«شهروند» از قوانین پرواز و حقوق مسافران در پروازهای داخلی و خارجی گزارش می‌دهد

# حقوق شهروندان در آسمان

سقوط هواپیمای ایران ۱۴۰ در سال ۹۳ - عکس: سعید غلامحسینی/ شهروند

**آیدا پیغامی - شهروند حقوقی |** کافی است یک‌بار مسیرتان برای مسافرت شخصی یا کاری یا بدرقه دوستان و آشنایان‌تان به فرودگاه خورده باشد. در این صورت حتی اگر زودتر از ساعت معمولی که باید در فرودگاه حضور پیدا کنید، چند ساعتی هم باید برای تأخیر پرواز به این ساعات اضافه کنید. البته که تأخیر پرواز یکی از عادی‌ترین مسائلی است که در حمل‌ونقل هوایی ایران وجود دارد، اما زمانی که موضوع نقص فنی به میان می‌آید، داستان فرق می‌کند. در چند ماه اخیر بسیار شنیده یا شاید دیده‌ایم که هواپیماها به دلیل نقص فنی یا شرایط نامساعد هوایی بعد از گذشت چند دقیقه یا چند ساعت از پرواز به فرودگاه مبدا باز می‌گردند و در مواردی هم خلبان با وجود نقص فنی هواپیما را صحیح و سالم روی زمین می‌نشاند. با شنیدن این اخبار نمی‌توان کتمان کرد که ترس و نگرانی به سراغ مانیامده باشد.

اما با شنیدن خبر غم‌انگیز سقوط هواپیمای مسافربری atr تهران - یاسوج در روز یکشنبه و طولانی‌شدن روند امدادرسانی و خبرهایی که هر لحظه به گوش می‌رسد، شاید بسیاری از شهروندان تصمیم گرفتند برای سفر کردن دیگر سراغ هواپیما نروند و شاید این سوال برای عده‌ای پیش آید اگر هواپیمایی سقوط کند یا مسافران هواپیمایی دچار مشکل شوند یا خسارتی به بارهای‌شان وارد شود، چگونه می‌توانند احقاق حق کنند یا اصلا راهی برای پیگیری قانونی و رسیدن به حق وجود دارد؟ پس از وقوع این حادثه رئیس قوه قضائیه به دنبال سقوط هواپیمای مسافربری تهران به یاسوج، از دادستان کل کشور خواست «با تشکیل کمیته‌ای علت وقوع حادثه را بررسی کند و با تعیین کمیته‌ای متشکل از افراد خبره در خصوص علت وقوع این حادثه، بررسی جامع و دقیق به عمل آمده و چنان که فرد یا افرادی مقصر باشند، نسبت به برخورد قانونی با آنان اقدام مقتضی معمول و نتیجه به اینجانب منعکس شود.»

در مورد قوانینی که در حوزه حمل‌ونقل هوایی خارجی و ایرانی وجود دارد، باید گفت ایران یکی از کشورهایی است که به کنوانسیون بین‌المللی ورشو که در مورد حمل‌ونقل هوایی است، پیوسته است. این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده است که درباره هر نوع حمل‌ونقل بین‌المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازای دریافت کرایه یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل‌ونقل هوایی انجام می‌شود، است.

این کنوانسیون به‌طور خلاصه به بررسی اسناد حمل‌ونقل شامل بلیت مسافر و بارنامه هوایی می‌پردازد، یکی از مواردی که در این کنوانسیون به آن اشاره شده این است که این اسناد باید دارای چه بخش‌ها و مشخصاتی باشند، از قبیل تاریخ و محل صدور، مبدا و مقصد و... در پایان هم به قوانین و مقررات مربوط به حمل‌ونقل مختلط و مقررات عمومی و نهایی می‌پردازد. پس از چند سال در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ پروتکلی به نام پروتکل لاهه مورد تصویب قرار می‌گیرد که به اصلاح برخی قسمت‌های کنوانسیون ورشو می‌پردازد. طی یک ماده واحد مصوب سال ۱۳۵۴ کشورمان به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه می‌پیوندد و اجازه تسلیم اسناد الحاق‌شده آن به کشور داده می‌شود.

البته این کنوانسیون در مورد پروازهای خارجی است. پروازهای داخلی ایران بعد از سال ۱۳۵۴، تابع مواد ۵۱۷ و ۵۱۹ قانون مدنی و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت بود. اما در سال ۱۳۶۴ با تصویب ماده واحده «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی» ایران در پروازهای داخل کشور، مقررات کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه، در پروازهای داخلی نیز لازم‌الاجرا دانسته شد. البته این قانون بعدها در سال ۱۳۹۱ نسخ شد. در قانون جدید، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل‌ونقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، مطابق با کنوانسیون ورشو باقی ماند، ولی در پروازهای داخلی در مورد حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه تغییر کرد.

در نهایت مطابق این قانون اولیای دم متوفیان یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه شدند و سایر خسارات وارده را تنها براساس قانون مجازات اسلامی می‌توانند دریافت کنند، بنابراین مسافر ایرانی یا ورثه او در صورتی که در یک پرواز داخلی دچار سانحه شود، می‌تواند با اقامه دعوی علیه شرکت هواپیمایی دیه دریافت کند و در صورتی که بار و اثاثیه او خسارت ببیند، با توجه به قانون مصوب ۱۳۹۱، نهایتا تا میزان ۱۶۶۰۰ SDR (واحد پولی صندوق بین‌المللی پول) مجاز به دریافت خسارت مالی خواهد بود. آنچه در ادامه خواهیم خواند نظرات کارشناسی حقوقدانان آشنا به حوزه حمل‌ونقل‌های هوایی است.

## لزوم ایجاد کمیته حقیقت‌یاب در حوزه حمل‌ونقل هوایی

**سالار داوودی - حقوقدان و وکیل پایه یک دادگستری |** در مورد حمل‌ونقل هوایی کشور، ما به قوانین ایکائو پایبند هستیم که البته جزو قوانین بین‌المللی است، همچنین مطابق کنوانسیون ورشو مسئولیت‌ها برعهده شرکت‌های هواپیمایی نهاده شده و از جمله این مسئولیت‌ها تأمین جان و مال مسافران هواپیماست که در این ارتباط کشور ایران به این کنوانسیون پرداخته و تکلیفش روشن است و بدون تفصیل تأمین امنیت جانی مسافران هواپیما را برعهده شرکت هواپیمایی و دولتی قرار می‌دهد. اما در مورد سقوط هواپیمای مسافربری تهران-یاسوج مسأله داخلی‌تر است و این مسأله به قانون اساسی بازمی‌گردد، یعنی پیش از آن که ما به کنوانسیون‌های بین‌المللی در این مورد بپردازیم، باید گفت یکی از وظایف مهم حاکمیت تأمین مهمترین حق انسان است که همانا حق حیات است و متاسفانه شاهد هستیم این حق به‌کرات نادیده گرفته شده و آنچه این روزها اهمیت و ارزش و بهای کمتری دارد، جان انسان‌هاست. البته این موضوع بیشتر به سیاست‌های غلط در حوزه داخلی و خارجی بازمی‌گردد. اگر بخواهیم این سیاست‌ها را تفکیک کنیم، باید نخست به تغییر و نوسازی حوزه ناوگان هواپیمایی کشوری و بحث خصوصی‌سازی که بسیار مهم است، اشاره کنیم. در این جا باید این سوال پرسیده شود که چرا به سمت خصوصی‌سازی رفتیم و چرا قوانین مربوط به خصوصی‌سازی و شورای رقابت مبتنی بر بازار در کشور ما تضعیف شد و این موضوع به جای این که به بهبود ارایه خدمات در کشورمان کمک کند، هر روز کیفیت ارایه خدمات به مردم بسیار کمتر از روز قبل شده است. همین طور فقدان نظارت از سوی وزارت راه و ترابری و همچنین ناوگان هواپیمایی کشوری چرا که مکلف باید در کیفیت ارایه خدمات شرکت‌های هواپیمایی نظارت می‌کردند و متاسفانه این اتفاق رخ نداده است. ما در چند روز و چند ماه گذشته بسیار شاهد تأخیر هواپیماها در رساندن مسافران بودیم یا به‌طور مثال کنسلی پرواز به دلیل وقوع یک حادثه بسیار ساده مانند برف و باران به یک مسأله عادی تبدیل شده است که در هیچ جای دنیا نمی‌توان چنین مواردی را تجربه کرد. من به‌عنوان یک شهروند در سفرهای خارجی چنین چیزی ندیدم و موضوع پرواز در شرایط بد آب‌وهوایی آن‌قدر بدیهی است که شاید وقتی این موضوع را در کشور خودمان بشنویم، باور نکنیم. در کشورهای همسایه که به لحاظ پیشرفت‌های فنی از ما جلوتر نیستند هم این اتفاق می‌افتد. موضوع دوم نوسازی ناوگان هواپیمایی است که یکی از موضوعات بسیار مهمی است که البته دولت تلاش خودش را در برداشتن تحریم که به‌عنوان مهمترین عامل در به تأخیر افتادن نوسازی ناوگان هواپیما بود، انجام داد و از این لحاظ نمی‌توان ادعا کرد اقدامی صورت نگرفته است.

اما طبیعتا مطابق قانون مسئولیت ایمنی کسانی که در این هواپیما بودند بر عهده شرکت هواپیمایی و شرکت بیمه‌ای که این هواپیما را بیمه کرده، همچنین دولت است. از این لحاظ مسأله بسیار روشن و بدون گفت‌وگو است. اما سوال این است که آیا ابزارهای لازم در اختیار دولت و حاکمیت وجود دارد تا بتوانند وظیفه خودشان که تأمین امنیت جانی مسافران و هموطنان است را انجام دهند؛ پاسخ این سوال کاملا روشن و منفی است. متاسفانه سیاست‌های غیراصولی وجود دارد که باعث شده عملا نتوانیم ناوگان هواپیمایی خودمان را که باید با یک شیب ملایم و به‌صورت آهسته و پیوسته نوسازی می‌شده، نوسازی کنیم. ممکن است گفته شود تحریم‌ها یا مسأله مشکلات سیاست خارجی ما در این امر دخالت مستقیم دارد. ما هنوز نتوانستیم یکی از باندهای فرودگاه مهرآباد که از باندهای اصلی پرواز است را نوسازی کنیم. این نوسازی از وظایف دولت است و دولت با توجه به اسناد و قوانین بالادستی از جمله قانون اساسی و سند شهروندی تکالیف متعددی برعهده دارد، اما متاسفانه به این تکالیف به دلایلی عمل نشده است.

جدای تمام این بحث‌ها، نکته‌ای که در مورد هواپیما وجود دارد، البته خارج از تخصص من است، اما جای نقد مستقیم دارد و در راستای رعایت حقوق مسافران است، تعمیر هواپیماست. تعمیر هواپیما مسأله بسیار پیچیده‌ای است و نباید تصور شود هواپیما هم مانند هر وسیله نقلیه دیگری اگر خراب شد تکنسین‌ها باید آن را تعمیر کنند که ابدا این گونه نیست. هواپیما یک دفترچه دارد و از روزی که هواپیما وارد ناوگان هواپیمایی می‌شود تا روزی که هواپیما از ناوگان هواپیمایی خارج می‌شود، به واسطه تعداد ساعت‌های پرواز بالایی که دارد، این دفترچه باید در کنار مهندسان، تیم پرواز و تعمیر هواپیما قرار داشته باشد و براساس آن هواپیما را تعمیر کنند. جالب است حتی در این دفترچه تعداد پیچ‌های یک بخش هواپیما مشخص شده است. تعمیر یا اورهال هواپیما هم باید طبق اصولی انجام شود. ناوگان هواپیمایی ما فرسوده است و شکی در این موضوع نیست، اما اگر هواپیما براساس اصول فنی دفترچه تخصصی‌اش تعمیر شده بود، می‌توانست سال‌های سال پرواز کند و مشکلی برای آن به وجود نیاید. از بازگو کردن این موضوع قصد دارم به این نتیجه برسم که با خصوصی‌سازی حتی با وجود اعداد بسیار زیاد نظارت نهادهای ذیربط بر ارایه خدمات عملا نظارت از دایره تسلط دولت خارج می‌شود، بنابراین با وجود خصوصی‌سازی باید نظارت قوی هم بر این حوزه‌ها وجود داشته باشد و البته در همه جای دنیا هم همین گونه است و آن هم به این دلیل است که شرکت‌های خصوصی کارشان را درست انجام دهند و با جان مردم بازی نکنند و به واسطه بالا بودن هزینه‌ها از سرو ته هزینه‌های ضروری که باید برای ارایه خدمات به شهروندان ارایه کنند، نزنند. بنابراین دولت هم مطابق قانون عادی در حوزه خصوصی‌سازی و رقابت بازار آزاد به‌عنوان یک نهاد حاکمیتی وظیفه دارد نظارت دقیق بر روی ارایه خدمات و کیفیت ارایه خدمات شرکت‌های هواپیمایی داشته باشد. به عقیده من وقت آن رسیده مجلس شورای اسلامی یک کمیته حقیقت‌یاب و یک تیم تحقیق و تفحص در حوزه هواپیمایی ایجاد کند و ببیند که مشکل کجاست و چرا نظارت نیست. با توجه به این که ما در حوزه قانون‌گذاری به اندازه کافی قوانین داریم و خلأ قانونی نداریم، متاسفانه یکی از اشتباهات بسیار بزرگی که نباید دچار آن شویم این است که فکر کنیم از نظر قوانین مشکل و کمبود داریم. در این جا باید بگویم ما قوانین کارا و بسیار خوبی داریم. قوانینی هستند که با وجود کمی و کاستی کار می‌کنند و در نوع خودشان وضع مطلوب و قابل قبولی دارند. در این جا سوالی که پیش خواهد آمد این است که پس مشکل کجاست که ما با این سازمان‌ها و نهادهای نظارتی که فکر نمی‌کنم هیچ کشوری به اندازه کشور ما نهاد نظارتی داشته باشد، باز هم شاهد بیشترین حوادث ناشی از عدم نظارت در کشور هستیم؟ از بحث وقوع حادثه هم بگذریم به بحث امدادرسانی می‌رسیم، این هواپیما دو روز پیش سقوط کرده، اما هنوز نتوانستند لاشه آن را پیدا کنند. وقتی اخبار صداوسیما را مشاهده می‌کنیم بارها خواهیم شنید که نهادهای امدادرسانی ما بشدت از فقدان وسایل مدرن رنج می‌برند. طبیعی است وقتی در حوزه هواپیمایی از امکان بهره‌وری هواپیماهای مدرن محرومیم، طبعا در حوزه خدمات‌رسانی امدادی هم وسایل بسیار مدرن و پیشرفته‌ای وجود دارد که ما به واسطه تحریم‌ها از آن محروم هستیم. چرا کشوری که از نظر منابع داخلی و معدنی و از نظر ثروت ملی جزو کشورهای ثروتمند دنیا است، نباید این امکانات را داشته باشد؟

## مسئولیت‌های حقوقی و کیفری اشخاص در حوادث هوایی

**حسام عباسی - حقوقدان و پژوهشگر حقوق |** پرواز شماره... که از مقصد.... به... عازم بود به دلیل نقص فنی مجددا به فرودگاه بازگشت، پرواز شماره... که قصد داشت در فرودگاه شهر ... به زمین بنشیند به دلیل نقص فنی با سانحه روبه‌رو شد اما تمامی مسافران آن بدون هیچ‌گونه خطری هواپیما را ترک کردند و...

شاید در ماه چندین خبر از این دست را در رسانه‌ها خوانده و ابراز تأسف و گاها ترس کرده‌ایم، اما قابل پیش‌بینی بود که روزی خطری ناگوارتر در کمین مردم کشورمان و هواپیماهای با عمر چندین ساله باشد. تا این که خبری ناگوار مبنی بر سقوط هواپیمای مسیر تهران-یاسوج در رسانه‌ها دست‌به‌دست شد. پروازی که در رشته‌کوه‌های دنا سقوط کرد و موجب مرگ تمامی مسافران و خدمه این پرواز شد. اما حوادث و سوانح بسیاری که در عرصه‌های ملی و بین‌المللی رخ داده و می‌دهد، ضرورت بحث درخصوص بیمه مسافران و خدمه هواپیما را هم علاوه بر مسافران پرواز بیشتر می‌کند، لذا در این راستا نخست باید جایگاه بیمه در حقوق هوایی را شناخت و سپس خطرات پیش‌بینی‌شده و نشده آن را مورد ارزیابی قرار داد و متناسب با آن برای متصدی حمل‌ونقل مسئولیتی تعریف کرد.

امروزه صنعت هواپیمایی نقش بسیار عمده‌ای در صنعت حمل‌ونقل ایفا می‌کند. پیشرفت روزافزون این صنعت در جهان موجب شده تا هواپیماهای نسل جدید با ارایه خدمات مناسب‌تر، آسایش، ایمنی و کارآمدی بیشتر، مورد توجه مسافران و شرکت‌های مختلف قرار بگیرند. نگاهی آمارگونه به سوانح هوایی در ایران زمانی نگران‌کننده می‌شود که به این نکته توجه کنیم حمل‌ونقل هوایی در ایران درصد بسیار اندکی از حجم حمل‌ونقل هوایی در دنیا را تشکیل می‌دهد. از این‌رو نسبت سوانح هوایی در ایران در مقایسه با میزان حمل‌ونقل هوایی کشورمان، عدد نگران‌کننده‌ای را به دست می‌دهد. ایمنی هوایی در دنیا روزبه‌روز در حال افزایش است و این موضوع به هیچ‌وجه اتفاقی نیست. ارتقای تکنولوژی هواپیماهای تولیدشده به‌روز شدن رویه‌های چک و بازبینی، ارتقای روش‌های تعمیر و نگهداری، افزایش آموزش و بهبود استانداردهای نیروی انسانی و پیگیری سوانح، شناسایی علل آنها و تلاش در جهت مرتفع ساختن این علت‌ها، از عوامل اساسی در بهبود ایمنی هوایی در طول دهه‌های گذشته بوده است.

مدیریت بحران در سوانح هوایی ایران، از دو منظر راهبردی و عملیاتی قابل بررسی است. در سطح راهبردی می‌توان به مباحثی چون وضع نوسازی ناوگان حمل‌ونقل هوایی و تعهدات بخش دولتی و خصوصی در این زمینه و مسائلی چون تحریم‌های بین‌المللی پرداخت و در سطح عملیاتی هم به علل وقوع سوانح هوایی و مدیریت بحران پس از رخداد سانحه هوایی توجه کرد. مدیریت بحران به مفهوم فعال کردن تمامی خدمات برای نجات جان انسان‌ها و حفظ اموال است که اقدامات اصلی آن در سوانح هوایی یعنی امدادونجات (شامل تجسس، اطفای حریق، نجات مجروحان و انجام سرویس پزشکی، مراقبت از اجساد و تشخیص هویت)، اطلاع‌رسانی، اقدامات امنیتی، انتقال مجروحان و بررسی سانحه است.

در مواجهه با حوادث مسئولیت کیفری به امکان مجرم‌بودن و مجازات افراد توجه دارد و مسئولیت مدنی فارغ از جنبه‌های کیفری و جرم بودن یا نبودن عمل به جبران خسارات وارد آمده توجه می‌کند. لازم به ذکر است که انواع مسئولیت‌های دیگر نیز قابل طرح هستند. مثل مسئولیت انضباطی یا اداری (یعنی پاسخگو بودن متخلف در ساختار اداری خود) و مسئولیت سیاسی به معنای مسئولیت کارگزاران و مدیران ارشد و هیأت دولت در قبال چنین سوانحی.

اما مهمترین موضوع درخصوص بررسی حوادث و سوانح هوایی این است که در فرآیند بررسی، هدف اصلی پیدا کردن و کشف مقصر نیست، چراکه بروز سوانح ناشی از زنجیره عوامل متعددی است که نهایتا سانحه حادث شده است. لذا هدف از بررسی سوانح، پیدا کردن نقاط ضعف و کنترل زنجیره عوامل است به جهت جلوگیری از تکرار مجدد سانحه و این اصلی‌ترین هدف بررسی سوانح است.

پیرامون مسأله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است: نخستین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسئولیت‌ها را در خود پیش‌بینی کرده است. مثل قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون جزا و... . منبع دوم کنوانسیون ورشو است. این کنوانسیون به منظور یکسان کردن مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به وجود آمده و علاوه بر متن اصلی، دارای ملحقاتی نیز است: پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه ناظر به اصلاح کنوانسیون ورشو، کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا. بنابر ماده واحده ۱۳۶۴ تحت عنوان «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور» باید کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه در ایران نیز اجرا شود. مهمترین منبع در رسیدگی به خسارات ناشی از سوانح هوایی در قبال «مسافران» این منبع قانونی است. منبع مرتبط سوم در این زمینه کنوانسیون مونترال است. این کنوانسیون اگرچه سند موخر بین‌المللی در این زمینه است، اما به دلیل آن که ایران به آن نپیوسته است، در ایران لازم‌الاتباع نیست.

در این خصوص مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی را در صورت وقوع سانحه، به چند بخش تقسیم می‌کنیم: نخست مسئولیت‌هایی که مشمول کنوانسیون ورشو است و شامل خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی، خسارت وارده به مسافر در صورت خطای غیرعمدی، خسارت وارده به بار مسافر است. دوم مسئولیت‌های حقوقی که خارج از شمول کنوانسیون ورشو هستند، شامل مسئولیت کیفری در سانحه هوایی که با قصد مجرمانه ایجاد شده، مثل محاربه یا قتل شخصی که مسافر هواپیماست، مسئولیت مدنی شخص در سانحه هوایی که با قصد مجرمانه ایجاد شده، مسئولیت ناشی از سقوط هواپیما در برابر اشخاص ثالث و تأسیسات روی زمین و درنهایت سوم مسئولیت‌های سیاسی و اداری ناشی از سوانح هوایی.

در حمل‌ونقل هوایی مسافر، بلیت (سند حمل‌ونقل) نمایانگر وجود قرارداد بین مسافر و متصدی است؛ بنابراین اگر شرایط مسئولیت قراردادی که عبارت است از وجود قرارداد نافذ بین طرفین، نقض تعهد خوانده و رابطه سببیت بین آنها موجود باشد، خوانده (متصدی حمل) در برابر خواهان (مسافر) مسئول جبران زیان وی است. براساس مواد ۱۷ تا ۲۱ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، مبنای مسئولیت متصدی فرض تقصیر است، به این معنی که اگر در دوران مسئولیت متصدی خسارتی به مسافر وارد شود، علی‌الاصول متصدی مسئول است، مگر این که ثابت کند خود یا عاملان او تمامی تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ کرده‌اند یا آن که اتخاذ چنین تدبیری برای او و عاملان او مقدور نبوده است، بنابراین متصدی با اثبات بی‌تقصیری از مسئولیت معاف می‌شود.

جبران خسارت در این کنوانسیون در دو شکل متفاوت انجام می‌گیرد؛ یکی در صورتی که براساس خطای غیرعمدی خسارتی ایجاد شود که در این صورت خسارت تا مقدار معینی قابل پرداخت است (موضوع ماده ۲۲ کنوانسیون) که اصولا به وسیله شرکت‌های بیمه پرداخت می‌شود و دیگری در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی حمل‌ونقل باشد. در این فرض جبران خسارت محدود به میزان مشخص‌شده در کنوانسیون نیست و تا هر مقداری که باشد باید به وسیله متصدی جبران شود.

ماده ۲۳ کنوانسیون مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل را «امری» معرفی می‌کند که مطابق آن: «هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل‌ونقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر شده است، باشد، باطل و بلااثر خواهد بود». همچنین قابل ذکر است که مرور زمان شکایت از چنین دعوایی دوسال اعلام شده و بعد از این مدت حق مطالبه خسارات زایل خواهد شد.

در هر سانحه گروه‌های مختلفی ممکن است مدعی خسارت و جبران آن باشند که از آن جمله عبارتند از: مسافران، بستگان (نزدیک) آنها یا صاحبان بار و توشه، خط هوایی و مالک هواپیما، شرکت‌های بیمه، افرادی که منافع آنها خارج از هواپیما تضییع شده است (همچون مالکان یک ساختمان یا زمین کشاورزی که سانحه در آن اتفاق افتاده).

در پایان باید به نکاتی توجه کنیم که هرگونه اظهارنظر و شناسایی مسئولیت شخص یا اشخاص چه به صورت عمدی یا غیرعمدی منوط به اظهارنظر کارشناسان ذیربط و بررسی دقیق موضوع است. ولی با امکان نظر به موارد مطروحه نتیجه می‌گیریم که درحال حاضر عدم وجود مدیران با تجربه در سیستم‌های مدیریتی ارگان‌های هوایی، فرسودگی بیش از حد ناوگان حمل‌ونقل هوایی (هم‌اکنون متوسط سن این ناوگان ۲۷ سال تخمین زده شده است)، عدم استقرار سیستم‌های نوین مدیریت ایمنی پرواز در ایرلاین‌ها، سن بالای خلبان در ایران، واقعی نبودن قیمت بلیت هواپیما و در مرحله بعد اعمال شرایط تحریم و عدم‌اجازه ورود قطعات هواپیما به ایران، از دلایل اصلی وقوع سوانح هوایی در ایران است که لازم است دولت و مجلس با همکاری یکدیگر به دنبال راه‌حلی برای از بین بردن موانع موجود در حوزه حمل‌ونقل هوایی باشند.