

مسئولیت سازندگان هواپیما و اجزای آن در سوانح هوایی

فریبا رضی پور^۱، علی اکبر گلرو^۲

پژوهشگاه هوافضا-وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

raziipour@ari.ac.ir

چکیده

براساس اعلام اداره هوانوردی فدرال (FAA) مسافرت‌های هوایی در طول بیست سال آینده دو برابر خواهند شد. بر همین اساس با افزایش ترافیک هوایی، خطر سوانح هوایی هم رو به افزایش خواهد بود. از میان دلایل متفاوتی که در بروز این حوادث مؤثرند می‌توان به نواقص فنی، ایراد در طراحی یا ساخت هواپیما اشاره نمود. مسئولیت این نواقص بر عهده سازندگان هواپیما یا اجزای آن می‌باشد چرا که مراجع ذیربط در این زمینه استانداردهایی را معرفی نموده‌اند که سازندگان ملزم به رعایت آنها می‌باشند. در این مقاله سعی شده نواقص ناشی از طراحی و تولید هواپیما، استانداردهای بین‌المللی لازم‌الاتباع برای سازندگان هواپیما و اجزای آن و نیز مسئولیت آنها در قبال سوانح حادث شده در اثر این گونه نواقص مورد بررسی حقوقی قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: سازندگان هواپیما، ایمنی هوایی، مسئولیت.

مقدمه

درحالی‌که معمولاً اشتباه خلبان در بروز سوانح هوایی نقش عمده‌ای دارد ولیکن ایرادات هواپیما و نقص در اجزای آن نیز می‌توانند در سانحه روی داده یا شدت صدمات وارد شده مؤثر باشند. در این موارد سازنده هواپیما یا اجزای آن ممکن است از نظر حقوقی طبق تئوری مسئولیت نامحدود (مطلق)، مسئول سانحه یا خسارات وارده باشند.

لازم به ذکر است در کنواسیون ورشو بحث مسئولیت متصدیان حمل و نقل مطرح شده است ولی در هیچ جای این کنواسیون بحث مستقلی در مورد مسئولیت سازندگان هواپیما وجود ندارد.

مسئولیت سازندگان محصولات صنعتی برای اولین بار در زمان ریاست جمهوری کندی بر ایالات متحده آمریکا مورد بررسی قرار گرفت و در قالب قواعدی تحت عنوان مسئولیت نامحدود در شبه جرم (strict liability in tort) مطرح شد.^[۱] به تدریج این رژیم مسئولیتی به سایر کشورهای اروپا و اعضای اتحادیه اروپا سرایت نمود و این کشورها موظف شدند قوانین داخلی خود را بر مبنای قواعد مذکور تدوین کنند. آخرین کشور اروپایی فرانسه بود که در سال ۱۹۹۷ این قوانین را در قانون داخلی خود وارد نمود.^[۱]

مثال زیر نشان‌دهنده این مسأله است که تا چه حد ساخت هواپیما مسأله‌ای بین‌المللی است: شرکت هواپیماسازی بوئینگ ۳۰ درصد اجزای بوئینگ ۷۶۷ خود را از خارج از آمریکا تهیه می‌کند. همچنین ۲۰ درصد اجزای بوئینگ ۷۷۷ از ژاپن

۱. دانشجوی دکترای حقوق دانشگاه پیام نور

۲. عضو هیئت علمی پژوهشگاه هوافضا

وارد میشود. دماغه و دم هواپیمای MD80 از چین وارد میشود. ایرباس از پانصد شرکت آمریکایی در ۳۴ ایالت برای تهیه اجزایش استفاده می‌کند، بالهای فوکر ۱۰۰ در ایرلند شمالی، موتور آن در انگلیس، اتاق خلبان در هلند و ارابه فرود آن در آمریکا ساخته می‌شوند.

بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که ساخت هواپیما حاصل یک همکاری بین‌المللی بوده و اکثر سازندگان هواپیما وابسته به صادرات هستند.^[۲]

مسئولیت نامحدود

دکترین "مسئولیت نامحدود سازندگان" به این منظور در دهه ۷۰ میلادی ایجاد شد تا شکایت از سازندگان را در موارد معیوب یا ناقص بودن محصول ساخته شده آسانتر سازد. چرا که برای سانحه دیدگان بسیار مشکل است که بتوانند قصور سازنده هواپیما را در طراحی یا ساخت اجزاء فنی و مهندسی هواپیما ثابت کنند.^[۳] این دکترین تمرکز خود را روی ایمنی محصولات صنعتی قرار میدهد و نه رفتار سازنده، یعنی سازندگان محصولات صنعتی در صنایع با ریسک بالا باید طراحی، ساخت و آگاهی‌رسانی خود را مطابق با "خطرات قابل پیش‌بینی" برای محصول مورد نظر انجام دهند. این سیستم مسئولیتی برخلاف سیستمهای مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی سنتی، مبتنی بر عنصر خطا نیست بلکه در یک تفسیر عینی از نقص و احراز وجود رابطه علیت بین نقص به عنوان عامل ورود ضرر یا فعل زیانبار و بروز ضرر، مسئولیت سازنده را مطرح نموده و وی را ملزم می‌کند تا نسبت به جبران کلیه خسارات وارده اقدام کند. حال چه علت بروز نقص در جریان چرخه تولید، خطای ارتكابی سازنده باشد و چه خطایی صورت نیافته باشد. این رژیم مسئولیتی مبتنی بر تئوری "خطر" و "عینی" است.^[۴]

واژه "نقص" یک لغت حقوقی و به معنای هریک از چندین مشکلی است که در تولید وجود داشته و مانع از این میشود که محصول مورد نظر طبق انتظار یک مصرف‌کننده عادی، کاملاً ایمن عمل کند.^[۵] در مورد هواپیما این تعریف نمی‌تواند خیلی کاربرد داشته باشد چرا که خیلی ذهنی بوده و می‌دانیم که هواپیما کالایی برای مصرف‌کنندگان عادی نیست بلکه این محصول توسط متخصصان کاملاً دوره‌دیده مورد استفاده قرار می‌گیرد. در مورد هواپیما نقص ممکن است به دو صورت تفسیر شود. اولین نوع نقص، ایرادی است که بصورت ملموس و فیزیکی و یک کمبود عینی است. مثال آن می‌تواند غیراستاندارد بودن یا زیر حد استاندارد بودن قطعات هواپیما باشد.^[۶] دومین تفسیر برمی‌گردد به مسأله عملکرد، که این نقص غیرقابل مشاهده است و به این معناست که از نظر منطقی برای استفاده توسط مصرف‌کننده مورد انتظار به طور نامعقولی خطرناک می‌باشد.^[۷]

احراز مسئولیت سازندگان هواپیما در طول زمان دستخوش تغییراتی شده است. در ابتدا هدف، نشان دادن این مطلب بود که آیا محصول مورد نظر خطر صدمه رساندن به بهره‌برداران را دارد یا خیر (unreasonable Risk of Harm Test). در مراحل بعدی در این تست اصلاحاتی صورت گرفت و بررسی بر این مبنا قرار گرفت که آیا میزان خطر استفاده از محصول مورد نظر از آن میزان که بهره‌برداران انتظار دارند بیشتر یا کمتر است (consumer expectation Test).^[۸] در حال حاضر بسیاری از کشورها که تعدادشان هم رو به افزایش است از تحلیل متفاوتی برای احراز مسئولیت سازندگان استفاده می‌کنند. این تحلیل که آزمایش "ریسک-فایده" (risk-benefit test) نام دارد به این سؤال می‌پردازد که آیا فایده استفاده از آن محصول بیشتر است یا ریسک آن و با توجه به پاسخی که به این سؤال داده میشود محصول مورد نظر را معیوب یا فاقد نقص اعلام می‌نمایند. این تحلیل به این مسأله می‌پردازد که آیا در زمان ساخت هواپیمای مذکور، نوع دیگری از طراحی و شیوه‌ای دیگر در طراحی می‌توانست مورد استفاده قرار گیرد که ریسک حادثه هوایی را کاهش دهد یا خیر؟ در پاسخ به این سؤال فاکتورهایی نیز به کار گرفته میشوند که عبارتند از هزینه‌های طراحی جایگزین و اثرات جانبی بالقوه. یعنی اگر در زمان طراحی یا ساخت هواپیما، طراحی بهتری مقدور و ممکن بوده و طبق علوم و تکنولوژی زمان تولید، هواپیما به خوبی طراحی نشده است، سازندگان هواپیما مسئول خواهند بود.^[۹] بدین ترتیب تمرکز این تحلیل روی آخرین و پیشرفته‌ترین تکنولوژی در زمان تولید محصول است.

انواع مسئولیت نامحدود سازندگان

- برای اینکه در یک قضیه، سازنده هواپیما مسئول شناخته شود خواهان باید بتواند ثابت کند که:^[۱۰]
- ۱- هواپیمای مورد نظر زمانی که از کنترل سازنده یا فروشنده خارج می‌شده معیوب بوده است،
 - ۲- هواپیما دقیقاً برای همان هدفی که ساخته شده و در همان راستا مورد استفاده قرار گرفته است،
 - ۳- هواپیما به دلیل ایراد خود باعث صدمه به خواهان شده است^[۱۱]
- مسئولیت نامحدود ممکن است به عنوان نتیجه نقص در طراحی، ساخت یا آگاهی‌رسانی بوده باشد.

نقص در طراحی

این نقص یکی از عیوبی است که طی آن کل خط تولید یک محصول یا همه محصولات یک مدل خاص به صورت خطرناکی معیوب باشند. در این نقص اجزا به تنهایی فاقد ایراد هستند ولی کل مجموعه با هم به درستی کار نمی‌کنند. در این حالت مرجع رسیدگی‌کننده از تست ریسک - فایده و ترکیب آن با انتظارات مصرف‌کننده در مورد محصول استفاده می‌کند تا تعیین کند طراحی مورد نظر ایرادی داشته یا خیر.

نقص در ساخت

این ایراد یک نقص فیزیکی بوده و عبارتست از اینکه هواپیمای مذکور در مقایسه با محصولات مشابه خود از استانداردهای لازم برخوردار نباشد. سازنده هواپیما برای چنین نقصی یا برای عدم موفقیت در برطرف کردن آن ایراد قبل از فروش، مسئول شناخته می‌شود. نقص در ساخت، استفاده از اجزای زیر حد استاندارد و مونتاژ نادرست را نیز در برمی‌گیرد.

نقص در آگاهی‌رسانی و عرضه

گاهی سازنده هواپیما قادر نیست کلیه ایراداتی را که محتمل است از بین ببرد یا سیستم هواپیما آنقدر پیچیده است که نیاز به دستورالعمل‌های خاصی وجود دارد. اگر خطراتی در استفاده از هواپیما وجود دارد که سازنده میدانند یا از نظر منطقی باید دانسته باشد، آن‌گاه سازنده هواپیما وظیفه دارد هشدارهای لازم در جهت استفاده از هواپیما را در اختیار بهره‌برداران قرار دهد. دامنه این مسئولیت حتی شامل استفاده نادرست قابل پیش‌بینی هم می‌شود یعنی سازنده هواپیما پیش‌بینی کند بخشی از هواپیما ممکن است بصورت نادرستی مورد استفاده قرار گیرد که باعث صدمه شود (forseeable misuse).

در برخی موارد هدایت هواپیما نیاز به گذراندن دوره خاصی دارد. در این مواقع شرکت سازنده در هنگام فروش در قرارداد خود موافقت کتبی خریدار را در این مورد اخذ می‌کند. بدین ترتیب در صورت نگذراندن این دوره و سقوط هواپیما مسئولیت متوجه سازنده نیست. برای مثال به قضیه Frost V. Rotary Air Force Marketing, inc اشاره نمود که در این قضیه همسر خلبان با مراجعه به دادگاه کانادا ادعا نمود که شرکت سازنده قطعات این هواپیما از خطر (PIO (Pilot - Induced Oscillations که در استفاده از این هواپیما وجود دارد آگاهی داشته و باید قبلاً خریدار را آگاه می‌کرده ولی خواننده ابراز داشت که در هنگام فروش، تعهد اولیه‌ای مبنی بر اینکه قبل از هدایت هواپیما، کلیه آموزش‌های لازم تحت مقررات هوانوردی فدرال (FAR: Federal Aviation Regulation) گذرانده شود از خریدار گرفته شده است و علیرغم این تعهد، خلبان مجوز مذکور را دریافت ننموده و بدین ترتیب با خطر PIO مواجه شده و سقوط نموده است که در صورت گذراندن دوره مذکور، به راحتی این خطر را پشت سر می‌گذاشت و احتمال سقوط به صفر می‌رسید. به این صورت سازنده هواپیما مسئول شناخته نشد.^[۱۱]

بسیاری از سازندگان هواپیماهای عظیم مسافری هم یک سری کلاسهای آموزشی برای خلبانهایی که قرار است این هواپیماها را هدایت کنند برگزار می‌کنند که شامل آموزش‌های تئوری و عملی قبل از هدایت هواپیما می‌شود. گاهی شرکت‌های

بیمه، گذراندن ساعات مشخصی از این دوره‌ها را برای خلبانان هواپیماهایی که درخواست صدور بیمه‌نامه برای آنها می‌شود اجباری می‌کنند. پس از بروز سانحه ممکن است خلبان یا خانواده وی (در صورت فوت خلبان) از شرکت‌های سازنده به خاطر زیر حد استاندارد بودن یا جامع نبودن کلاسهای آموزشی شکایت کرده و آنها را عامل بروز سانحه بدانند.^[۱۲] ممکن است نقصی بعد از تولید هواپیما ظاهر شود یعنی پس از مدتی عیب فیزیکی یا نقص جدیدی در طراحی هواپیما کشف شود که در این صورت هم سازنده باید موارد را به نحو مقتضی به اطلاع بهره‌برداران برساند و هشدارهای لازم را بدهد. بطور کلی دو نوع آگاهی‌رسانی در عرضه محصول داریم:

دستورالعمل‌های کلی: که این طریقه استفاده یا دستورالعمل همیشه همراه کالا می‌آید و به نوعی آموزش طریقه استفاده است. این دستورالعملها نباید مبهم و پیچیده باشند بلکه باید واضح، روشن و کافی باشند، در غیر این صورت محصول مورد نظر نمی‌تواند با ایمنی کامل مورد استفاده قرار گیرد.

آگاهی‌رسانی خاص از یک خطر: که اصولاً سازنده یا می‌دانسته یا انتظار می‌رود که می‌دانسته باشد و یا حتی در زمانی بعد از فروش متوجه می‌شود که باید سریعاً به اطلاع بهره‌برداران برسد. در این نوع آگاهی‌رسانی از برجسبهای هشداردهنده یا روشهای اضطراری و نیز نصب پلاکاردهایی در اتاق خلبان استفاده می‌شود.

در هر صورت آگاهی‌رسانی باید به اندازه‌ای صورت گیرد که خطر استفاده از محصول را برای بهره‌برداران کاهش دهد.^[۷] یعنی در چنین شرایطی مسئول بودن یا نبودن سازنده هواپیما بستگی به میزان آگاهی‌رسانی دارد. کافی بودن میزان هشدار و آگاهی توسط مرجع رسیدگی‌کننده بررسی می‌شود، به این صورت که این مرجع به این مسأله می‌پردازد که آیا آگاهی‌رسانی انجام شده به صورتی بوده که کمترین خطر ممکن بهره‌برداران را تهدید کند؟

اصولاً آگاهی‌رسانی‌های عمومی بعد از فروش هواپیماها در دستورالعملهای قابلیت پرواز (Airworthiness directive) که FAA منتشر می‌کند آورده می‌شوند و گاهی هم به صورت به روز کردن کیت‌ها یا بولتن‌های خدمات و دیگر سرویسهای ارتباطی می‌باشد.

گاهی در زمینه آگاهی‌رسانی ممکن است اصلاحاتی در هواپیما صورت گیرد. اپراتورهایی که به تعمیر یا مونتاژ هواپیما می‌پردازند ممکن است در صورت عدم رعایت این دستورالعملها و متعاقب آن بروز سانحه بصورت نامحدود، مسئول واقع شوند.

اشتباه خلبان در مقابل نقص هواپیما

یکی از مباحثی که معمولاً در سوانح هوایی پیش می‌آید عبارتست از خطای نسبی خلبان در مقابل سازنده هواپیما.^[۱۱] بسیاری اوقات در یک سانحه قصور خلبان یا اشتباه وی همراه با نقصی در هواپیما دست به دست هم داده و سانحه‌ای را بوجود می‌آورند، در این موارد مرجع رسیدگی‌کننده باید با بررسی سانحه و علل آن درصد مسئولیت هریک از سازنده و خلبان را در آن اتفاق تعیین نماید. گاهی بدلیل نواقصی که در بیمه خلبان وجود دارد فقط سازنده هواپیما در جایگاه خواننده قرار می‌گیرد. مثلاً در ایالات متحده آمریکا بیمه‌نامه هوانوردی عمومی برای هر مسافر تا سقف صد هزار دلار بیمه در نظر می‌گیرد درحالیکه سانحه‌ای که منجر به فوت فردی با سطح متوسط درآمد شود، خسارتی نزدیک به یک میلیون دلار برای خانواده وی به همراه دارد. به طور سنتی "قوانین مسئولیت متعدد و مشترک" در بیشتر کشورها به خواهان‌های پیروز اجازه میداد همه غرامت خود را از هریک از خواننده‌های مسئول مطالبه کنند حتی اگر یکی از این خواننده‌ها ۱۰ درصد و دیگری ۹۰ درصد مسئول باشند. بدین ترتیب معمولاً خواهانهای پیروز در صورتی که مثلاً خلبان ۹۰ درصد مسئول بود ولی سقف بیمه‌ای محدودی داشت بطور سنتی همه خسارت خود را از سازندگان هواپیما که در اصطلاح به آنها deep pocket defendants گفته میشد دریافت می‌کردند.

این مسأله برخی کشورها مثل ایالات متحده آمریکا را به این سو هدایت کرد که ضمن امحای قوانین مسئولیت متعدد و مشترک، اصلاحاتی در مسئولیت سازندگان بوجود آورند که طی آن هر خواننده فقط مسئول میزان خطای خود در مورد

خسارات مادی و غیرمادی (مسائل احساسی و از دست دادن حمایت، مراقبت و همراهی عزیزان) بوده و ملزم به پرداخت درصد خطای خود باشد ولی هنوز هم خواهان می‌تواند ضرر اقتصادی از دست دادن دستمزد و نیز هزینه مداوم را از هریک از خواننده‌ها اخذ کند.^[۱۴]

مطابقت با مقررات FAA

تمام سیستم‌ها و بخش‌های هواپیما باید مطابق با استانداردهای مهندسی مقررات هوانوردی فدرال طراحی و ساخته شوند. بدین ترتیب زمانی که یک هواپیما ساخته می‌شود، سازنده از طریق آزمایش‌های پرواز و ساختاری، این تطابق را ثابت می‌کند. استاندارد گفته شده شامل تمامی اجزای هواپیما از کفپوش تا صندلی و تجهیزات الکترونیکی و موتور می‌باشد که همه این بخش‌ها باید به تأیید FAA برسند.^[۱۵] باید دانست که صرف مطابقت با استانداردها و مقررات FAA مسئولیت سازندگان هواپیما را ساقط نمی‌کند. بدین دلیل که استانداردهای FAA در حد حداقل استانداردهایی هستند که سازندگان هواپیما ملزم به رعایت آنها هستند ولی قوانین داخلی کشورها معمولاً خواستار این هستند که هواپیمای ساخته شده به همان اندازه که برای استفاده مقتضی امن هستند به همان میزان هم برای استفاده‌های نادرست قابل پیش‌بینی ایمن باشند. بنابراین دریافت گواهی‌نامه و مجوز FAA به معنای مصون شدن از دعاوی مبتنی بر مسئولیت نامحدود نمی‌باشد.^[۱۶]

عموماً سازندگان هواپیما زمانی که به محاکمه کشیده میشوند مدارکی دال بر تطابق استانداردهای خود با مجوزهای FAA ارائه میدهند که معمولاً دادگاه آنها را محکمه‌پسند تشخیص نمیدهد. خواهانها می‌توانند با ابراز اینکه روشهای ایمن‌تری در طراحی و ساخت هواپیما وجود داشته که مورد تأیید FAA بوده ثابت کنند هواپیمای مورد نظر معیوب بوده است.

قانون بهبود هوانوردی عمومی (General Aviation Revitalization Act: GARA)

در ۱۷ آگوست ۱۹۹۴ کلینتون رئیس جمهور آمریکا قانونی را به امضا رسانید که طی آن به منظور حمایت از سازندگان هواپیما و اجزای آن محدوده مسئولیت این نهادها را کاهش میداد.^[۱۶] طبق این قانون، سازندگان هواپیماهای سبک و تجاری با ظرفیت کمتر از ۲۰ مسافر زمانی که ۱۸ سال از تاریخ ساخت یا حمل آنها برای مشتری گذشته باشد، و در این مدت سانحه ناشی از نقص در ساخت نداشته باشند، در صورت بروز سانحه، مسئولیتی بر عهده نخواهند داشت. این قانون فقط شامل هواپیماهای گفته شده که مجوز FAA را هم دارند میشود. غیر از هواپیماهایی که در ایالات متحده توسط GARA حمایت می‌شوند بقیه سازندگان هواپیماها ممکن است طرف دعوی قرار گرفته و مسئول شناخته شوند. البته هواپیماهایی که برای دولت ساخته میشوند و هواپیماهای نظامی از یک نوع مصونیت و دفاعیه به نام "دفاعیه طرفهای قرارداد با دولت" بهره‌مند می‌باشند که اگر بتوانند موارد زیر را ثابت کنند از مسئولیت مبرا خواهند بود:

- ۱- دولت آمریکا مشخصات دقیق معقولی را برای طراحی آن هواپیما به تأیید رسانده است،
- ۲- هواپیما با آن مشخصات کاملاً تطبیق می‌کند (یعنی هیچ نقصی در طراحی وجود ندارد) و
- ۳- سازنده هواپیما، دولت آمریکا را از خطراتی که سازنده از آن مطلع بوده ولی آن دولت از آنها آگاهی نداشته آگاه نموده است.

بدین ترتیب خانواده‌های افراد در خدمتی که بدلیل سوانح هوایی کشته شوند نمی‌توانند درخواست غرامت کنند و دولت ایالات متحده از پرداخت خسارت به خانواده‌های این افراد به خاطر حادثه در حین خدمت مصون است.

ادعاهای مبتنی بر ضمانت هواپیما

در برخی موارد ممکن است هواپیمای خرید شده به صورتی که برای آن تبلیغ شده کار نکند، در این موارد بهره‌برداران هواپیما به دلیل خسارات اقتصادی و مالی وارده می‌توانند ادعای شبه جرم و در عین حال ادعای تخلف از مفاد قرارداد علیه سازندگان نمایند. معمولاً خریداران هواپیما یک قرارداد کتبی با فروشندگان یا سازندگان هواپیما منعقد می‌کنند که این قرارداد شامل ضمانت‌نامه نیز می‌باشد که در صورت عدم کارکرد مناسب به فروشندگان یا سازندگان مراجعه می‌شود. اگر هیچ قرارداد مکتوبی میان دو طرف منعقد نشده باشد یا هیچ ضمانت‌نامه صریحی وجود نداشته باشد، خریدار می‌تواند ادعای خود را مبتنی بر ضمانت‌نامه تلویحی نموده و به دلیل متناسب نبودن کالا با هدفی که برای آن ساخته شده خواهان مسئول شناخته شدن سازندگان باشد.^[۱۴]

نتیجه‌گیری

بنابر آنچه گذشت مشاهده نمودیم که موارد مسئولیت سازندگان هواپیما و اجزای آن به دقت مشخص شده و نوع مسئولیت آنها نیز با توجه به قوانین داخلی کشورها و رویه قضایی تعیین شده است. بسیاری بر این باورند که قواعدی که در زمینه مسئولیت سازندگان هواپیما به خصوص در تحلیل ریسک - فایده وضع شده‌اند باعث در تنگنا قرار دادن آنها بوده و به نوعی صنعت هواپیماسازی را به افول می‌کشاند. چراکه از سویی این قواعد سازندگان را شدیداً محدود نموده‌اند و از سوی دیگر هزینه‌های بیمه مسئولیت سازندگان هم افزایش یافته‌اند.^[۱۷] ولی آنچه در عمل به نظر می‌رسد این است که طرق حل و فصل اختلافات در این زمینه توسعه یافته و حل و فصل‌های قبل از شروع رسیدگی و خارج از دادگاه بسیار مرسوم شده‌اند چراکه شرکتهای سازنده مایل نیستند وجهه بین‌المللی خود را با وارد شدن در قضایای منجر به فوت، مخدوش نمایند. بدین ترتیب خارج از روال رسمی دادگاه با خواهانهای خود مصالحه می‌کنند.

در مواردی که شرکتهای سازنده هواپیما مجبور به حضور و ادامه روال دادرسی شوند از وکلای بسیار قوی استفاده نموده و به سختی تسلیم ادعاهای خواهان می‌شوند. همچنین این شرکتها از بهترین بیمه‌نامه‌ها با پوششهای بسیار بالا استفاده می‌کنند که هر خواهانی قادر به موفق شدن در مقابل آنها نیست.

مراجع

- 1- Hoy, Bob, "What makes an aircraft airworthy?", <http://www.casa.gov.au/fsa/>
- 2- Dirkj. Slijper, "Standardization of safety requirements", edited by chia-Jui cheng, "The use of airspace and outer space for all mankind in the 21st century", Kluwer law international, 1993, p.187
- 3- Kolczynski, phillip, "Pilots vs. Manufactures?", <http://www.landing.com>
- ۴- دیانی، عبدالرسول، "مسئولیت مدنی ناشی از نقص ایمنی اشیای پرنده" در دومین همایش ایمنی هوایی (۷-۸ اسفند ۱۳۸۱)، پژوهشکده هوافضا (وزارت علوم، تحقیقات و فناوری)، [۱۳۸۱]، ص ۱.
- 5- "Product liability", sopher wilner maxwell & Matthews, P.A, <http://216.218.189.70/~woody/products.htm>.
- 6- "Aviation products", <http://www.willis.com/Industries>.
- 7- "Strict liability in Aviation accidents", [http://www.sbsalaw.com/practiceAreas/aviation accidents](http://www.sbsalaw.com/practiceAreas/aviation%20accidents).
- 8- Mc cormick, Barnes and M.P.Papadakis, "Aircraft accident Reconstruction and litigation", lawyers and Judges publication co., 1998, p.411.
- 9- "Do you understand Aviation law?", www.AviationlawFYI.com
- 10- "Product liability and Aviation Accidents", <http://injury.findlaw.com>
- 11- "Aviation Accidents_overview", <http://injury.findlaw.com>
- 12- "Homebuilt Aircraft Accident", <http://www.aviationlawcorp.com/content/liabhomeblt.html>.
- 13- Meg Godlewski, "Order in the court: Are lawsuits – frivolous or otherwise – to blame for the high cost of flying?", <http://www.southern-aviator.com>
- 14- Kolczynski, phillip, "Aviation Product liability", <http://www.aviationlawcorp.com/content/avprodliab.html>
- 15- Mc cormick, Barnes and M.P.Papadakis, op.cit, p.171.
- 16- Dirkj. Slijper, op.cit, p.487.
- 17- Mc cormick, Barnes and M.P.Papadakis, op.cit.p.487.