صنعت حمل و نقل هوایی در هر منطقه و کشوری جنبه استراتژیک دارد. (شیرازی، ۱۳۸۶: ۱۱) حمل و نقل انتقال اشخاص و کالاها از نقطه‌ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می‌پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است (محرابیان، ۱۳۹۲: ۱۳۹)

هوایما یک وسیله نقلیه سریع السیر هوایی است و از آن برای امور مختلف که مهمترین نوع آن حمل و نقل اشخاص و اشیا می‌باشد استفاده می‌گردد (صفوی، ۱۳۶۲: ۳۶۳). در سال‌های اولیه پس از اختراع هوایما نیاز به همکاری بین کشورها، به خصوص کشورهایی که از نظر حمل و نقل هوایی اهمیت بسزایی دارند، کاملاً احساس می‌شد؛ با این توضیح که اصولاً هوایماها در مدت زمان حمل و نقل از فراز کشورهای متفاوتی عبور می‌کنند. به همین دلیل کشورها برای تسهیل در روابطشان و همچنین جلوگیری از انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه متفاوت به سمت تدوین قوانینی روی آوردند که مصالح کلی کشورها را در نظر بگیرد تا کشورها با عضویت در آنها مرادفات خود را در این خصوص تسهیل کنند. بهترین وسیله برای نیل به این هدف تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی چند جانبه بود (جباری و حسن‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۴۶).

در سال ۱۹۲۵ به پیشنهاد فرانسه اولین کنفرانس بین‌المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد که شرکت کنندگان در کنفرانس، کمیته‌های به نام کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی تشکیل دادند که این کمیته اولین جلسه خود را در تاریخ ماه مه ۱۹۲۶ میلادی در پاریس تشکیل داد و پیشنویس کنوانسیون ورشو نیز در همین کنفرانس تهیه شد (جباری، ۱۳۸۸: ۴۶). این کمیته، کنوانسیون مزبور را بازبینی و به کنفرانس دیگری که در سال ۱۹۲۹ تشکیل شد، تسلیم نمود که ۳۱ دولت در آن کنفرانس آن را امضا نمودند. در نهایت کنوانسیون ورشو در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد که از جمله موافقتنامه‌های (مهم در زمینه حمل و نقل هوایی به حساب می‌آید (صفوی، ۱۳۶۲: ۴۲۹)

کنوانسیون ورشو علیرغم مقبولیت عام خود و اینکه در زمینه رژیم حقوقی حمل و نقل هوایی کنوانسیون مهم به شمار می‌رود، در زمانی تدوین گردید که هنوز صنعت هواپیمایی در مرحله طفولیت به سر می‌برد و به شدت نیازمند حمایت و مراقبت بود. اندک اندک و با گذشت زمان به منظور پاسخگویی به نیازهای نوین سعی گردید با تدوین پروتکل‌های اصلاحی یا تکمیلی، کنوانسیون موصوف با نیازهای زمانه هماهنگ گردد، اما پروتکل‌های اصلاحی بسان خود کنوانسیون مقبولیت عمومی نیافتند، به طوری که برخی از کشورها عضو متن اصلی کنوانسیون بودند و بعضی دیگر عضو پروتکل‌های آن. در نتیجه باعث تعارض قوانین بین کشورها شد که با اهداف اولیه و فلسفه وجود کنوانسیون ورشو در تعارض بود (جباری و حسن‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۴۹). همچنین از دیدگاه کشورهای صنعتی از جمله آمریکا و ژاپن محدوده‌های مالی مسئولیت که در متن کنوانسیون ورشو پیش‌بینی شده بود مناسب نبود. مجموعه عوامل فوق سبب گردید تا در اثر هم‌اندیشی و همکاری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و کشورها کنوانسیون جدیدی تدوین گردد که با نام کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (مونترال، ۲۸ می ۱۹۹۹) شناخته می‌شود. همانگونه که نویسندگان این کنوانسیون در مقدمه کنوانسیون بیان کرده‌اند، هدف از تدوین این کنوانسیون روزآمد کردن و ادغام مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن می‌باشد. (بنا نیاسری، ۱۳۸۳: ۲۶۱) مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل در ایران نیز از شروع قانونگذاری در کشور متناوباً موضوع قوانین مختلفی قرار گرفته است. گسترش دامنه فعالیت‌های اقتصادی کشور و توسعه شبکه ارتباطی در سطح بین‌المللی در سال‌های اخیر ضرورت الحاق دولت ایران را به پاره‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی اقتضا نموده است (جباری و همکاران، ۱۳۹۳: ۴۸).

حقوق هوایی

گسترش استفاده از هواپیما در حمل و نقل مسافر و بار باعث شد تا حقوق هوایی به عنوان یک شاخه جداگانه در حقوق مورد بررسی و تقنین قرار گیرد. حقوق هوایی در دنیا سابقه چندانی ندارد و تا پیش از تصویب اولین مقررات بین‌المللی پیرامون حقوق هوایی در سال ۱۹۱۹، بیشتر مقررات هوایی از مقررات دریانوردی بین‌المللی وام گرفته شده و مطابق با حقوق کشتی‌ها و شناورها در مورد هواپیما نیز تصمیم‌گیری

۱۷۴ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

می‌شد؛ اما گسترش استفاده از هواپیما در حمل و نقل مسافر و بار باعث شد تا حقوق هوایی به عنوان یک شاخه جداگانه در حقوق مورد بررسی قرار گیرد (جباری و حسن‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۵۱).

حقوق هوایی رشته‌ای از علم حقوق است که قوانین و قواعد مربوط به عبور و مرور هواپیماها، بهره‌برداری از فضای بالای خاک کشورها و بالای دریای آزاد و همچنین روابط حقوقی و تجاری ناشی از آن‌ها را بررسی می‌کند. از آنجایی که دو سوم کره زمین را فضای آب‌ها، دریاها و اقیانوس‌ها در بر گرفته است، بنابراین بخش عمده‌ای از قلمرو هوایی با قلمرو دریایی تداخل پیدا کرد و از این نظر، دارای مقررات مشابهی خواهند بود؛ از سوی دیگر، حقوق هوایی علاوه بر اینکه، در داخل کشورها دارای مقررات مشخصی است، اما به دلیل بعد بین‌المللی بیشتر مسافرت‌ها و حمل و نقل‌های هوایی از رویه‌های و کنوانسیون‌های بین‌المللی در این زمینه تبعیت می‌کند و از این‌رو، با عنوان حقوق بین‌الملل هوایی نیز شناخته می‌شود (جباری و حسن‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۴۳).

حقوق هوایی علاوه بر اینکه، در داخل کشورها دارای مقررات مشخصی است، اما به دلیل بعد بین‌المللی بیشتر مسافرت‌ها و حمل و نقل‌های هوایی از رویه‌های و کنوانسیون‌های بین‌المللی در این زمینه تبعیت می‌کند و از این‌رو، با عنوان حقوق بین‌الملل هوایی نیز شناخته می‌شود (غلامی و همکاران، ۱۳۹۶: ۵۲).

انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی

پس از تشکیل پیمان شیکاگو در ۱۹۴۴، مدیران شرکت‌های هواپیمایی از سراسر جهان در آوریل ۱۹۴۵ در شهر هاوانا، کوبا، گردهم آمدند و یک سازمان فرامرزی با عنوان انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی را پایه‌گذاری کردند. این انجمن که با عنوان اختصاری یاتا شناخته می‌شود متشکل از ۲۶۰ شرکت هواپیمایی است که در حال حاضر، ۸۵ درصد ترافیک هوایی جهان را به خود اختصاص داده است. این انجمن جایگزین اتحادیه ترافیک هوایی شد که بعد از جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۹ در شهر لاهه، جهت حمل و نقل هوایی منظم، بنیان‌گذاری شده بود. یاتا انجمنی غیردولتی، فرامرزی، غیرانحصاری و غیرسیاسی و در واقع تشکلی با حضور شرکت‌های هوایی و نمایندگان آن‌ها در سازمان‌های بین‌المللی است؛ استاندارد کردن قیمت‌ها، بلیت‌ها، بارنامه‌ها و... از جمله مهمترین فعالیت‌های یاتا در سطح جهان است (مزدورانی، ۱۳۸۹: ۴۴).

تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی

هدف اصلی از تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حمل و نقل جدایی از تبیین قواعدی یکسان در چهارچوب بین‌المللی رفع تعارضات موجود میان قوانین داخلی کشورهاست. هر چند که برخی از کنوانسیون‌ها مانند ورشو و... چندان با تغییرات حمل و نقل همخوانی ندارد اما پروتوکل‌های الحاقی توانسته است این کمبودها را جبران نماید. کنوانسیون مونترال در مورد نحوه رسیدگی در دعوی کیفری به تشریح بیشتری می‌پردازد. سرگردانی کنوانسیون‌های بین‌المللی در مسئولیت متصدی حمل و نقل روشن است. از نظر ما به عنوان مثال می‌توان گفت که متصدیان حمل تابع قواعد مختلفی از جمله رژیم ورشو، پروتکل لاهه، موافقتنامه متصدیان حمل مونترال ۱۹۶۶ مقررات MIA/IIA، مقررات موافقتنامه ۹۷/۲۰۲۷، کمیسیون اروپا یا ترکیبی از این افراد می‌باشد (جباری، ۱۳۸۸: ۵۲).

آنچه که در کنوانسیون مونترال مورد تصریح قرار گرفته تعیین دادگاه صالح (هر چند که تعیین دادگاه صالح در این مورد از پروتوکل گواتمالا اقتباس گردیده است) و مسئولیت طرفین شرکت هوایی یا متصدی حمل و نقل با طرف خود می‌باشد. به عنوان مثال بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال بیان می‌دارد که: در خصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر، دعوی مطالبه خسارت می‌تواند نزد یکی از دادگاه‌های مذکور در بند ۱ این ماده، یا در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی دیگر که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت دائمی و اصلی داشته شکواییه مطرح نماید. متصدی، خدمات حمل و نقل مسافر از آن کشور را با هوایمای خود یا با هوایمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد می‌تواند انجام دهد (فیضی و آذر مهر، ۱۳۹۴: ۱۵۴).

حقوق مسافران اتحادیه اروپا

حقوقی که کمیسیون اتحادیه اروپا برای مسافران در شرایط مختلف تاخیر یا لغو در نظر گرفته به شرح زیر است: ۱- به مسافران بابت لغو پرواز یا تاخیر ناشی از نامساعد بودن شرایط جوی خسارتی داده نمی‌شود و مسافران می‌توانند بلیت خود را لغو و بهای آن را به طور کامل دریافت کنند یا با پرواز جایگزین دیگر شرکت هوایمایی مربوطه سفر کنند. ۲- در صورت رزرو بیش از ظرفیت، شرکت‌های هوایمایی باید ابتدا افراد

۱۷۶ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

داوطلب را از فهرست پرواز خارج کنند و در صورت کافی نبودن این کار، فرد رزرو کننده می‌تواند یا با پرواز بعدی همراه شود یا این‌که با لغو پرواز خود، پول بلیت را به طور کامل دریافت کند. ۳- افراد با توجه به مسافت پرواز و میزان تاخیر، حق دارند بین ۱۲۵ تا ۶۰۰ یورو غرامت دریافت کنند. ۴- در صورت لغو پرواز نیز باید همین میزان غرامت به مسافر پرداخت شود، مگر اینکه شرکت هواپیمایی دو هفته قبل از پرواز آن را اعلام کرده باشد یا اینکه به جای پرواز لغو شده، پروازی رضایت بخش برای مشتری تدارک ببیند. در صورتی که شرکت هوایی بتواند ثابت کند لغو پرواز به دلیل شرایط فوق‌العاده صورت پذیرفته است، غرامتی پرداخت نمی‌شود. ۵- در صورتی که تاخیر در پرواز دست کم دو ساعت به طول انجامد، شرکت هوایی باید امکاناتی مانند تماس تلفنی رایگان، نوشیدنی و غذا و اسکان را در اختیار مسافران قرار دهد. ۶- در صورتی که پروازی با بیش از سه ساعت تاخیر به مقصد برسد و شرکت هواپیمایی مسئول تاخیر باشد، غرامتی مشابه حالت لغو پرواز به مسافر پرداخت می‌شود. ۷- مسافران بعد از پنج ساعت تاخیر حق دارند که پروازشان را لغو کنند و پول بلیت شان را به طور کامل دریافت کنند. در این حالت شرکت هواپیمایی موظف است پروازی را برای بازگشت مسافر به مبداء اولیه پرواز تدارک ببیند (جباری، ۱۳۸۸: ۶۰).

آیین‌نامه داخلی حقوق مسافران

آیین‌نامه حقوق مسافر در پروازهای داخلی از ابتدای اردیبهشت‌ماه سال ۹۴ ابلاغ شد. آیین‌نامه حقوق مسافر در سه بعد «حقوق مسافر هنگام پذیرش در فرودگاه»، «نرخ بلیت» و «حقوق مسافر در حین و بعد از پرواز» است. در این دستورالعمل در مورد پروازهایی که به دلیل شرایط جوی یا امنیتی فرودگاه مبداء، مقصد و در مسیر دچار تاخیر و یا ابطال می‌شود، شرکت‌های هواپیمایی با رعایت مقررات پذیرایی از مسافری صرفاً موظف به استرداد کامل وجه به مسافران هستند. همچنین براساس دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی، اگر ابطال پرواز از زمان خرید بلیت تا یک هفته قبل از انجام پرواز باشد در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به پرداخت کامل وجه بلیت است و اگر ابطال پرواز از شش روز تا ۲۴ ساعت قبل از انجام پرواز باشد، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به پرداخت کامل وجه بلیت و ارائه یک بلیت مشابه با ۳۰ درصد تخفیف از لحاظ مسیر و کلاس پروازی به مسافر است. بنابراین گزارش در صورت تاخیر بیش از یک ساعت و کمتر از دو

ساعت از مسافران پذیرایی نوع اول به عمل خواهد آمد و ارائه این پذیرایی مشروط به وجود زمان کافی جهت پذیرایی و عدم ایجاد تاخیر بیشتر در پرواز است (غلامی و حبی زاده، ۱۳۹۶:۶۷).

همچنین در تاخیر بیش از ۲ ساعت و تا ۴ ساعت انجام پذیرایی مناسب حداقل نوع اول با توجه به امکانات فرودگاهی، فراهم نمودن امکان برقراری ارتباط تلفنی برای اطلاع رسانی، تغییر پرواز در صورت درخواست مسافر و امکان انجام آن، انجام خدمات لازم جهت اعزام با سایر شرکت‌های هواپیمایی (در صورت درخواست مسافر) و در صورت وجود پرواز از همان مسیر و یا انتقال به مقصد نهایی از طریق مسیرهای جایگزین (به غیر از مسیر درج شده در بلیت) و پرداخت کامل وجه بلیت مسافر در صورت انصراف مسافر از ادامه پرواز ضروری است. در حالی که طبق ابلاغیه سازمان هواپیمایی، ایرلاین‌ها موظف به اختصاص هواپیمای پشتیبان در صورت بروز تأخیر هستند و باید متعهد به رعایت همه حقوق مسافر باشند. بی‌اطلاعی مسافران از حقوق خود در کنار قانون‌گریزی ایرلاین‌ها در بازار انحصاری کنونی، موجب تضییع حق مسافر شده است.

در صنعت حمل و نقل هوایی آیین‌نامه‌ای برای تعیین حقوق مسافران به نام «آیین‌نامه حقوق مسافر در پروازهای داخلی» وجود دارد. این آیین‌نامه در شورای عالی هواپیمایی تصویب شده و به تایید وزیر راه و شهرسازی رسیده است و از ابتدای اردیبهشت سال ۹۴ ابلاغ شده و تمام ایرلاین‌ها از آن تاریخ، به مدت ۱۰ روز برای اجرای کامل آن مهلت داشتند، مهلتی که با وجود گذشت سه سال و اندی، هنوز هم در برخی موارد اجرا نمی‌شود. در حالی که برخی شرکت‌های هواپیمایی به تعهدات خود در قبال مسافر عمل نمی‌کنند، مسافر هم از حقوق خود بی‌خبر است و هیچ اعتراضی نمی‌کند یا این که بر اثر این بی‌اطلاعی، به جای پیگیری حقوق خود از مجاری قانونی، به اعتصاب یا ترک نکردن هواپیما یا فرودگاه اقدام می‌کند.

در حالی که آیین‌نامه مذکور در راستای احقاق این حقوق در سه بُعد «حقوق مسافر هنگام پذیرش در فرودگاه»، «نرخ بلیت» و «حقوق مسافر در حین و بعد از پرواز» تدوین شده است که ما در این مطلب قصد داریم به معرفی مهمترین این حقوق و به ویژه حقوق مسافر در موضوع تاخیر پروازها بپردازیم. بنابراین گزارش دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی در ۲ فصل، ۳ ماده، ۸ بند، ۱۴ زیربند و ۲ تبصره ابلاغ شده است که براین اساس در تاخیرهای بیش از ۴ ساعت شرکت

۱۷۸ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

حمل‌کننده موظف به ارائه یک فقره بلیت مشابه با تخفیف ۳۰ درصد از لحاظ مسیر و کلاس پروازی است. بدیهی است که مهمترین رکن هر سفر، مسافران هستند که اگر از حقوق خود آگاه نباشند به طور قطع با مشکلاتی روبرو خواهند شد. شاید بسیاری از مسافران سفرهای خارجی تصور کنند برای سفر تهیه بلیت رفت و برگشت یا رزرو هتل کافی است، حال آنکه آن‌ها از حقوق مهمی برخوردارند. اما با توجه به مشکلاتی که برای مسافران در مسیر پرواز پیش می‌آید و بیشتر آن‌ها هم ناشی از نبود آگاهی مسافران از حقوق قانونیشان می‌باشد برای همین بیشتر سفرها به کابوسی برای مسافران تبدیل می‌شود. با توجه به نتایج بدست آمده از پژوهش‌های قبلی اینجانبه نتیجه می‌گیریم که میزان شناخت مسافران از حقوق کیفری حمل و نقل هوایی بین‌المللی در سطح پایین قرار دارد. متأسفانه متصدیان حمل و نقل در تلاش بوده و هستند تا از شناساندن حقوق مسافر جلوگیری کنند اما باید دولت‌ها با استفاده از رسانه‌های گروهی برای افزایش میزان آگاهی و همچنین توزیع کتاب و جزوه و بروشورهای آموزشی در بین مسافران سطح آگاهی آن‌ها را از حقوق کیفری حمل و نقل هوایی بین‌المللی بالا برده تا از مشکلات بعدی جلوگیری کنند (جباری و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۵).

قانون هواپیمایی کشوری با وجود دیرینه بودن آن، برخلاف سایر قوانینی که در آن برهه از تاریخ حقوق ایران وضع شده‌اند بسیار شتاب‌زده و ناقص تنظیم شده است. بسیاری از موضوعات صنعت هواپیمایی از نظر قانونگذار مغفول مانده و قواعد حقوقی حاکم بر آن‌ها در هاله‌ای از ابهام به سر می‌برد. کافی است این قانون با قانون دریایی ایران مقایسه شود تا نقص و اختصار مجمل‌گونه آن هویدا گردد. انصاف این بود که دست کم موضوعات و مسائلی که در قانون دریایی به آن‌ها پرداخته شده در قانون هواپیمایی هم با توجه به شرایط و ویژگی‌های ویژه هواپیما موضوع حکم قرار گیرد.

برای نمونه، جای خالی احکام مربوط به معاملات راجع به هواپیما از قبیل فروش، اجاره و رهن آن، مطالبات ممتاز هوایی، توقیف هواپیما و یا فروش قضایی آن، نحوه تاسیس، اداره و بهره‌برداری از فرودگاه‌ها، ضوابط پرواز و هوانوردی و مسائل مربوط به سوانح هواپیمایی (اعم از مسئولیت مدنی و تحقیق و بررسی سوانح و مسئولیت‌های کیفری) به خوبی در قانون هواپیمایی کشوری ما احساس می‌شود. تعداد مواد این قانون محدود به ۳۵ ماده است که حتی برای پوشش دادن مسائل حقوق عمومی هوایی هم کافی نیست. موضوعات مهم حقوق عمومی هوایی از قبیل جستجو و نجات، قواعد ترافیک هوایی و حمل کالاهای خطرناک نه در این قانون و نه در آیین‌نامه‌های اجرایی

آن دیده نشده است. با ملاحظه قوانین هواپیمایی سایر کشورها این نتیجه به دست می‌آید که عموم کشورها بر جامعیت چنین قانونی تاکید بسیار داشته‌اند. به عنوان مثال، قانون هواپیمایی کشوری فرانسه مشتمل بر چندین کتاب و هر کتاب شامل چند فصل است و در مجموع، چند صد ماده با بندها و تبصره‌های متعدد را در بر می‌گیرد. قانون هواپیمایی کشوری انگلستان (۱۹۸۲) از پنج بخش و ۱۱۰ ماده و چندین ضمیمه تشکیل یافته و به مسائل متنوعی پرداخته است. قانون هواپیمایی استرالیا، نروژ، کانادا و... همگی حاوی فصل‌ها و بخش‌های متعدد بوده و دست کم صد ماده را در راستای نظام بخشی به این صنعت مهم وضع کرده‌اند (فیضی و آذر مهر، ۱۳۹۳: ۱۶۲).

در صورتی که قانون هواپیمایی کشوری ایران با آیین‌نامه‌های اجرایی آن کنار هم گذاشته شود مجموعه‌ای از مقررات هوایی به دست می‌آید که در حد خود توانسته است غالب موضوعات حقوق عمومی و حقوق کیفری هوایی را پوشش دهد. این مقررات از وظایف و اختیارات مراجع هوانوردی تا ضوابط صدور انواع مجوزها و پروانه‌ها، مخابرات هواپیمایی، تحقیق و جستجوی سوانح هوایی، ایمنی پرواز، پرونده‌های قضایی حمل و نقل هوایی ناشی از حوادث و سوانح کیفری و مدنی و... را در بر می‌گیرد. در این میان، معلوم نیست به چه دلیل موضوعات حقوق خصوصی و حقوق کیفری هوایی از قبیل قراردادهای هواپیمایی (بیع، اجاره و رهن هواپیما)، صدمات ناشی از (سقوط، هواپیما ربایی)، صدمات منجر به آسیب (جسمی) (ضرب و جرح)، روحی و روانی) یا مسئولیت مدنی و اسناد حمل و نقل هوایی از دید قانونگذار پنهان مانده است. به طوری که تنظیم مقررات حاکم بر آن‌ها را حتی به آیین‌نامه‌های اجرایی نیز ارجاع نداده است. در این باره، گفتنی است پاره‌ای از کشورها آن دسته از موضوعات را که مشمول مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی است با ارجاع به کنوانسیون مربوطه نظام‌مند ساخته‌اند. به عنوان مثال، مواد ۳-۳۲۱ و ۳-۳۲۲ قانون هواپیمایی کشوری فرانسه، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال مسافران و کالا را تابع مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن دانسته است. یا آنکه مانند قانون هواپیمایی نروژ مصوب ۱۹۹۳، احکام مربوط به حقوق تضمینی افراد نسبت به هواپیما را مطابق با کنوانسیون ژنو، راجع به حقوق اشخاص در هواپیما (۱۹۴۸) با تغییرات و اصلاحات جزئی مقرر کرده‌اند و در هر حال، خواه با ارجاع به مقررات بین‌المللی یا تکرار مفاد آن‌ها، قوانین هواپیمایی کشورها هر موضوعی را تابع حکمی قرار داده‌اند. آیا قانونگذار وضع احکام ویژه را برای آن‌ها ضروری ندیده و خواسته

۱۸۰ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

است همچنان تابع قواعد عام بمانند یا آنکه حقوق تجارت هوایی ایران در آن زمان، به درجه‌ای از رشد و توسعه نرسیده که لزوم وضع احکام مربوط به روابط خصوصی اشخاص در زمینه هواپیمایی به ذهن قانونگذار هم خطور نکرده است. البته، پاره‌ای از مسائل حقوق خصوصی هوایی به صورت مستقل از قانون هواپیمایی کشوری به نظم قانونی درآمده است، از قبیل قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱، اما به هیچ وجه کافی به نظر نمی‌رسد. در شرایط کنونی که تجارت هواپیمایی در ایران با وجود همه دشواری‌ها توسعه یافته و روابط خصوصی متنوعی در این بازار شکل گرفته است، لزوم ایجاد یک نظام قانونی ویژه بیش از پیش احساس می‌شود و بهتر آن است که همه احکام در یک قانون هواپیمایی تنظیم و گردآوری شود. ذکر یک نمونه خلا قانونی کافی است تا توجه مقنن به این وظیفه حساس خود جلب شود؛ در شرایطی که سوانح هواپیمایی خسارات جانی و مالی قابل ملاحظه‌ای نه تنها به زیان‌دیدگان بلکه به خود شرکت هواپیمایی و یا سایر مسئولان احتمالی تحمیل می‌کند عجیب است که هیچ حکم قانونی وجود ندارد که دست کم بیمه مسئولیت مدنی (شخص ثالث) و مسئولیت کیفری متصدی حمل و نقل هوایی برای هواپیما را اجباری نموده باشد (صادقی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۴۱).

در این باره، می‌توانستیم از قانون هواپیمایی کشوری فرانسه و همچنین کنوانسیون بین‌المللی مونترال الگو بگیریم که در فصل نخست قانون هوایی فرانسه، ابتدا بحث مالکیت هواپیما، رهن آن و مطالبات ممتاز هوایی را مطرح و سپس به توقیف و فروش اجباری هواپیما پرداخته است و در نهایت، اجاره هواپیما و مسئولیت مدنی خدمه و بهره‌برداران هواپیما را موضوع حکم قرار داده است. همه اینها در کتاب نخست قانون فرانسه تحت عنوان هواپیماها درج شده و غیر از مسائل متنوعی است که در کتاب‌های بعدی این قانون (فرودگاه‌ها، حمل و نقل هوایی، خدمه پرواز و...) انواع موضوعات حقوق خصوصی را از قبیل قرارداد حمل و نقل هوایی، قرارداد اجاره هواپیما با خدمات، اسناد حمل و نقل، شرکت‌های هواپیمایی و مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی علاوه بر مسائل حقوق عمومی هوایی و مقررات جزایی هوایی اعم از خسارات به مسافران و کالا به رشته نظم درآورده است. همچنین مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون مونترال در زمینه خسارات مربوط به فوت و ضرب و جرح و هرگونه آسیب بدنی و خسارات وارده بر لوازم شخصی یا کالا و بار مسافرین، مقررات جزایی و خصوصی را به رشته نظم درآورده است.

روش کار

الف) روش پژوهش:

روش انجام تحقیق توصیفی و از نوع همبستگی و به لحاظ هدف کاربردی بود.

ب) جامعه آماری و حجم نمونه:

جامعه مورد مطالعه در این پژوهش شامل کارمندان شرکت هواپیمایی پروازهای داخلی و بین‌المللی ایران در سال ۱۳۹۶ بود. که صدو شصت و نه نفر بصورت تصادفی جهت اجرای پژوهش انتخاب شدند. انتخاب این تعداد براساس جامعه آماری کارمندان که حدود ۳۰۰ نفر بود با کمک فرمول کوکران انتخاب شد.

ج) روش گردآوری اطلاعات:

۱) مطالعات کتابخانه‌ای: در این قسمت به منظور گردآوری اطلاعات در زمینه مبانی نظری و ادبیات تحقیق موضوع، از منابع کتابخانه‌ای، مقالات، کتاب‌های مورد نیاز استفاده می‌شود.

۲) تحقیقات میدانی: در این قسمت به منظور جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات برای تجزیه و تحلیل از پرسشنامه استفاده می‌شود.

د) ابزار جمع‌آوری اطلاعات:

برای گردآوری اطلاعات در تحقیق حاضر از پرسشنامه‌ی محقق ساخته استفاده شده است. ترکیب پرسشنامه از دو بخش مجزای ۱- مشخصات فردی و ۲- سوالات حقوقی میزان رضایت مسافران از قوانین مربوط به مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی تشکیل شده بود. شیوه نمره‌گذاری آن براساس طیف لیکرات می‌باشد. در این تحقیق به منظور تعیین پایایی از روش آلفای کرونباخ توسط نرم افزار آمار SPSS ۲۳ استفاده گردیده است. ضریب آلفای کرونباخ آزمون پرسشنامه در این تحقیق ۰/۹۳ بدست آمد که نشان دهنده پایایی بالا و قابل قبول این پرسشنامه می‌باشد.

(ر) روش‌های تجزیه و تحلیل داده‌ها:

برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و اطلاعات بدست آمده، از دو روش آماری زیر استفاده شده است. الف- آمار توصیفی: به منظور توصیف اطلاعات از آمار توصیفی نظیر میانگین، فراوانی، درصد، درصد تجمعی و انحراف استاندارد برای توصیف متغیرها در جامعه تحقیق استفاده شده است. ب- آمار استنباطی: همچنین برای شناخت میزان توسعه حقوق حمل و نقل هوایی در ایران جهت هم راستایی با قوانین بین‌المللی از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. شایان ذکر است که قبل از به کارگیری آزمون‌های مذکور، مفروضات آن‌ها بررسی گردید.

یافته‌ها

فرضیه اول: به نظر می‌رسد با توجه به قوانین داخلی، جرائم مربوط به متصدیان حمل و نقل هوایی مفید هستند.
ضریب همبستگی پیرسون برای متغیرهای فرضیه اول

۰,۹۶۸	ضریب همبستگی
۰,۰۰۱	سطح معناداری
۱۶۹	تعداد افراد

مشاهده می‌کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با ۰,۹۶۸، که نشان‌دهنده‌ی رابطه قوی بین دو متغیر است. طبق جدول فوق سطح معنی‌داری آزمون ۰,۰۰۱ است یعنی کوچکتر از ۰/۰۵ است. نتیجه این که با ۹۵ درصد اطمینان می‌توانیم بگوییم رابطه معنی‌داری وجود دارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه: فرضیه تحقیق مبنی بر اینکه بین قوانین داخلی و جرائم مربوط به متصدیان حمل و نقل هوایی رابطه معنادار وجود دارد، تأیید می‌شود.

فرضیه دوم: به نظر می‌رسد قانونگذاری در زمینه توسعه حمل و نقل هوایی به نحو مطلوب صورت نگرفته است.

ضریب همبستگی پیرسون برای متغیرهای فرضیه دوم

۰,۸۲۴	ضریب همبستگی
۰,۰۰۰	سطح معناداری
۱۶۹	تعداد افراد

مشاهده می‌کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با ۰/۸۲۴، که نشان‌دهنده‌ی رابطه قوی بین دو متغیر است. طبق جدول فوق سطح معنی‌داری آزمون ۰,۰۰۰ است یعنی کوچکتر از ۰/۰۵ است. نتیجه این که با ۹۵ درصد اطمینان می‌توانیم بگوییم رابطه معنی‌داری وجود دارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه: فرضیه تحقیق مبنی بر اینکه بین قانونگذاری مناسب و توسعه حمل و نقل هوایی رابطه معنادار وجود دارد، تأیید می‌شود.

فرضیه سوم: به نظر می‌رسد در حقوق کیفری ایران در خصوص جرایم داخلی مربوط به حمل و نقل هوایی از اسناد بین‌المللی تبعیتی ندارد. ضریب همبستگی پیرسون برای متغیرهای فرضیه سوم

۰,۷۶۸	ضریب همبستگی
۰,۰۰۰	سطح معناداری
۱۶۹	تعداد افراد

۱۸۴ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

مشاهده می‌کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با ۰/۷۶۸-، هرچه ضریب همبستگی از عدد یک دورتر باشد رابطه بین دو متغیر ضعیف‌تر است. در خروجی آزمون همبستگی اگر سطح معنی‌داری کوچکتر از ۰/۰۵ باشد فرضیه تأیید و در غیر اینصورت رد می‌شود. طبق جدول فوق سطح معنی‌داری آزمون ۰/۰۰۰ می‌باشد که از ۰/۰۵ کوچکتر است. نتیجه اینکه حداقل با ۹۵ درصد اطمینان می‌توانیم بگوییم بین دو متغیر مورد مطالعه رابطه معنی‌داری وجود دارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه: فرضیه تحقیق مبنی بر اینکه بین تطبیق جرائم داخلی با قوانین بین‌المللی رابطه معنادار وجود دارد، تأیید می‌شود.

بحث و نتیجه‌گیری

هر چند مقررات بین‌المللی در خصوص معافیت‌های متصدی حمل و نقل دارای ابهام و کاستی می‌باشد ولی با این وجود سیر تحول خوبی را پشت سر گذاشته است و توانسته است تا حدودی منافع طرفین مخصوصاً مسافر و صاحب کالا را تضمین کند ولی در حقوق داخلی ما، قانون تجارت در بخش عمده خود همچنان صورت قدیمی خود را حفظ کرده است که این امر باعث شده است که نواقص متعددی در آن ملاحظه شود که حقوقدانان مجبور می‌شوند برای رفع مشکل به قواعد عام قانون مدنی مراجعه کنند. البته در اکثر موارد می‌توان به نحوی مقررات مشابه مقررات بین‌المللی را از قوانین داخلی استنباط کرد ولی به دلیل عدم صراحت کافی حمایت از طرف ضعیف‌تر در مقابل شرکت‌های متصدی حمل و نقل که از مزایای انحصار و قدرت فراوان برخوردار دارند مشکل می‌باشد، بنابراین شایسته است در راستای تحولات صنعت هوایمایی همانند مقررات بین‌المللی، قوانین داخلی خود را به روز کرده تا باعث پیشرفت حمل و نقل هوایی گردد.

البته اقداماتی نیز در این خصوص صورت گرفته و لایحه قانون تجارت دارای یک سری مزایای غیرقابل انکاری می‌باشد. به عنوان نمونه، حمل و نقل اشخاص نیز در تعریف متصدی حمل گنجانده شده است (بند ۲ ماده ۶۳) که از معایب بارز قانون تجارت فعلی ما می‌باشد؛ امیدواریم هر چه سریعتر این مقرر به تصویب نهایی رسیده و نواقص قانون تجارت را برطرف کند. همچنین اعمال کنوانسیون ورشو در خصوص حمل و نقل‌های داخلی یکی از اقدامات قابل تحسین در این خصوص می‌باشد که قسمت عمده‌ای از پروازهای داخلی را شامل می‌شود ولی همانگونه که بیان شد، شامل

تمام حمل و نقل‌های هوایی داخلی نمی‌شود و نباید تصور کرد در این خصوص نیازی به تکمیل و تجدید قوانین موجود نیست.

با توجه به نتایج حاصل از تحقیق به نظر اقداماتی ضروری به نظر می‌رسد. (۱) مدیریت کنترل حجم مسافر از سوی ارگان‌های ذیربط. (۲) مدیریت زمان و موثر کردن آن در زمینه کاهش حجم ترافیکی. (۳) وضع قوانین و مقررات جدید در سطح ملی در راستای حمایت از حمل و نقل هوایی. (۴) همکاری و هم راستایی اهداف ارگان‌های ذیربط در جهت رفع مشکلات پیش رو. (۵) تعیین تعدادی از فرودگاه‌های داخلی کشور به عنوان مرز هوایی به منظور برقراری پروازهای بین‌المللی.

۱۸۶ تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل، سال دوازدهم، شماره چهل و چهارم، تابستان ۱۳۹۸

منابع

- امانی، مسعود، (۱۳۸۶)، مطالعه تطبیقی آثار ثقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل، فقه و حقوق، سال چهارم، شماره ۱۴.
- جباری، منصور. (۱۳۸۸). مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن. پژوهش حقوق عمومی، ۱۱(۲۶)، ۴۳-۶۲.
- جباری، منصور، حسن زاده، مجید. (۱۳۹۲). بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران. پژوهش حقوق خصوصی، ۲(۴)، ۱۴۱-۱۶۵.
- جباری، منصور، حسن نژاد، مجید، ولائی، نادر. (۱۳۹۳). بررسی موارد معافیت متصدی حمل و نقل جاده‌ای کالا و شرایط استنادی کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی. پژوهش حقوق خصوصی، ۲(۷)، ۳۹-۷۲.
- صادقی مقدم، محمدحسن، اشراقی آرانی، مجتبی. (۱۳۹۵). تأمین مالی هواپیما از طریق اعتبار صادرات. پژوهش حقوق خصوصی، ۴(۱۴)، ۱۳۵-۱۵۵.
- صفوی، حسن، (۱۳۶۲). حقوق بین‌المللی هوایی و فضایی، مؤسسه خدمات چاپ، جلد سوم.
- عزیزی، ابراهیم، (۱۳۸۵)، موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و کالا، تحقیقات حقوقی، شماره ۴۳.
- غلامی، نبی اله، حبیب زاده، محمد جعفر. (۱۳۹۶). ضمانت اجرای کیفری گروگان‌گیری در حقوق ایران با نگاهی به اسناد بین‌المللی. فصلنامه پژوهش حقوق کیفری، ۵(۱۹)، ۴۱-۷۲.
- فیضی چکاب، غلام نبی، آذر مهر، مهسا. (۱۳۹۴). گسترش قلمرو حاکمیت قواعد دریایی روتردام ۲۰۰۹ به حمل مرکب و همزیستی آن با سایر کنوانسیون‌های حمل و نقل. پژوهش حقوق خصوصی، ۳(۸)، ۱۳۷-۱۷۴.
- محرابیان، آزاده. (۱۳۹۲). بررسی عوامل موثر بر جابجایی مسافر در شبکه حمل و نقل ریلی در ایران. اقتصاد مالی، ۷(۲۲)، ۱۳۷-۱۵۴.
- مزدورانی، هادی. (۱۳۸۹)، بررسی تطبیقی مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظام حقوقی ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی، مجله حمل و نقل و توسعه، ش ۴۰.

- Castellví Laukamp, Luis (۲۰۰۹), Carrier Liability in Case of Death or Injury of Passengers, STALS Research Paper no. ۲
- Castellví Laukamp, Luis (۲۰۰۹), Carrier Liability in Case of Death or Injury of Passengers, STALS Research Paper no. ۲
- Clark, Malcolm – Yates, David (۲۰۰۴), Contract of Carriage by Land and Air, ۱st edition, LLP, Business & Economics.
- Damar, Duygu (۲۰۱۱), Willful Misconduct in International Transport Law, Max Plank institute.
- Damar, Duygu (۲۰۱۱), Willful Misconduct in International Transport Law, Max Plank institute.
- Larsen, Irene (۲۰۰۲), "Regime of Liability in Private International Air Law With Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of ۲۸ May ۱۹۹۹", RETTID.