

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
چکیده.....	۱
مقدمه.....	۲
فصل اول: شناسایی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی	
مبحث اول: مفاهیم(تعریف اصطلاحات) و پیشینه تاریخی.....	۱۵
گفتار اول: تعریف اصطلاحات.....	۱۵
بند اول: تعریف مسوولیت مدنی.....	۱۵
الف: مسوولیت در لغت.....	۱۶
ب) واژه مسوولیت در قرآن.....	۱۶
ج)مسوولیت مدنی از دیدگاه حقوقدانان.....	۱۷
بند دوم: تعریف حادثه هوایی.....	۱۸
الف) حادثه در لغت.....	۱۸
ب) تعریف حادثه از دیدگاه حقوقدانان.....	۱۹
ج)حادثه هوایی در رویه قضایی.....	۱۹
بند سوم: تعریف هواپیما.....	۲۳
گفتار دوم: پیشینه تاریخی تقنینی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۲۵
بند اول : قبل از تصویب کنوانسیون ورشو.....	۲۵
بند دوم : بعد از تصویب کنوانسیون ورشو.....	۲۸
مبحث دوم: قلمرو مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۳۲
گفتار اول : مسوولیت قراردادی ناشی از حوادث هوایی.....	۳۳
بند اول:مسوولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی.....	۳۳
بند دوم:مسوولیت قراردادی شرکتهای سازنده و تعمیر کننده هواپیما در مقابل متصدی حمل و نقل.....	۳۶
الف) مسوولیت قراردادی شرکت سازنده هواپیما در مقابل متصدی حمل و نقل هوایی.....	۳۶
ب) مسوولیت قراردادی شرکت تعمیر کننده هواپیما در مقابل متصدی حمل و نقل.....	۳۷
بند اول: مسوولیت غیر قراردادی سازنده هواپیما در مقابل زیاندریده.....	۳۸
بند دوم: مسوولیت شرکت تعمیر کننده در مقابل زیاندریده.....	۳۸

۳۹	بند سوم: مسوولیت قهری کارکنان هواپیمایی در قبال زیان‌دیده
۴۰	گفتار سوم: امکان جمع مسوولیت قراردادی و غیر قراردادی در حوادث هوایی
۴۳	مبحث سوم: مبانی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی
۴۴	گفتار اول: مبانی مسوولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی
۴۵	بند اول: نظریه تقصیر
۴۶	بند دوم: نظریه خطر
۴۷	بند سوم: نظریه تضمین حق
۵۲	گفتار دوم: مبانی مسوولیت مدنی سایر اشخاص مسئول در حوادث هوایی
۵۲	بند اول: نظریه خطر
۵۵	بند سوم: نظریه تضمین حق
۵۵	الف) خسارات معنوی و اقتصادی
۵۶	ب) خسارات جسمی و مالی
۵۷	فصل دوم :
۵۷	شرایط مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی
۵۸	مقدمه
۵۸	مبحث اول: وجود فعل زیان بار در حادثه هوایی
۵۹	گفتار اول: فعل شخصی در حوادث هوایی
۶۰	بند اول: فعل زیان بار کارکنان پروازی
۶۱	الف) فعل زیان بار کارکنان پروازی متخصص
۶۵	ب) فعل زیانبار کارکنان غیر متخصص پروازی
۶۶	بند دوم: کارکنان زمینی
۶۷	الف) فعل زیانبار کارکنان زمینی متخصص
۷۰	۲) تقصیر کارکنان مراقبت پرواز
۷۰	واحد برج مراقبت پرواز
۷۱	واحد تقرب پرواز
۷۱	مرکز کنترل پرواز (منطقه ای)
۷۲	فعل زیان بار گروه هواشناسی
۷۳	تقصیر گروه امداد نجات

- ۷۳.....(ب) فعل زیان بار کارکنان زمینی غیر متخصص
- ۷۴.....گفتار دوم: فعل زیان بار ناشی از مالکیت و بهره برداری از شیء پرنده
- ۷۴.....بند اول: فعل زیان بار ناشی از مالکیت هواپیما
- ۷۸.....بند دوم: فعل زیانبار بهره بردار یا متصدی حمل و نقل هوایی
- ۸۱.....گفتار سوم: فعل زیان بار به جهت نقص فنی شیء پرنده
- ۸۲.....بند اول: فعل زیانبار سازمان هواپیمای کشوری
- ۸۵.....بند دوم: فعل زیانبار مؤسسه تصویب شده نگهداری و تعمیرات هواپیما
- ۸۸.....بند سوم: فعل زیان بار شرکت سازنده هواپیما
- ۸۹.....الف) فعل زیان بار شرکت سازنده هواپیما ناشی از طراحی هواپیما
- ۹۱.....ب) فعل زیان بار شرکت سازنده هواپیما به جهت نقص در تولید
- ۹۳.....مبحث دوم: ورود خسارت
- ۹۵.....گفتار اول: ورود خسارت مالی
- ۹۵.....بند اول: خسارات وارده به کالا
- ۹۶.....الف) تلف کالا
- ۹۷.....ب) مفقود شدن کالا
- ۹۸.....ج) صدمه به کالا
- ۹۹.....بند دوم: خسارات به وسایل شخصی مسافر
- ۱۰۰.....الف) ورود خسارت به وسایل شخصی ثبت شده
- ۱۰۲.....ب) خسارت وارده به وسایل شخصی ثبت نشده مسافر
- ۱۰۳.....بند سوم: ورود خسارت مالی به اشخاص ثالث
- ۱۰۶.....گفتار دوم: ورود خسارت شخصی
- ۱۰۶.....بند اول: خسارت بدنی
- ۱۰۶.....الف) فوت
- ۱۰۷.....ب) صدمه جسمی
- ۱۰۸.....بند دوم: خسارت معنوی در حوادث هوایی
- ۱۰۸.....الف) تعریف خسارت معنوی
- ۱۱۱.....ب) قابل مطالبه بودن خسارت معنوی
- ۱۱۵.....گفتار اول: ضرورت رابطه سببیت در حوادث هوایی

گفتار دوم: تعدد اسباب در ایجاد حوادث هوایی.....	۱۱۷
بند اول: نظریه برابری اسباب.....	۱۱۹
بند دوم: نظریه سبب نزدیک و بی واسطه.....	۱۲۲
بند سوم: سبب مقدم در تأثیر.....	۱۲۴
بند چهارم: نظریه سبب متعارف و اصلی.....	۱۲۵
نظریه نگارنده.....	۱۲۶
گفتار سوم: عوامل معافیت از مسوولیت ناشی از حوادث هوایی.....	۱۲۹
بند اول: قوای قاهره.....	۱۲۹
بند سوم: تقصیر زیان‌دیده.....	۱۳۶
بند چهارم: خسارت حین حمل و نقل هوایی رخ نداده باشد.....	۱۳۹
فصل سوم:.....	۱۴۱
آثار مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۱۴۱
مبحث اول: نحوه جبران خسارت ناشی از حوادث هوایی.....	۱۴۲
گفتار اول: جبران خسارت ناشی از حوادث هوایی توسط متصدی حمل و نقل هوایی....	۱۴۲
بند اول: جبران خسارت به جهت فوت و صدمه جسمی.....	۱۴۳
الف) نحوه جبران خسارت توسط متصدی حمل و نقل به جهت فوت و صدمه جسمی در پروازهای بین‌المللی.....	۱۴۳
ب) نحوه جبران خسارت ناشی از فوت و صدمه جسمی در پروازهای داخلی ایران.....	۱۴۶
بند دوم: نحوه جبران خسارات مادی توسط متصدی حمل و نقل هوایی.....	۱۵۱
گفتار دوم: نحوه جبران خسارت توسط سایر اشخاص مسئول.....	۱۶۱
گفتار سوم: جبران خسارت توسط شرکت بیمه هوایی.....	۱۶۵
بند اول: بیمه‌های اشخاص.....	۱۶۷
بند دوم: بیمه‌های اموال.....	۱۶۷
بند سوم: بیمه‌های مسوولیت (بیمه شخص ثالث).....	۱۶۷
مبحث دوم: اثر قراردادهای خصوصی در مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۱۷۱
گفتار اول: اثر قراردادهای خصوصی در مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی در حقوق داخلی.....	۱۷۱
بند اول: شرط عدم مسوولیت یا تحدید مسوولیت در حقوق داخلی.....	۱۷۲

بند دوم: شرط تشدید مسوولیت در حقوق داخلی.....	۱۷۴
گفتار دوم: اثر قرارداد های خصوصی در مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی در کنوانسیون ورشو واصلاحیه های آن	۱۷۵
مبحث سوم: آیین دادرسی مدنی در حوادث هوایی.....	۱۷۷
گفتار اول: اصحاب دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۱۷۸
بند اول: خواهان دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۱۷۹
الف) مسافر و قائم مقام آن	۱۷۹
ب) ارسال کننده و مرسل الیه و قائم مقام آنان	۱۸۱
بند دوم: خواننده دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی	۱۸۴
الف) خواننده دعوی در قرارداد حمل و نقل ساده	۱۸۵
ب) خواننده دعوی در قرارداد حمل و نقل متوالی	۱۸۶
ج) خواننده دعوی در قرارداد حمل و نقل مرکب(مختلط).....	۱۹۰
گفتار دوم: دادگاه صالح در دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی	۱۹۴
بنداول: دادگاه صالح در دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی از حیث صلاحیت ذاتی	۱۹۴
بند دوم: دادگاه صالح در دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی از حیث صلاحیت محلی	۱۹۴
گفتار سوم: اعلام ورود خسارت توسط زیان دیده در مواعد مقرر و مرور زمان طرح دعوی ۲۰۰	
بند اول: اعلام ورود خسارت در مواعد مقرر	۲۰۱
الف) اصل اعلام ورود خسارت در مواعد مقرر	۲۰۱
ب) استثنائات وارده در خصوص اعلام ورود خسارت به متصدی حمل و نقل هوایی.....	۲۰۴
۱) عدم لزوم اعلام ورود خسارت در خصوص تلف و مفقود شدن کالا	۲۰۴
۳) عدم لزوم اعلام ورود خسارت در مورد تحویل کالا به شخصی دیگر	۲۰۵
۴) عدم لزوم اعلام ورود خسارت در مورد تقلب متصدی حمل و نقل	۲۰۶
بند دوم: مرور زمان طرح دعوی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.....	۲۰۷
نتیجه گیری	۲۱۰
جزوات	۲۱۷
مقالات	۲۱۷

۲۱۹	پایان نامه ها
۲۱۹	منابع خارجی
۲۲۰	منابع الکترونیکی:

چکیده

پیشرفت تکنولوژی و صنعت و به تبع آن توسعه حمل و نقل موجب ایجاد مسائل جدیدی در این زمینه گشته است من جمله حوادث هوایی با خسارات جانی و مالی سنگین که امروزه در نقاط مختلف دنیا به وقوع پیوسته و حقوقدانان را برآن داشته تا قوانین جدیدی را در این راستا جهت جبران حقوق زیان دیده از حادثه هوایی و تأمین ضرر و زیان های وارده، تدوین نمایند. در این خصوص کنوانسیون ها و پروتکل های مختلفی من جمله کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و پروتکل گواتمالا و همچنین کنوانسیون گوادالاخارا که در جهت اصلاح کنوانسیون ورشو تدوین گردیدند و به علاوه کنوانسیون جدید مونترال نیز در همین راستا به تصویب رسید که از این بین ایران صرفاً به کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های آن ملحق شده است فلذا این کنوانسیون بر حقوق هوایی ایران حاکم است. به طور خلاصه این مقررات صرفاً متصدی حمل و نقل را به نحو محدود مسئول شناخته است، که این تحقیق با تحلیل و بررسی صورت گرفته فرضیه مسئولیت مدنی سایر اشخاص دخیل در حوادث هوایی را نیز - در رابطه با زیان دیده به نحو تضامنی و در رابطه بین خود به میزان تأثیر - مطرح می نماید. بنابر این علاوه بر متصدی حمل و نقل اشخاص دیگری نیز در صورت جمع شرایط به عنوان مسئول مورد شناسایی قرار می گیرند. از سوی دیگر نظریات مختلفی در مورد مسئولیت فاعل زیان نسبت به حقوق زیان دیده مطرح گردیده است من جمله نظریه های تقصیر، فرض مسئولیت، خطر و تضمین حق از این حیث که کدام یک حقوق زیان دیده از حادثه هوایی را بهتر تضمین می کند. کنوانسیون ورشو که اساس مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی است نظریه فرض تقصیر را پذیرفته است.

واژگان کلیدی: مسئولیت مدنی، حادثه هوایی، کنوانسیون ورشو، مسئولیت، زیان دیده، فاعل زیان، اسباب.

مقدمه

به منظور روشن شدن طرح اصلی پژوهش، در این مقدمه به طرح مسئله، سؤال های اصلی تحقیق، فرضیه های تحقیق، اهداف تحقیق، سابقه انجام این پژوهش و روش انجام تحقیق پرداخته می شود.

الف- بیان مسئله

در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی مقررات مختلفی به وجود آمده و همچنین کتب و مقالات متعددی به رشته تحریر در آمده که هر یک به نحوی در پی راهی برای حفظ حقوق طرفین چنین دعوایی می باشند؛ اما همانطور که اصول مسئولیت مدنی اقتضا دارد، هدف اصلی و اولیه قوانین مسئولیت مدنی این است که وضعیت زیان دیده به حالت اولیه برگردد و جبران ضرر و زیان وارده بر او در اولویت است. با توجه به این که در اکثر مقررات و کنوانسیون هایی که در این زمینه وارد شده صرفاً متصدی حمل و نقل آن هم در حدی محدود مسئول خسارات وارده دانسته شده، لذا در پژوهش حاضر پس از بررسی مقررات و کنوانسیون های مختلفی که در این زمینه وجود دارد و در آن ها حقوق زیان دیده و فاعل زیان به نحو متفاوتی مقرر گردیده، و همچنین اسباب و عوامل موثر در حادثه؛ به این موضوع خواهیم پرداخت که هریک از اشخاص و اسبابی که به نحوی باعث ایجاد حادثه شده اند، باید مسئول قلمداد شده و خوانده دعوای مسئولیت مدنی جهت جبران خسارات وارده قرار گیرند.

ب- طرح سؤالیهای اصلی تحقیق

- ۱- در خصوص مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی چه مقررات و کنوانسیون هایی وجود دارد و کدامیک بر قانون ایران حاکم است؟
- ۲- مبانی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی چیست؟ و در مقررات و کنوانسیون های مختلف در این زمینه چه نظریه هایی مورد پذیرش قرار گرفته است؟
- ۳- در دعوی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی آیا صرفاً متصدی حمل و نقل هوایی مسئول خسارات وارده به زیان دیده از حادثه هوایی می باشد؟
- ۳- چه عوامل و اسبابی ممکن است زمینه ساز وقوع حادثه هوایی شوند؟ و به تعبیر دیگر آیا علاوه بر متصدی حمل و نقل هوایی عوامل و اسباب دیگر به عنوان نمونه شرکت طراح شیء پرنده، شرکت سازنده، شرکت تعمیر کننده، برج مراقبت، بازرسین فنی، نیروهای متخصص و غیر متخصص بر روی زمین، کادر پروازی و غیره ممکن است باعث بروز حادثه و در نتیجه به عنوان خواننده دعوی مسئولیت مدنی قرار گیرند؟
- ۵- در فرض تعدد اسباب تشخیص فاعل زیان به چه نحوی صورت می پذیرد؟
- ۶- چه زیان ها و خساراتی در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی قابل تصور و قابل جبران است؟
- ۷- شیوه جبران خسارت ناشی از حوادث هوایی چگونه است؟
- ۸- در دعوی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی طرفین دعوا چه اشخاصی می باشند؟
- ۹- در دعوی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی کدام دادگاه از حیث صلاحیت ذاتی و محلی شایستگی رسیدگی به موضوع را دارد؟

پ- فرضیه های اصلی تحقیق

۱- در خصوص حوادث هوایی کنوانسیون ورشو و پروتکل های لاهه و گواتمالا که اصلاحی و الحاقی به آن می باشد، و همچنین کنوانسیون گوادالاخارا و کنوانسیون جدید مونترال که از این بین ایران فقط به کنوانسیون ورشو پیوسته است.

۲- مبنای مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی در کنوانسیون ورشو که ایران به آن ملحق شده نظریه فرض تقصیر است.

۳- در ایجاد یک حادثه هوایی ممکن است عوامل و اسباب متعددی علاوه بر متصدی حمل و نقل موثر باشند از جمله شرکت طراح هواپیما، شرکت سازنده، شرکت تعمیر کننده، بازرسین فنی، برج مراقبت، نیروهای متخصص یا غیر متخصص زمینی، کادر پرواز و سایر عوامل که هر یک با جمع شرایط مسئولیت مدنی می توانند مسئول قلمداد شوند.

۴- در فرضی که اسباب متعددی در ایجاد حادثه هوایی نقش داشته باشند، زیان دیده از حادثه مخیر است همه آنها را مجتمعاً یا هر یک از آن ها را منفرداً نسبت به همه خسارات وارده به خود خوانده دعوا قرار دهد.

۵- در حوادث هوایی خسارات ممکن است ابعاد متنوعی داشته باشد من جمله خسارات بدنی که شامل فوت و صدمات جسمی می باشد و خسارات مالی که شامل خسارات وارد به کالا یا لوازم شخصی مسافر می باشد و همچنین خسارات وارده به اشخاص ثالث و خسارات معنوی.

۶- در قواعد مسئولیت مدنی ابتدا مثل و در صورت تعذر از مثل، قیمت مال باید پرداخت شود. اما شیوه جبران خسارت در کنوانسیون ورشو و دیگر مقررات فقط به صورت وجه نقد می باشد.

۷- در دعوی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی کنوانسیون ورشو، علاوه بر ارسال کننده و مرسل الیه، طرح دعوا از سوی اشخاص ذی نفع دیگر را نیز به عنوان خواهان، مورد

شناسایی قرار داده است، بدون تردید مالک کالا نیز، ذی نفع محسوب خواهد شد. و خواننده دعوا اصولاً متصدی حمل و نقل می باشد.

۸- دعوای مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی، از حیث صلاحیت ذاتی می بایست در دادگاه قضایی حقوقی عمومی بدوی، و به طور خلاصه در دادگاه عمومی حقوقی مطرح شود. اما حیث صلاحیت محلی مقررات کنوانسیون خواهان را مخیر نموده است که، هریک از دادگاه های محل سکونت متصدی حمل و نقل یا دادگاه محل مقر اصلی او، در مورد شخص حقوقی مرکز اصلی شرکت (سکونت) و یا دادگاه محل یکی از شعبه های شخص حقوقی، مشروط بر اینکه قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد شده باشد و همچنین در دادگاه مقصد اقامه دعوا نماید.

ت- سوابق پژوهشی موضوع :

با توجه به بررسی های به عمل آمده تا جایی که نگارنده آگاهی دارد در زمینه این موضوع کتب و مقالات و پایان نامه هایی که مستقیماً و از این زاویه به بررسی موضوع پرداخته باشد وجود ندارد، اما در ارتباط با حوادث هوایی کتب و مقالاتی به شرح زیر تألیف شده است:

کتاب حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی (منصور جباری، نشر میزان، تهران)، حقوق مسافر هواییما (احمد رضا فتح الله پور شیرازی، انتشارات همای غدیر، قم) نوشته ی فتح الله پور شیرازی، هوا و فضا از دیدگاه حقوقی (مجید خسروی، انتشارات سازمان عقیدتی سیاسی ارتش، تهران)، حقوق بین الملل فضا (حسینواده توپچی، انتشارات سازمان عقیدتی سیاسی ارتش، تهران)، حقوق بین الملل هوایی و فضایی (سید حسنصفوی، نشر مؤسسه خدمات چاپ، تهران)، مسئولیت مدنی ناشی از سوانح رانندگی (بختیار عباسلو، نشر میزان، تهران). حوادث و سوانح حمل و نقل (فرامرز فرجی، انتشارات اسلامی، تهران). و مقالات از جمله مقاله تقصیر و رابطه سببیت در نظام مسئولیت مدنی که به بررسی سیستم های مختلف مسئولیت مدنی پرداخته (امیر مهدی قربان پور، مجله حقوقی و قضائی دادگستری، تهران)، مقاله ی مسئولیت

متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا که صرفاً به مسئولیت متصدی حمل و نقل پرداخته و به اسباب دیگر توجهی ننموده (منصورجباری قره باغ، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران)، مقاله ی کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی (مونترال ۲۸ می ۱۹۹۹) (ماشاءالله بناء نیاسری، پایگاه مجلات تخصصی نور)؛ که به بررسی کنوانسیون ها و به خصوص کنوانسیون مونترال که آمریکا از اعضای اصلی آن است. همانگونه که فوقاً ذکر گردید در کتب و مقالات موجود صرفاً متصدی حمل و نقل که آخرین سبب می باشد را مسئول دانسته اند، حال این که ما در این رساله می خواهیم به این موضوع بپردازیم که کلیه اسباب دخیل در حادثه از جمله شرکت طراح و سازنده هواپیما و دیگر اسباب موثر در حادثه می بایست مسئول قلمداد شوند.

ث- اهداف پژوهش

- ۱- بررسی مبانی و نظریات در زمینه مسئولیت مدنی، و انطباق آن ها بر مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.
- ۲- بررسی مقررات و کنوانسیون های مختلف بین المللی در زمینه حقوق هوایی و به خصوص راجع به مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.
- ۳- بررسی سایر عوامل و اسبابی که به نحوی در وقوع حادثه نقش دارند.
- ۴- بررسی دادگاه یا دادگاه های صالح به رسیدگی در این دعاوی و شناسایی طرفین دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی.

ج- بیان روش و مراحل انجام کار تحقیق

روش تحقیق در این پایان نامه توصیفی – تحلیلی است به این معنا که، با استفاده از منابع کتابخانه ای و با مراجعه به کتب و مقالات و پایان نامه ها و سایت های اینترنتی به گرد آوری

مطالب پرداخته و با تجزیه و تحلیل های به عمل آمده در این مطالب به تبیین و تحلیل موضوع پژوهش پرداخته خواهد شد.

د- ساماندهی تحقیق

این رساله در سه فصل تدوین گردیده است. فصل اول تحت عنوان شناسایی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی به معرفی و شناخت مفاهیم کلی در سه مبحث پرداخته شده است، در مبحث اول مفاهیم (تعریف اصطلاحات) و پیشینه تاریخی و در مبحث دوم قلمرو مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی و در مبحث سوم مبانی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی مورد بررسی قرار گرفته. در فصل دوم تحت عنوان فعل زیان بار ناشی از حوادث هوایی که در سه مبحث تنظیم گردیده است، در مبحث اول وجود فعل زیان بار در حادثه هوایی، در مبحث دوم ورود خسارت و در مبحث سوم وجود رابطه سببیت بین فعل زیان بار و ورود خسارت در حوادث هوایی مورد بررسی واقع شده است و در نهایت فصل سوم تحت عنوان آثار مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی در سه مبحث تنظیم گردیده است؛ در مبحث اول نحوه جبران خسارت ناشی از حوادث هوایی، در مبحث دوم اثر قراردادهای خصوصی در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی و در مبحث سوم به آیین دادرسی مدنی در حوادث هوایی پرداخته شده است.

فصل اول :

شناسایی مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی

مقدمه

قبل از ورود به مبحث اصلی هر رساله، معرفی و تبیین موضوع آن از اهمیت بسزایی برخوردار است؛ از یک سو باعث مشخص شدن قلمرو تحقیق شده، و محقق را از ورود به حواشی و مطالب کم اهمیت و نامربوط به رساله دور نموده و از سوی دیگر، سبب میل و اشتیاق خواننده به مطالعه رساله و درک بهتر آن خواهد شد. لذا سعی نگارنده در نقطه آغازین این نوشتار، بر تبیین مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی خواهد بود.

مبحث اول: مفاهیم (تعریف اصطلاحات) و پیشینه تاریخی

معرفی این موضوع در دو گفتار مورد مطالعه قرار می گیرد. گفتار اول به تعریف اصطلاحات و مفهوم آنها اختصاص یافته و در آن تعاریفی از مسوولیت مدنی، حادثه هوایی و هواپیما ارائه خواهد شد. در گفتار دوم تاریخچه مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی مورد مطالعه قرار می گیرد.

گفتار اول: تعریف اصطلاحات

این قسمت از نوشتار، به شناخت اصطلاحاتی مانند مسوولیت مدنی، حادثه هوایی و نهایتاً هواپیما، اختصاص داده شده و تعاریف هر یک از آنها ارائه خواهد شد.

بند اول: تعریف مسوولیت مدنی

در این قسمت از نوشتار واژه مسوولیت در لغت، قرآن کریم و نهایتاً از منظر حقوقدانان مورد بررسی قرار می گیرد.

الف: مسوولیت در لغت

واژه مسوولیت در لغت، به معنای «متعهد بودن»، «موظف بودن»، «پذیرفتن» و «اجباراً ملزم یا متعهد شدن» آمده است (دهخدا، ۱۳۷۷، ۲۰۹۰۷). دانشنامه مشهور ویکی پدیا نیز، مسوولیت قانونی را این طور تعریف می کند: «مسوولیت قانونی، تعهدی الزامی به پرداخت بدهی (آن چه در ذمه است) می باشد. در علم حقوق، شخصی قانوناً مسئول است که از لحاظ مالی و قانونی نسبت به چیزی پاسخگو باشد».^۲

فرهنگ حقوقی **Blak** نیز، واژه مسوولیت را این چنین تعریف نموده: «وضعیت یا حالت قانوناً متعهد یا پاسخگو بودن»؛^۳ همچنین واژه مسوولیت، در زبان عربی مصدر جعلی از «مسئول» است و کسی را که مورد سؤال و بازخواست قرار گیرد «مسئول» گویند (سیاح، ۱۳۷۳، ۷۴۷).

ب) واژه مسوولیت در قرآن

از واژه مسوولیت در قرآن کریم نیز، نام برده شده است. خداوند در آیه ۳۴ سوره مبارکه اسراء می فرماید: «... و أفوا بالعهدان العهد كان مسئولاً» (و به پیمان وفا کنید، چرا که روز رستاخیز در مورد عهد و پیمان از شما پرسیده می شود) (مکارم شیرازی، ۱۳۸۶، ۱۲۶). همچنین در آیه ۳۶ همان سوره مبارکه می فرماید: «... إنَّ السَّمْعَ وَ الْبَصَرَ وَ الْفؤَادَ كُلَّ كَانٍ عِنْدَ مَسئولاً» (بی گمان انسان در برابر کارهایی که چشم و گوش و دل و سایر اعضای دیگر وی انجام می دهد، مورد بازخواست قرار می گیرد). همچنین خداوند در آیه ۲۴ سوره مبارکه صافات، می فرماید: «وقفوهم إنهم مسئولون» آنان را نگهدارید، که باید بازپرسی شوند و از عقاید اعمالشان پرسیده شود. علاوه بر این، در آیه ۱۶ سوره مبارکه فرقان، خداوند خود را

1 Liability

²Legal liability is the legal bound obligation to pay debts.

In law a person is said to be legally liable when they are financially and legally responsible for something.

³The quality or state of being legally obligated or responsible vHk.

مسئول می‌داند: «لَهُمْ فِيهَا مَا يَشَاءُونَ خَالِدِينَ كَانَ عَلَى رَبِّكَ وَعْدًا مَسْوُؤًا» در آن بهشت هر چه بخواهند دارند، در حالی که جاودانند (این) وعده ای است، در خواست شده بر عهده پروردگارت. و نیز در حدیث نبوی آمده است: «كُلُّهُمْ رَاعٍ وَ كُلُّهُمْ مَسْئُولٌ عَنِ رَعِيَّتِهِ» (مجلسی، ۱۴۰۳، ۳۸) همه حامی و نگهبان زیر دستان خود هستند و نسبت به آنها، بازخواست می‌شوند. به نظر می‌رسد، مسوولیت مدنی در اصطلاح نیز از معنای لغوی آن مایه گرفته باشد. با نگاهی گذرا به تعاریف حقوقدانان، این امر روشن تر خواهد شد.

ج) مسوولیت مدنی از دیدگاه حقوقدانان

تعریف مسوولیت مدنی از دیدگاه حقوقدانان فرانسوی، عبارت است از وظیفه ای که بر عهده یک مسئول نهاده شده است، تا زیانهای وارده به دیگری را جبران نماید (پاتریس ژوردن، ۳۸۲، ۱۷). در واقع، انسان وقتی از نظر مدنی مسئول تلقی می‌شود، که ملزم باشد آثار و نتایج ضرر وارده به دیگری را جبران نماید (میشل لوراسا، ۱۳۷۵، ۲۹). حقوقدانان ایران، نیز مسوولیت مدنی را به شرح ذیل تعریف نموده اند: «مسوولیت شخص به جبران خسارت که از رفتار های زیان بار ناشی شده باشد، را مسوولیت مدنی گویند» (ره پیک، ۱۳۸۷، ۴۶). به عبارت دیگر مسوولیت مدنی هنگامی ایجاد می‌شود که شخص، ملزم به ترمیم نتایج خسارتی باشد، که به شخص دیگر وارد آمده است (حسینی نژاد، ۱۳۷۰، ۱۳).

همانطور که قبلاً بیان شد، معنای اصطلاحی مسوولیت به معنای لغوی آن، نزدیک تر است، چه هنگامی که شخص به دیگری زیان می‌رساند، ملزم به تدارک خسارات وارده است و در واقع نسبت به خسارتی که وارد نموده، مسئول و به الزام شخص به جبران خسارت، مسوولیت مدنی گویند. در نتیجه، در حین سفر های هوایی یا انتقال کالا از این طریق، اگر خسارتی متوجه شخص ثالث، مسافر، صاحب کالا وارد شود، فاعل زیان ملزم به تدارک خسارت وارده خواهد بود.

در اصطلاح حقوق، مسوولیت مدنی دارای دو معنای عام و خاص می باشد؛ تعاریف ارائه شده ناظر به معنای عام مسوولیت مدنی است. چه این تعاریف، مسوولیت قراردادی و غیر قراردادی را در بر می گیرد؛ اما مسوولیت مدنی به معنای خاص، تنها مسوولیت غیر قراردادی را شامل می شود...؛ بر این اساس مسوولیت مدنی، دارای دو شاخه مسوولیت قهری و قراردادی است (بادینی، ۱۳۸۴، ۳۲ و عباسلو، ۸۸، ۱۱۱).

کنوانسیون ورشو، که اساس مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی است، واژه مسئول را بکار برده و متصدی حمل و نقل را مسئول خسارات وارده به جان و مال و وقت زیان دیده می داند. در این کنوانسیون مسوولیت مدنی متصدی حمل و نقل، در معنای عام به کار رفته است. چه با صدور بلیت از جانب متصدی حمل و نقل و قبول آن توسط مسافر، قراردادی مبنی بر حمل مسافر از نقطه ای به نقطه ای دیگر، فی مابین متصدی حمل و نقل و مسافر منعقد می شود.

نکته ای که حائز اهمیت است، این است که، مسوولیت مدنی از مسوولیت کیفری و مسوولیت اخلاقی متمایز است (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ۴۸). لذا نوشتار حاضر، تنها مسوولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی را در بر می گیرد و مسوولیت کیفری و اخلاقی ناشی از حوادث هوایی، نیازمند تحقیق جداگانه ای است و از حوصله این نوشتار خارج می باشد.

بند دوم: تعریف حادثه هوایی

تعریف حادثه هوایی نیز از سه منظر قابل بررسی می باشد.

الف) حادثه در لغت

حادثه^۱ در لغت به معنای «واقعه»، «پیش آمد»، «اتفاق» و «رویداد» بکار رفته است (دهخدا، ۱۳۷۷، ۹۹۹). حادثه در آیین نامه بیمه نامه حوادث اشخاص، این چنین تعریف

^۱ - Event/accident

شده است: «هر واقعه ناگهانی ناشی از يك عامل خارجی که بدون قصد و اراده بیمه شده بروز کرده و منجر به جرح، نقص عضو، از کار افتادگی یا فوت بیمه شده گردد.»^۱ و در جایی دیگر حادثه چنین تعریف شده است: "حادثه پدیده ای است که معمولاً به صورت غیر منتظره و غیر قابل پیش بینی بوجود آمده و منجر به وارد شدن خسارت جانی و مالی و روحی برای فرد یا اعضای يك جامعه می گردد" (فرجی، ۱۳۸۷، ۷).

ب) تعریف حادثه از دیدگاه حقوقدانان

باتوجه به اینکه، کنوانسیون ورشو، مسوولیت حمل و نقل هوایی را مشروط به وقوع حادثه هوایی می داند،^۲ شناخت حادثه هوایی از اهمیت بسزایی برخوردار است. در مفهوم حادثه هوایی بین حقوقدانان اختلاف نظر شده است. برخی (rieuse et lacour-n323p.263) به نقل از فرید العرینی، السید الفقی، (۱۴۲۵.۶۹۳) حادثه را واقعه ناگهانی خارج از اراده متصدی حمل و نقل هوایی و عاملین اش می دانند، بعضی دیگر (Se sseli – p.3) به نقل از همان منبع، ص ۶۹۳ معتقدند: حادثه، واقعه ای است که مربوط به متصدی حمل و نقل باشد، به طوری که گفته شود، مسبب آن متصدی حمل و نقل است. اما برخی دیگر (tosin.177.p.84) به نقل از همان منبع، ص ۶۹۳) به اطلاق حادثه تمسك جسته و بر این باورند: حادثه، شامل هر واقعه ای می شود که ضرری به سرنشینان هواپیما وارد شود، خواه مربوط به متصدی حمل و نقل باشد، یا مربوط به عوامل خارجی باشد که هیچ ارتباطی به متصدی ندارد.

ج) حادثه هوایی در رویه قضایی

اختلاف نظرها به رویه قضایی نیز کشیده شد، به نحوی که در پرونده ی demarines v klmroyal duth air lin حادثه، يك اتفاق ناگهانی و غیر مترقبه، بدون پیش بینی قبلی، تلقی

۱- آیین نامه شماره ۲۳ بیمه نامه حوادث اشخاص، مصوب ۱۳۶۹/۸/۲۲ - شورای عالی بیمه مرکزی ایران.
۲) ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو؛ مقرر می دارد: «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می گردد، مشروط به اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن، رخ داده باشد» بنابراین بر طبق ماده فوق، دو شرط برای مسئولیت متصدی حمل و نقل لازم است: (۱) وقوع حادثه هوایی (۲) وقوع آن در زمان و محدوده خاصی، همچنین رجوع شود به ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو.

شده، بنابراین اتفاق بایستی غیر معمول و غیر منتظره باشد تا حادثه تلقی شود (جباری، ۱۳۸۱، ۹۶). در پرونده‌ای که در یک دادگاه فرانسه مطرح شده است، مسافری در سالن ورودی فرودگاه در جلوی پیش‌خوان و قبل از تحویل وسائش بر اثر لغزنده بودن زمین، به دلیل ریخته شدن الکلبر زمین خورده و مجروح می‌گردد. دادگاه بدین صورت حکم نمود که چون سالن ورودی هواپیما یک مکان عمومی است و در کنترل متصدیان حمل و نقل متعددی می‌باشد، لذا مراحل آماده‌سازی حمل و نقل هوایی را نمی‌توان به عنوان شروع مسؤلیت^۱ متصدی حمل و نقل تلقی نمود (جباری قره باغ، ۱۳۷۹، ۲۲)؛ در نتیجه حادثه هوایی محسوب نمی‌شود.

همچنین در پرونده *Husserl v. swiss airlines* خواهان به خاطر صدمه وارده ناشی از حمله هواپیماربايان عليه شرکت سوئیس ایر، خواستار جبران خسارت شد؛ وکیل شرکت سوئیس ایر، چنین استدلال نمود: شرکت هواپیمایی، وقتی مسئول است که حادثه ای اتفاق افتاده باشد و حادثه عملي غير عمدي و غير قابل پیش بینی است، حال آنکه هواپیما ربایي عملي عمدي است، که توسط هواپیما ربایان و نه کارگزاران شرکت اتفاق افتاده است. اما دادگاه در رأی خود به این استدلال توجه نکرده و هواپیما ربایي را حادثه تلقی نمود (فتح الله پور شیرازی، ۱۳۸۶، ۲۵).

در جایی دیگر، متصدی حمل و نقل مدعی شد، حادثه در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو منصرف است به نقص فني یا مکانیکی هواپیما در حین پرواز، اما دادگاه این استدلال را نپذیرفت، لذا هواپیما ربایي را حادثه دانست و شرکت حمل و نقل را محکوم به خسارت نمود (فریدالعرینی، السید الفقی، ۱۴۲۵، ۶۹۴)؛ لکن دادگاه تجدیدنظر پاریس، این حکم را نقض کرد و حادثه را این چنین تعریف نمود: هواپیما ربایي حادثه نیست، چه حادثه، واقعه ای مادي و ناگهانی ناشی از نقص فني یا مکانیکی یا مدیریتی بر هواپیما، در حین حمل و نقل هوایی می‌باشد. لذا حادثه مواردی را که مسیر عادي هواپیما را تغییر می‌دهد، در بر نمی‌گیرد، چون این مورد مبتنی بر

^۱Responsibility/liability/onus