

مسئولیت مدنی در مقابل اشخاص ثالث در حمل و نقل هوایی

دکتر مرتضی عادل - ماهر نصیری ماهینی

سرشناسه : عادل، مرتضی، ۱۳۶۶ -

عنوان قراردادی : ایران، قوانین و احکام

Iran. Laws, etc

عنوان و نام : مسئولیت مدنی در مقابل اشخاص ثالث در حمل و نقل هوایی/

پدیدآور : مرتضی عادل، زهرا نصیری ماهینی.

مشخصات نشر : تهران: حقوق یار، ۱۳۹۷.

مشخصات ظاهری : ز، ۲۰۰ ص.

شابک : 978-622-6015-56-1

وضعیت فهرست : قیفا

نویسی

موضوع : حمل و نقل هوایی -- ایران

Aeronautics, Commercial -- Iran : موضوع

حمل و نقل هوایی -- مسافران -- قوانین و مقررات -- ایران : موضوع

Aeronautics, Commercial -- Passenger traffic - : موضوع

- Law and legislation -- Iran : موضوع

بیمه هوایی -- قوانین و مقررات -- ایران : موضوع

Aviation insurance -- Law and legislation -- : موضوع

Iran

شناسه خزوده : ماهینی، زهرا، ۱۳۳۸ -

رده بندی کنگره : ۹۷۸۷/۵HE الف ۲ع ۱۳۹۷

رده بندی دیو : ۳۸۷/۷۰۰۵۵



مسئولیت مدنی در مقابل اشخاص ثالث در حمل و نقل هوایی

دکتر مرتضی عادل - ماهر نصیری

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۷

تیراژ: ۵۰۰ نسخه

قیمت: ۱۸۰۰۰ تومان

حق چاپ برای ناشر محفوظ

ISBN: 978-622-6015-56-1

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۶۰۱۵-۵۶-۱

مرکز بخش: تهران، میدان انقلاب، خیابان کارگر جنوبی، خیابان روانمهر،

بن‌بست دولت‌شاهی، پلاک ۱ واحد ۱، انتشارات حقوق یار

فروشگاه الکترونیکی: www.hoghoghyaar.com

تلفن تماس: ۶۶۴۰۶۲۸۵، ۶۶۴۰۶۶۹۷۷۷۸۴-۶۶۹۵۲۰۷۳

فکس: ۶۶۴۹۲۲۹۵

پیش گفتار

تغییرات شگرفی که در قرن بیستم در صنعت و ایده‌های انسان پدید آمد، موجب تحولات بسیاری در زندگی انسان شد. علم و دانش به همراه افکار فلسفی و ایده‌گرایانه رونق و جهت‌گیری یافت و انسان محور کلیه تحولات گردید. از اهداف انسان در این دوره، تلاش برای حداکثر استفاده از زمان و آسانی سفر به نقاط دور و تسهیل ارتباط میان نقاط دور بود. نیاز بشر به رشد اقتصادی، توسعه، تحول، سرعت و استفاده بهینه از زمان، با اختراع هواپیما به وسیله‌ی بشر نیک‌خواه و نیک‌اندیش برای ارتباط هر چه سهل‌تر و سریع‌تر میان نقاط دور و نزدیک گیتی، بهتر تأمین شد. تأثیرات مثبت این وسیله در ابتدا فراهم نمودن آسایش بشر با تسهیل سفر و حمل و نقل و توسعه‌ی کسب و کار، آسان‌سازی ارتباطات پستی، کمک به بهبود کشاورزی، توسعه‌ی صنایع، و حتی نشر و تحول فرهنگ بوده است و هدف غایی آن نیز گسترش حمل و نقل هوایی و آسان استفاده همه اقشار بشر بود.

اما اختراع و تکامل هواپیما و گسترش حمل و نقل هوایی، فقط جنبه مثبت و برقراری امکانات جدید را به همراه نداشت، بلکه خطرات و خسارات متعدد و هنگفتی را نیز بر استفاده‌کنندگان و غیراستفاده‌کنندگان تحمیل می‌نمود. این امر خیلی زود مورد توجه نهادهای بین‌المللی مسئول هوانوردی قرار گرفت و چالشی برای حقه‌قدانان و مجامع بین‌المللی مربوط شد. تلاش‌ها برای ساماندهی آن آغاز گردید و برای جنبه‌های مختلف این خطرات و خسارات، اسناد متعددی به عنوان کنوانسیون یا پروتکل تنظیم و برای امضای کشورها پیشنهاد گردید.

این خطرات و خسارات و مسئولیت مدنی ناشی از بهره‌برداری از هواپیما به طور کلی در دو بخش قراردادی و غیرقراردادی قابل تصور و تحقق بود. در ابتدا ذهن‌ها بیشتر متوجه مسئولیتی می‌گردید که متصدی حمل و نقل هوایی پیرو قرارداد حمل، در مقابل مسافری و یا صاحبان بار موضوع قرارداد حمل و نقل دارد. در این بخش از مسئولیت، اسناد متعددی

از جمله کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحات و الحاقات آن، به علاوه کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مهم ترین اسناد تدوین شده قانونی هستند.

لیکن در کنار مسئولیت قراردادی، موضوع خسارات وارد به جان و مال اشخاص ثالثی که هیچ رابطه قراردادی با متصدی حمل و یا مالک هواپیما ندارند مطرح می گردد. این نوع از مسئولیت، غیرقراردادی است و تبعاً نه تابع توافق، بلکه تابع مقررات حاکم خواهد بود. خسارات ناشی از سقوط هواپیما بر روی افراد و اموال دیگران، و یا به علت تصادم های هوایی و نیز آسیب هایی که آلودگی های صوتی موجب آن ها به شمار می رود منشأ غیرقراردادی داشته و تابع قواعد خاصی هستند که علاوه بر حقوق های ملی، یکسری قواعد بین المللی نیز از جمله آن ها هستند. در عین حال قواعد حاکم بر مسئولیت غیرقراردادی از قبیل ائتلاف و تسبیب از جمله این مقررات است. همچنین کنوانسیون رم ۱۹۵۲ به علاوه پروتکل الحاقی ۱۹۷۸ آن، و کنوانسیون مونترال ۲۰۰۹ نیز (اگرچه در کشور ایران تصویب یا الحاق نشده اند) از زمره مقررات بین المللی این حوزه هستند.

اثر حاضر در تلاش است تا با بررسی این نوع از مسئولیت، مقررات حاکم بر جبران خسارات ناشی از آن و همچنین اقسام خسارات ناشی از مسئولیت غیرقراردادی و میزان جبران قانونی را بیان دارد. نویسندگان امیدوارند با این بررسی، اولین تالیف در این حوزه به زبان فارسی را در اختیار حقوقدانان، وکلا و قضات محترم و همچنین دانشجویان و دیگر محققان قرار داده و راه را برای تحقیقات گسترده تر بعدی در این موضوع و موضوعات مشابه هموار گردانند. همچنین امیدواریم که خوانندگان و صاحب نظران محترم از نظرات اصلاحی و انتقادی خویش نویسندگان را مطلع نمایند.

♦ دکتر مرتضی مادل

* ماهر نصیری ماهینی

♦ عضو هیات علمی گروه حقوق خصوصی و اسلامی و رییس موسسه حقوق تطبیقی دانشکده حقوق و علوم

سیاسی دانشگاه تهران. Email: madel@ut.ac.ir

* کارشناس ارشد حقوق تجاری اقتصادی بین المللی دانشگاه تهران و وکیل دادگستری. Email:

mahoor136@gmail.com

فهرست مطالب

۱۱.....	مقدمه.....
۱۵.....	فصل اول - ماهیم، منابع و مبانی.....
۱۵.....	مبحث اول - مفاهیم.....
۱۵.....	گفتار اول - مسئولیت ماهیم.....
۲۰.....	گفتار دوم - حمل و نقل ماهی صیادی به آن (بهرد بردار هواپیما).....
۲۴.....	گفتار سوم - مفهوم بین المللی یون.....
۲۵.....	گفتار چهارم - تعریف هواپیما.....
۲۷.....	مبحث دوم - منابع.....
۲۷.....	گفتار اول - کنوانسیون رم ۱۹۵۲ و پروتکل مونترال ۱۹۷۸.....
۳۲.....	گفتار دوم - کنوانسیون مونترال ۲۰۰۹.....
۳۵.....	گفتار سوم - منابع حقوق ایران.....
۳۶.....	مبحث سوم - مبانی مسئولیت.....
۳۷.....	گفتار اول - کلیات.....
۴۲.....	گفتار دوم - خسارات عمومی (خسارات وارد به اموال و اشخاص روی زمین).....
۵۲.....	گفتار سوم - تصادم های هوایی.....
۵۴.....	گفتار چهارم - بررسی تفاوت در مبانی مسئولیت.....

- فصل دوم - شرایط تحقق مسئولیت ۵۷
- مبحث اول - خطرات عمومی ۵۸
- گفتار اول - فعل زیانبار موجد مسئولیت: ۵۸
- گفتار دوم - زیاندیدگان (ثالث): ۶۳
- گفتار سوم - خسارات قابل جبران: ۶۵
- گفتار چهارم - حوزه شمول مکانی کنوانسیون های رم و مونترال: ۶۹
- مبحث دوم - آلودگی ها - صوتی ۷۲
- گفتار اول - بررسی تاریخی: ۷۲
- گفتار دوم - کنوانسیون ساکاگو و کنوانسیون رم ۷۳
- گفتار سوم - مواضع حقوقی کشورها در مورد آلودگی های صوتی: ۷۵
- مبحث سوم - تصادم های هوایی ۸۳
- گفتار اول - تصادم و یا مداخله دو هواپیما ۸۳
- گفتار دوم - تصادم میان هواپیما و نوع دیگری از وسایل حمل و نقل ۸۵
- فصل سوم - نظام جبران خسارت ۸۷
- مبحث اول - خطرات عمومی ۸۷
- گفتار اول - چگونگی ارزیابی خسارت ۸۷
- گفتار دوم - مسئول جبران خسارت: بهره بردار هواپیما ۸۸
- گفتار سوم - خسارات وارد به ثالث در نتیجه تصادم های هوایی ۹۱
- گفتار چهارم - مرگ شخص مسئول ۹۳
- گفتار پنجم - حدود مسئولیت ۹۳
- گفتار ششم - اولویت جبران خسارت ۹۹

۱۰۱	گفتار هفتم - مسئولیت نامحدود
۱۰۳	گفتار هشتم - اشخاصی که حق درخواست جبران خسارت را دارند
۱۰۴	گفتار نهم - معافیت از مسئولیت
۱۰۵	گفتار دهم - تقصیر مسئولیت در قبال اشخاص ثالث
۱۱۰	گفتار یازدهم - صلاحیت قضایی
۱۱۱	گفتار دوازدهم - اجرای آراء
۱۱۴	بحث دوم - الودگی های صوتی
۱۱۴	گفتار اول - دعوی جبران خسارت علیه چه کسی می تواند طرح شود
۱۱۵	گفتار دوم - تقصیر بیمه در خسارات ناشی از الودگی های صوتی
۱۱۷	نتیجه و پیشنهادات
۱۲۱	فهرست منابع
۱۲۷	فهرست اعلام قوانین و اسناد
۱۴۹	فهرست مواد قوانین و کنوانسیون ها
۱۵۰	فهرست مراجع

مقدمه

کشور ایران از حیث موقعیت جغرافیایی و وضع طبیعی به پیشرفت و توسعه حمل و نقل هوایی در داخل کشور و نیز میان ایران و سایر کشورها نیازمند است.^۱ مساحت ایران ۱۶۴۸۰۰۰ کیلومتر مربع بوده و از این میزان ۲۵٪ کوه و ۳۰٪ کویر است و بقیه، یعنی ۴۵٪ باقی ماند، که در حدود ۷۵۰۰۰۰ کیلومتر مربع است، قابل سکونت و کشت و زرع می‌باشد. وجه به نقشه ایران، معلوم می‌سازد که نقاط مسکونی کشور از یکدیگر دور بوده و حد فاصل شهرها اغلب صحرای و نقاط غیرمسکونی یا کوه‌های مرتفع می‌باشد و بدیهی است برای چنین کشور، راه‌های هوایی مقرون به صرفه است و توسعه هواپیمایی از نظر تسهیل و تسریع ارتباطات بین نقاط مختلف کشور و کمک به اقتصاد، نقشی حیاتی دارد.^۲

۱- یکی از روزهای سال ۱۲۹۶ خورشیدی و در اواخر جنگ جهانی اول، مردم تهران برای اولین بار شاهد پرواز هواپیما بر فراز آسمان کشور بودند. این هواپیما در صورت قطعات مجزا از روسیه و از طریق بندر انزلی به وسیله انومبیل به تهران حمل شد و پس از سوار کردن قطعات، توسط خلبان روسی بر فراز تهران و در ارتفاع پایین پرواز نمود. با توجه به اینکه در آن زمان مسمی به عنوان فرودگاه در تهران وجود نداشت، خلبان در محل وزارت امور خارجه و شیرازی کنونی تهران به زمین نشست.

۲- به دنبال پیشرفت سریع صنعت نوپای حمل و نقل هوایی، حق انحصاری هواپیمایی در ایران در بهمن ماه سال ۱۳۰۴ خورشیدی به شرکت هواپیمایی آلمانی یونکرس واگذار گردید. شعبه شرکت مزبور در سال ۱۳۰۵ خورشیدی در ایران افتتاح و ارتباط هوایی میان تهران و شهرهای مشهد، شیراز، بندر انزلی و بوشهر برقرار گردید و این شرکت به حمل و نقل مسافر و پست در آسمان کشور پرداخت. در سال ۱۳۱۷ خورشیدی باشگاه خلبانی با ۲۰ فروند هواپیما تأسیس شد و در مرداد ماه ۱۳۲۵ خورشیدی اداره‌ای تحت عنوان «اداره کل هواپیمایی کشوری» توسط دولت تشکیل گردید و یک سال بعد این اداره به فرودگاه مهرآباد منتقل شد. با تصویب «قانون هواپیمایی کشوری» در تاریخ ۲۸ تیرماه ۱۳۲۸ خورشیدی در مجلس وقت، اداره کل هواپیمایی کشوری زیر نظر وزارت راه قرار گرفت. در سال ۱۳۵۳ خورشیدی اداره‌ی مذکور تحت عنوان «سازمان هواپیمایی کشوری» زیر پوشش وزارت جنگ قرار گرفت و مجدداً در تاریخ ۱۳۵۷/۱۲/۶ خورشیدی و با تصویب شورای انقلاب به وزارت راه و ترابری ملحق گردید. امروز با توجه به تقاضای روز افزون برای حمل و نقل هوایی و توسعه‌ی این صنعت، علاوه بر وجود شرکت‌های هواپیمایی دولتی نظیر «شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران - هما»، اجازه فعالیت به شرکت‌های حمل و نقل غیردولتی نیز داده شده است. این شرکت‌ها از طریق خرید یا اجاره هواپیما، حمل و نقل مسافر و بار را در

از سال‌های ابتدایی پیدایش حمل و نقل هوایی در کشور و تأسیس سازمان هواپیمایی کشوری، فعالیت‌های هوانوردی از جمله اعمال حاکمیت بر مجموعه صنعت حمل و نقل، تدوین استانداردهای هوانوردی و نظارت بر ایمنی پروازها و عملکرد فرودگاه‌ها بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری بوده و از سوی دیگر فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل هوایی بار و مسافر در اختیار شرکت‌های هواپیمایی قرار داشته است.

کشورهای جهان به لحاظ نیاز مبرم به توسعه حمل و نقل هوایی و ایجاد خطوط هوایی بین‌المللی مطمئن، تأمین بی‌خطری پرواز، حفظ منافع مشترک و یکنواخت کردن قوانین و مقررات هوایی کشوری، خصوصاً در زمینه‌ی مسئولیت متصدی حمل هوایی، به تشکیل کنفرانس‌ها و سمینارهای بین‌المللی مبادرت ورزیده‌اند. کشور ایران نیز در زمینه‌ی مسئولیت قراردادی متصدی حمل به بسیاری از این اسناد بین‌المللی پیوسته، لیکن در زمینه‌ی مسئولیت غیرقراردادی، به کلی با اسناد بین‌المللی بیگانه است و لذا در حال حاضر در حوزه‌ی اخیر، در کشور ما مقررات داخلی حاکم‌اند که باید به بررسی آن‌ها پرداخت.

از این رو، با توجه به ابهام و خلأهای قانونی موجود در کشورمان در مورد مبتلا و چگونگی جبران خسارت حاصل از حمل و نقل هوایی و با منشأ غیرقراردادی و انواع خسارات قابل جبران در این حوزه، در این کتاب به مسائل مذکور پرداخته و سعی در روشن ساختن وضعیت حقوقی داخلی و بین‌المللی و تحلیل آن خواهد داشت. روش تحقیق نیز کتابخانه‌ای بوده و علاوه بر استفاده از کتب، مقالات و منابع چاپی و مجازی موجود داخلی و خارجی، با مراجعه به شعب تخصصی حقوق هوایی دادگاه‌های شهر تهران، و نیز مراجعه به سازمان هواپیمایی کشوری و برخی شرکت‌های هواپیمایی و مصاحبه مسئولان آن‌ها و نیز مسئولان مربوط در شرکت‌های بیمه، اطلاعات و مطالب مورد نیاز جمع‌آوری شده‌اند.

مسیرهای پروازهای داخلی و بین‌المللی بر عهده دارند. از طرفی به منظور افزایش فعالیت‌های اقتصادی در شبکه فرودگاهی کشور، وظایف مربوط به ساخت، توسعه، اداره و نگهداری فرودگاه‌های کشور از سازمان هواپیمایی کشوری جدا و در اختیار «شرکت فرودگاه‌های کشور» قرار گرفته و سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان نهادی حاکمیتی، مسؤولیت و برنامه‌ریزی در هواپیمایی بازرگانی (کشوری)، تدوین مقررات و استانداردهای ملی و نظارت بر اجرای مقررات و ایمنی پروازها را بر عهده دارد. سازمان هواپیمایی کشوری از تاریخ ۱۳۲۸/۴/۳۰ به عضویت سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) درآمد و به عنوان نماینده رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران در ایکائو در تدوین و اجرای مقررات جهانی اهتمام دارد. رک به سالنامه آمار حمل و نقل هوایی کشور ۱۳۸۸، معاونت برنامه‌ریزی و پشتیبانی سازمان هواپیمایی کشوری.

مباحث نیز در یک مقدمه و سه فصل ارائه خواهد گردید. در فصل اول به تعریف و توضیح مفاهیمی که داشتن ادراک روشنی از آن‌ها در روشن ساختن حدود بحث مؤثر می‌باشد پرداخته شده و سپس منابع موجود پیرامون مسئولیت مدنی غیرقراردادی در بعد بین‌المللی و نیز داخلی بررسی خواهند گردید. همچنین از بنیان و مبنای مسئولیت غیرقراردادی در حمل و نقل هوایی، به تفکیک خطرات عمومی و تصادم‌ها،^۱ تفاوت مبنای مسئولیت در آن دو، و چرایی این تمایز سخن به میان خواهد آمد. فصل دوم به شرایط تحقق مسئولیت پرداخته و از خطرات عمومی، آلودگی‌های صوتی و تصادم‌های هوایی به تفکیک سخن خواهد گفت. در فصل سوم نیز نظام جبران خسارت را بررسی خواهیم نمود و عمدتاً به کنوانسیون‌های بین‌المللی خواهیم پرداخت، چرا که در بعد داخلی -چه کشور ایران و چه سایر کشورها- اغلب شرایط ویژه و یا تسهیلاتی در این خصوص وجود ندارد، در حالی که کنوانسیون‌های بین‌المللی -رم و مونترال- علاوه بر مبنای سهل‌گیرانه مسئولیت پیش‌بینی شده در آن‌ها، کافی برای مسئولیت نیز پیش‌بینی کرده و مقرره‌های لازم دیگری را نیز در بر دارند که آشنایی و تحلیل این مقررات می‌تواند منافع و یا مضرات الحاق به این کنوانسیون‌های بین‌المللی را مشخص کرده و اقدامات مناسب بعدی را تعیین نماید.

۱- اگر چه مبحث «آلودگی‌های صوتی» به دلیل تفاوت‌های بسیارش با خطرات عمومی، در مباحث این کتاب به طور مجزا مورد بررسی قرار گرفته است، ولی در بحث از مبنای مسئولیت، چنین اقدامی صورت نگرفته است. دلیل آن است که این سر و صداها همواره و به طور مستقل موجودند و تنها می‌توان از شرایط ایجاد مسئولیت در مورد آن‌ها سخن گفت، اگر چه می‌توان چنین استدلال نمود که در برخی موارد -به عنوان نمونه ایجاد فرودگاه‌ها در مناطق مسکونی و یا مزروعی پس از استقرار منازل و مزرعه‌ها- مبنای مسئولیت گونه‌ای از تقصیر می‌باشد؛ چنانکه در برخی کشورها تنها این دست خسارات را قابل جبران می‌دانند.