

## فصلنامه بین المللی قانون یار

License Number: 78864 Article Cod: 2018Y3N8A14 ISSN-P: 2538-3701

### بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین المللی

(تاریخ دریافت ۱۳۹۷/۱۱/۱۵، تاریخ تصویب ۱۳۹۸/۰۲/۱۲)

شیوا اسماعیلی

#### چکیده

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 در مباحث 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.

۲۹۹



واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، سقوط هواپیما، سانحه هوایی، اسناد بین المللی، حقوق

داخلی

## بخش اول: کلیات

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 در کشور و جهان، نیاز به گسترش خدمات حمل و نقل هوایی را ایجاد 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 می رود 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 بهره وری و سودمندی، ارتقاء بنیاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی را فراهم می آورد، و همچنین درآمدهای حاصل از تولیدات صنعتی، کشاورزی، خدمات فرهنگی علمی در جامعه افزایش یافته و بستر ساز شکوفایی های قابل ملاحظه در حوزه های مختلف اداره کشور می گردد. (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 کتابخانه ای 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 می گردد. مطابق معاهده و پروتکل های 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 می باشد. از میان موارد مختلف استفاده هواپیما، حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصل حقوق هوایی را تشکیل می دهد، 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 می شود. 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.

### بخش دوم: پیشینه ی قانونی مسئولیت ناشی از سقوط هواپیمای مسافری

در حقوق ایران، با گذشت زمان، قانون حاکم بر مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی تغییر کرده است. قبل از سال ۱۳۵۴ هجری شمسی، مقررات خاصی که ناظر بر حمل و نقل هوایی باشد، در نظام حقوقی ایران وجود نداشت و موضوع مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی، تابع قانون مسئولیت مدنی، مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی (راجع به اجاره متصدی حمل و نقل) و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت (راجع به قرارداد حمل و نقل) بود. در تعارض این دو قانون با یکدیگر، قانون تجارت به عنوان قانون خاص، قرارداد حمل و نقل را از شمول مقررات قانون مدنی خارج می کند. ولی در موارد سکوت یا اجمال یا مواردی که به طور صریح از شمول قانون تجارت خارج شده، مقررات قانون مدنی قابل اجراست. در سال ۱۳۵۴، با تصویب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل گواتمالا، تعدادی از پروازهای خارجی، تابع این کنوانسیونها و پروتکلها شدند و پروازهای داخلی و برخی از پروازهای بین المللی، تابع قوانین مدنی و تجارت باقی ماندند. این ماده واحده بدین شرح است:

مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه به امضاء رسیده است موضوع مصوب ۱۳۵۴می باشد. البته باید خاطر نشان ساخت که ایران هنوز به کنوانسیون مونترال نپیوسته است اما به کنوانسیون شیکاگو پیوسته است.



یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی حمل و نقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهم‌انگ است. این وضعیت آشفتگی، افراد را در یافتن راه حل های مناسب دچار سردرگمی می نماید. پیرامون مسئله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است: اولین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسئولیت ها را در خود پیش بینی نموده است. مثل قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون جزا و ... منبع دوم کنوانسیون ورشو می باشد. این کنوانسیون به منظور یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به وجود آمده و علاوه بر متن اصلی، دارای ملحقاتی نیز می باشد: پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه ناظر به اصلاح کنوانسیون ورشو، کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا منبع سوم کنوانسیون مونترال. (احمدی، ۱۳۹۱) اما آنچه مورد بحث است اینکه آیا کنوانسیون ورشو از جهت مبنای مسئولیت هم در حقوق داخلی اعمال می شود یا خیر؟ از یک طرف می توان گفت که این ماده واحده کلیه مقررات مربوط به مسئولیت مذکور در کنوانسیون ورشو را در حمل و نقل هوایی داخلی لازم الاجرا می داند. بنابراین نه تنها از حیث میزان مسئولیت (ماده ۲۲ کنوانسیون) بلکه از جهات دیگر هم از جمله مبنای مسئولیت باید این کنوانسیون را در حمل و نقل داخلی اجرا کرد. با عنایت به ورود چنین ماده واحده ای به سیستم حقوقی و حوزه مسئولیت متصدیان در مقابل مسافران می توان به نسخ مواد مربوط در قانون مدنی، مسئولیت مدنی و تجارت معترف باشیم. بنابراین در صورت وقوع سانحه هوایی و در رابطه ی قراردادی میان مسافران و متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو و ملحقات آن حاکم خواهد بود. (همان)

### بخش سوم: پیشینه ی قانونی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری از منظر اسناد بین المللی

معاهده ۱۹۱۹ پاریس، نخستین سند حقوقی است که در حقوق هوایی به اجرا در آمده است. براساس این معاهده که بوسیله ی ۲۳ کشور به تصویب رسیده بود حاکمیت کامل و انحصاری کشورها بر آسمان سرزمین خودشان به رسمیت شناخته شد و مفاد آن با حکم رومی « هر کس مالک زمین است مالک فضای بالای آن نیز هست» مطابقت دارد. برای اینکه معاهده مزبور مسائل فنی را هم در بر بگیرد، ضمایم چندی که به معیارهای قابلیت پرواز، گواهینامه صلاحیت برای

خدمه و کارکنان هواپیما و نظایر آن مربوط می شد، بدان اضافه گردید. طبق ماده ۳۴ معاهده، کمیسیون به نام CINA شکل گرفت که مسئول تنظیم مقررات تکنیکی، جمع و انتشار اطلاعات مربوط به هوانوردی و اظهار عقیده در مورد مسائلی بود که اعضای معاهده ممکن بود بدان مراجعه کنند. (جباری، ۱۳۸۱: ص ۱۲) در کنوانسیون پاریس لازم بود که از میان دو گزینه یکی انتخاب شود. یکی اصل آزادی هوایی بود که مشابه آزادی دریاهای آزاد بود و دیگری اصل حاکمیت دولت ها بر فضای ماورای آن ها بود. با توجه به اینکه این کنوانسیون بعد از جنگ جهانی اول تدوین می شد، طبیعی بود که گزینه دوم انتخاب شد و حاکمیت انحصاری دولت ها بر فضای ماورای آن ها پذیرفته شد. در ادامه به شرح مختصری در مورد برخی از کنوانسیون های بین المللی پرداخته شده است (تالیان، ۱۳۹۰: ص ۶۴) در سال ۱۹۲۵، بنا به پیشنهاد دولت فرانسه، اولین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد. شرکت کنندگان در کنفرانس تصمیم گرفتند کمیته ای به نام «کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی» تشکیل دهند. وظیفه کمیته مزبور بررسی مسائل مربوط به حقوق خصوصی هوا بود. این کمیته، که خود دارای کمیته های حقوقی فرعی نظیر کمیته مسئولیت متصدی حمل و نقل، رهن هواپیما و غیره بود، پیش نویس معاهده ورشو را تهیه و آن را برای تصویب به کنفرانس دیپلماتیک تسلیم نمود. این معاهده متعاقباً در کنفرانس دیپلماتیک تایید و برای امضای کشورها آماده شد. (جباری ۱۳۹۳: ص ۴۲) کنوانسیون ورشو به سال ۱۹۲۹ میلادی باز می گردد و حاصل دو کنفرانسی است که در سال های ۱۹۲۵ در پاریس و ۱۹۲۹ در ورشو منعقد شدند. در می سال ۱۹۲۶ میلادی، بین این دو کنفرانس یک گروه از متخصصان که به نام CITEJA شناخته می شدند شکل گرفتند تا کارهای کنفرانس پاریس را انجام دهند و پیش نویس کنوانسیونی را که قرار بود در کنوانسیون ورشو برای حقوق بین الملل خصوصی هوایی ارائه شود تهیه نمایند. متن پیش نویسی که این گروه ارائه کردند به عنوان مبنای کنوانسیون ورشو مورد استفاده قرار گرفت.

کنوانسیون ورشو قواعد حقوقی را در زمینه های زیر یکسان نمود:

1\_ Commission Internationale de la Navigation Aeriene

2\_ Comiti International Technique d'Experts Juridiques Aeriens



- اسناد حمل و نقل

شکل، محتوی و اهمیت حقوقی اسناد حمل و نقل مانند بلیط های مسافران، اسناد کنترل کالا و توشه و صورت حساب خطوط هوایی.

- مسئولیت متصدی حمل و نقل

مسئولیت برای مرگ، جراحت و یا سایر صدمات بدنی، صدمه یا گم شدن یا خسارت به بار ثبت شده و یا خسارت به مسافر، بار یا کالاهایی که همراه مسافر است به دلیل تاخیر.

- محدودیت مسئولیت

از آنجایی که قواعد مسئولیت در کنوانسیون ورشو برای متصدی حمل و نقل خیلی سفت و سخت بود، از آن سو میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را در این کنوانسیون تا حد خاصی محدود نمودند. (تالین، همان: ص ۸۴)

معاهده ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان کردن بعضی از مقررات ناظر به حمل و نقل هوایی بین المللی که به موجب پروتکل ۱۹۵۵ لاهه اصلاح گردیده بود، مجدداً طی پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالادر سال ۱۹۷۱، در پاسخ به اعتراضهای دولت آمریکا مبنی بر پایین بودن حدود مسئولیت در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، اصلاح شد. این پروتکل باید به همراه معاهده ی ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه مطالعه و تفسیر شود. پروتکل گواتمالا فقط در خصوص حمل مسافر و لوازم شخصی مورد استناد قرار می گیرد و شامل حمل و نقل کالا نمی گردد. در سال ۱۹۴۴ معاهده ی شیکاگو جایگزین معاهده ی پاریس گردید و آن را نسخ نمود. استفاده، حجم و میزان هواپیماها در طول جنگ جهانی دوم افزایش پیدا کرد و این امر موجب شد که کنفرانسی برای بحث در مورد آینده هواپیمایی کشوری و حقوق بین الملل عمومی هوایی تشکیل شود. روزولت رئیس جمهور آمریکا از تمامی دولت های متفقین و نیز برخی از دول بی طرف دعوت کرد تا در اول نوامبر در کنفرانسی به منظور بحث و تبادل نظر در این خصوص شرکت کنند. در ۷ دسامبر سال ۱۹۴۴ میلادی، نمایندگان ۵۲ دولت کنوانسیون شیکاگو و ۴ موافقت نامه منضم به آن را امضا کردند. کنوانسیون شیکاگو در ۴ آوریل ۱۹۴۷ میلادی لازم الاجرا شد و در همان روز ایکائو پا به

عرصه وجود گذاشت. معاهده ی شیکاگو، علاوه بر اینکه اساسنامه ی ایکائو محسوب می شود، یک عهدنامه ی چند جانبه برای ایجاد نظم و ایمنی و کمک به پیشرفت موثر هواپیمایی بین المللی است. با در نظر گرفتن این اهداف، معاهده، حقوق و تعهدات کشور های عضو را در خصوص مسائل هواپیمایی کشوری تعریف و اعضا را متعهد کرده است تا در برنامه هایی که برای تسهیل حمل و نقل هوایی بین المللی و بهبود بخشیدن به خدمات هوانوردی ضروری می باشند، همکاری مجدانه ای داشته باشند. ( جباری، ۱۳۸۱: ص ۱۹)

### بخش چهارم: مسئولیت ناشی از سقوط هواپیما

در بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران، بین حمل و نقل داخلی و حمل و نقل بین المللی تفاوت قائل شویم. در حمل و نقل بین المللی، کشور ایران به بسیاری از کنوانسیون های بین المللی پیوسته است. بنابراین اگر دعوایی در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل بین المللی در دادگاه ایران مطرح شود، دادگاه باید بر اساس کنوانسیون های بین المللی که کشورمان در آن عضویت دارد، به دعوا رسیدگی کرده و تصمیم گیری نماید. اما در دعوی راجع به حمل و نقل داخلی، دیگر، کنوانسیون ها قابل اعمال نیستند و باید مقررات حقوق داخلی اعمال شوند. بنابراین آنچه در این مبحث مورد بررسی است، مبنای مسئولیت متصدی حمل صرف نظر از مقررات کنوانسیون هایی است که ایران عضو آنها است و همانند قانون در کشور لازم الاجرا هستند. (مزدورانی، ۱۳۸۹: صص ۱۰۴-۱۰۳) تعیین مبنای مسئولیت متصدی با ماهیت قرارداد حمل و نقل در ارتباط است. هرچند در قوانین مدنی و تجاری تعریف دقیقی از قرارداد حمل و نقل کالا نشده است، اما می توان گفت این قرارداد، عقدی است که بر مبنای آن متصدی حمل و نقل در مقابل دیگری تعهد می کند که در ازای دریافت اجرت، کالاهایی را که به وی تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد. (ستوده، ۱۳۷۵، ج ۴: ص ۷۳)

### بند اول: قانون مدنی

در میان قوانین داخلی، قانون مدنی به نسبت سایر قوانین موجود در رابطه با مسئولیت متصدی حمل، شیوه های متفاوت در پیش گرفته و بحث پیرامون آن را ذیل فصل چهارم، تحت عنوان



اجاره‌ی اشخاص مطرح نموده است که عقدی لازم می‌باشد و هیچ‌یک از طرفین نمی‌توانند بدون رضای دیگری آن را منفسخ سازند. ماده‌ی ۵۱۳ ق.م.چنین مقرر می‌دارد: «اقسام عمده اجاره اشخاص از قرار ذیل است: ۱. اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل ۲. اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب یا هوا.» بنابراین این ماده متصدی حمل و نقل را اجیر صاحب کالا تلقی می‌کند و صاحب کالا را مستأجر او می‌داند ماده‌ی ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی به طور خاص به موضوع متصدی حمل و نقل و مسئولیت آن پرداخته است. ماده‌ی ۵۱۶ صراحتاً متصدی را مانند امین شمرده و شرط مسئولیت وی را تعدی و تفریط می‌داند. این ماده چنین مقرر می‌داند: «تعهدات متصدیان حمل و نقل، اعم از اینکه از راه خشکی یا آب یا هوا باشد، برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آنها سپرده می‌شود، همان است که برای امانت داران مقرر است، بنابراین در صورت تفریط و تعدی مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل و نقل به آنها داده می‌شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود.» اینکه می‌گوییم مسئولیت متصدی حمل و نقل همچون مسئولیت امین خواهد بود بنا بر اصل "لیس الامین الا الیمین" می‌باشد که باین معناست که امین مسئول نمی‌باشد مگر آنکه تعدی و تفریطی کند. همچنین ماده ۶۱۴ قانون مدنی گفته شده است: «امین ضامن تلف یا نقصان مالی که به او سپرده شده است نمی‌باشد مگر در صورت تعدی یا تفریط» و این خود تاییدی است بر مفاد ماده ۵۱۶ قانون مدنی. همچنین در مواد ۱۰۱۵ (مسئولیت امین)، ۱۲۳۸ (مسئولیت قیم) و ۶۴۰ (مسئولیت مستعیر) ق.م. قانونگذار از پذیرش تقصیر به عنوان مبنای مسئولیت مدنی بهره گرفته شده است. (مزدورانی، همان: ص ۱۰۴) ماده ۹۵۳ قانون مذکور نیز تقصیر را اعم از تعدی و تفریط می‌داند. بنابراین متصدیان حمل و نقل در صورت تعدی یا تفریط مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می‌شود و این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود بنابراین باید گفت عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل، اصل و مفروض است، مگر آنکه تعدی و تفریط ثابت گردد. پس در دعوی بین صاحب کالا و متصدی حمل و نقل برای اثبات مسئولیت، ارسال کننده باید دلیل بر وقوع تعدی و تفریط از جانب متصدی حمل و نقل اقامه کند و باید تقصیر متصدی حمل و نقل را اثبات کند تا بتواند از او خسارت بگیرد. (کاتوزیان، ۱۳۸۴: ص ۴۱۴) از مجموع مواد فوق می‌توان دریافت که مسئولیت امین، به نوعی تعهد به





وسيله است و او بايد تلاش خود را براي حفاظت از مال به کارگيرد ولي در نهايت يد او يد امانی بوده و در صورت بروز خسارت، تقصير وی بايد از جانب مدعی ثابت شود. مسئوليت مبتنی بر تقصير هم دقیقاً به همین معناست و برای آن که زیان دیده بتواند خسارت خود را دریافت نماید بايد تقصير طرف مقابل را ثابت نماید. (کاتوزیان، ۱۳۸۵: ص ۷۵) نکته ديگر در خصوص مسئوليت امين اين است که صرف وقوع حادثه خارجي، امين را بری نکرده بلکه در صورتی اين براءت حاصل می شود که امين تلاش خود را برای دفع حادثه کرده يا به عبارت ديگر توان دفع حادثه را نداشته باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۹: ص ۱۷۵) از مجموع نکات فوق و با توجه به مقدمه گفته شده استنباط می شود که مسئوليت متصدي حمل هم به مانند امين، مبتنی بر تقصير است و با اثبات تعدی يا تفریط وی از جانب مدعی، مسئول تلف يا ضايع شدن اشیاست. در میان رأی های هیئت عمومي دیوان عالی کشور هم می توان آرایي را یافت که طبق رویکرد ذکر شده در قانون مدنی، صادر گشته است از جمله رای اصراری به شماره ۲۸۰۸ - ۳۹/۱۲/۱۷ که در آن به دلیل اين که تقصير متصدي ثابت نشد، مسئوليتی هم برعهده وی قرار نگرفت. (عرفانی، ۱۳۸۵: ص ۲۰۷)

### بند دوم: قانون تجارت

قانون تجارت در باب هشتم ذیل عنوان «قرارداد حمل و نقل» به تشریح مسئوليت متصدي پرداخته و در ماده ۳۸۶ متصدي را مسئول تلف يا گم شدن مال التجاره می داند. قانون تجارت رویکرد کاملاً متفاوتی با قانون مدنی اتخاذ کرده است در حالی که در (م ۵۱۶) قانون مدنی عدم مسئوليت متصدي حمل و نقل اصل و مفروض است مگر آنکه تعدی و تفریط وی ثابت گردد در قانون تجارت اصل مسئوليت متصدي حمل و نقل است مگر آنکه عدم تقصير وی ثابت شود. (شهیدی، ۱۳۶۴: ص ۷۰) رویکرد متفاوت ديگر قانون تجارت اين است که در حالی که قانون مدنی (م ۵۱۳)، تصدي به حمل و نقل را از انواع اجاره اشخاص تلفی کرده است، قانون تجارت آن را تابع عقد و کالت می داند (اسکینی، ۱۳۸۹: ص ۱۰۰) که ظاهراً ارسال کننده در حکم موکل، و متصدي حمل و نقل در حکم وکیل تلفی شده است. و نتیجه آن اصولاً جایز بودن و قابل فسخ بودن قرارداد حمل و نقل به وسيله هر یک از دو طرف معامله است. به اين سبب در ماده ۳۸۲

۳۰۷



ق.ت مقرر گردیده است که ارسال کننده کالا می تواند آن را مادام که در ید متصدی حمل و نقل است، با پرداخت هزینه انجام شده و خسارات مربوط استرداد کند. بازگشت مفاد ماده اخیر به جایز بودن قرارداد حمل و نقل است و با مقررات عقد وکالت نیز انطباق دارد؛ زیرا موکل می تواند در اثنای عمل وکیل، عقد وکالت را فسخ کند، ولی ملزم است کلیه مخارج و همچنین خسارات وارد بر وکیل را - که سبب آن عقد وکالت بوده است- به وکیل بپردازد. در ماده ۳۸۶ متصدی را مسئول تلف یا گم شدن مال می داند مگر این که " ... ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید. طبق این قسمت از ماده، تقصیر متصدی، مفروض بوده، یعنی بر خلاف مبنای پذیرفته شده در قانون مدنی، اثبات تقصیر متصدی لازم نیست بلکه متصدی باید عامل خسارت را تعیین نموده و ثابت کند که خسارت وارده هیچ ارتباطی با او نداشته است. از این حیث می توان گفت که قانون تجارت رویه ای متفاوت از قانون مدنی در پیش گرفته و مبنای مسئولیت را تقصیر مفروض دانسته است. (مزدورانی، همان: ص ۱۰۴) طبق مقررات قانون تجارت ایران، تعهد متصدی حمل و نقل تعهد به نتیجه است؛ بنابراین متصدی حمل تنها در صورتی از مسئولیت معاف است که ثابت کند علتی خارجی و غیر قابل انتساب به او موجب ضرر شده است. البته این حکم در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی نیز ذکر شده است. در این دو ماده که به طور کلی نسبت به همه ی تعهدات اجرا می شود، آمده است که متخلف از انجام تعهد زمانی محکوم به پرداخت خسارت می شود که نتواند ثابت کند نقض تعهد، به سبب واسطه ی خارجی بوده است؛ یعنی حادثه ای که دفع آن خارج از حیطه ی اقتدار متعهد است. (تفرشی و کامیار، ۱۳۸۰: ص ۲۹) در ماده ۳۸۸ ق.ت نیز متصدی حمل و نقل نسبت به حوادثی مسئول است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از این که خود مباشر بوده و یا دیگری از طرف او مأمور این کار بوده است. اصولاً اشخاص، تنها در قبال فعل شخصی خود مسئول می باشند؛ اما گاه بنا به مصالحی قانونگذار فعل شخص دیگری را موجب مسئولیت دانسته است. اما هر جا مسئولیت، ناشی از فعل دیگری باشد، حالت استثنایی دارد و محدود به مواردی است که قانونگذار آن را پذیرفته است. (قاسم زاده، ۱۳۷۸: صص ۱۴۱-۱۴۰) در این ماده متصدی حمل و نقل علاوه بر مسئولیت حوادث

در مدت حمل و نقل، مسئول اعمال گماشته و مأمور خود نیز می باشد و در نتیجه متصدی حمل و نقل اعم از اینکه اقدام و عمل مأمور و گماشته عمدی باشد یا سهوی، مسئول اعمال وی نیز در مقابل صاحب کالا یا ارسال کننده آن می باشد. (مزدورانی، همان: ص ۱۰۴) ماده یاد شده برای متصدی حمل گماشته و نماینده مأمور خود مراجعه کند. (مزدورانی، همان: ص ۱۰۴) ماده یاد شده برای متصدی حمل مسئولیتی مقرر کرده است که ناشی از فعل دیگری است. این مسئولیت نیز همانند مسئولیت شخصی متصدی حمل و نقل، ناشی از تقصیر است که به صورت یک فرض قانونی، مفروض دانسته شده است زیرا احکام راجع به معافیت متصدی حمل و نقل، متصدی حمل را زمانی از مسئولیت معاف دانسته است که بتواند ثابت کند هم خودش و هم عوامل تحت امرش که در اجرای عملیات حمل نقش داشته اند، کلیه اقداماتی را که برای جلوگیری از بروز خسارت یا تشدید آن لازم بوده است به عمل آورده اند. البته، باید یادآوری کرد که مبنای این نوع مسئولیت متصدی حمل و نقل، تقصیر خود او نیست بلکه تقصیر کارگر یا نماینده ی اوست چه اگر تقصیر خود او مبنای مسئولیت بود، کافی بود ثابت شود که او در انتخاب کارگر تقصیری مرتکب نشده است یا وسایل مناسب را در اختیار او گذاشته اما کارگر در استفاده از آن کوتاهی کرده است، تا معاف از مسئولیت شود. (کامیار و تفرشی، همان: ص ۳۰)

## ۳۰۹

## بخش پنجم: آثار حقوقی مسئولیت ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری از منظر

## قانون و رویه قضایی

خسارات وارده در اجرای یک قرارداد حمل و نقل در نظام حقوقی ایران از لحاظ ماهوی به دو دسته تقسیم می شوند:

۱- خسارت ناشی از عدم انجام تعهدات مثل تاخیرات بار و مسافر - فقدان یا معیوب شدن کالا و بار

۲- خسارات بدنی ناشی از یک شبه جرم در اجرای یک قرارداد حمل و نقل

چگونگی جبران این خسارات در مسئولیت قراردادی در هر دو صورت مبتنی بر شرایط قرارداد می باشد که در کنوانسیون ورشو و اصلاحات بعدی آن به تفصیل مورد بررسی و حکم قرار



گرفت است. ولی در سایر مقررات قانونی و سیستم حقوقی داخلی جبران خسارات مالی و غیر مالی از یکدیگر تفکیک گردیده است و خسارات نوع اول (مالی) تابع مقررات قانون مدنی و مباحث مربوط به قواعد عمومی معاملات و نقض تعهدات و شروط معاملات و حسب مورد مسئولیت مدنی می باشد. ولی خسارات نوع دوم (بدنی) ناشی از فوت یا نقص عضو و جراحات تابع مقررات مربوط به شبه جرایم و قانون دیات می باشد. بنابراین پذیرش مقررات کنوانسیون ورشو در حدود مسئولیت شرکت های هواپیمای داخلی از این جهت نیز منشاء تغییراتی در قوانین حاکم بر دعای مالی و بدنی ناشی از سوانح هوایی خواهد بود. برای توضیح بیشتر این وجوه تمایز ذیلاً موارد را بصورت جداگانه بطور مختصر مورد بررسی قرار می دهیم:

در قانون مدنی موضوعات مربوط به خسارات حاصله از عدم اجرای تعهدات در مواد مختلف از ماده ۲۲۶ تا ۲۳۰ مورد بررسی و حکم قرار گرفته است براساس این مواد:

در صورت عدم ایفا تعهدات از طرف یکی از متعاملین (متصدی حمل و نقل) برای عدم انجام تعهدات در زمان مقرر (تاخیرات) طرف دیگر می تواند مطالبه خسارت کند (ماده ۲۲۶ قانون مدنی) و براساس ماده ۲۲۷ نیز اصل بر مسئول بودن متعهد (متصدی حمل و نقل) است مگر اینکه ثابت نماید عدم انجام تعهد بواسطه علت خارجی بوده است که مربوط به او نمی شده است. همچنین در تعارض مسئولیت قانونی و قراردادی در ماده ۲۳۰ مقرر می دارد: «اگر در ضمن معامله شرط شده باشد که در صورت تخلف متخلف مبلغی را به عنوان خسارت تادیه نماید حاکم (قاضی) نمی تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه ملزم شده است محکوم کند» بنابراین در مورد خسارات مالی توافق طرفین لازم الاتباع می باشد بدیهی است توافق اعم است از توافق صریح طرفین در مورد خسارات یا اینکه طرفین برای ارجاع موضوع به مقررات دیگر همچون کنوانسیون ورشو توافق نمایند البته باید توجه داشت که بعضاً ممکن است در استناد به مواد قانونی فوق الذکر نسبت به تعهدات قراردادی دو موضوع «تحقق مسئولیت» و «میزان مسئولیت» با یکدیگر تداخل پیدا کنند. چه اینکه تحقق مسئولیت براساس مقررات کنوانسیون نیاز به تصریح قانونی یا قراردادی دارد و صرف اینکه در قرارداد مبلغ خسارات قابل پرداخت بر طبق کنوانسیون ورشو توافق شده باشد نمی تواند موجب حاکمیت سایر مقررات این کنوانسیون بر موضوعات قرارداد و اثبات

مسئولیت براساس مقررات آن باشد. در مقررات حقوقی ایران خسارات ناشی از فوت یا جراحات مشمول مقررات جزایی و شبه جرم تلقی می گردند و با توجه به امری بودن مقررات مربوط به پرداخت دیه از جهت تعیین حداکثر مبلغ قابل دریافت و میزان آن که نوعی و مشخص شده می باشد. لذا در خسارات ناشی از جراحت یا نقص عضو و فوت ممکن است استناد به مقررات کنوانسیون ورشو مغایر با قوانین داخلی و شرعی تلقی گردد. جهت تعیین ماهیت دیه و موارد پرداخت آن اختصاراً موضوع را مورد بررسی قرار می دهیم:

#### ۱- تعریف دیه

«ماده ی ۴۴۸ قانون مجازات اسلامی دیه را اینگونه تعریف کرده است: دیه مقدر، مال معینی است که در شرع مقدس به سبب جنایت غیر عمدی بر نفس، عضو یا منفعت، یا جنایت عمدی در مواردی که به هر جهت قصاص ندارد مقرر شده است.»

#### ۲- موارد پرداخت دیه به موجب ماده ۴۵۰ مذکور عبارت است از:

قتل یا جرح یا نقص عضوی که به طور خطاء محض واقع شود.

قتل یا جرح یا نقص عضوی که به طور خطاء شبه عمد واقع شود.

مواردی از جنایت عمدی که قصاص در آنها جایز نیست

جنایت عمدی نابالغ و مجنون، قتل به اعتقاد قصاص یا مهدور الدم بودن مقتول و اثبات این اعتقاد برای دادگاه، قتل یا ضرب و جرح ناشی از بی احتیاطی، بی مبالاتی یا عدم مهارت و عدم مهارت مقررات مربوط، قتل و ضرب ناشی از اشتباه در هدف مورد نظر. همچنین بموجب ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی « هر گاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایل نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) و یا متصدی وسیله موتوری منتهی به قتل غیر عمد می شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود.» با توجه به موارد فوق الذکر خصوصاً صراحت ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی خسارات بدنی ناشی از سوانح هوایی در موارد بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت تعاملات دولتی عدم مهارت کادر پروازی نیز مشمول پرداخت دیه می گردد و تحمیل



مبالغ بالغ مازاد بر دیه طبق نظریات تفسیری شورای نگهبان فاقد استناد قانونی و شرعی اعلام گردیده است. علاوه بر آن مجازات تکمیلی نیز برای آن در مواد بعدی در نظر گرفته شده است. بخش عمده ای از این تعارض و اختلاف در برداشت ها ناشی از پیوند و ورود مقررات خاص حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل کنوانسیون ورشو به نظام حقوقی کشور است که نامتجانس با سایر اجزا و ساختارهای حقوقی کشور می باشد. کنوانسیون ورشو در حمل و نقل هوایی بین المللی منبع اصلی تنظیم روابط و تعیین حقوق و مسئولیت های طرفین قرارداد حمل و نقل هوایی یعنی متصدی حمل و نقل و مسافر یا صاحب کالا می باشد. این معاهده با در برداشتن تعاریف، موضوعات و احکام قانونی نقش عمده ای در جلوگیری از بروز اختلاف و همچنین حل و فصل اختلافات احتمالی دارد. ضمن آنکه با توجه به نیاز عمومی و طرح مسایل جدید تا حدودی توانسته است با پذیرش اصلاحات مورد نیاز جوابگوی بخش عمده ای از موضوعات و مسائل ناشی از حمل و نقل هوایی باشد

### بخش ششم: قلمرو جبران خسارت ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری از منظر حقوق بین الملل

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 هواپیمایی ایجاد کرده است و به جهت همین تعدد منابع داخلی و بین المللی بعضاً مصادیق و احکام مسئولیت های ناشی از فعالیت های هواپیمایی منطبق بر عناوین کلی الزامات خارج از قرارداد و مباحث خاص قانون مسئولیت مدنی و موارد مربوط به دیه می باشد. در این گفتار تلاش شده است که خسارت های مصرح در اسناد بین المللی و شیوه ی جبران آن را بررسی نمایم.

#### بند اول: جبران خسارت معنوی

الف: ماهیت و مبنای خسارت معنوی: حقوق و سرمایه های معنوی همواره مورد توجه بشر بوده و همچون سرمایه های مادی در معرض ایراد خسارت قرار داشته اند. موضوع خسارت معنوی از

جمله مباحث پرچالشی است که در اصول، قوانین و مقررات کنونی به لزوم آن تصریح گردیده؛ اما چگونگی جبران و نحوه ی ارزیابی آن تعیین نشده است. در سیستمهای حقوقی کشورهای مختلف راهکارهایی برای جبران خسارت معنوی در نظر گرفته شده؛ اما ملاک و معیار ثابت و مشخصی در باب شیوه های جبران خسارت معنوی ارائه نشده است. اغلب کشورها در گذشته، ضرر و زیان معنوی را غیر قابل جبران میدانستند و به این دلیل دادگاهها از صدور حکم به جبران آن خودداری می نمودند. کشورهای تابع حقوق سوسیالیست مانند: اتحاد جماهیر شوروی سابق، چین و دانمارک از جمله ی این گروه کشورها محسوب میشوند. (نیک فرجام، ۱۳۹۲: ص ۱۰۶)

علاوه بر قاعده ی لاضرر دلیل دیگر بر امکان جبران خسارت معنوی و قابلیت تقویم و جبران مادی این قبیل خسارات، پیش بینی دیه در مورد صدمات جسمانی منجر به خسارت معنوی میباشد. همچنین عقلا به جبران خسارت معنوی وارد شده بر اشخاص، حکم میکنند؛ چون عدم پرداخت خسارتهای مادی و معنوی به نظر عقلا ظلم بوده و ظلم نیز در نظر خداوند امری قبیح میباشد، پس حکم به عدم جبران خسارت معنوی، از جانب خدا امری قبیح است. (همان، ص ۱۰۷)

وصف تندرستی بدن انسان، شادابی، حیثیت و آبروی شخص، سلامت روح و روان، حرمت و شأن اجتماعی و بسیاری از امور غیر مالی دیگر که به شخصیت انسان بر میگردد، نه تنها از لحاظ شرعی محترم است بلکه از لحاظ بنای عقلا و حکم عقل نیز تجاوز به این امور جایز نیست. از این رو شخصیت فکری، مذهبی و اجتماعی افراد باید از سوی دیگران محترم شمرده شود. در نظام حقوقی ایران خسارت معنوی قابل جبران است. در ماده ی ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ و مواد ۱، ۲، ۸ و ۱۰ قانون مسئولیت مدنی، امکان مطالبه ی ضرر و زیان معنوی مورد تأیید قرار گرفته است. بر اساس اصل ۱۷۱ قانون اساسی نیز، جواز جبران خسارت معنوی ثابت است؛ چون با شناخت مسئولیت جبران خسارت معنوی ناشی از حکم قاضی در این اصل و نبودن علت خاصی که حکم مزبور را منحصر به این مورد خاص سازد، امکان جبران ضرر معنوی از این اصل به دست می آید. تعریف ضرر معنوی دشوار است. زیرا هم مفهوم ضرر و هم مفهوم معنویت از مفاهیم عامه و بدیهی هستند که با ضوابط منطقی قابل تحلیل نیستند. می توان گفت صدمه به منافع عاطفی و غیر مالی مانند احساس درد جسمی و رنجهای روحی، از بین رفتن آبرو، حیثیت و آزادی ضرر معنوی است (کاتوزیان، ۱۳۸۶: ص ۱۴۴). جعفری لنگرودی در این زمینه می نویسد: ضرری



که به عرض، شرف و حیثیت متضرر یا یکی از اقارب او وارد میشود همچون افشای راز بیمار، ضرر معنوی است (جعفری لنگرودی، ۱۳۶۸: ص ۴۱۶) در تعریفی دیگر گفته شده: خسارت معنوی، زیانی است که به حیثیت، آبرو یا عواطف و احساسات اشخاص وارد شده باشد. تجاوز به حقوق غیر مالی انسان و لطمه زدن به احساسات دوستی، خانوادگی، مذهبی و درد و رنجی که در اثر حادثه ای ایجاد میشود نیز خسارت معنوی است و این موارد امروزه میتواند مجوز مطالبه ی خسارت معنوی باشد. (صفایی، ۱۳۵۵: ص ۲۴۰) شاید تعریف نسبتاً جامعی که بتواند زیان معنوی را تبیین و با نظام حقوقی ما تطبیق کند آن است که بگوییم: « خسارت معنوی عبارت است از خسارات وارده به حیثیت یا اعتبار و شخصیت و جسم و روح و آزادی و هر حق دیگر قانونی فرد که جنبه ی مادی ندارد.» این تعریف از اصل ۱۷۱ قانون اساسی و منظوری که در گنجاندن آن در میان اصول قانون مذکور بوده و توسط رییس مجلس بررسی نهایی قانون مزبور به عنوان تمثیل، خسارت وارده بر بدن و آبروی فرد تعبیر شده است. (پروین، ۱۳۸۰: ص ۱۵۹)<sup>۱</sup> مبانی مطالبه ی خسارت معنوی در نظام حقوقی ما با سایر نظام های حقوقی تفاوت دارد زیرا علاوه بر نظریات و دکترین و قوانین موضوعه و عرفی، فقه و قواعد شرعی نیز مبانی خسارت معنوی را تشکیل می دهند. حسب اصول متعدد قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران بایستی قوانین موضوعه مخالفت یا مغایرتی با موازین اسلامی نداشته باشد که در غیر اینصورت فاقد مشروعیت و قابلیت لازم الاجرائی خواهد بود. (قاسم زاده، ۱۳۷۸، صص ۱۹-۱۸) از بعد نظری مبانی مطالبه ی خسارت معنوی همان نظریاتی است که در مطالبه خسارت معنوی مورد توجه دکترین حقوقی قرار گرفته است. عمده نظریات مذکور عبارت است از تقصیر، خطر و تضمین حق و سوء استفاده از حق. حسب مورد نظریات مزبور مبنای قانونگذاری در نظام های مختلف حقوقی قرا گرفته است و دادرس دادگاه نیز بایستی با توجه به قوانین موضوعه در اتخاذ تصمیم در دعای مطروحه یکی از مبانی فوق را احراز و براساس آن رای خود را صادر کند. قاعده ای که در نظام حقوقی ما پذیرفته شده اصل بودن نظریه تقصیر و استثناء بودن نظریه های دیگر با توجه به نصوص قانونی موجود است. (پروین، همان: صص ۵۱-۴۸) از بعد فقهی اصلی ترین منبعی که از سوی حقوقدانان به

<sup>۱</sup> - کریمی: منظور از خسارت معنوی چیست؟ رییس مجلس: مثلاً به او کتک زده یا آبرویش را برده است



عنوان مبنای مطالبه‌ی خسارت معنوی ذکر شده است قاعده‌ی لاضرر و لاضرار فی الاسلام است هم از جهت کلیت نحوه‌ی بیان قاعده و هم از جهت سابقه و منشاء آن و هم از جهت معنای لغوی ضرر و ضرار. (حسینی نژاد، ۱۳۷۷: ص ۱۵۲)

ب: مصادیق خسارت معنوی: ضرر معنوی ممکن است به صورتهای مختلف ظاهر شود. گاهی به صورت لطمه به حقوق مربوط به شخصیت؛ همچون ضرری که بر شرف، اعتبار و آبروی شخص وارد می‌آید؛ نظیر قذف، سب، تهمت و افترا. گاهی به صورت درد جسمی که زیان‌دیده از حادثه‌ی ای دچار آن میشود و یا به صورت اختلال روانی حاصل از حادثه‌ی ای به علت اینکه چهره‌ی زیان‌دیده کریه‌گردیده، ظاهر میشود. یا بر اثر جریحه‌دار شدن احساسات و عواطف مثل غم و اندوه وارده به شخصی که نزدیکان خود را در نتیجه‌ی تصادف از دست داده است نمودار میشود. بنابراین می‌توان گفت: خسارت معنوی بر دو قسم است:

۱- زیانهای وارد به حیثیت و شهرت و به طور خلاصه آنچه در زبان عرف سرمایه یا دارایی معنوی شخص است.

۲- لطمه به عواطف و ایجاد تالم و تاثر روحی که شخص با از دست دادن عزیزان خود و ملاحظه‌ی درد و رنج آنان می‌بیند. (نیک فرجام، همان: ص ۱۱۰)

۳۱۵



باید افزود که گاه حق مورد تجاوز آمیزه‌ای از حقوق مادی و معنوی است. مانند حقی که مولف بر ابتکارهای خود دارد و حقی که هرکس بر چهره و عکس خود دارد. (کاتوزیان، ۱۳۷۸: ص ۲۶۲-۲۶۱)

ج: ضرورت جبران خسارت معنوی: عده‌ای از دانشمندان علم حقوق بر این نظرند که از دیدگاه نظری امکان جبران رنج و الم احساس شده و یا حیثیت بر باد رفته وجود ندارد؛ چون اینگونه امور قابل تقویم به پول نیست. (عمید زنجانی، ۱۳۸۲: ص ۵۹) عده‌ای دیگر گویند: حتی تقویم آن به پول، ممکن است نوعی اهانت به شخصیت کسی که آنرا تحمل کرده تلقی گردد. در مقابل این نظر باید اظهار داشت که اکثر دانشمندان علم حقوق، قائل به جواز جبران خسارت معنوی هستند. (شهیدی، ۱۳۷۱: ص ۲۶۰؛ کاتوزیان، همان، ص ۲۲۷) کاتوزیان در این خصوص

میگوید: «همانگونه که با پول در امور مادی میتوان معادلی برای مال تلف شده پیدا کرد، تأمین خرسندیهای معنوی نیز امکان دارد. این خرسندیها قادر نیست اندوه و تأثر عاطفی را از بین ببرد، ولی همین اندازه که آلام روحی را تسکین دهد کافی است» (کاتوزیان، همان: ص ۱۵۰) به هر حال امروزه تئوری جبران خسارت معنوی به طور گسترده ای تکامل یافته و مقرراتی در خصوص آن پیش بینی شده است. همانگونه که قانونگذار ایرانی در این حیطة دست به تدوین قوانینی در قانون آیین دادرسی کیفری، قانون اساسی و قانون مسئولیت مدنی زده است. به عنوان مثال ماده ی ۱۰ قانون مسئولیت مدنی مقرر می دارد: «کسی که به حیثیت و اعتبارات شخصی یا خانوادگی او لطمه وارد میشود، میتواند از کسی که لطمه وارد آورده، جبران ضرر و زیان مادی و معنوی خود را بخواهد. هرگاه اهمیت زیان و نوع تقصیر ایجاب نماید، دادگاه می تواند در صورت اثبات تقصیر، علاوه بر صدور حکم به خسارت مالی، حکم به رفع زیان از طریق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن نماید.» و یا ماده ی ۱ همین قانون مقرر می دارد: «هرکس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه ی بی احتیاطی به جان و ... یا به هر حق دیگر ... لطمه وارد نماید که موجب ضرر و زیان مادی و معنوی شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود میباشد.» در این دو مورد که به عنوان نمونه ذکر شد، باقی گذاردن منبع ضرر، موجب ایجاد ضرر در آینده است، امری که در حدیث لاضرر از آن نفی شده است. (کاتوزیان، همان: ص ۱۵۲) دین اسلام نیز تجاوز به امور معنوی را حرام شمرده است. اهانت، تحقیر و سبک شمردن اشخاص به حکم عقل، آیات، روایات و اجماع ممنوع و حرام است. در قرآن کریم آیات فراوانی به مذمت و نهی از کوچک شمردن دیگران، تمسخر، توهین و غیبت، به کار بردن القاب زشت، تهمت و افترا و ... پرداخته است (همزه، آیه ی - حجرات، آیه ی - نور، آیه ی ۱۵)

### نتیجه گیری

از آغاز قرن بیستم کنوانسیونهای بین المللی متعددی برای یکسان سازی قوانین هوایی بوجود آمده که از مهمترین آن کنوانسیون ورشو است که در سال ۱۹۲۹ تصویب گردیده و پس از گذشت سالیان متمادی برای حل مشکلات بوجود آمده کنوانسیون دیگری بنام مونترال مصوب ۱۹۷۱ بوجود آمد که در خصوص اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت هوایمایی کشوری است که

جرایم هواپیمایی را از قبیل ایراد خسارت به تاسیسات هوانوردی و اعمال خشونت آمیز علیه سرنشینان هواپیما را جرم می‌شناخت. کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال هم در پروازهای داخلی و هم در پروازهای بین‌المللی قابل اجراست به شرطی که محل بلند شدن و فرود آمدن هواپیما در خارج از سرزمین محل ثبت هواپیما صورت گرفته و یا محل وقوع جرم، کشوری نباشد که هواپیما در آنجا ثبت شده است.<sup>۱</sup> با توجه به اینکه هواپیما در زمانی اجازه پرواز پیدا می‌کند که اجازه پرواز و گواهی‌های فنی لازم که مطابق با استانداردهای پرواز باشد را دریافت نموده است لذا مسوولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران و صاحبان کالا و بحث امنیت پرواز مطابق با مفاد کنوانسیون ورشو و پرتکل اصلاحی آن است که در لاهه به امضاء رسیده است بنابراین متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد. مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد و همچنین خسارت ناشی از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر نیز بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از خسارت اتخاذ نموده اند یا اینکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود. طبق تحقیقات صورت گرفته مشخص گردید که مبنای مسئولین متصدی حمل و نقل در کنوانسیون لاهه و ورشو مبتنی بر تقصیر مفروض است و در کنوانسیون هامبورگ، CMR و مونترال مبتنی بر مسئولیت مفروض می‌باشد در حقوق ایران منابع موجود در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل عبارتست از قانون مدنی و قانون تجارت، در قانون مدنی اصل بر عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل است مگر آنکه تعدی و تفریط وی ثابت شود ولی در قانون تجارت اصل، مسئولیت متصدی حمل و نقل است مگر آنکه عدم تقصیر وی ثابت شود یعنی بر طبق ماده ۳۸۶ ق.ت، زمانی متخلف محکوم به پرداخت خسارت است که نتواند ثابت کند حادثه خارجی در جریان نقض تعهد رخ داده است. جبران خسارت در کنوانسیون ورشو در دو شکل متفاوت انجام می‌گیرد. یکی در صورتی که بر اساس خطای غیر عمدی خسارتی ایجاد شود که در این صورت خسارت تا مقدار معینی قابل پرداخت است (موضوع ماده ۲۲



<sup>۱</sup> - بند ۲ ماده ۴ کنوانسیون مونترال

کنوانسیون) و دیگری در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد. در این فرض جبران خسارت محدود به میزان مشخص شده در کنوانسیون نیست و تا هر مقداری که باشد باید توسط متصدی جبران شود. ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل را «امری» معرفی می کند که مطابق آن: «هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است باشد باطل و بلااثر خواهد بود». یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی حمل و نقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهمگنگ است. این وضعیت آشفته، افراد را در یافتن راه حل های مناسب دچار سردرگمی می نماید. پیرامون مسئله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است: اولین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسئولیت ها را در خود پیش بینی نموده است. مثل قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون جزا و ... منبع دوم کنوانسیون ورشو می باشد. این کنوانسیون به منظور یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به وجود آمده و علاوه بر متن اصلی، دارای ملحقاتی نیز می باشد: 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 مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور» باید کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه در ایران نیز اجرا شود. مهم ترین منبع در رسیدگی به خسارات ناشی از سوانح هوایی در قبال «مسافری» این منبع قانونی است. منبع مرتبط سوم در این زمینه کنوانسیون مونترال است. این کنوانسیون اگر چه سند موخر بین المللی در این زمینه است اما به دلیل آن که ایران بدان نپیوسته است در ایران لازم الاتباع نیست. همان طور که گفته شد تا سال ۱۳۶۴ با توجه به اینکه قوانین عام حقوقی جوابگوی نیازهای صنعت حمل نقل نبود ماده واحده ای برای حل قانونی در مورد مسؤولیت متصدی و اجرای کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه در ایران تصویب و لازم الاجرا شد. با عنایت به ورود چنین قانونی به سیستم حقوقی و حوزه مسئولیت متصدیان در مقابل مسافران می توان به نسخ مواد مربوط در قانون مدنی، مسئولیت مدنی و تجارت معترف باشیم. بنابراین در صورت وقوع سانحه هوایی و در رابطه ی قراردادی میان مسافران و متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو و ملحقات آن حاکم خواهد بود.

## منابع و مآخذ

### الف) فارسی

- ۱- آخوندی، محمود، آیین دادرسی کیفری، جلد اول، سازمان چاپ و انتشارات، چاپ اول، تهران، ۱۳۷۲.
- ۲- اسکینی، ربیعا. حقوق تجارت (کلیات، معاملات تجاری)، چاپ سیزدهم، سمت، تهران، ۱۳۸۹.
- ۳- امامی، سیدحسن، حقوق مدنی، ج اول، انتشارات اسلامی، تهران، ۱۳۷۲.
- ۴- پروین، فرهاد، خسارات معنوی در حقوق ایران، نشر ققنوس، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۰.
- ۵- تالیان، کریستوفر، ترجمه حمیدقنبری، حقوق هوایی: مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارت وارده به مسافر، انتشارات مجد، چاپ اول، ۱۳۹۰.
- ۶- جباری، منصور، حقوق بین الملل هوایی، انتشارات فروزش، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۱.
- ۷- ----- حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین الملل، موسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهر دانش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۳.
- ۸- جعفری لنگرودی، محمدجعفر، مبسوط در ترمینولوژی، جلد پنجم، انتشارات گنج دانش، چاپ پنجم، تهران، ۱۳۸۶.
- ۹- حسینی نژاد، حسینقلی، مسئولیت مدنی، انتشارات جهاد دانشگاهی شهید بهشتی، چاپ دوم، ۱۳۷۱.
- ۱۰- ستوده تهرانی، حسن. حقوق تجارت، نشر دادگستر، چاپ دوم، تهران، ۱۳۷۶.
- ۱۱- شهیدی، مهدی، سقوط تعهدات، نشر حقوقدان، چاپ چهاردهم، تهران، ۱۳۷۷.
- ۱۲- صفایی، حسین، مفاهیم و ضوابط جدید در حقوق مدنی، نشر مرکز تحقیقات، چاپ اول، تهران، ۱۳۵۵.



ب) انگلیسی

- 1- Barthelemy Mercadal, Encyclopedie juridique dalloz, Repertoire de droit commercial, Aviation, , edition Dalloz, tome 1, Paris, 2001-2002.
- 2- Curcio, Andrea A, Painful Publicity- an alternative punitive damage sanction, ,1995-1996,See at: Heinonline.org (10/5/2012). - Heriot, Gail, Civilizing Punitive Damages, Loyala of Los Angles Law review, 1/1/2003.
- 3-Olson, Theodore, Some Thoughts on Punitive Damages, Civil Justice Memo, No. 15, June 1989.
- 4- Winfield, Rogers W.V.H.& Jolowicz, on tort, Sweet & Maxwell, 10<sup>th</sup>, London, 1975.
- 5-Zicherman v. Kurean Airlines Co, Ltd, 516 U.S.