

مسئولیت سازندگان هواپیما و لوازم یدکی آن در برابر خسارات وارده بر اشخاص

منصور جباری^۱

آمنه شوشتری^۲

چکیده

عیب در مسئولیت مدنی سازندگان، به خصوص سازندگان هواپیما، مفهومی کاملاً متفاوت از مفهوم آن در حقوق قراردادها دارد؛ در این شاخه از مسئولیت مدنی، یک محصول زمانی معیوب است که فاقد ایمنی مورد انتظار باشد. این عیوب در مورد هواپیما به ایرادات فنی، نقص در طراحی، نقص در ساخت هواپیما و قصور در اطلاع‌رسانی تقسیم می‌شوند. از میان مبانی مختلف مسئولیت مناسب‌ترین مبنا برای مسئولیت، سازندگان هواپیما مسئولیت مطلق است، زیرا زمان حمایت از سازندگان به پایان رسیده است و اکنون قوانین باید به نحوی اصلاح شوند که هرچه بیشتر نفع مصرف‌کننده را در بر داشته باشند. در این مقاله برخی از نکات فنی و حقوقی در دعوی مربوط به سوانح هواپیما و مسئولیت مدنی سازندگان هواپیما و قطعات آن مورد بررسی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: سازندگان هواپیما، تقصیر، مسئولیت مطلق، تعهدات صریح و ضمنی، سوانح هوایی، نقص.

مقدمه

مسافرت با وسایل حمل و نقل هوایی ایمن تر از مسافرت با اتومبیل است، اما مطابق نظر اداره هوانوردی فدرال آمریکا انتظار می رود طی ۲۰ سال آتی ترافیک هوایی دوبرابر شود. چنین افزایش چشمگیری طبعاً سیر صعودی آمار سوانح هوایی را نیز به همراه خواهد داشت. زمانی که سانحه‌ای رخ می دهد، ضرر و زیان خانواده خلبان، خدمه و مسافری و یا حتی خود افراد آسیب دیده چگونه جبران می شود؟ گذشته از تبحر قضات و وکلا، ضرورت تحولی بنیادین در قوانین مسئولیت مدنی نیز احساس می شود. امروزه که غالب هواپیماهای مسافربری ما ساخت دیگر کشورها، خصوصاً آمریکا و اروپا هستند، نیاز به وجود قوانین حمایتی مناسب جهت حمایت از آسیب دیدگان این سوانح، بیشتر احساس می شود. در این راستا یکی از مهم ترین مسائل حقوقی صنعت هواپیمایی یعنی مسئولیت ناشی از ساخت هواپیما و اجزای آن، نمود بیشتری می یابد. دعاوی مسئولیت ناشی از ساخت هواپیما نیز گسترش یافته و در نهایت به دلیل اهمیت اقتصادی مطالبات و دعاوی مسافران، بررسی دلایلی که باعث چنین حوادثی می شوند، ضروری است. از میان این دلایل می توان به ایرادات فنی، نقص در طراحی، نقص در ساخت هواپیما و قصور در اطلاع رسانی توسط سازندگان هواپیما اشاره نمود. مسئولیت چنین نواقصی غالباً با سازندگان هواپیما یا سازندگان قطعات آن است زیرا مراجع ذیربط در این خصوص استانداردهایی را معرفی کرده اند که سازندگان ملزم به رعایت آنها هستند.

قبل از بررسی ادعایی مبنی بر این که یک هواپیمای ناقص و معیوب باعث صدمات و خسارات بوده است، خواهان باید مدارک کافی و دلایلی بر ارزیابی های فنی آن داشته باشد تا ادعای خود را ثابت کند. هواپیما کالایی با طراحی و مهندسی پیشرفته است و زمانی که دچار سانحه می شود، بخش عظیمی از دلایل فیزیکی و ظاهری و حتی شواهدی که بیان کننده علت سانحه هستند، نابود می شوند.

از طرفی سازندگان هواپیما و قطعات آن نیز باید کالای خود را طبق استانداردهای کشور ثبت کننده هواپیما، کشور محل فروش و یا استفاده بسازند. دست اندرکاران صنعت هواپیمایی،

سازندگان، متصدیان پرواز و مؤسسات دولتی در برابر مقرراتی که در این حوزه وضع شده مسئول هستند. این وظیفه و مأموریت وسیع همیشه تداوم دارد تا امنیت، کارایی و در نهایت سودمندی هواپیما تأمین شود. برای مثال در آمریکا سازندگان باید طراحی، انتخاب مواد، ساخت و آزمایش هواپیماها را براساس استانداردهای یکپارچه دولت فدرال انجام دهند. در خصوص سوانح هوایی که برای هواپیماهای آمریکایی در سرزمین ایالات متحده و یا فرای مرزها و در آبهای آزاد اتفاق می‌افتد ترکیبی از مقررات اداره هوانوردی فدرال^۱ و شورای ایمنی حمل و نقل داخلی^۲ و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری^۳ (ایکائو) قابل اجرا هستند.

در این نوشتار بیشتر سخن از دعاوی مطرح در آمریکا و سیستم حقوقی این کشور است؛ زیرا اکثر دعاوی مطرح علیه سازندگان هواپیما در این کشور اقامه شده و برای بررسی سیستم حقوقی حاکم بر این دعاوی، گزینی از مطالعه دعاوی علیه سازندگان این کشور و سیستم حقوقی‌اش نیست. هدف از نگارش این مقاله این است که برخی از نکات فنی و حقوقی در دعاوی سوانح هواپیما تشریح شود.

۱- مسئولیت ناشی از ساخت کالا

در اصطلاح «مسئولیت ناشی از ساخت کالا» برای بیان موقعیتهایی به کار می‌رود که در آن‌ها شخص یا مالی به طریقی، به واسطه کالایی معیوب و یا خدماتی نامناسب، آسیب یا خسارتی می‌بیند و ممکن است عرضه کننده، سازنده، فروشنده و یا سایر ارائه دهندگان کالا یا خدمات در قبال هر آسیب یا خسارت ناشی از کالاهای معیوب مسئول باشند^۴. در مسئولیت ناشی از ساخت کالا برای مسئول شمردن سازنده یا عرضه کننده کالا و خدمات اثبات تقصیر آن‌ها ضرورت ندارد؛ بلکه تحقق یافتن دو شرط برای مسئول بودن شخص لازم است: ۱- وجود عیب در کالای مورد نظر در زمان تحویل آن ۲- اینکه عیب موجود

1 - FAA: Federal Aviation Administration.

2 - NTSB: National Transportation Safety Board.

3 - International Civil Aviation Organization.

4 - <http://InjuryBoard.com>. (visited in Jun 2010).

در وارد آمدن خسارت عامل اصلی تلقی شود (طارم سری، ۱۳۸۵، ۱۴). بنابراین اگر سازنده، عرضه‌کننده، فروشنده، نگهداری‌کننده و یا حتی تعمیرکننده کالایی محصول کار یا خدمت خود را به خریدار عرضه کند و مسلم شود که کالا در زمان تحویل عیبی داشته که ناشی از نقص در طراحی یا عیب در تولید بوده است و ضرری که به وی وارد شده است ناشی از همان عیب باشد، با طرح دعوی و اثبات موارد مذکور از سوی زیان دیده جبران خساراتی که به وی وارد شده است امکان‌پذیر خواهد بود. معمولاً چند نوع کالای معیوب وجود دارد؛ کالاهایی که طراحی آن‌ها ناقص است، کالاهایی که به صورت نادرست طراحی یا ساخته شده‌اند و یا در سیستم هشداردهی و اطلاع‌رسانی آن‌ها کوتاهی‌هایی وجود داشته است.^۱

۲- تعهدات صریح و ضمنی سازندگان هواپیما

ممکن است جبران خسارت برای جراحات شخصی یا مرگ که در سوانح هوایی رخ می‌دهد ناشی از نقض تعهدات صریح یا ضمنی سازنده باشد. معمولاً بین فروشندگان و خریداران هواپیما یک قرارداد کتبی حاوی تعهدات صریح (تضمین) منعقد می‌شود که در صورت عدم کارکرد مناسب به سازنده یا فروشنده مراجعه شود. اگر قرارداد مکتوبی بین طرفین نباشد یا تعهد صریحی (ضمانتنامه) وجود نداشته باشد خریدار یا زیان‌دیده می‌تواند ادعای خود را براساس تعهدات ضمنی (ضمانت تلویحی) مطرح کند؛ به این صورت که کالا برای آن هدفی که ساخته شده است مناسب نیست و با آن مطابقت نمی‌کند (Kolczynski, 2010, 82).

یکی از دعاوی مهم در این مورد قضیه‌ی گلدبرگ^۲ است. در این قضیه خواننده که مسئول جمع کردن (سوار کردن) قطعات بدنه هواپیما بود به علت نقض تعهد ضمنی مسئول شناخته شد. در این قضیه دادگاه چنین رأی داد که تعهد ضمنی مناسب بودن کالا برای استفاده بهینه نقض شده و علی‌رغم احترام به اصل نسبی بودن قراردادهای سازنده مسئول

۱ - در دادگاه‌های آمریکا و انگلیس به دعوی مختلفی درباره خسارات ناشی از کالاهای معیوب رسیدگی شده است. رک:

Gudarz Eftekhari Jahromi (supervisor), *A Miscellany of Law Texts and Materials for Law students*, (Tehran: Dad Afarin, 4th ed, pp18-20, 1999).

2 - Goldberg V. Kollsman Instrument Corp., 12N.Y.2d432, 1910.

نقض تعهد ضمنی ایمنی و سلامت کالا است. به نظر دادگاه نقض تعهد روشن است و خطا و فعل زیانبار قابل تعقیب توسط طرف غیرمتعاهدی که پیش‌بینی می‌شد از کالا استفاده کند، واقع شده است (Ibid). در این قضیه سازنده و خوانده مذکور هردو محکوم شدند.

وجود تعهد ضمنی در دعاوی مربوط به هواپیما، مصرف کنندگان را مطمئن می‌سازد که هواپیما فاقد هرگونه عیوب پنهانی است، شرایط تجاری بودن را داراست و برای هدف مورد نظر مناسب است. برای جبران خسارت به دلیل نقض تعهد، کافی است خواهان ثابت کند یک یا چند مورد از این تعهدات نقض شده است.^۱

در سال ۱۹۶۴ در دعوی کینگ^۲ هواپیمایی دچار سانحه شد و تمامی مسافری آن کشته شدند. در این قضیه، شرکت هواپیمایی داگلاس مطابق تئوری نقض تعهد ضمنی و بدون توجه به اصل نسبی بودن قراردادهای مسئول شناخته شد. دعوی توسط بازماندگان مطرح شده بود با این ادعا که خوانده با موتوری که خود ساخته و تازه تعمیر و نصب کرده بود، موجب سانحه شده است. دادگاه بیان داشت که علی‌رغم فقدان رابطه متقابل قراردادی، دعوی نقض تعهد ضمنی می‌تواند علیه سازنده و تأمین‌کننده قطعات هواپیما مطرح شود. زیرا هواپیما به دلیل طراحی و ساخت نامناسب برای مردم خطرناک بوده است.

در مورد نقض تعهد صریح سالم بودن کالا می‌توان به قضیه زیر اشاره نمود:

در قضیه مک کالوم^۳ بعد از تعمیر موتور هواپیما توسط خوانده، خواهان مجبور به فرود اجباری شده و خسارت دیده بود. خوانده، مکانیک موتور و بدنه هواپیما بود و هواپیمای متعلق به خواهان را تعمیر کرده بود. بلافاصله بعد از انجام تعمیرات و پرواز، به علت عیب اساسی هواپیما، خواهان مجبور به فرود شده بود. دادگاه مقرر کرد که مبنای دعوی خواهان نقض تعهد صریح خوانده است؛ یعنی این تعهد که ملخ هواپیما به خوبی بازرسی و تعمیر شده است و فرض بر این بود که در پرواز به خوبی عمل خواهد کرد نقض شده و بلافاصله بعد از بلند شدن هواپیما، ملخ آن به خوبی عمل نکرده، است.

1 - Banko V. Continental Motors Corp., 251 F. suppr.229(E.D.va.1966).

2 - King V. Douglas Aircraft Corp., 159 So.2d 108 (Fla.App.1964).

3 - Mccallum V. Executive Aircraft Corp., 291 S.W.2d 650 (Mo.App.1956).

۳- مبنای مسئولیت سازندگان هواپیما و قطعات آن

۳-۱- تقصیر سازندگان هواپیما

قواعد ناظر بر مسئولیت سازندگان هواپیما اغلب از قواعد کلی و تئوری‌های مسئولیت ناشی از ساخت کالا متابعت می‌کند. اگر فعل سازنده علت مستقیم جراحات، مرگ و خسارات مالی مصرف کننده باشد، سازنده به خاطر عیب کالا یا نقص در طراحی آن یا عدم اطلاع‌رسانی صحیح مسئول است.

اگر هواپیما در مقایسه با محصولات مشابه خود از استانداردهای لازم برخوردار نباشد و ایرادات فیزیکی داشته باشد، سازنده برای چنین نقصی یا عدم اصلاح آن قبل از فروش مسئول شناخته می‌شود. سازندگان هواپیما یا تأمین کنندگان قطعات که با بی‌مبالاتی هواپیما یا قطعات آن را می‌سازند و باعث جراحات، مرگ و یا خسارات مالی می‌شوند، در صورتی که نواقص موجود علت بلافصل خسارات باشند یا در ایجاد چنین جراحات یا خساراتی نقش داشته باشند، مسئول خسارات و صدمات وارد شده شناخته می‌شوند. برای مثال در دعوای شرکت هواپیمایی بیچ که در سال ۱۹۷۶ اقامه شد، هواپیما زمانی که در حال برخاستن از باند بود با توده‌ای از شن و سنگریزه برخورد کرد و سانحه‌ای ایجاد شد که در آن خلبان و مسافرش کشته شدند. بازماندگان (خواهان‌ها) به دلیل جوش دادن ناقص و معیوب چرخ‌های هواپیما علیه سازنده اقامه دعوی کردند. یک ترک کوچک با جوش دادن ناقص و معیوب بزرگ‌تر شد و به این ترتیب منجر به حادثه گردید. دادگاه به خاطر وجود نقص، وقوع حادثه ناشی از آن و ایراد خسارت، سازنده را مسئول شناخت.^۱

۳-۱-۱- طراحی ناقص و معیوب هواپیما

تقصیر در طراحی یکی از عیوبی است که طی آن کل تولید یک کالا یا تمام مدل‌های مشابه آن کالا ناقص و معیوب است. در این حالت اجزا به تنهایی فاقد ایراد خاص هستند ولی کل مجموعه به دلیل طراحی ناقص و معیوب به درستی کار نمی‌کند (رضی‌پور،

1 - Beech Aircraft Corporation V. Harvey, 558 p.2d 879 (Alas. 1976).

۱۳۸۴، ۳). قضیه میشیگان^۱ نخستین دعوایی است که در خصوص طراحی ناقص و معیوب هواپیما مطرح شد.^۲ خواهان مدعی بود که سازنده هواپیما در طراحی مرتکب تقصیر شده است زیرا مخزن بخار حاصل از سوخت را تا حدی نزدیک به کاربراتور جایگذاری کرده که باعث آتش‌سوزی شده و به خواهان خسارت وارد کرده است. این قضیه به عنوان اولین قضیه در مورد نقص در طراحی گزارش شد. تا پایان دهه ۱۹۶۰ قضایای دیگری از این دست مطرح شدند. شاید دلیل اکراه از مطرح کردن نقص در طراحی، طبیعت پیچیده ماهیت، ساختمان و اجزای تشکیل دهنده هواپیما است. اشراف کامل بر موضوعات فنی و غامضی مانند مهارت برای طراحی ایمن و موفق یک هواپیما لازم است و احتمال خطاهای کوچک کم نیست.

تقصیر در طراحی در قضیه ایچستد^۳ مطرح شد. آقای ایچستد مسافر قسمت عقب هواپیمای سیسنا ۲۰۶ بود. به دلیل خطای خلبان، هواپیما در شیب ۳۶ درجه به کوهی برخورد کرد. قسمت جلوی کابین نسبتاً متلاشی شد اما قسمت کابین آقای ایچستد سالم ماند. وی به شدت احساس ناراحتی کرده و قبل از رسیدن کمک‌های ایمنی فوت کرده بود. علت مرگ وی شکستگی مفاصل و آسیب به نواحی داخل شکم به دلیل پرت شدن شدید به سمت جلوی کمر بند ایمنی تشخیص داده شد. نهایتاً چنین مقرر شد که شرکت هواپیمایی سیسنا به دلیل طراحی معیوب هواپیما مرتکب تقصیر شده است و اگر بندهای شانه‌ای در صندلی هواپیما وجود داشت فرد مذکور فوت نمی‌کرد.

در این قضیه وظیفه سازندگان در استفاده کامل از مواد مستحکم و مناسب هم مطرح شد و گفته شد که صندلی‌ها و پایه اتصال آنها در اثر عدم استحکام لازم از محل خود خارج شده بودند. خواننده به دلیل عدم استحکام لازم صندلی‌ها و محل اتصال مربوط به آنها به

۱ - توضیح: در سراسر متن، اکثر دعاوی مطروحه از دو منبع زیر اخذ شده‌اند:

- 1) Robert M. Byrom, *Product Liability of United States Aircraft and Component Manufacturers*, Institute of Air and Space Law, (Canada: McGill University, 1993).
- 2) Wayne E. Ferrel, *Aircraft Manufacturers Liability*, Institute of Air and Space Law, (Canada: McGill University, 1980).
- 2 - Maynard V. Stinson Aircraft Corp., 1 AV.L.Rev. (CCH)71(Mich. 1940).
- 3 - Eichstedt V. Cessna Aircraft Corp., No.282029, Second Judicial District of Washoe County, Nevada (1977).

نحوی که صندلی را در یک حادثه ایمن نگاه دارد، مسئول شناخته شد.

۳-۱-۲- تقصیر و کوتاهی در هشدار به استفاده کنندگان هواپیما

سازندگان هواپیما می‌توانند به دلیل نقص در آگاهی رسانی و ارائه هشدارهای لازم به استفاده‌کنندگان مورد تعقیب واقع شوند. این مسئله بسیار اهمیت دارد که یک سازنده هواپیما، اطلاعات و هشدارهای بدون ابهام، قابل فهم و واضحی را در ارتباط با استفاده از کالا به ویژه محدودیت‌های استفاده از هواپیما ارائه کند.

سازنده هواپیما باید استفاده نادرست از هواپیما را هم پیش‌بینی کند و نسبت به آن هشدار دهد. اگرچه تلاش‌های زیادی صورت می‌گیرد که هواپیما تا حدّ ممکن ایمن طراحی و ساخته شود ولی حذف یک هشدار یا ارائه هشدار غیر دقیق و مبهم می‌تواند سبب یک فاجعه شود.

ممکن است نقصی بعد از تولید و ساخت هواپیما یا قطعات آن کشف و ظاهر شود. به عبارت دیگر نقصی در طراحی هواپیما یا عیبی در یکی از قطعات کشف شود. در این صورت سازنده باید برای جلوگیری از مخاطرات کالای معیوب، اطلاعات و هشدارهای لازم را به مصرف‌کنندگان ارائه کند.

به طور کلی سازنده ملزم به دو نوع اطلاع‌رسانی است: یکی دستورالعمل‌های کلی در رابطه با کالا و دیگری هشدارهای لازم و ویژه در رابطه با یک خطر.

مسئول بودن سازنده هواپیما بستگی به میزان اطلاع‌رسانی و ارائه هشدارهای لازم دارد که توسط مراجع ذیربط معین می‌شود، به این صورت که آیا اطلاع‌رسانی انجام شده به نحوی بوده است که استفاده از هواپیما با کمترین خطر ممکن برای استفاده‌کنندگان همراه باشد؟ در ایالات متحده این‌گونه هشدارها در دستورالعمل‌های اداره هوانوردی فدرال منتشر می‌شود.

به نظر می‌رسد دعاوی تقصیر در اطلاع‌رسانی از جمله آسانترین دعاوی برای طرح کردن هستند. مزایای اقامه این گونه دعاوی این است که خواهان می‌تواند ادعایش را بدون

مخارج نظریه کارشناس و بدون نیاز به حفظ دلایل و مدارک فیزیکی ثابت کند. دادگاه باید این مسئله را تحلیل کند که در یک قضیه چه هشدارها و دستورالعمل‌هایی مورد نیاز بوده است. البته به دلیل تخصصی بودن موضوع امروزه در غالب کشورها جز ایران رسیدگی به این امور در دادگاه‌های ویژه صورت می‌گیرد. مشکل اصلی اثبات این گونه دعوی، اثبات این نکته است که خسارت به وجود آمده نتیجه بلافصل نقص در هشدار دادن است.

در سال ۱۹۷۶ شرکت هواپیمایی سیسنا مدل تی-۳۳۷ را فروخت که طراحی آن عیب داشت. لاستیک چرخهای هواپیما کوچک بود و این امر موجب می‌شد جریان هوایی که با لاستیک‌ها برخورد می‌کرد تغییر کند و لذا بر دقت و صحت پرواز تأثیر می‌گذاشت. شرکت سیسنا در تلاش برای فائق آمدن بر مشکل، قطر لاستیک‌ها را ۶ سانتی‌متر بزرگتر کرد ولی المنت‌های گرمایی که توسط سازنده اصلی برای استفاده در لاستیک‌های کوچکتر ایجاد شده بود را حفظ کرد. علیرغم این تغییرات هواپیما به دلیل اشکالات موجود در لاستیک هایش دچار حادثه شد. خواننده (سیسنا) به دلیل عدم هشدار در خصوص این طرح و تست نکردن لاستیک اصلاح شده، مقصر شناخته شد.^۱

در ارتباط با وظیفه مداوم سازندگان هواپیما مبنی بر تذکر و اخطار به این نکته پی می‌بریم که سازندگان هواپیما در مورد خطرات و ریسک در کالاهایشان و همین‌طور خطرات پنهان، یک تعهد ضمنی دارند.

در دعوی خطوط هوایی برانیف^۲ نیز دادگاه مقرر کرد سازنده‌ای که کالایی را وارد بازار می‌کند و سپس متوجه می‌شود کالا معیوب است و پتانسیل ایجاد ضرر را دارد باید بلافاصله برای جلوگیری از جراحات محتمل آتی، به صاحبان کالا در خصوص نیاز به اصلاحات لازم اطلاع دهد و برای اصلاح آنها اقدام کند.

۳-۲- مسئولیت مطلق سازندگان هواپیما

مسئولیت سازندگان محصولات صنعتی برای اولین بار در زمان کندی رئیس جمهور

1 - Meyers V. Cessna Aircraft Corp., 275 Ore. 501, 553 P.2d 355 (1976).

2 - Braniff Airways, Inc V. Curtis-Wright Corp., 411 F. 2d 451 (2d Cir.1969).

آمریکا مطرح شد و در قالب قواعد مسئولیت مطلق در شبه جرم^۱ گنجانده شد. به تدریج این اصول مسئولیتی به سایر کشورهای اروپا سرایت کرد و وارد قوانین تمامی این کشورها شد (Hoy, 2010).

مسئولیت مطلق ناشی از شبه جرم در فضایی مربوط به مسئولیت ناشی از ساخت هواپیما اعمال می‌شود. تکیه این تئوری بر ایمنی تولیدات است نه بر رفتار سازندگان. یعنی؛ سازندگان در صنایع حساس و ظریف باید طراحی، ساخت و اطلاع‌رسانی خود را مطابق با خطرات قابل پیش‌بینی انجام دهند.

اگرچه در اکثر حوادث هوایی خطای خلبان، عیوب هواپیما یا اجزا و قطعات آن دخیل هستند. ولی غالباً سازندگان در برابر صدمات و مرگ‌های ناشی از حوادث هوایی مسئول شناخته می‌شوند.

طبق دکترین مسئولیت مطلق وجود نقص یا عیب برای اثبات قضیه کافی است و نیازی به اثبات بی‌مبالاتی و بی‌احتیاطی خاصی نیست. مسئولیت مطلق ممکن است زمانی مطرح شود که با استفاده درست از یک کالای معیوب، صدمه و جراحاتی ایجاد شده باشد. حتی اگر کالا با احتیاط تمام ساخته شده و هیچ تقصیر و بی‌مبالاتی در ساخت و یا فروش آن وجود نداشته باشد.

آنچه عموماً باید در یک قضیه مسئولیت ناشی از تولید اثبات شود، این است که صدمات وارده به قربانی حادثه به راستی در نتیجه عیب در کالای تولیدی باشد و این عیب، کالا را برای مقصودی که باید استفاده می‌شد خطرناک ساخته باشد. این سیستم مسئولیتی، بر خلاف سیستم‌های مسئولیت قراردادی و غیر قراردادی، بر عنصر خطا متکی نیست (دیانی، ۱۳۸۱، ۲۹۰-۲۹۴) بلکه پس از احراز رابطه سببیت بین نقص و عیبی که آسیب ایجاد کرده است، سازنده را مسئول می‌داند و او را ملزم به جبران تمام خسارات می‌کند؛ خواه خطایی صورت گرفته باشد یا نه.

واژه «نقص» به این معنی است که کالای ساخته شده مطابق انتظار یک مصرف‌کننده

1 - Strict Liability in Tort.

عادی کاملاً ایمن نیست و انتظارات مصرف‌کننده را از خرید آن کالا برآورده نمی‌سازد.^۱ در مورد هواپیما این نقص و عیب می‌تواند قابل مشاهده باشد و یا عیبی عملکردی و غیر قابل مشاهده باشد.

برای احراز مسئولیت سازندگان هواپیما در اغلب کشورها، از تئوری ریسک-فایده، برای تعیین این که آیا سازنده مسئولیت مطلق دارد یا نه استفاده می‌شود. در این تئوری خطرات مربوط به کالای تولید شده در مقابل منافع طراحی چنین کالایی ارزیابی و سنجیده می‌شود. در این موارد به عهده دادگاه است که تعیین کند آیا بر اساس پیشرفت‌های صنعت، گزینه جایگزین، ایمن‌تر و قابل پیش‌بینی‌تری در زمان ساخت، برای طراحی وجود داشته که استفاده شود. در این طریق بر استفاده از روزآمدترین فناوری در زمان ساخت تأکید می‌شود.

تفاوت اساسی بین مسئولیت مطلق و مسئولیت ناشی از تقصیر این است که در نوع اول وجود مراقبت کافی از طرف فروشنده یا مصرف‌کننده مطرح نمی‌شود. سازنده یا فروشنده برای خسارت ناشی از عیب کالایش مسئول است حتی اگر تمام مراقبت‌های ممکن را در ارائه و فروش کالایش انجام داده باشد.

گاهی علاوه بر خطای سازنده، درصدی از علت حادثه را می‌توان خطای خلبان دانست، یعنی گاهی قصور خلبان با نقص در هواپیما همراه می‌شود و سانه‌ای اتفاق می‌افتد، در این حالت در اکثر کشورها مسئولیت تضامنی پذیرفته می‌شود که به خواهان اجازه می‌دهد همه غرامت خود را از هر یک از خواندگان مسئول مطالبه کند. بدین ترتیب خواهان‌های پیروز معمولاً به سراغ سازندگان هواپیما می‌روند زیرا آنها از لحاظ اقتصادی منابع جبران خسارت بهتری هستند.

در همین خصوص می‌توان به قضیه‌ی پپلر^۲ اشاره کرد. در این قضیه نقص در طراحی درجه‌ی سوخت به علاوه خطای خلبان حادثه آفرید و در نهایت باعث مطرح شدن تئوری مذکور شد.

1 - Wayne E, Ferrel, Ibid.

2 - Pepler V. Beachcraft., No601,843, Sanfrancisco Superior Court (August1973).

سازنده هواپیما نیز مانند دیگر سازندگان می‌تواند به علت عیب در ساخت، جمع‌بندی و سوار کردن قطعات هواپیما مسئولیت مطلق داشته باشد. مثلاً در قضیهٔ باچنر^۱ نقضی در سیستم تخلیه باعث شد منوکسید کربن وارد کابین خلبان شود و موجب خفه شدن خلبان گردد. دادگاه عالی آلاسکا مقرر کرد که سازندهٔ هواپیما در خصوص عیوب سیستم تخلیه مسئولیت مطلق دارد.

۳-۲-۱- طراحی ناقص و معیوب هواپیما

در صورتی که نقضی در طراحی هواپیما وجود داشته باشد طراح هواپیما یا قطعات آن مسئولیت مطلق خواهد داشت. از قضایای مشهور که در آن طراحی معیوب باعث طرح تئوری مسئولیت نامحدود ناشی از شبه جرم شد، قضیه ساکستون^۲ است. این دعوی ناشی از سانحه هواپیمای دی - سی - ۱۰ در پاریس بود. در هنگام پرواز درهای هواپیما باز شد و موجب شکستن و فروریختن کف هواپیما گردید. هواپیمای مذکور از کنترل خارج شد، دچار سانحه گردید و تمام مسافران کشته شدند. دعاوی بسیاری علیه این شرکت هواپیمایی مطرح شد و شرکت مک دائل داگلاس طبق تئوری مسئولیت مطلق ناشی از شبه جرم برای طراحی ناقص و معیوب و در نتیجه خسارات فراوانی که به خواهان‌ها وارد آمده بود، مسئول شناخته شد.

قضیه دیگری که دکترین مسئولیت مطلق به دلیل طراحی معیوب بر آن اعمال شد، قضیهٔ پرپلر^۳ است. هواپیمایی به دلیل این که قطر دایرهٔ تیغهٔ ملخ هواپیما به اندازهٔ کافی بزرگ نبود تا تکان‌های لرزشی موتور را تحمل کند دچار سانحه شد. شرکت هارتزن پرپلر طبق دکترین مسئولیت مطلق و به دلیل طراحی ناقص این قطعه مسئول شناخته شد.

۳-۲-۲- ناقص یا نارسا بودن هشدار یا دستورالعمل در هواپیما

در خصوص ناقص یا نارسا بودن هشدارهای هواپیما می‌توان به قدیمی‌ترین قضیه یعنی

1 - Bachner V. Pearson, 479 P.2d 319 (Alaska, 1970).

2 - Saxton V. McDonnell-Douglas Aircraft Co., 428 F. Supp. 1047 (C.D.Cal.1977).

3 - Hartzen Prepeller Co V. Alexander., 485 S.W.2d 943 (Tex.Civ.App.1976).

دعوی برک بیل^۱ که در آن نقص در اطلاع‌رسانی و عدم ارائه هشدار باعث طرح تئوری مسئولیت نامحدود ناشی از شبه جرم شد، اشاره کرد؛ هشدارهای خطر و دستورالعمل‌های پرواز برای هلی‌کوپتر بی-۲ که در حال انجام یک پرواز گردشی بود داده نشده و پلاکاردهای مناسب و هشدارهای کافی در جایگاه ویژه خلبان نصب نشده بود. درخصوص نقص موتور در بلند شدن هلی‌کوپتر نیز اطلاع‌رسانی نشده بود. نقص در ارائه چنین دستورالعمل‌هایی منجر به صدمه دیدن تیغه‌های بیرونی شد و هلی‌کوپتر دچار حادثه گشت. سؤالی که برای دادگاه مطرح شد این بود که آیا هشدارهای موجود در دستورالعمل، خواهان را به اندازه کافی از خطرات پرواز آگاه می‌کرد، و آیا وجود هشدارها در لحظه حادثه تأثیری در آن موقعیت داشت؟

دادگاه نهایتاً نظر داد کالایی که اصولاً در مورد خطرات ناشی از استفاده‌اش نیاز به هشدار دارد بدون چنین اطلاعات و هشدارها ناقص و معیوب تلقی می‌شود. نکته مهم این است که هلی‌کوپتر مذکور در شرایط معیوب و نامناسب برای پرواز بود و از آنجایی که فروشنده در تهیه و تدارک هشدارها و دستورالعمل‌های کافی برای استفاده مرتکب قصور و کوتاهی شده، پس مسئول تمامی صدمات و ضررهای ایجاد شده به آن علت است.

۴- عناصر مسئولیت ناشی از ساخت هواپیما

مسئولیت سازندگان هواپیما رابطه‌ای نزدیک با اصول و مبادی مسئولیت ناشی از تولید کالاهای دیگر دارد. خواهان باید با توجه به طرفین و موضوع دعوی دادگاه صالحی را انتخاب کند که بار اثبات ادله با او باشد و تمامی عناصر لازم برای شکایت را فراهم کند. این عناصر به ترتیب عبارتند از:

۴-۱- **تعیین خواننده دعوی:** این امر همیشه کار ساده‌ای نیست زیرا گاهی اوقات واسطه‌ها به عنوان فروشنده کالا را به دست مصرف‌کننده می‌رسانند و نام سازنده کالا را به اطلاع خریدار نمی‌رسانند. دادگاه‌ها معمولاً شخصی را که نام او به عنوان سازنده روی کالا

1- Berkebile V. Brantley Helicopter Corp., 462 Pa. 83, 337A.2 d893 (1975).

ذکر شده است مسئول می‌دانند.^۱

۲-۴- اثبات معیوب و مضر بودن کالا: اگر خواهان نتواند معیوب و مضر بودن کالا را اثبات کند سازنده یا فروشنده کالا مسئولیتی ندارد. حادثه‌ای در انگلستان رخ داد و شورای شرکت هواپیمایی بریتش ایرویز^۲ شرکت بوئینگ را بر این مبنا که علت سانحه هواپیما در نزدیکی کوه‌های فوجی ژاپن، عیب در طراحی و ساخت پره و پیوستگی نامناسب آن به هواپیما بوده که در نتیجه این عیوب دم هواپیما ترک برداشته و در طول پرواز جدا شده است، تحت تعقیب قرار داد.^۳ دلایل بوئینگ نیز این بود که هواپیما به خودی خود نقصی نداشته و به دلیل پرواز در ارتفاع کم در نزدیکی کوه‌های فوجی در هوای نامساعد و بسیار طوفانی چنین نقصی حادث شده است. در نهایت دادگاه دلایل بوئینگ را پذیرفت و شورای مذکور نتوانست ادعای خود را ثابت کند.

۳-۴- اثبات این که کالا در زمان معیوب بودن در تصرف خواننده قرار داشته است: خواهان باید ثابت کند زمانی که کالا در ید خواننده قرار داشته، ناقص و معیوب بوده است. البته هر گاه خواهان مدتی با رضایت کامل از کالا استفاده کند اثبات این امر مشکل می‌شود. خوانندگان ممکن است ادعا نمایند که خواهان کالا را در شرایط نامناسبی نگهداری کرده است.

۴-۴- خواهان باید ثابت کند کوتاهی و قصور سازنده، علت اصلی سانحه بوده است: در صورتی می‌توان با موفقیت تقصیر خواننده را اثبات کرد که ثابت شود نزدیکترین و مستقیم‌ترین علت سانحه عیب کالا و یا تقصیر و کوتاهی سازنده‌اش بوده است. اصل این است که اگر در کالایی استانداردهای زمان ساخت به خوبی رعایت شده باشد آن کالا ناقص و معیوب نیست. در قضیه بروس^۴ خواهان بر مبنای تئوری مسئولیت ناشی از ساخت علیه سازنده هواپیما اقامه دعوی کرد. آقای بروس هواپیمای مارتین-۴ را که اعضای تیم فوتبال دانشگاه ویچیتا و برخی طرفداران در آن بودند، اجاره کرده بود. این هواپیما در کوه‌های غربی کلرادو دچار سانحه شد. هواپیما متعلق به شرکت هواپیمایی جک ریچاردز بود ولی

1 - Armour and Co V. Leisure, 177 A. 393 (Md.1939).

2 - British Airways Boards.

3 - British Airways Board V. Boeing Co., 585 F. 2d 946, 962 (9th Cir. 1978).

4 - Brucer V. Martin- Marietta Corporation Inc., 544 F. 2d 442 (10th Cir. 1976).

توسط شرکت هواپیمایی گلدین ایگل مورد استفاده قرار می‌گرفت. خواهان‌ها مدعی نبودند که خواندگان باعث سانحه هوایی شده‌اند بلکه بر این عقیده بودند که نقص و عیب موجود در طراحی و ساخت باعث مرگ شده یا خسارات وارده به مسافری را افزایش داده است. عیوب مورد ادعا عبارت بودند از: نامرغوب بودن کمربندهای ایمنی و صندلی‌های هواپیما و عدم وجود سیستم اطفاء حریق. کمربندهای هواپیما در سانحه پاره شد و مسافری به بیرون پرتاب شدند و آتش به سرعت گسترش یافت. دادگاه هیچ کدام از خواندگان را مسئول نشناخت زیرا در سال ۱۹۵۲ که هواپیما ساخته شده از مرغوب‌ترین مواد استفاده شده بود و بهترین استانداردها را داشت. هواپیما به خوبی طراحی و ساخته شده بود و خواندگان مسئول شناخته نشدند. لذا خواهان‌ها برای موفقیت خود در این گونه دعوی ناچارند خطرناک بودن کالا و یا معیوب بودن آن را اثبات کنند.^۱ به عبارت دیگر خواهان باید ثابت کند عیب کالا علت نزدیک و بلافصل ورود خسارت و صدمه بوده است.

۴-۵- رابطه علیت بین فعل زیانبار و عامل ورود ضرر: اگر چند سبب در ایجاد حادثه دخالت داشته باشد، به حکم قاعده «لاضرر» و «الاقرب یمنع الابدع»^۲ باید سبب نزدیک^۳ را مسئول دانست. مثلاً ممکن است عیب کالا را خود متضرر کشف کرده باشد اما اقدامات لازم برای جلوگیری از ورود ضرر به خود را انجام نداده باشد. معمولاً در کالاهای صنعتی، چند تولید کننده هر کدام در مرحله‌ای از تولید نقش جداگانه‌ای را ایفا می‌کنند تا نهایتاً کالا به شکل آماده در اختیار مصرف کننده قرار گیرد. در این زنجیره ممکن است در یکی از مراحل قصوری صورت گیرد و در قسمتی از محصول عیبی مستقر شود که بعداً حادثه‌ای را برای استفاده کننده ایجاد کند و از طرفی نتوان مشخص کرد که فعل کدام یک از تولید کنندگان، علت عیب در کالا بوده است. دکتترین جدیدی که در آمریکا به نام «مسئولیت واحدهای صنعتی و تولیدی»^۴ یا «مسئولیت تقسیمی بازار»^۵ مطرح شده، زیان دیده را از وظیفه مشخص کردن سبب حقیقی حادثه معاف کرده است و همه تولیدکنندگان

1 - Anderson V. Faie Child Hiller corp., 358 F. supp. 976 CD. Alaska, (1978).

2 - Causa proxima non remota specatur.

3 - Proximate cause.

4 - Enterprise liability.

5 - Market share liability.

را در برابر زیان دیده مسئول تلقی می‌کند.

به عبارت دیگر، در این حالت ضرورت ندارد که خواهان رابطه سببیت را به اثبات برساند بلکه این خوانندگان هستند که باید با آوردن دلیل و شاهد عدم دخالت خود در وقوع ضرر را ثابت کنند. در ایالات متحده، در پرونده‌ای^۱ سوزن جراحی در ستون فقرات بیمار شکسته و همان جا ماندگار می‌شود. دادگاه هم جراح، هم بیمارستان و هم تولیدکننده را در وهله اول مسئول دانست و ایشان را مکلف به اثبات عدم تقصیر خود کرد.

در خصوص هواپیما نیز رابطه سببیت بین فعل زیانبار و عامل ورود ضرر یکی از مهم‌ترین عناصر در یک فرایند مبتنی بر مسئولیت مدنی سازندگان است که باید اثبات شود. هر چند در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر نقص هواپیما است ولی معمولاً این عامل تنها علت ورود ضرر نیست، بلکه با علل و عوامل دیگری علت تامه ورود ضرر می‌شوند. تقصیر انسانی مزید بر علت نقص و مجموع علل منجر به سقوط هواپیما می‌شود. مثلاً مأمور سوخت‌رسانی به هواپیما سوخت کافی در باک هواپیما نریزد و در هنگام فرود چرخ هواپیما به دلیل نقص فنی باز نشود و لذا فرصت کافی برای آماده کردن پودر کف در فرودگاه برای فرود اضطراری نباشد و هواپیما سقوط کند؛ یعنی هواپیما نتواند در فضا مدتی در حالت هولدینگ بماند تا فرودگاه آماده شود. در اینجا نقص فنی تنها علت ورود خسارت نیست.

مثلاً در حادثه سقوط هواپیمای کنکورد علت حادثه این بود که قطعه فلزی هواپیمای متعلق به شرکت هواپیمایی کنتینانتال کنده شده و بر روی باند فرودگاه افتاده بود و برخورد این قطعه فلز با لاستیک هواپیمای کنکورد (هواپیمای بعدی) موجب ترکیدن لاستیک‌های هواپیمای کنکورد که متعاقباً در آن فرودگاه به زمین نشست، شد و حادثه آفرید. لاستیک‌ها ساخت کارخانه گودیر بود. قربانیان هواپیمای کنکورد برای جبران خسارات خود مسئولیت شرکت هواپیمایی کنتینانتال و شرکت لاستیک گودیر را مطرح کردند. شرکت گودیر چنین دفاع کرد که لاستیک قبل از برخورد شیء فلزی با آن از سلامت کامل برخوردار بوده است و هیچ گونه نقصی نداشته و لذا آن شرکت هیچ گونه مسئولیتی از این ناحیه ندارد. مسئولین

1- Anderson v. Somberg (1975).

شرکت کنتینانتال مدعی بودند هواپیمای آنها هیچ گونه نقصی نداشته است و ادعاهای قربانیان هواپیمای کنکور را مردود می‌دانستند.

چه بسا بتوان در این مورد مسئولیت مأمور نظافت باند را نیز مطرح کرد که به موقع بازبینی نکرده و از عدم شیء زاید بر باند فرودگاه اطمینان حاصل نکرده است. در بسیاری از مواقع هم خلبان و هم سازنده توأمأً مسئول شناخته شده‌اند. برای مثال، در هواپیما فشار روغن کم می‌شود که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن است. این کار خلبان را دستپاچه می‌کند و شتابزده او را وادار به فرود اضطراری خطرناک می‌کند که در اثر چنین فرود غیرماهرا نه‌ای به خدمه و مسافری خسارتی وارد می‌گردد. در این مورد هم خلبان و هم سازنده خطوط انتقال روغن با هم مسئول جبران خسارات وارده بر سرنشینان هستند؛ خلبان برای فرود خطرناک و سازنده لوله برای نقص آن. در چنین مواردی قاضی باید درجه تأثیرگذاری علل متفاوت را در تعیین حدود مسئولیت هر کدام مورد بررسی قرار دهد (دیانی، ۱۳۸۱، ۲۹۴).

خواهان در نهایت باید برای تحمیل مسئولیت بر سازنده ثابت کند که:

- ۱) هواپیما زمانی که از کنترل سازنده یا فروشنده خارج شده عیب داشته است.
- ۲) هواپیما دقیقاً برای همان هدفی که ساخته شده مورد استفاده قرار گرفته است.
- ۳) ایراد هواپیما باعث صدمه دیدن خواهان بوده است.

۵- قانون تجدید مقررات هوانوردی عمومی^۱

فروش هواپیما در ایالات متحده آمریکا به شدت کاهش پیدا کرد به طوری که به عنوان مثال فروش خارجی هواپیما در کشور مذکور در سال ۱۹۸۰ نسبت به سال قبل از آن ده درصد کاهش یافت و این کاهش در سال ۱۹۹۳ به اوج خود رسید. به دنبال این اُفت شدید تولید و ساخت هواپیما تصمیماتی برای جلوگیری از این سیر نزولی ساخت و فروش هواپیما

1 - GARA: General Aviation Revitalization Act: GARA.

گرفته شد.^۱ در ۱۷ آگوست ۱۹۹۴ کلینتون رئیس جمهور وقت آمریکا قانونی را امضاء کرد که طبق آن به منظور حمایت از سازندگان هواپیما و اجزای آن، محدوده مسئولیت این نهادها کاهش یافت. طبق این قانون سازندگان هواپیماهای سبک و تجاری با ظرفیت کمتر از ۲۰ مسافر، زمانی که ۱۸ سال از تاریخ ساخت یا بکارگیری آن‌ها گذشته باشد و در این مدت سانحه ناشی از نقص در ساخت نداشته باشند، در صورت بروز سانحه مسئولیتی بر عهده نخواهند داشت.

این دوره ۱۸ ساله از هر زمانی که یک قطعه جدید به هواپیما اضافه شود نسبت به آن قطعه آغاز می‌شود؛ یعنی اگر دعوی به دلیل خسارت مالی یا جانی با استناد به طراحی، ساخت، تعمیر و نگهداری آن قطعه اقامه شود، این مدت زمان لحاظ می‌شود. در این دوره ۱۸ ساله و حتی بعد از آن سازندگان همچنان در خصوص عیوبی که از آن‌ها اطلاع داشته یا مطلع می‌شوند، مسئول اطلاع‌رسانی و هشدار هستند.

این قانون فقط شامل هواپیماهایی که مجوز اداره هوانوردی فدرال آمریکا را دارند، می‌شود. غیر از هواپیماهایی که در ایالت متحده توسط قانون مذکور حمایت می‌شوند بقیه سازندگان هواپیماها ممکن است طرف دعوی قرار بگیرند و مسئول شناخته شوند.

نتیجه

ایمنی مردم به خصوص در وسائلی که کمترین ضریب خطر در آن می‌تواند منجر به بروز حوادث مرگبار شود نباید دستخوش کوچکترین مسامحه و اهمال گردد. در خصوص مسئولیت سازندگان هواپیما و قطعات آن قوانینی در ایالات متحده به تصویب رسیده و همچنین در رویه قضایی این کشور از مسئولیت مطلق سازندگان هواپیما حمایت شده است.

در تشخیص قطعات معیوب هواپیما اهمیتی ندارد که طرفین در این رابطه چه خواسته‌اند و یا خریدار عقلاً چه انتظاراتی داشته است، بلکه همین قدر که کالایی فاقد

1 - Brown, George E, *Aviation Product Liability: The Effect on Technology Application*, House of Representatives, Committee on Science and Technology, Subcommittee on Transportation, Aviation and Materials, Washington, DC. (1985).

ایمنی‌ای باشد که قانوناً از آن می‌توان انتظار داشت، آن کالا معیوب است. سازنده باید عیب و نقص کالا را تا حدّ ممکن پیش‌بینی کند و هواپیما یا قطعات آن را به نحوی ساخته و مونتاژ کند که منجر به آسیب یا مرگ مصرف‌کنندگان نشود.

سازنده هواپیما و قطعات آن باید بتواند رفتار مصرف‌کننده را پیش‌بینی کند و مطابق با آن اقدامات لازم را انجام دهد و به نحوی کالای مورد نظر را تولید کند که در برابر مصرف صحیح ایمن باشد. وی باید سوانح احتمالی را پیش‌بینی کند و کالا را به نحوی طراحی کند و بسازد که از خسارات جلوگیری کند.

همچنان‌که ملاحظه شد رویه قضایی، سازندگان هواپیما را در برابر خساراتی که ناشی از کالای معیوب، هشدارهای ناقص، طراحی ناقص و ... است، بطور مطلق مسئول می‌داند. از طرف دیگر قواعدی که در زمینه مسئولیت سازندگان به ویژه در مورد تئوری ریسک - فایده وضع شده است، باعث اُفت صنعت هواپیماسازی شده و سازندگان را محدود کرده و هزینه‌های بیمه مسئولیت سازندگان را هم افزایش داده است.

منابع

کتابها

- ۱- طارم سری، مسعود و منتقمی، فروغ، (۱۳۸۵)، *مسئولیت سازندگان و فروشندگان کالا در حقوق ایران*، چاپ اول، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- 2- Fairgrieve, Duncan, (2005), *Product Liability in Comparative Perspective*, London: Cambridge University Press.
- 3- Eftekhar Jahromi, Gudarz, (1999), *A Miscellany of Law Texts and Materials for Law students*, Tehran: Dad Afarin, 4th ed, pp18-20.

مقالات

- ۴- دیانی، عبدالرسول، (۱۳۸۱)، «مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده»، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوانوردی، تهران: پژوهشگاه هوا و فضا.
- ۵- رضی‌پور، فریبا و گلرو، علی‌اکبر، (۱۳۸۴)، «مسئولیت سازندگان هواپیما و اجزای آن در سوانح هوایی»، مجموعه مقالات سومین همایش ایمنی هوانوردی، تهران: پژوهشگاه هوا و فضا.
- 6- Abeyratne, Ruwantissa. (2009), “*Liability for Third Party Damage Caused by Aircraft, Some Recent Developments and Issues*”, Springer Science.
- 7- Brown, George E. (1985), “*Aviation Product Liability: The Effect on Technology Application*”, House of Representatives, Committee on Science and Technology, Subcommittee on Transportation, Aviation and Materials, Washington, DC.
- 8- Hoy, Bob, “*What makes an aircraft airworthy?*”, available at: <http://www.casa.gov>. (visited in Feb 2010).
- 9- Kolczynski, phillip, “*Aviation product liability*”, available at: www.aviationlawcorp.com. (visited in Feb 2010).

پایان نامه‌ها

- 10- Byrom, Robert M., (1993), *Product Liability of United States Aircraft and Component Manufacturers*, 2Vol Canada: Institute of Air and Space Law, McGill University.
- 11- Wayne E, Ferrel, (1980), *Aircraft Manufacturers Liability* Canada: Institute of Air and Space Law, McGill University.

سایت‌ها

- 12- “Aviation product liability”, available at: [http:// www. aviationlaw-corp.com](http://www.aviationlaw-corp.com). (visited in Feb 2010).
- 13- “What makes an aircraft airworthy?”, available at: [http:// www.casa.gov](http://www.casa.gov). (visited in Feb 2010).
- 14- <http://www.nts.gov>. (visited in Jun 2010).
- 15- <http://www.InjuryBoard.com>. (visited in Jun 2010).
- 16- <http://www.faa.gov>. (visited in Jun 2010).
- 17- <http://www.le.Utah.gov>. (visited in Jun 2010).

لیست دعاوی

- 18- Anderson V. Faie Child Hiller corp., 358 F . supp. 976 CD. Alaska, (1978).
- 19- Armour and Co V. Leisure,177 A. 393 (Md.1939).
- 20- Bachner V. Pearson, 479 P.2d 319 (Alaska 1970).
- 21- Banko V. Continental Motors Corp., 251 F . suppr.229(E.D.va.1966).
- 22- Beech Aircraft Corporation V. Harvey,558 p.2d 879 (Alas.1976).
- 23- Berkebile V. Brantley Helicopter Corp.,462Pa.83,337A.2d893(1975).

- 24- Braniff Airways, Inc V. Curtis-Wright Corp., 411 F. 2d 451 (2d Cir. 1969).
- 25- British Airways Board V. Boeing Co., 585 F. 2d 946, 962 (9th Cir. 1978).
- 26- Brucer V. Martin-Marietta Corporation Inc., 544 F.2d 442 (10th Cir. 1976).
- 27- Delaney V. Tow Motor Corp., 339 F.2d 4 (2d Cir. 1984).
- 28- Eichstedt V. Cessna Aircraft Corp., No. 282029, Second Judicial District Of Washoe County, Nevada (1977).
- 29- Goldberg V. Kollsman Instrument Corp., 12 N. Y. 2d 432, 1910.
- 30- Hartzen Prepeller Co V. Alexander., 485 S. W. 2d 943 (Tex. Civ. App. 1976).
- 31- King V. Douglas Aircraft Corp., 159 So.2d 108 (Fla. App. 1964).
- 32- Maynard V. Stinson Aircraft Corp, 1 A V. L. Rev. (CCH) 71 (Mich. 1940).
- 33- McCallum V. Executive Aircraft Corp., 291 S. W. 2d 650 (Mo. App. 1956).
- 34- Meyers V. Cessna Aircraft Corp., 275 Ore. 501, 553 P.2d 355 (1976).
- 35- Pepler V. Beachcraft., No 601, 843, San Francisco Superior Court (August 1973).
- 36- Saxton V. McDonnell-Douglas Aircraft Co., 428 F. Supp. 1047 (C.D. Cal. 1977).