

میزان رضایت مسافران از قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری

متصدیان حمل و نقل هوایی در حقوق ایران

الناز چلونگر

دانشجوی دکتری حقوق کیفری و جرم شناسی، واحد خوراسگان، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران

چکیده

هدف این پژوهش میزان رضایت مسافران از قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در حقوق ایران بود. روش انجام تحقیق توصیفی و از نوع همبستگی و به شکل میدانی انجام شد. جامعه مورد مطالعه در این پژوهش شامل مسافران بالای بیست سال پروازهای داخلی و بین المللی ایران در سال ۱۳۹۶ بود. که سیصد نفر بصورت تصادفی جهت اجرای پژوهش انتخاب شدند. برای گردآوری اطلاعات در تحقیق حاضر از پرسش نامه محقق ساخته استفاده شده است. ترکیب پرسشنامه از دو بخش مجزای الف) مشخصات فردی و ب) سوالات حقوق مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در حقوق ایران تشکیل شده بود. که پایایی پرسشنامه ۰/۸۹ توسط آزمون آلفای کرونباخ محاسبه شد. روایی پرسشنامه ها توسط اساتید رشته حقوق تایید شده است. از روش های آمار توصیفی فراوانی، درصد، میانگین و جدول برای توصیف یافته ها و از آمار استنباطی ضریب همبستگی پیرسون برای تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شد. یافته ها نشان داد که میزان رضایت مسافران از قوانین مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر و جبران صدمات و جراحات وارده به مسافر در حقوق ایران رضایت بخش است اما میزان رضایت مسافران از قوانین مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارت معنوی مسافر و جبران فوت مسافر در حقوق ایران رضایت بخش نیست.

واژگان کلیدی: رضایت مسافران، قوانین اجتماعی، مسوولیت کیفری، متصدیان حمل و نقل هوایی، حقوق ایران

انسان تمایل دارد تا در هر کاری از بهترین وسایل استفاده نماید. در زمینه حمل و نقل نیز اشخاص برای جابه جایی خود یا کالاهایشان معمولاً ترجیح می‌دهند تا از امن‌ترین و سریع‌ترین وسایل حمل و نقل بهره ببرند. یکی از این وسایل، هواپیماست که هم زمان از سرعت و امنیت بالایی برخوردار می‌باشد. سالانه میلیاردها نفر از این وسیله برای حمل و نقل استفاده می‌کنند. به طور کلی وسایل سریع حمل و نقل به همان اندازه که زندگی را آسان ساخته و در رفاه هر چه بیشتر اشخاص تأثیر به‌سزایی گذاشته، خطرآفرین نیز می‌باشند. نگاهی به آمار تلفات ناشی از حوادث حمل و نقل نشان می‌دهد که تا چه اندازه بحث «مسئولیت» از در این باره اهمیت دارد. در کشور ما که در زمینه خرید وسایل و تجهیزات هوایی و هواپیمایی با تحریم‌هایی روبروست و سالانه شاهد حوادث متعدد هوایی و کشته شدن هزاران انسان بی‌گناه می‌باشیم؛ لزوم سخن گفتن پیرامون مسئولیت ناشی از این وسیله سریع حمل و نقل، دو چندان می‌باشد. پیرامون مسئله جبران خسارت در حمل و نقل هوایی با دو نوع منبع داخلی و خارجی در ارتباطیم: ۱- منابع داخلی که شامل قوانین عام و خاص است، قوانین عام داخلی مانند قانون مدنی، مسئولیت مدنی، قانون مجازات اسلامی و ... و قانون خاص داخلی، قانون تعیین مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در پروازهای داخلی مصوب سال ۱۳۹۱ می‌باشد. ۲- منابع بین‌المللی شامل کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاخارا، پروتکل گواتمالا و کنوانسیون مونترال است. همچنین این قوانین را با نظریه ژان ژاک روسو پیرامون قرارداد حقوقی و اجتماعی مقایسه می‌کنیم.

مقررات ایرانی حاکم بر حمل و نقل هوایی

در این مبحث به قوانین و مقررات اجتماعی حاکم بر حمل و نقل هوایی ایران در پروازهای داخلی پرداخته و در خصوص هر یک مختصراً توضیحاتی راجع به موضوع، تعداد مواد و زمان تصویب ارائه شده است.

گفتار اول: قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۳۵۴:

این قانون مشتمل بر ۱ ماده بوده که در جلسه روز ۱۳۵۴/۲/۳۱ شمسی به تصویب مجلس سنا رسید.

متن ماده واحده: "کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی مشتمل بر مقدمه و ۴۱ ماده و یک پروتکل

- کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا- متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است مشتمل بر یک مقدمه و ۱۸ ماده

- پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا برای اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل بین‌المللی امضاء شده در ورشو به تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد شده در لاهه به تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵

مشمول بر یک مقدمه و ۲۶ ماده تصویب و اجازه تسلیم اسناد الحاق آن داده می شود (متن ماده واحده ی قانون اجازه ی الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۳۵۴).

همانطور که از متن ماده به وضوح پیداست کشور ایران در سال ۵۴ مقررات کنوانسیون و پروتکل های فوق را در خصوص پروازهای خارجی خود به مقصد کشورهایی که آنها نیز عضو این پیمان بودند پذیرفت. و از آن تاریخ به بعد قوانین فوق را جایگزین مقررات پراکنده کشوری خود نمود و مسافر پروازهای ایران (به مقصد خارج از ایران) قانون حاکم بر پرواز خود را به منظور شناخت حقوق و تکالیف خود در یافتند.

گفتار دوم: قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸/۵/۱

قانون مزبور ناظر به مقررات حقوقی و جزایی مربوط به هواپیمایی کشوری ایران بوده که بیش از ۶۰ سال از حیات آن می گذرد. قانون مزبور مربوط به هواپیماهای کشوری است و شامل هواپیماهای نظامی نمی باشد. این قانون مشتمل بر ۳۵ ماده بوده و لازم به ذکر است که در این قانون تصریح گشته است که سازمانی مستقل تحت عنوان سازمان هواپیمایی کشوری تاسیس گردد که این سازمان وابسته به وزارت راه و ترابری بوده و ریاست این سازمان نیز با معاون وزیر راه می باشد.

گفتار سوم: قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱:

این قانون مشتمل بر ۴ ماده می باشد که ماده ی ۱ این قانون تاریخ ۹۱/۵/۱۱ در صحن علنی مجلس با حضور ۲۲۳ نفر از نمایندگان به ریاست آقای علی لاریجانی به تصویب رسید. بر اساس این ماده مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین المللی، مطابق با قانون اجازه ی الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ و پروتکل اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است.

لازم به توضیح است که در تبصره ی ماده ی ۱ آمده است که مبالغ مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه مذکور در ماده ی ۱ به ترتیب معادل ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ واحد صندوق بین المللی پول است. ماده ی ۲ این قانون مربوط به دیه مصدومین سوانح هوایی یا بازماندگان آنان می باشد. بر اساس این ماده اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارت بدنی و فوت مجاز به مطالبه ی دیه و سایر خسارات وارد شده صرفاً بر اساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه ی خسارت وارد شده کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه هستند. در ماده ی ۳ این قانون آمده است که مفاد این قانون به دعاوی طرح شده در مراجع قضایی که منتهی به صدور رای قطعی نشده است، تسری می

یابد. و در نهایت در ماده ی ۴ این قانون آمده است که از تاریخ لازم الاجرا شدن این قانون، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ لغو می گردد.

مقررات راجع به فوت و صدمه جسمی در پروازهای داخلی ایران

الف: فوت مسافر

در پروازهای داخلی ایران بر اساس قانون موخر التصویب مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران، در صورت فوت مسافر یک دیه ی کامل بر مبنای قانون مجازات اسلامی به ورثه ی وی تعلق خواهد گرفت که بر این مبنا دیه ی پرداختی به ورثه ی زن (حادثه دیده) نصف مرد خواهد بود که این تقسیم بندی در کنوانسیون ورشو به چشم نمی خورد و پرداخت دیه بر مبنای قانون مجازات اسلامی به مراتب کمتر از میزان دیه ی پرداختی بر مبنای قانون مجازات اسلامی خواهد بود در صورتی که در پروازهای بین المللی ایران خسارت بر مبنای کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن پرداخت خواهد شد که این تبعیض بین مسافران ایرانی و خارجی تبعیضی بس نارواست. در زمان تصویب این قانون نمایندگان منجمله آقای نادر قاضی پور نماینده ی مردم اومیه و آقای طباطبایی نماینده ی مردم اصفهان مخالفتهایی با این بخش لایحه ی نمودند و به نظر آنان تصویب این بخش لایحه موجب اجتهاف به حقوق مسافران ایرانی و خلاف حقوق بشر خواهد بود.

ب: فوت اعضای خانواده در یک پرواز

در سوانح منجر به سقوط هواپیما ممکن است در بین مسافران، تعدادی از اعضای یک خانواده باشند که قانونا از یکدیگر ارث می برند. برای مثال، اگر در یک سانحه زن و شوهری هر دو فوت شوند، باید دید تعیین ورثه و تقسیم ارث به چه نسبتی باید صورت پذیرد. این مسأله از آن جهت حائز اهمیت است که بدانیم مطابق قانون مدنی ایران، ورثه ای که صرفا حین فوت شخص زنده باشند ارث می برند. حال زن و شوهری که در یک لحظه فوت شده اند، کدام یک از دیگری ارث می برند؟ قانون مدنی راه کار این موضوع را تا حدودی تعیین نموده است. باید دید این راه کار تا چه حد در فوت های ناشی از حمل و نقل هوایی قابل اعمال است (جهانگیر، ۱۳۸۲).

ماده ۸۷۳ چنین مقرر می دارد:

اگر تاریخ فوت اشخاصی که از یکدیگر ارث می برند. مجهول و تقدم و تأخر هیچ یک معلوم نباشد اشخاص مزبور از یکدیگر ارث نمی برند مگر آنکه موت به سبب غرق یا هدم واقع شود که در این صورت از یکدیگر ارث می برند. مطابق این ماده در مرگ های ناشی از هدم (زیر آوار ساختمان رفتن) یا غرق (خفه شدن در آب) چنانچه افرادی که از یکدیگر ارث می برند. در یک سانحه کشته شوند همگی از هم ارث می برند.

با توجه به اینکه در سوانح سقوط هواپیما همگی مسافران در یک لحظه جان خود را از دست می دهند باید بتوان حکم ماده اخیر را در مورد سوانح هوایی هم اجرا نمود. به یک تفسیر می توان گفت: حکم ماده ۸۷۳ حکمی استثنائی است که قابلیت تسری به موارد مشابه مثل سقوط هواپیما را ندارد. اما از منظر دیگر اگر خاص بودن این حالت به دلیل وضعیتی است که در آن وجود دارد. یعنی در هدم و غرق همه افراد در یک لحظه زیرآواری از گل و سنگ و تیرآهن و مصالح ساختمانی می روند یا در غرق همه افراد در اندک زمانی خفه می شوند، پس نباید تفاوتی میان اینها با سقوط هواپیما که در یک لحظه همه مسافران در زیرآواری از پارچه و فلز و آتش می روند قائل شد.

همچنین طی استفتاء به عمل آمده از دفتر مقام معظم رهبری سقوط هواپیما در حکم هدم بیان شده و مقررات هدم بر آن حاکم می باشد.

همچنین مطابق نظر یک حقوقدان معروف هدم اتومبیل هواپیما، کشتی و آسانسور و هرچه اطلاق محل سکونای مشترک (هرچند به طور موقت) بر آن شود، در حکم هدم بنا است (کاتوزیان، ۱۳۹۰)

به بیان دیگر حکم ماده ۸۷۳ قانون مدنی واجد خصوصیت خاصی نیست که نتوان آن را در موارد سوانح هوایی اعمال کرد. بیان حکم استثنائی مرگ های ناشی از غرق و هدم از دایره قاعده کلی می تواند ناشی از عدم رونق هواپیما در عرصه حمل و نقل مسافر در زمان تدوین قانون مدنی باشد. مضافاً می توان گفت: موارد هدم و غرق در قانون مدنی از باب تمثیلی مورد اشاره قانونگذار قرار گرفته است نه حصری (پور شیرازی، ۱۳۸۶، ص ۳۹).

ج: صدمات و جراحات وارده به مسافر

بر مبنای قانون اخیرالتصویب راجع به حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در پروازهای داخلی در صورت صدمه ی جسمی، قانون مجازات اسلامی حاکم می باشد لذا با تعیین میزان جراحات توسط پزشکی قانونی دادگاه می تواند حسب مورد به ارش یا دیه حکم دهد اما در زمان حکومت قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در پروازهای داخلی مصوب ۶۴، مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه عیناً در پروازهای داخلی پذیرفته شده بود، لذا در صورت خسارت جانی حسب مورد متصدی حمل و نقل، محکوم به پرداخت خسارت تا ۲۵۰ هزار فرانک بود اما در ایران بعد از استعلام نظر وزیر راه از شورای محترم نگهبان در خصوص میزان دیه و نظر شورای محترم نگهبان مبنی بر تعلق دیه شرعی مطابق قانون مجازات اسلامی به حادثه دیدگان و بازماندگان آنان در عمل محاکم دچار سردرگمی در صدور رای می شدند کما اینکه پرونده ای جنجالی هواپیمای فوکر ساقط شده در کوه های کرکس سالها روند دادرسی متوالی را طی نمود تا منتهی به صدور رای شد، اما با تصویب قانون جدید در خصوص خسارات و جراحات جانی صراحتاً قانون مجازات اسلامی به عنوان قانون حاکم تعیین شد که البته از این منظر که محاکم دچار بلا تکلیفی نبوده و توجیهی از این حیث ندارند نقطه ی مثبت به حساب می آید اما انتقادهایی به این قانون وارد است که در پیشتر پاره ای از آنان ذکر گردید.

د: خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر

وسایل شخصی لوازمی هستند که مسافر با خود به سفر می برد. ممکن است این وسایل به شرکت تحویل و رسید دریافت شده باشد، یا اینکه مسافر آنها را با خود به داخل هواپیما ببرد. در پیمان ورشو و اصلاحیه لاهه تعریفی از دو نوع وسایل شخصی موصوف ارائه نشده است. ماده یک مقررات یاتا لوازم شخصی را چنین تعریف کرده است:

"لوازم شخصی عبارت از هر کالایی است که برای پوشیدن، استفاده کردن، راحتی یا آسایش وی در ارتباط با سفرش لازم و مناسب باشد، مگر آنکه طرفین به نحو دیگری توافق نموده باشند".

بند یک ماده ۹ مقررات یاتا، مسافر را از همراه داشتن برخی وسایل به عنوان وسایل شخصی منع نموده است. این وسایل عبارتند از:

-اشیائی که طبق تعریف ماده یک، لوازم شخصی محسوب نشوند.

-اشیائی که برای هواپیما یا اشخاص یا اموال داخل هواپیما خطرناک باشند.

-اشیائی که حمل آنها مطابق مقررات آن کشور ممنوع باشد.

-اشیائی که از نظر وزن، حجم یا حالت برای حمل در هواپیما مناسب نباشند.

بند ۵ ماده ۹ شرایط یاتا، به شرکت های هواپیمایی اجازه می دهد که از حمل برخی وسایل به عنوان لوازم شخصی خودداری کنند و مقرر می دارد:

"شرکت هواپیمایی می تواند از پذیرش وسایل شکستنی، فاسد شدنی، پول، جواهرات، لوازم زینتی و مدارک مهم که مسافر برای حمل تحت عنوان وسایل شخصی به شرکت هواپیمایی می سپارد خودداری نماید".

برخی وسایل دیگر نیز وجود دارد که در بلیت شرکت های هواپیمایی عضو یاتا تحت عنوان اشیای خطرناک نام برده شده اند، سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و اتحادیه شرکت های هواپیمایی (یاتا) به منظور کاهش زیان ها و خطرات این گونه محموله ها با تشکیل کمیته های تخصصی ویژه نزدیک به دو هزار نوع از این کالاها را تعیین کرده و برحسب ویژگی های آنها، اطلاعات لازم را در مورد چگونگی بسته بندی و نشانه گذاری و تدابیر لازم دیگر را در اختیار شرکت های هواپیمایی و فرستندگان کالاها قرار داده است (جباری، ۱۳۸۱، ص ۶۳). شرکت می تواند از پذیرش این گونه وسایل نیز تحت عنوان وسایل شخصی استنکاف ورزد. ممنوعیت حمل کالاهای خطرناک به وسیله هواپیما در بلیت مسافر بدین شرح نام برده شده اند:

- گازهای فشرده اعم از یخ زده، آتش زا و سمی از قبیل: بوتان اکسیژن نیتروژن مایع، پروپان، سیلندرهای غواصی اکسیژن.

- محلول های خورنده و تجزیه کننده مانند: اسیدها، بازها و باطری های مرطوب.

- مواد دارای تشعشعات رادیواکتیو.

- مواد اکسید کننده مانند: پودرهای سفید کننده، پروکسیدها.
- انواع سموم مانند: آرسنیک، سیانورها، حشره کش ها، علف کش ها.
- دیگر مواد خطرناک مانند: جیوه، اشیای مغناطیسی و آهن ربا، مواد نامطبوع و حساسیت زا.
- عوامل بیماری زا مانند: باکتری ها، ویروس ها و غیره.
- مواد منفجره مانند: مهمات، وسایل آتش بازی، منورها، انواع پوکه خالی فشنگ ها، ترقه، سلاح کمری
- مایعات و جامدات آتش زا مانند انواع فندک، انواع سوخت ها، کبریت رنگ، تینر و موادی که به راحتی مشتعل می شوند.
- کبریت تنها با مسافر قابل حمل است.

مسافر می تواند به مقدار محدود و مورد نیاز، لوازم آرایشی و دارویی مانند اسپری مو، ادکلن، عطر و داروهایی که در آنها الکل به کار رفته است را حمل نماید. حمل کالاهایی از قبیل: آبلیمو، ترشیجات، آب، شکر، عسل، ماهی یخ زده، شیر خرم، شیشه و کریستال خطرناک آفرین می باشند. کلیه اقلام نامبرده اخیر بایستی تنها با رعایت اصول باربری هوایی و در بسته بندی های ویژه حمل شوند.

لوازم شخصی باید ضرورتاً در همان پروازی که مسافر در آن است حمل شوند مگر آنکه شرکت هواپیمایی غیر مجاز بودن آن را تشخیص دهد. مثل اینکه وسیله شخصی مسافر از لحاظ نوع و اندازه و حجم امکان حمل در هواپیمای حامل مسافر را نداشته باشد. در این صورت باید تحت عنوان کالا و با صدور بارنامه ارسال شود. با این توضیح به بررسی انواع وسایل شخصی مسافر پرداخته می شود (پور شیرازی، ۱۳۸۶، ص ۵۰). البته لازم به ذکر است که چون در پروازهای داخلی و خارجی ایران مقررات واحدی در خصوص خسارات وارده به لوازم و اثاثیه ی مسافری حاکم است، لذا از تفکیک این بخش به پروازهای داخلی و خارجی خود داری شده است.

الف: وسایل شخصی تحویل شده به شرکت حمل و نقل هوایی

لوازم شخصی ثبت شده، وسایلی هستند که مسافر در زمان مراجعه به فرودگاه آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل و رسید دریافت کرده است مطابق بند ۱ ماده ۴ پیمان ورشو اصلاحی:

برای حمل لوازم شخصی ثبت شده، یک رسید لوازم شخصی تسلیم خواهد شد که چنانچه منضم و ملحق به بلیت مسافر که مشمول مقررات بند یک از ماده سه می گردد نباشد حاوی نکات زیر خواهد بود:

الف- ذکر نقاط مبدأ و مقصد.

ب- چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاهد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از توقف های مزبور.

ج- شرحی بدین مضمون که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل، کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقیفی برای آن پیش بینی شده باشد در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت گم شدن یا معیوب شدن لوازم شخصی در اغلب موارد محدود می باشد.

رسید لوازم شخصی در دو نسخه صادر می شود که هر دو نسخه دارای شماره سریال یکسان است. نسخه اول بر روی لوازم شخصی و نسخه دوم به بلیت مسافر الصاق می گردد. مسافر پس از رسیدن به مقصد و ارائه نسخه دوم لوازم خود را تحویل می گیرد. این رسید دارای مشخصات دیگری از قبیل: تعداد و وزن بسته هاست تذکری در رسید لوازم شخصی قید می گردد مبنی بر اینکه این وسایل صرفاً به آورنده رسید تحویل می گردد.

عرف شرکت های هواپیمایی چنین است که در بلیت مسافر، محلی برای درج مشخصات لوازم شخصی مشخص می نمایند و از آنجا که مقررات بلیت مسافر و لوازم شخصی در موارد زیادی تشابه دارند از درج مکرر این مقررات در بلیت خودداری شده است.

مسافر باید با توجه دقیق به مشخصات وسایل خود از قبیل وزن و تعداد آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل داده و رسید مطابق واقعیت دریافت نماید؛ زیرا در زمان بروز خسارت هیچ مدرک دیگری غیر از رسید این لوازم سندیت ندارد. اگر شرکت هیچ رسیدی هم در قبال تحویل لوازم صادر نکند یا رسید صادر نموده اما به مسافر ندهد این مسئولیت همچنان پابرجا خواهد بود، بلکه این موضوع موجب مطرح شدن مسئولیت بیشتر شرکت می گردد. بند (ب) ماده ۴ پیمان ورشو اصلاحی چنین مقرر می دارد:

رسید لوازم شخصی، مدرکی است معتبر دال بر ثبت لوازم شخصی و شرایط قرارداد حمل و نقل مگر آنکه خلاف آن ثابت شود همراه نداشتن یا گم شدن رسید لوازم شخصی یا عدم تطبیق آن با مقررات تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول این کنوانسیون می باشد نخواهد داشت. مع ذالک چنانچه متصدی حمل و نقل عهده دار حفاظت از لوازم شخصی بدون تسلیم رسید مربوط گردد. یا رسید مزبور متضمن اخطار مذکور در قسمت ج از بند یک این ماده نباشد متصدی حمل و نقل محق به استفاده از مقررات بند ۲ از ماده ۲۲ نخواهد بود مگر اینکه رسید لوازم شخصی به بلیت مسافر که با مندرجات ج از بند یک ماده ۳ منطبق می باشد منضم و ملحق گردیده باشد.

نحوه جبران خسارت وسایل شخصی تحویل شده

شرکت هواپیمایی مسئول خسارات وارد شده به وسایل شخصی ثبت شده مسافر است و هر گونه انهدام، فقدان، صدمه و نقص به وسایل مذکور را باید جبران کند. مسئولیت شرکت از زمانی که وسایل به شرکت تحویل می شود تا زمان تحویل آن ادامه دارد. پیمان ورشو صدمات وارده به مسافر را که ناشی از حوادث باشد پذیرفته در حالی که برای جبران خسارت به لوازم

شخصی عبارت واقعه به کار رفته که صرف خسارت به کالا را شامل می گردد. ماده ۱۸ پیمان ورشو در این مورد چنین مقرر می دارد:

"متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده وارد می گردد، مشروط بر اینکه واقعه موجب خسارت حین حمل هوایی رخ داده باشد".

اینکه حین حمل و نقل هوایی به چه محدوده هایی قابل تعمیم و تسری است بند ۲ ماده ۱۸ پیمان چنین مقرر می دارد: از لحاظ بند اخیر، حمل و نقل هوایی شامل مدت زمانی است که طی آن لوازم شخصی یا کالا - خواه در یک فرودگاه خواه در هواپیما و خواه در صورت فرود هواپیما در خارج از فرودگاه در هر جای دیگر در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داشته باشد. تحلیلی از ماده فوق ما را به این نتیجه رهنمون می سازد که مسئولیت شرکت هواپیمایی تحت هیچ شرایطی ساقط نمی شود؛ زیرا مسئولیت شرکت در این خصوص نیز از نوع بدون تقصیر منظور شده است که صرف ورود صدمه و نقص دلیل بر مسئولیت تلقی می گردد که باید جبران شود (پور شیرازی، ۱۳۸۶، ص ۵۰).

در تعیین مبلغی که شرکت هواپیمایی باید در قبال خسارات پرداخت نماید، چون این گونه وسایل در بدو تحویل به شرکت، از نظر وزن و تعداد مشخص شده و در بلیت مسافر قید می گردند؛ از این رو مسئولیت شرکت تابع وزنی از این وسایل است که در مقصد پرواز کسر، ناقص یا مفقود گردیده باشند. چنانچه این وسایل از وزنی که در فرودگاه مبدأ از مسافر تحویل گرفته شده و در بلیت قید شده کمتر بود باید به ازای هر کیلوگرم کسری یا ناقص و صدمه دیده و مفقود شده مبلغ ۲۵۰ فرانک فرانسه غرامت پرداخت شود. برخی شرکت های هواپیمایی در بلیت مسافر به جای مبلغ یاد شده، مبلغ ۲۰ دلار به ازای هر کیلوگرم خسارت را قید نموده اند که به دلیل نزدیکی ارزش مبلغ ۲۵۰ فرانک به ۲۰ دلار، چنین مبلغی تعیین شده است. هر مسافر تا سقف ۲۰ کیلوگرم حق استفاده از مزایای حمل مجانی را دارد. در این صورت مسافری که لوازم خود را به وزن ۲۰ کیلوگرم در فرودگاه مبدأ تحویل شرکت داده اما در مقصد تنها ۱۰ کیلوگرم از این وسایل به وی بازگردانده شده، حل مطالبه مبلغ ۲۵۰۰ فرانک از آن شرکت را داراست. ممکن است وسایل شخصی تحویل شده در مقصد از لحاظ وزن و تعداد نقصی نداشته بلکه به آنها صدمه وارد شده باشد مثل اینکه کالای شکسته شده یا البسه و پوشاک به روغن آغشته شده باشند. در این صورت خسارت این اجناس نیز پس از ارزیابی میزان خسارت توسط کارشناس پرداخت می گردد.

پرداخت خسارت ویژه

در مواردی ممکن است مسافر، ارزش ویژه ای برای لوازم شخصی خود قائل باشد. بدین منظور لازم است این موضوع را به شرکت هواپیمایی اطلاع دهد. بند ۵ از ماده ۹ شرایط لوازم شخصی اتحادیه یاتا مندرج در بلیت مسافر این حق را به شرکت های هواپیمایی عضو می دهد تا از پذیرش وسایل قیمتی مسافر در قالب لوازم شخصی خودداری نمایند. راهکار حمل چنین وسایلی آن است که به عنوان کالا و از طریق صدور بارنامه و اعلام ارزش ویژه انجام شوند.

مسافر بایستی ضمن تحویل کالای ارزشمند خود به شرکت اظهارنامه خاصی را تکمیل و ارزش کالا را مشخص نماید. پس از تحویل محموله به شرکت و تکمیل اظهارنامه هر گونه نقص عیب یا صدمه ای که به کالا وارد شود یا اگر کالا به طور کلی تلف شده یا مفقود شود. شرکت مطابق ارزش اعلامی مسافر خسارت پرداخت خواهد نمود، مگر آنکه شرکت هواپیمایی ثابت کند که ارزش اعلام شده برای محموله از قیمت واقعی آن به هنگام تحویل در مقصد بیشتر بوده است. بند ۲ (الف) ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی در این مورد چنین مقرر می دارد: "در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده و یا کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبلغ ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم می باشد مگر آنکه مسافر یا فرستنده کالا هنگام تحویل محموله به متصدی حمل و نقل یک اظهارنامه مخصوص دائر به میزان ارزش لوازم شخصی و کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مخارج اضافی را پرداخته باشد". در این صورت متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت مبلغی معادل مبلغ اظهار شده می باشد، مگر اینکه ثابت شود مبلغ مذکور از حق واقعی فرستند محموله به هنگام تحویل در مقصد بیشتر است. اساس و مبنای کرایه اضافی یا به عبارتی بیمه اضافی تابع درصدی از ارزش اعلام شده از طرف مسافر است که از ۵ تا ۷ در هزار تجاوز نمی کند.

مواردی دیگری از خسارت ویژه وجود دارد که براساس آن خسارتی بیش از آنچه که در ظاهر وارد شده قابل پرداخت می باشد. این خسارت زمانی قابل مطالبه است که خسارت وارد شده به لوازم شخصی یا تأخیر در ارسال بخشی از این لوازم ارزش مقدار باقی مانده را مستقیماً تحت تأثیر قرار داده و از انتفاع خارج سازد. در این صورت برای پرداخت خسارت، وزن کل محموله یا بسته ها لحاظ خواهد شد نه بسته یا محموله ناقص شده یا با تأخیر رسیده بند ۲ (ب) ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی در این مورد چنین مقرر می دارد:

در صورت فقدان و یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبتش ده یا کالا یا هر یک از اشیاء محتوی آنها برای تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها وزن کل محموله یا محموله های مربوطه در نظر گرفته خواهد شد. مع ذلک هنگامی که گم شدن یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از کالا یا لوازم شخصی ثبتش ده یا هر یک از اشیاء محتوی آنها در ارزش سایر بسته های مندرج در همان رسید یا بارنامه هوایی موثر باشد، برای تعیین حدود مسئولیت وزن کل این بسته یا بسته ها ملحوظ خواهد شد.

به این ترتیب خسارت به یک بسته یا یک بخش از محموله که ارزش سایر بخش ها را تحت تأثیر قرار داده است به منزله خسارت به کل محموله یا تأخیر در ارسال کل محموله تلقی می گردد و تفاوتی به اینکه برای محموله چند بارنامه یا رسید صادر شده یا اینکه کالا با یک بارنامه ارسال شده باشد، نیست؛ بلکه شرط اساسی توالی در تحویل محموله است. به این معنی که باید همه آنها در یک زمان تحویل شرکت شده باشند. به عنوان مثال مسافر یا فرستنده کالایی محموله خود را که شامل هفده کیلوگرم است به شرکت هواپیمایی طرف قرارداد تحویل می دهد. در مقصد مشخص می شود که یک بسته از محموله یا

بخشی از آن که وزنی معادل سه کیلوگرم داشته مفقود گردیده یا کاملاً تخریب و تلف شده است. ارزش بسته یا بخش تخریب شده به نحوی است که بدون آن مقدار باقی مانده فاقد هر گونه ارزش شده یا مقدار باقی مانده به قدری کاهش ارزش پیدا نموده که در حکم تلف می باشد در این صورت شرکت هواپیمایی باید بابت چنین زبانی قیمت کل محموله را به زیان دیده بازگرداند (۴۲۵۰=۱۷×۲۵۰)

ب: وسایل همراه مسافر

دسته دوم از وسایل شخصی مسافر، وسایلی است که مسافر آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل نداده بلکه با خود به داخل هواپیما می برد. این گونه وسایل نیز نباید از جمله کالاهایی باشند که از نظر وزن یا حجم مشکلی برای هواپیما ایجاد کنند. مقررات بلیت مسافرت شرکت های عضو یا تا این وسایل را از این قبیل معرفی نموده است:

صندلی چرخ دار بیمار، گهواره کوچک دستی و غذای کودک، یک دوربین عکاسی و دوربین فیلمبرداری کوچک، تعداد متناسبی مجله یا کتاب، یک کیف دستی زنانه، یک چتر یا عصا، یک پالتو، شال یا پتو.

۱: نحوه جبران خسارت:

بند ۳ ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی مسئولیت شرکت هواپیمایی را در قبال وسایلی که مسافر با خود به هواپیما می برد چنین مقرر داشته است:

"در مورد اشائیی که مسافر شخصا عهده دار حمل آنها می گردد مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به پنج هزار فرانک برای هر مسافر می باشد".

مطابق ماده فوق برای خسارت به کل این وسایل، مبلغ محدود پنج هزار فرانک تعیین شده است و وزن یا تعداد وسایل و بسته ها تأثیری در میزان خسارت پرداختی ندارد از این منظر قابل توجه است که مسافر توجه نموده و ملزوماتی را با ارزش بیش از پنج هزار فرانک با خود به داخل هواپیما نبرد در غیر این صورت شرکت هواپیمایی مسئولیتی بیش از این نخواهد پذیرفت.

در مورد خسارت به وسایل شخصی ثبت شده گفته شد که غرامت، به نسبت وزن کسری یا ناقص یا مفقود شده تعلق می گیرد. در حالی که وسایلی که مسافر با خود به داخل هواپیما می برد به هیچ عنوان وزن نشده و تعداد آن مشخص نمی شود. در پیمان ورشو و اصلاحیه لاهه تصریحی به روش تعیین غرامت این گونه وسایل نشده است. اهمیت این موضوع زمانی مشخص می شود که خسارت به این وسایل جزئی باشد، یا به بیان دیگر بخشی از این وسایل صدمه ببینند. از سوی دیگر ممکن است خسارت وارد شده به بخشی از این وسایل موجب از دست رفتن ارزش کل وسایل یا بسته های دیگر شده باشد.

در جبران خسارت به این وسایل، اقامه دلیل بر اینکه چه میزان یا تعداد از وسایل با خود به داخل هواپیما برده شده با مسافر است. در صورتی که برای لوازم شخصی ثبت شده به چنین اثباتی احتیاج نبود. لذا به دلیل دشواری و بعضاً ممتنع بودن اثبات میزان وسایلی که مسافر با خود به داخل هواپیما برده شایسته است در فرودگاه مبدأ نسبت به تحویل وسایل شخصی و اخذ

رسید از شرکت اقدام و تا حد امکان از بردن وسایل غیر ضرور به داخل هواپیما خودداری گردد. با توجه به اینکه پیمان ورشو و اصلاحیه های بعدی روش تعیین غرامت جزئی به وسایل مذکور را مشخص نکرده اند دادگاه باید با توجه به قانون داخلی خود به این موارد رسیدگی نماید.

یک راهکار در این مورد تعیین خسارت وارد شده با ارجاع به کارشناس است مشروط بر اینکه حداکثر خسارت از مبلغ پنج هزار فرانک تجاوز نکند. راهکار دوم روش قیمت است. بدین ترتیب بدوا باید قیمت کل وسایلی که مسافر در هواپیما با خود داشته را محاسبه و پس از آن قیمت کالای ناقص یا تخریب شده را به نسبت کل اشیاء برآورد کرد؛ برای مثال: چنانچه اشیاء همراه مسافر که با خود به داخل هواپیما برده یک سامسونت و یک دوربین فیلمبرداری باشد که به دوربین فیلمبرداری صدمه وارد شده است بدوا دو کالا را قیمت گذاری کنند اگر دوربین یک میلیون ریال و کیف سامسونت ۲۵۰ هزار ریال ارزش گذاری شود؛ با توجه به اینکه قیمت دوربین معادل یک پنجم ارزش کل اشیاء همراه مسافر است در این صورت مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال چنین خسارتی هزار فرانک خواهد بود.

خسارات معنوی وارده به مسافر

یکی از خسارات مسلمی که در سوانح هوایی به مسافری یا به باز ماندگان آنان وارد می شود ، خسارت معنوی است. چراکه مسافرینی که هواپیمای آنها دچار سانحه گشته و جان سالم به در برده اند ، سالها این خاطره تلخ را فراموش نکرده و دیگر میل و رغبتی به استفاده از این وسیله ندارند یا افرادی که دچار سانحه گشته و جان سالم به در نبرده اند خانواده ی آنها تا سالهای متمادی در غم از دست دادن عزیزان خود می سوزند و با نگاهی کینه جویانه به این وسیله و متصدیان آن نگاه میکنند .

قبل انقلاب اسلامی به دلیل آنکه مجوز قانونی وجود داشت و هیچ گونه منعی نبود، در دکترین حقوقی و رویه قضایی و آراء محاکم جبران خسارت خسارت معنوی مشهود بود به نحوی که در قانون مجازات عمومی سابق مصوب ۱۳۰۴ هرکس مرتکب یکی از جرایم مذکور در ماده ی ۲۰۷ و ۲۰۸ و ۲۰۹ مکرر و ۲۰۹ گردد علاوه بر مجازات مقرر به تادیه خسارت معنوی مجنی علیه که در هر حال کمتر از ۵۰۰ ریال نخواهد بود محکوم می شود و سایر خسارات معنوی اعم از صدمات روحی و روانی، کسر حیثیت، هتک حرمت، سلب آزادی، صدمه بر احساسات و عواطف بازداشت و موارد دیگری که خسارت جنبه ی مالی نداشت، جبران این قبیل خسارات اصل پذیرفته شده ای بود (علی آبادی، ۱۳۶۸، جلد ۴، ص ۲۱۰).

پس از انقلاب اسلامی به موجب اصل ۴ قانون اساسی کلیه قوانین و مقررات باید بر اساس موازین اسلامی باشد و تشخیص این امر بر عهده ی فقهای شورای نگهبان اعاده شده است. شورای نگهبان در مواردی جبران خسارت معنوی را از طریق مالی مغایر با موازین شرعی اعلام نموده است این شورا در ایرادی که به تبصره ی ۱ ماده ی ۳۰ قانون مطبوعات مصوب ۱۳۶۴ گرفته

چنین ابراز عقیده نموده است، طرح دعوی خسارت معنوی مجاز و دادگاه مکلف به رسیدگی است اما تقویم خسارت معنوی به مال و امر مادی مغایر با موازین شرعی است. البته رفع هتک و توهین که به شخص شده به طریق متناسب با آن در صورت مطالبه ذی حق الزامی است. حال در اینجا نکته ای که به ذهن متبادر می شود این است که جبران زیان معنوی با مال و امر مادی در صورت مطالبه ی ذی حق که ممکن است مورد تسکین آلام وی شود چه ایرادی می تواند داشته باشد در مقابل جایی که به واسطه ی این نظریه شورای محترم نگهبان ممکن است این بخش خسارات از اساس جبران نگردد؟

شورای محترم نگهبان در ایراد ماده ی ۵۸ قانون مجازات اسلامی نیز مطالبه ی خسارت معنوی را با موازین شرعی مغایر تشخیص داده است. در ماده ی ۹ قانون آیین دادرسی کیفری مربوط به دادگاههای عمومی و انقلاب مصوب ۷۸ نیز به همین دلیل خسارت معنوی از فهرست خسارتهای قابل مطالبه حذف شده است. این نظرات موجب شده که در رویه قضایی و آراء محاکم نسبت به جبران خسارت معنوی اختلاف نظر بوجود آید برخی از حقوقدانان و محاکم قضایی معتقد بر قابل جبران بودن آن هستند و عده ای دیگر به استناد نظریه ی شورای محترم نگهبان این قبیل خسارات را غیر قابل جبران از طریق مالی دانسته اند که این امر در نهایت با توجه به نظریه شورای نگهبان، رویه ی محاکم و نظرات حقوقی باعث شد که جبران این خسارت از طریق مالی منتفی شود.

نظریه ژان ژاک روسو پیرامون قرارداد حقوقی و اجتماعی

نظریه که در باب عادلانه بودن قوانین ارائه شده است، نظریه معروف قرارداد اجتماعی است. مطابق این نظریه که مشکل نظریه مصلحت عامه را در باب مرجع تشخیص مصلحت و قانون تا حدود زیادی حل می کند، مرجع قانون و تشخیص عدالت و در نهایت قانون عادلانه توافق و تصمیم عمومی و قرارداد است. این مفاد نظریه قرارداد اجتماعی است که مبنای جامعه مدنی به شمار می آید. جامعه مدنی دو رکن اساسی دارد. یکی پلورالیسم (به رسمیت شناختن تکثر در معرفت و مشی سیاسی) و دیگری حق است. بنابراین مبنای مشروعیت قانون و حقوق، توافق و قرارداد و رضایت عامه است. لذا به نظر می رسد تنها این تئوری است که با نقد و جرح و تعدیل می تاند مبنای قانون عادلانه باشد. به عبارت ساده تر قانون عادلانه قانونی است که مجوز وضع و نهی با این کیفیت (توافق عامه) را داشته باشد (سروش، ۱۳۷۰، ص ۱۹۳).

فلسفه کلی قرارداد اجتماعی این است که قانون در ایجاد و تاسیس توافق عامه و رضایت عامه برای کسب مصلحت عام مداخله نماید (اصغری، حمید علی، ۱۳۸۳، ص ۳). یک قرارداد به لحاظ حقوقی میان دو طرف به برابر بودن آنها دلالت دارد و حقوق و تکالیفی بر عهده هر یک از طرفین می گذارد.

ژان ژاک روسو از نظریه پردازان قرارداد اجتماعی است. نظریه وی کوششی است برای ساخت قانونگذاری خوب که از طریق قرارداد اجتماعی بوجود می آید. در واقع سیستمهای قانونگذاری، با فاکتورهای آزادی، برابری، قانونگذاری خوب به حکومت

خوب و در نتیجه شکل گیری قرارداد اجتماعی منجر می شوند براین اساس می توان اراده عمومی روسو را معیار یک قانونگزاری خوب و اصل قرارداد اجتماعی قرار داد.

در نظر روسو، قرارداد اجتماعی مصالح و منافع اجتماعی را مورد حفاظت و پاسداری قرار داده و فراغ بال و راحتی را برای انسان ها به ودیعه می نهد. رهیافت های روسو بر این امر اساسی و کلیدی مبتنی بود که نوعی خیر مشترک، حداقل ضروری و مشترک در قرارداد اجتماعی مستتر است. وی این خیر مشترک و حداقل ضروری را "منابع ملی" نام نهاد. وی معتقد بود که می بایست قرارداد اجتماعی از منافع تمامی گروه ها و آحاد جامعه و تضمین سعادت همگانی حمایت نماید. از این رو وی توجه مضاعف و فزاینده به جنبه اجتماعی را در تنظیم قرارداد اجتماعی مهم و اساسی ارزیابی می نمود.

وی در این زمینه اظهار می دارد: "اگر قرار باشد که هر شخصی صرفاً در جستجوی منافع و مصالح خویش باشد، هیچ قراردادی حاصل نمی شود. پس می بایست قرارداد اجتماعی به گونه ای تنظیم و تدوین گردد که برای هیچ فردی طاقت فرسا و شاق نباشد". وی بر این باور بود که توجه به منافع ملی و جمعی با حمایت از منافع فردی قابل جمع و سازش است.

از نظر روسو قرارداد اجتماعی تاریخی نیست بلکه یکی از چهره های درونی انسان است که به خودی خود شکل می گیرد و به شکل انواع مختلف نئوکراسی و اریستوکراسی ظهور می کند (پولادی، ۱۳۸۴، ص ۸۲-۸۰). به طور کلی قرارداد تنها منبع تشکیل جوامع محسوب می گردد بر این اساس تنظیم قوانین و مقررات صرفاً بر پایه قراردادها می باشد به لحاظ فلسفی مفهوم قرارداد و قرار در عهد قدیم به حقوق طبیعی انسان باز می گردد اما در عصر جدید قرارداد متکی بر نظریه های نظری کاملاً متفاوت با سنت های فکری دوران قدیم است. از منظر فلاسفه دوران مدرن، جامعه وجودی مستقل از افراد ندارد و امری اعتباری و قراردادی است. بر این اساس جامعه ناشی از یک قرارداد اجتماعی است. در عصر مدرن ساختار بنیادهای نظری قرارداد مبتنی بر ۱- خود باوری علمی ۲- فرد گرایی ۳- حقوق طبیعی ۴- قرارداد گرایی است.

روش تحقیق

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 مسافران بالای بیست سال پروازهای داخلی و بین المللی ایران در سال ۱۳۹۶ بود. که سیصد نفر بصورت تصادفی جهت اجرای پژوهش انتخاب شدند.

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

د) ابزار جمع‌آوری اطلاعات: برای گردآوری اطلاعات در تحقیق حاضر پرسش نامه ی 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 نمره گذاری آن براساس طیف لیکرات می باشد. برای تعیین روایی محتوایی پرسشنامه، از نظرات اساتید رشته حقوق استفاده شد و روایی آن مورد تایید قرار گرفت. در این تحقیق به منظور تعیین پایایی از روش آلفای کرونباخ توسط نرم افزار آمار ۲۱ Spss استفاده گردیده است. اما ضریب آلفای کرونباخ آزمون پرسشنامه در این تحقیق ۰/۸۹/۰ صدم بدست آمد که نشان دهنده پایایی بالا و قابل قبول این پرسشنامه می باشد.

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: هم چنین برای شناخت میزان رضایت مسافران از قوانین پروازهای بین المللی از آزمون ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. شایان ذکر است که قبل از به کارگیری آزمون‌های مذکور، مفروضات آنها بررسی گردید. تجزیه و تحلیل داده‌ها به وسیله نرم افزار آماری Spss انجام شد.

فرضیه اول: بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران صدمات و جراحات وارده به مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد.

ضریب همبستگی پیرسون بین دو متغیر فرضیه اول

0.682	ضریب همبستگی پیرسون
۰.۰۱۱	سطح معنی داری آزمون
۳۰۰	تعداد افراد

مشاهده می کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با ۰.۶۸۲، که نشان دهنده ی رابطه قوی بین دو متغیر است. طبق جدول فوق سطح معنی داری آزمون ۰.۰۱۱ است یعنی کوچکتر از ۰/۰۵ است. نتیجه این که با ۹۵ درصد اطمینان می توانیم بگوییم رابطه معنی داری وجود دارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه : فرضیه تحقیق مبنی بر اینکه بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران صدمات و جراحات وارده به مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد، تأیید می شود.

فرضیه دوم: بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد.

ضریب همبستگی پیرسون بین دو متغیر فرضیه دوم

0.765	ضریب همبستگی پیرسون
۰.۰۰۰	سطح معنی داری آزمون
۳۰۰	تعداد افراد

مشاهده می کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با ۰.۷۶۵، که نشان دهنده ی رابطه قوی بین دو متغیر است. طبق جدول فوق سطح معنی داری آزمون ۰.۰۰۰ است یعنی کوچکتر از ۰/۰۵ است. نتیجه این که با ۹۵ درصد اطمینان می توانیم بگوییم رابطه معنی داری وجود دارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه : فرضیه تحقیق مبنی بر اینکه بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد، تأیید می شود.

فرضیه سوم: بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفی متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران فوت مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد.

ضریب همبستگی پیرسون بین دو متغیر فرضیه سوم

-۰.۱۲۶	ضریب همبستگی پیرسون
۰.۶۲	سطح معنی داری آزمون
۳۰۰	تعداد افراد

مشاهده می کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با -۰.۱۲۶ ، هرچه ضریب همبستگی از عدد یک دورتر باشد رابطه بین دو متغیر ضعیف تر است. در خروجی آزمون همبستگی اگر سطح معنی داری کوچکتر از $۰/۰۵$ باشد فرضیه تأیید و در غیراین صورت رد می شود. طبق جدول فوق سطح معنی داری آزمون ۰.۶۲ می باشد که از $۰/۰۵$ بزرگتر است. نتیجه این که حداقل با ۹۵ درصد اطمینان می توانیم بگوییم بین دو متغیر مورد مطالعه رابطه معنی داری وجود ندارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه :

فرضیه تحقیق مبنی براینکه بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفی متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران فوت مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد ، تأیید نمی شود.

فرضیه چهارم: بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفی متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارات معنوی وارده به مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد.

ضریب همبستگی پیرسون بین دو متغیر فرضیه چهارم

-۰.۲۱۱	ضریب همبستگی پیرسون
۰.۷۴	سطح معنی داری آزمون
۳۰۰	تعداد افراد

مشاهده می کنیم مقدار ضریب همبستگی پیرسون با سه رقم اعشار برابر است با -۰.۲۱۱ ، هرچه ضریب همبستگی از عدد یک دورتر باشد رابطه بین دو متغیر ضعیف تر است . طبق جدول فوق سطح معنی داری آزمون ۰.۷۴ می باشد که از $۰/۰۵$ بزرگتر است. نتیجه این که حداقل با ۹۵ درصد اطمینان می توانیم بگوییم بین دو متغیر مورد مطالعه رابطه معنی داری وجود ندارد. بنابراین بر مبنای مشاهدات نمونه :

فرضیه تحقیق مبنی براینکه بین میزان رضایت مسافران و قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در جبران خسارات معنوی وارده به مسافر در حقوق ایران رابطه معنادار وجود دارد، تأیید نمی شود.

بحث و نتیجه گیری:

در خصوص قانون حاکم بر مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی باید قائل به تفکیک شد. در مورد پروازهای بین المللی ایران کماکان کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه حاکم می باشد و در مورد پروازهای داخلی ایران در مورد سوانح جانی و پرداخت خسارت، قانون مجازات اسلامی و در مورد خسارت وارده به وسایل مسافری کنوانسیون ورشو حاکم می باشد.

مطابق کنوانسیون ورشو در صورت بروز خسارت متصدی حمل و نقل هوایی از باب تعهد به نتیجه مسئول جبران خسارت می باشد مگر در مواردی خاص که با اثبات بی تقصیری خود از مسوولیت معاف می گردد. میزان رضایت مسافران از قوانین مرتبط با جبران صدمات و جراحات وارده به مسافر و جبران خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر توسط متصدیان حمل و نقل هوایی رضایت بخش است. اما میزان رضایت مسافران از قوانین مرتبط با جبران خسارات معنوی و جبران فوت مسافر توسط متصدیان حمل و نقل هوایی رضایت بخش نیست و طبق یافته ها مسافران به شدت اظهار نارضایتی کردند. یکی از خسارات مسلم وارده به مسافری زیان دیده در نتیجه سانحه هوایی و یا بازماندگان آنان خسارت معنوی می باشد که البته محاکم ایران بعد از انقلاب اسلامی با توجه به نظریه شورای محترم نگهبان مبنی بر غیر شرعی بودن جبران اینگونه خسارات به صورت مالی، اینگونه خسارات را غیر قابل جبران می دانند. لذا با این تفاسیر جبران ضرر معنوی در سوانح هوایی ایران امری غیر ممکن به نظر میرسد اما امید است که طبق مبانی فقهی و حقوقی غنی ایران و اسلام و لزوم جبران کلیه زیانهای وارده طبق این اصول، مجددا شاهد قابل جبران بودن این نوع از زیان مسلم باشیم. یکی دیگر از خسارت فوت مسافر است خبر سقوط مکرر هواپیماهای خطوط هوایی در ایران موضوع تازه و جدیدی نیست! دامنه خسارات مادی معنوی و حواشی مربوط به آنها نیز بسیار گسترده و غیر قابل جبران تلقی می شود. درد جانکاه از دست رفتن عزیزان مسافر در هواپیماهای مختلف و آثار روحی، روانی، اقتصادی و عاطفی مترتب بر خانواده های وابسته و پیوسته و جامعه، هر روز و هر جا، با تکرار حوادث تلخ و غیر قابل توجیه جدید تجدید گشته است. کاهش و سلب روز افزون امنیت پرواز و آثار روانی حاصل از آن بر تجارت پروازی و برنامه های انسانی و سازمانی همراه با تلاش غیر موجه مسئولان مربوطه جهت توجیه بلاوجه علل حادثه و ختم شدن نهایی موضوع به علت انسانی آن هم در نبود خلبان نگون بختی که خود جزء مردگان پروازی قرار گرفته و امکان دفاع از وی در عمل نیز سلب و ساقط شده است پدیده ای غیر اخلاقی و متأسفانه بسیار شایع و معمولی جلوه می نماید. طرح سؤال یا استیضاح از وزیر فاقد هرگونه تخصص و دانش در امر صنعت هواپیمایی کشور آن گونه که این روزها در رسانه ها و محافل مطرح بوده و هست، صرف نظر از حواشی و تلاش های پنهان برای انحراف موضوع - نه تنها چاره کار نبوده بلکه تسکین بخش آلام خانواده

های داغدیده و برگرداننده امنیت پرواز به خطوط هوایی کشور نخواهد بود که باید مسوولان و متصدیان حمل و نقل باید به رفع این مشکل بپردازند. متاسفانه اکثر قوانین اجتماعی مرتبط با مسوولیت کیفری متصدیان حمل و نقل هوایی در حقوق ایران منطبق با نظریه ژان ژاک روسو پیرامون قرارداد حقوقی و اجتماعی نیست.

منابع

- اصغری، حمید علی، (۱۳۸۳) قانون در سنجش عدالت، نشریه مرکز تحقیقات استراتژیک (راهبرد)، شماره ۳۰
- پولادی، کمال (۱۳۸۴) از دولت اقتدار تا دولت عقل در فلسفه سیاسی مدرن، تهران، نشر مرکز .
- جباری، منصور، (۱۳۸۹)، حقوق بین الملل هوایی، تهران، انتشارات فروزش .
- جباری، منصور، (۱۳۹۰)، حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی، تهران، انتشارات میزان .
- جهانگیر، منصور (۱۳۸۲) قانون مدنی، تهران، چاپ بیست و ششم، ماده ۸۶۱ به بعد
- سروش، عبدالکریم، (۱۳۷۰)، اخلاق خدایان، تهران، نشر طرح نو .
- علی آبادی، عبدالحسین، (۱۳۶۸)، موازین قضایی، تهران، سهامی انتشار، جلد ۴،
- پور شیرازی، احمد رضا، (۱۳۸۶)، حقوق مسافر هواپیما، تهران، انتشارات هما،
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۹۰)، الزامهای خارج از قرارداد - مسئولیت مدنی، تهران، نشر دانشگاه تهران

اسناد

- ماده واحده ی قانون اجازه ی الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۳۵۴

- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, signed at warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838 (Warsaw Convention) .
- Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara, on 18 September 1961, [Guadalajara Convention 1961].
- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.
- Protocol 1977.P.117. to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at The Hague on 28 September 1955, [Guatemala City Protocol, 1971].