

۲۲۷۶

دانشگاه ملی ایران

دانشکده حقوق

پایان نامه

دوره فوق لیسانس

مشاوران اداری و اجتماعی

باررج سارخ بیدزنی



چند نکته درباره حقوق هوایی بطور کلی

و

هواپیمائی ایران

استاد راهنما : جناب آقای دکتر خطیب شهیدی

تهیه و تنظیم : آذرمیدخت کورانیلو

سال تحصیلی : ۱۳۵۰ - ۴۹



((فهرست مندرجات))

صفحه

موضوع

فصل اول : کلیات

- ۱ - تاریخچه ۱
 - ۲ - حاکمیت بر فضا (قلمرو هوائی) ۴
 - ۳ - اختیارات قضائی در هوا ۵
- فصل دوم : هواپیما و مسائل کلی حقوقی
- ۱ - تعریف هواپیما ۹
 - ۲ - بهره برداری از هواپیما ۱۲
 - ۳ - رهن هوائی ۱۳
 - ۴ - باریسری هوائی ۱۴
 - ۵ - اجاره هواپیما ۱۶
 - ۶ - بارنامه هوائی ۱۸
 - ۷ - شرایط مسافرت با هواپیما ۲۵
 - ۸ - مسئولیت متعدی حمل و نقل هوائی ۳۱
 - ۹ - حوادث در هوا ۳۲
 - ۱۰ - کمک و معاضدت در هوا ۳۳

(۶۵) ۳۷۶۳ ر ۷۶۳ د جید لکده در باره حقوق هوائی خطوط حمل و نقل هوائی و هواپیمایی ایران (۱۳۴۹)
مؤلف: بیگلری، د. ۸۰ - ۱۳۴۹

۲۲۷۶

فصل سوم : پارهای از قرارداد های هوایی و موافقتنامه های

هوایی

- ۱ - موافقتنامه رم ۳۶
- ۲ - قرارداد ورشو ۳۹
- ۳ - اتحادیه پاتا ۴۰
- ۴ - طرح کنوانسیون شناسایی بین المللی حقوق عینی نسبت به وسائط نقلیه هوایی ۴۲

فصل چهارم : هواپیمائی در ایران

- ۱ - پیدایش هواپیمائی کشوری ۵۹
- ۲ - حمل و نقل هوایی بازرگانی ایران ۶۱
- ۳ - گسترش شبکه پرواز ۶۴
- ۴ - قانون مجازات اخلاص کنندگان در امنیت پرواز هواپیما و خرابکاری در وسائل تاسیسات هواپیما ۶۶
- ۵ - کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما ۷۰

فصل اول

کلمات

تاریخچه :

قبل از جنگ بین‌المللی اول ، هواپیمائی کشوری اهمیت چندانی نداشت و مردم مسافرت با وسائل زمینی را بوسائل هواپیمائی ترجیح میدادند .

دو جنگ جهانی اخیر باعث ترقیات شایانی در باره هواپیمائی گردید و امروزه هواپیما يك وسیله معمولی برای حمل و نقل بشمار میرود و مخصوصا در حمل و نقل بین‌المللی اهمیت فراوان دارد . از پایان جنگ بین‌المللی اول ۱۸-۱۹۱۴ کلبه دول مجبور شدند مقرراتی برای هواپیمائی وضع کنند و در دوران جنگ - بین‌المللی دوم برای تسریع در رسانیدن مهضات و آذوقه از نقطه‌ای به نقطه دیگر جهان حمل و نقل هوائی اهمیت زیادی پیدا کرد و البته در این مورد نظر اقتصادی در میان نبود . ایجاد فرودگاههای متعدد و تهیه تسهیلات هوانوردی فوری در بسیاری از کشورهای متفق و ممالک متحده امریکای شمالی در زمان جنگ و نتایج مفیدی که از حمل و نقل هوائی گرفته شد ایجاب میکرد که پس از خاتمه

جنگ از تجربیات گذشته استفاده بعمل آید .

ضمناً از مسائل و تجهیزات هوانوردی واقیمانده از دوران جنگ بهره‌برداری

گردد . لکن مسائل متعددی که در این زمینه موجود بود : از قبیل حق حمل و نقل

هوائی يك کشور در کشور دیگر ، ترتیب پرواز هواپیماهای يك شرکت هواپیمائی بكشور

های مختلف و مسائل ناوبری هوائی و تجهیز فرودگاهها و غیره که سیماست قبلاً

مطالعه و روشن میشد . و تا زمانی که حقوق هوائی بطور مستقل وجود نداشت

پارهای از مقررات حقوق دریائی نسبت بحقوق هوائی نیز اجرا میگردد ولی با

اهمیتی که هواپیمائی در زندگی جدید پیدا کرد لزوم وضع مقررات مخصوص احساس

گردد و رشته حقوقی جدیدی بوجود آمد .

حقوق هوائی در روابط بین دول تاثیر زیادی دارد و باین جهت درباره

حقوق هوائی قرارداد های بین‌المللی متعددی منعقد شده و کنفرانسهای بین

دول اصول و مقررات مربوط بآنها رسیدگی میکنند .

از اینرو دولت امریکا با متفقین خود این موضوع را در ماههای اول سال

۱۹۴۴ مورد مطالعه قرارداد و در نتیجه از ۵۵ کشور متحد بیطرف دعوت —

بعمل آمد تا در ماه نوامبر همان سال در کنفرانس شیکاگو شرکت جویند که از

این عده ۵۲ کشور اعضای خود را بکنفرانس فرستادند .

در طی هفت هفته نمایندگان ۵۲ کشور مسائل مربوط به هواپیمائی کشوری را مورد بحث و مطالعه قرار دادند و در نتیجه قرارداد بین‌المللی هواپیمائی کشوری بنام "کنوانسیون شیکاگو" معروف است و همچنین تعدادی موافقتنامه های دیگر را بوجود آوردند . مفاد قرارداد شیکاگو ایجاد يك سازمان بین‌المللی را بمنظور هدایت هواپیمائی کشوری پیش‌بینی کرد .

دولت ایران نه تنها طبق قانون مورخ سی‌ام تیر ماه ۱۳۲۸ به قرارداد مزبور ملحق گردید و مقررات آنرا پذیرفت بلکه در هشتم تیر ماه ۱۳۲۸ نیز قبلاً قانون کوچکی راجع به هواپیمائی کشوری تصویب گردید که گرچه کافی نبود ولی زمینه را برای مقررات بعدی آماده کرد .

حاکمیت بر فضا

(قلمرو هوایی)

حاکمیت بر فضا و قلمرو هوایی کشورها بطور ناگهانی در جنگ بین‌المللی اول اهمیت خاصی پیدا کرد و غیرمطلق بودن بعضی نظریه‌ها که تا آن تاریخ مورد توجه قرار گرفته بود ظاهر شد . طبق یکی از این نظریه‌ها ، همان اصول دریاهاى آزاد میبایستی در مورد فضا مطبق شود ، بدین معنی که استفاده از آن برای عموم آزاد باشد .

تئوری دیگری میگوید در مورد آسمان کشورها نیز باید مانند آبهای مرزی تا ارتفاع کمی جزو فضای مرزی محسوب شوند و ارتفاعات بالاتر آزاد باشد .

ولی تجربه حاصله از جنگ صلم ساخت که هیچ کشوری حاضر نیست چیزی را کمتر از حاکمیت مطلق بر فضای بالای سرزمین و آبهای مرزی خود قبول کند و بموجب پیمانیه که راجع به هواپیمائی در سال ۱۹۱۹ در پاریس بسته شد این قاعده عمومی از طرف دول پذیرفته شد .

در نتیجه فقط بر اساس یک معاهده است که کشوری میتواند دارای حاکمیت

در قلمرو هوایی کشور دیگری بشود — بریتانیای کبیر با وضع " قانون هوایی "

در سال ۱۹۲۰ مقررات پیمان مذکور را بموجب اجرا گذارد .

اختیارات فضائی در هوا

هر کشور دارای حق حاکمیت بر هوای فراز قلعرو خود میباشد . هرکشوری در قلعرو فضای کشور دیگر فقط از آن حقوقی برخوردار هست که بموجب قرار داد با آنان اعطاء شده باشد و در اینجا پای دو منفعت متضاد در میان میآید که بین آنها بایستی حتی المقدور با ایجاد مقررات رضایت بخش التیام حاصل شود یکی حاکمیت و امنیت کشوری است که در زیر فضای محیط قرار گرفته و دیگری حفظ آزادی ارتباطات بین المللی بحد اکثر ممکنه . قوانین موجود مسأله امنیت و حاکمیت را مقدم شمرده و مع الوصف کوششهایی هم جهت تامین استفاده آزاد از هوا برای ارتباطات بین المللی نیز بعمل آمده است.

در موافقتنامه هواپیمایی پاریس در سال ۱۹۱۹ شرکت کنندگان تعهد نمودند که در زمان صلح با رعایت شرایط مندرج در موافقتنامه بدون تمایز ملیت به هواپیماهای یکدیگر اجازه عبور بدون مزاحمت (بهیگناه) از فراز قلعرو خود را بدهند .

کشورها میتوانند بمنظور حفظ امنیت ملی پرواز هواپیماهای خارجی را در

بعضی مناطق ممنوع اعلام کنند مشروط بر آنکه هواپیماهای کشور مربوطه نیز
 مشمول این ممنوعیت بشوند . خط سیر فرودگاهها را میتوان قبل معین نمود .
 منع حمل و نقل اشخاص و اشیاء از يك نقطه بنقطه دیگری در داخل کشور بوسیله
 هواپیماهای خارجی مشابه آن ملی که در کشتیرانی (Cabotage) نامیده
 میشود یعنی بارگیری از يك بندر داخلی به بندر داخلی دیگر کشور مجاز شنا
 شده و هواپیماهای نظامی فقط با اجازه مخصوص میتواند از فراز کشور غیر پرواز
 نماید .

موافقتنامه مذکور همچنین دارای نظامنامه روشن راجع به ثبت هواپیما
 گواهی قابلیت پرواز و مسائل فنی دیگر میباشد و تشکیل يك کمیته بین المللی
 هواپیماهای را پیش بینی کرده که وظایف آن عبارتند از مبادله اطلاعات مربوط
 به مسائل هواپیماهای - مع اختلافاتی که جنبه فنی داشته باشد و اصلاح
 بعضی از شرایط فنی موافقتنامه با اکثریت آراء سه چهارم آراء از اعضاء کمیته
 انجام میگردد .

بتدریج که بر اهمیت هواپیماهای کشوری افزوده شد کشورها از حق حاکمیت
 خود در جهت تامین منافع خویش استفاده کردند ، مثلا حق تعیین خط پرواز
 و کنترل فرودگاهها یعنی مناطق ممنوعه و از بین بردن تدریجی تعهدات -

مربوط به دادن اجازه پرواز بدون مزاحمت (بیگناه) به هواپیماهای بیگانه ، عدم
 تعیین خطوط پرواز بین‌المللی در موافقتنامه مانع مهمی در راه صیوریدون مزاحمت
 (بیگناه) هواپیماها بوجود آورد و حال آنکه مقصود موافقتنامه تامین اجازه
 صیور بود .

در سال ۱۹۴۴ کنفرانسی در شیکاگو تشکیل گردید و کوشش نمودند تا
 راه حلی برای مسائلی که بواسطه پیشرفت و ترقی فن هواپیمایی در مدت جنگ
 بوجود آمده بود پیدا کرده و موافقت بدست آورد . این کنفرانس سازمانی بنام
 " سازمان هواپیمایی بین‌المللی " بوجود آورد که مرکز آن در شهر مونترئال
 Montreal قرار داد . این سازمان که از طرف ملل متحد بعنوان يك
 سازمان متخصص شناخته شده است دارای يك مجمع سالانه مرکب از تمام اعضا
 و يك شورای کوچکتري است که در عرض سال جلسات متعددی نوارد و يك
 دفترخانه . از نقطه نظر فنی موفقیت کنفرانس شیکاگو و سازمان هواپیمایی
 بین‌المللی زیاد ولی از جنبه اقتصادی خیلی کمتر بوده است . مذاکرات —
 بهرامون آنچه آزادی پنجگانه هواپیمایی نامیده میشود دور میزند : یعنی
 آزادی پرواز از فراز کشور بدون فرود آمدن .

فرود آمدن بمنظورهای غیر باهری و مسافهری (مثلا برای سوختگیری ،

پیماده کردن مسافر و کالاهائی که از کشور اصلی هواپیما حمل شده ، برداشتن مسافر یا کالائی که بقصد کشور اصلی هواپیما باشد و همچنین برداشتن پیماده کردن مسافر و کالائی که بکشور ثالثی که دارای قرارداد است حمل میشود و یا از آن کشور حمل شده است .

درباره قبول هر يك از این آزادی‌ها اختلاف نظرهایی وجود داشته‌است که ایجاد توافق درباره آن بین کشورهای که طرفدار ایجاد يك قدرت مرکزی برای تسهیم منصفانه باربری هوائی میان کشورهای مختلف هستند و آنانکه طرفدار آزادی میباشند میسر نگردیده است . کشورهای متحد امریکا که در حال حاضر ۶۰٪ در حمل و نقل هوائی جهان را انجام میدهد از جمله کشورهای اخیر است . بنا بر این در حال حاضر دایر کردن خطوط منظم و مرتب هوائی فقط بایستی يك رشته قرارداد های بفرنج و طرفه میسرگردیده است .

فصل دوم

هواپیما و مسائل کلی حقوقی

تعریف هواپیما :

بموجب ماده ۱ قانون هواپیمائی کشوری مصوب ۲۸ تیرماه ۱۳۲۸ منظر

از هواپیما وسیله نقلیه‌ای است که میتواند در نتیجه عکس العمل هوا خود را در فضا نگهدارد . این تعریف کم و بیش با تعریفی که در قوانین دیگر شده مطابقت دارد و شامل بالن ، زبیلین ، طیاره های بدون موتور نیز میشود .

اصولی که در قوانین هواپیمائی کشوری و در قرارداد شیکاگو پیش بینی

شده مربوط به هواپیماهای کشوری است . هواپیماهای نظامی مشمول این

مقررات نمیشوند . همانظوریکه درباره کشتی معمول است ، هواپیما اصولا از

نظر حقوقی منقول است ولی وضع خاص دارد و مانند کشتی دارای نام —

طبقه بندی و اقامتگاه و تابعیت مخصوص است و باین ترتیب میتوان گفت که

دارای شخصیت مخصوص است و تقریبا همان اصولی که برای کشتی در نظر گرفته

شده است برای هواپیما نیز معمول میباشد . تابعیت خلبان آن در نظر گرفته اند و برخی شرایط آسانتری . قانون هواپیمائی کشوری ایران تصریح مینماید که هواپیما در صورتی در ایران ثبت میشود که متعلق باتباع ایران باشد و در مورد اشخاص حقوقی مقرر میدارد که سرمایه شرکت باید تماما متعلق باتباع ایرانی بوده و در صورتیکه شرکت سهامی باشد سهام آن با نام باشد . ولی قانون اجازه تاسیس شرکت واحد هواپیمائی کشوری را بشرح زیر اصلاح نمود هاست :

« اگر هواپیما تعلق به شرکتی داشته باشد اکثریت سهام آن باید متعلق باتباع ایرانی و اقامتگاه قانونی شرکت در ایران باشد و در شرکتی که سرمایه آنها بصورت سهامی با قطعات متساوی القیمت درآمده باشد سهام شرکت با اسم باشد . پس از ثبت هواپیما گواهی نامه ثبت و تابعیت ایران صادر و علائم ثبت و تابعیت تعیین میشود . بنا بر این درباره هواپیماهایی که متعلق به شرکتی ایرانی میباشد فعلا کافی است که اکثریت سهامی آن شرکت متعلق به اتباع ایرانی باشد .

راجع به تابعیت خلبان هواپیما در قانون ایران پیش بینی بعمل نیامده ولی در بعضی از کشور مقیده بر این است که خلبان باید تابع آن کشور باشد و در صورتیکه هواپیما متعلق بشرکت است کلیه سهام شرکت متعلق باتباع داخلی باشد .

طبق ماده ۲۹ قرارداد شیکاگو هر هواپیمائی که به هوانوردی بین‌المللی

اشتغال داشته باشد باید اسناد و مدارک زیر را همراه داشته باشد .

الف - گواهینامه ثبت هواپیما .

ب - گواهینامه قابلیت پرواز

ج - پروانه‌های لازم بجهت هر يك از عملیات هواپیما

د - دفتر روزانه مسافرت هواپیما

ه - چنانچه دستگاه بی‌سیم در هواپیما نصب شده است پروانه بی‌سیم

آن .

و - صورت‌اساسی و محل عزیمت و مقصد آن چنانچه مسافر داشته‌باشد .

ز - دفترچه و اظهارنامه حاوی جزئیات و مشخصات بار در صورتیکه

حمل بار باشد .

بطوریکه ملاحظه میشود قرارداد شیکاگو فقط راجع به حمل و نقل بین -

المللی است و در داخله کشور هواپیما فقط ملزم به رعایت قواعدی است که در آن

کشور وضع شده است که کم و بیش با همین مقررات مطابقت دارند .

بهره برداری از هواپیما :

ممکن است مالك هواپیما مستقیماً از آن بهره برداری کند یا بهره برداری از آنرا بشخص دیگری واگذار کند و علاوه بر آن هواپیما ممکن است متعلق به چند نفر بطور مشاع باشد که این موضوع را با مالکیت کسانی که شریک در شرکتها هستند نباید اشتباه نمود .

اغلب قوانین راجع به وظایف و مسئولیت هواپیما ^{مالك} مقرراتی وضع نموده اند و راجع به مسئولیت بهره بردار سکوت کرده اند ، بنا بر این مسئولیت بهره بردار تابع قراردادی است که بین مالك و او تنظیم میشود ولی در مقابل اشخاص ثالث مسئولیت مالك باقی است .

علاوه بر آن ممکن است هواپیما بوسیله دولتها مورد بهره برداری قرار گیرد .

امروزه اغلب موسسات هواپیمائی بصورت شرکتهای سهامی اداره میشوند و موضوع مالکیت انفرادی یا بطور مشاع کمتر دیده میشود ، مخصوصاً در قسمت هواپیمائی که مالکیت مشاع خیلی نادر است .

برای بهره برداری از هواپیما اغلب شرکتهای نپایندگانی در مراکز مختلف دارند که وضع حقوق آنان اصولاً تابع مقررات حقوق تجارت کشور محل اقامت در مورد ماطین و نپایندگان تجارتی میباشد .