فصلنامه تحقیقات جدید در علوم انسانی(دوره جدید)

شماره۳۶،
دوره چهاردهم،
سال چهارم،
تابستان ۱۴۰۱،
صص ۱-۱۸

بررسی مسئولیت کشورهای مالک و اجاره کننده هواپیما در قبال سوانح هوایی کشورهای از نگاه مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها

منوچهر نعمتی[۱]

چکیده

به طور بنیادین مسئله حمل و نقل در فضای بین‌المللی بازتابی از سیاست کشورها و استراتژی آنها جهت اتخاذ یک راهبرد مشخص و شفاف می‌باشد تا تحت لوای آن، کشور به سهولت بیشتری بتوانند دامنه فعالیت، تردد و ترانزیت خویش بگسترانند. به همین جهت استفاده از هواپیما با دارا بودن شرایط خاص اقتصادی و سیاسی که از آن متساعد می‌گردد، نیازمند بررسی ژرف در حوزه قراردادها، مسئولیت‌پذیری، ایمنی و دیگر ارکان تشکیل دهنده این رابطه تجاری در حوزه بین‌المللی است. به دلیل اهمیت این موضوع، سعی شده تا در مقاله کنونی مسئله بررسی مسئولیت کشورهای مالک و اجاره کننده هواپیما در قبال سوانح هوایی کشورهای از نگاه مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، به شیوه تحلیلی-توصیفی مورد کنکاش قرار گیرد. نتایج حاکی از آن است که که هرگاه فردی به لحاظ رابطه با یک وسیله نقلیه ازجمله مالکیت یا تصرف، محافظت از آن را عهده دار باشد و از ناحیه آن وسیله نقلیه خسارتی به وجود آید، مسؤل جبران خسارت واردشده خواهد بود. یکی از مسائل مهم درحوزه حقوق هوایی، سوانح هوایی می‌باشد که دارای سابقه‌ای طولانی است. این حادثه منجر به خسارت مادی و معنوی بسیاری می‌شود. برخلاف مسئولیت کیفری و اداری که از مصادیق اعمال حاکمیت دولت‌ها می‌باشد و در مقررات بین‌المللی کمتر به نوع و میزان آن پرداخته می‌شود مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است و نوعی مسئولیت قراردادی بین‌المللی را برای کشورها و اشخاص مرتبط با فعالیت‌های هواپیمایی ایجاد کرده است. یکی از معضلات قابل بحث در مباحث حقوقی حمل‌ونقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهماهنگ است. این ناهماهنگی موجبات سردرگمی و آشفتگی ذهنی را دریافتن راه حل‌های مناسب می‌شود.پیرامون مسئله جبران خسارت ناشی از سقوط هواپیمایی نیز قواعد متعددی در حقوق داخلی و بین المللی وجود دارد.

کلیدواژه: هواپیما، سانحه هوایی، اسناد بین‌الملل، حقوق هوایی، مسئولیت بین‌المللی دولت

[۱] دانشجوی دکترای تخصصی حقوق بین الملل عمومی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد کرج، کرج، ایران (نویسنده مسئول) manochehr.nemati7081@gmail.com

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

مقدمه

پرواز[1] انسان در سال ۱۹۰۳ زمینه یکی از پیشرفته‌ترین فناوری را برای بشر مهیا نموده است. سیر صعودی در هوانوردی با سرعت طی شد وانسان پس از ٦ دهه از پرواز خود پا در کره ماه نهاد. امروزه فناوری ارتباطات ماهواره‌ای و دیجیتال و اطلاعات، انسان را برای کاوش در سمات و کرات خارج از منظومه شمسی تشویق می‌نماید. ارتباطات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و مردمی و همچنین نیاز انسان برای زندگی پیشرفته و صرفه‌جویی در زمان، بمنظور نیل سریع به اهداف و برنامه‌های تدوین شده و سرعت در جابجایی از مکانی به مکان دیگر و ایجاد هماهنگی در برنامه‌های توسعه نواحی مختلف در کشور و جهان، نیاز به گسترش خدمات حمل و نقل هوایی را ایجاب می‌نماید که ایمن و امن بودن پروازها اصل اول و رکن آن است. بخش حمل‌ونقل هوایی به عنوان یکی از ارکان زیربنایی هر جامعه به شمار رفته و در فرایند توسعه و پایداری جامعه نقش بسیار مهمی ایفاء می‌نماید. جابه‌جایی‌های مسافر و بار که توسط حمل و نقل هوایی برقرار می‌گردد موجبات گسترش، وسعت عمل، افزایش بهره وری و سودمندی، ارتقاء بنیاد اقتصادی ،اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی را فراهم می‌آورد و همچنین درآمدهای حاصل از تولیدات صنعتی، کشاورزی، خدمات فرهنگی علمی در جامعه افزایش یافته و بسترساز شکوفایی‌های قابل ملاحظه در حوزه‌های مختلف اداره کشور می‌گردد. باتوجه به اینکه حمل و نقل هوایی با ویژگی‌هایی همچون سرعت، سهولت، آسایش و نیز تاثیر پویایی این صنعت در توسعه پایدار ملی و پیشرفت در حوزه‌های مختلف کشور، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و از آنجا که در دو سطح مختلف عملیاتی می‌شود بر همین اساس، قوانین و مقررات حاکم بر حوزه‌های حمل و نقل هوایی داخلی و بین‌المللی از یکدیگر متفاوت بوده و بدین ترتیب، تشخیص و تمیز محدوده قوانین و مقررات قابل اجرا در این حوزه نیز امری حساس و پیچیده تلقی می‌گردد.

بعضاً ممکن است قوانین و مقررات داخلی بدون این که شرایط لازم برای یک کنوانسیون بین‌المللی لازم الاجرا را داشته باشد، نسبت به شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی[2] اعمال شوند و یا بالعکس، ممکن است قوانین بین‌المللی به عنوان بخش جدایی‌ناپذیر از یک قانون ملی، نسبت به شرکت‌های هواپیمایی داخلی[3] اعمال گردند. همچنین به هنگام وقوع سانحه[4] یا حادثه، با توجه به پیچیدگی سیستم هواپیما[5]، عوامل بسیار متعددی باید مورد بررسی قرار گیرد تا علت وقوع سانحه یا حادثه مشخص گردد. دقت فوق‌العاده زیاد در صنعت هوانوردی موجب می‌شود هواپیما وسیله‌ای امن تلقی شود که در صورت رعایت استانداردها، حادثه و سانحه صورت نگیرد و مسافران در طول پرواز احساس آرامش نمایند. پس از ساخت هواپیما، پروازها با تعداد محدود شروع شد و تاکنون هر سال به تعداد پروازها، طول پرواز و تعداد مسافران افزوده شده و برعکس از تعداد سوانح و حوادث به شدت کاسته شده است. در سال ۱۹۹۸ حدود ٦۰۰۰ فروند هواپیما

[1] Flight
[2] International Airlines
[3] Internal Airlines
[4] accident
[5] AirPlane

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

در سطح دنیا وجود داشت. توسعه چشمگیر صنعت هوانوردی موجب شده است حمل و نقل هوایی از نقطه نظر ضریب امنیت در رأس کلیه انواع دیگر حمل و نقل قرار گیرد. یکی از علل امنیت حمل و نقل هوایی، قابل اطمینان بودن تحقیق در مورد سوانح و حوادث هوایی و استفاده از نتایج تحقیق در توسعه هواپیمایی است. علت دیگر امن بودن هواپیما را باید در پیشرفت تکنولوژی، برنامه‌ریزی مؤثر و مدیریت صحیح در صنعت هوانوردی جهانی و ایجاد فرهنگ رعایت اصول و مقررات هوانوردی در بین کشورهای عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دانست. قاضی «دادگاه مانیتوبا» در قضیه‌ای می‌گوید: خطر مرگ یا صدمه جسمانی جدی برای مسافرانی که از هواپیما برای مسافرت استفاده می‌نمایند در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل فوق‌العاده زیاد است. وقتی برای هواپیمایی امکان ادامه پرواز وجود نداشته باشد معمولاً سقوط می‌کند و همه سرنشینان آن جان خود را از دست می‌دهند. به همین دلیل دستورالعمل‌ها و مقررات دقیق برای هواپیما در نظر گرفته شده و اصرار بر این است که کلیه دست‌اندرکاران نسبت به اجرای کامل آن اقدام نمایند. انتشار و تبادل اطلاعات مربوط به سوانح هوایی امری ضروری است ولی استفاده از این اطلاعات برای رسیدگی کیفری و مجازات باید با محدودیت‌ها یی مواجه باشد. این سیستمی است که ایکائو و دیگر سازمان‌های بین‌المللی ایمنی هوانوردی از آن حمایت می‌کنند. در همین خصوص نیز باید متذکر شد که یکی از ارکانی که در حوزه سوانح هوایی نقش دارند و بعنوان یک کشنگر در این قضیه دخیل هستند، دولت‌ها با دارا بودن مسئولیت آنها از منظر کشور مالک و یا اجاره کننده هواپیماهاست. زیرا مبحث مسئولیت بین‌المللی دولت در این خصوص، می‌تواند به عنوان یک امر تضامنی و یا استنکاف ورزیدن از مسئولیت در قبال هواپیماها در هنگامه چالش و سوانح هوایی باشد. به همین منظور این مقوله نیازمند پژوهشی ژرف خواهد بود.

تعاریف مفاهیم

- مالکیت

مالک در معنای عام به دارنده تسلط و استیلا بر شیء اطلاق می‌شود؛ مثل مالکیت خداوند که مالکیتی نامحدود است (له ملک السموات والارض) و در معنای اخص به شخصی که مستقلا بر شیء تسلط و استیلای حقوقی دارد و علی الأصول می‌تواند هر تصرفی در ملک خود بکند گفته می‌شود (مستنبط از مواد ۳۰ ق.م. و ٥٤٤ ق.م. ف). همچنین تفاوتی بین شخص حقیقی یا حقوقی وجود نداشته و موضوع مالکیت و تصرف از موارد اختصاص یافته به شخص حقیقی نیست. در موضوع تحقیق نیز مالک وسیله نقلیه کسی است که سند مالکیت اعم از عادی یا رسمی داشته باشد(عیسایی تفرشی و وحدتی بشیری، ۱۳۸۰: ۲۳۱).

- اجاره

اجاره عقدی است که به موجب آن یک طرف، منافع عین مال خود را در برابر اخذ اجرت با دیگری معامله می‌کند، به عبارت دیگر مالک مال، منافع مال خود را برای مدتی در قبال دریافت پول یا مال معینی در اختیار طرف قرارداد می-گذارد، بدون اینکه در مالیکت عین مال، تغییری ایجاد شود. موضوع اجاره ممکن است محل کسب و کار، محل سکونت، اتومبیل،

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

حیوان یا انسان باشد(کاتوزیان، ۱۳۸٤: ۹۸). در اجاره، کسی را که مالک منافع است، «موجر یا اجاره -دهنده» می-نامند و کسی را که متقاضی منافع می‌باشد «مستأجر یا اجاره‌کننده» می‌نامند و موضوع (مال) مورد اجاره را «عین مستأجره یا مورد اجاره» می‌نامند و اجرت و عوض منافع مالی را که مستأجر پرداخت می-کند، «مال‌الاجاره یا اجاره بها» می‌گویند. در عقد اجاره باید مدت اجاره معین شود و در غیر اینصورت عقد باطل است. همچنین مؤجر باید قدرت و توانایی تسلیم یا تحویل مورد اجاره را به مستأجر داشته باشد و اگر از تحویل آن خودداری کند، از طریق مراجع قانونی مجبور به تحویل می‌شود و اگر به دلیلی معذور باشد، مستأجر حق فسخ دارد مورد اجاره باید معلوم و معین باشد والا اجاره باطل است. اگر استفاده از مورد اجاره به دلیل بروز عیب و ایراد جدی و عدم امکان رفع عیب، میسر نباشد، اجاره باطل است. موجر حق ندارد تغییری در مورد اجاره بدهد که مخالف قصد مستأجر از اجاره باشد(کاتوزیان، ۱۳۸٤: ۱٤۱).

پیشینه پژوهش

رئیسی،(۱۳۹٦).در مقاله خود تحت عنوان «رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک»بیان می‌دارد که پیشرفت فناوری هوا و فضا بالاخص در قرن بیستم از نوع دیگری از پرنده هوایی (هواپیمای خلبان متحرک) رونمایی نموده است. در سالیان اخیر کاربرد غیر نظامی این هواپیماها توسعه فزاینده‌ای یافته است. بهره برداری از این هواپیما مانند هواپیمای با سرنشین فعلی باید بطور ایمن بوده و نباید خطراتی را در هوا و روی زمین برای اشخاص و اموال ثالث ایجاد نماید. انتقال خلبان از داخل هواپیما به خارج ازآن اگرچه دارای مزایا و منافعی برای جامعه جهانی بوده است، لیکن فقدان مقررات یکنواخت در سطح جهانی، موجب طرح موضوعات مهم فنی، عملیاتی، حقوقی، اجتماعی شده است. با توجه به شمول تعریف هواپیما مندرج در ضمیمه شماره 7 کنوانسیون شیکاگو ۱۹٤٤ به هواپیمای خلبان متحرک، این هواپیما مشمول رژیم مسئولیت مندرج در اسناد بین‌المللی فعلی می‌باشد.

سلمان زاده.(۱۳۹۵)در رساله خود تحت عنوان «بررسی مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی و تطبیق مبانی آن با مبانی فقه امامیه » بیان می‌دارد که ،مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را در دو بخش مسئولیت متصدیان در قبال مسافر و بار و مسئولیت متصدیان در برابر اشخاص ثالث بررسی کرده است. از آنجا که ایران در رابطه با مسئولیت اشخاص ثالث، به هیچ کنوانسیونی ملحق نشده است. به همین دلیل دادگاه‌ها در رابطه با مسئولیت مدنی متصدیان در قبال اشخاص ثالث بدلیل نبود قانون خاص و عدم الحاق ایران به کنوانسیون رم ۲۵۹۱ بر اساس قواعد عمومی مسئولیت مدنی اقدام به رسیدگی پرونده‌های مطروحه می‌نمایند. تمرکز اصلی این چالش در جبران خسارتی است که در پروازهای داخلی بر مبنای دیه قرار گرفته است.بنظر می‌رسد میزان و نحوه جبران خسارت در حقوق داخلی تا زمانی که شرکت‌های هواپیمایی از ضعف ساختاری رنج می‌برند، نمی تواند توازن منافع بین مسافر و شرکت‌های هواپیمایی را حفظ نماید. صنعت حمل و نقل هوایی در ایران با سه وضعیت خاص(کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی،گزاره حقوقی دیه

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

وکنوانسیون مونترال ۱۹۹۹)رو به روست و با توجه به اینکه تحدید میزان مسئولیت در قوانین داخلی پذیرفته شده؛ با استناد به همین موضوع، مسافر کاملاً آگاهانه و با داشتن حق اختیار دست به انتخاب و خرید بلیط از شرکتی خواهد زد که میزان مسئولیت آن‌ها از پیش مشخص است؛ بنظر نگارنده، زمینه برای سیستم مسئولیت چندگانه فراهم شده است.

احمدی (۱۳۹٤) در مقاله خود تحت عنوان« مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران در صورت بروز سوانح هوایی در پرتو حقوق ایران واسناد بین‌المللی» بیان می‌دارد که مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در پروازهای بین‌المللی طبق مقررات کنواسیون ورشو ۱۹۲۹ می‌باشد با تصویب این کنوانسیون مقررات یکنواختی در کشورهای جهان ایجاد شد بر اساس این کنوانسیون چنانچه در جریان حمل و نقل هوایی خسارتی به مسافر وارد شود شرکت هواپیمایی مسئول شناخته شده و باید خسارت را جبران نماید تاخیر در حمل مسافر نیز مشمول دریافت غرامت می‌گردد و در این مورد نیز همچون صدمه به جان مسافر برای متصدی حمل ونقل مسئولیت بدون تقصیر در نظر گرفته شده است در همه‌ی موارد جبران خسارات وارده توسط شرکت هواپیمایی بر پایه مبالغ محدودی استوار است پروتکل لائه در سال ۱۹۵۵ بعضی مقررات در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را اصلاح کرده است اما برخی کشورها با عدم پذیرش آن با عقد یک توافق نامه چند جانبه کنوانسیون ورشو با اصلاحیه‌ای به نام موافقتنامه ۱۹٦٦ اجرا می‌کنند که به این صورت خصوصیت مقررات یکنواخت ایجاد شده توسط کنوانسیون ورشو تا حد زیادی تعدیل شده است اما در عرصه حمل ونقل هوایی داخلی ایران قوانین مدنی و تجارت به دلیل عدم تناسب با نیازهای جدید و به روز حمل و نقل هوایی پاسخگوی اختلافات طرفین قرارداد نبود.

روش‌های تجهیز و تأمین ناوگان هوایی با رویکرد اجازه و تملک

اساساً شرکت‌های هواپیمایی برای توسعه خطوط پروازی و نیز ثابت نگه داشتن متوسط سن ناوگان خود نیازمند تأمین هواپیماهای جدید می‌باشند. به طور کلی، تأمین هواپیما به سه صورت «خرید[1]»، «اجاره به شرط تملیک[2]» و «اجاره موقت[3]» انجام می‌شود(زمانی، ۱۳۹۲: ٦۷) که شامل موارد ذیل خواهند بود.

۱. خرید قطعی هواپیما: در این نوع معامله، هواپیما از همان ابتدا به تملک شرکت خریدار در می‌آید و برای آن شرکت رجیستر می‌شود.

۲. اجاره به شرط تملیک: در این نوع معامله، مستأجر، به این شرط هواپیما را اجاره می‌کند که بعد از مدت زمان خاص و آموزش کروی پروازی توسط شرکت اجاره دهنده، به تملک خود در آورد و بعد از آن به رجستر

[1] Cell
[2] Rental on condition of a lease
[3] Temporary rent

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

شرکت خریدار در بیاید. هواپیما تا قبل از انتقال قطعی، با خدمه پروازی و رجستر هواپیمای شرکت فروشنده پرواز خواهد کرد و پرداخت‌ها برای خرید هواپیما در حین عملیات پرواز انجام می‌شود.

۳. اجاره موقت: در این نوع معامله، هواپیما برای مدت زمانی معین در مسیرهای تعیین شده توسط مستأجر پرواز خواهد کرد. در این مدت هواپیما با رجیستر همان شرکت صاحب هواپیما به پرواز خود ادامه داده و پس از پایان مدت اجاره، به شرکت اجاره دهنده بر می‌گردد(اشراقی آرانی، ۱۳۹٤: ۲۱۹).

همچنین در همین راستا، قرارداد اجاره موقت هواپیما را می‌توان به انواع زیر تقسیم نمود:

الف) اجاره دربست (قرارداد چارتر[1]) که به دو صورت اجاره زمانی و اجاره سفری منعقد می‌شود.

ب) اجاره تجهیز نشده (اجارۀ خشک[2])

ج) اجاره تجهیز شده (اجارۀ تر[3])

قرارداد اجاره هواپیما به صورت دربست یا چارتر، بیشتر شبیه یک قرارداد حمل است که بر اساس آن مستأجر حق حمل شدن بوسیله هواپیما را دارد. به عبارت دیگر بخشی از ظرفیت هواپیما در اختیار مستأجر قرار می‌گیرد و لذا بر اساس یک قرارداد چارتر، هواپیمای مشخصی به اجاره داده نمی‌شود و طرف قرارداد حق تصرف نسبت به هواپیمای مشخصی را پیدا نمی‌کند. قرارداد اجاره هواپیما به صورت تجهیز نشده نوعی قرارداد اجاره هواپیمای مشخص است که بر اساس آن مسئولیت تأمین خدمه پروازی، بیمه بدنه و خدمات تعمیر و نگهداری هواپیما و... بر عهده مستأجر است. قرارداد اجاره هواپیما به صورت تجهیز شده، نوعی از قرارداد اجاره است که براساس آن هواپیمای مشخصی به همراه بیمه بدنه و خدمات تعمیر و نگهداری هواپیما در اختیار و تصرف مستأجر قرار می‌گیرد. در این نوع قرارداد، اگر علاوه بر خدمات بیمه و تعمیر و نگهداری، تأمین خدمه پروازی و زمینی هواپیما نیز توسط اجاره دهنده تقبل شود که نوع خاصی از قرارداد[4] است(نواده توپچی، ۱۳۹۰: ۱۸).

لازم به ذکر است که در خصوص تقسیم‌بندی قرارداد اجاره هواپیما، اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. بعضی از صاحب‌نظران، قرارداد اجاره هواپیما را به دو نوع کلی قرارداد چارتر و قرارداد اجاره که فقط شامل قرارداد اجاره تجهیز نشده می‌باشد، تقسیم می‌نمایند. دلیل این تقسیم‌بندی این است که قرارداد اجاره هواپیما به صورت تجهیز شده از لحاظ ویژگی‌های کلی به قرارداد چارتر نزدیک بوده و گاهی تفاوت‌های آنها سخت قابل تشخیص است. در حالی که همانطور

[1] Charter
[2] Lease Dry
[3] Lease Wet
[4] ACMI

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

که پیشتر ذکر گردید، قرارداد چاتر بیشتر شبیه یک قرارداد حمل است و حق تصرفی برای مستأجر نسبت به هواپیمای خاصی ایجاد نمی‌کند. قرارداد چارتر معمولاً بین یک ایرلاین با شخص حقیقی یا حقوقی دیگری که ایرلاین نمی‌باشد، منعقد می‌گردد ولی قرارداد اجاره هواپیما معمولاً بین دو ایرلاین منعقد می‌گردد. در قرارداد چارتر، شماره پرواز مالک (متصدی حمل و نقل) استفاده می‌شود اما در قرارداد اجاره هواپیما، شماره پرواز مستأجر مورد استفاده قرار می‌گیرد و مستأجر نسبت به هواپیمای مشخصی که در قرارداد تعریف شده، حق تصرف پیدا می‌کند(صادقی نشاط، ۱۳۹۸: ۱۳).

قراردادهای فی‌مابین اجاره و تملیک هواپیما با نگاهی بر اجاره سرمایه‌ای

خطوط هواپیمایی اگر قادر به تحصیل حق مالکیت هواپیما نباشند، به ناچار به ترتیبات استیجاری روی می‌آورند تا از حق بهره‌برداری هواپیما و استیفای منافع آن بهره‌مند شوند. یکی از مهم‌ترین ترتیبات، روش «اجاره تامین مالی هواپیما[1]» است که به آن «اجاره سرمایه‌ای هواپیما» نیز اطلاق می‌شود(لیو[2]، ۲۰۱۷: ۷۰).

عموماً اجاره سرمایه‌ای هواپیما، قراردادی است بلندمدت که مستأجر به موجب آن، حق استفاده از هواپیما را برای مدتی که برابر با بخش عمده‌ای از عمر مفید آن است، تحصیل می‌کند. توصیف و اطلاق این نوع از اجاره به «اجاره تامین مالی» به این خاطر است که موجر پیش از انعقاد عقد اجاره، به عنوان «کمپانی تامین مالی»، هواپیمایی را از تولیدکننده یا عرضه‌کننده خریداری می‌کند و سپس آن را به اجاره متقاضی یا مصرف‌کننده (مستأجر) می‌دهد. در راستای حذف برخی موانع حقوقی اجاره تامین مالی بین‌المللی تجهیزات و حفظ تعادل منصفانه میان منافع موجر، مستأجر، عرضه‌کننده و اشخاص ثالث، پیمانی به کوشش «موسسه بین‌المللی یکنواخت‌سازی حقوق خصوصی»، با عنوان «کنوانسیون راجع به اجاره تامین مالی بین‌المللی»، موسوم به کنوانسیون اتاوا، تدوین شده و در ۲۸ مه۱۹۸۸، به امضا رسیده است(عمران[3] و همکاران، ۲۰۱٤: ٤٦).

شرط اجرایی این کنوانسیون، از یکم مه۱۹۹۵، تحقق یافته است ولی تاکنون بیش از ۱۰ کشور به آن نپیوسته یا آن را تصویب نکرده‌اند. در میان این ۱۰ کشور، فقط سه کشور صنعتی فرانسه، ایتالیا و روسیه حضور دارند. با این‌حال، به نظر می‌رسد، بعضی از کشورهای غیرعضو کنوانسیون، در قوانین ملی خود از عبارات و احکام آن الهام گرفته‌اند. کشور چین، از برخی عبارات کنوانسیون بطور خاص در محتوای قانون هواپیمایی کشوری (۱۹۹۵) استفاده کرده است. منتهی باید در نظر داشت که اعمال قوانین و مقررات عمومی و سنتی (ملی یا بین‌المللی) بر معاملاتی که موضوع آن‌ها هواپیما است، گاه با خطر انکار واقعیت‌های تجاری یا فنی صنعت هواپیمایی همراه می‌شود. شاید به همین دلیل است که چین با وجود الهام

[1] finance lease
[2] Liu
[3] Ehrman

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

از عبارات کنوانسیون اتاوا در قانون هواپیمایی کشوری، نوعی دقت عمل و حساسیت به خرج داده و تنها به ترسیم تصویری عمومی و موجز از اجاره تامین مالی هواپیما، قناعت کرده است(تانجا[1]، ۲۰۱٦: ۱۰۱). این تصویر عمومی و موجز را به شرح ذیل می‌توان تبیین کرد:

قانونگذار چینی، مقررات اجاره تامین مالی هواپیما را ذیل عنوان عام «اجاره هواپیمای کشوری» (مواد ۲٦ الی ۳۳) آورده است. بر بنیاد این مقررات، اجاره تامین مالی هواپیمای کشوری، قراردادی است که به موجب آن، موجر، هواپیمای کشوری را متعاقب انتخاب یا گزینش عرضه‌کننده و هواپیمای کشوری از طرف مستأجر، تملک کرده و آن را به مستأجر، اجاره می‌دهد تا وی اجاره‌بها را به صورت دوره‌ای پرداخت نماید. این قرارداد اجاره باید کتبی باشد. (ماده ۲٦ و ۲۷)(به نقل از شین جیانگ[2]، ۲۰۱٤: ۱۲۹).

در دوره اجاره تامین مالی، مالکیت هواپیمای کشوری از نظر حقوقی با موجر است؛ مستأجر نیز از نظر حقوقی، حق تصرف (نگهداری) هواپیمای کشوری، بهره‌برداری (استفاده) و کسب درآمد از آن را دارد. موجر ضامن تصرف و استفاده بدون مانع از هواپیمای کشوری است؛ مستأجر هم باید به طرز مناسبی از هواپیمای کشوری مراقبت کند و آن را با ملاحظه تنزل و نقصانی که در جریان استفاده متعارف واقع و هرگونه تغییر در هواپیمای کشوری که با موجر توافق شده است، در وضعیتی که تحویل و تسلیم شده، حفظ نماید (ماده ۲۸ و ۲۹)

در دوره اجاره تامین مالی، مستأجر تنها با رضایت موجر و بدون آنکه منافع اشخاص ثالث را به خطر اندازد، می‌تواند حق تصرف هواپیمای کشوری و نیز سایر حقوق خود را به دیگران انتقال دهد (ماده ۳۲). با پایان یافتن قرارداد اجاره تامین مالی هواپیما، مستأجر باید هواپیمای کشوری را به موجر بازگرداند، مگر آنکه وی درصدد اجرای حق خرید هواپیمای کشوری برآید یا هواپیمای کشوری را در راستای اجاره برای دوره‌ای دیگر مطابق با قرارداد، در تصرف خود نگه‌دارد. (ماده ۳۰).(هوانگ[3] و همکاران، ۲۰۱۹: ۸۹).

این تصویر حکایت از آن دارد که در حقوق چین، انتقال مالکیت مورد اجاره (هواپیما) به مستأجر یا حق خرید مستأجر، همچون کنوانسیون اتاوا، عنصر اصلی و جوهری اجاره تامین مالی هواپیما نیست. مستأجر باید حق تصرف خود در هواپیمای کشوری را نزد اداره هواپیمایی کشوری چین، به ثبت برساند، در غیر این صورت، چنین اجاره‌ای در برابر ثالث، موثر نخواهد بود (ماده ۳۳)(به نقل از ژو[4] و همکاران، ۲۰۱٤: ۱۵). بنابرین مستأجر برای آن که بتواند به قرارداد اجاره تامین مالی خود در برابر ثالث استناد کند، باید آن را نزد مرجع صالح ثبت کند.

[1] Taneja
[2] Sheng-xiong
[3] Huang
[4] ZHU

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

مبانی قانونی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیما از منظر اسناد بین‌المللی

معاهده ۱۹۱۹ پاریس، نخستین سند حقوقی است که در حقوق هوایی به اجرا در آمده است. براساس این معاهده که بوسیله‌ی ۲۳ کشور به تصویب رسیده بود حاکمیت کامل و انحصاری کشورها بر آسمان سرزمین خودشان به رسمیت شناخته شد و مفاد آن با حکم رومی « هر کس مالک زمین است مالک فضای بالای آن نیز هست» مطابقت دارد. برای اینکه معاهده مزبور مسائل فنی را هم در بر بگیرد، ضمایم چندی که به معیارهای قابلیت پرواز، گواهینامه صلاحیت برای خدمه و کارکنان هواپیما و نظایر آن مربوط می‌شد، بدان اضافه گردید. طبق ماده ٣٤ معاهده، کمیسیونی به نام CINA[1] شکل گرفت که مسئول تنظیم مقررات تکنیکی، جمع و انتشار اطلاعات مربوط به هوانوردی و اظهار عقیده در مورد مسائلی بود که اعضای معاهده ممکن بود بدان مراجعه کنند(جباری،۲۵:۱۳۹۳) در کنوانسیون پاریس لازم بود که از میان دو گزینه یکی انتخاب شود. یکی اصل آزادی هوایی بود که مشابه آزادی دریاهای آزاد بود و دیگری اصل حاکمیت دولت‌ها بر فضای ماورای آن‌ها بود. با توجه به اینکه این کنوانسیون بعد از جنگ جهانی اول تدوین می‌شد، طبیعی بود که گزینه دوم انتخاب شد و حاکمیت انحصاری دولت‌ها بر فضای ماورای آن‌ها پذیرفته شد.در سال ۱۹۲۵، بنا به پیشنهاد دولت فرانسه، اولین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد. شرکت کنندگان تصمیم گرفتند کمیته‌ای به نام « کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی » تشکیل داده که وظیفه آن مزبور بررسی مسائل حقوق خصوصی هوا بود(تالیان، ۱۳۹۰: ١٠٦). لذا می‌توان چنین ابراز داشت که این کمیته، که خود دارای کمیته‌های حقوقی فرعی نظیر کمیته مسئولیت متصدی حمل و نقل، رهن هواپیما و غیره بود، پیش نویس معاهده ورشو را تهیه وآن را برای تصویب به کنفرانس دیپلماتیک تسلیم نمود. این معاهده متعاقباً در کنفرانس دیپلماتیک تایید و برای امضای کشورها آماده شد.

رویکرد مسؤلیت مدنی ناشی از مالکیت وسایل نقلیه

=مبنای مسؤولیت مدنی ناشی از وسایل نقلیه هوایی موضوع حمل و نقل هوایی که منجر به ایجاد رشته حقوق هوایی گردیده است واکثر کشورها را مجبور به انعقاد قراردادهای بین‌المللی با توجه به خصیصه غالب بین المللی آن کرده است از موضوعات درحال توسعه است. در حقوق ایران مواد ۱ و۲ قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مقرر می‌دارد: ماده ۱(«مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ١٣٣٤ هجری شمسی مصوب ١٣٥٤/ ٢ / ٣١ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسؤولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل)

[1] Commission International de la Navigation Aeriene

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

اصلاحی لاهه است». ماده ۲) «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات واردشده فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات واردشده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات واردشده بر اساس این قانون می‌باشند. همچنین در مواد ۵۲۸ و ۷۱٤ ق.م.ا.نیز مقرراتی در خصوص راننده وسیله نقلیه هوایی دیده می‌شود که مربوط به مسؤولیت کیفری وی است. برخی نویسندگان نیز (ستوده تهرانی، ۱۳۷٦) صاحب هواپیمارامسؤول کلیه اعمال نمایندگان خودبرمبنای نظریه نمایندگی (هر موکل مسؤل اعمال وکیل خود است)، معرفی کرده‌اند(جباری،۱۳۹۳:٤٦). بنابراین باید گفت قانونگذار در مورد مطالبه خسارات بدنی و فوت، مطالبه دیه و سایر خسارات واردشده را فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی یعنی اثبات تقصیر مجاز دانسته است که البته با توجه به پوشش بیمه‌ای صورت گرفته در عمل مشکلی از نظر جبران خسارت پیش نمی آید. در حقوق فرانسه در مورد مسؤولیت مالک وسایل نقلیه هوایی قوانین خاص (قانون سال ۱۹٦۷ و قانون سال ۱۹۲٤) وجود دارد که برای بهره بردار وسایل هوایی مسؤولیت عینی مقرر کرده است و ممکن است مالک و بهره بردار متضامنۀ مسؤول جبران خسارت قرار گیرند در حقوق این کشور مسؤولیت ناشی وسایل نقلیه هوایی به دلیل ایجاد خطر مسؤولیت نوعی است و حتی با اثبات حوادث قهری نیز منتفی نمی شود و اصولاً مالک این وسایل بهره بردار آن شناخته می‌شود، مگر خلاف آن اثبات گردد.

یعنی مالک می‌تواند مثلا با اجاره دادن این وسایل مسؤولیت خود را به مستأجر منتقل کند. از طرفی ماده ۵۵ قانون ۱۹۲٤ با تلفیق نظریه نگهبانی و انتفاع، بهره بردار و مالک رامتضامنآمسؤول جبران خسارت می‌داند؛ زیرا فرض بر این است که بهره بردار به عنوان نگهبان ملزم به حفاظت از شیء است و از طرفی همراه با مالک از آن منتفع می‌شود، ولی چنانچه نام بهره‌بردار در دفتر اسناد ثبت نشده باشد، مالک بهره بردار محسوب می‌شود. لذاشخص مسؤل جبران خسارت خواهد بود. لازم به ذکر است در حقوق فرانسه مقررات فوق ناظر به خساراتی است که به اشیا و اشخاص مستقردرسطح زمین وارد می‌گردد و خسارات ناشی از تصادم و نظایر آن تابع مقررات قانون ۵ ژوئیه ۱۹۳٤ و کنوانسیون بین‌المللی ۱۵ مارس ۱۹٦۰ است که حاکم بر تصادم وسایل هوانوردی است. در مقام مقایسه دو نظام حقوقی می‌توان گفت مسؤولیت عینی مقرر در حقوق فرانسه با توجه به ضرورت حمایت از زیان دیده و به دلیل پرخطر بودن وسایل نقلیه هوایی بر وضعیت نظام حقوقی ایران که نیاز به اثبات تقصیردارنده وسیله نقلیه هوایی دارد منطقی‌تر به نظر می‌رسد(زمانی،۱۳۹۲:۲۹).

مسئولیت ناشی از سقوط هواپیما با رویکرد مسئولیت دولت

در بررسی مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران، بین حمل و نقل داخلی و حمل و نقل بین المللی می‌بایست تفاوت قائل شد. در حمل ونقل بین المللی، کشور ایران به بسیاری از کنوانسیون‌های بین المللی پیوسته است. بنابراین اگر دعوایی در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل بین المللی در دادگاه ایران مطرح شود، دادگاه باید بر اساس کنوانسیون‌های بین المللی که کشورمان در آن عضویت دارد، به دعوا رسیدگی کرده و تصمیمگیری نماید. اما در دعوای راجع به حمل و نقل داخلی، دیگر، کنوانسیون‌ها قابل اعمال نیستند و باید مقررات حقوق داخلی اعمال شوند.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

بنابراین آنچه در این مبحث مورد بررسی است، مبنای مسئولیت متصدی حمل صرف نظر از مقررات کنوانسیون‌هایی است که ایران عضو آنها است و همانند قانون در کشور لازم الاجرا هستند(به نقل از اسماعیلی، ۱۳۹۷: ۱۰٤). تعیین مبنای مسؤولیت متصدی با ماهیت قرارداد حمل و نقل در ارتباط است. هرچند در قوانین مدنی و تجاری تعریف دقیقی از قرارداد حمل و نقل کالا نشده است، اما می‌توان گفت این قرارداد، عقدی است که بر مبنای آن متصدی حمل و نقل در مقابل دیگری تعهد می‌کند که در ازای دریافت اجرت، کالاهایی را که به وی تسلیم شده در محل دیگری تحویل دهد (ستوده، ۱۳۷٦ : ۳۲).

عیب هواپیما و قطعات آن

مهم‌ترین رکن مسئولیت تولید کننده معیوب بودن کالا می‌باشد. عیب تولید در غالب نوشته‌های حقوقی به صورت عیب در ساخت، طراحی و یا نقص در دادن هشدار و اطلاعات لازم جلوه گر می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸٤: ۸٦) اما مفهوم عیب همواره مورد مناقشه و نزاع بوده است. در حقیقت معیارهای مختلفی برای تمیز عیب کالا در نظام‌های مختلف حقوقی عرضه شده است. برخی از این معیارها عیب را به نقص در ارزش یا مصرف متعارف کالا تعبیر می‌کنند (معیار نوعی) و برخی دیگر عیب را با توجه به انتظارات خریدار یا مصرف کننده ارزیابی می‌کنند (معیار شخصی) در تازه‌ترین آزمونها برای یافتن مفهوم عیب تولید از معیار تحلیل اقتصادی بهره برده و عیب را با مقایسه فایده مصرف کالا و خطرات ناشی از استعمال آن احراز می‌کنند (کاتوزیان،۱۳۸٤: ۸۹). هر یک از این معیارها حسب مورد می‌تواند در خصوص بررسی عیب تولید هواپیما و قطعات آن کاربرد داشته باشد.عیب هواپیما به خطرناک بودن تولید آن بستگی زیادی دارد. با وجود این، خطرناک بودن تولید هواپیما که معیوب بودن آن را به دنبال دارد به طور کلی از چهار دسته خطرات ناشی می‌شود:

۱. خطرات ذاتی هواپیما
۲. خطرات ناشی از نداشتن قابلیت پرواز.
۳. خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف
٤. خطرات ناشی از نقص هشدار

پتانسیل‌های مخاطراتی در صنعت هوایی

حمل و نقل هوایی در مقام مقایسه با دیگر روشهای حمل خطرناک ترین شیوه حمل محسوب می‌شود. زیرا پرواز ذاتا یک فعالیت خطرناک است که در یک محیط خصمانه در صورت وقوع یک حادثه (هانگ[1]،۲۰۰۹: ۷٤) و با سرعت بسیار زیاد انجام می‌شود. در هواپیمایی که در ارتفاع سی هزار پایی از سطح زمین قرار دارد بی تردید باید به انتظار یک تلف کلیبود که به دنبال آن شانس زنده ماندن مسافران و خدمه بسیار پایین است. به همین دلیل است که بیمه گران در بدو امر

[1] huang

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

از بیمه کردن هواپیما(چه بیمه بدنه هواپیما و چه بیمه مسئولیت متصدی حمل هوایی) امتناع می‌نمودند و هنوز نیز بابت بیمه‌های هوایی، حق بیمه زیادی (در مقایسه با سایر خطرات) دریافت می‌کنند. با وجود تمام ملاحظات فوق، خطرات ذاتی هواپیما نباید سبب شود تا تولید کننده صرفاً به خاطر تولید کالایی خطرناک که اجتناب از خطرات آن ممکن نیست مسئول قلمداد شود. در حقیقت در چنین حالتی هواپیما معیوب نبوده و عیبی در جریان تولید و طراحی ان عارض نشده است تا تولید کننده به واسطه وجود عیب مورد سرزنش قرار گیرد(کاتوزیان، ۱۳۸٤ :٦٤).

خطرات ناشی از فقدان ایمنی در قبال تصادف

در بیشتر موارد، داشتن قابلیت پرواز برای ایمن بودن هواپیما و عدم ایجاد خطر از سوی آن کافی نیست بلکه لازم است در مقابل تصادف نیز ایمن باشد.[1] که مقوله‌ای متفاوت از تولید بدون نقص [2]است. «ایمنی در قبال تصادف» تاکنون به سه طریق تعریف شده است:

۱. به طوری که در صورت دچار شدن هواپیما به یک حادثه، احتمال بازماندن مسافران -هواپیما افزایش یابد. ایمنی در قبال تصادف ویژگی یک وسیله نقلیه است که مسافران آن را از مرگ در یک حادثه وحشتناک نجات می‌دهد و یا از خسارت بیشتر و جراحت مصون می‌دارد.
۲. به معنای توانایی ساختار هواپیما برای این که محیطی ایمن برای مسافرین حفظ کند.
۳. فقدان ایمنی در قبال تصادف به معنای طرح یا ساختی است که خسارات ایجاد شده در اثر حادثه اولیه را تشدید می‌کند.

به هر ترتیب هواپیمایی که بدون ملاحظه الزامات مربوط به قابلیت پرواز و ایمنی در قبال تصادف طراحی و تولید شده باشد از نظر مقررات بین‌المللی حقوق هوایی معیوب محسوب می‌شود و در صورت ورود خسارت به اشخاص ثالث مسئولیت تولید کننده را به دنبال خواهد داشت. به عبارت دیگر مفهوم عیب در تولیدات هواپیمایی به طرز چشمگیری متاثر از رعایت یا عدم تبعیت از الزامات بین‌المللی ایمنی هواپیما است که خود از فناوریهای روز در صنعت هواپیما سازی تأثیر می‌پذیرد(جباری،۱۳۹۳:۸٤).

عوامل ایجاد سوانح هوایی براساس اسناد بین‌المللی

بر اساس گزارشهای موثق از مراجع بین‌المللی عمدتا سه عامل اصلی موجد سوانح هوایی می‌شود :عامل خطای انسانی (که عمدتاً اشتباه خلبان است)،نقص فنی و یا ترکیبی از این دو عامل. در موارد بسیاری تنها علت ورود ضرر، نقص هواپیما یا خطای انسانی است ولی معمولاً این عوامل به تنهایی علت ورود ضرر نیستند، بلکه به همراه یکدیگر علت تامه ورود

[1] crashworthiness
[2] airworthiness

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

ضرر می‌شوند. هر چند حسب گزارش سازمان ایکائو در سال ۲۰۰۶ تقریبا سه چهارم تصادفات هواپیمایی را عامل خطای انسانی تشکیل می‌دهد اما در همین موارد نیز ردپایی از عیب تولید هواپیما ملاحظه می‌شود که جبران کننده خسارت (شرکت هواپیمایی و یا خلبانی که خسارت را جبران کرده است) را به طرح دعوا علیه تولید کننده وادار می‌کند (البته در صورتی که عیب تولید نوعی خطای انسانی به شمار آید که در مرحله تولید واقع شده است و در مقابل این دسته از اسباب علل خارجی (قوه قاهره) قرار گیرد نباید در صحت این گزارش تردید نمود)(نواده توبچی،۱۳۹۰:٤٦). در حقیقت بیشتر موارد خطای انسانی (اشتباه خلبان) در حالتی پیش می‌آید که در اثر بروز عیب فنی هواپیما، خلبان در نحوه مهار خطر حادث، دچار اشتباه می‌شود و تصمیم گیری نابجای او حادثه می‌آفریند. برای مثال، در اثر کاهش فشار روغن هواپیما که به نوبه خود ناشی از نقص خطوط لوله انتقال روغن میباشد، خلبان سردرگم شده و او را شتابزده وادار به فرود اضطراری غیرماهرانه‌ای می‌کند که به دنبال آن به سرنشینان خسارت وارد می‌شود.

رویه قضایی ناشی از تبعات مسئولیت ناشی ازسقوط هواپیما از منظر قانون

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

۱. خسارت ناشی از عدم انجام تعهدات مثل تاخیرات بار و مسافر فقدان یا معیوب شدن کالا و بار
۲. خسارات بدنی ناشی از یک شبه جرم در اجرای یک قرارداد حمل و نقل

چگونگی جبران این خسارات در مسئولیت قراردادی در هر دو صورت مبتنی بر شرایط قرارداد می‌باشد که در کنوانسیون ورشو و اصلاحات بعدی آن به تفصیل مورد بررسی و حکم قرار گرفت است. ولی در سایر مقررات قانونی و سیستم حقوقی داخلی جبران خسارات مالی و غیر مالی از یکدیگر تفکیک گردیده است و خسارات نوع اول (مالی) تابع مقررات قانون مدنی و مباحث مربوط به قواعد عمومی معاملات و نقض تعهدات و شروط معاملات و حسب مورد مسئولیت مدنی می‌باشد.ولی خسارات نوع دوم (بدنی) ناشی از فوت یا نقص عضو و جراحات تابع مقررات مربوط به شبه جرایم و قانون دیات می‌باشد. بنابراین پذیرش مقررات کنوانسیون ورشو در حدود مسئوولیت شرکت‌های هواپیمای داخلی از این جهت نیز منشاء تغییراتی در قوانین حاکم بر دعاوی مالی و بدنی ناشی از سوانح هوایی خواهد بود.در قانون مدنی موضوعات مربوط به خسارات حاصله از عدم اجرای تعهدات در مواد مختلف از ماده ۲۲٦ تا ۲۳۰ مورد بررسی و حکم قرار گرفته است براساس این مواد:

در صورت عدم ایفا تعهدات از طرف یکی از متعاملین(متصدی حمل و نقل) برای عدم انجام تعهدات در زمان مقرر (تاخیرات)طرف دیگر می‌تواند مطالبه خسارت کند(ماده ۲۲٦ قانون مدنی) و براساس ماده ۲۲۷ نیز اصل بر مسئول بودن متعهد(متصدی حمل و نقل) است مگر اینکه ثابت نماید عدم انجام تعهد بواسطه علت خارجی بوده است که مربوط به او نمی شده است.همچنین در تعارض مسئولیت قانونی و قراردادی در ماده ۲۳۰ مقرر می‌دارد: «اگر در ضمن معامله شرط

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

شده باشد که در صورت تخلف متخلف مبلغی را به عنوان خسارت تادیه نماید حاکم(قاضی) نمی تواند او را به بیشتر یا کمتر از آنچه ملزم شده است محکوم کند ».بنابراین در مورد خسارات مالی توافق طرفین لازم الاتباع می‌باشد لذا توافق اعم است از توافق صریح طرفین در مورد خسارات یا اینکه طرفین برای ارجاع موضوع به مقررات دیگر همچون کنوانسیون ورشو توافق نمایند البته باید توجه داشت که بعضاً ممکن است در استناد به مواد قانونی فوق الذکر نسبت به تعهدات قراردادی دو موضوع « تحقق مسئولیت» و «میزان مسئولیت» با یکدیگر تداخل پیدا کنند. چه اینکه تحقق مسئولیت براساس مقررات کنوانسیون نیاز به تصریح قانونی یا قراردادی دارد و صرف اینکه در قرارداد مبلغ خسارات قابل پرداخت بر طبق کنوانسیون ورشو توافق شده باشد نمی تواند موجب حاکمیت سایر مقررات این کنوانسیون بر موضوعات قرارداد و اثبات مسئولیت براساس مقررات آن باشد.در مقررات حقوقی ایران خسارات ناشی از فوت یا جراحات مشمول مقررات جزایی و شبه جرم تلقی می‌گردند و با توجه به امری بودن مقررات مربوط به پرداخت دیه از جهت تعیین حداکثر مبلغ قابل دریافت و میزان آن که نوعی و مشخص شده می‌باشد. لذا در خسارات ناشی از جراحت یا نقص عضو و فوت ممکن است استناد به مقررات کنوانسیون ورشو مغایر با قوانین داخلی و شرعی تلقی گردد(زمانی،۱۳۹۲: ٤٦).

قلمرو جبران خسارت ناشی از سقوط هواپیما از منظر حقوق بین الملل

برخلاف مسئولیت کیفری و اداری که از مصادیق اعمال حاکمیت دولت‌ها می‌باشد و در مقررات بین المللی کمتر به نوع و میزان آن پرداخته می‌شود مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در مقررات و کنوانسیون‌های بین المللی بطور جدی مورد توجه قرار گرفته است و نوعی مسئولیت قراردادی بین المللی را برای کشورها و اشخاص مرتبط با فعالیت هواپیمایی ایجاد کرده است و به جهت همین تعدد منابع داخلی و بین المللی بعضاً مصادیق و احکام مسئولیت‌های ناشی از فعالیت‌های هواپیمایی منطبق بر عناوین کلی الزامات خارج از قرارداد و مباحث خاص قانون مسئولیت مدنی و موارد مربوط به دیه می‌باشد.

جبران خسارت معنوی

ماهیت و مبنای خسارت معنوی :حقوق و سرمایه‌های معنوی همواره مورد توجه بشر بوده و همچون سرمایه‌های مادی در معرض ایراد خسارت قرار داشته‌اند. موضوع خسارت معنوی از جمله مباحث پرچالشی است که در اصول، قوانین و مقررات کنونی به لزوم آن تصریح گردیده؛ اما چگونگی جبران و نحوه‌ی ارزیابی آن تعیین نشده است. در سیستمهای حقوقی کشورهای مختلف راهکارهایی برای جبران خسارت معنوی در نظر گرفته شده؛ اما ملاک و معیار ثابت و مشخصی در باب شیوه‌های جبران خسارت معنوی ارائه نشده است. اغلب کشورها در گذشته، ضرر و زیان معنوی را غیر قابل جبران می‌دانستند و به این دلیل دادگاه‌ها از صدور حکم به جبران آن خودداری می‌نمودند. کشورهای تابع حقوق سوسیالیست مانند: اتحاد جماهیر شوروی سابق، چین و دانمارک از جمله‌ی این گروه کشورها محسوب

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

می‌شوند.(مردانی،۱۳۹۳:۵۹) علاوه بر قاعده‌ی لاضرر دلیل دیگر بر امکان جبران خسارت معنوی و قابلیت تقویم و جبران مادی این قبیل خسارات، پیش بینی دیه در مورد صدمات جسمانی منجر به خسارت معنوی میباشد.همچنین عقلا به جبران خسارت معنوی وارد شده بر اشخاص، حکم می‌کنند؛ چون عدم پرداخت خسارتهای مادی و معنوی به نظر عقلا ظلم بوده و ظلم نیز در نظر خداوند امری قبیح میباشد، پس حکم به عدم جبران خسارت معنوی، از جانب خدا امری قبیح است. در ماده‌ی ١٤ قانون آیین دادرسی کیفری مصوب۱۳۹۲و مواد ۱، ۲، ۸ و ۱۰ قانون مسئولیت مدنی، امکان مطالبه‌ی ضرر و زیان معنوی مورد تأیید قرار گرفته است. بر اساس اصل ۱۷۱ قانون اساسی نیز، جواز جبران خسارت معنوی ثابت است؛ چون با شناخت مسئولیت جبران خسارت معنویِ ناشی از حکم قاضی در این اصل و نبودن علت خاصی که حکم مزبور را منحصر به این مورد خاص سازد، امکان جبران ضرر معنوی از این اصل به دست می‌آید.

نتیجه گیری

از اغاز قرن بیستم کنوانسیونهای بین المللی متعددی برای یکسان سازی قوانین هوایی بوجود آمده که از مهمترین آن کنوانسیون ورشو است که در سال ۱۹۲۹ تصویب گردیده و پس از گذشت سالیان متمادی برای حل مشکلات بوجود آمده کنوانسیون دیگری بنام مونترال مصوب۱۹۷۱بوجود آمد که در خصوص اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت هواپیمایی کشوری است که جرایم هواپیمایی را از قبیل ایراد خسارت به تاسیسات هوانوردی و اعمال خشونت آمیز علیه سرنشینان هواپیما را جرم می‌شناخت. کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال هم در پروازهای داخلی و هم در پروازهای بین المللی قابل اجراست به شرطی که محل بلند شدن و فرودآمدن هواپیما در خارج از سرزمین محل ثبت هواپیما صورت گرفته و یا محل وقوع جرم، کشوری نباشد که هواپیما در آنجا ثبت شده است. با توجه به اینکه هواپیما در زمانی اجازه پرواز پیدا می‌کند که اجازه پرواز و گواهی‌های فنی لازم که مطابق با استانداردهای پرواز باشد را دریافت نموده است لذا مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران و صاحبان کالا و بحث امنیت پرواز مطابق با مفادکنواسیون ورشو و پرتکل اصلاحی آن است که در لاهه به امضاء رسیده است بنابراین متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد. مشروط بر اینکه حادثه موجد خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد و همچنین خسارت ناشی از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر نیز بر عهده متصدی حمل و نقل خواهد بود در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از خسارت اتخاذ نموده اند یا اینکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود. طبق تحقیقات صورت گرفته مشخص گردید که مبنای مسئولین متصدی حمل و نقل درکنوانسیون لاهه وورشو مبتنی بر تقصیر مفروض است و در کنوانسیون هامبورگ و مونترال مبتنی بر مسئولیت مفروض می‌باشد در حقوق ایران منابع موجود در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل عبارتست از قانون مدنی و قانون تجارت، در قانون مدنی اصل بر عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل است مگر آنکه تعدی و تفریط وی ثابت شود .جبران خسارت در کنوانسیون ورشو در دو شکل متفاوت انجام می‌گیرد. یکی در

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

صورتی که بر اساس خطای غیر عمدی خسارتی ایجاد شود که در این صورت خسارت تا مقدار معینی قابل پرداخت است (موضوع ماده ۲۲کنوانسیون) و دیگری در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی حمل ونقل باشد. در این فرض جبران خسارت محدود به میزان مشخص شده در کنوانسیون نیست و تا هر مقداری که باشد باید توسط متصدی جبران شود. ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل را «امری » معرفی می‌کند که مطابق آن: «هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل ونقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون حاضر مقررگردیده است باشد باطل و بلااثر خواهد بود ». یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی حمل و نقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهمانگ است. این وضعیت آشفته، افراد را در یافتن راه حل‌های مناسب دچار سردرگمی می‌نماید. با عنایت به ورود چنین قانونی به سیستم حقوقی و حوزه مسئولیت متصدیان در مقابل مسافران می‌توان به نسخ مواد مربوط در قانون مدنی، مسئولیت مدنی و تجارت معترف باشیم. بنابراین در صورت وقوع سانحه هوایی و در رابطه‌ی قراردادی میان مسافران ومتصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو و ملحقات آن حاکم خواهد بود.

منابع

احمدی،احمد(۱۳۹۴). *مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران در صورت بروز سوانح هوایی در پرتو حقوق ایران واسناد بین‌المللی*.کنفراس ملی چارسوی علوم انسانی.

اسماعیلی، شیوا. (۱۳۹۷). *مسئولیت‌های حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری*. تهران: قانون یاز.

اشراقی آرانی، مجتبی.(۱۳۹۴). *قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی*. جلد اول. تهران: مخاطب.

تالیان، کریستوفر.(۱۳۹۰). *حقوق هوایی: مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارت وارده به مسافر*. ترجمه: حمید قنبری. تهران: مجد.

جباری، منصور(۱۳۹۳).حقوق *هوایی از منظر حقوق داخلی و بین الملل*،تهران: شهر دانش.

رئیسی، لیلا(۱۳۹۶). *رژیم مسئولیت هواپیمای خلبان متحرک*. فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری شماره ۳۳ .

زمانی، سید قاسم.(۱۳۹۲).*حقوق سازمانهای بین المللی*،تهران: شهر دانش.

ستوده تهرانی،حسن(۱۳۷۶). *حقوق تجارت*، تهران :نشر دادگستر،چاپ دوم.

سلمان زاده،جعفر(۱۳۹۵). *بررسی مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی و تطبیق مبانی آن با مبانی فقه امامیه.رساله دکتری*.دانشکده حقوق و علوم سیاسی.زمستان۹۵.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

صادقی نشاط، امیر.(۱۳۹۸). *نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی*. فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی. دوره ۴۹. شماره ۲.

عیسایی تفرشی، محمد، وحدتی بشیری، حسن. (۱۳۸۰). *ماهیت حقوقی، احکام و آثار قرارداد اجاره به شرط تملیک*. ماهنامه دانشور. شماره ۳۶.

کاتوزیان، ناصر(۱۳۸۴). *مسئولیت ناشی از عیب تولید*، چاپ دوم،تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

مردانی، نادر؛ عرب، رضا.(۱۳۹۳). *حقوق بین‌الملل هوایی*، تهران: نشر میزان.

نظری، ایراندخت (۱۳۸۹).*مسؤولیت مدنی مالک*، تهران:انتشارات جنگل.

نواده توپچی، حسین(۱۳۹۰) *مقدمه‌ای بر حقوق بین الملل هوایی*،تهران: خرسندی.

Ehrman, K. S., Ehrman, M. L., Jagid, J. M., & Loosmore, N. H. (2014). U.S. Patent No. 8,671,063. Washington, DC: U.S. Patent and Trademark Office.

Huang, Jiefang, (2009), Aviation safety through the ruleof law , ICAO's mechanisms and practices, Kluwer law international, The Netherlands.

Huang, X., Zhang, J. A., Liu, R. P., Guo, Y. J., & Hanzo, L. (2019). Airplane-Aided Integrated Networking for 6G Wireless: Will It Work?. IEEE Vehicular Technology Magazine, 14(3), 84-91.

Liu, Z. (2017). Utopia in dystopia: narration of an arctic airport city (Master's thesis, Z. Liu). Chicago

Sheng-xiong, X., Zheng-wen, C., Qi-le, R., Ji-xin, S., & Cai-hong, H. (2014). Paint Removal of Airplane & Water Jet Application. International Journal of Fluid Machinery and Systems, 7(3), 125-129.

Taneja, N. K. (2016). Flying ahead of the airplane. Routledge.

ZHU, S. X., & LIANG, Y. Y. (2014). Effect of Pitting Corrosion on Safety Coefficient and Stress Concentration of Airplane Floor Beam. Corrosion & Protection, (5), 23.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]

شماره۳۶، دوره چهاردهم، سال چهارم، تابستان ۱۴۰۱، صص ۱–۱۸

Investigating the Responsibility of Owner and Leaseholder Countries for Air Accidents of States from the International Responsibility of Governments

Manouchehr Nemati[1]

Abstract

Fundamentally, the issue of transportation in the international space is a reflection of the policies of countries and their strategy for adopting a clear and transparent strategy, under which the country can more easily expand its range of activities, traffic and transit. Therefore, the use of aircraft, having the specific economic and political conditions that it provides, requires an in-depth examination of the contracts, responsibilities, safety and other constituents of this international business relationship. Because of the importance of this issue, it is attempted to analyze in the present article the issue of examining the liability of airline landlords and landlords in respect of air accidents in terms of international responsibility of governments in a descriptive-analytical manner. The results indicate that whenever a person is in a position to protect and deal with a vehicle, including the ownership or occupation, of the vehicle, there will be liability for damages incurred. One of the most important issues in the field of air rights is air accidents with a long history. This incident causes many material and spiritual damages. Contrary to the criminal and administrative liability of states that exercise sovereignty and pay less attention to the type and extent of international law, civil liability arising from air casualties has been seriously taken into account in international regulations and conventions. It has created aviation activities for countries and individuals. One of the most controversial issues in the legal issues of air transport is the existence of multiple, dispersed and sometimes uncoordinated rules. This inconsistency leads to confusion and mental turmoil in finding appropriate solutions. There are numerous rules in domestic and international law on the issue of compensation for a plane crash.

Keywords: Aircraft, International Documents, Aviation Law, International Government Responsibility

1 PhD student in Public International Law, Islamic Azad University, Karaj Branch, Karaj, Iran

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-17]