





# مسئولیت های حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری

(مطالعه تطبیقی حقوق ایران و اسناد بین المللی)

مؤلف

شیوا اسماعیلی

انتشارات قانون یار

۱۳۹۸

سرشناسه	: اسماعیلی، شیوا، ۱۳۶۰-
عنوان قراردادی	: ایران، قوانین و احکام Iran. Laws, etc
عنوان و نام پدیدآور	: مسئولیت‌های حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری (مطالعه تطبیقی حقوق ایران و اسناد بین‌المللی)/مؤلف شیوا اسماعیلی.
مشخصات نشر	: تهران: انتشارات قانون یار، ۱۳۹۸.
مشخصات ظاهری	: ۱۳۶ص.
شابک	: ۹۷۸-۶۲۲-۲۲۹-۰۶۶-۵
وضعیت فهرست نویسی	: فیبا
موضوع	: مسوولیت در حوادث هوایی -- ایران
موضوع	: Aeronautics, Commercial -- Law and legislation -- Iran
موضوع	: حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات -- ایران
موضوع	: Liability for aircraft accidents -- Iran
موضوع	: مسوولیت در حوادث هوایی
موضوع	: Liability for aircraft accidents
موضوع	: حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات
موضوع	: Aeronautics, Commercial -- Law and legislation
رده بندی کنگره	: ۸۵۰KMH
رده بندی دیویی	: ۵۵/۳۴۳
شماره کتابشناسی ملی	: ۵۷۱۱۳۵۵

## انتشارات قانون یار

### مسئولیت های حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری

تألیف: شیوا اسماعیلی

ناشر: قانون یار

ناظر فنی: محسن فاضلی

نوبت چاپ: اول - ۱۳۹۸

شمارگان: ۱۱۰۰ جلد

قیمت: ۳۴۰۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۲۲۹-۰۶۶-۵

مرکز پخش: تهران، میدان انقلاب، خ منیری جاوید، پلاک ۹۲

تلفن: ۶۶۹۷۹۵۲۶ مرکز پخش قانون یار

## دعای قبل از مطالعه با معنی

### بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اللَّهُمَّ أَخْرِجْنِي مِنْ ظُلُمَاتِ الْوَهْمِ وَ أَكْرِمْنِي بِنُورِ الْفَهْمِ  
خداوندا از تاریکیهای وهم بیرونم آور و بنور فهم مفتخرم کن

اللَّهُمَّ افْتَحْ عَلَيْنَا أَبْوَابَ رَحْمَتِكَ

خداوندا درهای رحمت را بر ما باز و خزائن دانشت را بر ما بفرست

وَأَنْشُرْ عَلَيْنَا خَزَائِنَ عُلُومِكَ بِرَحْمَتِكَ يَا أَرْحَمَ الرَّاحِمِينَ

و خزانه های علومت را بر ما باز کن به مهربانی ات ای مهربان ترین مهربانان



## فهرست مطالب

پیشگفتار.....	۹
فصل اول.....	۱۱
کلیات.....	۱۱
فصل دوم.....	۱۷
مفاهیم.....	۱۷
فصل سوم.....	۴۵
مسئولیت ناشی از سقوط هواپیمادر پرتومسئولیت متصدیان حمل ونقل هوایی.....	۴۵
فصل چهارم.....	۸۵
آثار حقوقی مسئولیت ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری از منظر قانون و رویه ی قضایی.....	۸۵
فصل پنجم.....	۱۲۱
نتیجه گیری و پیشنهادات.....	۱۲۱
منابع و مآخذ.....	۱۲۹



## پیشگفتار

یکی از موضوعات مهم در زمینه ی حقوق هوایی، سوانح هوایی می باشد که دارای سابقه ای طولانی است. این حادثه منجر به خسارت مادی و معنوی بسیاری می شود. برخلاف مسئولیت کیفری و اداری که از مصادیق اعمال حاکمیت دولت ها می باشد و در مقررات بین المللی کمتر به نوع و میزان آن پرداخته می شود مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در مقررات و کنوانسیون های بین المللی بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است و نوعی مسئولیت قراردادی بین المللی را برای کشورها و اشخاص مرتبط با فعالیت های هواپیمایی ایجاد کرده است. یکی از مشکلات مطرح درمباحث حقوقی حمل و نقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهماهنگ است. این وضعیت آشفته، افراد را در یافتن راه حل های مناسب دچار سردرگمی می نماید. پیرامون مسئله جبران خسارت ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری نیز قواعد متعددی در حقوق داخلی و بین المللی وجود دارد. آنچه که در این کتاب حائز اهمیت است آن است که با توجه به تعدد قوانین داخلی و بین المللی چه قواعدی در صورت وقوع سانحه ی هوایی اولویت دارد و چگونه این خسارات جبران خواهد شد.



# فصل اول

## کلیات

### ۱- مقدمه

پرواز انسان در سال ۱۹۰۳ زمینه یکی از پیشرفته ترین فناوری را برای بشر مهیا نموده است . سیر صعودی در هوانوردی با سرعت طی شد و انسان پس از ۶ دهه از پرواز خود پا در کره ماه نهاده ، امروزه فن آوری ارتباطات ماهواره ای و دیجیتال و اطلاعات ، انسان را برای کاوش در سمات و کرات خارج از منظومه شمسی تشویق می نماید . ارتباطات اقتصادی ، اجتماعی ، سیاسی و مردمی و همچنین نیاز انسان برای زندگی پیشرفته و صرفه جویی در زمان بمنظور نیل سریع به اهداف و برنامه های تدوین شده و سرعت در جابجایی از مکانی به مکان دیگر و ایجاد هماهنگی در برنامه های توسعه نواحی مختلف د رکشور و جهان ، نیاز به گسترش خدمات حمل و نقل هوایی را ایجاب می نماید که ایمن و امن بودن پروازها اصل اول و رکن آنست . بخش حمل و نقل هوایی به عنوان یکی از ارکان زیربنایی هر جامعه به شمار میرود و در فرایند توسعه و پایداری جامعه نقش بسیار مهمی ایفاء می نماید . جابه جایی های مسافر و بار که توسط حمل و نقل هوایی برقرار می گردد، موجبات گسترش ، وسعت عمل ، افزایش



بهره‌وری و سودمندی، ارتقاء بنیاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی را فراهم می‌آورد، و همچنین درآمدهای حاصل از تولیدات صنعتی، کشاورزی، خدمات فرهنگی علمی در جامعه افزایش یافته و بستر ساز شکوفایی‌های قابل ملاحظه در حوزه‌های مختلف اداره کشور می‌گردد. (کریمی مجد، ۱۳۸۴). با توجه به افزایش پرواز بر آن شدیم تا در خصوص حقوق مسافران و کالا قواعدی را در نظر بگیریم و مسئولیت متصدی حمل و نقل را در این خصوص بررسی نماییم این تحقیقات بر اساس مطالعات کتابخانه‌ای و به روش توصیفی - تحلیلی صورت پذیرفته و سعی در بررسی مسئولیت‌های حقوقی ناشی از خسارات وارده به مسافران و کالای آنها دارد.

معاهده ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی، مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی، معروف به (معاهده ورشو)، ۷۱ سال پیش، زمانی که حمل و نقل هوایی هنوز توسعه نیافته بود به تصویب رسید. این معاهده بوسیله اکثر کشورهای جهان تصویب گردیده و در بعضی از کشورها حتی در خصوص پروازهای داخلی هم اجرا می‌گردد. مطابق معاهده و پروتکل‌های آن، متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به مسافران، کالا و اسباب شخصی آنان و همچنین خسارت وارده در اثر تاخیر در حمل و نقل کالا و مسافر مسئول می‌باشد. از میان موارد مختلف استفاده هواپیما، حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصل حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد، دارای مقامی برتری به دو دلیل است. اولاً "حمل و نقل هوایی جنبه خدمات عمومی دارد و از آن، نه تنها در سطح بین الملل بلکه در داخل کشور، به عنوان حمل و نقل بار و مسافر و پست به طور همگانی استفاده می‌شود. ثانیاً "حمل و نقل هوایی جنبه بین الملل دارد به طوری که روابط و مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها را



توسعه داده و به طور نامحدودی امکان نزدیکی ملت ها را فراهم آورده است. در نتیجه توسعه سریع خطوط هوایی، مسائل و مشکلات متعددی ایجاد نموده است .

هواپیما به عنوان یک وسیله پرنده در زمانی اجازه پرواز و گواهی های فنی لازم را خواهد گرفت که با اصول و ضوابط یا اصطلاحاً استانداردهای پرواز انطباق داشته و متخصصان مربوطه قابلیت پرواز و ایمنی پرواز آن را تایید کرده باشند.

در چنین صورتی این هواپیما به صورت انبوه تولید و در ناوگان حمل و نقل هوایی به کار گرفته می شود. تکالیف مربوط به اعمال چنین نظارتی در داخل کشورهای جهان بر عهده سازمان هواپیمایی کشوری آن کشور، در قالب اعمال حاکمیت دولت در سطح بین المللی بر عهده سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) است. سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری وابسته به سازمان ملل است که از سال ۱۹۴۵ و بعد از تصویب منشور آن (کنوانسیون شیکاگو) تاسیس شد. این سازمان بزرگترین نهاد بین المللی است که بیش از ۲۰۰ کشور جهان در آن عضویت دارند. انجام هرگونه فعالیت بین المللی هواپیمایی باید در قالب استانداردهای این سازمان بین المللی انجام پذیرد. خاطر نشان می سازد، غیر از کنوانسیون شیکاگو و پروتکل های الحاقی آن تعداد فراوان دیگری از اسناد بین المللی هواپیمایی کشوری مانند کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵ و گوادا لاجارا ۱۹۶۱ و گواتمالا در سال ۱۹۷۱ در مورد مسئولیت مدنی شرکت های هواپیمایی در قبال مسافران و صاحبان کالا که عمدتاً مبتنی بر قاعده خطر و نه خطا است، کنوانسیون های توکیو ۱۹۷۳، لاهه ۱۹۷۰ و مونترال ۱۹۷۱ و ۱۹۸۳ راجع به جرائم هواپیمایی و هواپیماربابی و بحث امنیت پرواز و ده ها سند بین المللی در مورد امنیت هوایی و زمینی این وسیله پرنده و تاسیسات ناوبری به تصویب



کشورهای جهان رسید و لازم الاجراست. در اجرای این اسناد تعهدآور بین‌المللی، قواعد و ضوابط فنی تحت عنوان استاندارد توسط واحدهای مختلف ایکائو که محل استقرار آن مونترال کانادا است تهیه و برای اجرا به کشورها ابلاغ کرد که باید توسط سازمان هواپیمایی کشوری در داخل هر کشوری بر اجرای آن نظارت شود. در این کتاب در پی آنیم که با توجه به اسناد بین‌المللی به این موضوع واقف شویم که در پی سوانح هوایی چه قانونی بر مسئولیت مدنی حاکم است و در صورت وقوع حوادثی از این دست، از بین خیل عظیمی از قوانین داخلی و بین‌المللی کدام یک از قوانین اولویت دارند و باید با تکیه بر آن به منظور جبران خسارت سانحه دیدگان حکم نمود.

## ۱-۴ سوالات و فرضیات مطروحه مولف:

### سوالات

- ۱- چه قواعدی در رابطه با مسئولیت مدنی ناشی از سقوط هواپیما حاکم است؟
- ۲- آثار حقوقی مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص سوانح هواپیمای مسافربری در حقوق داخلی و بین‌المللی چیست؟
- ۳- آیا مقررات جمهوری اسلامی ایران در زمینه حقوق هوایی با مقررات بین‌المللی مطابقت دارد؟

### فرضیه‌ها

- ۱- مسئولیت‌های مدنی شرکت‌های هواپیمای ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، در حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه



است، اما در پروازهای داخلی، میزان غرامت ناشی از فوت یا صدمات بدنی، تنها براساس قانون مجازات اسلامی خواهد بود.

۲- در سیستم حقوق داخلی جبران خسارت مالی از غیر مالی تفکیک گردیده است و در صورت عدم ایفاء تعهدات طرف دیگر می تواند مطالبه خسارت کند پس اصل بر مسئول بودن متعهد است و در حقوق بین الملل هم مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی مورد توجه قرار دارد و نوعی مسئولیت قراردادی بین المللی برای کشورها و اشخاص مرتبط با این امر وجود دارد و متصدی حمل و نقل مسئول خسارت وارده به مسافر می باشد.

۳- مقررات جمهوری اسلامی ایران در زمینه حقوق هوایی با مقررات بین المللی هماهنگ است.



# فصل دوم

## مفاهیم

مبحث اول: تعاریف

گفتار اول: کلیاتی در مسئولیت مدنی

بند اول: تعریف مسئولیت مدنی و جایگاه آن در حقوق ایران

در قانون مدنی، اصطلاح «مسئولیت مدنی» نیامده است. نویسندگان قانون، به پیروی از فقه، واژه ی ضمان را برای بیان این الزام حقوقی بکار برده اند. (افشار، ۱۳۸۹: ۱۲۴) در واقع مسئولیت مدنی، هر گونه مسئولیت که ضمانت اجرای قانونی داشته و در برابر مسئولیت اخلاقی به کار رفته (جعفری لنگرودی، ص ۳۳۲۶) و همچنین در مقابل مسئولیت جزایی به کار می رود. قانون مدنی ایران، دو مبحث دوم و سوم از فصل دوم جلد اول را به مسئولیت مدنی اختصاص داده است. قانون مزبور کاملاً از حقوق امامیه پیروی نموده است. نظریه ی تقصیر، افکار حقوقدانان ایران که تحت تاثیر حقوق فرانسه قرار گرفته بودند، به خود جلب کرد و با نواقصی که در موارد مسئولیت مدنی در قانون ایران احساس می شد، بر آن شدند که قانونی در مسئولیت مدنی به قوه مقننه پیشنهاد شود. بالاخره، در سال ۱۳۳۹ قانون مسئولیت مدنی در ۱۶



ماده تصویب گردید. قانون مزبور از قانون تعهدات سوییس اقتباس شده و تغییراتی که متناسب با اوضاع حقوق ایران بوده، در آن داده شده است. اتلاف مال غیر که مبتنی بر نظریه ی خطر است، اخص می باشد. بنابراین کسی که مال دیگری را تلف کند، اگرچه مرتکب تقصیر نشده باشد، ضامن است. قانون مسئولیت مدنی نسبت به مواد مربوط به تسبیب، مذکور در ماده ی ۳۳۱ ق. م و بعد از آن به اعتبار موضوع اعم است. زیرا ماده ی بالا در خصوص تلف مال است و مسئولیت مدنی چنان که در ماده ی اول بدان تصریح شده، راجع به هر حقی باشد که به موجب قانون برای افراد شناخته شده است. قانون مسئولیت مدنی، مواد ۳۲۸-۳۳۵ ق. م را نسخ نکرده است. بنابراین، در قانون ایران در مورد اتلاف و نقص عیب مال غیر، از نظریه ی خطر و علت پیروی شده و در مورد خسارات وارده به حقوق دیگران که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده، از نظریه ی تقصیر متابعت شده است. (امامی، ۱۳۷۲: صص ۵۷۴ - ۵۶۳) در کامن لا، این مسئولیت با عنوان ویژه مانند تجاوز و مزاحمت و اهانت و جعل، مطرح می شود. ولی در نظریه های جدید، نویسندگان کوشیده اند که از قالب محصور و سستی خارج شوند و نظریه ی عمومی مسئولیت را ارائه کنند. (کاتوزیان، ۱۳۸۷: صص ۳۴ - ۳۵)

### بند دوم: اقسام مسئولیت

در اینجا برای آشنایی بیشتر با مفهوم مسئولیت حقوقی در ابتدا تعریفی از مسئولیت حقوقی ارائه می دهیم: انسان اصولاً در مقابل اعمالی که در شرایط مختلف از وی صادر می شود مسئولیت دارد و این مسئولیت را در واقع می توان نشان دهنده قدرت تکلیف پذیری و نیز قدرت انتخاب بشر در انجام کارها دانست. احساس مسئولیت امری غریزی است که در طبیعت و نهاد نوع بشر همواره تجلی نموده و به عنوان تضمینی برای اجرای حقوق فردی نقش شایان



توجهی را ایفا می کند هر چند گرداگرد و فرا روی این تاسیس حقوق نهادهایی مثل آزادی، اختیار، جبر و محدودیت قرار دارد، اما بدون مسئولیت، مفهوم عینی حق و حقوق رنگ خود را از دست می دهد و جنبه ی ذهنی به خود می گیرد. (زمانی فرد، ۱۳۹۲: ص ۲) تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی می باشد یا ناشی از فعالیت او شده باشد در فقه در همین معنی لفظ ضمان را به کار برده اند و آن هر نوع مسئولیت اعم از مسئولیت مالی و مسئولیت کیفری است. (جعفری لنگرودی، ۱۳۴۶: ص ۶۴۲) در ماده ۳۲۸ قانون مدنی آمده است: « هر کس مال غیر را تلف کند ضامن آن است و باید مثل یا قیمت آن را بدهد اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد و اعم از اینکه عین باشد یا منفعت و اگر آن را ناقص یا معیوب کند ضامن نقص قیمت آن مال است»

### الف - مسئولیت کیفری:

مسئولیت کیفری عبارت است از استحقاق تالم و تاثر انسانی است در برابر عمل ممنوع وی و یا خودداریش از کردار واجب که قانون برای هر دو موضوع ضمن انشاء، واجب و ضمانت اجرای کیفری در نظر گرفته است. این استحقاق تالم و تاثر همان روح کالبد کیفر است که در طبقه بندی مجازات به اشکال مختلف مانند تنبیه و مجازات بدنی ( اعدام و ضرب) و سلب آزادی و حریت ( زندانی نمودن و تبعید) و مصادره ی مالی یعنی غرامت درآمده است و بالاخره با تنوع زیادی که در تمام ساختمان های آن بر روی شالوده و فکر ایجاد تالم و تاثر در وجود بزهکاریست که بوسیله ی فعل و ترک فعل ایجاد زیان و تالم و تاثر در روحيات افراد جامعه می نمایند. (ناتری و دیگران، ۱۳۹۳، ص ۱۹)



به عبارت دیگر قانون گاه تنها تکلیف را مشخص می‌کند بدون اینکه برای ترک آن واجب مجازاتی را در نظر بگیرد و گاه ضمن بیان واجبات، مجازات آن را نیز بر می‌شمارد و از همین شالوده رکن قانونی مسئولیت و بزه را نشان می‌دهد که در نتیجه متخلف بواسطه ی ترک واجب و یا عمل ممنوع سزاوار تالم و تاثری است که نگاشته شد. (لطفی، ۱۳۹۲:ص ۹۰۲)

از دیدگاه کیفری، ارتکاب جرم یا هر نوع تخطی از قوانین و مقررات جزایی به تنهایی و به خودی خود موجب مسئولیت کیفری نیست، بلکه برای اینکه مرتکب جرم را از نظر اخلاقی و اجتماعی مسئول و قابل سرزنش و مجازات بدانیم لازم است که شرایطی با هم جمع شوند که عبارتند از:

اول: وقوع رفتار مجرمانه که از میل و اراده آگاهانه مرتکب آن نشأت گرفته باشد و نحوه پندار، کردار و جریان تصمیم‌گیری او را مشخص کند.

دوم: عمل مجرمانه‌ای که با اندیشه، قصد و میل مرتکب، در عالم خارج تحقق یافته است باید حاکی از سوءنیت مرتکب یا ناشی از خبط و خطای او باشد.

سوم: برای این که مرتکب جرم را مسئول بشناسیم، علاوه بر اراده ارتکاب و سوءنیت یا تقصیر جزایی، باید بین جرم انجام یافته و فاعل آن، قابلیت انتساب موجود باشد.

به طور کلی، هر کسی که با علم و اطلاع دست به ارتکاب جرم می‌زند لزوماً مسئول شناخته نمی‌شود، بلکه علاوه بر تحقق اراده ارتکاب و سوءنیت یا تقصیر جزایی، باید دارای اهلیت و خصوصیات فردی متعارفی باشد تا بتوان وقوع جرم را به او نسبت داد. در نتیجه، وقتی انسان از نظر کیفری مسئول شناخته می‌شود که مسبب حادثه‌ای باشد؛ یعنی بتوان آن حادثه را به او