

مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

(در قبال مسافری و بار)

www.ketab.ir
دکتر علی چراغی



سرشناسه : چراغی، علی، ۱۳۶۲-
 عنوان و نام پدیدآور : مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل
 هوایی (در قبال مسافری و بار) / علی چراغی.
 مشخصات نشر : تهران: نشر میزان، ۱۴۰۰.
 مشخصات ظاهری : ۲۵۶ ص.
 فروست : علوم اجتماعی: ۱۳۸۳.
 شابک : 978-622-212-192-1
 وضعیت فهرست نویسی : فیپا
 یادداشت : کتابنامه: همچنین به صورت زیرنویس.
 موضوع : حمل و نقل هوایی -- ایران
 موضوع : Aeronautics, Commercial -- Iran
 موضوع : حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات -- ایران
 موضوع : Aeronautics, Commercial -- Law and legislation -- Iran
 موضوع : مسئولیت (حقوق)
 موضوع : Liability (Law)
 رده بندی کنگره : K۴۱۱۵/۴
 رده بندی دیویی : ۶۳۴۲۳۴۳/۰۹۷
 شماره کتابشناسی ملی : ۷۵۳۹۲۱۸

هرگونه تکثیر (اعم از چاپ، کپی، فایل الکترونیکی و...) از این اثر بدون اخذ مجوز
 از ناشر خلاف قانون بوده و پیگرد قانونی دارد.
 لطفاً در صورت مشاهده، موارد را به شماره تلفن های ذیل اطلاع دهید.

۱۳۸۳
 نشر میزان
 مسئولیت مدنی قراردادی
 متصدی حمل و نقل هوایی
 دکتر علی چراغی
 چاپ اول: پاییز ۱۴۰۰
 قیمت: ۸۰۰۰۰ تومان
 شمار: ۱۰۰ نسخه
 شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۲۱۲-۱۹۲-۱

نشر میزان: خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۶۲
 تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۵۴۹۱۳۱ - ۸۸۵۴۴۱۲۴ تلفن مرکز پخش و فروش: ۸۸۳۴۹۵۲۹ - ۸۸۳۴۹۵۳۰
 فروشگاه مرکزی: خ انقلاب، روبروی درب اصلی دانشگاه تهران، ابتدای خ فخرآزی، پلاک ۸۳، تلفن ۶۶۳۶۷۷۷۰
 پست الکترونیکی: mizannasher@yahoo.com وب سایت: www.mizan-law.ir
 اینستاگرام: nashremizan کانال تلگرام: t.me/nashremizan

فهرست مطالب

مقدمه	۱۵
-------------	----

بخش اول: مبادی و مبانی مسئولیت

فصل اول: مبادی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی	۲۰
مبحث اول: قلمرو	۲۰
گفتار اول: انواع مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی	۲۱
الف) مسئولیت قراردادی	۲۱
ب) مسئولیت مدنی غیر قراردادی	۲۳
۱- کنوانسیون رم ۱۹۵۲	۲۴
۲- حقوق ایران	۲۷
۱-۲- صدمات جانی یا بدنی وارده به اشخاص ثالث در نتیجه برخورد هواپیماها	۲۸
۲-۲- صدمات جانی یا بدنی وارده در نتیجه برخورد هواپیما با اشخاص ثالث	۲۹
۳-۲- خسارات مالی وارده به اشخاص ثالث	۳۰
ج) وجوه افتراق و تحدید موضوع	۳۱
۱- وجوه افتراق	۳۱
۱-۱- ماهیت	۳۱

۶ □ مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

- ۳۳ ۱-۲- مبانی قانونی
- ۳۴ ۲- تحدید موضوع
- ۳۵ گفتار دوم: جایگاه موضوع
- ۳۶ الف) جایگاه موضوع در حقوق داخلی
- ۳۶ ۱- جایگاه موضوع در حقوق خصوصی
- ۳۶ ۱-۱- جایگاه موضوع در حقوق مدنی
- ۳۹ ۱-۲- جایگاه موضوع در حقوق تجارت
- ۴۲ ۲- جایگاه موضوع در حقوق عمومی
- ۴۳ ۲-۱- نقش حقوق عمومی در حمل و نقل هوایی
- ۴۵ ۲-۲- جایگاه موضوع در حقوق کیفری
- ۴۶ ۳-۲- جایگاه موضوع در آیین دادرسی
- ۴۷ ۳-۱-۱- جایگاه موضوع در آیین دادرسی مدنی
- ۴۸ ۳-۱-۲- جایگاه موضوع در آیین دادرسی کیفری
- ۴۸ ب) جایگاه موضوع در حقوق بین الملل
- ۴۹ ۱- جایگاه موضوع در حقوق بین الملل عمومی
- ۵۰ ۱-۱- کنوانسیون های بین المللی
- ۵۰ ۱-۱-۱- کنوانسیون پاریس
- ۵۱ ۱-۲-۱- کنوانسیون شیکاگو
- ۵۲ ۱-۲- سازمان های بین المللی
- ۵۲ ۱-۲-۱- ایکائو
- ۵۳ ۲-۲-۱- یاتا
- ۵۴ ۲- جایگاه موضوع در حقوق بین الملل خصوصی
- ۵۷ مبحث دوم: مفاهیم و اسناد حمل و نقل هوایی
- ۵۸ گفتار اول: مفاهیم
- ۵۸ الف) هواپیما
- ۵۹ ب) حمل و نقل هوایی
- ۶۰ ۱- حمل و نقل هوایی بین المللی

فهرست مطالب □ ۷

۶۱	۲- حمل و نقل هوایی داخلی
۶۱	۳- حمل و نقل هوایی متوالی
۶۳	۴- حمل و نقل مختلط
۶۵	ج) مسافر
۶۶	د) فرستنده
۶۷	هـ) متصدی حمل و نقل هوایی
۶۹	۱- متصدی قراردادی
۷۰	۲- متصدی عملی
۷۰	و) اس دی آر
۷۳	گفتار دوم: اسناد حمل و نقل
۷۴	الف) بلیط مسافر
۷۵	ب) رسید لوازم شخصی
۷۶	ج) اسناد حمل بار
۷۶	۱- اسناد حمل بار در سیستم ورشو
۷۶	۱-۱- بارنامه هوایی
۷۸	۲-۱- رسید بار
۷۹	۲- اسناد حمل بار در قانون تجارت
۸۰	د) ضمانت اجرا
	۱- ضمانت اجرای نقص یا عدم تنظیم بلیط مسافر و رسید لوازم شخصی
۸۰	
۸۲	۲- ضمانت اجرای نقص یا عدم تنظیم اسناد حمل بار
۸۳	فصل دوم: مبانی مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی
۸۳	مبحث اول: مبانی قانونی
۸۴	گفتار اول: تحوّل مقرّرات
۸۴	الف) تحوّل مقرّرات بین المللی
۸۵	۱- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹
۸۷	۲- پروتکل لاهه ۱۹۵۵

۸ □ مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

- ۳- کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ ۸۹
- ۴- توافق نامه مونترال ۱۹۶۶ ۹۰
- ۵- پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ ۹۲
- ۶- پروتکل های چهارگانه مونترال ۱۹۷۵ ۹۳
- ۷- کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ ۹۵
- ب) تحول مقررات داخلی ۹۹
- ۱- قانون اجازه الحاق ... ۱۳۵۴ ۱۰۰
- ۲- لایحه قانونی راجع به تعیین حدود ... ۱۳۵۸ ۱۰۱
- ۳- قانون راجع به اصلاح لایحه قانونی ... ۱۳۶۰ ۱۰۲
- ۴- قانون تعیین حدود مسئولیت ... ۱۳۶۴ ۱۰۲
- ۵- قانون تعیین حدود مسئولیت ... ۱۳۹۱ ۱۰۴
- ۶- قانون اجازه الحاق ... ۱۳۹۴ ۱۰۸
- گفتار دوم: قانون حاکم ۱۰۸
- الف) حمل و نقل هوایی بین المللی ۱۰۹
- ۱- ضوابط بین المللی بودن حمل و نقل با لحاظ سیستم ورشو ۱۱۰
- ۲- قانون حاکم بر شرکت های هواپیمایی ایرانی ۱۱۳
- ۳- قانون حاکم بر متصدی حقیقی ایرانی و متصدیان حقیقی یا حقوقی غیر ایرانی ۱۱۴
- ۳-۱- صلاحیت بین المللی محاکم ایران ۱۱۵
- ۳-۱-۱- خسارات وارده به لوازم شخصی، بار و تأخیر در حمل مسافر، بار و لوازم شخصی ۱۱۵
- ۳-۱-۲- خسارات بدنی یا جانی ۱۱۵
- ۳-۲- قانون حاکم بر متصدی حقیقی ایرانی و متصدیان حقیقی یا حقوقی غیر ایرانی در فرض عدم شمول مقررات سیستم ورشو ۱۱۶
- ۳-۲-۱- خسارات وارده به لوازم شخصی، بار و تأخیر در حمل مسافر، بار و لوازم شخصی ۱۱۶
- ۳-۲-۲- خسارات بدنی یا جانی ۱۱۷

۱۱۷.....	ب) حمل و نقل هوایی داخلی
۱۱۸.....	۱- قانون حاکم بر شرکت‌های هواپیمایی ایرانی
۱۱۸.....	۲- قانون حاکم بر متصدی حقیقی ایرانی و متصدیان حقیقی یا حقوقی غیرایرانی
۱۱۸.....	۱-۲ خسارات وارده به لوازم شخصی، بار و تأخیر در حمل مسافر، بار و لوازم شخصی
۱۱۸.....	۲-۲ خسارات بدنی یا جانی
۱۱۹.....	مبحث دوم: مبنای تحلیلی
۱۲۰.....	گفتار اول: مبنای تحلیلی مسئولیت در سیستم ورشو
۱۲۰.....	الف) مبنای تحلیلی کنوانسیون ورشو - اصلاحی پروتکل لاهه
۱۲۰.....	۱- خسارات ناشی از صدمات بدنی و جانی
۱۲۱.....	۲- خسارات وارده به لوازم شخصی و بار
۱۲۲.....	۳- خسارات ناشی از تأخیر حمل مسافر، لوازم شخصی و بار
۱۲۳.....	ب) مبنای تحلیلی کنوانسیون ورشو - اصلاحی پروتکل لاهه - اصلاحی پروتکل‌های مونترال
۱۲۳.....	۱- خسارات ناشی از صدمات بدنی و جانی
۱۲۴.....	۲- خسارات وارده به لوازم شخصی و بار
۱۲۴.....	۱-۲ خسارات وارده به لوازم شخصی
۱۲۵.....	۲-۲ خسارات وارده به بار
۱۲۷.....	۳- خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر، لوازم شخصی و بار
۱۲۸.....	گفتار دوم: مبنای تحلیلی در قانون تجارت و قانون مجازات اسلامی
۱۲۸.....	الف) مبنای تحلیلی قانون تجارت
۱۳۰.....	ب) مبنای تحلیلی قانون مجازات اسلامی

بخش دوم: شرایط و آثار مسئولیت

۱۳۴.....	فصل اول: شرایط مسئولیت و موارد معافیت از آن
۱۳۴.....	مبحث اول: شرایط مسئولیت

۱۰ □ مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی

- گفتار اول: قرارداد ۱۳۴
- الف: وجود و ماهیت قرارداد حمل و نقل هوایی ۱۳۵
- ۱- ضرورت وجود رابطه قراردادی ۱۳۵
- ۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل هوایی ۱۳۷
- ۱-۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل در قانون مدنی ۱۳۷
- ۲-۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل در قانون تجارت ۱۳۹
- ۳-۲- ماهیت قرارداد حمل و نقل در سیستم ورشو ۱۴۱
- ب) انواع قرارداد حمل و نقل هوایی ۱۴۲
- ۱- قرارداد چارتر ۱۴۲
- ۲- قرارداد کد شیر ۱۴۴
- گفتار دوم: خسارت ۱۴۵
- الف) خسارت در سیستم ورشو ۱۴۶
- ۱- صدمات شخصی ۱۴۶
- ۱-۱- فوت و جرح ۱۴۷
- ۱-۱-۱- مفهوم "حادثه" ۱۴۷
- ۱-۱-۲- بازه زمانی مسئولیت ۱۵۰
- ۱-۲-۱- مفهوم داخل هواپیما ۱۵۰
- ۱-۲-۲- هنگام هریک از عملیات سوار یا پیاده شدن ۱۵۱
- ۲-۱- آسیب روانی ۱۵۳
- ۲- خسارات وارده به بار و اثاثیه ۱۵۶
- ۳- خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل ۱۵۷
- ۱-۳- مفهوم "تأخیر" ۱۵۸
- ۲-۳- تمایز بین تأخیر و عدم انجام قرارداد ۱۵۹
- ب) خسارت در قانون تجارت ۱۶۱
- ۱- خسارات وارده به بار ۱۶۱
- ۲- خسارات تأخیر در حمل و نقل ۱۶۳
- ج) خسارت در قانون مجازات ۱۶۵

مقدمه

اختراع هواپیما در آغاز قرن پیش میلادی، موجب تحولات گسترده‌ای در زمینه حمل و نقل گردید. سرعت این وسیله نوین باعث شد که استقبال فراوانی از آن به عمل آید و در نتیجه هر روز بر تعداد متقاضیان استفاده از این وسیله افزوده شود. افزایش تقاضا باعث شد اشتغال به تصدی حمل و نقل هوایی به عنوان یک فعالیت پر بازده اقتصادی، جای خود را در دو فعالیت‌های تجاری باز کند و مؤسسات و شرکت‌های متعددی در زمینه صنعت حمل و نقل هوایی به فعالیت بپردازند. مع الوصف فقدان ضوابط و نبود مقررات و قوانینی که مشابه سایر صنایع باشد، مانعی در مسیر پیشرفت و ارتقاء آن بود زیرا حمل و نقل هوایی به دلیل ضرورت ارتباط با اشخاص و نهادهای موضوع حقوق عمومی و خصوصی و در برخورد با مسائل حاکمیتی، با چالش‌های حقوقی متنوعی روبرو بود و این امر تحرک تقنینی ویژه‌ای را می‌طلبید. تجلی یکی از این خلاها، عدم مقررات خاص و ویژه در خصوص نظام مسئولیت مدنی بود. در واقع همیشه امکان داشت که حمل و نقل هوایی، منتهی به ایراد صدمه و خسارت به مسافران یا بار شود و نظام حقوقی عام موجود حاکم بر مسئولیت قراردادی نمی‌توانست تمام جنبه‌های حقوقی و تجاری پیچیده این پدیده نوین را پوشش دهد که این وضعیت در حمل و نقل هوایی بین‌المللی بسیار بیشتر از حمل و نقل هوایی داخلی نمایان می‌شد. این دشواری‌ها سبب گردید که کشورهای مختلف به فکر تدوین مقررات متحدالشکل بین‌المللی در زمینه نظام مسئولیت مدنی بيفتند؛ حاصل این وفاق و احساس ضرورت بین‌المللی، تدوین کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ بود. این کنوانسیون که سعی داشت برخی از جنبه‌های حقوقی حمل و نقل هوایی بین‌المللی را یکسان سازد، به تدریج و موازی با توسعه صنعت حمل و نقل هوایی با خرد جمعی اعضا و با کمک سازمان‌های بین‌المللی در سال‌های ۱۹۵۵، ۱۹۶۱، ۱۹۷۱ و ۱۹۷۵ به وسیله اسناد بین‌المللی دیگر

تکمیل شد و سیستم یکپارچه حقوقی به نام سیستم ورشو را ایجاد نمود که اگرچه در سال‌های بعد با لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ تا حد زیادی از اعتبار سیستم ورشو کاسته شد. ولی گماکان در سیستم حقوقی برخی از کشورها معمول به ماند.

با آنکه نظام حقوقی ایران نیز به منظور هماهنگ نمودن مقررات حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی هوایی با اسناد بین‌المللی متحدالشکل، در سال ۱۳۵۴ به کنوانسیون ورشو و سایر اسناد مربوطه پیوست و در فاصله سال‌های ۱۳۵۸ تا ۱۳۹۴، تحرکات تقنینی متعددی را در زمینه نظام‌مند کردن قوانین ناظر بر حمل و نقل هوایی داخلی و بین‌المللی به خود دید. ولی هنوز نظام حقوقی حاکم بر مسئولیت مدنی متصدی این‌روش حمل و نقل در قبال طرف‌های قرارداد، به‌طور کامل تابع قانون واحد و ویژه‌ای نگردیده است و از این‌روست که امکان پاسخگویی به نیازهای روز این قسم حمل و نقل میسر نمی‌باشد.

این در حالی است که یکی از شاخص‌های توسعه یافتگی هر کشوری، وجود سیستم حمل و نقل گسترده و در دسترس است. این شاخص، به‌عنوان یکی از زیرساخت‌های توسعه پایدار، علاوه بر اینکه تأثیر مستقیمی در پیشرفت‌های اقتصادی و تجاری یک کشور دارد، یکی از مؤلفه‌های تعیین سطح رفاه اجتماعی یک جامعه محسوب می‌گردد. در این میان حمل و نقل هوایی از سهم بیشتری برخوردار بوده و به دلیل خصایصی چون سرعت و سهولت، جایگاه ویژه‌ای دارد چرا که عنصر زمان در زندگی کنونی و خصوصاً در مبادلات اقتصادی و تجاری، یکی از ضروریات بوده و حمل و نقل هوایی - به شرط کارکرد مناسب - می‌تواند به بهترین نحو این ضرورت را پاسخ دهد. با آنکه حمل و نقل هوایی از شیوه‌های حمل و نقل ایمن محسوب می‌شود ولی باز هم می‌تواند موجب صدمات و خسارات مختلف و بعضاً جبران‌ناپذیر به طرف‌های قرارداد حمل و نقل گردد.

بروز حوادث و وقایع هوایی حسب مورد می‌تواند گستره‌ای از خسارات را شامل شود که در بردارنده خسارات جانی یا بدنی، خسارات وارده به اثاثیه همراه مسافر، خسارات وارده به بار، خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر و بار و همچنین خسارات معنوی است. بر اساس آمار شبکه ایمنی هوانوردی ایران، ۱۵۳۰ حادثه هوایی مهم برای هوایماهای ایران رخ داده است که بین پنجاه تا هفتاد سانحه آن مرگبار بوده‌اند. اولین حادثه هوایی پس از انقلاب در ۱۳۵۹/۴/۱ رخ داده و آخرین آن سقوط

هوایمای ATR 72-212 شرکت هوایمایی آسمان در تاریخ ۱۳۹۶/۱۲/۲۹ می‌باشد که متأسفانه مجموع این حوادث از ابتدای انقلاب تاکنون، منجر به جان باختن بیش از ۱۴۰۰ نفر در سوانح هوایی ایران شده است.^۱

وقوع حوادث هوایی علاوه بر اینکه حسب مورد موجب ورود خسارت به مسافر یا صاحب بار می‌گردد، سبب القای حس عدم امنیت و بی‌اعتمادی عمومی به ناوگان حمل‌ونقل هوایی شده و در نتیجه با کاهش تقاضای سفر هوایی، منتهی به تفویض منافع متصدیان حمل‌ونقل هوایی خواهد گردید. این حوادث خصوصاً در فرضی که منجر به فوت مسافران شود، به واسطه جریحه‌دار نمودن احساسات عمومی، ابعاد ملی یافته و عواقب آن، گستره وسیع‌تری از تضييع حقوق شخصی افراد را در بر خواهد گرفت. لذا به منظور ارتقاء ایمنی این وسیله، ضرورت دارد رویه و بستر حقوقی جامع‌تری برای پررشد ابعاد مختلف مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی تدارک دیده شود که لازمه این امر تعیین مقررات ویژه‌ای می‌باشد که بر همه اشخاص و ابعاد موضوع این مسئولیت، حاکم باشد. تعیین قری و کارآمد با دید مطالعات علمی و میدانی موجب حمایت همه جانبه از قربانیان بالقوه استفاده از این صنعت خواهد شد و لازمه این امر بررسی علمی، تحلیلی و آسیب شناسانه وضعیت موجود و پیش‌بینی راهکارهای رفع نقاط ضعف این عرصه از مسئولیت مدنی است که در این تحقیق سعی گردیده است - تا حد بضاعت - بدان پرداخته شود.

در واقع پرسش اصلی نویسنده در این نوشته این است که آیا مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی در قبال صدمات و خسارات وارده به مسافر و بار در حقوق ایران، تابع قواعد عام مسئولیت مدنی است یا قواعد ویژه و خاص خود را دارد؟ که در نهایت به این نتیجه خواهیم رسید که مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در قبال خسارات وارده به مسافر و بار در برخی از فروض منطبق بر ضوابط ویژه‌ایست و در برخی دیگر از فروض تابع قواعد عام مسئولیت مدنیست.

بنابراین ساختار این تحقیق مبتنی بر دو بخش است:

نظر به ضرورت آشنایی با دگردیسی ضوابط حاکم بر حمل‌ونقل هوایی و تبیین مبانی و زیرساخت‌های حاکم بر محتوایی نگارش - جهت تسهیل تسلط بر موضوع -

بخش اول این تحقیق را به دو فصل تقسیم نموده‌ایم.

در فصل اول به جهت فتح باب موضوع، مبادرت به بیان مبادی و مقدمات ورود به بحث نموده‌ایم و در مبحث اول، تحت عنوان قلمرو، انواع مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی و جایگاه تحقیق در میان سرشاخه‌های علم حقوق را مورد ابضاح قرار داده‌ایم و مبحث دوم را به بیان مفاهیم و اسناد حمل و نقل هوایی، اختصاص داده‌ایم. پس از روشن شدن حدود و ثغور تحقیق و همچنین مفاهیم موضوع آن در فصل اول، فصل دوم را به بیان زیر بنا و مبنای مسئولیت مختص نموده‌ایم؛ در مبحث اول آن، در مورد مبنای و ضوابط تقنینی حاکم بر موضوع را به بحث نشستیم تا مشخص شود که بر ماهیت این‌گونه از مسئولیت، چه قوانین و مقرراتی حکومت می‌کند و پس از مشخص شدن مقررات حاکم بر این عرصه، در مبحث دوم، پایه‌های تحلیلی و نظریات حاکم بر مبنای مسئولیت را مورد تنویر قرار داده‌ایم.

در بخش دوم ضرورت داشت روشن شود که تحقق مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی معلق بر چه شرایطی است و در صورت تحقق، منتج به چه نتایج و آثاری خواهد شد. از این‌رو فصل اول را به بیان شرایط (اعم از مثبت و منفی) تحقق مسئولیت اختصاص داده‌ایم؛ در مبحث اول، شرایط ایجابی مسئولیت مورد بحث قرار گرفته است و در مبحث دوم، بیان شرایط سلبی و موارد معافیت از مسئولیت را مورد اهتمام قرار داده‌ایم. پس از روشن شدن شرایط تحقق مسئولیت، در فصل دوم آثار این مسئولیت مورد تشحیذ قرار گرفت است؛ در مبحث اول حدود و ثغور مسئولیت متصدی به پرداخت خسارات و نقش قراردادهای خصوصی در دامنه آن مورد تبیین قرار گرفت و در مبحث دوم، دعوای مسئولیت از حیث مرجع صالح و مواعد مقرر، اساس تشریح و مبنای تدقیق قرار گرفته است.