

حمایت‌های احتیاطی و مساعدتی از حقوق مسافران هواپیما در صورت ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی

محمد حسن صادقی مقدم^۱ - سید علی خزائی^۲ - میلاد سلطانی^۳

دریافت: ۱۳۹۵/۱۱/۶ - پذیرش: ۱۳۹۶/۸/۲۰

چکیده

ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی ممکن است منجر به تأخیر یا لغو پروازها و تحمیل خسارت‌هایی از قبیل تهیه بلیط دیگر و گران‌تر از بلیط اولیه، هزینه اسکان، هزینه حمل و نقل و غیره برای مسافران گردد. علاوه بر این‌ها ممکن است مسافران در وقت مقرر نتوانند نسبت به انعقاد قراردادهای تجاری و یا اجرای تعهدات خود مبادرت ورزند و متحمل خساراتی شوند. در کشورهای مختلف با توجه به لزوم حمایت از مصرف‌کننده و اهمیت جذب مسافران بعنوان رکن حیاتی و شرط بقای صنعت هوایی، به دنبال راهکارهای حمایتی در جهت جبران خسارت این دسته از مسافران است. در این حوزه، دو دسته حمایت قابل طرح است. حمایت دسته اول که حمایت پیش‌گیرانه یا احتیاطی نام نهاده شده است، وظیفه نظارتی دولت بر کفایت مالی شرکت‌های هواپیمایی و مسئولیت آن برای جبران خسارت در صورت ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی است. در حمایت دسته دوم تحت عنوان حمایت مساعدتی، با شیوه‌هایی از جمله بیمه، خرید بلیط از طریق کارت‌های اعتباری و قراردادهای فیما بین شرکت‌های هواپیمایی، خسارت مسافران به نحو مقتضی جبران می‌گردد. پذیرش و اجرایی نمودن دو راهکار مذکور، به عنوان امر مهم و ضروری در صنعت هوایی کشور ما، حقوق مسافران هواپیما را به نحو مطلوبی صیانت خواهد نمود.

واژگان کلیدی: ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، حمایت از مصرف‌کننده، خسارت، حمایت احتیاطی، حمایت مساعدتی.

۱. مقدمه

در سال‌های اخیر، آمار ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی افزایش یافته است. در گزارش کمیسیون حمل و نقل و انرژی اروپا، از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۰ میلادی، ۹۶ شرکت هواپیمایی ورشکسته شده‌اند (Gleave, 2011: 8). بررسی این ورشکستگی‌ها از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۸ میلادی نشان می‌دهد که هرچه پیش می‌رویم، تعداد آن‌ها بیشتر می‌شود (Von den steinen, 2009: 6). با وقوع ورشکستگی احتمال دارد مواردی از قبیل تأخیر و لغو پروازها تحقق یابد که خسارت‌هایی از قبیل تهیه بلیط دیگر، هزینه اسکان و هزینه حمل و نقل را بر مسافران تحمیل می‌سازد. به عنوان مثال، در ورشکستگی شرکت هواپیمایی ایرمادرید، تعدادی از مسافران در آفریقای جنوبی در راه ماندند و هریک از آن‌ها متحمل خسارتی در حدود ۱۰۰۰ پوند شدند. با این حال، حمایت‌ها از این قبیل مسافران بسیار کم است. بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که در حدود ۷۶ درصد مسافران هواپیما از هیچ حمایتی برخوردار نیستند (Von den steinen, 2009: 9). در کشورهای مختلف برای این موضوع حمایت‌هایی پیش‌بینی شده است. نکته حائز اهمیت آن است که هیچ‌کدام از این حمایت‌ها، جبران تمام خسارات را در بر نمی‌گیرد. راهکارهای اتخاذ شده، براساس نوع خسارت و طریق خرید بلیط متفاوت است. در تحقیق پیش‌رو، این حمایت‌ها به دو دسته حمایت‌های احتیاطی^۱ و حمایت‌های مساعدتی^۲ تقسیم می‌گردد. منظور از حمایت‌های مساعدتی آن است که پس از بروز زیان، به نحوی از مسافر جبران خسارت گردد. این حمایت‌ها در قالب‌های مختلفی از جمله بیمه مسئولیت و قراردادهای میان شرکت‌های هواپیمایی است (Gleave, 2011: 13). منظور از حمایت‌های احتیاطی نیز نقش و مسئولیت نهاد صالح برای اعطای مجوز و لغو آن است.

در عین عدم اختصاص ورشکستگی به شرکت‌های هواپیمایی و احتمال بروز آن در تمام شرکت‌ها، سؤالی که به ذهن می‌رسد آن است که علت حمایت از مسافران چنین شرکت‌هایی چیست؟ چه ضرورتی وجود دارد تا مسافران هواپیما به عنوان طلب‌کار، حمایت ویژه شوند؟ به طور مثال با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی کارمندان بابت حقوق خود، یا سایر طلبکاران برای هزینه سوخت، فرودگاه و سایر هزینه‌ها به عنوان طلبکار وجود دارند، اما چرا حمایت ویژه باید به مسافران اختصاص یابد؟ در این خصوص باید نظر داد که وجه خصوصیت مسافر، مشتری

1. Precautionary Protection.

2. Contributory Protection.

و یا مصرف‌کننده بودن او است. براساس ماده ۱ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کننده، مصرف‌کننده هر شخص اعم از حقوقی یا حقیقی است که کالا یا خدمتی را خریداری می‌کند. در ماده ۱۶ از همین قانون آمده «مسئولیت جبران خسارت وارده به مصرف‌کننده با تشخیص مرجع رسیدگی‌کننده به عهده شخص حقیقی یا حقوقی اعم از خصوصی و دولتی است که موجب ورود خسارت و اضرار به مصرف‌کننده شده است.» ماده ۱۵۳ معاهده اتحادیه اروپا نیز به عنوان یک قاعده کلی، حمایت از مصرف‌کننده را در نظر گرفته است (Gleave, 2011: 45). بنابراین به واسطه مشتری بودن مسافران، باید از آن‌ها حمایت ویژه صورت بگیرد. در این مقاله دو راهکار را در دو مبحث جداگانه بررسی می‌نماییم. راهکار اول، راهکار احتیاطی است که منظور از آن نظارت دولت بر کفایت مالی شرکت‌های هواپیمایی در زمان تأسیس و ادامه عملیات شرکت از طریق اعطای مجوز و لغو آن است. در صورتی که دولت این مهم را به درستی انجام ندهد، امکان دارد مسئول شناخته شود. راهکار دوم که به اشکال و مصادیق متعددی محقق می‌گردد، زمانی است که مسافران هوایی در عمل متحمل زیان و خسارت می‌شوند و شیوه احتیاطی یا پیش‌گیرانه، دیگر کاربردی ندارد بلکه باید به مسافر متضرر مساعدت رساند. این راهکار شامل بیمه، کارت‌های اعتباری و قراردادهای میان شرکت‌های هواپیمایی است.

۲. حمایت احتیاطی

هدف اولیه این قسمت، تشریح و اثبات تعهد دولت مبنی بر پیشگیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی از طریق اجرای نظارت و بررسی کفایت مالی شرکت‌های هواپیمایی در آغاز تشکیل و در ادامه کار است. پس از اثبات چنین تعهدی با وقوع ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و نقض تعهد دولت مبنی بر بررسی کفایت مالی شرکت‌های هواپیمایی، مسئولیت مدنی دولت برای جبران خسارت مسافران به واسطه خسارت وارده به آن‌ها مطرح می‌گردد.

۲-۱. مبانی قانونی نظریه

طبق قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ سازمان هواپیمایی کشوری وابسته به وزارت راه و شهرسازی تأسیس شده است (ماده ۵). از جمله وظایف عمده این سازمان نظارت بر فعالیت هواپیمایی کشوری است (بند ب ماده ۵). از وظایف دیگر این نهاد، تشویق افراد صلاحیت‌دار به

انجام امور هوایی است (بند ه ماده ۵). در سازمان هواپیمایی کشوری شورایی به نام «شورای عالی هواپیمایی کشوری» وجود دارد. یکی از وظایف این شورا اظهارنظر در خصوص صدور پروانه بهره‌برداری هوایی یا لغا یا توقف موقت یا محدود ساختن اختیارت مندرج در پروانه است (تبصره ۱ ماده ۶). در ماده ۱۵ همین قانون، مرجع صدور هرگونه اجازه‌نامه مربوط به امور هواپیمایی کشوری، اداره کل هواپیمایی کشوری (در حال حاضر سازمان هواپیمایی کشوری) است. همچنین نهاد مذکور می‌تواند در صورت احراز تخلف از سوی شرکت هواپیمایی، هرگونه اجازه‌نامه را لغو یا به طور موقت توقیف نماید. ماده ۱۷ قانون، مبادرت به تصدی‌گری در امور حمل و نقل هوایی را منوط به پروانه بهره‌برداری هوایی از سازمان هوایی کشوری می‌داند. برای صدور چنین گواهینامه‌ای در همان ماده آورده شده که «این پروانه در صورتی داده می‌شود که شورای عالی هواپیمایی کشوری بهره‌برداری هوایی تقاضا شده را منطبق با مصالح کشور و احتیاجات جامعه تشخیص دهد و اطمینان حاصل نماید که تقاضاکننده قادر به انجام نوع بهره‌برداری هوایی مورد تقاضای خود به طرز اطمینان‌بخش است». در نهایت ماده ۱۸ مقرر می‌نماید که با از دست دادن شرایط مقرر برای تحصیل پروانه، سازمان هواپیمایی می‌تواند پروانه را لغو یا توقیف یا محدود سازد. علاوه بر قانون هواپیمایی کشوری، در مهر ۱۳۹۴ دستورالعملی با عنوان دستورالعمل تأسیس و فعالیت شرکت‌های هواپیمایی به اجرا گذاشته شد. مطابق ماده ۱ از فصل اول از دستورالعمل تأسیس و فعالیت شرکت هواپیمایی که به استناد قانون هواپیمایی کشوری تهیه شده است، علاوه بر شورای عالی هواپیمایی، کمیته هوانوردی به عنوان زیرمجموعه‌ای از سازمان هواپیمایی کشوری، مسئولیت ارزیابی فنی و اقتصادی طرح‌ها و صلاحیت‌های عمومی متقاضی و احراز صلاحیت حرفه‌ای مدیران و تعیین نوع پروانه بهره‌برداری و نیز صدور دو تأییدیه بازرگانی و فنی و عملیاتی را به عهده دارد. در این دستورالعمل از تأییدیه صلاحیت بازرگانی سخن به میان آمده که مشروط به احراز کفایت مالی از سوی متقاضی است. در خصوص کفایت مالی، کمیته هوانوردی گزارشی برای تصمیم‌گیری مقتضی به شورای عالی هواپیمایی ارائه می‌نماید. در خصوص شرایط عمومی، شرکت هواپیمایی باید قادر باشد تا منابع و کفایت مالی خود را اثبات نماید. در همین دستورالعمل، فصل پنجم به ضوابط اختصاص داده شده است. در ضمیمه اول از کفایت مالی (احراز توان مالی متقاضی بابت تأمین زیر ساخت‌های عملیاتی و اداری) سخن گفته شده است.

در اتحادیه اروپا نیز مقررات مشابهی در این خصوص وجود دارد. در ماده ۵ قانون ۲۴۰۷/۹۲

اتحادیه‌ی اروپا این امکان وجود داشت که مقام ناظر بتواند گواهینامه‌ی هوایی را لغو یا تعلیق نماید (Gleave, 2011: 49). در این ماده آمده است که مقام ناظر زمانی که نشانه‌هایی از مشکلات مالی برای متصدی دارای گواهینامه وجود دارد، در صورتی که این نهاد بر توانایی متصدی حمل و نقل برحل مشکلات قانع نشد، می‌تواند گواهینامه را لغو یا تعلیق نماید. اما در قانون ۱۰۰۸/۲۰۰۸ این موضوع به الزام این نهاد تبدیل شده است (Gleave, 2011: 49). در واقع، در قانون گذشته اختیار لغو داشت اما طبق قانون اخیرالذکر الزام به لغو یا تعلیق گواهینامه دارد.

بدین ترتیب ملاحظه می‌گردد که یک نهاد دولتی زیرمجموعه سازمان هواپیمایی کشوری و یا وزارت راه و شهرسازی، وظیفه نظارت بر وضعیت مالی شرکت‌های هواپیمایی را دارد. شاید در وهله نخست تصور شود که این نظارت تنها در بدو تأسیس شرکت وجود دارد و ورشکستگی امری حدودی است و به شرایط زمان تأسیس بستگی ندارد و بنابراین نخواهد توانست مانع از ورشکستگی شرکت شود؛ زیرا حتی در صورت ثبت شرکت با سرمایه کلان، امکان سوء مدیریت نسبت به سرمایه و در نتیجه هدر رفتن آن وجود دارد. از طرف دیگر، سرمایه به آسانی قابلیت تبدیل و خروج از شرکت را دارد. لذا به نظر می‌رسد که راهکار حمایتی راهکار مناسبی نباشد. اما باید توجه داشت که نظارت دولت محدود به زمان تأسیس نیست و به صورت ماهانه، فصلی، شش ماهه، سالانه و دوسالانه ادامه دارد. بنابراین اگر نهاد یا مقام دولتی ذی‌صلاح، پس از تأسیس یک شرکت هواپیمایی، نظارت خود را ادامه ندهد، مسئول شناختن دولت به علت عدم نظارت بی‌راه نیست. بدین ترتیب، در صورت انجام این نظارت هم در ابتدای تأسیس و هم به صورت مستمر ماهانه، فصلی، شش ماهه، سالانه و دوسالانه، تا حد امکان از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی به واسطه وضعیت بد مالی جلوگیری می‌شود. اگرچه این گونه نظارت‌ها، تا حدی فعالیت‌های روزانه شرکت‌ها را با مشکلاتی روبرو می‌سازد، اما باید اذعان داشت که فایده چنین نظارت‌هایی از محدودیت‌ها و ضررهای آن بیشتر است.

در کشور دانمارک شرکت‌های هواپیمایی ملزم می‌شوند تا گزارش سالانه خود را ارائه دهند. این گزارش شامل نسبت نقدینگی به بدهی است. همین نظارت در کشور فرانسه از طریق بررسی منظم پرداخت مالیات، بدهی‌ها و حقوق کارمندان صورت می‌گیرد. در واقع، در این کشور علاوه بر بازنگری سالانه در صورت بروز و شناسایی وضعیت بد مالی به بررسی ماهانه ساعات پروازی واری می‌شود (Von den steinen, 2009: 65). همین نظارت به صورت ماهانه یا فصلی در کشور

ایرلند وجود دارد. در کشور ایتالیا تراژنامه شش ماهه شامل هزینه عملیاتی و سود بررسی می‌شود. در کشور لهستان اصل نظارت به صورت سالانه انجام می‌گیرد اما در صورت شناسایی مشکلات مالی، این نظارت به صورت فصلی یا ماهانه تحقق می‌یابد. در اسپانیا پس از یک سال از اخذ گواهینامه، کفایت مالی شرکت بررسی می‌شود (Von den steinen, 2009: 65). با بررسی در کشورهای مختلف به این موضوع پی می‌بریم که میزان نظارت در کشورها متفاوت است. اما علاوه بر اتفاق نظر کشورها بر لزوم وجود چنین نظارتی، حداقل این نظارت به صورت سالانه انجام می‌شود. البته باید توجه داشت که این نظارت‌ها لزوماً کارساز نخواهد بود، همان‌گونه که در ورشکستگی کامت ایر و هواپیمایی اسپانیا، مقامات دولتی از وضعیت بد مالی چنین شرکت‌هایی آگاه بوده و نظارت خود را تشدید نمودند اما در عمل نتوانستند کاری انجام دهند که مانع توقف متصدی شود (Gleave, 2011: 54).

همان‌طور که در ایران و سایر کشورها بررسی شد نهادهای دولتی موظف به نظارت بر کفایت مالی شرکت‌های هواپیمایی شده‌اند، اما نکته‌ای که مبهم مانده مسئولیت این نهادها است. در واقع، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مذکور، حسب مورد، وظایفی را برعهده نهادی مشخص قرار داده‌اند، بدون آن‌که مسئولیتی برای نقض این وظایف پیش‌بینی کرده باشند. سؤالی که در اینجا به ذهن می‌رسد آن است که اگر نهادهای تعیین شده برای نقض اجرای وظیفه خود با مسئولیتی روبرو نباشند، آیا می‌توان تضمین کرد که این وظیفه به نحو شایسته اجرا خواهد شد؟

۲-۲. موانع پذیرش

نظریه مسئولیت مدنی دولت ناشی از خسارت وارده بر مسافران به علت ورشکستگی شرکت هواپیمایی، سابقه‌ای در حقوق ایران ندارد و شاید با مبانی مسئولیت مدنی نیز هم‌خوانی نداشته باشد. مشکلاتی از قبیل فقدان مبنای قانونی خاص در این حوزه و مهم‌تر از همه تقابل با دولت، خود بر مشکلات عملی می‌افزاید. این ایده در وهله نخست کمی خیال‌بافی به نظر می‌رسد اما باید توجه داشت که تمام ایده‌ها، زمانی دست نیافتنی و گاه خیال‌بافی به نظر می‌رسیده‌اند، حال آن‌که بویژه در مسائل اجتماعی، تحولات تدریجی و فشار جامعه، درستی و عملی بودن آن‌ها را اثبات کرده است. با این حال، حتی بر فرض پذیرش اندیشه‌ی مذکور، ایراد اساسی آن است که احراز رابطه سببیت به عنوان مهم‌ترین رکن مسئولیت، بین ورشکستگی شرکت هواپیمایی و تأخیر و لغو پروازها در نتیجه آن از یک سو و دولت از سوی دیگر، کم‌رنگ و باواسطه به نظر می‌رسد.

بنابراین شاید این ایراد وارد باشد که دولت را نمی‌توان مسئول حادثه‌ای دانست که آن را ایجاد نکرده و امکانات پیشگیری از آن را به نحو کامل در اختیار نداشته است. در پاسخ به این ایراد، شاید بتوان استدلال نمود که رابطه‌ی سببیت وجود دارد؛ زیرا دولت می‌توانست پرواز مزبور را لغو نماید. از این رو با عدم لغو چنین پروازی خسارت وارد شده است. به علاوه، دولت در راستای مانع شدن از ورود خسارت، این توانایی را دارد که شرکت را با انحلال مواجه سازد.

از جمله ایرادات دیگر در ایران، در مقایسه با حقوق اتحادیه اروپا، می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود. اول آن که نهاد ذی‌ربط هیچ الزامی به تعلیق یا استرداد مجوز ندارد. همان‌گونه که اشاره شد ماده ۱۸ قانون هواپیمایی کشوری مقرر داشته است که با از دست دادن شرایط مقرر برای تحصیل پروانه، سازمان هواپیمایی «می‌تواند» پروانه را لغو یا توقیف یا محدود سازد. در صورتی که همین مقرر برای کشورهای عضو اتحادیه اروپا با واژه «باید» آمده است. دوم آن که اقدام نهاد دولتی صالح در این خصوص یک اقدام حاکمیتی و نه تصدی‌گری است و بنابراین طبق ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، دولت برای چنین اموری مسئولیتی ندارد. البته انتظار می‌رود با تصویب لایحه مسئولیت دولت^۱ از آن‌جا که میان امور حاکمیتی و تصدی‌گری تفاوتی قائل نشده است، مانع دوم برطرف شود اما مانع اول هم‌چنان باقی است و این نیاز احساس می‌شود که عبارت «می‌تواند» به عبارت «باید» تغییر نماید. در حال حاضر که چنین مانعی وجود دارد، می‌توان استدلال نمود که مجاز بودن دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی مانند سازمان هواپیمایی کشوری، هیچگاه به معنای اختیار آن‌ها نیست بلکه الزام و تکلیف از آن برداشت می‌شود. بنابراین نص ماده ۱۸ فوق مانعی برای مسئولیت مدنی دولت نیست. این تفسیر هرچند در راستای رفع اشکال ذکر شده است، اما در دست‌والعمل‌های کشورهای پیش‌گام که منبع قوانین کشور ایران بوده است، این عبارت در یک تحول رو به جلو تغییر پیدا نمود. همچنین در صورتی که در دستورالعمل‌های مربوطه، صراحت در بیان باشد، جای هر تفسیر که مانع احقاق حقوق مسافران زیان‌دیده باشد را می‌گیرد.

۲-۳. هدف، ارکان و مبنای مسئولیت

مسئولیت برای تحقق و اثر بخشی، نیازمند هدف است. در صورتی که استدلال ما مبنی بر مسئول بودن دولت با پشتوانه هدف نباشد چیزی بیش از خیال‌پردازی و تصورات نامفهوم بشمار

^۱. با توجه به نارسایی‌های ماده ۱۱ ق.م.م، دولت در صدد تقدیم لایحه جدیدی با توجه به نیازهای جامعه ایرانی برآمد که توسط گروهی از محققان اداره کل پژوهش و اطلاع‌رسانی نهاد ریاست جمهوری فراهم شد و مشتمل بر ۸ ماده و ۴ تبصره بوده و البته هنوز به تصویب نرسیده است (صفایی، ۱۳۹۳: ۳۳۸).

نمی‌آید. لذا نمی‌توان بی‌هدف چیزی را به مقنن تحمیل نمود یا او را ملزم به تحمیل مسئولیت به دولت در شرایطی نمود که تحقق آن نیازمند هزینه‌های فراوان است (Giuseppe, 2010: 26). (Garoupa &

اولین هدف در مسئولیت مدنی از دید زیان‌دیده، جبران خسارت است و از آن‌جا که زیان به هر میزان که باشد، زیان‌دیده را از یک نفع محروم می‌کند، او مستحق جبران است (El Menyawi, 2003: 6). در واقع اکثر حقوق‌دانان مبنای اصلی مسئولیت مدنی را تضمین حقوق زیان‌دیده و حمایت از وی می‌دانند. آنچه که از هدف جبران خسارت عادلانه‌تر به نظر می‌رسد، اعاده وضع زیان‌دیده به حالت سابق است؛ هدفی که در حقوق ما نیز به تبع فقه به وضوح دیده می‌شود (السان، ۱۳۸۷: ۱۲).

همچنین در صورت پذیرش مسئولیت دولت و لزوم جبران خسارت و اعاده به وضع سابق شخص زیان‌دیده، بر مقامات دولتی این تهدید بار می‌شود که در صورت نقض تعهد، حسب مورد با مسئولیت مدنی یا کیفری روبرو شوند. این تهدیدات عاملی برای پیشگیری از وقوع خسارت یعنی ورشکستگی شرکت هواپیمایی از طریق نظارت است. در واقع یکی از اهداف مسئولیت مدنی، بازدارندگی از ایجاد ضرر است.

ارکان مسئولیت مدنی، اصطلاحاً به سه رکن اساسی گفته می‌شود که برای تحقق مسئولیت مدنی، ضروری است. در صورت فقدان یکی از این سه رکن، مسئولیت منتفی می‌شود. ارکان مسئولیت مدنی عبارتند از: ضرر، فعل زیان‌بار و رابطه سببیت بین عمل زیان‌بار و ضرر. این سه شرط را می‌توان شروط ثابت مسئولیت مدنی نامید؛ زیرا وجود آن‌ها در هر حال برای تحقق مسئولیت مدنی ضرورت دارد (قاسم زاده، ۱۳۸۷: ۷۲). احراز ارکان مسئولیت مدنی دولت در قبال ضرر وارده به واسطه ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی کار چندان آسانی نبوده و بر تصور هر کدام اشکالی وارد است. در وهله نخست به نظر می‌رسد که حتی اگر جبرانی برای زیان‌های ناشی از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی قابل تصور باشد، دولت مسئول آن نیست؛ زیرا احراز رابطه‌ای از نوع سببیت بین دولت و زیان دشوار است. در واقع، اگر هم بتوان دولت را مقصر دانست، باید توجه داشت که خسارت مسافر ناشی از ورشکستگی شرکت هواپیمایی نبوده، بلکه این خسارت ناشی از لغو و تأخیر در پرواز بوده است. در ذیل، ارکان مسئولیت مدنی دولت در نتیجه‌ی ورشکستگی شرکت هواپیمایی را به اختصار بررسی می‌نماییم.

رکن اول مسئولیت مدنی، تحقق ضرر است. نویسندگان حقوقی ضرر را به سه گروه متمایز، ۱. مادی ۲. معنوی ۳. بدنی تقسیم کرده‌اند (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ۲۴۲). در فرض ما یعنی تأخیر و لغو پرواز در نتیجه ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی، به نظر می‌رسد اصولاً خسارت از نوع مادی است، از جمله تهیه بلیط گران‌تر، هزینه اقامت در هتل و هزینه حمل و نقل.

رکن دیگر مسئولیت مدنی، ارتکاب عمل زیان‌بار است. عمل زیان‌بار باید در نظر اجتماع ناهنجار باشد و نیز در قانون برای آن مجوزی قرار داده نشده باشد. عمل زیان‌بار ممکن است فعل یا ترک فعل باشد. در بحث ما این رکن در واقع به صورت ترک فعل است؛ یعنی نهاد صالح باید نظارت می‌نموده، اما وظیفه خود را به درستی انجام نداده است. به طور کلی واضح است که توجه انجام فعل زیان‌بار دشوارتر از ترک فعل است (Draper, 2005: 254). این امر به آن معنا نیست که چشم بر خسارت وارده با ترک فعل ببندیم. عامل مستقیم زیان در موارد تأخیر و لغو پرواز، قهری (به طور مثال ناشی از گران شدن سوخت) یا ناشی از بی تدبیری شرکت هواپیمایی بوده است و اثبات فعل زیان‌بار از سوی دولت دشوار است. همین امر امکان انتساب آن را به دولت با اشکال مواجه می‌سازد. اما با پذیرش نظریه دولت رفاه دامنه مسئولیت آنقدر وسیع می‌شود که موانع سنتی ارکان مسئولیت، برای تحقق حمایت حداکثری از میان می‌رود. بنابراین در اینجا لازم است تا با تشریح نظریه دولت رفاه نشان دهیم که وظایف دولت از آن‌چه که به نظر می‌رسد گسترده‌تر است.

دولت رفاه، دولتی است که در آن تأمین و بهبود رفاه عمومی وظیفه قانونی نهادهای قدرت است. مفهوم دولت تا سده شانزدهم رواج سیاسی نیافته بود. نخستین کاربرد آن در بحث علمی نیکولو ماکیاولی نسبت داده می‌شود. توماس هابز معتقد است که دولت در مقام تعریف عبارتست از شخصی که جمع کثیری از آدمیان به موجب عهد و پیمان با یکدیگر، خودشان را یک به یک مرجع اعتبار و جواز اعتبار و جواز اعمال او ساخته‌اند تا این که او بتواند تمامی قوا و امکانات همه آن‌ها را چنان که خود مقتضی می‌بیند، برای حفظ آرامش و امنیت و حراست عمومی به کار ببرد (هابز، ۱۳۹۵: ۱۹۲). در تعریف حقوقی دولت گفته شده که دولت، آن واحدی است که ویژگی‌های زیر را دارد. تعریف فلسفی دولت دارای یک هدف اصلی است، بدین صورت که ویژگی‌های ضروری و بسنده دولت کمال مطلوب، دولت خوب یا دولت کامل را توصیف می‌کند: (۱) جمعیت (۲) حکومت (۳) سرزمین (۴) حاکمیت (۵) انحصار قدرت (عمید، ۱۳۸۶: ۱۳۶).

دولت رفاه جامعه‌ای است که در آن حداقل سطح زندگی در اختیار شهروندان قرار می‌گیرد. دولت رفاه دارای دو کارکرد است. اول کارکرد حمایتی که شامل حفظ نظم در برابر بی‌نظمی‌ها و وضع قانون به‌خاطر حفظ حاکمیت، حفظ نهاد هم‌چون خانواده، سازمان دادن به حمل و نقل و صدها موارد دیگر است. کارکرد دوم کارکرد رفاهی هم‌چون بهداشت، آموزش و پرورش و امنیت اقتصادی است. با توضیحات مذکور در خصوص دولت رفاه دایره وظایف دولت آن‌قدر گسترده است تا عدم رعایت نظارت کفایت مالی که موجب خسارت به مسافران می‌شود سبب مسئولیت دولت شود تا از این مسافران جبران خسارت نماید (Priel, 2010: 19).

اکنون بایستی رابطه سببیت بین فعل و یا ترک فعل دولت و شرکت هواپیمایی ورشکسته را بررسی و تحلیل نماییم. در فرض ما ابتدا نظارت لازم از سوی نهاد ذی‌ربط صورت نمی‌گیرد. پس از نظارت اشتباه شرکت هواپیمایی به‌واسطه تأسیس ناصحیح یا استمرار فعالیت نادرست ورشکست می‌شود. ورشکستگی موجب ناتوانی مالی شرکت هواپیمایی در اجرای پروازها به صورت کلی یا جزئی و موجب تأخیر پروازها می‌شود. این تأخیر و لغو موجب خسارت می‌گردد. مشکل آن است که اسباب دیگر بین عدم نظارت و خسارت فاصله انداخته است. به عبارت دیگر سبب، بی‌واسطه نیست. اما مسئولیت را از آن حیث می‌توان به دولت منتسب نمود که امتناع از انجام وظیفه‌ای که بنابر تحولات نوین سیاسی، اجتماعی و فرهنگی بر عهده دولت است، منجر به ورود خسارت شده است. این تحلیل در بادی امر با مشکلاتی مواجه می‌گردد: این که سرمنشاء وظیفه مذکور کدام نظریه یا بنیان حقوقی است و چگونه می‌توان رابطه زیان را با سبب احراز کرد که در دور نادیدنی از علت متصلبه علت العلل قرار دارد (السان، ۱۳۸۷: ۱۳). هر نظریه‌ای که در باب مسائل حقوقی یا سایر مسائل ارائه می‌شود، باید به نوعی با توجیحات منطقی و متعارف همراه باشد تا مقبول افتد (السان، ۱۳۸۷: ۱۱).

در پاسخ به مسأله، باید تذکر داد که به دلیل نوین بودن نظریه، تطبیق دقیق مبانی تعریف شده حقوق مسئولیت در این مورد میسر نیست. بنابراین نمی‌توان یکی از نظریه‌های تقصیر، خطر و تضمین حق را به عنوان مبنای منحصر مسئولیت دولت محسوب داشت. با این حال، تحول مبانی مذکور و پذیرش نسبی نظریه تضمین در حقوق مدرن به ما نیز این جسارت را می‌دهد که مبنای نوین که تلفیقی از مفاهیم موجود به همراه تطبیق با نیازهای روز است در این خصوص ارائه دهیم. دو مبنای عمده در این مورد قابل طرح و نقد هستند.

اول- تئوری را می‌توان با عنوان «ضمان حاکم» یا «مسئولیت بیت‌المال» در فقه به نوعی مرتبط دانست. هرچند که در مورد تشکیل رابطه میان نظریه و خزانه عمومی، سابقه چندانی در حقوق داخلی و فقه اسلامی وجود ندارد (فخار طوسی، ۱۳۸۰: ۱۵۰).

دوم- برای طرح مبنای مسئولیت در این فرض می‌توان از نظریه دولت متعارف بهره برد. در این نظریه، منظور از دولت متعارف آن است که در طول زمان با لحاظ امکانات و شرایط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی پیش‌بینی‌های لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت بر افراد جامعه انجام می‌دهد. آنچه در این حوزه دولت متعهد به آن است، جلوگیری از خسارت و سپس جبران کلیه خسارات در صورت قصور است. می‌توان از این فراتر رفت و نظریه‌ی دولت مسئول را پذیرفت که منظور از آن دولتی است که حامی جان و مال و ناموس کلیه شهروندان است (السان، ۱۳۸۷: ۱۶). دولت مسئول در مقام سرپرست ظاهر می‌شود. مسئولیت او چیزی بیش از عامل زیان است که به طور قهری مسئول جبران خساراتی می‌شود که با فعل یا ترک خود، موجب آن شده است (Urbina, 2005: 157).

پرونده بینگهام در سال ۱۹۵۰ نشانه‌ای بر انعطاف حقوق مسئولیت مدنی در خصوص موضوع است. در این پرونده، دادرس قواعد مسئولیت را به سویی افکند و به دنبال چتر نجاتی از جنس دیگری شد تا از این طریق به آنچه مدنظر و با عدالت سازگارتر است برسد (السان، ۱۳۸۷: ۱۸). در این پرونده یکی از قضات به عنوان مخالف اظهار نظر کرد که اگر دولت مسئول شناخته شود، چنین حوادثی هیچ‌گاه و برای هیچ وقت در آینده روی نمی‌دهد. در برخی موارد بدلیل وجود قوانین صریح دست ما بسته است اما در مواردی هنوز می‌توان قاعده یا دکترینی را مطرح کرد. ایشان معتقد بود عدم اقدام از سوی قضات با توجیه خلاء قانونی، در واقع دست روی دست گذاشتن است؛ زیرا وجداناً می‌توانیم حقوق را بروز کنیم و حوزه جبران خسارت را توسعه دهیم (Schwartz, 1954: 1461).

در خصوص مسئولیت دولت در فرض ما، این سؤال به ذهن می‌رسد که مبنای پشتوانه آن مسئولیت ناشی از فعل غیر است؟ در واقع، آیا خسارتی که باید شرکت هواپیمایی پرداخت کند را دولت به عهده می‌گیرد؟ همان‌طور که پیش از این یادآور شدیم ورشکستگی می‌تواند دستاویزی برای شخص ورشکسته باشد تا از مسئولیت قراردادی مبرا شود اما این مسئولیت دولت اولاً قهری است نه قراردادی، ثانیاً فرض ما هم شامل زمانی می‌شود که شرکت هواپیمایی مسئولیت دارد و

هم زمانی که امکان تصور مسئولیت بر این شرکت وجود ندارد. در واقع اگر این ضمان به واسطه مسئولیت فعل غیر بود تنها در صورتی حق رجوع به دولت وجود داشت که شرکت هواپیمایی مسئول باشد، درحالی که این فرض حتی زمانی که شرکت هواپیمایی ضمانی ندارد را نیز در برمی گیرد. هم چنین این خسارت به واسطه نقص نظارت از سوی نهاد دولتی است در حالیکه مسئولیت ناشی از فعل غیر، ناظر به فرضی است که از سوی آن شخص تقصیری وجود ندارد.

۴-۲. راهکارهای مشابه

صرف نظر از موانع موجود، مواردی وجود دارد که مسئولیت دولت ثابت است. با بیان این موارد، در واقع لزوم وجود مقرره‌ای مشابه در فرض ما تذکر داده می‌شود. این موارد در واقع فروض دور مسئولیت دولت است که به واسطه حکمت‌هایی، هرچند بر خلاف قواعد عام مسئولیت ثابت شده است.

۴-۲-۱. در خصوص مسئولیت دولت به واسطه فعل کارمند استدلال شده است که دولت موظف به استخدام افراد شایسته است. بنابراین وقتی که از اقدام چنین شخصی خسارتی بر ثالث وارد می‌شود دولت مسئول شناخته می‌شود. با کمی مذاقه به این موضوع پی می‌بریم که در فرض ما همین حکمت وجود دارد با این تفاوت که در فرض ما دولت تنها در نقش اجازه دهنده عمل می‌کند اما در هر دو فرض، دولت در بکارگیری شخص صالح و شایسته، به درستی عمل نکرده است.

۴-۲-۲. کنوانسیون مسئولیت برای صدمات ناشی از اشیای فضایی در ۲۹ نوامبر ۱۹۷۱ میلادی بدون رأی مخالف به تصویب رسید و در سال ۱۹۷۶ به اجرا درآمد. کشور ایران در سال ۱۹۷۲ این کنوانسیون را امضا و در سال ۱۹۷۴ به تصویب مجلس رسید. این کنوانسیون ۲۸ ماده دارد و در مقدمه آن بر تضمین پرداخت دقیق غرامت قربانیان تأکید شده است (محمودی، ۱۳۹۰: ۸۷). در ماده ۱ این کنوانسیون برای دولت مسئولیت مطلق در نظر گرفته شده است. در واقع کشوری که یک شیء فضایی را به فضا پرتاب می‌کند یا مقدمات پرتاب آن را فراهم می‌آورد مطلقاً مسئول صدمات وارده از طرف شیء به سطح زمین است. در ماده ۲ کنوانسیون، هرچند که مسئولیت مطلق وجود ندارد اما مسئولیت بر طبق نظریه خطر پذیرفته شده است. در واقع، در صورتی که صدمه در

هرجا به جز سطح زمین باشد این مسئولیت متصور است (محمودی، ۱۳۹۰: ۸۹). ماده ۶ کنوانسیون، دولت‌ها را مسئول خسارت ناشی از فعالیت شرکت‌های دولتی یا غیر دولتی قرار داده است. طبق این ماده، «کشورهای عضو پیمان مسئول فعالیت ملی در فضای ماورای جو از سوی آژانس‌های دولتی و همچنین نهادهای غیر دولتی هستند. فعالیت آژانس‌های غیر دولتی باید از سوی مقامات دولتی مورد نظارت واقع شود». بنابراین هرچند که با قواعد عام مسئولیت نتوان دولت را مسئول شناخت اما وجود شرایط ویژه، تخطی از قواعد عام را می‌طلبد.

۳-۲-۴. در تعهدات دولت در پیشگیری و جبران خسارت ناشی از حوادث اتمی نیز وضعیت به همین نحو است. به طور کلی منظور از پیشگیری حادثه در حقوق بین‌الملل، اتخاذ تدابیر و اقدامات مقتضی از سوی دولت‌ها در جهت جلوگیری از وقوع حادثه و ورود زیان به انسان‌ها و محیط زیست است. یکی از تعهدات دولت‌ها، تعهد به پیشگیری از وقوع حادثه و زیان است و در نهایت در صورت وقوع حادثه، جبران خسارت وارد شده به عنوان مسئولیت دولت‌ها به واسطه عدم پیشگیری است (داراب پور، ۱۳۹۰: ۱۹۰).

۲-۴-۴. در مورد دعاوی مربوط به خسارت زیست محیطی در سطح دولت، مطابق حقوق بین‌الملل سنتی، اصل پرداخت غرامت به وسیله آلوده کننده اعمال می‌شود که بر طبق آن، دولت محل استقرار آلودگی فقط در صورتی مسئول است که بتوان خطایی را به آن نسبت داد. اما در مورد فعالیت‌های فوق خطرناک، طبق موافقت‌نامه‌های بین‌المللی، دولتی که نظارت بر منشاء خطر ذی ربط را برعهده داشته است مسئول شناخته می‌شود، بی آن که لازم باشد هیچ خطایی در مورد وی ثابت شود. در این موافقت‌نامه‌ها، چنین مسئولیت بدون تقصیری، به تعیین سقفی برای میزان جبران خسارت وارد شده منجر می‌شود (هوهن فلدرن، ۱۳۹۱: ۳۳۸).

۲-۵. رویه قضایی

در خصوص لزوم جبران خسارت از سوی دولت به واسطه عدم اجرای وظیفه عمومی خود در نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی، مقرر بین‌المللی وجود ندارد. بنابراین باید با مراجعه به قوانین و یا رویه قضایی داخلی کشورها این موضوع را حل نمود. به‌رغم بررسی‌های صورت گرفته، در حقوق ایران هیچ پرونده مرتبطی یافت نشده، اما در برخی کشورها همچون کانادا و انگلیس، پرونده‌هایی در این خصوص موجود است.

در پرونده پرت علیه کولینز و سایرین در سال ۱۹۹۸ در انگلیس، خواهان، مسافری در هواپیمایی بود که دچار حادثه شده بود. وی علیه مقام مسئول برای گواهی پرواز هواپیما طرح دعوا نمود که برای هواپیمایی که آمادگی پرواز ندارد، گواهی صادر کرده است. دادگاه استدلال خواهان مبنی بر بی دقتی و تقصیر خواننده را پذیرفت و او را مسئول شناخت.^۱

یکی از مواردی که دولت بیش از آن که به اصول حقوقی در مسئولیت تکیه کند به ندای انصاف گوش داده، پرونده ۱۱ سپتامبر بوده است. فارغ از مباحث سیاسی و فنی و انگیزه‌ها در دخیل بودن دولت آمریکا در ایجاد این حادثه، دولت آمریکا بدون بهانه برای اثبات تقصیر خود و رابطه سببیت، جبران کامل خسارت زیان دیدگان و بازماندگان حادثه را برعهده گرفت (Stevens, 2005: 52).

در ایران هرچند رویه‌ای در مورد موضوع مطروحه دیده نمی‌شود، اما چندین پرونده وجود دارد که قضات، ادارات دولتی را ملزم به جبران خسارت به علت صدور مجوز نموده‌اند. مسئولیت ناشی از لغو پروانه فیلم سنتوری یکی از این موارد است. در این پرونده پس از صدور پروانه از سوی وزارت ارشاد، از اکران آن امتناع شد. هرچند که استدلال وزارت ارشاد جهت امتناع از اکران از سوی دادگاه پذیرفته شد اما به واسطه صدور مجوز اولیه مسئول جبران خسارت شناخته شد. همچنین مسئولیت سازمان انتقال خون به واسطه صدور مجوز برای ورود خون‌های آلوده یکی دیگر از این موارد است. در این پرونده سازمان انتقال خون به واسطه صدور مجوز ورود خون‌های آلوده، مسئول شناخته شد (کاظمی، ۱۳۸۶: ۲۱۶).

با بررسی حمایت انجام گرفته شده از سوی دولت‌ها، به این موضوع پی می‌بریم که جز در چند مورد محدود، دولت‌ها هیچ حمایت ویژه‌ای انجام نداده‌اند. به طور مثال، در ورشکستگی شرکت هواپیمایی اسپانیا، دولت این کشور صرفاً اقدام به تهیه بلیط پروازهای چارتر یا تهیه بلیط از سایر ایرلاین‌ها نمود. همین حمایت‌ها به نحو محدود از دولت انگلیس دیده می‌شود. با توجه به مطالب ذکر شده دولت‌ها اصولاً رغبتی به حمایت به صورت داوطلبانه ندارند و بنابراین برای الزام آن‌ها، به قانون و آرای قضایی نیاز می‌باشد. لازم است این نکته را هم یادآور شویم که هرچند دولت‌ها شاید به صورت مستقیم در این موارد به حمایت نپردازند اما با بررسی تاریخی اقدامات برخی کشورها همچون آمریکا به این موضوع می‌رسیم که از آن‌جا که اصل لزوم حمایت از مسافران برای آن‌ها

1. Perrett v. Collins and others, 1998, 2 Lloyd's Rep. 255,
<https://www.lawteacher.net/cases/perrett-v-collins.php>

مورد قبول است، از لحاظ قانونی تلاش می‌کنند تا مجاری حمایتی به حداکثر برسد. این حمایت‌های تقنینی بیشتر در حوزه‌های فروش بلیط اضافه بر ظرفیت، تأخیر، لغو پروازها و ایجاد محیطی آرام برای مسافران در صورت حدوث تأخیر بود (Dempsey, 2012: 116).

۳. حمایت مساعدتی

در صورتی که پرواز به هر علتی از جمله ورشکستگی شرکت هواپیمایی به تعویق بیفتد، از دید مسافران مشکل ایجاد شده است. هرچند که لزوماً تمام ورشکستگی‌ها به تعویق و تأخیر پرواز منجر نمی‌شود. در این صورت مسافر یا اصلاً پرواز را شروع نکرده یا آن که امکان بازگشت از سفر برایش مقدور نیست. در این مرحله باید دید چه حمایت‌هایی برای مسافر موجود است. در صورت ورشکست شدن شرکت هواپیمایی و عدم توانایی بر اجرای تعهد خویش براساس زمان توقف از عملیات پرواز خسارت متفاوت می‌شود. در برخی موارد قبل از آن که مسافر بخواهد از مبدأ سفری را آغاز نماید، از آن محروم می‌شود. در این فرض اگر مسافر بخواهد سفر را از طریق پرواز دیگر به انجام برساند متحمل هزینه‌ی تهیه‌ی بلیط دیگر که شاید گران‌تر هم باشد، می‌شود. اما در صورتی که نخواهد یا نتواند سفر خود را از طریق پرواز دیگری به انجام برساند در این صورت کرایه اتومبیل علاوه بر هزینه بلیط اصلی که از دست رفته اضافه می‌شود. فرض دیگر زمانی است که پس از شروع سفر، مسافر از تکمیل سفر خود برای بازگشت باز می‌ماند. در این صورت مسافر ممکن است علاوه بر هزینه تهیه بلیط دیگر، کرایه اتومبیل و هزینه اسکان را هم متضرر شود. در صورت وقوع چنین خسارتی و با توجه به این موضوع که شرکت هواپیمایی توانایی مالی برای جبران خسارت را ندارد، چه حمایت‌هایی برای مسافران موجود است؟ نکته‌ای که مهم به نظر می‌رسد، وجود نارسایی‌های بسیار در این طرح‌های حمایتی است. اول آن که راهکارهای موجود شامل تمام پروازها نیست. به طور مثال در صورتی که خرید مسافر تنها محدود به بلیط باشد، از حمایت بیمه‌ای برخوردار نخواهد بود. علاوه بر محدودیت از بعد نوع سفر، این حمایت‌ها تنها مبلغ محدودی از خسارت را جبران می‌سازند. یکی از علت‌های نارسایی‌های این راهکارها عدم وجود قوانین جامع در سطح بین‌الملل است. در کنوانسیون‌های بین‌المللی در حوزه هوایی از ورشو تا مونترال قاعده‌ای که بتوان از آن برای حمایت از مسافران بهره برد وجود ندارد. هرچند که در پیش‌نویس کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال تدوین‌کنندگان نگرانی خود را در خصوص

ورشکستگی ابراز نمودند اما برای درج قاعده‌ای چه در کنوانسیون مربوطه و چه در کنوانسیون بین‌المللی مجزا به توافق نرسیدند.^۱ در این قسمت چند راهکار حمایتی موجود در سایر کشورها از جمله کشورهای عضو اتحادیه اروپا را بررسی می‌نمایم.

۱-۳. بیمه

بیمه هواپیما به طور عمده دو حوزه را در بر می‌گیرد. بیمه خود هواپیما (بیمه بدنه) و بیمه مسئولیت هواپیما (یا شرکت هواپیمایی). بیمه مسئولیت نیز به دو بخش تقسیم می‌شود. یکی مسئولیت هواپیما در قبال خسارت‌هایی که احتمالاً در اثر برخورد با هواپیمای دیگری در هوا یا زمین و یا به تأسیسات ثابت از قبیل ساختمان‌ها و تأسیسات فرودگاه ایجاد می‌شود؛ دوم مسئولیت در قبال مسافران و صاحبان کالا (کریمی، ۱۳۷۰: ۳۶).

در وهله نخست این ابهام به ذهن متبادر می‌شود که الزام شرکت‌ها به بیمه نمودن خود، به علت تأخیر و لغو پروازها است یا ورشکستگی علت آن است؟ در صورتی که ملاک تأخیر و لغو باشد، دیگر چه فرقی دارد که علت این عدم اجرای تعهد، ورشکستگی یا چیزی غیر از آن است. در خصوص این ابهام باید متذکر شد که بیمه نمودن شرکت‌های هواپیمایی، یک الزام در راستای حمایت از حقوق مسافران تلقی می‌گردد. این الزام برای مثال در قانون ۲۰۰۴/۷۸۵ کشورهای عضو اتحادیه اروپا دیده می‌شود. در صورتی که چنین الزامی نباشد، شاید شرکت‌های هواپیمایی علاقه‌ای به اختصاص هزینه‌ای جهت حمایت از حقوق مسافران نداشته باشند. در تفسیر این قانون و چگونگی دامنه شمول آن، علت عدم اجرای تعهد مهم است. در این قانون، بیمه تنها در فرض وجود یک ریسک شناخته شده، از مسافر جبران خسارت می‌کند. بنابراین این موضوع که ورشکستگی یک ریسک شناخته شده است، اهمیت می‌یابد.

بیمه مسئولیت مدنی در قبال مسافری به وسیله مالکین، مدیران و یا متصدیان هواپیمایی و شرکت‌های حمل و نقل هوایی مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ زیرا آن‌ها از نظر قانونی، در طول سفر مسئول حفظ جان و مال مسافری هستند. بر پایه این پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گران متعهد می‌شوند که ضرر وارده به مسافران را جبران نمایند (ماحوزی، ۱۳۸۹: ۱۰۹). رژیم مسئولیت در این مورد با رژیم مسئولیت در سایر موارد متفاوت است. عمده این تفاوت در این است که در بیمه مسئولیت

1. (Report of the First Meeting of the Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, (1998: 2-19)).
<https://www.cambridge.org/core/journals/international-and-comparative-law>.

در خصوص مسافران حداکثر خسارت وارده به طرف حادثه دیده قابل برآورد نبوده و فقط سقف تعهد بیمه‌گر در بیمه نامه منعکس می‌شود بر عکس بیمه بدنه که حداکثر خسارت قابل پرداخت از قبل قابل پیش‌بینی است (دستباز، ۱۳۷۴: ۳۱۰). در سطح بین‌المللی کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه هیچ کدام در برگیرنده قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در زمینه بیمه، برای شرکت‌های حمل و نقل هوایی نبودند و تنها پروتکل گواتمالا به موجب ماده ۱۴ به دولت‌ها اجازه داده بود که در صورت تمایل، با ایجاد بیمه‌های محلی برای پرداخت غرامت مدعی در سرزمین خود سیستمی برقرار کرده و مورد استفاده قرار دهند. در واقع این پروتکل هیچ‌گونه تعهدی برای شرکت‌های حمل و نقل در حیطه بیمه قائل نمی‌شود. در آخر کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال، ماده ۵۰ را استثنائاً به بیمه اختصاص داد و این اولین بار بود که نقش بیمه در یک کنوانسیون بین‌المللی مورد تأیید قرار گرفت.

ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد که دولت‌های عضو باید متصدیان حمل و نقل خود را برای اقدام به انعقاد بیمه کافی برای پوشش مسئولیت خود که ناشی از این کنوانسیون است ملزم نمایند، دولت‌های عضو می‌توانند از متصدی حملی که به مقصد آن کشور به ارائه خدمات حمل و نقل هوایی می‌پردازد، درخواست نمایند که دلیل در اختیار داشتن بیمه کافی که مسئولیت ناشی از این کنوانسیون را پوشش می‌دهد، ارائه نماید. مطابق ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال، متصدی حمل باید دارای بیمه کافی برای پوشش مسئولیت ناشی از این کنوانسیون باشد. برخی از مفسران حقوقی انتقاد کرده‌اند که کنوانسیون مونترال تلاش نموده تا تکالیف بیمه‌ای متصدیان حمل را در کنوانسیون تنظیم و تدوین نماید که مربوط به مسئولیت بین متصدیان حمل و مسافران یا اشخاص ذی نفع در کالا است. هم‌چنین ادعا شده است که اصطلاح «بیمه کافی» که در این ماده ذکر شده مبهم است (پابلو مندرس، ۱۳۸۳: ۲۵۹-۳۱۲).

در مورد تأخیر، ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو اشعار می‌دارد که متصدی حمل و نقل مسئول جبران خسارت‌های ناشی از تأخیر در حمل مسافر به مسافران، کالاها و بار است. اگرچه معمولاً متصدیان، این نوع مسئولیت را با درج شرایطی در بلیط مستثنا می‌کنند اما پوشش بیمه می‌تواند مسئولیت ناشی از تأخیر و زیان مسافران را نیز پوشش دهد (صدیق نوحی، ۱۳۷۷: ۲۲). هرگاه متصدی حمل و نقل مسئولیت خود را بیمه کند، بیمه‌گر تا سقف تعیین شده در قرارداد بیمه، خسارت وارده را جبران می‌کند و اگر خسارت وارده بیشتر از مبالغی باشد که بیمه‌گر پرداخته

است، زیان دیده می‌تواند برای بقیه‌ی آن به متصدی حمل و نقل رجوع کند. قرارداد بیمه تضمینی است برای زیان دیده جهت دریافت خسارت؛ زیرا زیان دیده گذشته از رجوع به متصدی حمل و نقل می‌تواند به بیمه‌گر رجوع کند (شهلائی، ۱۳۷۴: ۸۷). در اتحادیه اروپا در حال حاضر در خصوص بیمه‌های هوایی قانون ۲۰۰۴/۷۸۵ حاکم است (Gleave, 2011: 36). در ماده ۱ این قانون، هدف از چنین قانونی را حداقل التزام بیمه در خصوص مسافران، بار و اثاثیه و تأخیر می‌داند. مطابق این مقررات، متصدیان حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا مکلفند هر مسافر را تا سقف ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه (SDR)^۱ بیمه نمایند. مع هذا، در مورد مسئولیت‌های بالاتر از این محدوده، متصدی باید دارای «بیمه‌های در سطح معقول» باشد که این سطح معقول مبهم است. در ماده ۲ بر اعمال این قانون نسبت به تمام متصدیان حمل و نقل تأکید می‌کند. ماده ۴ این قانون، مواردی را به عنوان ریسک شناخته است اما از ورشکستگی سخنی به میان نیامده است. در تلاش‌های صورت گرفته جهت تغییر این قانون در سال ۲۰۰۷، نظر عده‌ای بر گسترش دامنه این قانون تا جایی است که شامل ورشکستگی نیز بشود. اما نظر اکثر افراد بر این بود که دامنه شمول بیمه به موارد دیگر هم چون ورشکستگی تسری داده نشود. در سال ۲۰۰۸ گزارشی با همکاری برخی نهادهای اتحادیه اروپا در بررسی قانون ذکر شده انتشار داده شد. در این گزارش آمده است که هیچ دلیل روشنی برای حمایت از مسافران در صورت ورشکستگی خطوط هوایی وجود ندارد. با بررسی این گزارش پی می‌بریم که یکی از دلایل عدم نیاز به چنین بیمه‌ای، نظارت دولت‌ها بر وضعیت مالی شرکت‌ها است. به نظر می‌رسد وجود این نظارت نافی چنین بیمه‌ای نیست و مضاف بر این که به طور خاص در برخی کشورهای اتحادیه اروپا جدا از قانون الزام آور کلی، چنین حمایتی وجود دارد. در نقد این شیوه گفته شده است که تحمیل الزامی این حمایت بر عهده‌ی شرکت‌های هواپیمایی صحیح نیست. در واقع هزینه‌های این بیمه نمودن منجر به افزایش قیمت بلیط می‌شود، درحالی که تنها مسافران محدودی از آن سود می‌برند و از این جهت غیر منصفانه است (Air Passenger Rights, 2011: 6).

در قسمت بالا از بیمه به عنوان یک الزام برای تمام شرکت‌های هواپیمایی سخن گفتیم اما در برخی مواقع خود شرکت‌های هواپیمایی به صورت قراردادی چنین مواردی را متذکر می‌شوند. به

^۱ SDR مخفف عبارت Special Drawing Rights به معنی «حق برداشت ویژه» یک واحد پول مصنوعی است که توسط صندوق بین‌المللی پول ایجاد شده است. این واحد پولی بر ارزش وجه رایج پنج کشور برتر جهان مبتنی است که تورم و عوامل مختلف دیگر بر ارزش آن موثر است (جباری، ۱۳۹۰: ۳۲).

طور مثال در خصوص ایزی‌جت شرطی به این ترتیب وجود دارد: در صورت ورشکستگی شرکت، به منظور حمایت از پولی که شما پرداخت نموده‌اید و هزینه‌های در راه ماندن، از خدمات بیمه بهره‌مند می‌شوید (www.easyjet.com). این شیوه، اقدامی داوطلبانه از سوی شرکت‌های هواپیمایی و نه به عنوان یک الزام از سوی قانون یا یک نهاد است. از این رو با نوع بیمه‌ای که شرکت‌ها را الزام می‌نماید متفاوت است. اما از آن جهت که در صورت ورشکستگی شرکت هواپیمایی از مسافران حمایت نموده، در این قسمت آورده شده است.

سیاست جالب این شرکت هواپیمایی آن است که این حمایت ویژه را تنها در صورتی ارائه می‌دهد که مسافر علاوه بر خرید بلیط پرواز برای بهره‌مندی از یکی از خدمات دیگر هم همچون اجاره اتومبیل یا پارکینگ یا اقامت پول پردازد. بنابراین در صورتی که مسافر تنها یک بلیط، بدون سایر موارد مذکور تهیه نماید، از چنین حمایت بیمه‌ای برخوردار نخواهد بود.

در کشور کانادا، آژانس‌های مسافرتی باید دارای مجوز باشند. یکی از شرایط اخذ مجوز، عضویت در صندوق بیمه مسافرتی است. در واقع هدف از وضع چنین صندوقی برای حمایت از مسافرانی است که با وجود خرید بلیط، خدمات مربوطه را دریافت نکرده‌اند (www.Bpcpa.com). در تفاوت این شیوه با بیمه‌های قبلی، باید یادآور شد که در این نوع، آژانس‌های مسافرتی ملزم به بیمه نمودن خود هستند. اما این نمونه در کشور کانادا با سایر نمونه‌ها در کشورهای دیگر از آن جهت که از طریق بیمه از مسافران حمایت می‌نماید شبیه هستند.

در صورت عدم اجرای پرواز به علت ورشکستگی شرکت هواپیمایی، مسافران مربوطه از طریق بیمه‌های معمولی مسافران شانس اخذ حمایت ندارند اما در برخی کشورهای اتحادیه اروپا همچون انگلیس و ایرلند این بیمه وجود دارد که این حمایت را انجام می‌دهد.^۱

برخی این شیوه حمایت را به آژانس‌های مسافرتی پیشنهاد می‌کنند. در واقع زمانی که شرکت هواپیمایی به علت ورشکست شدن توانایی اجرای پرواز را ندارد، این شیوه از آژانس مسافرتی در مقابل دعاوی مسافران حمایت می‌نماید.^۲

با وجود تأیید چنین حمایتی، اما این نوع به نحو کامل از مسافران جبران خسارت نمی‌کند. همان‌طور که در بالا متذکر شدیم یکی از کشورهایی که در آن چنین طرح حمایتی وجود دارد

^۱. آخرین بازدید ساعت ۲۰:۱۵ در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۵ www.gocompare.com-scheduled-airline-insurance
^۲. آخرین بازدید ساعت ۲۳ در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۵ www.ajginternational.Com-insurance/scheduled-airline-failure-insurance

انگلیس است. در این کشور برای بهره‌مندی مسافر از این طرح حمایتی باید خرید بلیط از همین کشور و از طریق نمایندگی‌های خاصی صورت گرفته باشد. علاوه بر این شروط این طرح حمایتی تمام خسارت‌های وارده به مسافر متضرر را جبران نخواهد کرد به طور مثال در صورتی که مسافر مجبور به تهیه بلیط دیگر با بهای گران‌تر شود این بیمه تنها بهای بلیط اصلی را جبران می‌نماید و این مابه‌التفاوت که شاید در برخی موارد از هزینه‌ی بلیط اصلی بیشتر باشد بلاجبران باقی می‌ماند.^۱ بنابراین وجود برخی شروط برای داخل شدن در طرح حمایتی و آن هم نه به صورت کامل از اشکالات چنین شیوه‌ای محسوب می‌گردد.

۲-۳. کارت‌های اعتباری

برای تعریف کارت‌های اعتباری باید گفت، کارتی که توسط یک مؤسسه اعتباری مثل بانک صادر می‌شود و دارنده می‌تواند به میزان اعتبار تعیین شده نسبت به خرید کالا و خدمات به صورت نقدی یا دریافت وجه نقد اقدام نماید (شیروی، ۱۳۸۸: ۶). در صورتی که مسافر بلیط خود را از طریق کارت‌های اعتباری خریداری کرده باشد، این شانس را دارد که هنگام ورشکستگی متصدی، برای اخذ خسارت خود یعنی مبلغ بلیط اصلی به بانک یا مؤسسه صادرکننده‌ی کارت اعتباری مراجعه نماید (Gleave, 2011: 7). این طریق حمایت از مسافر، در اتحادیه‌ی اروپا بیشترین مساعدت را به مسافران هواپیما کرده است (Von den Steinen, 2009: 9). این حمایت اختصاص به خرید بلیط‌های هوایی ندارد و شامل تمام کالا و خدمات می‌شود. به طور مثال در کشور انگلیس، هر خدماتی که از طریق کارت‌های اعتباری، خریداری شود در صورتی که کالای خریداری شده تحویل شخص دارنده کارت اعتباری نشود، بانک صادرکننده مسئول جبران هزینه پرداختی است.^۲

در کشور آمریکا هم، همین حمایت دیده می‌شود، با این قید که دارنده باید ظرف ۶۰ روز از تاریخ معامله درخواست استرداد پول را ارائه دهد (Sidel and Caray, 2008: c1). بنابراین در صورتی که زیان‌دیده ظرف این تاریخ اقدامات لازم را انجام ندهد، از حمایت مذکور محروم می‌گردد.

۳-۳. قراردادهای داخلی میان ایرلاین‌ها

بر خلاف راهکارهای پیش گفته، در این نوع حمایت، شرکت‌های هواپیمایی به دلایلی از

^۱. آخرین بازدید ساعت ۲۳:۱۵ در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۵. www.ipplondon.co.uk.

^۲. Article (VI) of the Consumer Credit Act of 1974.

جمله جذب مشتری بیشتر برای خود دست به ایجاد چنین راهکاری می‌زنند. در این شیوه، مسافران برخلاف برخی شیوه‌های قبلی یاد شده، هیچ دخالتی همچون طرح دعوا علیه دولت یا شرکت ورشکسته ندارند. در این مسیر تلاش شد تا به برخی از این قراردادها دسترسی پیدا شود اما موفقیتی حاصل نگردید. از جمله این قراردادها می‌توان به قرارداد چند شرکت هواپیمایی در اروپا اشاره نمود. این شرکت‌های هواپیمایی در هر سال در حدود ۳۰۰ میلیون مسافر جابه‌جا می‌کنند. این تعداد در واقع ۵۰ درصد پروازها در اروپا می‌شود (Hanlon, 2015: 18). طبق این توافق، شرکت‌های هواپیمایی ملزم به مساعدت مسافران در راه مانده شرکت‌های هواپیمایی دیگر هستند. عدم اجرای پروازها می‌تواند به دلایل مختلف از جمله ورشکستگی باشد. این مساعدت تنها تا دو هفته پس از عدم اجرای پرواز اصلی با کمترین قیمت امکان‌پذیر است (Gleave, 2011: 45).

در صورتی که قرارداد میان شرکت هواپیمایی یا الزام از سوی مقام بالاتر بر شرکت‌های هواپیمایی وجود نداشته باشد، سایر شرکت‌های هواپیمایی باز در ارائه خدمات سود می‌برند. این شرکت‌ها می‌توانند حتی با تخفیف، بلیط‌ها را به فروش برسانند. در این صورت پروازی که دارای صندلی‌های خالی است با این شرایط تکمیل می‌شود و هزینه پرواز را از میان می‌برد. لذا با وجود آن که امکان فروش به بهای اصلی و حتی بیشتر وجود دارد شرکت‌های هواپیمایی برای جلب مشتری با تخفیف بلیط‌ها را به فروش می‌رسانند (Gleave, 2011: 45).

با بررسی اقدامات یاتا در ورشکستگی شرکت هواپیمایی به طور مثال ورشکستگی شرکت هواپیمایی سابنا به این موضوع پی می‌بریم که یاتا در جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی نفع دارد و به دنبال مساعدت به این شرکت‌ها است. آن‌چه که از نفع بردن یاتا می‌توان متصور شد، لزوماً یک سود مالی نیست، بلکه جلوگیری نمودن از ورشکست شدن شرکت‌ها در راستای اهداف این اتحادیه است. از جمله این اهداف که از طریق کمیته‌های زیرمجموعه یاتا تحقق می‌یابد، تسویه حساب بین شرکت‌های هواپیمایی است. در راستای این وظیفه که می‌تواند مانعی برای ورشکستگی شرکت‌ها باشد، این کمیته تلاش می‌نماید برای ایجاد و بقای همکاری میان شرکت‌های هواپیمایی تدابیری جهت جلوگیری از ورشکستگی این شرکت‌ها اتخاذ نماید. مؤسسه پایاپای که زیر مجموعه یاتا است در جلوگیری از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی نفع مستقیم دارد. این مؤسسه آن نوع حمل و نقلی را که با یک بلیط ولی با مشارکت چند متصدی حمل و نقل که هر کدام بخشی از آن را برعهده می‌گیرند و در مقابل، بخشی از بهای بلیت را

دریافت می‌کنند، تسهیل می‌نماید. در واقع این مؤسسه باعث می‌شود تا از انتقال سرمایه جلوگیری شود (جباری، ۱۳۹۳: ۱۰۸). هرچند که این مؤسسه ارتباط مستقیم با مسافران ندارد، اما در پرونده ورشکستگی شرکت آنست استرالیا نقش خود را کاملاً نشان داده است.^۱

به نظر می‌رسد یاتا بتواند از طریق این شیوه از مسافران حمایت ویژه نماید. دلیل ما در این خصوص واضح است. یاتا در سال ۱۹۴۵ با ۵۷ عضو تشکیل شد و در حال حاضر ۲۵۰ ایرلاین در ۱۱۸ کشور، شامل ۸۵ درصد پروازها می‌شود. در صورتی که اعضای این مجموعه بتوانند با یکدیگر هماهنگ شوند، به مقصود مهم یعنی حمایت از مسافران از این طریق خواهیم رسید. اما با وجود این پتانسیل، در اتحادیه اروپا تنها ۸ درصد مسافران از این شیوه بهره برده‌اند. از جمله شرکت‌های هواپیمایی ایرانی که عضو یاتا هستند می‌توان به ماهان، آسمان و ایران ایر اشاره نمود.^۲ بنابراین این شرکت‌های هواپیمایی با انعقاد قراردادهای بین خود می‌توانند علاوه بر کمک به مسافران، اعتبار پروازی خود را بالا ببرند.

۴. نتیجه‌گیری

با ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی و ورود خسارت به علت لغو یا تأخیر پروازهای ناشی از آن، لازم است از مسافران که رکن اصلی بقای صنعت هوایی هستند، به دو شیوه حمایت گردد. راهکار اول، مسئولیت دولت ناشی از صدور مجوز به شرکت‌های هوایی است. به واسطه موانع موجود در اثبات مسئولیت دولت، این حمایت بعید به نظر می‌رسد اما به هر حال، تصویب مقرره‌ای جداگانه در این خصوص، مطلوب بوده و پیشنهاد می‌شود. آنچه که در این مقرر نیاز است، اول فرض مسئولیت دولت است، با این توضیح که با ورشکستگی یک شرکت هواپیمایی دولت موظف باشد پروازهای رزرو شده این شرکت را برای حمایت از مسافر به انجام برساند. بنابراین در چنین شرایطی، نباید دشواری اثبات تقصیر و رابطه سببیت را بر مسافر تحمیل نمود. در واقع با تحقق تأخیر یا لغو پرواز که به علت ورشکستگی شرکت‌ها و وضعیت بد مالی متصدی حادث می‌شود، تقصیر دولت مبنی بر عدم نظارت مفروض است. به عبارت دیگر با فرض مسئولیت دولت، علاوه بر آن که نیازی به اثبات تقصیر دولت توسط مسافر وجود ندارند، آن‌ها از

^۱. International Air Transport Association v. Ansett Australia Holdings Limited. (2008). Decision of 6 February 2008, Available at:

<http://eresources.hcourt.gov.au/showCase/2008/HCA/3> آخرین بازدید در ساعت ۲۱ در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۶

^۲. آخرین بازدید در ساعت ۲۲ در تاریخ ۱۳۹۵/۱۰/۱۵، www.centreforaviation.com/iata

اثبات رابطه سببیت نیز معاف می‌شوند. البته شاید دولت بتواند پس از جبران خسارت مسافران، به شرکت هواپیمایی، یا حتی کارمندان مسئول خود رجوع کند. راهکار دوم، حمایت‌های مساعدتی از مسافران بوده و زمانی مطرح می‌گردد که بر مسافر خسارت وارد شده باشد. این نوع از حمایت، در عمل با ناکارآمدی‌هایی روبرو است و در برخی از موارد، با اصل حمایت از مسافران در تضاد است. به طور مثال این حمایت‌ها شامل برخی پروازها می‌شود یا آن‌که تنها بخشی از خسارت را جبران می‌سازد و در برگیرنده تمام خسارت وارده به مسافر نمی‌شود. در راستای تحقق حمایت‌های مساعدتی، کشورهای مختلف از شیوه‌های متفاوتی بهره می‌جویند، اما نظام حمایتی بیمه، کارت‌های اعتباری و همکاری میان شرکت‌های هواپیمایی، مورد قبول اغلب کشورها واقع شده است. بیمه به عنوان یک راهکار حمایتی، با این پیشنهاد روبرو شده بود که به عنوان یک سیستم حمایتی به صورت بین‌المللی در کنوانسیون مونترال و به صورت منطقه‌ای در مذاکرات کشورهای عضو اتحادیه اروپا، برای جبران خسارت ناشی از ورشکستگی شرکت‌های هواپیمایی اعمال گردد. همچنین استفاده از کارت‌های اعتباری به عنوان یک شیوه عام حمایتی از مصرف‌کننده که شامل مسافران هواپیما می‌شود در کشورهایی همچون آمریکا مورد استفاده واقع می‌شود. همچنین تعیین یک نظام قانون‌مند، میان شرکت‌های هواپیمایی و الزام آن‌ها به همکاری در زمان ناتوانی شرکت هواپیمایی دیگر به عنوان یک راهکار جهانی در تمام کشورها امری واجب قلمداد می‌شود.

منابع

الف- فارسی

کتاب‌ها

- جباری، منصور، (۱۳۹۳)، *حقوق هوایی از منظر داخلی و بین‌الملل*، چاپ اول، تهران: شهر دانش.
- دستباز، هادی، (۱۳۷۴)، *بیمه کالا، کشتی و هواپیما*، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشکده امور اقتصادی.
- صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله، (۱۳۹۳)، *مسئولیت مدنی*، چاپ هفتم، تهران: سمت.
- عبدالرحمن، عمید، (۱۳۸۶)، *بنیادهای علم سیاست*، چاپ شانزدهم، تهران: نشرنی.
- قاسم زاده، سید مرتضی، (۱۳۸۷)، *الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرداد*، چاپ دوم، تهران: نشر میزان.
- کاتوزیان، امیر ناصر، (۱۳۸۶)، *مسئولیت مدنی؛ غصب و استیفاء*، چاپ هشتم، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- ماحوزی، رحیمه، (۱۳۸۹)، *حقوق بیمه هوایی*، چاپ اول، تهران: پژوهشکده بیمه.
- محمودی، سید هادی، (۱۳۹۰)، *تصویربرداری ماهواره ای در حقوق بین‌الملل*، چاپ اول، تهران، شهردانش.
- مشهدی، علی، (۱۳۹۲)، *حقوق مجوزهای دولتی*، چاپ اول، تهران: شهر دانش.
- هابز، توماس، (۱۳۹۵)، *لوایاتان*، ترجمه حسین بشیریه، چاپ دهم، تهران: نشرنی.
- هوهن فلدرن، زایدل، (۱۳۹۱)، *حقوق بین‌الملل اقتصادی*، ترجمه سید قاسم زمانی، چاپ پنجم، تهران: انتشارات شهردانش.

مقاله‌ها

- السان، مصطفی، (۱۳۸۷)، «نظریه مسئولیت مدنی دولت در قبال حوادث طبیعی»، پژوهش حقوق و سیاست، بهار و تابستان، دوره ۱۰، شماره ۲۴.
- داراب پور، مهرباب و زارع نعمتی، رویا، (۱۳۹۰)، «تعهدات دولت‌ها در پیشگیری و جبران خسارت ناشی از حوادث اتمی»، *مجله حقوقی بین‌الملل*، بهار و تابستان، دوره ۲۸، شماره ۴۴.
- پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، (۱۳۸۳)، «کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد وادغام شده سیستم ورشو»، ترجمه ماشاءالله بناء نیاسری، *مجله حقوق بین‌المللی*،

پاییز و زمستان، دوره ۲۱، شماره ۳۱.

- رواس قلعه چی، محمد، (۱۳۸۲)، «کارت‌های اعتباری در پرتو فقه»، مترجم سید عباس موسویان، *مجله اقتصاد اسلامی*، بهار، دوره ۳، شماره ۱۲.
- شیروی، عبدالحسین و یوسفندی، آناهیتا، (۱۳۸۸)، «نقد و بررسی دستورالعمل اجرایی صدور و راهبری کارت خرید اعتباری»، *حقوق خصوصی*، پاییز و زمستان، سال ششم، شماره ۱۵.
- شهلائی، ناصر، (۱۳۷۴)، «مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی و شرکت‌های بیمه در مقابل مسافر و بار همراه وی»، *فصلنامه صنعت بیمه*، دوره ۱۰، شماره ۳۸.
- صدیق نوحی، مینا، (۱۳۷۷)، «بیمه مسئولیت متصدیان و مالکان خطوط هوایی»، *فصلنامه صنعت بیمه*، دوره ۱۳، شماره ۵۰.
- فخار طوسی، جواد، (۱۳۸۰)، «عدالت علوی در گردآوری و هزینه سازی بیت المال»، *نامه مفید*، دوره ۷، شماره ۲۷.
- کاظمی، محمود، (۱۳۸۶)، «مسئولیت مدنی ناشی از انتقال خون‌های آلوده»، *فصلنامه حقوق*، پاییز، دوره ۴۷، شماره ۳.
- کریمی، آیت، (۱۳۷۰)، «مسئولیت خطوط هوایی در مقابل مسافران»، *فصلنامه بیمه مرکزی*، دوره ۶، شماره ۲۵.

ب- انگلیسی

Articles

- Dari- Mattiacci, Giuseppe and Garoupa, Nuno and Gomez-Pomar, Fernando, (2010), "State Liability", 18 *Eur. Rev. Private Law*. 773. Available at: <http://scholarship.law.tamu.edu/facscholar/535>.
- Draper, Kaif, (2005), "Rights and the Doctrine of Doing and Allowing Philosophy", *Public Affairs*, No. 3.
- El Menyawi, Hassan, (2003), "Public Tort Liability, Recommending an Alternative to Tort Liability and No- Fault Compensation", *Global Jurist Advances*, Volume 3, Issue 1, Article 1.
- Hanlon, John, (2015), "ELFAA's views on an Integrated EU Aviation Policy", EESC Public Hearing, Brussels, Available at: <https://www.eesc.europa.eu/resources/docs/elfaa-presentation---john-hanlon.pdf>.

- Priel Dan, (2010), "British Politics, the Welfare State, and Tort Liability of Public Authorities", All Papers, Paper 253, Available at: http://digitalcommons.osgoode.yorku.ca/all_papers/253.

- Sidel, Robin and Carey, Susan, (2008), "Airlines Want Cash, Card Firms Stiffen Terms. Who'll Blink?", *WallStreet Journal*, September 5, Page C1.

- Steer Davies Gleave, London, Giuseppe Dari- Mattiacci Nuno Garoupa & Fernando Gomez- Pomar, (2011), "State Liability", European Commission, DG MOVE DM24 Brussels B- 1049, 18 Eur. Rev. Private L. 773.

- Steer Davies Gleave, (2011), "Impact Assessment of Passenger Protection in the Event of Airline Insolvency", Final Report European Commission DG MOVE DM24 Brussels B- 1049, March, London.

- Stephen Dempsey, Paul, (2012), "Airline Management: Strategies for the 21st Century", Coast Aire Publications, Edition 3.

- Stevens, David Y, (2005), "Tort Liability after the Dust Settles: An Economic Analysis of the Airline Defendants' Duty to Ground Victims in the September 11 Litigation", *Indiana Law Journal*, Vol. 80.

- Urbina, Sebastian, (2005), "What Is Legal Philosophy?", *Ratio Juris*, June, Vol. 18, No. 2.

- Von den Steinen, Erwin, Joerss, Ingomar and Mendes de Leon, Pablo, (2009), "Study on Consumer Protection against Aviation Bankruptcy", General Energy and Transport European Commission, 07 January, London.

Cases

- International Air Transport Association v. Ansett Australia Holdings Limited, (2008), International Air Transport Association v. Ansett Australia Holdings Limited, (2008), Decision of 6 February 2008 Available at: <http://eresources.hcourt.gov.au/showCase/2008/HCA/3>.

- Swanson and Peever v. Canad, (1990), 2 F. C. 619, 32 F. T. R. 129 as Decided by the Federal Court of Appeal of Canada and Aharony v. Omni Horizon Ltd. and others, Case number 1430/96 of the Jerusalem District Court.

- Three UK Cases, Namely: Philcox v. the Civil Aviation Authority Decision of 25 May, (1995), unreported; Friend v. Civil Aviation Authority (2005). Perrett v.

Collins, Underwood PFA (Ulair) Limited (T/a Popular Flying Association); CA 22 May 1998.

Documents

- Air Passenger Rights, Commission's Initiative on Passengers' Protection in the Event of Airline Insolvency for Standalone Air Tickets .External Study Stakeholder Workshop- 30 March (2011), Brussels 1040, Borschette Building (CCAB), rue Froissart 36, room 1D.

- Report of the First Meeting of the Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System, ICAO Doc. SGMW/1 (1998).

ج- تارنماها

- <http://www.ipplondon.co.uk>
- <http://www.easyjet.com/en/book/conditions.html>
- <http://centreforaviation.com/profiles/industry-associations/iata>
- <http://www.bpcpa.ca/index.php?option=com-content&task=view&id=257&Itemid=5>
- <http://www.gocompare.com/travel-insurance/scheduled-airline-failure-insurance/>
- <http://www.ajginternational.com/small-business-insurance/scheduled-airline-failure-insurance/>

