

پژوهشهای حقوقی

شماره ۹

هزار و سیصد و هشتاد و پنج - نیمسال اول

مقالات

- فراز و فرود حقوق هسته ای جمهوری اسلامی ایران : از شورای حکام تا شورای امنیت
- تشکیل قرارداد در فضای سایبر
- قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی - ۱۳۰ (۱۳۸۴)
- ممنوعیت حجاب اسلامی در اروپا از نظر موازین حقوق بشر
- جبران خسارات وارده به جمهوری اسلامی ایران به دلیل حملات غیرقانونی ایالات متحد به سکوهای نفتی

موضوع ویژه : حقوق سرمایه گذاری در ایران

- بررسی قانون بازار اوراق بهادار مصوب ۱۳۸۴ و تأثیرات آن بر بازار سرمایه ایران
- موافقتنامه راجع به اقدامات سرمایه‌گذاری مرتبط با تجارت (موافقتنامه تریمز) و آثار حقوقی الحاق ایران به آن
- ابعاد حقوقی انتقال فناوری از طریق سرمایه گذاری خارجی
- سرمایه‌گذاری خارجی در چارچوب قراردادهای ساخت، بهره برداری و انتقال با نگاهی بر
- قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی مصوب ۱۳۸۱
- نظام حمایت از سرمایه گذاران از رهگذر طرح پرداخت غرامت به آنان در حقوق اتحادیه اروپا

نقد و معرفی

- مصلحت اندیشی هیأت عمومی دیوانعالی کشور در واگذاری رسیدگی برخی جرائم اطفال به دادگاه کیفری استان
- چارچوب حقوقی قطعنامه ۱۶۹۶ شورای امنیت در مورد برنامه هسته‌های جمهوری اسلامی ایران
- نظارت جهانی بر اجرای حقوق بشر: از کمیسیون تا شورای حقوق بشر سازمان ملل متحد





http://jlr.sdil.ac.ir/article_44393.html

قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی - ۱۳۰ (۱۳۸۴)

دکتر منصور جباری*

چکیده: صنعت هوانوردی کشور شاهد حوادث متعددی در دو دهه گذشته بوده است. از جمله این حوادث، سقوط هواپیمای فوکر متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان در سال ۱۳۷۳ و هواپیمای سی - ۱۳۰ در سال ۱۳۸۴ بوده است. در این مقاله ضمن بررسی تاریخی قوانین حاکم بر حمل و نقل هوایی و مروری بر آراء دادگاهها در پرونده فوکر ۲۸ به این سؤال پاسخ داده شده است که چه قانونی در حوادث هوایی که در پروازهای داخلی ایران به وقوع می‌پیوندد قابل اجرا می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: هواپیمای فوکر، هواپیمای سی - ۱۳۰، هواپیمای کشوری، هواپیمای دولتی، کنوانسیون ورشو، حمل و نقل هوایی، کنوانسیون شیکاگو

مقدمه

هواپیمای فوکر ۲۸ متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان، در پرواز از فرودگاه اصفهان به سوی تهران، در ساعت ۲۳ روز بیستم مهرماه ۱۳۷۳، در ارتفاع ۱۴۰۰۰ پایی به صورت شیرجه و با سرعت زیاد به کوههای کرکس برخورد کرده و هواپیما کاملاً متلاشی شد. در این حادثه تمامی ۶۶ نفر سرنشین که شامل ۵۹ مسافر و ۷ نفر خدمه پرواز بودند جان خود را از دست دادند.

یازده سال بعد نیز هواپیمای سی - ۱۳۰ ارتش جمهوری اسلامی ایران در هفدهم آذرماه ۸۴ در جنوب غربی تهران سقوط و به ساختمانی برخورد کرد. در این

* استادیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی

حادثه علاوه بر کلیه ۹۷ سرنشین آن، تعدادی از افراد حاضر در محل سقوط هواپیما نیز جان خود را از دست دادند.

طرح حادثه فوکر ۲۸ در دادگاه‌های ایران اولین تجربه دستگاه قضائی ایران بود لذا بررسی آن با مشکلاتی همراه بود که موجب گردید رسیدگی به آن حدود ۱۰ سال به طول بینجامد. این مقاله در نظر ندارد مشکلات مربوط به آئین دادرسی و روند آن را در این قضیه مورد بررسی قرار دهد و تقصیر یا عدم تقصیر مسئولین هواپیمایی یا کادر پروازی نیز موضوع بسیار مفصلی است که خارج از موضوع این نوشتار است.

هدف این مقاله مروری بسیار مختصر به آراء دادگاهها و بررسی این نکته است که آیا در این نوع حوادث به زیان‌دیدگان باید دیه پرداخت گردد یا خسارت باید مطابق اسناد بین‌المللی محاسبه گردد؟ لذا در مبحث اول آراء دادگاههای مختلف که در پرونده فوکر صادر شده‌اند بطور خلاصه مطرح می‌گردند. برای آشنایی با حادثه سی - ۱۳۰، مختصراً حقایق و گزارشهای مربوط به این حادثه در ادامه این مبحث مطرح خواهد شد. در مبحث دوم قوانین مختلف که در خصوص متصدیان حمل و نقل و مسئولیت آنها اجرا می‌گردند بررسی می‌شوند. در پایان مبنای حقوقی خسارت تعیین شده در این دو قضیه مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

مبحث اول - بررسی سوانح و تصمیمات صادره در قضیه فوکر ۲۸ و سی - ۱۳۰

گفتار اول - مروری بر آراء صادره در قضیه فوکر

پس از وقوع حادثه و اطلاع مسئولین از سقوط هواپیما، بررسی موضوع توسط مسئولین محلی شهرستان نطنز آغاز و گزارشهای اولیه تهیه می‌گردد. بعد از اعلام جرم توسط اولیاء مقتولین سانحه، رسیدگی به موضوع در مراجع قضائی به ترتیب ذیل صورت می‌گیرد.

۱. بازپرس شعبه ۶ دادسرای عمومی اصفهان

ابلاغ ویژه‌ای از ناحیه ریاست قوه قضائیه برای بازپرس شعبه ۶ دادسرای عمومی اصفهان صادر می‌گردد. بازپرس تحقیقات مفصلی را در این زمینه آغاز می‌کند و از

نظریات یک گروه کارشناسی ۵۰ نفره استفاده می‌کند. بازپرس با در نظر گرفتن گزارشهای سازمان ذیربط، قرار مجرمیت ۷ نفر (سه نفر از مسؤولین سازمان هواپیمای کشوری و چهار نفر از مسؤولین و کارکنان شرکت حمل و نقل هوایی آسمان) را به اتهام قتل غیرعمدی ۶۶ نفر در اثر بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی صادر می‌نماید.

۲ دادگاه عمومی ویژه اصفهان

پرونده در دادگاه عمومی ویژه اصفهان مطرح شد. به موجب رأی دادگاه^۱، بر دادگاه محرز است که بی‌احتیاطی‌ها و بی‌مبالاتی‌ها و عدم رعایت نظامات از ناحیه برخی از متهمان موجب بروز سانحه و سقوط هواپیما بوده است. دادگاه ۴ نفر از متهمان را بالسویه به تأدیه ۶۰ فقره دیه مندرج در مواد ۲۹۷ و ۳۰۰ و ۳۰۲ از قانون مجازات اسلامی در حق اولیاء دم محکوم می‌نماید. پرداخت دیه به عهده شخص آنهاست و مدت پرداخت ۲ سال می‌باشد. دادگاه چهار نفر از متهمان را به تحمل ۲ سال حبس تعزیری و یکی از متهمان را به تحمل ۶ ماه حبس محکوم می‌نماید. دادگاه، از جهت رعایت مقررات مربوط به کنوانسیون ورشو، شرکت خدمات هوایی آسمان را در قبال هر مسافر و وسائل شخصی به تأدیه ۲۵۵ هزار فرانک به پول رایج ایران که هر فرانک معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا به عیار ۰/۹۰۰ (نهمصد هزارم) می‌باشد محکوم نمود. ضمناً در خصوص دو نفر از مشتکی‌عنهم چون دلایل کافی بر بزهکاری آنها وجود نداشت تبرئه شدند. در پایان رأی دادگاه ذکر شده است که این رأی ظرف بیست روز از تاریخ ابلاغ قابل تجدیدنظر در دیوانعالی کشور خواهد بود. با توجه با اینکه مرجع تجدیدنظر دیوانعالی کشور نبوده است، دادگاه بدوی با اعلام دیوانعالی کشور به عنوان مرجع تجدیدنظر بنای اشتباه بزرگی را گذاشت که بحث در خصوص آن خارج از موضوع این مقاله است.

۳ شعبه ۳۱ دیوانعالی کشور

با تجدیدنظرخواهی از رأی دادگاه بدوی، پرونده به دیوانعالی کشور ارسال و به

^۱ دادنامه شماره ۷۴/۷/۲۶-۱ پرونده کلاسه ۱/۷۴ دادگاه ویژه.

شعبه ۳۱ دیوان ارجاع شد.^۲ پرونده در شعبه مزبور بررسی و رأی دیوان به شماره ۳۱/۱۵۴ - ۷۵/۳/۶ صادر شد. رأی مزبور به نظریه شورای نگهبان^۳ اشاره نموده و اظهار می‌دارد مقررات کنوانسیون ورشو شامل پروازهای داخلی نمی‌گردد لذا استناد دادگاه بدوی به کنوانسیون مزبور و تعیین ۲۵۵ هزار فرانک در حق اولیاء هریک از مقتولین موجه نمی‌باشد و چون مورد از مصادیق یاتا می‌باشد که مقرر داشته بابت هر مسافر مبلغ ۲۱۸۵۰ دلار به اولیاء دم او پرداخت گردد به استناد مقررات مزبور و با اجرای مفاد بند ۴ ماده ۲۲ قانون تشکیل محاکم عمومی و انقلاب رأی فوق‌الذکر از مبلغ قید شده در رأی، به مبلغ مذکور در مقررات یاتا اصلاح و ابرام گردد. شعبه مزبور دیوان اعلام نمود که در رأی دادگاه بدوی مشخص نشده که سقوط هواپیما به کدامیک از نواقص و علل و اسباب احصاء شده ارتباط داشته و سبب مزبور به کدامیک از متهمان منتسب است لذا محکوم نمودن همه آنها به پرداخت دیه مقتولین حادثه علی‌السویه موجه و شرعی نمی‌باشد لذا دیوان رأی دادگاه بدوی را نقض و رسیدگی به پرونده را به یکی دیگر از محاکم عمومی اصفهان محول نمود. نظریه شورای نگهبان و مقررات یاتا که شعبه ۳۱ دیوان به آنها استناد نموده به وسیله حقوقدانان شدیداً مورد انتقاد قرار گرفته که خارج از موضوع بحث این مقاله است.^۴

^۲ پرونده کلاسه ۳۱/۵۳۹۴/۱۱

^۳ نامه شماره ۱۱۹۱ - ۷۴/۸/۲۵ شورای نگهبان. وزیر وقت راه و ترابری در رابطه به سانحه هوایی فوکر ۲۸ از شورای نگهبان سؤالی به شرح ذیل مطرح نمود: ضمن ارسال تصویری از ماده ۲۲ و بند ۵ این ماده و ماده ۲۵ اصلاحیه کنوانسیون ورشو خواهشمند است نظریه آن شورای محترم را در مورد مغایرت یا عدم مغایرت با شرع ماده ۲۲ که در واقع دیه (خسارت) هر مسافر را محدود به دویست و پنجاه هزار فرانک و بند ۵ ماده مزبور که واحد پول مذکور را شصت و پنج و نیم گرم طلا به عبار نهصد هزارم تعیین نموده و ماده ۲۵ که جواز پرداخت بیش از دویست و پنجاه فرانک به عنوان دیه (خسارت) هر مسافری می‌باشد، اعلام فرمائید. نظریه شماره ۱۱۹۱ مورخ ۷۴/۸/۲۵ شورای نگهبان در این خصوص به این شرح اعلام شده است: «با قطع نظر از اینکه کنوانسیون مورد نظر اکنون نیز معمول است یا نه، به لحاظ اینکه این کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی است و برگشت آن به تعهد جمهوری اسلامی ایران در برابر کشورهای عضو است، مربوط به افراد ایرانی در پروازهای داخلی نمی‌باشد». لازم به توضیح است که طبق مصوبه مجلس شورای اسلامی که در سال ۱۳۶۴ تصویب شده و به تأیید شورای نگهبان هم رسیده است مسئولیت متصدیان حمل در پروازهای داخلی هم همانند پروازهای خارجی براساس کنوانسیون ورشو می‌باشد. این ماده واحده در صفحات آتی توضیح داده خواهد شد.

^۴ خوانندگان در این خصوص می‌توانند از جمله به ایرادات حقوقی این نویسنده که در دو گزارش با

۴- شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان

پرونده با ابلاغ ویژه به شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان ارجاع شد. دادگاه مزبور پس از بررسی مجدد پرونده مبادرت به صدور رأی نمود.^۵ به موجب رأی دادگاه مزبور، همانگونه که شعبه ۳۱ دیوان نیز اذعان داشته، بزهکاری متهمان در رابطه با بی احتیاطی و بی مبالاتی و عدم رعایت نظامات که نتیجتاً موجب بروز سانحه هوایی گردیده محرز و مسلم تشخیص داده شده است و در مورد اینکه خسارات وارد شده اعم از جانی و مالی ناشی از تقصیر مشترک کلیه متهمان است تردیدی نیست و میزان تقصیر متهمان هم به فرض اینکه قابل تعیین باشد اثری ندارد زیرا علیرغم نظر شعبه ۳۱ دیوانعالی کشور، اعم از اینکه میزان تقصیر مساوی باشد یا متفاوت مسئولیت متهمان نسبت به پرداخت دیه بالسویه خواهد بود. دادگاه با استناد به قسمت صدر ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی و مواد ۱۶، ۲۹۴، ۲۹۵، ۲۹۷ و ۳۰۰ قانون مجازات اسلامی چهار نفر از متهمان را به تحمل یک سال حبس و یکی از متهمان را با رعایت بند ۵ ماده ۲۲ قانون یاد شده به تحمل چهار ماه حبس محکوم، به علاوه کلیه متهمان مذکور را بالسویه به تأدیه شصت و سه فقره دیه مندرج در مواد ۲۹۷ و ۳۰۰ قانون مجازات اسلامی در حق اولیاء دم مقتولین سانحه هوایی محکوم می نماید. دادنامه به «نظریه شورای نگهبان و همچنین اجرای مقررات یاتا^۶ که در دادنامه های قبلی مطرح گردیده بودند توجه نموده و اظهار می دارد به حاکمیت مقررات یاتا اعتقاد ندارد و در اصل قانونی بودن و حاکمیت ماده واحده مصوبه مجلس شورای اسلامی که مطابق آن در پروازهای داخلی هم کنوانسیون ورشو اجرا می گردد هیچگونه شبهه ای وجود ندارد زیرا شورای مزبور مرجع تفسیر قوانین عادی نمی باشد. به نظر دادگاه متن ماده واحده مورد بحث، موضوع شمول و یکسان

← عناوین «ابعاد حقوقی سانحه سقوط هواپیمای فوکر ۲۸» و «پرونده فوکر سالم به زمین نشست» که در شماره های ۴ و ۱۱ ماهنامه حقوق و اجتماع چاپ شده است مراجعه نمایند.

^۵ دادنامه شماره ۷۶/۲/۲۵-۱۹۲ در پرونده کلاسه ۴۶۷۵-۷۸۲ ویژه.

^۶ انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) یک اتحادیه خصوصی است و مطابق حقوق بین الملل، تصمیمات اتحادیه های خصوصی در داخل کشورها قابل اجرا نیستند. در داخل کشور ما در صورتی مقررات مشابه الزام آور هستند که به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان رسیده باشند. بنابراین مصوبات یاتا قانون محسوب نمی شوند و استناد به آن توسط دادگاه فاقد توجیه قانونی است.

شدن مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی همانند مسئولیت این شرکتها در پروازهای بین‌المللی به شرح مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه صراحتاً و بدون کوچک‌ترین ابهامی قید شده و بدین ترتیب مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه آنها اعم از اینکه پرواز داخلی باشد یا خارجی یکسان و امری محرز است. بنابراین دادگاه با این استدلالها، شرکت خدمات هوایی کشور آسمان را در قبال هریک از مسافران مقتول به پرداخت دویست و پنجاه و پنج هزار فرانک به پول رایج ایران که هر فرانک ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهمصد هزارم است در حق اولیاء دم هریک از نامبردگان محکوم می‌نماید. البته مبلغ پرداختی بابت دیه به هریک از اولیاء مقتولین یاد شده باید از غرامت کسر گردد. اینکه چرا مبلغ دیه باید از غرامت مذکور کسر گردد از نظر حقوقی قابل تأمل است و مشخص نیست دادگاه با توجه به چه قانونی این تصمیم را اتخاذ نموده است.

۵- بررسی مجدد در شعبه ۳۱ دیوانعالی کشور

از رأی شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان تجدیدنظرخواهی و پرونده در شعبه ۳۱ دیوانعالی کشور مطرح شد. شعبه ۳۱ دیوان، دلایل دادگاه قبلی را در صدور رأی برشمرد و اعلام می‌دارد هیچیک از دلایل مزبور رابطه مستقیم و بلاواسطه با وقوع حادثه ندارند و اینکه در بررسی رابطه سببیت بین آنها و وقوع حادثه، دادگاه دلیلی ذکر نکرده و دادگاه به ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی که منسوخ شده استناد نموده است، رأی دادگاه را قابل ابرام ندانست. بنابراین با توجه به اینکه دادگاه دوم به همان جهات و علل و به استناد مواد مورد استناد دادگاه اولی متهمان را محکوم نموده و بر رأی دادگاه قبلی اصرار ورزیده است، پرونده را جهت طرح در هیأت عمومی اصراری دیوان، به دیوانعالی کشور ارسال نمود. این شعبه اعلام نمود که در خصوص مسئولیت شرکت خدمات هوایی آسمان، جداگانه اظهار نظر خواهد شد.

۶- طرح در هیأت عمومی شعب کیفری

متعاقب رأی مزبور، پرونده در هیأت عمومی شعب کیفری مطرح چنین اظهار نظر

شده است:^۷ بزه انتسابی به محکوم‌علیه‌م و کیفر آنها با مجازاتهای مذکور در ذیل ماده ۲۱ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب مصوب ۷۳/۴/۱۵ مطابقت ندارد و حکم دادگاه نیز متضمن محکومیت به پرداخت دیه و حبس تعزیری است و رسیدگی به اینگونه جرائم در صلاحیت دادگاه تجدیدنظر مرکز استان می‌باشد و بند ج ماده ۲۴ در مورد طرح آراء اصراری در هیأت عمومی دیوانعالی کشور فقط مواردی را شامل می‌شود که رسیدگی به موضوع قانوناً در صلاحیت دیوان باشد. بنابراین با نظر اکثریت اعضای حاضر، موضوع غیرقابل طرح در هیأت عمومی دیوان تشخیص و به شعبه ذیربط اعاده می‌گردد.

۷-۱ اعاده پرونده به شعبه ۳۱ دیوان

پس از اعاده پرونده از هیأت عمومی شعب کیفری، شعبه ۳۱ دیوانعالی کشور چنین اتخاذ تصمیم کرده است^۸ که با توجه به نظر اکثریت اعضای حاضر در جلسه هیأت عمومی کیفری، قضیه کلاً چه از نظر کیفری و چه از نظر مطالبه غرامت اولیاء دم مقتولان حادثه از شرکت هواپیمایی آسمان، قابلیت طرح در دیوانعالی کشور را نداشته است. بنابراین پرونده به دادگاه ویژه صادرکننده دادنامه ۷۶/۲/۲۵-۱۹۲ اعاده می‌شود^۹ تا در این خصوص اثناء رأی نماید که در صورت اعتراض و تجدیدنظرخواهی شرکت هواپیمایی آسمان یا شکات، این موضوع نیز به انضمام تجدیدنظرخواهی محکوم‌علیه‌م در دادگاه تجدیدنظر استان رسیدگی شود.

۸-۱ دادگاه بدوی رسیدگی کننده به پرونده

پس از وصول پرونده، دادگاه بدوی رسیدگی‌کننده، صدور رأی مجدد را ضروری نمی‌داند^{۱۰} و پرونده را جهت رسیدگی به اعتراض به دادگاه تجدیدنظر استان

^۷ رأی شماره ۲- ۱۳۷۷/۷/۱.

^۸ دادنامه شماره ۲۶/۳/۱۳۷۷-۲۴۵/۳۱.

^۹ در خصوص اعاده پرونده به دادگاه ویژه جهت اظهارنظر انتقادهایی از طرف حقوقدانان صورت گرفته آن را صحیح ندانسته‌اند. برای مطالعه نظری در این خصوص نک: نشریه حقوق و اجتماع،

ش ۱۱، آذر و دی ۱۳۷۷، ص ۴۵.

^{۱۰} تصمیم شماره ۱۶۰۲- ۱۳۷۷/۷/۱۵.

اصفهان ارسال می‌کند.

۹- شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان

دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان پس از بررسی مجدد پرونده و انجام تحقیقات لازم مبادرت به صدور رأی می‌نماید.^{۱۱} به موجب صفحه ۵۳ دادنامه: «... از حیث احراز بزهکاری و تطبیق عمل با قانون و تعیین مجازات بازدارنده و دیه و غرامت و همچنین رعایت مقررات و تشریفات دادرسی ایراد و اشکالی به نظر نمی‌رسد. ضمن رد اعتراض متهمان و وکلای مدافع آنان مستنداً به بند ۲ ماده ۲۲ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب و باین قید که ماده استنادی، ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی است رأی صادره از دادگاه دوم را در مورد حبس و دیه و همچنین غرامت سه نفر از مسافران و رأی صادره از دادگاه اول را در مورد غرامت سایر مسافران تأیید می‌نماید». این رأی قطعی اعلام می‌شود.

۱۰- شعبه ۲۰ دیوانعالی کشور

وکلا محکوم‌علیهیم تقاضای اعمال ماده ۳۱ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب به ادعای مخالفت بین رأی مذکور با قانون و شرع را نمودند. این تقاضا مورد قبول دادستان کل کشور واقع شده و موضوع در دیوانعالی کشور طرح و به شعبه ۲۰ ارجاع گردید. مرجع مذکور، رأی شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان را نقض و رسیدگی را به شعبه دیگر دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان محول نمود.

۱۱- شعبه ششم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان

با ارسال پرونده به دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان، پرونده به شعبه ششم دادگاه تجدیدنظر ارجاع و مورد رسیدگی قرار می‌گیرد.^{۱۲} دادگاه تجدیدنظر، مسؤلیت کیفری محکوم‌علیهیم را احراز نموده مجازات هریک از آنان را توجهاً به ماده ۳۶۵

^{۱۱} دادنامه شماره ۱۲۱۱ - ۱۳۷۷/۹/۳.

^{۱۲} دادنامه شماره ۷۳۳ - ۷۹/۴/۴، پرونده شماره ۳۵۰/۷۸ ت. ن. ۶.

قانون مجازات اسلامی که مقرر داشته، مواردی که چند نفر با هم سبب آسیب یا خسارتی شوند بطور تساوی عهده‌دار خسارت خواهند بود، و دیه در عین مجازات بودن مالی است که به منظور جبران خسارت به مجنی‌علیه یا اولیاء دم داده می‌شود پرداخت دیه هریک از سرنشینان مقتول هواپیما به سهم مساوی خواهد بود. دادگاه در قسمتی دیگر از رأی، در پاسخ به اعتراض شرکت هواپیمایی آسمان مربوط به عدم تقدیم دادخواست و ایرادات ماهوی مطروحه به وسیله آن شرکت، اظهار داشت غرامت تعیین شده طبق قانون بوده و به میزان معینی و به منظور جبران خسارت جانی و مالی مسافری مقرر شده و به صرف تحقق خسارت پرداخت آن از ناحیه متصدی حمل و نقل الزامی است و تحقق خسارت هم محرز گردیده است. به نظر دادگاه، جواز قانونی پرداخت غرامت موضوع حکم تجدیدنظرخواسته، ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴ است.

دادگاه تجدیدنظر به اعتراض اولیاء دم مهمانداران هواپیمای فوکر پرداخت و اظهار داشت که غرامت در رأی تجدیدنظرخواسته ناظر به مسافری هواپیما بوده و عدم تعلق غرامت مذکور به نامبردگان را قانونی می‌داند زیرا حکم مرقوم براساس صراحت بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در مورد غرامت صادر شده که ناظر به مسافر است و طبق بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مسافر کسی است که برای او بلیت صادر می‌گردد و نامبردگان مصداق مسافر را ندارند. دادگاه با استناد به ماده ۲۵۰ و بند «الف» ماده ۲۵۷ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور کیفری با حذف مجازات حبس مندرج در رأی دادگاه اول، از سایر جهات یعنی پرداخت دیه مقتولین حادثه و پرداخت غرامت مسافری و بار آنها که در رأی آمده و عدم تعلق غرامت به مهمانداران مورد اشاره را تأیید کرد. این دادگاه همچنین دادنامه شعبه چهارم دادگاه عمومی اصفهان را که در مورد تعیین غرامت سه نفر باقیمانده مسافری و موقوفی تعقیب خلبان بوده است تأیید نمود.

بنابراین پرونده بنا به درخواست رئیس کل دادگستری استان تهران از ناحیه معاون اول دیوانعالی کشور در تاریخ ۸۰/۱۱/۲۱ به شعبه سی و دو دیوان ارجاع گردید.

۱۲-شعبه سی و دوم دیوان عالی کشور

شعبه سی و دوم دیوان، دادنامه صادره از شعبه ششم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان را بررسی نموده و به این نتیجه رسید^{۱۳} که بر فرض اشکالات وارده، هیچ دلیل شرعی و قانونی بر انتساب بروز سانحه به متهمین وجود ندارد. این شعبه دیوان، رأی صادره از شعبه ششم دادگاه تجدیدنظر استان را منطبق با موازین شرعی و قانونی ندانسته و ضمن کان لم یکن دانستن دادنامه صادره از شعبه سی و چهارم دیوان عالی کشور، دادنامه شعبه ششم دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان را نقض نمود و با توجه به موافقت دادستان وقت کل کشور مبنی بر احاله پرونده از اصفهان به تهران، طبق بند «الف» مواد ۶۳ و ۶۴ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور کیفری، جهت رسیدگی مجدد به پرونده، آن را به یکی از شعب دادگاههای تجدیدنظر استان تهران احاله نمود.

۱۳-شعبه ۳۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

پس از موافقت با احاله پرونده از اصفهان به تهران، پرونده در تاریخ ۸۱/۱۲/۳ به شعبه ۳۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران ارجاع می‌گردد. این دادگاه، دلایل را برای محکومیت کیفری محکومان کافی ندانسته و صدور رأی محکومیت آنان به تحمل حبس و پرداخت دیه را خلاف قانون اعلام می‌کند. به نظر دادگاه، صدور حکم به پرداخت غرامت در پرونده کیفری فاقد وجاهت قانونی است. بدین بیان که صرفنظر از ایرادات اساسی که به اصل قابل مطالبه بودن غرامت از ناحیه اتباع جمهوری اسلامی ایران در پروازهای داخلی وارد شده است، به نظر دادگاه اساساً موضوع غرامت دارای ماهیت حقوقی است و اقامه آن تابع شرایط خاص دعاوی حقوقی است. در نهایت، دادگاه مزبور، با نقض دادنامه‌های صادره، رأی برائت تجدیدنظر خواهانها را صادر می‌نماید.^{۱۴}

^{۱۳} دادنامه شماره ۳۶۰-۳۲-۸۱/۹/۱۸- شماره تجدیدنظر ۸۲۳۱/۳۲/۲۵

^{۱۴} دادنامه شماره ۸۰۴-۸۲/۳/۲۸ در پرونده کلاسه ۲۳۵۸/۳۴/۸۱

۱۴. رسیدگی در شعبه ۲۱۵ دادگاه حقوقی تهران

وراث یکی از فوت شدگان حادثه، دادخواستی علیه شرکت خدمات هوایی کشور (آسمان) به خواسته مطالبه غرامت ناشی از فوت وی تقدیم نموده که دعوای آنها در شعبه ۲۱۵ دادگاه حقوقی تهران مورد رسیدگی قرار گرفت. در حین رسیدگی، شرکت مزبور دعوای جلب ثالث به طرفیت خواهانها و شرکت بیمه ایران به خواسته محکومیت شرکت بیمه ایران به شرح مندرج در ستون خواسته دعوای اصلی به لحاظ مسؤولیت شرکت مذکور در پرداخت غرامت موضوع دعوا ارائه نمود. دادگاه حکم محکومیت شرکت خدمات هوایی کشور (آسمان) را به پرداخت دویست و پنجاه و پنج هزار فرانک (هر فرانک معادل ۶۵/۵ میلی گرم طلا به عیار نهصد هزارم) با کسر مبلغ پرداخت شده توسط شرکت سهامی بیمه ایران محکوم نمود. دادگاه، به این دلیل که مطابق بیمه نامه منعقد شده بین شرکت آسمان و بیمه ایران نرخ تسعیر دلار باید بر اساس نرخ شناور صورت گیرد و زاید بر آن شرکت بیمه مسؤولیتی ندارد و شرکت آسمان نسبت به مابه التفاوت مسؤولیت دارد، بطلان دعوای جلب ثالث را اعلام کرد.

گفتار دوم - مروری بر حقایق سانحه هواپیمای سی - ۱۳۰

هواپیماهای سی - ۱۳۰ موسوم به هرکولس که بیش از سه دهه است در ترابری نظامی در ایران به کار می روند، به وسیله شرکت لاکهید مارتین آمریکا ساخته شده است. این هواپیما برای انجام مأموریت های مختلف از جمله حملات در ارتفاعات بسیار کم، پشتیبانی نزدیک، ممانعت هوایی، جستجو و نجات، سوخت رسانی هوایی، شناسایی و آتشبارانهای حجیم طراحی شده بود.

سی - ۱۳۰ هواپیمای بسیار مجهزی بود و می توانست مقادیر قابل توجهی تسلیحات با خود حمل کند. سکوی بزرگی در این هواپیمای غول پیکر قرار دارد که متحرک است و برای حمل بار از زمین به هواپیما نیز استفاده می شود. در کناره های سالن اصلی بار، برای ۹۲ نفر جای نشستن است. در این هواپیما، ۶۴ نفر چتر باز با تجهیزات کامل به صورت دو به دو روبروی هم می نشینند.

سی - ۱۳۰ اکثر سوخت خود را در قسمت باله های تعبیه می کند. هر بال حاوی چهار منبع مرتبط به هم است و برای مأموریت های دوربرد می تواند دو تانکر خارجی

را در زیر بالهایش حمل کند و در کل حدود ۹۵۰۰ گالن سوخت را با خود حمل می‌کند.

پس از تحریم ایران توسط آمریکا، ورود قطعات هواپیماهای آمریکایی بطور مستقیم از آمریکا غیرممکن شده است.^{۱۵} بنابراین مشکل کمبود قطعات همچون دیگر هواپیماهای ایران، در مورد هواپیمای سی - ۱۳۰ هم وجود دارد.

یک فروند هواپیمای سی - ۱۳۰ ارتش جمهوری اسلامی ایران که حامل خبرنگاران، گزارشگران و تصویربرداران تعدادی از رسانه‌های جمعی برای عزیمت به محل برگزاری مانور آبی - خاکی نیروی دریایی ارتش در منطقه چابهار بود، حدود ساعت ۱۴ روز سه‌شنبه هفدهم آذر ماه ۱۳۸۴ در شهرک مسکونی توحید نیروی هوایی، در جنوب غربی تهران سقوط کرد و علاوه بر خدمه پرواز و افرادی که در روی زمین جان خود را از دست دادند، تمامی ۹۷ سرنشین آن نیز جان باختند.^{۱۶}

وزیر دفاع در این زمینه گفت هواپیمای سی - ۱۳۰ یکی از بهترین هواپیماها است بطوری که در دنیا از این نوع هواپیما برای سفر مقامات استفاده می‌شود. هواپیما قبل از پرواز باید به یکسری تکنیکها مجهز شود و اگر متخصصان فن کارهایی را از نظر استاندارد بر روی هواپیما انجام ندهند به هیچوجه اجازه پرواز داده نمی‌شود، لذا طبق مدارک و مستنداتی که وجود دارد این کارها بر روی این هواپیما انجام شده است».^{۱۷}

معاون اجرایی رئیس جمهور درباره جزئیات روند پیگیری اظهار داشت معاونت ستاد کل به همراه یک هیأت ۳۰ نفره از کارکنان فنی و تخصصی در حال پیگیری هستند و نتایج پیگیری خود را به دولت و قوه مقننه منعکس خواهند کرد و اگر بحث قضائی داشته باشد، سازمان قضائی نیروهای مسلح پیگیر آن خواهد بود.^{۱۸}

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز ضمن اعلام شروع تحقیقات اظهار داشت مکالمات خلبان با برج مراقبت از طرف رئیس سازمان

^{۱۵} <http://www.farsnews.com>

^{۱۶} تهران، ایرنا ۸۴/۹/۱۷

^{۱۷} همان، ۲۹ آذر ۱۳۸۴.

^{۱۸} روزنامه شرق ۲۳ آذر ۱۳۸۴.

هوایمایی به کمیته ۲۹ نفره تحویل داده شده است و مسؤولان ذیربط قول داده‌اند حداکثر تا ۲ ماه آینده علل اصلی سقوط را اعلام کنند.^{۱۹}

سازمان قضائی نیروهای مسلح با صدور اطلاعیه‌ای در تاریخ ۲۴ دی ماه ۱۳۸۴ نتایج تحقیقات انجام شده توسط این سازمان در خصوص سقوط هوایمایی سی-۱۳۰ را اعلام و از احضار ۳ تن از مسؤولان تیپ ترابری پایگاه هوایی مهرآباد و ۳ تن از مسؤولان برج مراقبت فرودگاه مهرآباد به عنوان متهم به دادسرای نظامی، و آزادی آنها با تودیع وثیقه خبر داد. در این اطلاعیه آمده است سازمان قضائی نیروهای مسلح پس از وقوع حادثه اقدامات جامع و دقیقی به شرح ذیل را به مرحله اجرا در آورده است:

معاینه دقیق محل وقوع سانحه با حضور کارشناسان فنی.

بازدید از قطعات متلاشی شده هوایمایی سی - ۱۳۰ طی چند نوبت.

مشاهده و بررسی اسکوپ رادار برج مراقبت از هنگام برخاستن هوایمیا تا هنگام سقوط آن.

احضار و تحقیق از کلیه افرادی که به نحوی از موضوع سانحه و دلایل وقوع آن به عنوان مطلع اظهار اطلاع نموده‌اند.

بررسی‌های لازم در خصوص وضعیت تعمیر و نگهداری هوایمایی سانحه‌دیده.

تحقیق از تعدادی از مسؤولان پایگاه هوایی مهرآباد و احضار فرماندهان تیپ ترابری منطقه هوایی و انجام تحقیقات مفصل از آنها.

بررسی دقیق نوار مکالمات خلبان با برج مراقبت و مکالمات برج مراقبت مهرآباد و همچنین کلیه مکالمات تلفنی خطوط داخلی برج مراقبت از ابتدای پرواز تا چند ساعت بعد از وقوع سانحه.

تحقیقات مفصل و جامع از خلبانان، ناوبران و کمک خلبانانی که در روزهای قبل از سانحه با هوایمایی سی - ۱۳۰ سانحه دیده پرواز نموده‌اند.

اخذ و بررسی کلیه مقررات، دستورالعملها و اسناد مربوط به مدیریت ترافیک و مراقبت پرواز و مقررات مربوط به وظایف برج مراقبت در شرایط عادی و اضطراری

¹⁹ mellat.majlis.ir

و آئین‌نامه‌های اجرایی مصوب یکائو و سازمان هواپیمایی کشوری طی جلسات متعدد با حضور کارشناسان مختلف.^{۲۰}

رئیس کمیته دفاعی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی در مجموع ضعف تدابیر در مدیریت و سیاست‌گذاری، کمبود بودجه، ناهماهنگی در ساختار مدیریت هوانوردی کشور، ضعف در دستگاه نظارت ستادی و محدودیتهای ناشی از عدم انجام تعهدات کشورهای سازنده هواپیما را پنج عامل اصلی این حادثه عنوان کرد.

وی اظهار کرد اعلام علنی برخی جزئیات این حادثه به دلیل مسائل امنیتی و رعایت منافع ملی امکان‌پذیر نیست. وی اظهار داشت ۹ نماینده مجلس و ۵ مشاور اصلی با همکاری بیش از ۲۰ فرمانده نظامی و مسؤول کشوری و ۲۰ کارشناس نظامی و غیرنظامی در این پرونده ایفای نقش داشته‌اند و بیش از ۵۰ روز بیش از ۶۰۰ نفر ساعت بازدید و جلسه برای بررسی سانحه برگزار شده است.

وی علاوه بر پنج عامل اصلی، ۱۸ مسأله جانبی را از عوامل اصلی بروز این سانحه عنوان کرد و اظهار داشت بروز نقص در ناوبری، نارسایی سیستم مراقبت فرودگاه، کاهش غیرمجاز ارتفاع، سرعت و تغییرات شدید سمت هواپیما، عدم انصراف از تقرب، بروز نقص فنی در موتور چهارم هواپیما و محدودیتهای دید بر اثر آلودگی هوا از عوامل بروز این سانحه می‌باشند.^{۲۱} همچنانکه در ابتدای این مقاله ذکر شد هدف این نوشتار بررسی مفصل علل سقوط هواپیما و اتهامات مربوط به اشخاص نیست و صرفاً به بررسی قوانین قابل اجرا می‌پردازد.

مبحث دوم - قانون قابل اجرا در خصوص حمل و نقل کالا و مسافر

از شروع امر قانونگذاری در ایران، مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل متناوباً موضوع قوانین مختلفی قرار گرفته است. قبل از بحث در زمینه حمل و نقل هوایی، سیر تحول قوانین در این خصوص را مختصراً بررسی می‌کنیم.

^{۲۰} <http://sharifnews.ir/14225>

^{۲۱} روزنامه همشهری ۱۲ بهمن ۱۳۸۴.

گفتار اول - قوانین داخلی قابل اجرا در حمل و نقل هوایی

۱. قانون مدنی

فقه‌های امامیه موضوعات راجع به حمل و نقل را در کتب فقهی غالباً در مبحث اجاره اشخاص و یا در اجاره حیوان مطرح ساخته‌اند، نویسندگان قانون مدنی هم با پیروی از اقوال مشهور فقه‌های امامیه همین قالب را حفظ کرده‌اند. ولی در اجاره اشخاص با الهام از قانون مدنی ۱۸۰۴ فرانسه، سعی بر این داشته‌اند تا با توجه به تحولات و مقتضیات زمانه، با حفظ اصول و مبانی حاکم بر عقد اجاره، مسائل آن دوره را نیز ملحوظ قرار دهند.^{۲۲} بدین علت قانون مدنی از اجاره خدمه و کارگران از هر قبیل و اجاره متصدیان حمل و نقل و اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب یا هوا سخن به میان آورده است. بنابراین، قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل را از مصادیق و اصناف عقد اجاره دانسته و به موجب آن، تعهدات متصدیان حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی، آب یا هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیائی که به آنها سپرده می‌شود همان است که برای امانت داران مقرر است؛ آنان، در صورت تعدی یا تفریط، مسؤول تلف یا ضایع شدن اشیائی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می‌شود.

۲. قانون تجارت

بر اثر گسترش روز افزون مبادلات تجاری، قرارداد حمل و نقل نقش مهمتری پیدا کرد. بدین جهت قانون تجارت تغییرات اساسی در آثار و حتی ماهیت قرارداد حمل و نقل به وجود آورد تا قوانین موجود را با سرعت و اطمینان لازم در امور بازرگانی متناسب و هماهنگ سازد.

به موجب ماده ۳۷۸ قانون تجارت قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود مگر در مواردی که استثناء شده باشد. مطابق ماده ۳۸۶ این قانون اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود مگر

^{۲۲} بهروز اخلاقی، «بجای پیرامون ماهیت حقوقی قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ش ۲۹، ۱۳۷۱، ص ۹.

اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید.

بنابراین قانون تجارت ماهیت قرارداد حمل و نقل را تغییر داده و آن را تابع مقررات عقد وکالت دانسته است، که ظاهراً ارسال‌کننده در حکم موکل، و متصدی حمل و نقل در حکم وکیل تلقی شده است. نتیجه این نوع نگرش، اصولاً جایز بودن قرارداد حمل و نقل به وسیله هر یک از دو طرف معامله است. به این سبب ماده ۳۸۲ قانون تجارت مقرر کرده است که ارسال‌کننده کالا می‌تواند آن را مادام که در اختیار متصدی حمل و نقل است، با پرداخت هزینه انجام شده و خسارات مربوط استرداد کند.

از طرف دیگر، بعضی از مواد قانون تجارت، قرارداد حمل و نقل را در مواردی، از مقررات عقد وکالت جدا کرده و به آن وضعیتی خاص بخشیده است. مثلاً برخلاف مقررات عقد وکالت، در ماده ۳۸۴ قانون تجارت به متصدی حمل و نقل اجازه داده شده است تا چنانچه ارسال‌کننده یا مرسل‌الیه در مدت مناسبی تکلیف مال‌التجاره را روشن نسازد، آن را به فروش برساند.

علاوه بر آن، حمل و نقل به وسیله پست تابعه مقررات این باب نیست. به عبارت دیگر، در مورد حمل و نقل پستی، مقررات قانون مدنی همچنان به قوت خود باقی است و قراردادهای مربوط، ماهیت حقوق مدنی خود را حفظ کرده است.^{۲۳}

با در نظر گرفتن اینکه قانون تجارت به عنوان قانون خاص حاکم بر مقررات مدنی است، می‌توان گفت که جز در موارد خاص (مانند حمل و نقل پستی) اصولاً قرارداد حمل و نقل نه ماهیت عقد اجاره را دارد و نه ماهیت عقد وکالت را، بلکه نوع خاصی از عقود معین است که در حقوق تجارت تأسیس شده است؛ ولی در صورت فقدان نص خاص، تابع مقررات عقد وکالت است و آثار و احکام خود را در مواردی که قانون تجارت مشخص نکرده باشد، از این عقد می‌گیرد.

^{۲۳} ماده ۳۹۴ قانون تجارت.

تعهد ایمنی مسافر در حقوق ما در حمل و نقل تجاری پذیرفته شده است.^{۲۴} اگر قراردادی بین مسافر و متصدی حمل وجود داشته باشد، مسؤولیت متصدی در برابر زیانهای وارده به مسافر قراردادی است ولی اگر قراردادی بین آنها وجود نداشته باشد باز هم باید مسؤولیت متصدی را پذیرفت، مانند مسافری که بدون داشتن بلیت با قطار مسافرت می‌کند، مسؤولیت ناشی از تصادم قطار بی‌گمان ریشه قراردادی ندارد و تابع قواعد عمومی است.^{۲۵} بطوری که می‌توان گفت عرف متصدی را مسؤول جان مسافران می‌داند. قانون تجارت از این عرف در تدوین ماده ۳۸۶ الهام گرفته است. در قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی، سرنشینان وسیله نقلیه در زمره اشخاص ثالث قرار دارند و دارنده وسیله، مسؤول زیانهای وارده به آنهاست. در این امور، مسؤولیت دو مبنای قانونی و قراردادی دارد. زیان‌دیده حق دارد از هر دو مبنا برای جبران خسارت استفاده کند. اگر خسارت وارده مالی باشد مطابق قانون تجارت و قانون مسؤولیت مدنی، خسارات وارده ارزیابی و به شیوه‌هایی که در قوانین ذریبط ذکر شده است جبران می‌شود.

۳. قانون مجازات اسلامی

این قاعده پذیرفته شده است که هرکس زبانی به دیگری وارد آورد باید آن را جبران کند.^{۲۶} مبنای این اصل آن است که ارزش از دست رفته به زیان‌دیده باز گردانده شود. به موجب مقررات کلی حاکم بر مسؤولیت ناشی از فوت، صدمه و جراحت بدنی، شخص مسؤول باید دیه کامل متوفی را در صورت فوت و نسبتی از آن را در صورت صدمه و جراحت بپردازد. مقررات مربوط به میزان و نحوه پرداخت دیه را قانون مجازات اسلامی - دیات مشخص کرده است.

هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایل نقلیه زمینی، آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری، منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در

^{۲۴} ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد؛ ضمان قهری، جلد ۱، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴، ص ۷۸.

^{۲۵} ناصر کاتوزیان، پیشین، ص ۷۹.

^{۲۶} قاعده «لاضرر ولا ضرار» در حقوق اسلامی مبین همین معناست.

صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم محکوم می‌شود.^{۲۷} هرگاه یکی از جهات فوق‌الذکر موجب مرض جسمی یا دماغی که غیرقابل علاج باشد و یا از بین رفتن یکی از حواس یا از کار افتادن عضوی از اعضای بدن که یکی از وظایف ضروری زندگی انسان را انجام می‌دهد یا تغییر شکل دائمی عضو یا صورت شخص یا سقط جنین شود مرتکب به حبس از دو ماه تا یک سال و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می‌شود.^{۲۸}

اغلب تصادفات و حوادث رانندگی خطای محض هستند زیرا راننده قصد برخورد با مصدوم و کشتن یا مجروح کردن او را ندارد لیکن قانونگذار بنا به مصالحی، مواردی را در حکم شبه عمد دانسته و شخص راننده را مسؤول می‌داند. اگر در موردی راننده مرتکب بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی نشده و مهارت نیز داشته باشد و نظامات دولتی ذریبط را نیز رعایت نماید، عمل وی خطای محض محسوب و مسؤولیت متوجه عاقله او خواهد بود. اما ماده ۳۳۳ قانون مجازات اسلامی، به صورت مطلق، دیه را از عهده عاقله برداشته است و تصریحی ندارد که آیا عاقله در این خصوص مسؤولیتی دارد یا نه؟ اصولاً عاقله نباید در این مسأله همچون سایر موارد خطای محض مسؤولیتی داشته باشد.

۴. قانون مسؤولیت مدنی

با عنایت به قواعد اسلامی و فقه، غصب، اتلاف و تسبیب به عنوان مبانی مسؤولیت در قانون مدنی بکار رفته است و در آن از تقصیر که در قوانین اقتباس شده از غرب وجود دارد سخنی به میان نیامده است. بر عکس، قانونگذار در قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ به قواعد فقهی توجهی ننموده و به اقتباس از قوانین غربی عمد و تقصیر را مبنای مسؤولیت مدنی قرار داده است.

حقوقدانان در مورد مبنا و منشأ مسؤولیت نظریات متفاوتی ابراز داشته‌اند. اساس بحث این است که آیا عمل یا خودداری از عمل خلاف متناسب به یک شخص، برای تحقق مسؤولیت کافی است، یا اینکه باید خطا و یا تقصیر متخلف نیز

^{۲۷} ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی.

^{۲۸} ماده ۷۱۵ قانون مجازات اسلامی.

ثابت گردد تا مسؤولیت او محرز شود. حاصل این جدال عقیدتی، دو نظریه عمده در خصوص مبنا و منشأ مسؤولیت مدنی می باشد که عبارتند از: نظریه خطا یا مسؤولیت ذهنی و نظریه خطر یا مسؤولیت عینی.

طبق نظریه تقصیر، وجود مسؤولیت، ناشی از تقصیر شخص است. بدین ترتیب که انجام، یا خودداری از عمل خلاف مقررات به تنهایی برای پایه گذاری مسؤولیت کافی نمی باشد بلکه زیان دیده برای تقاضای جبران خسارت از شخصی، باید ثابت نماید که تقصیر او سبب خسارت شده است.

ماده ۱ قانون مسؤولیت مدنی، مسؤولیت مدنی را بر مبنای تقصیر قرار داده است. به موجب آن، ورود ضرر به دیگری باید در نتیجه عمد یا بی احتیاطی صورت گیرد. این در حالی است که مطابق قانون مدنی رابطه علیت عرفی بین کار شخص و تلف مال برای احراز مسؤولیت شخص کافی می باشد. ماده ۳۲۸ قانون مدنی مقرر می دارد:

«هرکس 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.»

آیا قانون مسؤولیت مدنی که جدیدتر است قانون مدنی که قدیمی تر است را نسخ می کند؟ به نظر حقوقدانان به دلایل زیر مقررات اتلاف در قانون مدنی نسخ نشده است.

۱- قانون مدنی ناظر به تلف مستقیم بوده و قانون خاص است ولی قانون مسؤولیت مدنی به تلف غیرمستقیم و با واسطه مال و نیز لطمه به جان مربوط می گردد و قانون عام می باشد. قانون عام (قانون مسؤولیت مدنی) نمی تواند قانون خاص (قانون مدنی) را نسخ کند.

۲- مصالح اجتماعی اقتضا می کند اشخاصی که خساراتی به دیگران وارد می نمایند حتی در صورت عدم تقصیر، مسؤول شناخته شوند. قانونگذار نیز مصالح اجتماعی را در بسیاری از قوانین ملحوظ نموده است. به عنوان مثال قانون بیمه اجباری وسائل نقلیه موتوری زمینی، دارندگان این نوع وسائل را در برابر اشخاص

ثالث در هر حالت مسؤول می‌شناسد. ماده یک این قانون می‌گوید:
 «کلیه دارندگان وسائل نقلیه موتوری زمینی... مسؤول جبران خسارات بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسائل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص ثالث وارد شود...».

مطابق نظریه خطر، هیچکس نمی‌تواند با توسل به عنصر خطا و اثبات فقدان آن از زیر بار مسؤولیت شانه خالی کند. بنابراین مبنای مسؤولیت را فقط باید در نظریه جدیدی پذیرفت که آن را نظریه خطر گویند. این نظریه در حقوق اسلام نیز پذیرفته شده و هدف اصلی این است که هیچ ضرری جبران نشده باقی نماند.^{۲۹}
 به نظر نویسندگان این نظریه امتیازاتی نسبت به نظریه تقصیر دارد زیرا در اینصورت دعوای جبران خسارت آسانتر بوده و به نفع زیان‌دیده است که از دشواری اثبات تقصیر زیان‌زننده معاف گردد. مضافاً اینکه در بسیاری از موارد امکان اثبات تقصیر زیان‌زننده وجود ندارد.

مسؤولیت مدنی بر پایه نظریه خطر بر این اساس استوار است که هرکس فعالیتی سودآور و منفعتی تحصیل می‌کند و به فعالیت اقتصادی می‌پردازد^{۳۰}، مسؤولیت ناشی از آن را نیز باید تحمل کند ولو آنکه، در این میان مرتکب تقصیر نشده باشد و چنین مسؤولیتی بر این پایه استوار است که وی محیطی خطرناک در جامعه ایجاد نموده است.

مسؤولیت بدون تقصیر و بر مبنای نظریه خطر، نیازمند تصریح قانونی است. بی‌آنکه قانونی در این زمینه تصویب شود، نمی‌توان شخص غیرمقصر را به جهت خساراتی که به دیگران وارد می‌سازد مسؤول قلمداد کرد. نظریه خطر در مواردی از جمله در صنعت حمل و نقل رواج یافته است. مطابق قانون تجارت ایران، «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسؤول قیمت آن خواهد بود...»^{۳۱}
 همچنین «متصدی حمل و نقل مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل نقل واقع شده...»^{۳۲}.

۲۹ ناصر کاتوزیان، پیشین، صص ۱۲۱-۱۳۴ و ۱۸۸.

۳۰ همان، ص ۱۱۶ به بعد.

۳۱ ماده ۳۸۶ قانون تجارت.

۳۲ همان ماده.

وضعیت در حمل و نقل هوایی به دلیل خصوصیت خاص آن متفاوت است. در زیر مقررات ذیربط بررسی می‌شوند.

گفتار دوم - کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن

مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالای وی از مسائل بسیار مهمی است که در حقوق حمل و نقل هوایی مطرح است. امروزه قانون قابل اجرا در خصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای داخلی و بین‌المللی بسیاری از کشورها کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو در مورد «یکسان کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی است».^{۳۳} با گذشت زمان و توسعه روز افزون صنعت هوانوردی و نیز به علت تورم در کشورها و ناکافی بودن میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل، دو مرتبه اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو به عمل آمده است که نخستین اصلاحات در ۱۹۵۵ در لاهه و دومین اصلاحات در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا صورت گرفته است. اصلاحات مزبور با عنوان پروتکل ۱۹۵۵ لاهه^{۳۴} و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا^{۳۵} به کنوانسیون ورشو اضافه گردیده‌اند تا کنوانسیون مزبور با حمل و نقل پیشرفته جهانی مطابقت داشته باشد. پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا در آمده ولی پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا هنوز لازم‌الاجرا نشده است. مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده است می‌باشد».^{۳۶}

با تصویب این قوانین، مقررات کنوانسیونهای مزبور قانون خاص محسوب

³³ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air, October 12, 1929, (Warsaw Convention) ICAO Doc, 7838, 9201; (1933) 137 UNTS 11.

³⁴ 478 UNTS 371; ICAO Doc. 7632; Nicolas Mateesco Matte, *Treaties on Air-Aeronautical Law*, The Carswell Co., 1981, p. 706.

³⁵ Matte, *op. cit.*, p. 730; (1966) USAvR 450.

³⁶ مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۴۷۴-۴۷۵.

می‌گردد. در رابطه بین قانون قدیم و جدید هر کدام که مصادیق بیشتری داشته باشد نسبت به دیگری عام، و حکمی که قلمرو اجرای آن وسعت کمتری دارد خاص است. قوانین مدنی، تجارت، مسؤولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی عام، و کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن قوانین خاص هستند. به عبارت دیگر هرگاه موضوع حکم قانون در عالم خارج متعدد باشد (مانند قوانین مدنی، تجارت و مجازات اسلامی)، آن را در اصطلاح «عام» و اگر حکم قانون ناظر به موضوع معینی باشد (مانند کنوانسیون ورشو) «خاص» نامند.

در این حالت، قانون خاص قانون عام را نسخ ضمنی می‌کند.^{۳۷} بنابراین قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی کشور تا قبل از الحاق ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ در مورد یکسان کردن برخی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی و پروتکل‌های اصلاحی آن (که در خرداد ماه ۱۳۵۴ به تصویب مجلس رسید)، همان مقررات حاکم بر قانون تجارت و قواعد عام مدنی بوده است. ولی به لحاظ پیچیدگی این نوع از حمل و نقل و عدم انطباق آن مقررات با مقتضیات عصر، کشور ما بدان ملحق شد.

بنابراین، این کنوانسیون در حمل و نقل‌های داخلی نیز قابل اجرا است. از طرف دیگر، با تصویب این کنوانسیون برای پروازهای داخلی، قانونگذار خواسته است این مقررات را جایگزین مقررات قبلی نماید زیرا بعید به نظر می‌رسد قانونگذار برای خطای واحد، دو نوع جبران خسارت مقرر کند. هر خسارت یک بار جبران می‌شود و جبران آن باید به یکی از طرق صورت گیرد.

ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی نیز نباید اجرای کنوانسیون ورشو در پروازهای داخلی را نسخ نماید. مطابق این ماده هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی، آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری، منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم محکوم می‌شود. قانونگذار با تصویب ماده واحده مربوط به قابلیت اجرای

^{۳۷} ناصر کاتوزیان، مقدمه علم حقوق و مطالعه در حقوق خصوصی ایران، چاپ پنجم، تهران، اقبال، ۱۳۶۲، ص ۱۰۵.

کنوانسیون ورشو و پروتکل آن در داخل کشور، خواسته است مقررات مربوطه را در داخل نیز با مقررات بین‌المللی یکسان نماید تا بدینوسیله با اهمیت دادن به حمل و نقل داخلی اعتماد و اطمینان مسافران حمل و نقل هوایی را جلب نماید. به نظر نمی‌رسد قانونگذار با تصویب ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی خواسته باشد اجرای کنوانسیون ورشو را در داخل کشور نسخ نماید زیرا این بر خلاف هدف قانونگذار است. قانونگذار احتمالاً خواسته است در صورت بی‌احتیاطی متصدی حمل و نقل وی را علاوه بر غرامتهای مقرر در کنوانسیون، به عنوان مجازات، به پرداخت دیه نیز ملزم نماید.

گفتار سوم - قانون قابل اجرا در هواپیمای دولتی سی - ۱۳۰

به موجب ماده ۱ کنوانسیون ورشو، در صورت وجود شرایط چهارگانه ذیل، این کنوانسیون قابل استناد خواهد بود:

الف) حمل و نقل بین‌المللی؛

ب) حمل اشخاص، کالا یا لوازم شخصی؛

ج) حمل و نقل توسط هواپیما؛

د) در قبال حق‌الزحمه یا بطور رایگان.

در صورتی که هریک از شرایط فوق مصداق نداشته باشد، کنوانسیون قابل استناد نخواهد بود مگر اینکه کنوانسیون ورشو در قانون داخلی کشور رسیدگی‌کننده پذیرفته شده باشد یا طرفین توافق کرده باشند تا مفاد آن را حاکم بر حمل و نقل مربوط نمایند. موارد «ب» و «ج» روشن هستند و مشکلی در فهم آنها معمولاً وجود ندارد. موارد «الف» و «د» مختصراً در زیر توضیح داده می‌شود.

بند ۲ از ماده ۱ کنوانسیون ورشو، اصطلاح حمل و نقل بین‌المللی را تعریف می‌کند: «از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصطلاح حمل و نقل بین‌المللی هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبدأ و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرفهای قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود (ولو اینکه انقطاعی در حمل و نقل واقع گردد و یا تعویض وسیله نقلیه معمول شود یا نه) در سرزمین دو طرف متعاقد واقع باشد...».

این شرط یکی از مهمترین و مشکلترین مسائلی است که برای تعیین شمول

کنوانسیون پیش روی مدعی خسارت قرار دارد. خواهان برای تعیین بین‌المللی بودن یک حمل و نقل هوایی باید به چهار عامل مبدأ، مقصد، توقفگاه‌های مورد توافق و دول متعاقد توجه نماید.

قابلیت اعمال کنوانسیون ورشو منوط به آن است که مسافرت هوایی میان قلمرو دو طرف متعاقد صورت گرفته باشد. کنوانسیون در مورد مسافرت میان دو نقطه در قلمرو یک طرف متعاقد نیز قابل اعمال است، البته در صورتی که توقفگاه مورد توافقی در کشور دیگر وجود داشته باشد. البته بسیاری از کشورها با تصویب کنوانسیون ورشو، اجرای آن را در پروازهای داخلی نیز پذیرفته‌اند تا بدینوسیله مسافران خارجی با مشکلات کمتری مواجه شوند.

شرط دیگری که در ماده ۱ کنوانسیون ذکر شده دریافت حق‌الزحمه است. حق‌الزحمه حمل و نقل باید پرداخت شده باشد. وقتی یک شرکت باربری به حمل و نقل می‌پردازد، حمل «در قبال حق‌الزحمه» است؛ چنین حمل و نقلی با اجتماع سایر شرایط بطور مطلق مشمول کنوانسیون می‌گردد. وقتی حمل‌کننده بدون دریافت وجهی مسافران یا محموله را می‌پذیرد، حمل «رایگان» است؛ اینگونه حمل و نقل تنها در صورتی مشمول کنوانسیون می‌گردد که حمل توسط متصدی حمل و نقل هوایی (متصدی که حمل و نقل هوایی کار اصلی آن است) صورت گرفته باشد.

عموماً دادگاهها «در قبال کرایه» را از نقل و انتقال استنباط می‌کنند، حتی اگر هیچ کرایه‌ای پرداخت نشود. به عبارت دیگر وقتی شخصی سوار هواپیما می‌شود فرض می‌شود که وی کرایه پرداخته کرده است. مسافری که بخشی از هزینه‌های پرواز را پرداخت می‌کند نیز مشمول کنوانسیون می‌گردد.^{۳۸}

رویه قضائی میان مسافرانی که در رابطه با وظایف خود پرواز می‌کنند و آنهایی که به عنوان مهمان پرواز می‌کنند تمایز قائل می‌شود. از اینرو، بازرس پرواز مشمول کنوانسیون نمی‌گردد، در حالی که یک ناظر ترافیک هوایی که در مرخصی می‌باشد، چنانچه به درخواست یک سازمان دولتی اقدام به مسافرت هوایی کرده باشد، مشمول کنوانسیون می‌شود.^{۳۹} حمل و نقل رایگان تنها در صورتی تحت شمول

³⁸ Fischer v. Koller, 15 Avi. 17186 (Sup. Ct. Austria 1977).

³⁹ Sotramat c. Delaby 1967 ETL 1046 (C. A. Brussels 12 Jan 1965).

کنوانسیون قرار می‌گیرد که انجام آن توسط یک «شرکت» دخیل در حمل و نقل هوایی تقبل شده باشد.

در صورت وجود چهار شرط فوق‌الذکر، کنوانسیون ورشو در حمل و نقل هوایی مسافر و بار اجرا می‌گردد. هواپیمای سی - ۱۳۰ یک هواپیمای نظامی محسوب می‌شود. آیا کنوانسیون ورشو در خصوص این نوع هواپیما هم اجرا می‌گردد؟ هواپیمای نظامی یک هواپیمای دولتی است. لازم است هواپیمای دولتی تعریف شود. کنوانسیون ورشو در این مورد که هواپیمای دولتی چه نوع هواپیمایی است ساکت است. هواپیمای دولتی را کنوانسیون شیکاگو^{۴۰} تعریف کرده است. مطابق بند (ب) ماده ۳ آن، هواپیماهایی که در خدمت نظامی، گمرکی و انتظامی بکار برده می‌شوند هواپیماهای دولتی محسوب می‌شوند. به دلیل ابهام واژه هواپیمای دولتی، حقوقدانان نظرات مختلفی در مورد دایره شمول آن بیان داشته‌اند. به نظر یک نویسنده^{۴۱}، این نوع از هواپیماها تحت کنترل دولت بوده، صرفاً برای تأمین اهداف دولتی از آنها استفاده می‌شود. به نظر وی هواپیماهای دولتی، هواپیماهای نیروی انتظامی، نظامی (یعنی هواپیماهایی که بخشی از نیروهای مسلح را تشکیل می‌دهند)، گمرکی، پست، هواپیماهای حامل سران کشورها و دیگر مقامات بلند پایه دولتی و هواپیماهای در حال مأموریت ویژه را دربرمی‌گیرند.^{۴۲}

به موجب بند ۱ ماده ۲ این کنوانسیون، کنوانسیون ورشو در مورد حمل و نقلهایی که توسط دولت یا سایر اشخاص حقوق عمومی که تحت شرایط پیش‌بینی شده در ماده ۱ صورت گیرد نیز قابل اجرا است. این ماده به وسیله پروتکل لاهه حذف و ماده ۲۶ به این صورت به آن افزوده شده است: «در مورد این پروتکل هیچ رزروی (قید و شرط) پذیرفته نیست معهدا هر دولت متعاهدی در هر موقع می‌تواند

⁴⁰ Convention on International Civil Aviation, Chicago Convention 1944.

کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری (کنوانسیون شیکاگو) در چهارم آوریل ۱۹۴۷ به مرحله اجرا در آمد. این کنوانسیون، علاوه بر اینکه اساسنامه ایکائو محسوب می‌شود، یک عهدنامه چند جانبه برای ایجاد نظم و ایمنی و کمک به پیشرفت مؤثر هواپیمایی کشوری است.

⁴¹ D. Vershoor, *An Introduction to Air Law*, Deventer-Netherlands, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983, (new ed. 2003) at 27.

⁴² برای مطالعه بیشتر نک: منصور جباری، *حقوق بین‌الملل هوایی*، تبریز، انتشارات فروزش، چاپ اول، ۱۳۸۱، صص ۲۵-۲۲.

با ارسال اطلاعیه‌ای به عنوان حکومت جمهوری خلق لهستان^{۴۳} اعلام نماید که کنوانسیون اصلاح شده به وسیله این پروتکل شامل حمل و نقل اشخاص، کالا و لوازم شخصی که برای مقامات نظامی دولت مزبور در هواپیمایی که در کشور مذکور ثبت گردیده و تمام ظرفیت آن توسط و یا برای این مقامات ذخیره گردیده است انجام می‌پذیرد نخواهد شد. با توجه به مراتب مذکور، در صورتی که هواپیمای سی-۱۳۰ شرایط فوق‌الذکر را داشته و مسافران اجرت پرداخته باشند کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن باید در خصوص این پرواز قابل اجرا باشد.

بنابراین، این شرط به دولتها اجازه می‌دهد حمل و نقل برای نیروهای نظامی خود را، وقتی که تمام ظرفیت هواپیما توسط نیروهای نظامی یا از طرف نیروهای نظامی تکمیل شده باشد، از شمول کنوانسیون خارج سازند. تنها ۹ دولت چنین شرطی را مقرر داشته‌اند: هفت دولت طبق کنوانسیون ورشو و سه دولت طبق پروتکل لاهه (دولت کنگو مطابق هر دو)^{۴۴}، ایالات متحد در این خصوص اظهار داشته‌است، کنوانسیون در مورد حمل و نقلی که «توسط دولت ایالات متحد انجام می‌شود» قابل اعمال نخواهد بود. رئیس جمهور وقت آمریکا، روزولت، ضمن اعلام پیوستن دولت متبوعش به این معاهده بیان داشت: ماده ۲ شامل حمل و نقلی که «ممکن است توسط ایالات متحد انجام شود» نخواهد گردید. عدم ذکر کلمه «مستقیماً» و نحوه نگارش شرط اعمال شده توسط ایالات متحد موجب شده است دادگاهها در برخی از حمل و نقلهایی که به نمایندگی از طرف دولت انجام می‌شود به کنوانسیون ورشو و پروتکل آن استناد نمایند. در پرونده روس علیه پان امریکن^{۴۵}، دادگاه اظهار داشت با توجه به بیانیه پذیرش و نیز شرط ایراد شده توسط دولت آمریکا، وقتی حمل و نقل به نمایندگی از «طرف» دولت آمریکا صورت گیرد کنوانسیون قابل اعمال می‌باشد. در این پرونده به نظر دادگاه حمل و نقلی که با خرید بلیط پرواز توسط ارتش آمریکا از یک متصدی حمل و نقل خصوصی صورت گرفته، حمل و نقل «انجام شده توسط» دولت آمریکا به حساب نیامد، بنابراین کنوانسیون در

^{۴۳} جمهوری خلق لهستان امین پروتکل تعیین شده است.

^{۴۴} Lawrence Goldhirsch, *The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook*, London, Martinus Nijhoff, 1988, at p. 17 & Appendix p. 292.

^{۴۵} *Ross v. Pan Am* 299 N.Y. 98 (1948).

این مورد قابل اعمال دانسته شد. بنابراین چنانچه «انجام شده توسط»، به معنای این باشد که دولت یا عاملان دولتی آمریکا متصدی حمل و نقل بوده‌اند، بهتر آن است که کنوانسیون را قابل اعمال بدانیم، چرا که در غیر اینصورت، ممکن است مقصود کنوانسیون بی‌نتیجه بماند. در پرونده روس خواهان اظهار داشت هواپیما توسط متصدی حمل و نقل به پرواز درآمده، توسط او کنترل شده و متعلق به آن خط هوایی بوده است. در دعوی مطروحه‌ای که انجام حمل و نقل توسط دولت مورد سؤال می‌باشد، شرط ایراد شده زمانی مجری است که مسافر نتواند انجام عملیات پرواز و کنترل هواپیما را به یک خط هوایی منتسب نماید.

رأی پرونده روس در دو پرونده دیگر نیز مورد تبعیت قرار گرفته است. در هر دو آنها پرسنل نظامی با هواپیمای کشوری پرواز می‌کردند که بدین منظور از سوی مقامات دولتی اجاره شده بود.^{۴۶} تاکنون در هیچ پرونده‌ای مطرح نشده است که حمل و نقلی که «توسط متصدی حمل و نقل دولتی» انجام می‌گیرد حمل و نقل «توسط دولت» محسوب است. در دعوی کلی^{۴۷} بدین نحو اظهار نظر شده که چنین نقل و انتقالی حمل و نقل «توسط دولت» نیست. البته باید توجه کرد که اگر متصدی حمل و نقل دولتی باشد به عبارت دیگر حمل و نقل توسط دولت یا یکی از شخصیت‌های حقوقی متعلق به دستگاه دولتی انجام می‌شود باز کنوانسیون قابلیت اعمال دارد.^{۴۸}

⁴⁶ *Mertens v. Flying Tiger Lines* 9 Avi. 17187 (D.C.N.Y. 1963), *aff'd and rem'd*, 341 F.2d 851 (2d Cir. 1965), *cert. denied* 382 U.S. 816 (1965). And *Warren v. Flying Tiger Lines* 234 F. Supp. 223 (D.C. Cal. 1964), *rev'd and rem'd*, 352 F. 2d 494 (9th Cir. 1965). Cited in Goldhirsch, *op. cit.*, at 17.

⁴⁷ *Kelley v. Sabena* 242 F. Supp. 129 (D.C.N.Y. 1965).

⁴⁸ تعداد زیادی از متصدیان حمل و نقل، دولتی یا شرکتهایی هستند که بخش عمده‌ای از سهام آنها به دولت تعلق دارد. بعضی از این شرکتها مثل شرکت هواپیمایی بریتیش ایرویز دولتی هستند و بعضی دیگر شرکت‌های خصوصی، که نصف و گاهی بیش از نصف سهام آنها متعلق به دولت است، مثل ک ال ام و Qantas که در کوئینزلند قرار دارد متعلق به کشور فدرال استرالیا است. به هر حال کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن در خصوص این شرکتها قابل اجراء است. جهت اطلاعات بیشتر نک: منصور جباری، حقوق بین‌الملل هوایی، ص ۷۲.

گفتار چهارم - بررسی آراء صادره در قضیه فوکر ۲۸

با توجه به آراء صادره در قضیه فوکر، نکته قابل توجه این است که دادگاهها در این قضیه علاوه بر تعیین مجازات حبس، به دیه و غرامت بر اساس کنوانسیون رأی داده‌اند. به موجب آراء، دیه باید از طرف مقصرین حادثه پرداخت و از میزان غرامت کنوانسیون ورشو (که یکصد و بیست پنج هزار فرانک است) کسر و مابقی به وسیله شرکت خدمات هوایی آسمان پرداخت شود. دادگاه بر مبنای چه استدلالی خواسته است مبلغ دیه از غرامت کنوانسیون ورشو کم شود؟ در پاسخ به این سؤال لازم است مختصری به ماهیت دیه پرداخته شود.

در باب ماهیت حقوقی دیه نظریات مختلفی به شرح ذیل ابراز شده است:

الف - دیه مجازات تلقی می‌شود.^{۴۹}

ب - دیه ماهیت خسارت دارد و از نهادهای وابسته به مسئولیت مدنی است و مبتنی بر قاعده لاضرر است.^{۵۰}

ج - دیه ماهیت دوگانه دارد یعنی هم مجازات است و هم به منظور جبران ضرر پرداخت می‌شود.^{۵۱}

فقها و حقوقدانان در خصوص هر کدام از نظریات فوق‌الاشعار مفصلاً بحث کرده‌اند. بحث بیشتر در این زمینه از حیثه این مقاله خارج است. به هر حال به نظر بعضی دیه دارای جنبه کیفری و بعضی معتقدند دیه جبران خسارت است. در صورتی که به نظر دادگاه دیه دارای جنبه کیفری باشد، دادگاه باید برای کاستن آن از غرامت مندرج در کنوانسیون دلیل موجهی ارائه می‌نمود زیرا در اینصورت آن دو از یک جنس نیستند و کاستن آنها از هم هیچ مبنایی ندارد.

به نظر می‌رسد دیه از نظر دادگاه جبران خسارت بوده است. احتمالاً به نظر قاضی رسیدگی‌کننده، دادگاهی که به جنبه کیفری قضیه‌ای رسیدگی می‌کند، در

^{۴۹} برای ملاحظه نظریه مجازات بودن دیه نک: ناصر کاتوزیان، «ماهیت و قلمرو دیه»، *مجله کانون وکلا*، ش ۶ و ۷، ۲-۱۳۷۱، ص ۲۸۶.

^{۵۰} حسینقلی حسینی‌نژاد، *مسئولیت مدنی*، چاپ اول، تهران، نشر جهاد دانشگاهی دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۷۰، ص ۱۵۹؛ محمد حسن مرعشی، «دیه و ضرر و زیان ناشی از جرم»، *مجله قضائی و حقوقی دادگستری*، ش ۱، ۱۳۷۰، صص ۱۴ و ۱۵.

^{۵۱} همان، ص ۲۸۹؛ محمد موسوی بجنوردی، «نگرشی جدید بر قانون دیات»، *فصلنامه رهنمون*، ش ۶، ۱۳۷۲، ص ۵۶.

صورت وقوع جرم، هرگاه متهم را مجرم تشخیص دهد مکلف است ضمن صدور حکم جزایی، حکم ضرر و زیان مدعی خصوصی را نیز طبق دلایل و مدارک موجود صادر نماید.^{۵۲} بنابراین دادگاههای رسیدگی کننده به پرونده ضمن تعیین مجازات برای هریک از متهمین، آنها را به پرداخت غرامت نیز محکوم کرده اند. دو اشکال عمده در اینصورت به وجود می آید. اولاً، در صورتی که امکان محکوم نمودن متهمین به پرداخت دو خسارت مختلف از دو قانون متفاوت وجود داشته باشد، چون هر دو جبران خسارت هستند و از یک جنس می باشند باید آنها را با هم جمع کرد نه از هم کاست. ثانیاً همچنانکه گفته شد با وجود کنوانسیون ورشو که قانون قابل اجرا در پروازهای داخلی جمهوری اسلامی ایران است، دلیلی بر استناد به دیه به عنوان جبران خسارت وجود ندارد. ثالثاً اولیاء دم برای مطالبه خسارت طبق کنوانسیون باید دادخواست تنظیم و به دادگاه صلاحیت دار تقدیم می نمودند و دادگاه میزان خسارت را مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن محاسبه و متصدی حمل و نقل را به پرداخت آن ملزم می نمود.

کنوانسیون ورشو که به حق از شاهکارهای ادبیات حقوقی بین المللی معاصر شناخته شده است، بر مبنای مسئولیت قانونی و قراردادی نظامهای حقوقی اکثر کشورهای عضو با تلفیقی بیشتر منطبق با نظام حقوقی رومی - ژرمنی و کامن لا پا به عرصه وجود نهاده است و امروزه در سطح جهانی اساس حل و فصل قریب به اتفاق دعاوی ناشی از حمل و نقل هوایی است.

کنوانسیون ورشو برای مدت طولانی کارایی خود را نشان داد لیکن در دهه گذشته در موارد چندی، روزآمد کردن کنوانسیون از طرف بعضی کشورها مطرح گردید. بعضی از کشورها برای حمایت از مسافران و جلب بیشتر مسافر اقداماتی به صورت چند جانبه و حتی یکجانبه انجام دادند. از جمله آنها می توان به افزایش مسئولیت متصدیان حمل و نقل در ایالات متحد، اتحادیه اروپا و ژاپن اشاره کرد.

این اقدامات سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری را بر آن داشت کنوانسیون جامع و مورد پسند این کشورها تدوین نماید که منجر به تصویب کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی شد. این

^{۵۲} ماده ۱۲ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور کیفری مصوب ۱۳۷۸/۶/۳۱.

کنوانسیون به منظور روز آمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است. در این کنوانسیون منافع مسافران و ارسال‌کنندگان کالا بیشتر حمایت شده است. این کنوانسیون در چهار نوامبر ۲۰۰۳ به مرحله اجرا در آمده است. اکنون ۶۰ کشور به این کنوانسیون ملحق شده و ۷۱ کشور آن را امضاء کرده‌اند. اتحادیه اروپا نیز در ژوئن ۲۰۰۴ به کنوانسیون مونترال پیوست.^{۵۳} به علت اینکه ایران هنوز به این کنوانسیون نپیوسته و در پروازهایی که به ایران یا از ایران صورت می‌گیرد کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن هنوز اجرا می‌گردد ما نیز در این مقاله به مطالعه مختصر چند ماده از کنوانسیون ورشو که به مسؤلیت متصدیان حمل و نقل مربوط است بسنده می‌کنیم.

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل مسؤل خسارتی است که به صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. ماده ۱۸ همان کنوانسیون، متصدی حمل و نقل را مسؤل خسارتی می‌داند 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. میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل در ماده ۲۲ این کنوانسیون، برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود شده است. این مبلغ بر حسب فرانک فرانسه که معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهمصد هزارم است محاسبه می‌شود. این مبلغ را می‌توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیک‌ترین عدد صحیح تبدیل نمود. پروتکل ۱۹۵۵ لاهه میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر را به دو برابر یعنی ۲۵۰۰۰۰ فرانک افزایش داده است. میزان مسؤلیت مذکور در فوق فقط در صورتی قابل اعمال خواهد بود که متصدی حمل و نقل کلیه شرایط حمل و نقل مندرج در کنوانسیون ورشو را رعایت نماید.

در صورتی که متصدی حمل و نقل، مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو را رعایت ننماید، باز هم کنوانسیون ورشو اعمال می‌گردد، لیکن، میزان مسؤلیت

^{۵۳} برای مطالعه بیشتر نک: پابلو مندس دولیون و ورنر ایسکنس، «کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو»، ترجمه ماشاءالله بناء نیاسری، مجله حقوقی، ش ۳۱، پائیز ۱۳۸۳، ص ۲۵۹.

متصدی حمل و نقل بیشتر از میزانی خواهد بود که کنوانسیون مشخص کرده است. به عبارت دیگر، اگر متصدی حمل و نقل مقررات کنوانسیون ورشو را رعایت ننماید نمی‌تواند مسؤولیت خود را به میزان مذکور در کنوانسیون ورشو محدود نماید. در اینصورت اصطلاحاً گفته می‌شود میزان مسؤولیت متصدی «نامحدود» بوده و قاضی رسیدگی‌کننده به میزان درخواست خسارت دیده و میزان واقعی خسارت وارده توجه خواهد نمود. اثبات تخلف متصدی حمل و نقل امر مشکلی است ولی اگر تخلف نماید، این امکان به مسافر داده خواهد شد که میزان مسؤولیت متصدی را افزایش دهد.

در موارد ذیل مسؤولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است:

الف - در صورتی که خسارت وارده ناشی از تخلف عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده معادل با تخلف عمدی تلقی شود^{۵۴}،

ب - در صورت فقدان بلیت مسافر^{۵۵}،

ج - در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا کامل نبودن مندرجات آنها^{۵۶}،

د - در صورت عدم صدور بازنامه هوایی یا رعایت نکردن مندرجات آن.^{۵۷}

همچنان که در مقدمه ذکر شد نویسنده این مقاله قصد بررسی تقصیر یا بی‌گناهی مشتکی‌عنهم پرونده فوکر را ندارد که خود مقوله‌ای جداگانه است. لیکن ذکر این قضیه ضروری است که دادگاهها (بجز شعبه ۳۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران که صادرکننده رأی نهایی است) بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات از ناحیه متهمان را محرز دانستند. در صورتی که دادگاه خطای متصدی حمل و نقل را محرز بدانند، با توجه به ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، باید ضمن رعایت مواد کنوانسیون

^{۵۴} ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو.

^{۵۵} ماده (۲) کنوانسیون ورشو. در خصوص بررسی حقوقی بلیت هواپیما نک: منصور جباری، «عدم کنترل بلیت هواپیما و آثار حقوقی آن»، نشریه داخلی کانون وکلای دادگستری آذربایجان شرقی و اردبیل، سال اول، ش ۱، زمستان ۱۳۸۳، صص ۲۴-۳۵.

^{۵۶} ماده (۴) کنوانسیون ورشو.

^{۵۷} مواد ۸ و ۹ کنوانسیون ورشو؛ منصور جباری، حقوق بین‌الملل هوایی، ص ۹۳.

ورشو، در بیان میزان خسارت وارده، مسئولیت نامحدود متصدی حمل و نقل را مد نظر قرار دهد و میزان غرامت را براساس آن تعیین نماید. نامحدود بودن مسئولیت متصدی حمل و نقل در پرونده‌های بسیاری در دادگاه‌های کشورهای مختلف مورد استناد قرار گرفته است.^{۵۸}

متصدی حمل و نقل برای رهایی از مسئولیت، باید ثابت کند که خسارت ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباطی ندارد. در صورتی که وی ثابت کند که خود و عاملان وی همه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملان آن مقدر نبوده است مسئولیتی نخواهد داشت.^{۵۹} در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده آمده، معلول خطای شخص خسارت دیده است، دادگاه می‌تواند مطابق قانون متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا سازد.^{۶۰}

^{۵۸} از جمله این پرونده‌ها عبارتند از:

- Queen's Bench London, 30 January 1956: (1956), 1 QB 454; French Supreme Court.
 Sofranski v. KLM, 326 N.Y.S. 2d 870 (N.Y. Civ. Ct. 1971).
 Lisi v. Alitalia, 253 F. Supp. 237 (D.C., N.Y., 1966).
 American Airlines v. Ulen, 1949, USAR 338.
 Mertens v. Flying Tiger Lines 341 F. 2d 851 (2d Cir. 1965). Cert. denied 382 U.S. 816 (1965).
 Reiner v. Alitalia, 9 Avi 18228.
 Manion v. Pan Am 430 N.Y.S.2d 486, (N.Y. Sup. Ct. 1980), rev.'d 439 N.Y.S. 206.
 Warren v. Flying Tiger Lines 352 F.2d 494 (9th cir. 1965).
 Bayless v. Varig 10 Avi. 17881 (D.C. N.Y. 1968).
 Air Crash Disaster at Warsaw, Poland (Pimentel v. Lot) 748 F.2d 94 2d Cir. 1984.
 Montazami v. Kuwait Airways 20 Avi 17943 (D.C.N.Y. 1987)
 Queen's Bench, London, 30 January 1956: (1956), 1 QB 454; French Supreme Court.
 Kim v. Korean Airlines, no. 85 Ga-Hap, 4258 (Seoul Civ. Dist. Ct. 3 Feb. 1987).
 Court of Appeal, Ninth Circuit, Warren vs. Flying Tiger Line; 9 Avi. 17,848 (85).
 Mutuell d'Assurance Aeriennes vs. Guy, 5 February 1980, 1980 ETZ 333.

^{۵۹} ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو.

^{۶۰} ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو.

نتیجه

وقوع حادثه در یک پرواز هواپیمایی، در مقایسه با وسائیل نقلیه دیگر، صدمات فراوان و آندوهباری به مسافران هواپیما وارد می‌آورد. این عامل باعث شده است به مسؤولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی توجه خاصی مبذول گردد.

حادثه سقوط هواپیماهای فوکر ۲۸ متعلق به شرکت حمل و نقل هوایی آسمان در مهر ماه ۱۳۷۳ و سی - ۱۳۰ در آذر ماه ۱۳۸۴ متعلق به ارتش جمهوری اسلامی بحثهای فراوانی را میان صاحبانظران به وجود آورد از جمله اینکه قانون حاکم در حوادث هوایی که در پروازهای داخلی ایران به وقوع می‌پیوندد چیست؟

در حقوق ایران قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل هوایی در طول زمان تغییر کرده است. تا سال ۱۳۵۴ هجری شمسی، مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی قانون مدنی و قانون تجارت بوده است. در صورت تعارض آن دو، قانون تجارت بخصوص مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ به عنوان قانون خاص در قرارداد حمل و نقل هوایی اجرا می‌شد. در سال ۱۳۵۴، با تصویب کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن، پروازهای بین‌المللی تابع این اسناد بین‌المللی شدند. تا آن تاریخ، پروازهای داخلی همچنان تابع قوانین داخلی بودند. در سال ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی ماده واحده‌ای را تصویب نمود که مطابق آن مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافر، بار و اثاثیه در پروازهای داخلی کشور نیز مشمول حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن شدند.

با توجه به پیچیده بودن پرونده، رسیدگی به سانحه سقوط هواپیمای فوکر در حالی به پایان رسید که از کلیه طرق تجدیدنظر برای بررسی مجدد استفاده شد. پس از صدور آراء متعدد، رأی نهایی در خرداد ماه ۱۳۸۲ به وسیله شعبه ۳۴ دادگاه تجدیدنظر استان تهران صادر شد. دادگاه، صدور حکم به پرداخت غرامت در پرونده کیفی را فاقد وجهت قانونی دانست. به نظر دادگاه، صرفنظر از ایرادات اساسی که به اصل قابل مطالبه بودن غرامت از ناحیه اتباع جمهوری اسلامی ایران در پروازهای داخلی وارد شده است، به نظر دادگاه اساساً موضوع غرامت دارای ماهیت حقوقی است و اقامه آن تابع شرایط خاص دعاوی حقوقی است. دادگاه تجدیدنظر، به قانون قابل اجرا اشاره نکرده است ولی نحوه نگارش آن بخصوص شروع جمله با «صرفنظر از ایرادات اساسی...» به نظر می‌رسد دادگاه با مستندات

دادگاه‌های قبلی موافق بوده است. همچنانکه ذکر شد دادگاهها در رأی خود باید به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن استناد می‌کردند. این اسناد در اکثر کشورهای متعاقد در خصوص هواپیماهای دولتی، همچون هواپیمای سی - ۱۳۰ ارتش، نیز قابل اجرا هستند.

JOURNAL OF LEGAL RESEARCH

VOL. V, NO. 1

2006-1

Articles

- The Pros and Cons on Iran's Nuclear Rights: From IAEA Board of Governors to UN Security Council
- Formation of Contract at Cyberspace
- Applicable Law in Air Transport: Study of Fokker 28 and C-130 Crashes
- Prohibition of Islamic Headscarf in Europe from Human Rights Law Perspective
- Reparation for Damages Caused to Iran by Illegal Attacks of USA to the Iranian Oil Platforms

Special Issue: Investment Law in Iran

- Critical Analysis of Securities and Stock Exchange Act (2005) and Its Effects on Iranian Capital Market
- Study of Trade Related Investment Measures Agreement (TRIMs) and Legal Effects of Iran Accession to It
- Legal Aspects of Transferring Technology via Foreign Investment
- Foreign Investment in Context of B.O.T. Contracts and the Iranian Foreign Investment Promotion and Protection Act
- Investment Compensation Scheme in EU Law

Critique and Presentation

- Expediency of the General Board of the Supreme Court in Referring Juvenile Delinquency to County Criminal Courts
- Legal Context of 1696 Security Council Resolution on Iran's Nuclear Programme
- Universal Monitoring on Compliance with Human Rights: From UN Human Rights Commission to Council of Human Rights



S. D. I. L.

The S.D. Institute of Law

Research & Study