



رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک

لیلا رئیسی^۱
معصومه ابراهیمی^۲

تاریخ دریافت مقاله: ۹۵/۱۰/۱۰ تاریخ پذیرش نهایی: ۹۶/۰۲/۲۷

چکیده

بیشرفت فناوری هوا و فضا بالاخص در قرن بیستم از نوع دیگری از پرنده هوایی [هواپیمای خلبان متحرک] رونمایی نموده است. در سالیان اخیر کاربرد غیر نظامی این هواپیماها توسعه فزاینده‌ای یافته است. بهره‌برداری از این هواپیما مانند هواپیمای با سرنشین فعلی باید بطور ایمن بوده و نباید خطراتی را در هوا و روی زمین برای اشخاص و اموال ثالث ایجاد نماید. انتقال خلبان از داخل هواپیما به خارج از آن اگرچه دارای مزایا و منافع برای جامعه جهانی بوده است، لیکن فقدان مقررات یکنواخت در سطح جهانی، موجب طرح موضوعات مهم فنی، عملیاتی، حقوقی، اجتماعی شده است. با توجه به شمول تعریف هواپیما مندرج در ضمیمه شماره ۷ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ به هواپیمای خلبان متحرک، این هواپیما مشمول رژیم مسئولیت مندرج در اسناد بین‌المللی فعلی می‌باشد.

کلید واژه‌ها

هواپیمای خلبان متحرک، ایکائو، کنوانسیون شیکاگو، مسئولیت

۱- مقدمه

پذیرش فناوری‌های نوین در دنیای امروز و نحوه مواجهه افکار عمومی با آن، مستلزم اتخاذ تدابیر و تمهیدات لازم از جمله ضابطه‌مند نمودن کاربرد آنها می‌باشد. هواپیمای خلبان

^۱ دانشیار حقوق بین‌الملل، دانشکده علوم انسانی و حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اصفهان، اصفهان، ایران.
^۲ دانشجوی رشته حقوق بین‌الملل، مقطع دکتری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اصفهان، اصفهان، ایران. (نویسنده

مسئول) Email: ebrahimi40@yahoo.com

متحرک [RPA]^۱ از نوآوری‌های قرن حاضر بوده که بعنوان بخش جدیدی از سیستم هواپیمایی کشوری [civil aviation] محسوب می‌گردد و گفته می‌شود بزرگ‌ترین نوآوری در صنعت هواپیمایی بازرگانی از زمان پرواز برادران رایت تاکنون بوده است. پیشرفت شتابان این وسیله پرنده از زمان ابداع و قابلیت‌ها و کاربردهای روزافزون آن، فراتر از توانایی جامعه هدف برای تدوین یک چارچوب حقوقی مناسب و کارآمد در کوتاه مدت بنظر می‌رسد و این امر چالش بزرگی برای کشورها، جامعه هوانوردی بین‌المللی و سایر ذینفعان بشمار می‌رود. همچنین با توجه به اینکه هواپیماهای با سرنشین فعلی بطور بالقوه قابلیت تبدیل شدن به هواپیمای خلبان متحرک را دارند و با در نظر گرفتن منافع و صرفه اقتصادی ناشی از هزینه پایین کاربرد این هواپیما در مقایسه با هواپیمای با سرنشین فعلی، پیش بینی می‌شود بازار فناوری مذکور در سال‌های آتی سهم بزرگی از بازار هواپیمایی جهان را بخود اختصاص دهد و فرصت بزرگی برای جامعه اقتصادی بین‌المللی بخصوص صنایع هواپیمایی و بیمه فراهم شود تا بتوانند با پذیرش نقش موثر و فعال در این بازار که روز به روز گسترش می‌یابد، فعالیت این وسایل پرنده جدید را در کاربردهای مختلف بازرگانی از طریق ارائه خدمات گوناگون با پوشش بیمه‌ای کافی، تسهیل نمایند^۲. از سوی دیگر موج اقبال همگانی به این فناوری نوین بدلیل مزایای فنی، اقتصادی و اجتماعی آنها، موجب ایجاد همجواری‌های [air Proximity]^۳ بزرگ‌تر نه فقط بصورت فیزیکی، بلکه بصورت الکترونیکی گردیده و بروز این وضعیت باعث وقوع سوانح و حوادث احتمالی و بالنتیجه ورود خسارت به جان و مال اشخاص می‌شود. بنابراین باید تدابیر فنی و حقوقی لازم برای بهره‌برداری ایمن از این هواپیما اتخاذ تا از ورود خسارت به اشخاص و اموال ثالث و بروز سایر خطرات ناشی از پرواز این وسایل پرنده در هوا و روی زمین پیشگیری و خسارات وارده بنحو مناسب و عادلانه جبران شود.

در طی سال‌هایی که از تأسیس ایکائو [icao]^۴ می‌گذرد، علیرغم تصریح به هواپیمای خلبان متحرک در کنوانسیون شیکاگو بعنوان قانون اساسی هوانوردی جهانی، بدلیل استفاده محدود از این هواپیما در کاربردهای بازرگانی؛ قواعد و مقررات خاص مربوط به بهره‌برداری از آن تدوین

^۱ Remotely Piloted Aircraft.

^۲ Rpas , the Global perspective 2014/2015 12 th Edition – p 118.

^۳ موقعیتی که از نظر کنترلر ترافیک هوایی و یا خلبان پرواز فاصله استاندارد میان دو هواپیما، براساس موقعیت و سرعت آنها، کاهش یافته و ایمنی هواپیما به خطر افتاده است همجواری با کد airprox در اسناد شناخته می‌شود.

^۴ International Civil Aviation Organization.

نشده بود که یکی از دلایل کلیدی این ضعف مقرراتی، فرآیند کند موجود در کنوانسیون شیکاگو و ایکائو می‌باشد. اولین قدم در این زمینه توسط ایکائو در سال ۲۰۰۵ برداشته شد. این سازمان در چند سال اخیر با تدوین برخی ضوابط در قالب سیر کولار [circular] و اصول راهنما [guidance materials] بخشی از خلاء حقوقی موجود را برطرف نموده است، اگر چه این اسناد صرفاً اسناد حقوق نرم^۱ و نه سخت^۲ می‌باشند. با توجه به صلاحیت ایکائو مصرح در کنوانسیون شیکاگو، این سازمان بر آن دسته از هواپیماهای خلبان متحرک تمرکز نموده که قرار است در آینده همراه با هواپیمای باسرنشین فعلی بصورت مشترک از فضای هوایی معین برای ارائه خدمات حمل و نقل هوایی مسافر و بار استفاده نمایند. سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا برای تسری مفاد معاهدات بین‌المللی فعلی مربوط به هواپیمایی کشوری از جمله اسناد مربوط به مسئولیت بهره‌برداران وسایل پرنده هوایی به مالکین و یا بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک برای جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال، لازم است در معاهدات مذکور تغییراتی اعمال نمود؟ برای پاسخ به این سوال باید چارچوب حقوقی مسئولیت فعلی حاکم بر بهره‌برداری از هواپیمای بازرگانی و قلمرو شمول اسناد بین‌المللی مربوطه تبیین گردد. اسناد حقوقی فعلی عمدتاً^۳ مربوط به هواپیمای بازرگانی باسرنشین است. از طرفی مسئولیت ترویج و توسعه ایمن، امن و کارآمد هواپیمایی کشوری در سطح بین‌المللی بعهدہ ایکائو قرار دارد که این تکلیف از طریق وضع و انتشار استانداردها و رویه‌های توصیه شده [sarps]،^۳ انجام می‌شود. با توجه به اینکه اعمال چارچوب حقوقی کلی هواپیمایی کشوری بر هواپیمای خلبان متحرک مورد پذیرش جهانی قرار گرفته و به رسمیت شناخته شده است و صرفاً^۳ در برخی جزئیات نیاز به تدوین مقررات جدید و یا اصلاح مقررات فعلی می‌باشد، لذا این سازمان باید از طریق تدوین استانداردهای جدید و اصلاح استانداردهای موجود، کاستیها و ابهامات حقوقی مربوط به بهره‌برداری از این وسایل پرنده نوین را برطرف نماید. در حال حاضر موضوع تعیین رژیم حقوقی مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک در دستور کار رسمی ایکائو قرار دارد. در این مقاله، رژیم مسئولیت و الزامات حقوقی بیمه مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک با تاکید بر اسناد

¹ Soft law.

اسناد غیرالزام آور و غیرتعهدآور.

² Hard law.

اسناد الزام آور و تعهدآور.

³ Standards and Recommended Practices.

بین‌المللی مربوط مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد و با در نظر داشتن حقوق ذینفعان اعم از استفاده‌کنندگان و ارائه‌کنندگان خدمات این هواپیما و اجتناب ناپذیر بودن توسعه فناوری مذکور و کاربرد آن در امور مختلف بازرگانی که متضمن تحقق منافع فردی و اجتماعی است، پیشنهاداتی ارائه خواهد شد.

۲- اصطلاحات و تعاریف هواپیمای خلبان متحرک

برای فهم بهتر و بیشتر یک موضوع، ضروری است اصطلاحات و مفاهیم واژه‌ها و عبارات مربوط به آن تبیین و تعریف گردد تا از سایر موارد تمیز داده شود. برای هواپیمای خلبان متحرک تاکنون از عبارات و واژه‌های گوناگونی استفاده شده است که متداول‌ترین آنها "وسیله نقلیه هوایی بدون سرنشین" [unmanned aerial vehicle]، "هواپیمای بدون سرنشین" [unmanned aircraft]، "پهپاد" "هواپیمای خلبان متحرک" [rpa] و "سیستم هواپیمای خلبان متحرک" [rpas] می‌باشد. عبارت اخیر تأکید می‌کند که یک انسان بیرون از هواپیما آن را کنترل و هدایت می‌کند. واژه درون [drone] به عنوان نام مستعار هواپیمای بدون سرنشین بکار می‌رود و علت نامگذاری هواپیمای بدون سرنشین به این نام به دلیل صدای خاص برخی از انواع این هواپیما می‌باشد. این واژه از سوی فعالان صنعت هوانوردی و تدوین‌کنندگان مقررات حقوقی مورد اعتراض قرار گرفته است.^۳ واژه سیستم هواپیمای بدون سرنشین [uas] بوسیله دپارتمان دفاع آمریکا [dod] و اداره هواپیمایی فدرال [faa]^۵ این کشور در سال ۲۰۰۵ براساس نقشه راه سیستم هواپیمای بدون سرنشین آن کشور برای دوره زمانی ۲۰۳۰-۲۰۰۵ پذیرفته شده است.^۶ اداره هواپیمایی کشوری بریتانیا هم این واژه را پذیرفته و آن را در آسمان واحد اتحادیه اروپا [ses]^۷ و مدیریت ترافیک هوایی [atm]^۸ برای استفاده تا سال ۲۰۲۰ مورد قبول قرار داده است.^۹ این واژه تأکید بر ارکانی غیر از هواپیما شامل ایستگاه‌های کنترل زمینی و

^۱ پرنده هدایت پذیر از راه دور. این عبارت توسط مقامات نظامی ایران برای هواپیمای بدون سرنشین [نظامی] تعیین شده است.

^۲ Remotely Piloted Aircraft System.

^۳ http://en.wikipedia.org/wiki/unmanned_aerial_vehicle-2016.p3

^۴ Department of defence

^۵ federal Aviation Administration..

^۶ Wikipedia op.cit -p4.

^۷ single – european – sky

^۸ Air Traffic management].

^۹ Wikipedia op.cit.

ارتباطی، تجهیزات کمک ناوبری و سایر تجهیزات هوانوردی دارد. سازمان هواپیمایی کشوری ایران برای این وسیله پرنده، عبارت " وسیله پرنده کنترل از راه دور غیر نظامی " را تعیین نموده است.^۱ این وسایل پرنده می‌توانند در فاصله‌های دور و خارج از دید مستقیم [bvlos]^۲ پرواز نموده و بوسیله ایستگاه‌های خلبان متحرک [rps]^۳ مختلف در طول مدت پرواز کنترل شوند. با توجه به اینکه وسیله نقلیه هوایی بدون سرنشین فاقد یک اپراتور انسانی در داخل هواپیما بوده و از نیروی آیرودینامیک [aerodynamic force]^۴ برای بلندشدن استفاده می‌نماید، بنابراین موشک‌ها از مصادیق هواپیمای بدون سرنشین محسوب نمی‌شوند، زیرا آنها خود، یک سلاح هستند که مجدداً قابل استفاده نمی‌باشند، اگرچه این وسایل هم بدون سرنشین بوده و در بعضی موارد بصورت متحرک هدایت می‌شوند.

در اسناد بین‌المللی و مقررات کشورهای مختلف و نظرات اهل‌فن، تعاریف مختلفی از هواپیمای خلبان متحرک ارائه شده است که تعاریف مذکور دارای مفاهیم مشابهی هستند که به برخی از این تعاریف بشرح ذیل اشاره می‌شود:

- بموجب مقررات هواپیمایی کانادا، هواپیمای بدون سرنشین، هواپیمایی غیر از هواپیمای مدل می‌باشد که بدون اینکه یک انسان بعنوان اپراتور در داخل آن حضور داشته باشد، برای پرواز مجاز دانسته شده است.^۵
- هواپیمای بدون سرنشین هواپیمایی است که یا بصورت خلبان متحرک یا خودکار و یا گاهی ترکیبی از این موارد است [Leslie, 2015, p4]
- بر اساس مقررات وزارت دفاع کشور آمریکا، هواپیمای بدون سرنشین وسیله پرنده‌ای است که فاقد خلبان بوده و می‌تواند بصورت خودکار و یا کنترل از راه دور پرواز کند.^۶

^۱ دستورالعمل اجرایی وسایل پرنده فوق سبک کنترل از راه دور غیرنظامی در سال ۱۳۹۵ توسط سازمان هواپیمایی کشوری منتشر گردیده است.

^۲ Beyond Visual Line – Of – Sight.

^۳ Remotely Piloted Station.

^۴ نیرویی که بوسیله یک جسم آیرودینامیکی متحرک در هوا تولید می‌شود. مقدار این نیرو با چگالی هوا [p] مجذور سرعت [v²]، ابعاد جسم و عدد رینالدز محاسبه می‌شود. گاه به این رابطه، فرمول ریلی گفته می‌شود.

^۵ Canadian unmanned Aircraft system Regulation - available from: www.icao.int/meetings/RPAS/RPAS_SYMPosiumpresentation/1-2016/8/12.

^۶ The Department of defense Dictionary of military and associated terms 579, joint publication 1-2, April 12, 2001 [Amended oct, 17, 2008], p2.

- هواپیمای بدون سرنشین هواپیمایی است که یک خلبان در داخل آن حضور ندارد. این هواپیماها می‌تواند کاملاً یا بعضاً بصورت خودکار از طریق کامپیوترمنصوبه در داخل آن پرواز نماید.^۱
 - مقررات هوانوردی ایران مقرر نموده "هواپیمای کنترل از راه دور غیر نظامی هواپیمایی است که توسط یک ایستگاه خلبان دور کنترل میگردد".^۲
 - کمیسیون اروپا هواپیمای خلبان متحرک را یکی از مصادیق مقوله وسیع سیستم‌های هواپیمای بدون سرنشین می‌داند که شامل هواپیمایی است که می‌تواند به صورت خودکار و بدون دخالت یک خلبان در داخل هواپیما پرواز نماید.^۳
- در این مقاله از عبارتهای "هواپیمای خلبان متحرک" و "سیستم هواپیمای خلبان متحرک" که توسط ایکائو به رسمیت شناخته شده است، استفاده خواهد شد. عبارت اخیر نه فقط شامل هواپیما، بلکه شامل کلیه تجهیزات و کارکنان روی زمین که در مدیریت و کنترل پرواز این هواپیما دیمدخل هستند هم می‌شود.

۳- هواپیمای خلبان متحرک در اسناد ایکائو

ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ [chicago convention] بعنوان مهم‌ترین سند حقوقی هواپیمایی کشوری بین‌المللی، به هواپیمای خلبان متحرک تصریح نموده و برای بهره‌برداری از این هواپیما الزاماتی را تعیین کرده است. در کنوانسیون مذکور علی‌رغم اشاره به واژه «وسیله پرنده» در مواد مختلف، این واژه تعریف نگردیده، لیکن در ضمیمه ۷ کنوانسیون یاد شده تحت عنوان «علائم ثبت و تابعیت وسیله پرنده» بشرح ذیل تعریف شده است:

وسیله نقلیه ای که بتواند با استفاده از واکنش‌های هوا- به غیر از واکنش‌های هوا در مجاورت سطح زمین - در فضای هوایی بماند.^۴ این تعریف از متن زبان فرانسوی تعریف وسیله پرنده در کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹ اقتباس شده است.^۵ در سال ۱۹۶۷ ضمیمه ۷ اصلاح و تعریف جدیدی از وسیله پرنده ارائه گردید که هدف آن، مستثنی نمودن هاورکرافت‌ها

¹ Wikipedia op.cit p2.

^۲ پیشین، صفحه ۵

³ European commission (2011), "Flightpath 2050", Brussels, p 28.

⁴ Annex 7 to the convention on international civil aviation, p 1.

⁵ Le mot aeronef designe tout appareil pourant se soutenir dans l'atmosphere grace aux reactions de l'air.

[hovercraft] از شمول و قلمرو تعریف وسیله پرنده بود. از سوی دیگر ضمیمه ۷ کنوانسیون شیکاگو، هواپیمای خلبان متحرک را بعنوان یکی از مصادیق هواپیمای بدون سرنشین به رسمیت شناخته است.^۲ به تعبیر دیگر همه انواع هواپیماهای بدون سرنشین اعم از هواپیمای خلبان متحرک، کاملاً خودکار و یا ترکیبی از آن دو، مشمول کنوانسیون شیکاگو از جمله مفاد ماده ۸ کنوانسیون مذکور می‌باشند که تصریح نموده "هواپیمای خلبان متحرک بدون اخذ مجوز خاص، حق پرواز بر فراز قلمرو کشورهای متعاقد دیگر را ندارد." این مجوز با مجوز خاص برقراری سرویسهای هوایی بین‌المللی برنامه‌ای موضوع ماده ۶ کنوانسیون مذکور تفاوت دارد^۳ که از طریق انعقاد موافقتنامه دو جانبه حمل و نقل هوایی و تبادل متقابل حقوق ترافیک هوایی میان کشورها اعطا می‌شود. مجوز خاص موضوع ماده ۸ قابل قیاس و مشابه با مجوزی است که براساس ماده ۳ کنوانسیون^۴ از طریق انعقاد موافقتنامه خاص [ad hoc agreement] برای انجام پرواز عبوری [overflight] هواپیمای دولتی یا فرود در سرزمین کشور دیگر، اخذ می‌شود. بعلاوه برای دریافت مجوز خاص پرواز هواپیمای خلبان متحرک موضوع ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو باید به دو نکته بعنوان وجه تمایز میان این هواپیما با هواپیمای با سرنشین فعلی توجه نمود:

۱- ماده ۸ به صراحت مقرر می‌دارد "منظور از هواپیمای بدون خلبان، هواپیمایی است که از دور و بصورت متحرک کنترل می‌شود [از زمین و از طریق سیگنال‌های رادیویی]". بنابراین هواپیمای بدون خلبان در مفهوم ماده ۸ هواپیمایی است که - بدون حضور یک خلبان در داخل هواپیما در مفهوم ماده ۳۲ کنوانسیون - پرواز می‌کند. لذا خلبان دور و متحرک [remote pilot] بعنوان یک خلبان در معنی ماده ۳۲ کنوانسیون محسوب نمی‌شود که مقرر داشته است:

^۱ نوعی شناور دو زیست که قابلیت حرکت بر روی خشکی و آب را دارد. از این شناور چند منظوره می‌توان در عملیات خاص محیطی در رودخانه‌ها، مرداب‌ها، مناطق بسیار کم عمق و مناطق برفی استفاده کرد. این شناور در سال ۱۹۵۳ توسط مخترع بریتانیایی [گریستوفر کاکول] ساخته شد.

^۲ Annex 7 to the Chicago convention p2 [6 th ed. 2012].

^۳ ماده ۶ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ مقرر نموده است: هیچ سرویس هواپیمایی بین‌المللی حق ندارد که در کشور متعاقد دیگر فعالیت نماید مگر اینکه اجازه مخصوص و یا اجازه دیگر از آن کشور داشته و مطابق شرایط چنین مجوزی و یا اختیاری، پرواز نموده باشد.

^۴ بند «ج» ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ مقرر نموده است: هیچ هواپیمای دولتی یک کشور متعاقد نباید بدون اجازه یا بوسیله موافقت نامه مخصوص یا طور دیگر طبق شرایط آن بر فراز و قلمرو کشور دیگر پرواز نماید و یا در آنجا فرود بیاید.

"خلبان هر هواپیما و سایر کارکنان پرواز که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند، باید دارای گواهینامه‌ی صلاحیت پرواز باشند که از طرف کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده است، صادر و معتبر شناخته شود. هر کشور متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که از شناسایی گواهینامه‌های صلاحیت پرواز که از طرف کشور متعاهد دیگر به اتباع او به منظور پرواز بر فراز قلمرو خود اعطا شده باشد، خودداری نماید".^۱ برای رفع این خلأ، ضمیمه ۲ کنوانسیون شیکاگو در سال ۲۰۱۲ اصلاح شد^۱ تا پوشش قانونی لازم برای لزوم دارا بودن گواهینامه برای خلبان متحرک منطبق با مفاد ضمیمه شماره ۱ کنوانسیون شیکاگو را فراهم نماید.^۲ علیرغم این امر، استانداردهای مربوط به گواهینامه خلبانی هواپیمای یاد شده هنوز بقدر کافی توسعه پیدا نکرده است.

۲- تفاوت دیگر میان هواپیمای خلبان متحرک و هواپیمای با سرنشین، مربوط به موضوع به رسمیت شناختن متقابل گواهینامه‌ها و مجوزهای صادره میان کشورهای متعاهد کنوانسیون شیکاگو می‌باشد. بموجب حکم ماده ۳۳ کنوانسیون مذکور، گواهینامه قابلیت و صلاحیت پرواز که از طرف کشور متعاهدی که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده، صادر و یا معتبر شناخته شده است، از طرف سایر کشورهای متعاهد به رسمیت شناخته خواهد شد، مشروط به اینکه شرایط و مقرراتی که طبق آن، گواهینامه‌ها یا پروانه‌های مذکور صادر و یا معتبر شناخته شده‌اند با حداقل استانداردهایی که طبق این کنوانسیون وضع میشود، برابر یا بالاتر باشد. ضمیمه ۲ کنوانسیون، دارا بودن گواهینامه برای خلبانان متحرک منطبق با مفاد ضمیمه شماره ۱ را الزامی دانسته اما تاکنون استانداردهای این نوع گواهینامه تعیین نشده است. این وضعیت موجب طرح این سؤال می‌شود که آیا ایکائو، کشورهای متعاهد را مکلف می‌نماید که گواهینامه‌ها و مجوزهای صادره برای خلبانان متحرک که بوسیله کشور ثبت هواپیما صادر شده است را به رسمیت بشناسند؟ پاسخ منفی است، زیرا با توجه به حکم ماده ۳۲ کنوانسیون، الزام بوده و این حکم قابل تسری به خلبانان متحرک نخواهد بود. در مورد گواهینامه‌های بهره‌بردار هوایی موضوع ضمیمه ۳^۳ و گواهینامه‌های صدا موضوع ضمیمه ۱۶، کشورهای متعاهد می‌توانند

¹ Amendment No 43 – 2012.

² Annex 2 to the Chicago convention: rules of the air, appendix 4 – para, 203 [6 th ed, 2012].

³ Annex 6 to the Chicago convention: operations of aircraft, part I: international commercial air transport – aeroplanes, para, 4.2.2.1 [7 th ed 2014].

گواهینامه‌ها و مجوزهای مذکور که توسط سایر کشورهای متعاقد صادر یا معتبر شناخته شده است را به رسمیت بشناسند.^۱ بنابراین اگر هواپیمای خلبان متحرک در ناوبری هوایی بین‌المللی مورد استفاده قرار گیرد، مشمول کنوانسیون شیکاگو و ضمایم این کنوانسیون می‌باشد و مانند سایر هواپیماها باید دستورات صادره از سوی کشور متعاقدی که برفراز آن پرواز انجام می‌دهد را براساس ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو رعایت نموده و پرواز این هواپیماها باید منطبق با ماده ۱۲ کنوانسیون مذکور انجام شود، براساس ماده ۱۵، امکان دسترسی غیرتبعیض‌آمیز به فرودگاه‌ها را داشته باشد، طبق ماده ۲۹، اسناد ضروری مندرج در ماده موصوف را با خود حمل نماید و نهایتاً به موجب ماده ۳۱ باید دارای گواهینامه صلاحیت پروازی معتبر باشد. در صورت عدم رعایت الزامات یاد شده، کشور متبوعه بهره‌بردار هواپیما مسئولیت آثار و پیامدهای احتمالی پرواز این هواپیما را بعهد خواهد داشت. بر خلاف هواپیمای خلبان متحرک که مشمول کنوانسیون شیکاگو و سایر اسناد مربوطه می‌باشد، هواپیماهای مدل [model] و دولتی [state] خارج از قلمرو کنوانسیون مذکور بوده و منحصراً^۲ تحت صلاحیت ملی کشورهای متعاقد قرار دارند که هر یک قلمرو و دامنه شمول آن را تعیین می‌کنند.^۳ هواپیمای خلبان متحرک برای اهداف و کاربردهای حرفه‌ای مانند بازرگانی، تحقیقاتی، کار هوایی و تجسسی مورد استفاده قرار می‌گیرد و هواپیمای مدل صرفنظر از حجم و سنسورهای منصوبه در آن به منظور سرگرمی، ورزشی، تفریحی و موارد مشابه بکار می‌رود. بنابراین برای استفاده از هواپیمای خلبان متحرک نیاز به آشنایی با قواعد هوانوردی در حد گواهینامه خلبان خصوصی [ppl]^۴ بوده که بیانگر دارا بودن مهارت کار با هواپیمای بدون سرنشین خاص می‌باشد، در حالی که برای کاربرد هواپیمای مدل نیازی به داشتن این الزامات نبوده و صرفاً باید برخی مقررات را رعایت نمود.^۴ همچنین در مورد تعریف هواپیمای دولتی میان کشورها اتفاق نظر وجود ندارد و ایکائو بعنوان

^۱ RPAS Manual [Icao Doc 10019]. Para 1.3.12 note1].

^۲ کشورهای عضو ایکائو از هواپیماهای دولتی تعاریف متفاوتی ارائه نموده‌اند. بعنوان مثال در آئین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱/۱۰/۱۲ هیأت وزیران هواپیمای دولتی بشرح ذیل تعریف شده است: هواپیمایی که متعلق به موسسات دولتی است.

تعریف فوق با تعریف هواپیمای دولتی مندرج در ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو تفاوت دارد.

^۳ Private Pilot License.

^۴ برای کسب اطلاعات بیشتر در مورد نحوه کاربرد وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی از جمله هواپیمای مدل در قلمرو تحت حاکمیت ایران به آئین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶/۵/۲۴ هیأت وزیران مراجعه نمایید.

متولی اصلی هواپیمایی کشوری بین‌المللی تاکنون یک تعریف مشخص برای این نوع هواپیما ارائه نکرده و معیارهای دولتی بودن هواپیما را تعیین ننموده است. بعنوان مثال مشخص نیست هواپیمایی که بوسیله یا از طرف مقامات دولتی مورد استفاده قرار می‌گیرد را می‌توان هواپیمای دولتی محسوب نمود یا خیر. با توجه به لزوم ارائه یک تعریف معین و مشترک برای هواپیمای دولتی، مهم نیست کشورها بر چه تعریفی از هواپیمای دولتی توافق نمایند، مهم این است که یک تعریف مشترک برای این نوع هواپیما در سطح بین‌المللی وجود داشته باشد تا خلاء موجود در این زمینه که می‌تواند موجب بروز ابهامات و چالش‌های حقوقی برای همگان گردد هر چه سریع‌تر برطرف شود.

۴- رژیم حقوقی مسئولیت بهره برداران هواپیما

نقطه شروع موضوع تعیین رژیم حقوقی مسئولیت بهره‌برداران هواپیما، پروتکل ۱۹۲۹ اصلاحی کنوانسیون راجع به مقررات ناوبری هوایی [کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹] می‌باشد^۱ و از آن زمان تاکنون اسناد متعددی در این زمینه بشرح ذیل تدوین و به تصویب رسیده است:

- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹^۲ - پروتکل لاهه ۱۹۵۵^۳ - پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱^۴ - پروتکل‌های چهارگانه مونترال ۱۹۷۵^۵ - کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱^۶ - کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹^۷ - کنوانسیون رم ۱۹۵۲^۸ - پروتکل اصلاحی کنوانسیون رم (پروتکل مونترال) ۱۹۷۸^۹ - کنوانسیون خطرات کلی (مونترال ۲۰۰۹)^{۱۰} - کنوانسیون دخالت غیرقانونی (مونترال ۲۰۰۹)^{۱۱}

¹ Protocol to amend the convention relating to the regulation of aerial navigation civil aviation – done at paris, June 15, 1929.

² Convention for the unification of certain rules relating to international carriage by air, signed at warsaw on october 1929, icao doc 7838.

³ Hague protocol, 28 september 1955 icao doc 7632.

⁴ Guatemala city protocol, 1971.

⁵ Additional protocols to Amend the convention for the unification of certain Rules relating to international carriage by air, signed at montreal, 25 september 1975.

⁶ Guadalajara convention signed in Guadalajara on 18 september 1961 [supplementary to the warsaw convention 1929].

⁷ Convention for the unification of certain rules for international carriage by air, montreal, 23 May 1999.

⁸ Convention on Damage caused by foreign aircraft to third parties on the surface – signed at rome, on 7 october 1952.

⁹ Protocol to amend rome convention signed at montreal, on 23 september 1978.a

¹⁰ Convention on compensation for damage caused by aircraft to third parties, signed at montreal on 2 may 2009.

¹¹ Convention on compensation for damages to third parties, resulting from acts of unlawful interference involving aircraft 2009.

بر اساس مفاد اسناد فوق الذکر، دو رژیم حقوقی مسئولیت متمایز در هواپیمایی کشوری بین‌المللی وجود دارد. اول رژیم مسئولیت مربوط به حمل و نقل مسافر و بار هوایی که مشمول کنوانسیون یکنواخت کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی هوایی ۱۹۹۹ [کنوانسیون مونترال] بوده که سیستم معاهدات و پروتکل‌های مربوط به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹^۱ را در یک سند حقوقی واحد تجمیع و بروز رسانی نموده است. دوم رژیم مسئولیت ناشی از ورود خسارات جانی و مالی به اموال و اشخاص ثالث روی زمین که مشمول کنوانسیون رم ۱۹۵۲ می‌باشد که با پروتکل مونترال ۱۹۷۸^۲ اصلاح شده است که مجموعه این اسناد بعنوان سیستم کنوانسیون رم نامیده می‌شود. به موازات بروز رسانی سیستم کنوانسیون ورشو، رژیم کنوانسیون رم هم به صورت اساسی مورد بازنگری و بروز رسانی قرار گرفته است که منجر به تصویب دو کنوانسیون جبران خسارات ناشی از هواپیما به اشخاص ثالث [کنوانسیون خطرات کلی ۲۰۰۹] و کنوانسیون جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث ناشی از اقدامات مداخله غیرقانونی مربوط به هواپیما [کنوانسیون جبران خسارات مداخله غیرقانونی ۲۰۰۹] گردید. برخی اسناد فوق الذکر مانند اسناد مربوط به سیستم ورشو که مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در قبال صدمات جانی و مالی وارده به مسافران و صاحبان کالا را تعیین نموده است، مورد استقبال کشورهای متعهد قرار گرفته و در سطح وسیع به مورد اجرا گذاشته شده و حتی بعضاً به پروازهای داخلی کشورهای متعهد هم تسری پیدا نموده است، اما برخی دیگر مانند کنوانسیون رم ۱۹۵۲ که در سال ۱۹۵۸ لازم‌الاجرا شد، مورد استقبال جامعه جهانی قرار نگرفته است بگونه‌ای که تا سال ۲۰۱۳ صرفاً ۴۹ کشور به این کنوانسیون پیوسته‌اند که در میان کشورهایی که به این کنوانسیون ملحق نشده‌اند کشورهایی مانند استرالیا، آمریکا و تقریباً همه کشورهای اروپایی قرار دارند.^۳ هیچیک از دو سند اخیر که رژیم حقوقی کنوانسیون رم را بروز رسانی نموده است، حد نصاب لازم برای لازم‌الاجرا شدن را هنوز بدست نیاورده‌اند.^۴

^۱ Warsaw Convention System include the hague protocol 1955 [icao doc 7632] , Guadalajara convention – 1961 [icao doc 8181] , additional protocols montreal – 1975 [icao docs 9145 – 9146 – 9148].

^۲ پروتکل مونترال ۱۹۷۸ عمدتاً محدودیت‌های مسئولیت مندرج در کنوانسیون رم ۱۹۵۲ را افزایش داده است و اکثر قسمت‌های کنوانسیون مذکور بدون تغییر باقی مانده است.

^۳ www.icao.int/org.

^۴ کنوانسیون خطرات کلی از ۳۵ سند تصویب برای لازم‌الاجرا شدن، ۷ سند و کنوانسیون دخالت غیرقانونی هم ۴ سند تصویب را دارا می‌باشند.

بنابراین در حال حاضر در سطح جهانی، یک رژیم حقوقی بین المللی مشترک و هماهنگ در مورد مسئولیت جبران خسارات ناشی از حوادث و سوانح هواپیما در قبال اشخاص ثالث وجود ندارد و این موضوع در صلاحیت مقامات ملی کشورها قرار گرفته است. اکثریت کشورها در شرایط عادی رژیم مسئولیت محدود [limited liability regime] و در بعضی شرایط، رژیم مسئولیت نامحدود [unlimited liability regime] و در مواردی هم رژیم‌های مسئولیت محدود و نامحدود را توأمأ به مورد اجرا می‌گذارند. مبنای قانونی این رژیم حقوقی - حسب مورد - قوانین مدنی و قوانین خاص هواپیمایی می‌باشد.^۱ بر اساس مقررات مذکور، بهره‌بردار بعنوان شخص مسئول برای جبران خسارات وارده به خسارت دیدگان تعیین شده است. با توجه به شمول تعریف وسیله پرنده در اسناد ایکائو بر هواپیمای خلبان متحرک و به رسمیت شناختن این یافته در سطح جهانی، لذا معاهدات بین‌المللی فعلی مربوط به مسئولیت بهره‌برداران هواپیما، بر هواپیمای خلبان متحرک هم قابل اعمال می‌باشند و در خصوص الزامات و شرایط بیمه‌ای آن نیز ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، ماده ۱۵ کنوانسیون رم ۱۹۵۲، ماده ۹ کنوانسیون خطرات کلی مونترال ۲۰۰۹ و ماده ۷ کنوانسیون دخالت غیرقانونی مونترال ۲۰۰۹ قابل استناد خواهند بود.

۴-۱- رژیم مسئولیت سیستم کنوانسیون ورشو

بموجب مفاد ماده ۱ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، این سند حقوقی قابل اعمال بر مسئولیت ناشی از حمل و نقل بین‌المللی اشخاص و بار همراه و غیرهمراه می‌باشد که بوسیله هواپیما انجام می‌شود. در این کنوانسیون، واژه «هواپیما» تعریف نشده است، لیکن همانگونه که قبلاً اشاره گردید، ضمیمه ۷ کنوانسیون شیکاگو یک تعریف پذیرفته شده در سطح بین‌المللی از هواپیما و هواپیمای خلبان متحرک ارائه و تصریح نموده است که هر هواپیمایی که بدون حضور یک خلبان در داخل آن مورد بهره‌برداری قرار گیرد، بعنوان یک هواپیمای بدون سرنشین تلقی می‌شود. بنابراین هواپیمای خلبان متحرک بعنوان مصدق از هواپیمای تعریف شده در ضمیمه ۷ بشمار می‌رود^۲ و حمل و نقل انجام شده بوسیله این هواپیما تحت شمول قلمرو کنوانسیون مونترال قرار می‌گیرد. ضمیمه ۶ کنوانسیون شیکاگو از عملیات حمل و نقل هوایی بین‌المللی به

^۱ دانمارک [قانون ناوبری هوایی، بخش ۱۲۷]، آلمان [بخش ۳۳ قانون هواپیمایی کشوری LUFTVG]، انگلیس [بخش (۲) ۷۶ قانون هواپیمایی کشوری ۱۹۸۲].

^۲ Annex 7. Para, 2.2 & 2.38 and RPAS op cit. Figure 1-1 & para 2.1-2.3.

عنوان عملیات یک هواپیما که مسافر، بار و پست جابجا می‌کند، نام می‌برد.^۱ همچنین در سند ایکائو در مورد هواپیمای خلبان متحرک مقرر گردیده که کلیه اجزای متشکله سیستم هواپیمای خلبان متحرک از طریق یک گواهینامه بهره‌برداری، مدیریت می‌شوند و کشور متعاقد ذریبط بر اساس مقررات و استانداردهای مربوطه بر نحوه بهره‌برداری از این سیستم اعمال نظارت می‌نماید.^۲ براساس مفاد کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، کارگزار حمل و نقل هوایی شخصی است که دارای گواهینامه بهره‌برداری از هواپیما می‌باشد و خدمات حمل و نقل بین‌المللی اشخاص، بار یا کالا را پیشنهاد و یا ارائه می‌نماید و مسئولیت آنها مشمول مفاد ماده ۳۰ کنوانسیون مونترال می‌باشد که مقرر نموده است: به جز در مورد حمل و نقل کالا، در صورتی که ثابت شود خسارت وارده در اثر فعل مستخدم یا نماینده متصدی حمل که با قصد ایراد خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به این که ممکن است خسارت وارد شود صورت گرفته باشد، این مقررات اعمال نخواهد شد. چنانچه ارائه دهنده خدمات فوق بعنوان کارگزار یا عامل بهره‌بردار هواپیما محسوب نشود، بند ۴ ماده ۱ اعمال می‌شود که مقرر نموده است: مقررات این کنوانسیون در موردی که شخصی بعنوان اصیل با مسافر یا فرستنده کالا، در چارچوب این کنوانسیون قرارداد منعقد می‌نماید [حمل کننده قراردادی] و شخص دیگری به موجب اختیاری که از جانب حمل کننده قراردادی دارد، تمام یا بخشی از حمل و نقل را انجام دهد، اما در مورد این بخش از حمل و نقل، متصدی حمل متوالی به معنای مذکور در این کنوانسیون نباشد [عامل حمل و نقل]، نیز اعمال می‌شود. مسئولیت ارائه دهنده خدمات حمل و نقل هوایی بعنوان [حمل کننده واقعی] که تمام یا بخشی از خدمات حمل و نقل را ارائه می‌نماید و بهره‌بردار هواپیمای مذکور مشمول بخش پنجم [مواد ۳۹ الی ۴۸] کنوانسیون می‌باشد که مربوط به حمل و نقلی است که بوسیله شخصی غیر از متصدی حمل و نقل قراردادی انجام

^۱ حقوقدانان و صاحب‌نظران تعاریف دیگری از سرویس حمل و نقل هوایی در ارتباط با کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ و سیستم کنوانسیون ورشو ارائه نموده‌اند. به منابع ذیل مراجعه نمایید:
 - پاول. اس - دمسی و مایکل میلده - مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی بین‌المللی - ۲۰۰۵ - صفحه ۶۸.
 - رن.اچ. مانکیوز - رژیم مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی بین‌المللی - ۱۹۸۱ - صفحه ۳۶.
 - ان - اچ - مولر - قانون هواپیمایی کشوری - ۱۹۳۶ - ص ۲۸۸.

^۲ Rpas op cit - para 4.16.2.

می‌شود که این موضوع در کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ مورد اشاره قرار گرفته است.^۱ بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون مونترال که تقریباً بطور کامل از کنوانسیون ورشو اقتباس شده است تصریح نموده که این کنوانسیون در مورد حمل و نقل بین‌المللی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا که بوسیله هواپیما و در ازاء دریافت کرایه صورت می‌گیرد، قابل اجرا می‌باشد. همانگونه که ملاحظه می‌شود در این حکم هیچ تکلیفی در مورد اینکه حمل و نقل هوایی مذکور بوسیله یک هواپیمای با سرنشین و یا هواپیمای خلبان متحرک انجام شود وجود ندارد. بنابراین بهره‌بردار سیستم هواپیمای خلبان متحرک که متصدی یک خط هوایی بین‌المللی است و یا خدمات حمل و نقل هوایی بازرگانی را ارائه می‌نماید، در قبال فوت یا جراحت مسافر و یا ورود خسارت به کالا و یا بروز تأخیر در ارسال کالا یا بار براساس کنوانسیون مونترال و یا سیستم ورشو دارای مسئولیت خواهد بود. از سوی دیگر چنانچه بهره‌بردار هواپیما و ایستگاه خلبانی متحرک متفاوت باشند، برای کنترل و هدایت پرواز هواپیما باید میان آنها قرارداد منعقد گردد که در این شرایط مسئولیت جبران خسارات وارده باید بر اساس میزان سهم هریک از آنان تعیین شود. با توجه به عدم حضور خلبان در داخل هواپیمای خلبان متحرک در آینده، چالش‌های حقوقی زیادی در مورد جبران خسارات ناشی از حمل و نقل هوایی بین‌المللی توسط هواپیمای خلبان متحرک ایجاد خواهد شد اعم از اینکه خسارات وارده منجر به مرگ یا جراحت بدنی یک مسافر یا ورود آسیب و از بین رفتن بار همراه و غیر همراه شود و در صورت عدم رفع ابهامات موجود در اسناد فعلی، خسارات وارده به اشخاص بصورت معقول و عادلانه جبران نخواهد شد. همچنین مراجع قضایی، مقررات این اسناد بین‌المللی را برای حل و فصل اختلافات مطروحه، مبنای تفسیر خود در قضایای مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی توسط سیستم هواپیمای خلبان متحرک قرار خواهند داد. با توجه به وضعیت فعلی بازار این وسایل پرنده که هنوز استفاده از آن برای حمل و نقل شیوع پیدا ننموده است، لذا در حال حاضر موضوع مسئولیت بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک موجب نگرانی کمتری است، لیکن با توجه به اینکه پیش‌بینی می‌شود در طی ۴۰ سال آینده تا ۴۰٪ بار هوایی و متعاقباً "جابجایی مسافران در

^۱ برای ۲۹ کشوری که عضو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ هستند ولی به کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ یا کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ نپیوسته‌اند یک ابهام حقوقی در زمینه اعمال سیستم مسئولیت ورشو وجود دارد، زیرا اعمال کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ منوط به وجود یک قرارداد حمل و نقل منعقد شده میان متصدی حمل و نقل و مسافر یا صاحب کالا می‌باشد. البته ابهام مذکور در مورد این موضوع که حمل و نقل یاد شده از طریق هواپیمای با سرنشین یا خلبان متحرک انجام می‌شود بی تأثیر است.

سطح دنیا بوسیله هواپیماهای خلبان متحرک انجام شود^۱، بنابراین باید در این زمینه هر چه سریعتر تعیین تکلیف شود.

۴-۲- رژیم مسئولیت سیستم کنوانسیون رم

هدف اصلی کنوانسیون رم، حصول اطمینان از پرداخت غرامت مناسب و کافی به اشخاصی است که بر روی زمین متحمل خسارت جانی و مالی ناشی از پرواز هواپیمای خارجی می‌شوند و همچنین یکسان نمودن مقررات قابل اعمال در کشورهای مختلف دنیا در زمینه مسئولیت ناشی از چنین خساراتی از طریق تنظیم مقررات بین‌المللی است.^۲ این کنوانسیون یک رژیم مسئولیت محدود را تعیین نموده و متضمن مقررات دیگری در مورد تقسیم ادعاها، الزامات مالی، صلاحیت و اجرای احکام قضایی می‌باشد. پروتکل اصلاحی کنوانسیون رم ۱۹۷۸ [پروتکل مونترال]، میزان محدودیت مسئولیت را افزایش داده است. این در حالی است که نه کنوانسیون رم و نه پروتکل مونترال مورد استقبال کشورها قرار نگرفته‌اند که یکی از دلایل عدم اقبال کشورها به این دو سند بین‌المللی، رژیم مسئولیت محدود مندرج در این اسناد می‌باشد که کافی به نظر نمی‌رسد. با توجه به اینکه کنوانسیون رم هم هواپیما را تعریف نکرده است، بنابراین در اینجا هم باید به تعریف هواپیما در ضمیمه ۷ کنوانسیون شیکاگو استناد نمود. براین اساس خسارات وارده به اشخاص و اموال روی زمین بوسیله یک هواپیمای خلبان متحرک، مشمول کنوانسیون رم خواهد بود. بموجب ماده ۲ کنوانسیون مذکور، مسئولیت جبران خسارت موضوع ماده ۱ این کنوانسیون بر عهده بهره‌بردار هواپیما می‌باشد. از نظر این کنوانسیون، «بهره‌بردار» شخصی است که در هنگام ورود خسارت از هواپیما بهره‌برداری می‌نموده و در صورتی که کنترل ناوبری هواپیما در اختیار شخصی بوده که حق استفاده از هواپیما را داشته است، آن شخص بهره‌بردار محسوب می‌شود. از سوی دیگر کنوانسیون یاد شده تصریح نموده که یک شخص، هنگامی بهره‌بردار یک هواپیما تلقی می‌شود که آن هواپیما را شخصاً مورد استفاده قرار دهد و یا کارکنان یا عاملین او براساس وظایف شغلی خود و در چارچوب

¹ platform unmanned cargo aircraft factsheet 1: civil unmanned cargo aircraft (2015) – available from <http://www.platformuca.org/> factsheet 1- civil- unmanned – cargo/aircraft /: department of industrial engineering business information systems, the university of twente, unmanned cargo aircraft and the university of twente: characteristics of unmanned cargo aircraft, available from [http://www.atwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmanned cargo aircraft](http://www.atwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmanned%20cargo%20aircraft).

² Rome Convention. 1952- preamble.

اختیاراتشان آن هواپیما را مورد استفاده قرار دهند. مالک ثبت شده هواپیما بعنوان بهره‌بردار تعیین گردیده و مسئولیت پرداخت خسارت ناشی از سوانح هواپیما بر اساس وزن آن از ۵۰۰۰۰۰ تا ۱۰۵۰۰۰۰۰ فرانک بعهدده همه اشخاص مسئول بموجب این کنوانسیون خواهد بود. کنوانسیون تصریح نموده که مسئولیت ناشی از فوت یا آسیب بدنی برای هر شخص فوت شده یا آسیب دیده نباید از ۵۰۰۰۰۰ فرانک بیشتر باشد. همچنین مقرراتی در مورد توزیع میزان مسئولیت بین اشخاص مختلف در مواردی که تعداد ادعاهای مطروحه بیش از محدودیت مسئولیت قابل اعمال به موجب کنوانسیون مذکور باشد، تعیین شده است. بر اساس پروتکل اصلاحی مونترال، میزان مسئولیت برای پرداخت خسارت بر حسب وزن هواپیما از فرانک به واحد حق برداشت ویژه [SDR] تغییر نمود^۱. این پروتکل، حداکثر سقف مسئولیت در مورد فوت یا آسیب بدنی را برای هر شخص ۱۲۵۰۰۰ حق برداشت ویژه تعیین نموده است. در مواردی که بهره‌بردار سیستم هواپیمای خلبان متحرک براساس یک گواهینامه بهره‌بردار واحد، همه اجزای تشکیل دهنده این سیستم را مدیریت می‌کند، فرض می‌شود که این بهره‌بردار، مالک هواپیمای خلبان متحرک مشمول کنوانسیون رم هم می‌باشد. بعلاوه در مواردی که اجزای تشکیل دهنده سیستم هواپیمای خلبان متحرک، توسط بهره‌برداران مختلف مدیریت می‌شوند، از نظر کنوانسیون رم، بهره‌بردار قابل شناسایی می‌باشد، زیرا به موجب مفاد بند ۳ ماده ۲ این کنوانسیون، مالک ثبت شده هواپیما، بهره‌بردار هواپیما محسوب شده و مسئولیت بعهدده او خواهد بود، مگر اینکه وی ثابت کند شخص دیگری بهره‌بردار بوده است. همچنین در صورتی که کنترل ناوبری هواپیما در اختیار شخصی بوده که حق استفاده از هواپیما را داشته است، آن شخص بهره‌بردار تلقی می‌گردد و باید فرآیند پرواز هواپیما از یک نقطه به نقطه دیگر را تعیین نماید. بعنوان مثال این شخص می‌تواند به خدمه پرواز در مورد عملیات ناوبری و همچنین در مورد توقف برای انجام تعمیر و نگهداری و یا سوخت‌گیری مجدد دستور دهد. در مورد بهره‌برداران متعدد سیستم هواپیمای خلبان متحرک که از اجزای مختلف این سیستم بهره‌برداری می‌نمایند، چنانچه خسارتی ناشی از کاربرد این هواپیما روی زمین وارد شود، باید مشخص شود که چه شخصی بطور عملی و واقعی در زمان وقوع حادثه، بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک بوده است، زیرا این شخص [بهره‌بردار] براساس سیستم کنوانسیون رم، مسئول خواهد بود. براساس ماده ۲ کنوانسیون، اشخاص ذیل می‌توانند بهره‌بردار هواپیما محسوب

¹ Special Drawing Rights.

شوند:

الف: مالک ثبت شده هواپیما

ب: شخصی که مالک ثبت شده هواپیما اثبات می‌کند که در زمان ورود خسارت، از هواپیمای خلبان متحرک بهره‌برداری می‌کرده است.

ج: صرف نظر از اینکه مالک و ثبت کننده هواپیما ثابت نمایند شخص دیگری در زمان ورود خسارت از هواپیمای خلبان متحرک بهره‌برداری می‌نموده است، شخصی که علیرغم محرومیت از استفاده از هواپیمای خلبان متحرک، کنترل و ناوبری هواپیما را بعهده داشته است.

قاعده کلی پذیرفته شده در اسناد بین‌المللی و داخلی این است که مالک ثبت کننده هواپیما، بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک محسوب می‌شود، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. با گسترش و رواج کاربرد هواپیمای خلبان متحرک، چالش اساسی برای تعیین نحوه و میزان جبران خسارات وارده روی زمین این است که خسارات وارده میان بهره‌برداران اجزای مختلف سیستم هواپیمای خلبان متحرک چگونه توزیع می‌شود، موضوعی که هم اینک در سطوح داخلی و بین‌المللی در دست بررسی و مطالعه قرار دارد.

۴-۲-۱- کنوانسیون‌های مونترال ۲۰۰۹

با توجه به عدم وجود یک رژیم مسئولیت مشترک و واحد برای جبران خسارات وارده ناشی از پرواز هواپیماها به اشخاص و اموال واقع در روی زمین و با عنایت به لزوم رفع خلاء حقوقی در این زمینه، گروه مطالعاتی ایکائو در مورد مدرنیزه کردن کنوانسیون رم [ssg-mr]^۱، پیش‌نویس کنوانسیون راجع به خسارات وارده به اشخاص ثالث بوسیله هواپیمای خارجی را تهیه و ارائه نمود.^۲ پیش‌نویس مذکور توسط کمیته حقوقی ایکائو بررسی و سپس مبنای کار کمیته ویژه شورای ایکائو راجع به مدرنیزه کردن کنوانسیون رم ۱۹۵۲ قرار گرفت و نهایتاً مقرر گردید پیش‌نویس یاد شده در دو کنوانسیون مستقل ارائه گردد. متعاقباً یک کنفرانس دیپلماتیک در سال ۲۰۰۹ در مونترال برگزار که در این کنفرانس دو کنوانسیون ذیل به تصویب رسید:

¹ Secretariat study group on the modernization of the rome convention.

² Icao Legal comm, 33th sess, working paper , Agenda Item 3 at icao doc IC/33- WP/3-1[2008].

الف: کنوانسیون راجع به پرداخت غرامت برای خسارت ناشی از هواپیما به اشخاص ثالث -
 مونترال [عموماً بعنوان کنوانسیون خطرات کلی نامیده می‌شود].
 ب: کنوانسیون راجع به پرداخت غرامت برای خسارت ناشی از هواپیما به اشخاص ثالث در
 مورد دخالت غیرقانونی [عموماً بعنوان کنوانسیون جبران خسارات دخالت غیرقانونی
 نامیده می‌شود]

هدف هر دو کنوانسیون مذکور، ایجاد توازن و تعادل میان حقوق و منافع طرفین ذینفع در
 زمینه نحوه جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث روی زمین و حمایت از صنعت
 هوانوردی بوده و هر دو سند یاد شده، رژیم مسئولیت محدود را برای بهره‌بردار هواپیما برای
 جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث توسط یک هواپیمای در حال پرواز در یک پرواز
 بین‌المللی که در قلمرو یک کشور متعاهد به وقوع می‌پیوندد، به رسمیت شناخته‌اند. با این
 تعریف، هر دو کنوانسیون هم بر هواپیمای با سرنشین و هم خلبان متحرک قابل اعمال
 می‌باشند. همچنین دول متعاهد می‌توانند مفاد هر دو کنوانسیون را به پروازهای داخلی تسری
 دهند.^۱ مقررات این کنوانسیونها، بر هواپیماهای دولتی قابل اعمال نمی‌باشد که شامل
 هواپیماهایی است که در امور نظامی، گمرکی و پلیسی بکار می‌روند. در این دو کنوانسیون هم
 هواپیما تعریف نشده است. بنابراین در این مورد هم باید به تعریف هواپیما مندرج در ضمیمه ۷
 کنوانسیون شیکاگو بعنوان یک مرجع قانونی در این زمینه رجوع نمود. از نظر هر دو
 کنوانسیون، بهره‌بردار شخصی است که از هواپیما استفاده می‌کند، مشروط به اینکه کنترل
 نوابری هوایی بوسیله شخصی که حق استفاده از هواپیما را دارد، انجام شود. این تعریف عین
 متن بند ۲ ماده ۲ کنوانسیون رم است که مقرر می‌دارد: بهره‌بردار هواپیما، شخصی است که از
 هواپیما استفاده نموده و یا کارکنان و یا کارگزاران او براساس وظایف شغلی خویش و در
 چهارچوب اختیاراتشان، هواپیما را مورد استفاده قرار می‌دهند. از نظر کنوانسیون دخالت
 غیرقانونی، چنانچه شخص دیگری مبادرت به اقدام دخالت غیرقانونی در امر پرواز نماید، بهره
 بردار همچنان بعنوان بهره‌بردار پرواز مذکور محسوب می‌شود.^۲ صرف نظر از حکم کنوانسیون
 رم مبنی بر بهره‌بردار دانستن مالک ثبت شده هواپیما، در خصوص اینکه آیا بهره‌بردار هواپیمای

^۱ ماده ۲ و بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون خطرات کلی و ماده ۲ و بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون دخالت غیرقانونی ۲۰۰۹-
 مونترال.

^۲ ماده ۱ کنوانسیون دخالت غیرقانونی ۲۰۰۹.

خلبان متحرک در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث بعنوان بهره بردار مسئول است یا خیر باید گفت که با توجه به پیچیدگی موضوع تعیین بهره‌بردار واقعی سیستم هواپیمای خلبان متحرک و وجود برخی ابهامات در بعضی شرایط، باید در هر مورد خاص با توجه به ادله موجود موضوع مورد بررسی قرار گرفته و اعلام نظر شود که برخی از معیارها در این زمینه که می‌تواند مورد توجه قرار گیرد بشرح ذیل می‌باشد:

الف: شخصی که در زمان ورود خسارت از هواپیما استفاده می‌نموده است.

ب: شخصی که حق استفاده از هواپیما را دارد، مشروط به اینکه آن شخص بر روی پرواز، کنترل واقعی داشته باشد.

در مواردی که بهره‌بردار سیستم هواپیمای خلبان متحرک یک بهره‌بردار واحد می‌باشد، از دیدگاه کنوانسیون‌های خطرات کلی و دخالت غیرقانونی، مشکل خاصی برای تعیین بهره‌بردار و مسئولیت او وجود ندارد. اما اگر بهره‌برداران اجزای مختلف سیستم مذکور متعدد باشند، تعیین بهره‌بردار آن قسمت از سیستم که منجر به ورود خسارت شده است، باید براساس کنوانسیون‌های مذکور صورت گیرد. هر دو کنوانسیون، فرضیه اصلی خود را براین مبنا قرار داده‌اند که مسئولیت مالک هواپیما در قبال اشخاص ثالث خسارت دیده، اثبات شده که هدف اصلی این بوده که قربانیان را از باراثبات مسئولیت رها نموده و مالک ثبت شده را مکلف نماید که در قبال خسارت دیدگان پاسخگو باشد. با توجه به اینکه بنا به دلایل متعدد میتوان در هر پرواز، بهره‌بردار واقعی هواپیما را شناسایی نمود و حقوق قربانیان صیانت شود، لذا فرضیه مذکور خارج از قلمرو کنوانسیون‌های مدرنیزه کردن قرار گرفت^۱. بموجب این کنوانسیون، معیار مسئولیت بهره‌بردار هواپیما مبتنی بر وزن هواپیما^۲ از $\text{sdr} 750/000$ برای هواپیماهای با وزن حداکثر ۵۰۰ کیلوگرم یا کمتر و تا $\text{sdr} 700/000/000$ برای هواپیماهای بیش از ۵۰۰۰۰۰ کیلوگرم میباشد. در مواردی که حادثه منجر به ورود خسارت مربوط به دو یا چند هواپیمایی است که توسط یک بهره‌بردار مورد استفاده قرار می‌گیرند، کنوانسیون محدودیت مسئولیت را براساس معیار حداکثر وزن هواپیما هنگام برخاستن از زمین، قابل اعمال می‌داند. به عبارت دیگر هنگامی که هواپیما به وسیله بهره‌برداران مختلف مورد استفاده قرار می‌گیرد، بهره‌برداران

^۱ Icao Doc ssg – MR /4 Report, P8.

^۲ بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون خطرات کلی ۲۰۰۹.

مذکور نسبت به حادثه‌ای که منجر به ورود خسارت می‌شود، مسئولیت مشترک دارند و هر بهره‌برداری در قبال مقدار بیشتر از محدودیت قابل اعمال برای خودش، مسئولیتی ندارد. یک بهره‌بردار زمانی می‌تواند به محدودیت مسئولیت مندرج در کنوانسیون استناد نماید که ثابت کند خسارات وارده:

الف: ناشی از سهل‌انگاری و غفلت و یا اقدامات غیرقانونی و اشتباه خود و یا کارکنان و یا کارگزارانش نبوده است.

ب: صرفاً به علت خطا و سهل‌انگاری و سایر اقدامات اشتباه و غیرقانونی دیگری انجام شده باشد.

پروفسور دمسی [Dempsey, 2013, p 245] حقوقدان برجسته حقوق هوایی معتقد است اگر یک سانحه هوایی رخ دهد و منجر به ورود خسارت به اشخاص و اموال واقع در روی زمین شود، دلایل کمی برای اثبات غفلت و سهل‌انگاری شخص ثالث با هدف تبرئه بهره‌بردار وجود خواهد داشت. بنابراین در صورت طرح دعای قضایی، یک شرکت هواپیمایی باید برای جبران کامل خسارات وارده، صرف نظر از احراز یا عدم احراز تقصیر، دارای مسئولیت باشد. به همین دلیل کنوانسیون برای بهره‌برداران، بیمه را تا سقف مسئولیت آنان اجباری نموده است.^۱ مبنای محدودیت مسئولیت کنوانسیون دخالت غیرقانونی هم تا حدود زیادی مبتنی بر وزن هواپیماست^۲ و در مواردی قابل اعمال است که حادثه‌ای که منجر به ورود خسارت می‌شود، مربوط به دو یا چند هواپیما است اعم از اینکه بوسیله یک بهره‌بردار واحد و یا بهره‌برداران متعدد مورد استفاده قرار گرفته باشند.^۳ تدوین و تصویب این کنوانسیون، پاسخ جامعه بین‌المللی به مسئولیت ناشی از حملات ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ و لزوم جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث ناشی از اقدامات دخالت غیرقانونی در امر پرواز هواپیما بوده است. کنوانسیون مذکور بهره‌بردار هواپیما را در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث هنگامی که شخص دیگری در امر پرواز یک هواپیما مداخله غیرقانونی می‌نماید، مسئول دانسته است. همچنین در مورد

^۱ بند ۱ ماده ۷ کنوانسیون خطرات کلی و گزارش تهیه شده در کشور استرالیا در مورد مسئولیت و بیمه قابل دسترسی به نشانی ذیل:

http://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/liability_insurance_discussion_paper.pdf

^۲ The unlawful interference convention, op, cit, Art 4.

^۳ بند ۲ ماده ۴ را با ماده ۶ کنوانسیون خطرات کلی و ماده ۵ کنوانسیون دخالت غیرقانونی مقایسه کنید.

شرایط و الزامات بیمه اجباری، یک مکانیسم جبران خسارت تکمیلی را تعیین نموده است که به موجب این مکانیسم، برای هر حادثه منجر به ورود خسارت بیش از حداکثر $\text{sdr} 700/000/000$ مبلغ ۳ بلیون sdr در نظر گرفته شده است. سهمیه‌های مکانیسم مالی مذکور، میان شرکت‌های هواپیمایی براساس تعداد مسافران و تناژ [tonnage] بارهای خروجی از یک کشور عضو در پروازهای بازرگانی بین‌المللی محاسبه و تقسیم می‌شود و اگر کشوری اعلامیه ماده (۲)۲ را ارائه نموده باشد، در مورد پروازهای داخلی هم اعمال می‌شود. از سوی دیگر، اگر خسارات وارده از مبلغ ۳ بلیون sdr بیشتر باشد، قربانیان می‌توانند از بهره‌بردار طلب جبران خسارات بیشتری نمایند و این حق زمانی قابل اعمال خواهد بود که خسارت دیده اثبات نماید که بهره‌بردار احتمال وقوع حادثه منجر به ورود خسارت را با انجام فعل تعمدی و خطا می‌داده است.

هیچ یک از دو کنوانسیون خطرات کلی و دخالت غیرقانونی تاکنون لازم‌الاجرا نشده‌اند.^۱ یکی از دلایل عدم استقبال کشورها از این دو سند بین‌المللی همانند کنوانسیون رم، ضعف و کاستیهایی است که در این دو کنوانسیون وجود دارد و با توجه به اینکه این موضوع در حال حاضر در دستور کار ایکائو و برخی نهادهای بین‌المللی دیگر و کشورها قرار دارد، لذا باید از این فرصت استفاده نمود و ضعف و کاستیهای موجود شناسایی گردیده و برطرف شود.

۵- چارچوب حقوقی بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک

در اکثر کشورهای دنیا، کاربرد هواپیمای خلبان متحرک در امور بازرگانی با رعایت مقررات مربوط، مجاز اعلام شده است. در بعضی از کشورها یا مقرراتی در مورد این هواپیماها وجود ندارد و یا بهره‌برداری بازرگانی از آن ممنوع می‌باشد. در کشورهایی که بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک مجاز است آنان ملزم به اخذ مجوز از مقامات ملی بوده و باید مطابق با الزامات مندرج در مجوز صادره فعالیت نمایند. با توجه به اینکه مقررات بین‌المللی فعلی مربوط به بهره‌برداری از هواپیما قبل از توسعه کاربرد هواپیمای خلبان متحرک تدوین شده است، لذا در برخی از این مقررات صریحاً^۱ اشاره‌ای به این نوع هواپیما نشده است. اما از آنجائیکه هواپیمای خلبان متحرک یکی از مصادیق هواپیما مندرج در اسناد بین‌المللی محسوب می‌شود، بنابراین مقررات مذکور بر این هواپیما هم قابل اعمال می‌باشند زیرا بهره‌برداری از انواع مختلف وسایل

^۱ برای اطلاع از آخرین وضعیت اسناد مذکور به سایت ایکائو به نشانی <http://www.icao.int/org> مراجعه نمایید.

پرنده مانند بالنها، گلایدرها [glider]^۱، هواپیماها و بالگردها توسط ایکائو به رسمیت شناخته شده و هواپیما اعم از با سرنشین و یا خلبان متحرک، تأثیری بر ماهیت هواپیما بودنش ندارد. در بعضی کشورها، مقررات مربوط به کاربرد این هواپیماها در قالب دستورالعمل‌هایی است که مستقیماً توسط وزرای مربوطه و یا مقامات هواپیمایی کشوری [caa]^۲ صادر و به مورد اجرا گذاشته می‌شود. در بعضی کشورهای دیگر، قوانین هواپیمایی کشوری موجود اصلاح شده‌اند تا شامل هواپیمای خلبان متحرک هم بشوند. در حال حاضر بیشترین ظرفیت بازار هواپیمای خلبان متحرک مربوط به رده وزنی تا ۱۵۰ کیلوگرم می‌باشد که تعیین رژیم حقوقی این رده وزنی در صلاحیت مقررات ملی قرار دارد و در سال‌های اخیر بسیاری از کشورها از جمله ایران مقررات ملی مربوط به کاربرد هواپیمای مذکور را تدوین نموده‌اند. بموجب مقررات هواپیمایی کشوری ایران، بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک باید از سازمان هواپیمایی کشوری مجوز فعالیت دریافت نموده و ملزم به رعایت دستورالعمل‌های مربوط به استفاده ایمن از این هواپیماها می‌باشند.^۳ در کشور کانادا، متقاضیان اخذ مجوز بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک، مسئولیت تضمین ایمنی پرواز و حفظ جان اشخاص و اموال واقع در روی زمین و سایر بهره‌برداران از فضای هوایی را بعهده دارند. در استرالیا بموجب قانون سال ۱۹۹۹^۴، در مواردی که کاربرد هواپیما منجر به ورود خسارت به اشخاص و اموال ثالث روی زمین شود، مالک هواپیما و بهره‌بردار، مسئولیت دارند. مالکین غیرفعال مانند اجاره دهندگان هواپیما و یا تأمین‌کنندگان مالی از این حکم مستثنی هستند. مقررات مذکور هنگامی که یک شخص واقع در روی زمین یا آب متحمل صدمه جسمانی و یا خسارت مالی می‌شود و یا در مورد ورود هرگونه خسارت دیگری که ناشی از انهدام و یا پرتاب شدن برخی اشیاء از هواپیمای در حال پرواز می‌باشد، اعمال می‌شود. در برزیل که به کنوانسیون رم و پروتکل اصلاحی مونترال پیوسته است و یکی از ۱۲ کشور متعهد این اسناد می‌باشد، رژیم حقوقی مسئولیت محدود بر هواپیما قابل اعمال می‌باشد و با توجه به اینکه براساس مقررات این کشور، هواپیمای خلبان متحرک یکی از مصادیق هواپیما می‌باشد، لذا همان رژیم مسئولیت قابل اعمال بر هواپیمای با سرنشین، بر هواپیمای خلبان متحرک هم قابل اعمال خواهد بود. این مقررات متضمن ضوابطی در

^۱ - هواپیمای بی موتور که به کمک سرعت اولیه و با استفاده از سطوح آیرودینامیکی پرواز می‌کند.

^۲ Civil Aviation Authorities [CAA].

^۳ - آئین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶ هیئت وزیران

^۴ The damage by aircraft act – DBA.

خصوص الزامات و شرایط بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک از جمله دارا بودن گواهینامه قابلیت پرواز، آموزش خلبانان و نحوه گزارش‌دهی سوابق پروازی این هواپیماها می‌باشد. همچنین در بخشی از فرآیند صدور گواهی و تاییدیه برای کاربرد هواپیمای مذکور، مقامات مربوطه باید اعتبار بیمه‌نامه مسئولیت بهره‌بردار را مورد بررسی و ارزیابی قرار داده و در صورتی که آن را مناسب و قابل قبول ندانند باید از پذیرش آن خودداری نمایند که در اینگونه موارد، بهره‌برداری از هواپیما دلیل فقدان بیمه‌نامه معتبر و نقض مقررات، غیرقانونی است. در کشور انگلیس همه بهره‌برداران دولتی بجز نظامی، صرف نظر از این که هواپیما دولتی است و یا کاربرد دولتی دارد، ملزم به تأمین پوشش بیمه‌ای شخص ثالث می‌باشند. در این کشور، رژیم مسئولیت محدود برای خسارات وارده روی سطح زمین و رژیم مسئولیت مبتنی بر خطا و تقصیر، بر خسارات وارده در هوا قابل اعمال می‌باشد. در مقررات داخلی اکثر کشورها، الزامات حقوقی مربوط به مسئولیت ناشی از خسارات وارده روی سطح زمین به اشخاص ثالث در مورد هواپیمای با سرنشین و خلبان متحرک تفکیک نشده است که در این موارد، رژیم مسئولیت محض اعمال می‌گردد و بهره‌بردار بعنوان شخص مسئول شناخته می‌شود. ابهامی که در حال حاضر در سطوح داخلی و بین‌المللی وجود دارد و این ابهام موجب بروز مشکلاتی برای ذینفعان شده این است که اطلاع دقیق و صحیح از الزامات بیمه‌ای کشورهای مورد هواپیمای دولتی آنها وجود ندارد و این خلاء اطلاعاتی در برخی موارد منجر به عدم جبران خسارات وارده به خسارت دیدگان و یا پرداخت خسارت ناعادلانه می‌شود. زیرا در هر مورد خاص، خسارت دیده باید به مراجع قضایی مراجعه نموده و ممکن است برای خسارات مساوی و مشابه، میزان غرامت متفاوتی تعیین و پرداخت شود. بنابراین جامعه هوانوردی بین‌المللی که سالیان متمادی است مشغول بررسی و تعیین رژیم حقوقی هواپیمای دولتی بوده و تاکنون موفق به این مهم نشده است، با توجه به توسعه کاربرد هواپیمای خلبان متحرک توسط مقامات حکومتی و با هدف حمایت از حقوق خسارت دیدگان ناشی از سوانح و حوادث این هواپیماها باید در این زمینه هر چه زودتر تعیین تکلیف نماید.

۶- اصول رژیم مسئولیت هواپیمای کشوری

از مهمترین الزامات مربوط به رژیم مسئولیت هواپیما اعم از با سرنشین و خلبان متحرک، تعیین اصول حاکم بر این رژیم حقوقی با هدف جبران عادلانه و بموقع خسارات وارده به خسارت دیدگان می‌باشد. در صورت فقدان اصول یاد شده در مقررات مربوط، مشکلاتی از قبیل

تاخیر در پرداخت خسارات وارده، پرداخت خسارت ناعادلانه و عدم امکان شناسایی و تعیین بهره‌بردار واقعی ایجاد می‌شود. بر اساس مقررات فعلی بین‌المللی و داخلی اکثر کشورها، مسئولیت پرداخت غرامت به خسارت دیدگان ناشی از بهره‌برداری از یک هواپیما، بعهد بهره‌بردار هواپیما [aircraft operator] می‌باشد. برخی از اصول مندرج در رژیم مسئولیت فعلی قابل اعمال بر بهره‌بردار از هواپیما بشرح ذیل می‌باشد:

- اعمال رژیم مسئولیت مطلق صرف‌نظر از خطا^۱ (قربانیان خسارات نباید خطا و تقصیر طرف مسئول را اثبات نمایند).
- تعیین شخص مسئول در مقررات مربوط.
- پذیرش برخی معافیت‌ها [سهیم شدن در جبران خسارت بوسیله شخصی که ادعا می‌کند خسارات وارده بدلیل اقدامات سایر اشخاص می‌باشد].
- اعمال مسئولیت نامحدود در بعضی شرایط. (سوء عملکرد و خطای بهره‌بردار هواپیما).
- ضرورت پوشش بیمه اجباری طرف مسئول تا سقف محدودیت مسئولیت.
- امکان طرح دعوی مستقیم علیه بیمه‌گر^۲.
- رژیم مسئولیت محدود مبتنی بر وزن هواپیما می‌باشد.
- خواهان می‌تواند در کشوری که متحمل خسارت شده است، اقدام قضایی انجام دهد.

اصول مذکور بر خسارات وارده ناشی از تصادم دو هواپیمای خلبان متحرک با یکدیگر و یا یک هواپیمای با سرنشین با هواپیمای خلبان متحرک هم قابل اعمال می‌باشد.

۷- شناسایی و تعیین بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک

یکی از موضوعات مهم در یک رژیم مسئولیت برای جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال، تعیین شخص مسئول [liable party] است که تعهد جبران خسارت وارده به خسارت دیدگان را بعهده دارد. در کشورهای دارای رژیم مسئولیت مبتنی بر خطا، تقصیر شخص

^۱ این نوع رژیم مسئولیت بعنوان رژیم مسئولیت خطر یا ریسک نامیده می‌شود که برای تحقق مسئولیت نیاز به اثبات و احراز عنصر خطا و تقصیر شخص مسئول نمی‌باشد و به محض ورود خسارت، مسئولیت محقق می‌شود.

^۲ بیمه عقدی است که بموجب آن یک طرف تعهد می‌نماید در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران کرده یا وجه معینی بپردازد. متعهد را بیمه‌گر می‌نامند.

[ماده ۱ قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۱۲/۰۷].

مسئول باید اثبات و احراز شود. در کشورهای دارای رژیم مسئولیت مبتنی بر خطر، مسئولیت بطور خودکار احراز می‌شود، زیرا در مقررات مربوط، شخص مسئول از قبل تعیین شده است. در بعضی موارد و در شرایط خاص، بهره‌بردار یا سایر اشخاص مسئول ممکن است دارای مسئولیت کیفری بوده و مستحق مجازات کیفری هم باشند. در رژیم‌های مسئولیت نامحدود در مقررات مربوط برای شخص مسئول، محدودیتی تعیین نمی‌شود و در این موارد، سیستم قضایی از طریق تعیین میزان مسئولیت مالی هر طرف، تعیین تکلیف می‌کند که سهم هر یک از اشخاص مسئول با یکدیگر ممکن است متفاوت باشد. در کشورهای که دارای رژیم مسئولیت محدود می‌باشند اگر تقصیر بهره‌بردار احراز شود، محدودیت مسئولیت به مسئولیت نامحدود تبدیل می‌شود. صرف‌نظر از سهم هر یک از عوامل مرتبط با بهره‌برداری از یک هواپیمای خلبان متحرک در وقوع یک حادثه یا سانحه منجر به ورود خسارت، بعلاوه پیچیدگی سیستم این نوع هواپیما، تعیین شخص مسئول و میزان مسئولیت او در مقایسه با هواپیمای با سرنشین مشکل‌تر است. در مواردی که برای هواپیمای خلبان متحرک، رژیم مسئولیت محدود وجود دارد، شخص مسئول در غالب موارد، بهره‌بردار است که باید به صراحت از قبل تعیین شده باشد. در مواردی که ثبت و یا اعطای مجوز برای بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک الزامی است، شخصی که نام او ثبت می‌شود و یا مجوز بنام او صادر می‌شود، معمولاً بعنوان بهره‌بردار تعیین می‌شود. گاهی مواقع ممکن است در تفسیر واژه «بهره‌بردار»، اختلاف بوجود آید. در کنوانسیون رم ۱۹۵۲، بهره‌بردار تعریف شده است.^۱ در مورد اجاره هواپیما با خدمه پروازی [wet lease]^۲، اجاره دهنده هواپیما مسئول است. همچنین فرض بر این است که مالک هواپیما بهره‌بردار آن نیز می‌باشد، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. بدون شناسایی بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک، برای اشخاص ثالث امکان دریافت غرامت وجود ندارد. این در حالی است که در بعضی موارد شناسایی بهره‌بردار به آسانی مقدور نخواهد بود، مانند مواردی که هواپیمای مذکور خارج از کنترل بهره‌بردار پرواز نماید و یا در یک سانحه یا آتش‌سوزی بطور کامل منهدم شود. در برخی شرایط هم بهره‌بردار واقعی، تمایل به شناسایی خود بعنوان بهره‌بردار ندارد. بنابراین برای رفع این مشکل همانند وسایط نقلیه زمینی، بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک براساس اطلاعات مربوط به ثبت هواپیمای یاد شده میتواند مورد شناسایی قرار گیرد. از سوی دیگر برای

^۱ ماده ۲ کنوانسیون رم.

^۲ اجاره هواپیما با خدمه پروازی و در مواردی با انجام تعمیرات و تعهدات بیمه‌ای توسط موجر و مالک هواپیما.

هواپیمای خلبان متحرک در مقایسه با هواپیمای با سرنشین، امکان طرح ادعاهای حقوقی بیشتری وجود دارد، زیرا اشخاص مسئول، در حوزه‌های صلاحیتی مختلف قرار دارند. بعنوان مثال ممکن است خلبان متحرک در کشور دیگری غیر از کشور ثبت هواپیما حضور داشته باشد که این وضعیت، موجب طرح برخی ابهامات حقوقی در مورد تعیین شخص مسئول و نحوه تقسیم مسئولیت و تعارض قوانین خواهد شد. در صنعت و وسایط نقلیه زمینی مشکل خاصی در این زمینه وجود ندارد زیرا اطلاعات مربوط به ثبت این وسایط در دسترس قرار دارد و همچنین بیمه‌گران آنها به راحتی قابل شناسایی هستند. همچنین در صورت وقوع یک سانحه یا حادثه میان یک هواپیمای با سرنشین و خلبان متحرک، در صورتی که رژیم‌های مسئولیت بهره برداران این دو هواپیما با یکدیگر متفاوت باشد، موضوع تعیین شخص یا اشخاص مسئول و میزان مسئولیت هر یک ابهام و پیچیدگی بیشتری خواهد داشت. علاوه بر بهره بردارانی که بطور رسمی در نزد مراجع ذیصلاح به ثبت رسیده‌اند، بهره‌بردارانی هم وجود دارند که به ثبت نرسیده‌اند و بعضاً مقررات ملی را رعایت نمی‌کنند که برخی از دلایل این امر، قابلیت دسترسی آسان اشخاص به هواپیمای خلبان متحرک کوچک‌تر و سبک تر و اعمال محدودیت‌های قانونی و اجرایی توسط مقامات ذیصلاح ملی می‌باشد، بگونه‌ای که مالکین و یا بهره‌برداران هواپیمای مذکور، تمایل و یا توانایی رعایت محدودیت‌های یاد شده را ندارند. در حال حاضر، آمار دقیقی در دسترس نیست که نشان دهد نسبت کاربرد غیرقانونی به کاربرد قانونی این هواپیماها چه میزان است. یکی از راه کارهای رفع این مشکل، ملزم نمودن بهره‌برداران برای داشتن علامت ثبت هواپیمای خلبان متحرک خریداری شده یا وارد شده به کشور می‌باشد.^۱

۸- ارزیابی رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک

در رژیم مسئولیت محدود و مبتنی بر خطر، فرآیند پرداخت غرامت به خسارت دیدگان نسبت به رژیم مسئولیت مبتنی بر خطا آسان‌تر خواهد بود، مشروط به اینکه اولاً بهره‌بردار از هواپیمای خلبان متحرک قانونی بوده باشد، دوماً بهره‌بردار قابل شناسایی باشد، سوماً هواپیما

^۱ بیشین ماده ۲- هر وسیله پرنده که در فضای هوایی جمهوری اسلامی ایران پرواز می‌نماید باید در دفتر به ثبت برسد و علامت ثبت و تابعیت ایرانی داشته باشد ماده ۴ مقرر نموده که تشخیص ثبت انواع وسیله پرنده موضوع این آئین‌نامه با سازمان است و ماده ۱۳ هم تصریح نموده که سازندگان و فروشندگان وسیله پرنده موظف هستند به منظور عرضه و انتقال و انجام آزمایش وسیله پرنده از سازمان گواهینامه ثبت موقت دریافت دارند.

بطور مناسب تحت پوشش بیمه قرار گرفته باشد. در رژیم مسئولیت محدود، خسارت قربانی توسط بهره‌بردار جبران می‌شود. [فرض می‌شود که بهره‌بردار به موجب قانون بعنوان مسئول محدود تعیین شده و قابل شناسایی بوده و دارای پوشش بیمه‌ای و سرمایه و دارایی کافی نیز می‌باشد]. از سوی دیگر اعمال رژیم مسئولیت محدود، مانع طرح ادعاهایی علیه سایر اشخاص ذی‌مدخل در زمینه ورود خسارت مانند سازندگان در مورد مسئولیت ناشی از محصولات و کالاهای آنها نمی‌باشد. در رژیم‌های مسئولیت مبتنی بر خطا، برای احراز مسئولیت باید تقصیر مسئول احراز شود که تحقق این امر مستلزم طی یک فرایند نسبتاً طولانی است و هر طرف سعی می‌کند مسئولیت خودش را به حداقل کاهش دهد و خسارات وارده به قربانیان هنگامی جبران می‌شود که این فرایند کامل شود. در این رژیم مسئولیت، انتقال بار اثبات خطا بر دوش خسارت دیدگان است که این امر در صنعت هواپیمایی بویژه در مورد سیستم هواپیمای خلبان متحرک، امری پیچیده است و ممکن است مدت زیادی بطول انجامد. در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مقرر شده است: در صورت ضرورت، متصدی حمل باید پیش‌پرداخت‌هایی را بدون تأخیر به شخص یا اشخاص حقیقی که مستحق مطالبه خسارت در سوانح هوایی منجر به فوت یا صدمه بدنی هستند به منظور رفع نیازهای فوری مالی آنها پرداخت نماید. این پیش‌پرداختها، دلیلی بر قبول مسئولیت از طرف متصدی حمل نیست و از مبالغی که بعداً توسط متصدی حمل بعنوان خسارت پرداخت می‌گردد، کسر می‌شود.^۱ بنابراین در رژیم مسئولیت محدود، قطعیت حقوقی بیشتری وجود دارد به دلیل اینکه شخص مسئول جبران خسارات وارده، از قبل تعیین شده است [در غالب موارد بهره‌بردار، شخص مسئول است] و لذا خسارت دیدگان در زمان کمتری به حقوق خود دست خواهند یافت. باید توجه داشت که حتی در رژیم مسئولیت محدود هم گاهی مواقع غرامت خسارت دیدگان به سرعت پرداخت نمی‌شود و در بعضی موارد، فرآیند حقوقی ممکن است طولانی و پیچیده باشد، زیرا باید بررسی شود که خسارات وارده جانی و یا مالی است و میزان آن چقدر است. در مواردی که جراحات بدنی شدید ایجاد شده است یا در مورد ارزیابی میزان خسارات وارده بین طرفین ذینفع اختلاف وجود داشته باشد، معمولاً مراجع قضایی برای حل و فصل اختلاف ورود پیدا می‌کنند. در مواردی که خسارات وارده کم اهمیت است، حل اختلاف به دادگاه ارجاع نمی‌شود زیرا برای جبران خسارت جزیی طرفین اختلاف، کمتر تمایل به تقبل هزینه و صرف زمان برای اقدامات قضایی دارند. همچنین در

^۱ ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال.

- موارد ذیل خسارات وارده به سهولت قابل جبران نخواهد بود:
- پس از وقوع حادثه یا سانحه ، امکان تشخیص بهره بردار وجود نداشته باشد.
- موضوع از استثنائات مندرج در قرارداد بیمه باشد.
- برای دریافت غرامت توسط خسارت دیدگان، محدودیت زمانی پیش بینی شده باشد.
- هنگامی که هواپیمای خلبان متحرک بدون اخذ مجوز از مقامات ذیصلاح ملی و یا بدون رعایت مقررات مربوطه مورد استفاده قرار گرفته باشد.
- هنگامی که استفاده از هواپیما بوسیله بهره‌برداران ثبت شده و بیمه شده انجام می‌شود و لیکن برای این بهره‌برداری توسط بیمه‌گران محدودیت‌هایی تعیین شده است که این محدودیت‌ها توسط بهره‌برداران رعایت نمیشود.
- هواپیمای خلبان متحرکی که دچار سانحه می‌شود و فاقد شماره ثبت می‌باشد.
- هواپیمای خلبان متحرکی که بطور کامل منهدم شده و از بین رفته است.

- در مجموع رژیم مسئولیت محدود هواپیمای خلبان متحرک دارای مزایای ذیل می‌باشد:
- برای همه اشخاص ذینفع مانند خسارت دیدگان، بیمه‌گران، بهره‌برداران و غیره، قطعیت بیشتری وجود دارد.
 - حمایت مناسب تری از اشخاص ثالث در زمان ورود خسارت بعمل می‌آید زیرا به دلیل عدم لزوم طی برخی فرآیندها برای پیگیری ادعاهای خسارت دیدگان، نامبردگان زودتر می‌توانند غرامت و حق بیمه خود را دریافت نمایند. به عبارت دیگر در هر شرایطی باید خسارات وارده به خسارت دیدگان از سوی بهره‌برداری که بیمه می‌باشد، جبران شود. در رژیم مسئولیت مبتنی بر خطا، خسارت دیدگان باید منتظر بمانند تا تقصیر شخص مسئول احراز شود و سپس توسط آن شخص که ضرورتاً بهره‌بردار نیست و اغلب فاقد پوشش بیمه‌ای شخص ثالث می‌باشد، جبران خسارت شوند.
 - در رژیم مسئولیت محدود عموماً "بهره‌بردار بعنوان شخص مسئول تعیین می‌شود و برای رفع مشکلات بعدی، معنی دقیق و واحد بهره‌بردار هم ارائه می‌گردد، بگونه‌ای که هیچ ابهام و تردیدی در مورد شناسایی بهره‌بردار وجود نداشته باشد. مزیت این امر برای هر دو گروه بهره‌برداران و خسارت دیدگان، وجود قطعیت در شناسایی بهره‌بردار خواهد بود.

همانگونه که قبلاً^۱ اشاره شد در حال حاضر، یک رژیم حقوقی مشترک برای خسارات وارده به اشخاص ثالث روی سطح زمین نه برای هواپیمای با سرنشین و نه هواپیمای خلبان متحرک وجود ندارد. با توجه به ارائه پیشنهاد برای حذف محدودیت مسئولیت در قبال اشخاص ثالث از کنوانسیون‌های بین‌المللی اخیر،^۱ بنظر می‌رسد تمایل اندکی برای پذیرش یک رژیم مسئولیت مشترک در سطح جهانی وجود دارد و همان دلایلی که برای رژیم حقوقی مشترک مربوط به هواپیمای با سرنشین مطرح شده است، در مورد هواپیمای خلبان متحرک هم قابل طرح می‌باشد. بنابراین احتمال تحقق توافق میان کشورها و جامعه بین‌المللی برای هماهنگ سازی رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک در قبال اشخاص ثالث ضعیف به نظر می‌رسد. از طرفی بدلیل ویژگی‌ها و قلمرو عملیات هواپیمای خلبان متحرک، ارزیابی میزان سهم اشخاص مختلف در تقبل مسئولیت مشکل تر خواهد بود. زیرا^۱ اصل بهره‌بردار دارای مسئولیت محض است،^۲ ممکن است برای خسارات وارده بر روی زمین مناسب باشد، اما برای تصادفات بوقوع پیوسته در هوا معقول بنظر نمی‌رسد. با وجود تفاوت میان مقررات کشورها در زمینه رژیم مسئولیت حاکم بر کاربرد هواپیمای خلبان متحرک در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث، این امر موجب توقف رشد بازار این هواپیما نشده است. بنابراین بمنظور تامین حقوق اشخاص خسارت دیده ناشی از پرواز هواپیمای مذکور ضروری است یک رژیم حقوقی مسئولیت معقول و متعادل برای بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک که متضمن شرایط و ویژگی‌های متفاوت حوادث و سوانح هواپیمای مذکور با جزئیات مربوطه و میزان بار مالی ناشی از آن که بر صنعت بیمه و فعالان صنعت هواپیمای خلبان متحرک تحمیل می‌شود، تعیین گردد. همچنین کشورها باید اطلاعات دقیق و بروز خودشان در مورد رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک هم برای خسارات وارده بر روی زمین و هم برای تصادفات رخ داده در آسمان را در اختیار ایکائو قرار دهند تا این سازمان اقدام به تعیین یک چارچوب حقوقی مورد قبول کشورها و سایر ذینفعان هواپیمای خلبان متحرک نماید.

۹- بازار بیمه هواپیمای خلبان متحرک

اطلاعات جمع‌آوری شده از تشکل‌های حرفه‌ای مربوط به هواپیمای خلبان متحرک و سایر منابع نشان می‌دهد در سالیان اخیر، اکثریت بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک تجاری از

^۱ کنوانسیون‌های خسارات کلی و دخالت غیرقانونی ۲۰۰۹ مونترال.

نوع سبک وزن و فوق سبک آنها استفاده کرده‌اند. پیش‌بینی می‌شود نوع سنگین وزن این هواپیماها در کاربردهای مختلف بازرگانی از جمله حمل و نقل در آینده بیشتر مورد استفاده قرار گیرند. سایز بزرگ این هواپیماها بوسیله شرکت‌های هواپیماسازی بزرگ و با تجربه ساخته می‌شوند و توسط مؤسساتی مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند که تحت کنترل خلبان‌های آموزش دیده ماهر قرار دارند که در مورد این نوع هواپیماها، بیمه حساسیت چندانی ندارد و بیمه‌گران تاکنون این هواپیماها را بیمه نموده‌اند. با توجه به توسعه بازار هواپیمای خلبان متحرک و احتمال افزایش وقوع سوانح و حوادث [accident & incident]^۱ منجر به ورود خسارات به اشخاص و اموال ثالث، باید دید یک بهره‌بردار با منابع مالی محدود که بعضاً تحت پوشش بیمه قرار ندارد و یا پوشش بیمه‌ای او کافی نمی‌باشد، چگونه می‌تواند حقوق خسارت دیدگان را جبران نماید. برای بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک بزرگ هزینه‌های بیمه قابل تأمین است، لیکن برای نوع کوچک این هواپیماها، نگرانی جدی وجود دارد. به همان میزان که بازار هواپیمای خلبان متحرک سبک توسعه می‌یابد، امکان پاسخگویی صنعت بیمه به ادعاهای مربوط به جبران خسارات وارده ناشی از کاربرد این هواپیماها کاهش می‌یابد. بیمه‌گران معتقدند بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک دارای ریسک بالایی برای صنعت بیمه است، زیرا وقوع سوانح و حوادث این هواپیماها در مناطق پرجمعیت موجب ورود خسارات زیادی گردیده و به تبع آن مبالغ خسارت هم افزایش خواهد یافت. سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا ممنوع نمودن پرواز هواپیمای خلبان متحرک بدون پوشش بیمه‌ای کافی، راه حل مناسبی است؟ چه اقداماتی در مورد پوشش بیمه اجباری بهره‌برداری از این هواپیماها باید انجام شود؟ آیا برای تضمین جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث لازم است یک رژیم مسئولیت مدنی [civil liability regime] و یا رژیم مسئولیت خاص این نوع هواپیما تعیین شود؟ در بسیاری کشورها، دارا بودن پوشش بیمه‌ای برای جبران خسارات وارده ناشی از کاربرد هواپیمای خلبان متحرک اجباری است. در برخی موارد، خسارات ناشی از کاربرد این هواپیماها، خارج از پوشش بیمه‌ای قرار می‌گیرند و لذا ضروری است در اینگونه موارد، بیمه خاص تأمین گردد. [Masutti, 2016, p4] این نوع بیمه معمولاً بوسیله بهره‌برداران هواپیمای مدل پیشنهاد

^۱ تعریف این دو واژه در ضمیمه شماره ۱۳ کنوانسیون شیکاگو ذکر شده است. همچنین بندهای «پ» و «ت» آئین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی [غیرنظامی] مصوب ۱۳۹۰/۰۵/۳۰ هیأت وزیران [موضوع ماده ۲۲ قانون هواپیمایی کشوری ۱۳۲۸] این دو واژه را تعریف نموده است.

می‌شود. گاهی مواقع موسسات بیمه پوشش مالی تأمین هزینه‌های ناشی از مسئولیت اشخاص در قبال خسارت دیدگان را ارائه می‌نمایند، لیکن شخص مسئول را از مسئولیت حقوقی و بعضاً کیفری ناشی از بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک معاف نمی‌کند. بعنوان مثال، اگر حادثه‌ای بوقوع بپیوندد، بهره‌بردار هواپیمای منجر به وقوع حادثه یا سانحه، علاوه بر اینکه مسئول جبران خسارات وارده به اشخاص ثالث می‌باشد، ممکن است با شکایت خسارت دیدگان تحت تعقیب حقوقی و یا کیفری هم قرار گیرد. چنانچه بهره‌بردار دارای بیمه نامه شخص ثالث باشد، دوحالت زیر قابل تصور است:

الف: اگر میزان مسئولیت کمتر از میزان پوشش بیمه‌ای باشد، هیچ هزینه دیگری بر بهره‌بردار تحمیل نمی‌شود.

ب: اگر میزان مسئولیت بیشتر از میزان پوشش بیمه‌ای باشد، بهره‌بردار باید مابه‌التفاوت متعلقه را تأمین و پرداخت نماید، حتی اگر منجر به کاهش و تسویه کامل دارایی و سرمایه او شود.

از سوی دیگر، اگر بهره‌بردار فاقد پوشش بیمه مسئولیت شخص ثالث بوده و یا بدون رعایت مفاد بیمه‌نامه از هواپیما بهره‌برداری نموده باشد،^۱ او باید مبلغ کامل خسارات را به خسارت دیدگان پرداخت نماید، حتی اگر منجر به کاهش و تسویه کامل دارایی و سرمایه او شود. برخی بیمه‌گران به وضعیت محدودیت ظرفیت [undercapacity] در این بازار اشاره نموده و گفته‌اند تقاضا برای بیمه هواپیمای خلبان متحرک فراتر و بیشتر از موارد قابل عرضه می‌باشد که یکی از دلایل آن، برآورد میزان خسارت وارده احتمالی است که عواملی از قبیل عدم دسترسی کامل به سوابق و اطلاعات مربوط به بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک و میزان خسارات وارده قبلی و بعضاً فقدان الزامات و شرایط کاربرد این نوع هواپیماها مزید بر علت شده است. این شرایط باعث می‌شود برخی بیمه‌گران یا بیمه‌گران اتکایی تخصصی هواپیمایی [aviation reinsurer]، از فروش بیمه خودداری نمایند، مگر در مواردی که توجیه شوند مشخصات هواپیما و بهره‌برداری

^۱ براساس رویه جاری در غالب کشورهای جهان، دارا بودن بیمه شخص ثالث و یا بیمه مسئولیت از جمله شرایط صدور مجوز بهره‌برداری از هواپیما می‌باشد. بعنوان مثال در ماده ۴۷ آئین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶ هیئت وزیران، مقرر گردیده که تمامی دارندگان وسایل پرنده باید وسیله پرنده را حسب نوع بهره‌برداری از آن، بیمه شخص ثالث و یا بیمه مسئولیت نمایند.

مورد نظر دارای ریسک قابل قبول می‌باشد. در صورتی که بیمه مسئولیت شخص ثالث در بازار بقدر کافی قابل عرضه باشد، قیمت بیمه افزایش نمی‌یابد و در این شرایط فشار اقتصادی زیادی بر بهره‌برداران وارد نخواهد شد. اشخاصی که بهره‌بردار هواپیما نمی‌باشند، ملزم به دارا بودن بیمه اجباری شخص ثالث نیستند، لیکن علیرغم این امر، اغلب اشخاص مرتبط با موضوع بطور داوطلبانه این نوع بیمه را خریداری می‌کنند. از طرفی بدلیل فقدان یک تعریف مشترک و هماهنگ از هواپیمای مدل و دولتی و در نتیجه فقدان یک رژیم حقوقی بیمه مسئولیت یکسان برای این هواپیماها، مشکلاتی برای ذینفعان ایجاد شده است. بعنوان مثال معافیت هواپیمای مدل برای دارا بودن پوشش بیمه‌ای الزامی موجب شده که بعضی بهره‌برداران، هواپیمای خلبان متحرک را بعنوان هواپیمای مدل معرفی نموده تا از این معافیت برخوردار گردند. همچنین بعضی بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک در برخی موارد مایل نیستند نام بیمه‌گر خود را افشا نمایند که این امر منجر به کندی فرآیند رسیدگی و تعیین تکلیف ادعاها می‌شود. از سوی دیگر با اینکه برخی انواع بیمه‌های خطرات جنگ و تروریسم در مورد هواپیمای خلبان متحرک قابل پیش‌بینی است، اما در غالب موارد قراردادهای بیمه هواپیمایی استاندارد، خسارات ناشی از خطرات جنگ را از شمول بیمه‌نامه مستثنی می‌کنند.^۱ با توجه به وضعیت خاص هواپیمای خلبان متحرک، استثنائات مندرج در قراردادهای بیمه این هواپیما باید بگونه‌ای منعطف پیش‌بینی گردد که بار هزینه آن بیشتر بر دوش صنعت بیمه قرار گیرد. موضوع مهم دیگر این است که در صنعت هوانوردی، بهره‌برداران هواپیما ملزم هستند سوانح و حوادث شدید^۲ را گزارش نمایند. زیرا گزارش‌دهی یک نقش اساسی و کلیدی در تأمین فرهنگ ایمنی در هواپیمایی دارد و به مقامات مسئول ایمنی و قانونگذاران کمک می‌کند که بتوانند خطرات و خسارات وارده بوسیله هواپیما را شناسایی و نسبت به رفع آنها اقدام نمایند.^۳ این فرآیند باید برای انواع هواپیمای خلبان متحرک هم بکار رود در حالی که در حال حاضر مقررات ملی

^۱ اخیراً در بعضی کشورها پیشنهاد شده است محدودیت‌های بیمه‌ای در مورد خطرات شیمیایی و بیولوژیکی به قراردادهای بیمه اضافه گردد.

^۲ در بند «ث» ماده ۱ آئین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) مصوب ۱۳۹۰ هیأت وزیران، «حادثه شدید» بدین شرح تعریف شده است: حادثه‌ای که وضعیت آن بیانگر یک سانحه قریب‌الوقوع می‌باشد. تشخیص سانحه یا حادثه شدید صرفاً با توجه به نتیجه آنها توسط سازمان [هواپیمایی کشوری] مشخص می‌شود. نمونه‌های حادثه شدید در ضمیمه شماره ۱۳ کنوانسیون (شیکاگو) ذکر گردیده است.

^۳ به ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و ضمیمه شماره ۱۳ کنوانسیون مذکور مراجعه نمایید.

کشورها فاقد این تکلیف در مورد هواپیمای خلبان متحرک می‌باشند. بنابراین، فقدان اطلاعات رسمی و موثق در مورد سوانح و حوادث و خسارات وارده ناشی از آن در مورد هواپیمای مذکور، موجب عدم امکان دقیق ارزیابی کفایت و تناسب شرایط و الزامات فعلی بیمه مسئولیت شخص ثالث در مورد خسارات وارده ناشی از بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک می‌شود و با توجه به اینکه بیمه‌گران نیازمند دسترسی به اطلاعات موثق و دقیق برای ارزیابی ریسک و قیمت‌گذاری خدمات بیمه‌ای خویش هستند، لذا در صورت عدم دسترسی به این اطلاعات، احتمالاً قیمت خدمات خود را با هدف عدم تحمیل بار مالی، افزایش خواهند داد.

در مورد هزینه‌های بیمه بهره‌برداران هواپیما نیز بر خلاف صنعت هواپیمای با سرنشین که بهره‌برداران مکلف به ارائه گزارشهای سالانه در مورد میزان هزینه‌های بیمه‌ای خود می‌باشند، در مورد هواپیمای خلبان متحرک، آمار دقیق و موثقی در دسترس نمی‌باشد. همچنین بهره‌برداران هواپیمای یاد شده هم تمایل ندارند که اطلاعاتی در مورد حق بیمه‌های پرداختی خود ارائه نمایند. اطلاعات ناقص و محدودی که در مورد سهم هزینه‌های بیمه‌ای این بخش در دسترس قرار دارد نشان می‌دهد، هزینه‌های بیمه‌ای از ۱٪ تا ۸۰٪ هزینه‌های عملیاتی می‌باشد و اکثریت بهره‌برداران گفته‌اند که هزینه بیمه آنها بین ۱۵٪ - ۵٪ کل هزینه‌های آنان بوده است^۱ که این دامنه هزینه‌ای، قابل قبول به نظر می‌رسد. واقعیت این است که مبلغ حق بیمه مسئولیت شخص ثالث، سهم زیادی در هزینه‌های عملیاتی بهره‌برداران این وسایل پرنده ندارد و مشکل عمده‌ای را برای بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک ایجاد نمی‌کند. بنابراین در حال حاضر قیمت بیمه، مانع عمده‌ای برای توسعه بازار فناوری هواپیمای خلبان متحرک و خطری جدی برای صنایع بیمه و هوانوردی محسوب نمی‌شود.

با توجه به اینکه استفاده از یک هواپیمای خلبان متحرک بدون رعایت مقررات مربوطه بسیار شایع‌تر از هواپیمای با سرنشین است، لذا احتمال انجام اقدامات غیرقانونی با استفاده از این هواپیماها بیشتر و خطرات آن هم افزون‌تر خواهد بود. برای رفع خطرات یاد شده و صیانت از حقوق خسارت دیدگان و با توجه به عدم وجود یک رژیم مسئولیت شخص ثالث مشترک در سطح بین‌المللی و صلاحیت مقامات ملی کشورها برای تدوین مقررات در این زمینه، لذا مقامات یاد شده باید تدابیر لازم را اتخاذ نمایند.

^۱ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/internal-market/2012-07-insurance_requirements.pdf.

۱۰- ارزیابی خطر

ارزیابی خطر [risk assessment]، یک عامل مهم و اساسی در قیمت‌گذاری حق بیمه محسوب می‌شود و بیمه‌گران قبل از ارائه خدمات بیمه‌ای نسبت به هر حادثه‌ای، آن را مورد ارزیابی خطر قرار می‌دهند. برخی از معیارهای ارزیابی خطر در زمینه کاربرد هواپیمای خلبان متحرک بشرح ذیل می‌باشد:

- قابلیت و توانایی بهره‌بردار
- تاریخچه تعداد سوانح و حوادث و میزان خسارات وارده .
- تعداد ساعات پرواز.
- مهارت خلبان و صلاحیت‌های او.
- نوع هواپیمای مورد بهره‌برداری و قابلیت‌های آن.
- ارزش هواپیما.
- شرایط و الزامات خاص ملی [بعنوان مثال الزامات صدور گواهینامه].
- ماهیت بهره‌برداری و نوع فعالیت هواپیما.
- پرواز هواپیما برفراز مناطق پرجمعیت.
- سازندگان هواپیما و مهارت‌ها و تجربیات آنها.

برخی بیمه‌گران، ارزیابی‌های دقیق‌تر و جزئی‌تر و با روش‌های مختلفی انجام می‌هند که هزینه اقتصادی کمتری بر دوش آنان تحمیل شود. دارا بودن بینش ایمنی سازندگان و تولیدکنندگان و بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک، یک معیار اساسی برای بیمه‌گران محسوب می‌شود که شامل طیف مختلفی از اشخاص و واحدهای تأمین‌کننده قطعات و تجهیزات می‌باشد. از سوی دیگر بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک، مستلزم کاربرد عناصر مختلفی از قبیل برقرار کنندگان ارتباط میان خلبان و هواپیما مستقر در ایستگاه‌های زمینی و یا هوایی که امکان ارائه خدمات عملیاتی به خلبان برای تحقق بهره‌برداری صحیح و یا فرود اتوماتیک و غیره را فراهم می‌آورند، می‌باشد. وجود نقص عملکرد در هر یک از عناصر یاد شده از جمله سیستم نرم‌افزار، می‌تواند منجر به وقوع یک سانحه یا حادثه برای هواپیما شود. به همین دلیل، معیارهایی مانند کیفیت خدمات سازندگان و تجربیات آنها و نوع و وضعیت ارائه دهنده خدمات نرم‌افزار هواپیمای خلبان متحرک برای بیمه‌گران اهمیت اساسی دارد. با توجه به این دلایل، بیمه‌گران، پوشش بیمه‌ای متناسب باعناصر و معیارهای پیش گفته برای

هواپیمای خلبان متحرک ارائه می‌نمایند. علاوه بر این، بازار هواپیمای خلبان متحرک هنوز در دوران طفولیت خود به سر می‌برد، لذا بیمه‌گران ریسک بالا در این صنعت را با منافع اقتصادی خود در تعارض می‌دانند. خطر دیگری که در مورد هواپیمای خلبان متحرک در مقایسه با هواپیمای با سرنشین بیشتر وجود دارد این است که بدلیل عدم حضور خلبان در داخل هواپیما، ممکن است خلبانی که بیرون از هواپیما پرواز آن را هدایت می‌کند، بخواهد تعمداً هواپیما را منهدم نماید که حق بیمه متعلقه را بدست آورد، خصوصاً در مواردی که حق بیمه بیشتر از ارزش هواپیما می‌باشد. در حالی که در مورد هواپیمای با سرنشین، چنین فرضی دور از ذهن است، زیرا هیچ خلبانی که داخل یک هواپیما قرار دارد برای به دست آوردن حق بیمه حاضر نیست هواپیمایی را منهدم نماید که خودش درون آن قرار دارد و جان خود را به خطر اندازد. بنابراین معقول است که بیمه‌گران حداکثر تا سقف ارزش هواپیمای خلبان متحرک، پوشش بیمه‌ای ارائه نمایند.

۱۱- ارزیابی معیار و میزان حق بیمه هواپیمای خلبان متحرک

در اغلب مقررات مربوط به بیمه مسئولیت هواپیما اعم از داخلی و بین‌المللی، میزان حق بیمه بر مبنای وزن هواپیما هنگام برخاستن از زمین [mtom]^۱ تعیین شده است. در کنوانسیون‌های رم ۱۹۳۳ و ۱۹۵۲ و پروتکل اصلاحی این کنوانسیون، معیار وزن هواپیما برای تعیین حق بیمه در مورد هواپیمای با سرنشین به رسمیت شناخته شده است که قابل تسری به هواپیمای خلبان متحرک نیز می‌باشد. این معیار اگرچه در برخی موارد، میزان خسارات وارده احتمالی ناشی از کاربرد هواپیمای خلبان متحرک بر روی سطح زمین را جبران نمی‌کند، لیکن برای همه اطراف ذینفع [قانونگذاران و بیمه‌گران] قابل شناسایی و تشخیص است. علاوه بر معیار فوق باید عواملی نظیر خصوصیات هواپیما و مواد استفاده شده در آن، کیفیت آموزش خلبانان، ضوابط فرود خودکار، نحوه استفاده از تجهیزات ایمنی، سیستم نرم‌افزار کنترل کننده هواپیما، بار حمل شده، شرایط جغرافیایی و غیره که در میزان خسارات وارده تعیین کننده هستند، مورد توجه قرار گیرند. در حال حاضر معیار وزن هواپیما، قابل اطمینان‌ترین معیار برای تعیین میزان حق بیمه خسارات وارده یک هواپیمای خلبان متحرک همانند هواپیمای با سرنشین می‌باشد. اگر در آینده در مورد میزان واقعی خسارات وارده ناشی از حوادث و سوانح

^۱ Maximum takeoff mass

هواپیمای خلبان متحرک اطلاعات کافی و معتبری بدست آید که لازم شود معیارهای دیگری مبنای حق بیمه قرار گیرد میتوان در مورد این معیار بازنگری نمود. هدف از تعیین حداقل حق بیمه برای جبران خسارات ناشی از سوانح و حوادث هواپیمای خلبان متحرک تحقق موارد ذیل می‌باشد:

- خسارات وارده به خسارت دیدگان بطور مناسب و عادلانه جبران گردد.
- حق بیمه تعیین شده هم در زمان حاضر و هم در آینده در صورت تغییر شرایط بازار، کفایت نماید.
- تعیین شرایط بیمه‌ای شفاف بگونه‌ای که برای همه اشخاص ذینفع از قبیل بهره‌برداران و بیمه‌گران هیچ ابهامی، وجود نداشته باشد.
- برای مقامات ملی، امکان اعمال مقررات بیمه‌ای مورد نظر وجود داشته باشد.

علاوه بر معیار و عوامل فوق الذکر، شرایط خاص دیگری ممکن است بوجود آید که بر تعیین میزان حق بیمه ناشی از حادثه یا سانحه هواپیمای خلبان متحرک تأثیر بگذارد که از موردی به مورد دیگر متفاوت است و امکان پیش‌بینی و احصا این موارد در مقررات دشوار بنظر می‌رسد و در صورت امکان تحقق این امر، مشکلات و پیچیدگی‌های خاصی برای جامعه صنعت هواپیمای خلبان متحرک و مقامات ذیصلاح برای اجرای این مقررات ایجاد خواهد شد. لذا معیار تعیین حداقل حق بیمه هواپیمای خلبان متحرک باید بطور منجز در مقررات تعیین گردد تا از بروز پیامدهای منفی تأثیرگذار بر جبران خسارات وارده به خسارت دیدگان پیشگیری شود.

همچنین باید بررسی شود آیا میزان حداقل حق بیمه فعلی برای جبران خسارات وارده کافی است یا خیر که برای تبیین این موضوع باید تناسب میان حق بیمه تعیین شده و خساراتی که توسط هواپیمای خلبان متحرک وارد می‌شود، احراز شود. بعنوان مثال باید توجه نمود در زمان بهره‌برداری از یک هواپیمای خلبان متحرک، هیچ شخصی در داخل هواپیما حضور ندارد که در اثر سانحه مجروح شده و یا فوت نماید و هزینه ساخت و بهره‌برداری این نوع هواپیما هم نسبت به هواپیمای با سرنشین کمتر است. ضمناً قانونگذاران هم برآورد دقیقی از سطح ریسک‌پذیری بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک نسبت به سایر وسایل پرنده ندارند. با توجه به این موارد و ویژگی‌ها، در اغلب موارد خسارات وارده به اشخاص ثالث روی زمین ناشی از کاربرد این هواپیما به لحاظ کمی بیشتر و به لحاظ کیفی ضعیف‌تر از سایر هواپیماها می‌باشد. از طرفی در بیشتر کشورها، فضای هوایی بویژه در ارتفاع پایین‌تر از ۵۰۰ پا،

میان هواپیمای خلبان متحرک و با سرنشین تفکیک شده است که در این فضای هوایی جدا شده هم احتمال وقوع تصادمات در آسمان که موجد خطراتی برای دیگران میشود، وجود دارد و این خطرات همزمان با رشد بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک، بنا به دلایل ذیل افزایش خواهند یافت:

- احتمال پرواز بیش از یک هواپیمای خلبان متحرک در فضای هوایی جدا شده.
- پرواز هواپیماهای نظامی یا دولتی مانند آمبولانس‌های هوایی، پلیسی یا تجسس و نجات که در ارتفاع پایین پرواز می‌کنند.
- پرواز یک هواپیمای خلبان متحرک هنگامی که بدون رعایت شرایط و مقررات مربوطه پرواز می‌کند.^۱

با توجه به این موارد و عدم امکان دسترسی دقیق و کامل به سوابق و اطلاعات مربوط به حوادث و سوانح هواپیمای خلبان متحرک، بطور دقیق نمی‌توان در مورد کفایت حداقل حق بیمه این نوع از هواپیماها، پاسخ دقیق و قابل قبول ارائه نمود. در عمل و براساس اطلاعات در دسترس، بهره‌برداران هواپیمای سبک و فوق سبک در سال ۲۰۱۴، بیمه مسئولیت شخص ثالث را برای هر هواپیما بین ۱ تا ۲ میلیون یورو خریداری نموده‌اند که این میزان بیمه خریداری شده بنا به درخواست مشتری‌ها در مواردی بوده که از این هواپیما برای اهداف بازرگانی استفاده شده است. با توجه به اینکه احتمال دارد خسارات وارده بوسیله این هواپیماها بیشتر از میزانی که در مقررات مربوطه تعیین شده است باشد، لذا می‌توان حداقل میزان حق بیمه را با توافق طرفین ذینفع افزایش داد. از سوی دیگر، تمایل به خرید پوشش بیمه‌ای بالاتر از میزان الزامی تعیین شده در مقررات توسط بهره‌برداران هواپیمای خلبان متحرک، بیانگر این واقعیت است که دلیل قانع کننده و قابل قبولی برای کاهش میزان حق بیمه فعلی برای این هواپیماها وجود ندارد.

۱۲ - نتیجه گیری

هواپیماهای خلبان متحرک غیرقانونی نیستند، اما هنگامی که منجر به ورود خسارت جانی و مالی به مردم می‌شوند، موجب بروز واکنش‌های اعتراض‌آمیز و بعضاً طرح دعاوی حقوقی و

^۱ در صنعت هوانوردی به این شرایط Fly - Away می‌گویند.

شکایات کیفری می‌شوند. همانگونه که قبلاً اشاره شد بموجب مفاد ضمیمه ۷ کنوانسیون شیکاگو، هواپیمای خلبان متحرک نوعی هواپیمای بدون سرنشین است و همه انواع هواپیماهای بدون سرنشین اعم از خلبان متحرک، کاملاً خودکار یا ترکیبی از آن دو، مشمول مفاد کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و سایر اسناد ایکائو می‌باشند. بنابراین معاهدات بین‌المللی فعلی مربوط به رژیم مسئولیت ناظر بر هواپیماهای با سرنشین در قبال مسافران و صاحبان کالا و اشخاص و اموال واقع در روی زمین، بر این هواپیماهم قابل اعمال بوده و این موضوع مورد تایید ایکائو قرار گرفته است. در مواردی که حمل و نقل بین‌المللی توسط هواپیمای خلبان متحرک انجام می‌شود، رژیم حقوقی مسئولیت سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال بر کشورهایی که به این اسناد پیوسته‌اند، قابل اعمال خواهد بود. همچنین در مورد خسارات وارده به اموال و اشخاص ثالث روی زمین، می‌توان از اصول مسئولیت مندرج در اسناد بین‌المللی فعلی مربوط به هواپیمای با سرنشین بهره گرفت. یکی از اصول کلیدی رژیم مسئولیت هواپیما، مسئول دانستن بهره بردار هواپیما برای جبران خسارات وارده به خسارت دیدگان می‌باشد.

از سوی دیگر از نقطه نظر عملی و براساس اطلاعات محدود در دسترس، برخی کشورها دارای رژیم حقوقی مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک در قبال خسارات وارده به اشخاص ثالث هستند و در بعضی کشورها، فقدان عرضه پوشش بیمه‌ای بدلیل عدم امکان دسترسی به اطلاعات و سوابق مربوطه و تعداد سوانح و حوادث و میزان خسارات وارده ناشی از آن، موجب بروز نگرانی‌هایی شده است. بعنوان مثال گاهی مواقع امکان‌پذیر نیست که تعیین شود چه قسمتی از بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک غیرقانونی است و در بعضی شرایط مشکلاتی در زمینه شناسایی بهره‌برداران و سازندگان هواپیمای سبک و کوچک وجود دارد که این وضعیت موجب عدم جبران خسارات وارده ناشی از کاربرد این هواپیما می‌شود. علیرغم این موارد، وضعیت فعلی بازار بیمه این هواپیما بیانگر این است که هزینه‌ها در حدی نیست که تدوین مقررات و دادگاه‌ها برای تفسیر و اعمال مقررات و صدور حکم در این زمینه، ضروری است موارد ذیل مورد توجه مقامات و مراجع یاد شده قرار گیرد:

- پیشرفت تکنولوژیکی: با توجه به عدم امکان جلوگیری از پیشرفت فناوری‌های نوین، استفاده از هواپیمای خلبان متحرک در کاربردهای بازرگانی، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.
- وضعیت خاص و پیچیده سیستم هواپیمای خلبان متحرک: وظیفه اولیه تعیین رژیم حقوقی مسئولیت بهره برداران هواپیمای خلبان متحرک در قبال اشخاص ثالث، بعهده نظام حقوقی

ملی کشورها می‌باشد. با توجه به اهمیت موضوع ایمنی پروازها و لزوم صیانت از حقوق اشخاص، مقامات ملی باید از دانش و اطلاعات همه ظرفیت‌های انسانی مربوط مانند تشکلهای علمی و حرفه‌ای و محافل آکادمیک استفاده نمایند تا امکان تدوین یک رژیم حقوقی متعادل و قابل قبول در این زمینه فراهم گردد.

- قابلیت محدود سازی: برای اعمال محدودیت کاربرد هواپیمای خلبان متحرک، تدوین و اعمال ترکیبی از تدابیر حقوقی، تکنولوژیکی و اجتماعی ضروری است. تجربه نشان داده است که تجویز مقید، مشروط و ضابطه‌مند استفاده از این فناوری نسبت به اعمال ممنوعیت، به مراتب دارای آثار منفی کمتری خواهد بود. همچنین طراحان، سازندگان و بهره‌برداران فناوری موصوف هم می‌توانند اقدامات و تدابیر پیشگیرانه را در چهارچوب یک دستورالعمل و منشور حرفه‌ای، قبل از ورود محصول به بازار تنظیم و اجرا نمایند. اعمال این راه‌کار، رافع ضرورت وجود مقررات رسمی در قالب حقوق سخت نمی‌باشد. اریک اسمید^۱ رئیس وقت گوگل اعلام نموده است "برای حمایت از حقوق اشخاص هنگام استفاده از هواپیمای خلبان متحرک، نیاز به مقررات رسمی وجود دارد". [Clarke,2014,p300].

- هماهنگی میان ذینفعان: کاهش خطرات مربوط به استفاده از هواپیمای خلبان متحرک در کاربردهای بازرگانی، تا حدود زیادی بستگی به تمایل و توانایی کشورها، نهادهای تجاری و اشخاص دارد که اقداماتشان را به نحو مناسبی با یکدیگر هماهنگ نمایند. در این میان، جایگاه و نقش برجسته و موثر حکومت‌ها و مقامات ملی در زمان تدوین مقررات بسیار مهم می‌باشد. این مقامات می‌توانند با همه ذینفعان این فناوری در همه مراحل طراحی، ساخت و بهره‌برداری مذاکراتی را انجام دهند. در صورتی که توافقی در این زمینه میان ذینفعان مذکور حاصل نشود، بعنوان یک راه‌حل کوتاه مدت، مقامات ملی مربوط می‌توانند یک رژیم حقوقی متعادل و متناسب که متضمن رعایت حقوق ذینفعان و بهره‌مندی از مزایا و منافع حاصل از کاربرد هواپیمای خلبان متحرک می‌باشد را تدوین و اعمال نمایند.

۱۲-۱- چالش‌های کلی

برخی پیامدها و چالش‌های کلی در مورد رژیم حقوقی مسئولیت شخص ثالث بهره‌بردار هواپیمای خلبان متحرک بشرح ذیل می‌باشد:

^۱ Schmidt .

- در حال حاضر بدلیل عدم وجود هماهنگی و یکنواختی میان مقررات حاکم بر بهره‌برداری از سیستم هواپیمای خلبان متحرک نه تنها میان کشورها، بلکه حتی میان مقررات بخش‌های گوناگون برخی کشورها از جمله کشورهای با سیستم حکومتی فدرال، مشکلاتی برای مردم، بهره‌برداران و نهادهای حکومتی ایجاد شده است.
- خلاء مقرراتی موجود در این زمینه در بعضی کشورها، زمینه ورود دادگاه‌ها را به این حوزه فراهم نموده است که این امر، مشکلاتی مانند تأخیر در جبران خسارات وارده به قربانیان سوانح و حوادث این هواپیما و در بعضی موارد جبران خسارات وارده بصورت تبعیض‌آمیز در موارد مشابه را به دنبال داشته است.
- اگرچه در سطح بین‌المللی، متولی اصلی ساماندهی فعالیت این وسایل پرنده ایکائو می‌باشد، لیکن در تعدادی از کشورها، هنوز نهاد متولی ساماندهی، صدور مجوز فعالیت و تعیین رژیم حقوقی مسئولیت این هواپیماها تعیین نشده است و کسی هم در این زمینه پاسخگو نیست.
- تجویز پرواز هواپیمای خلبان متحرک در برخی اماکن و مناطق جغرافیایی مانند پرواز بر فراز مناطق پرجمعیت و در نزدیکی فرودگاه‌ها، جان و مال مردم را بیشتر در معرض تهدید قرار می‌دهد و این موضوع تبدیل به یک نگرانی و کابوس برای جامعه خلبانان هواپیماهای با سرنشین فعلی و سایر متولیان امر شده است. همچنین عدم جداسازی مسیرهای هوایی، برخورد هواپیماهای خلبان متحرک با یکدیگر و سقوط آنها، موجب افزایش ورود صدمه به اشخاص، اموال و حیوانات می‌شود.
- پرواز هواپیماهای خلبان متحرک در مجاورت پایگاه‌های نظامی، کارخانه‌ها، تأسیسات صنعتی و هسته‌ای، آبی، برق و غیره موجب ایجاد سوء عملکرد آنها و در نتیجه ورود خسارات غیر قابل جبران می‌شود.
- هواپیماهای خلبان متحرک کوچک که قادر به پرواز در ارتفاع پایین و به مدت طولانی می‌باشند، برای مردم و حکومت‌ها تبدیل به یک تهدید جدی در جمیع جهات شده‌اند.

۱۲-۲- پیشنهادات و راهکارها

- برای کاهش و رفع چالش‌ها و نگرانی‌های پیش گفته، علاوه بر مواردی که در مورد برخی پیامدهای خاص ناشی از بهره‌برداری از فناوری مذکور بیان گردید، پیشنهادات و راهکارهای ذیل ارائه می‌گردد:

۱-۲-۱۲- در سطح بین المللی

- با توجه به اهداف، تهدیدات و فرصتهای مشترک کشورها در زمینه صنعت هوانوردی و با در نظر گرفتن اصل حاکمیت سرزمینی که در حقوق بین الملل از جمله حقوق هوایی بین المللی به رسمیت شناخته شده است و با عنایت به عضویت قریب به اتفاق جامعه بین المللی در ایکائو، ضرورت تبعیت جامعه هوانوردی بین المللی از مقررات یکنواخت با هدف ارائه خدمات هوانوردی ایمن، امن، کارآمد و مقرون به صرفه اجتناب ناپذیر است. بنابراین ایکائو باید نسبت به تدوین و انتشار اسناد جدید و اصلاح برخی از مقررات مندرج در اسناد فعلی بالاخص مقررات مربوط به بهره برداری از هواپیمای خلبان متحرک و مدیریت ترافیک هوایی [ضمایم ۲، ۶ و ۱۱]، گواهینامه های پرسنلی [ضمیمه ۱]، علائم ثبت و تابعیت هواپیما [ضمیمه ۷]، قابلیت پرواز هواپیما [ضمیمه ۸]، فرودگاه ها [ضمیمه ۱۴]، سیستم مدیریت ایمنی [ضمیمه ۱۹]، مقررات آموزشی برای خلبانان متحرک [اسند ۹۸۶۸]، کتاب اصول راهنما در مورد سیستم هواپیمای خلبان متحرک [اسند ۱۰۰۱۹] اقدام نموده و سایر اسناد مربوط را مستمراً مورد بازنگری قرار داده و بروز رسانی نماید و نتایج حاصله را بلافاصله در اختیار کشورهای متعاقد و جامعه جهانی قرار دهد تا برخی خلاءهای مقرراتی موجود برطرف و از ورود آسیب ناشی از ناهماهنگی و یا تعارض مقررات حاکم بر بهره برداری از این وسایل پرنده جلوگیری شود.
- فعالیت کارگروه ویژه سیستم هواپیمای خلبان متحرک ایکائو برای تعیین رژیم حقوقی مسئولیت باید تا حصول کامل اهداف موردنظر ادامه یابد و زمینه لازم برای حضور و مشارکت همه نظام های حقوقی هوانوردی دنیا در این کارگروه فراهم گردد.
- اجلاس های بین المللی در خصوص بررسی و ایجاد چارچوب حقوقی مناسب برای هواپیمای خلبان متحرک با مشارکت اعضاء و سایر ذینفعان صنعت فناوری هواپیمای خلبان متحرک بصورت ادواری، هدفمند و برنامه محور برگزار و از برگزاری دوره های آموزشی مربوط بخصوص در کشورهایی که امکان برگزاری دوره های آموزشی را ندارند، حمایت لازم بعمل آید.
- میان نهادهای بین المللی ذیربط از جمله متولیان صنعت هوانوردی با سرنشین، اطلاعات و تجربیات مبادله گردیده و ضمن تعیین نقاط قوت و ضعف، راهکارهای عملیاتی و کاربردی ارائه گردد.

- برای حصول اطمینان از تحقق اهداف جامعه هوانوردی بین‌المللی در زمینه کاربرد هواپیمای خلبان متحرک، استراتژی‌ها و چشم‌اندازهای مشترک ترسیم گردد.
- اطلاعات لازم از کشورهای عضو در مورد مقررات ملی حاکم بر بهره‌برداری از هواپیمای خلبان متحرک اخذ و ضمن مقایسه آنها با یکدیگر نسبت به تعیین چالش‌ها و مشکلاتی که تاکنون حل نشده است و ارائه راهکارهای لازم اقدام شود.
- هنگام تدوین مقررات جدید و اصلاح مقررات فعلی مربوط به کاربرد هواپیمای خلبان متحرک، باید از نظرات دادگاه‌هایی که در خصوص دعاوی مربوط به آثار و پیامدهای ناشی از سوانح و حوادث هواپیماهای مذکور مبادرت به صدور رأی نموده‌اند، استفاده نمود.
- ضروری است منافع اقتصادی و اجتماعی کاربرد هواپیمای خلبان متحرک مانند کاهش هزینه‌ها، صرفه‌جویی در زمان، افزایش درآمدها، ایجاد مشاغل جدید، تسهیل انجام امور شهروندان و... برای مردم در سطح دنیا تبیین گردد تا نگرش منفی فعلی افکار عمومی نسبت به این فناوری [در کاربردهای نظامی]، تغییر یابد.
- همگرایی و هماهنگی منطقه‌ای از طریق انعقاد تفاهم‌نامه یا توافقنامه میان کشورها در خصوص برنامه‌ها و راهکارهای مشترک مربوط به کاربرد هواپیمای خلبان متحرک باید ارائه گردد.

۱۲-۲-۲- در سطح داخلی

- کارگاه‌های آموزشی و سمینارهای تخصصی با همکاری مراکز آکادمیک و بخش‌های صنعتی و حرفه‌ای اعم از دولتی و غیردولتی برای بررسی و تعیین یک رژیم حقوقی مناسب برای کاربرد هواپیمای خلبان متحرک بالاخص در مورد رژیم حقوقی مسئولیت هواپیمای مذکور برگزار گردد.
- از انجام تحقیقات، پژوهش‌ها و مطالعات انجام شده در زمینه ابعاد حقوقی کاربرد هواپیمای خلبان متحرک حمایت لازم بعمل آید.
- نحوه هماهنگی و همکاری میان بخش‌های نظامی/ غیرنظامی در سطح ملی و نحوه تعامل آنها با نهادهای مربوطه بین‌المللی از جمله ایکائو تعیین گردد.
- متولی ذیصلاح هواپیمای خلبان متحرک در سطح ملی تعیین گردیده و در صورت وجود چندین متولی، نحوه هماهنگی میان آنها و حدود اختیارات و مسئولیت‌های هر یک از آنان مشخص شود.

- پرسشنامه‌ای توسط مقامات هواپیمایی کشوری تنظیم و میان مجامع مختلف مرتبط با سیستم هواپیمایی خلبان متحرک اعم از طراحان، سازندگان، بهره برداران، ارائه دهندگان و استفاده کنندگان از خدمات هواپیمایی مذکور توزیع گردیده و پس از جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات واصله، از نتایج حاصل از اطلاعات و نظرات جمع‌آوری شده در زمان تدوین مقررات مربوط، استفاده لازم بعمل آید.
- نحوه جبران خسارات وارده به اشخاص و اموال ثالث هنگامی که هواپیمای خلبان متحرک تحت پوشش بیمه‌ای نبوده و یا پوشش بیمه‌ای کامل و کافی نمی‌باشد باید بصورت شفاف و دقیق در مقررات مربوط تعیین شود.
- نحوه و شرایط شناسایی و ثبت هویت واردکنندگان، بهره‌برداران و تولید کنندگان وهمچنین ضوابط ثبت هواپیمای خلبان متحرک همانند هواپیمای با سرنشین توسط مقامات هواپیمایی کشوری و در قوانین و مقررات خاص هوانوردی تعیین شود.
- محدودیت‌های زمانی، مکانی، فرآیندی و مقرراتی در مورد کاربرد هواپیمای خلبان متحرک بشرح ذیل اعمال گردد:
 زمانی: محدودیت‌های مربوط به انجام پرواز در شب، شرایط آب و هوایی خاص، موقعیت‌های اضطراری و غیره
 مکانی: محدودیت‌های مربوط به انجام پرواز بر فراز مناطق شهری و پرجمعیت، نزدیک فرودگاه‌ها، بر فراز تأسیسات حساس و نظامی و موارد مشابه
 فرآیندی و مقرراتی: محدودیت‌های مربوط به وزن قطعات، سرعت و جهت پرواز، فاصله اپراتور انسانی با هواپیما [الزامات دید بصری مستقیم]، حداکثر و حداقل ارتفاع مجاز و سایر موارد.

برخی ابهامات و چالش‌های حقوقی مربوط به کاربرد هواپیمای خلبان متحرک که در این مقاله مورد اشاره و تحلیل قرار گرفت، تا زمان تعیین یک چارچوب حقوقی همه جانبه، ادامه خواهند یافت و تا آن زمان، جامعه هوانوردی جهانی و کشورها از طریق توسعه همکاریهای بین‌المللی و با ترسیم یک بینش و تفکر سیستماتیک مشترک و هماهنگ، باید نسبت به تنظیم برنامه‌های هدفمند و تدوین و اجرای مقررات لازم، امکان بهره‌برداری ایمن، امن، کارآمد و مقرون به صرفه از این فناوری نوین را با در نظر گرفتن جمیع مزایا و منافع آن و رعایت حقوق افراد فراهم نموده و آن را تسهیل نمایند. همچنین با توجه به اینکه در حال حاضر موضوع

تعیین رژیم حقوقی مسئولیت سیستم هواپیمای خلبان متحرک در دستور کار ایکائو قرار دارد، ضروری است کشورها تجربیات، پیشنهادات و اطلاعات دقیق و بروز خودشان در مورد رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک هم برای خسارات وارده بر روی زمین و هم برای تصادفات رخ داده در آسمان را در اختیار سازمان مذکور قرار دهند تا در تصمیم‌گیری نهایی در این زمینه مدنظر قرار گیرد.

فهرست منابع

۱- فارسی

۱-۱- کتب

۱- جباری، منصور، "حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوای"ی، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان، ۱۳۹۰.

۲- خان‌محمدی، علی محمد، کریمی، ذبیح الله، "فرهنگ جامع هوافضا، تهران"، نشر والاندیش، ۱۳۸۹.

۳- فیضی، رضا، "مسئولیت بین‌المللی و نظریه حمایت سیاسی" شماره ۱۱، انتشارات مرکز مطالعات عالی بین‌المللی، ۱۳۵۱.

۴- کشاورز، بهمن. "فرهنگ حقوقی انگلیسی به فارسی"، تهران، موسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۶.

۵- مافی، همایون، "مجموعه قوانین و مقررات حقوق بین‌الملل"، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۹۲.

۶- معاونت حقوقی ریاست جمهوری، "مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشوری"، تهران، اداره چاپ و انتشار معاونت تدوین، تنظیم و انتشار قوانین و مقررات، ۱۳۹۱.

۲-۱- اسناد

۷- قانون هواپیمایی کشوری، ۱۳۲۸.

۸- آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران، ۱۳۴۱.

۹- آیین‌نامه ثبت و تابعیت هواپیماهای کشوری، ۱۳۴۳.

۱۰- آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، ۱۳۸۶.

۱۱- آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی [غیرنظامی]، ۱۳۹۰.

۱۲- دستورالعمل اجرایی وسایل پرنده فوق سبک کنترل از راه دور غیرنظامی، سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۹۵.

2-English sources

2-1-books, Articles

- 13- Clarke, Roger [2014]. "The Regulation of Civilian Drones' Impacts on Behavioral Privacy", Computer Law & Security Rev 30 [286-305], Available from: <http://www.sciencedirect.com/compseconline.com/publications/prodclaw.htm>. [18/03/2016]
- 14- Dempsey, Paul [2013]. "Aviation Liability Law", 2d ed.Lexisnexis-Canada
- 15- Leslie, Cary. [2015]. "Remotely Piloted Aircraft Systems [rpas]", Available from: <http://www.Icao.int/org/rpas>
- 16- Masutti, Anna [2015]. Legal workshop: "working with The Existing Framework, European Perspective on Third Party Liability and Insurance", Available from: [http://www.icao.int/meetings/rpas/rpas_symposium_presentation/1\[12/08/2016\]](http://www.icao.int/meetings/rpas/rpas_symposium_presentation/1[12/08/2016]).

2-2- Documents

- 17- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air [1929 Warsaw Convention].
- 18- Convention on International Civil Aviation, 1944.
- 19- The Annexes of Chicago Convention [1944] the Following:
- 20- Annex 2- Rules of the Air.
- 21- Annex 6- Operation of Aircraft.
- 22-Annex 7-Aircraft Nationality and Registration Marks.
- 23-Annex 13- Aircraft Accident and Incident Investigation.
- 24- Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, Rome, 1952.
- 25- The Protocol to Amend of Warsaw Convention, Hague 1955.
- 26- 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 Contract Carrier, [1961 Guadalajara Convention], Protocol to Amend the Warsaw Convention, Guatemala City Protocol, 1971.
- 27- Additional Protocols No1&2&4 to Amend the Warsaw Convention, Montreal Protocol, 1975.
- 28- Protocol to Amend Rome Convention, Montreal, 1978.
- 29- Convention For the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, [Montreal Convention, 1999.
- 30- Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, Montreal, 2009.
- 32- Convention on Compensation for Damages to Third Parties, Resulting From Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft, Montreal, 2009
- 33- Icao Cir 328.Unmanned Aircraft Systems, [UAS].
- 34- Icao Doc 10019. Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems [RPAS], 2015.
- 35- Icao. Doc 6029 –LC /126[1950] Minutes and Documents, Icao Legal Comm, 5thsess .
- 36- Icao Doc C-Dec 203/5.

- 37- Icao Doc 6029 – LC/126.
- 38- Icao Doc 9854 -Global Air Traffic Management.
- 39- Icao Doc 775 – DC/2, 1999.
- 40- Icao Doc 6029 – IC / 126 / 1950.
- 41- Icao Doc IC/33 – WP/3-1, 2008.
- 42- Icao Doc 775-DC/2[1999], International Conference on Air Law.
- 43- Reg[EC] No216/2008 of the European Parliament
- 44- Roadmap For the Integration of Civil Remotely Piloted Aircraft System Into the European Aviation System - 2013.
- 48- The European Product Liability Directive [1999/34/EC].
- 50- Roadmap For the Integration of Civil RPAS. 2013, Final Report, Annex1.
- 52- European ATM Master Plan 2015. SESAR.

2-3-Other Sources

- 53- Regional Development And Local Government, Australian, 2009. Review of carrier's liability and insurance, Available from: http://www.infrastructre.gov.au/aviation/international/files/liability_insurance_discussion_paper.pdf
- 54- Unmanned Aerial Vehicles. 2014, Legal and safety issues in travel, Available from: <http://www.eturbonews.com/68727/unmanned-aerial-vehicles-legal>.
- 55- CASA. 2014. List of uas operator certificate holders. civil aviation safety authority, Available from: <http://www.casa.gov.au/scripts/nc.dll?wems:standardpc=pc-1009595>.
- 66-Icao secretariat study group on the modernization of the rome convention, [ssg-mr] 3rd mtg, --Icao doc ssg – mr/3 report.
- 67- European Commission. 2014. Study on the Third Party liability and Insurance Requirements of Remotely Piloted Aircraft Systems [RPAS], Report 22603201-512.66 1592, Available from: <http://www.steerdaviesgleave.com>
- 68- European Commission. 2012, The mid term Evaluation of Regulation 785/2004, Report Available from: <http://www.ec.europa.eu/transport/modes/air/studies/doc/internal-market/2012-07-insurance-requirements.pdf>.
- 69- Bulletin of the polish Academy of Sciences, Technical Sciences, Volume 52. Number 3, Report [PDF].2004
- 56- www.free.dictionay.com
- 57- www.cao.ir
- 58- www.eturbonews.com/68727/unmanned-aerial-vehicles-legal-2016
- 59- www.icao.int.com
- 60- www.uk.caa.com
- 61- www.canso.org/rpas
- 62- www.wikipedia.org/wiki/unmanned_aerial-vehicle
- 63- www.jarus.rpas.org/sites/jarus-rpasorg/files.legal-conditions_uav-1
- 64- www.ycj.ir/fa/news/5999399-95/10/4-8/15
- 65- www.aci.aero/rpas

