

## **A Critique of the Theory of Civil Liability of Aviation Operators: Focusing on Iranian Law and Jurisprudence and International Regulations**

**Ahmed Mozafari\***

**Majid Banaeioskoei\*\***

### **Abstract**

In October 1929, in Warsaw, the Convention on the Uniformity of Aviation Regulations was signed by the participating countries and entered into force on 13 February 1933, following developments in the field of aviation and the occurrence of deficiencies in the text of the treaty. Twenty-five years later, the Warsaw Convention was amended on 28 September 1955 in The Hague, and the Protocol entered into force on 1 August 1963, with the most important change being the convention, which doubled the carrier's liability. In 1975, the Iranian government acceded to the Warsaw Convention and its amended protocols and accepted the implementation of its regulations on foreign flights. In 1985, the Islamic Consultative Assembly considered the provisions of this treaty applicable to domestic flights. Many countries, such as Iran, acceded to the Warsaw Convention and its protocols. In the Iranian law, with the approval of the Law on Determining the Limits of Liability of Airlines in Iran on 5/11/2012, and despite the many criticisms leveled at this law, the amount of liability of domestic companies towards Iranian passengers on domestic flights is equivalent to ransom and what about foreign passengers. In domestic and international flights, it is equal to 16600 Sdr and in front of Iranian passengers in international flights, it is equal to 16600 Sdr. In this article, after presenting the common definitions in aviation law regarding the responsibility of transport operators and stating a

---

\* PhD Student in Private Law, Azad University, Central Tehran Branch, Iran (Corresponding Author), damozafari@gmail.com

\*\* Assistant Professor, Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran, m.banaeioskoei@gmail.com

Date received: 2020-08-02, Date of acceptance: 2021-01-02

Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

history of a set of actions and documents, the principles of liability of the Convention and Iranian law were comparatively studied. The timing of the beginning and end of responsibility is one of the most important and challenging issues, which is discussed in detail in this article. The amount of damages payable is another chapter discussed in this article.

**Keywords:** Warsaw Convention, Principles of Liability, Time of Commencement of Liability, Time of Termination of Liability, Amount of Damages, Transport Operators, Law on Limitation of Liability of Airlines

## نقدی بر نظریه مسئولیت مدنی متصدیان حمل‌ونقل هوایی؛ با تمرکز بر حقوق و رویه قضایی ایران و مقررات بین‌الملل

احمد مظفری\*

مجید بنایی اسکویی\*\*

### چکیده

در اکتبر ۱۹۲۹ میلادی در شهر ورشو، کنوانسیون مربوط به یکنواخت نمودن مقررات حمل و نقل هوایی، به امضای کشورهای شرکت‌کننده رسید. با توجه پیشرفت در عرصه های هوانوردی و بروز وجود پاره‌ای نقایص در متن پیمان، پس از گذشت ۲۵ سال کنوانسیون ورشو، در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵، در لاهه مورد اصلاح قرار گرفت و مقررات این پیمان را در خصوص پروازهای داخلی نیز قابل اجرا دانست. ایران نیز به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن ملحق گردیدند. در این مقاله، پس از ارائه تعاریف رایج در حقوق هوایی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل و بیان تاریخچه ای از مجموعه اقدامات و اسناد، مبانی مسئولیتی کنوانسیون و حقوق ایران به صورت تطبیقی مورد بررسی و مذاقه قرار گرفت. زمان آغاز و خاتمه مسئولیت از موضوعات بسیار مهم و چالش برانگیزی است که در این مقاله به تفصیل به آن پرداخته شده است. میزان خسارت قابل پرداخت فصل دیگری است که در این مقاله به آن پرداخته شده است.

**کلیدواژه‌ها:** کنوانسیون ورشو، مبانی مسئولیت، زمان آغاز مسئولیت، زمان خاتمه مسئولیت، متصدیان حمل و نقل.

\* دانشجوی دکتری حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی (نویسنده مسئول)، damozafari@gmail.com

\*\* استادیار حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی، m.banaeioskoei@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۵/۱۲، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۱۰/۱۳

## ۱. مقدمه

از آنجا که در خصوص مفهوم مسئولیت و مسئولیت مدنی در کتب مختلف مباحث جامعی مطرح شده است از ذکر و توضیح آنها خودداری می‌کنیم و به مفاهیم و تعاریف مرتبط از قبیل حادثه هوایی، هواپیما، متصدی حمل و نقل هوایی و خسارت در حادثه هوایی می‌پردازیم.

### ۱.۱ حادثه هوایی

حادثه در لغت به معنای «واقعه»، «پیش‌آمد»، «اتفاق» و «رویداد» بکار رفته است. (دهخدا، ۱۳۷۷، ۹۹۹) لیکن در خصوص حادثه هوایی تعریفی در کتب لغت مطرح نشده است. در کنوانسیون ورشو به عنوان مهمترین سند قانونی بین‌المللی در خصوص مقررات هواپیمایی تعریفی از حادثه هوایی به میان نیامده و تنها مصادیقی از آن در ماده ۱۷ کنوانسیون ذکر شده است. در ماده فوق چنین آمده است: «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی که به صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط به اینکه حادثه موجد خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده و یا سوار شدن، رخ داده باشد.»

اگرچه وقوع حادثه هوایی، شرط برقراری مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی است، لیکن به خوبی مشخص نیست که حادثه هوایی به چه اتفاقی اطلاق می‌گردد و چه وقایعی، داخل در قلمرو حادثه هوایی قرار می‌گیرد، از این رو شناخت حادثه هوایی از اهمیت ویژه ای برای ایجاد مسئولیت برخوردار است. بین حقوقدانان و رویه قضایی در تطبیق حوادث به وقوع یافته هوایی با شرایط مندرج در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو اختلاف نظر است. برای شناخت حادثه، ابتدا باید اتفاقاتی که ممکن است در قلمرو حقوق هوایی و مرتبط با هواپیما به وقوع می‌پیوندد را دسته‌بندی نمود و سپس بررسی کرد که کدام دسته از اتفاقات مشمول تعریف «حادثه هوایی» می‌شود.

### ۲.۱ تعریف و نوع هواپیما

مشخص شدن هواپیما برای تعیین حادثه هوایی و به تبع مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی حائز اهمیت است. ایجاد مسئولیت بدون وجود هواپیما قابل تصور نیست و بدین لحاظ لازم است تا مفهوم هواپیما مشخص گردد تا بتوان با توجه به مقررات، سخن از مسئولیت به میان آورد، زیرا به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، زمانی متصدی حمل و نقل

هوایی مسئولیت دارد که حادثه در داخل هواپیما یا در حین عملیات پرواز رخ داده باشد. بنابراین برای تعیین قلمرو مسئولیت متصدیان لازم است تعریف هواپیما مشخص گردد. ماده (۱) قانون هواپیمایی کشوری با اقتباس از کنوانسیون شیکاگو، هواپیما را اینگونه تعریف نموده است: «وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل هوا، خود را در فضا نگه دارد.» (مظفری، ۱۳۸۸، ۱۹) و ماده (۲) همان قانون نیز هواپیما را به دودسته کشوری و نظامی تقسیم بندی نموده و صرفاً هواپیمایی که نظامی نباشد را مشمول قانون هواپیمایی کشوری دانسته است. بنابراین مشاهده می‌شود که در حقوق ایران اساساً مسئولیت متصدی حمل و نقل با توجه به صراحت قانون فوق در خصوص هواپیماهای نظامی اعم از جنگنده و ترابری مطرح نمی‌شود. به عبارت دیگر، از آنجا که هواپیما نظامی‌ها را در بر می‌گیرد و از سویی متصدی همانند سایر متصدیان حمل و نقل هوایی ندارد، این نوع هواپیما در قلمرو این مسئولیت قرار نمی‌گیرد.

در مقررات بین‌المللی نیز دامنه شمول مسئولیت برای کلیه هواپیماها در نظر گرفته نشده و حتی این محدودیت به هواپیماهای دولتی نیز تسری پیدا کرده است. در ماده (۳) کنوانسیون شیکاگو ضمن تقسیم بندی هواپیما به دولتی و عادی، تأکید دارد که این کنوانسیون صرفاً شامل هواپیمایی می‌شود که دولتی تلقی نشود. (مظفری، همان، ۲۱) همچنین به موجب ماده (۱) کنوانسیون ورشو که مقرر می‌دارد: «این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین‌المللی اشخاص و لوازم یا کالا که توسط هواپیما... انجام پذیرد ... اجرا می‌شود...» تنها هواپیماهای مسافری و باربری مشمول کنوانسیون ورشو می‌گردند. با توجه به مطالبی که مطرح گردید و صرف نظر از تعریف فنی، هواپیما از نظر مقررات فوق، هواپیمای غیرنظامی است که مبادرت به حمل و نقل اشخاص و کالا می‌نماید.

### ۳.۱ تعریف متصدی حمل و نقل هوایی

به موجب ماده ۳۷۷ قانون تجارت ایران متصدی حمل و نقل، کسی است که حمل اشیاء را در مقابل اجرت به عهده می‌گیرد. اگرچه در قانون تجارت اشاره‌ای به حمل اشخاص نشده است، لیکن با توجه به بند (۲) ماده ۵۱۲ قانون مدنی و نظر به اطلاق ماده (۲) قانون تجارت، حمل و نقل اشخاص از جمله اعمال تجاری تلقی می‌شود و لذا متصدی حمل و نقل شامل هر دو می‌گردد. برخلاف حقوق ایران که در خصوص حمل اشخاص به صراحت در قانون خاص (تجارت) اشاره نشده، در کنوانسیون ورشو به حمل اشخاص تصریح شده

است و متصدی حمل و نقل از نظر کنوانسیون به شخصی اطلاق می‌شود که به مبادرت به حمل اشخاص و همچنین کالا می‌نماید.

اگرچه غالباً فعالیت متصدیان حمل و نقل در ایران و سایر کشورها در قالب شرکت‌های تجاری انجام می‌شود لیکن منعی برای فعالیت اشخاص حقیقی در این زمینه در حقوق ایران وجود ندارد، زیرا به موجب ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری، اجازه تصدی‌گری به امر حمل و نقل هوایی برای شخص حقیقی نیز پیش‌بینی شده است.

#### ۴.۱ تعریف خسارت در حادثه هوایی

خسارت مصدری است از فعل ثلاثی مجرد و به مفهوم ورود نقص در جان یا مال یا حیثیت و حرز می‌باشد. حقوقدانان خسارات را شامل خسارات مادی و معنوی می‌دانند و خسارت بدنی، حدفاصلی است، میان ضرر مادی و ضرر معنوی و شامل دیه و هزینه معالجات پزشکی است (شجاع‌پوریان، ۱۳۸، ۱۳۷۳).

خساراتی که ممکن است در یک حادثه هوایی به مسافر یا کالا وارد آید متنوع است. برای مثال ممکن است علاوه بر ورود خسارت به اموالی که به عنوان بار تحویل داده است یابه اموالی که همراه خود در داخل هواپیما برده است، شخص مسافر متحمل زیان مادی و معنوی گردد. البته بدیهی است در برخی موارد که صاحب کالا به همراه بار سوار هواپیما نمی‌شود و به واقع تنها قرارداد حمل اموال خود را بر دوش متصدی نهاده است نیز مشمول کنوانسیون است. بنابراین هنگامی که سخن از خسارت به کالا در کنوانسیون مطرح است می‌توان تصور کرد که صاحب کالا داخل هواپیما باشد یا بدون آنکه به همراه اموال خود سوار هواپیما شده باشد بتواند به موجب کنوانسیون خواستار جبران خسارت وارد به اموال خویش باشد.

#### ۲. تاریخچه و سیر تحول مقررات در زمینه مسئولیت متصدیان حمل و نقل

##### هوایی

پیرو گسترش روزافزون استفاده از هواپیما و ایجاد اطمینان برای استفاده‌کنندگان و حتی اشخاص ثالث، نیاز به ضرورت تدوین مقررات مشترک و لازم‌الاجرا هرچه بیشتر احساس گردید. یکی از موضوعات مهم قابل بحث در خصوص قوانین و مقررات هوایی، نوع و

میزان مسئولیت اشخاصی بود که مبادرت به حمل و نقل مسافر و کالا از طریق ایجاد موسسات و شرکت‌های مرتبط می‌نمودند. تا سال ۱۹۲۹ مقررات یکنواختی در زمینه چگونگی و میزان پرداخت خسارت به مسافر آسیب‌دیده از حمل و نقل هوایی وجود نداشت. همین امر موجب شد که دولت فرانسه به عنوان پیشگام تدوین و ساماندهی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در ۲۶ اکتبر ۱۹۲۵ میلادی، با دعوت از ۳۰ کشور برای تشکیل یک کنفرانس حقوق بین‌الملل هوایی اقدام کند و کمیته‌ای بنام «کمیته بین المللی فنی متخصصان حقوق هوایی»<sup>۱</sup> تشکیل دهد که سرانجام در اکتبر ۱۹۲۹ میلادی و با الگوگیری از متن ارایه شده توسط کمیته مذکور، معاهده ورشو مطرح و در شهر ورشو پایتخت لهستان به امضای ۳۱ کشور شرکت کننده برسد (صفوی، ۱۳۶۲، ۴۲۹).

اگرچه معاهده ورشو به امضای ۳۱ کشور رسید لیکن تنها پنج کشور اسپانیا، یوگسلاوی، رومانی، برزیل و دانمارک در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ اقدام به اجرای معاهده نمودند. البته به تدریج کشورهای دیگری نیز به این کنوانسیون ملحق شدند. امروزه بیش از ۱۳۵ کشور از جمله ایران به کنوانسیون ورشو ملحق شده اند ( J.D. McClean, J. M. Balfour, Richard K. Gardiner, Jeffrey Goh, Rod D. Margo (2014), Shawcross andbeumont: Air Law Looseleaf, p.16).

پس از گذشت ۲۵ سال، مشکلات و نواقص کنوانسیون ورشو و همچنین ناکافی بودن میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل موجب اصلاح و بازبینی کنوانسیون ورشو در ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ در شهر لاهه توسط ۲۷ کشور عضو گردید که از آن به اختصار به عنوان پروتکل لاهه یاد می‌شود که در آگوست ۱۹۶۳، با امضای ۳۰ کشور، امکان اجرای پروتکل فراهم شد.

با وجود مقررات فوق و به لحاظ نقص و سکوت قانون، اقداماتی از سوی شرکت‌های هوایی بروز و ظهور کرد که قلمرو و میزان مسئولیت متصدیان را در ابهام قرار داد. برای مثال برخی از شرکت‌های هوایی با وجو انعقاد قرارداد با مسافر یا صاحب کالا، وظایف خود را به شرکت هوایی دیگری واگذار می‌کردند. به عبارت دیگر، بین شخصی که به موجب قرارداد وظیفه حمل را به عهده گرفته بود با شخصی که در عمل این وظیفه را به موقع اجرا می‌گذاشت، تفاوت وجود داشت.

در چنین شرایطی این سؤال مطرح می‌شد که در صورت وقوع حادثه هوایی کدام یک از آن دو مسئول تلقی می‌شوند؟

مقررات قبلی در این خصوص ساکت بود و از این جهت اختلافاتی بروز کرد. از این رو و برای رفع این اشکال، عده‌ای از اعضاء در جهت رفع این نقیصه، پیشنهاد جدیدی ارائه دادند و لذا در شهر گوادالاخارا در مکزیک، کنوانسیون به تصویب رسید که برای هر دو شرکت‌های مذکور مسئولیت پیش‌بینی شد به این نحو که برای متصدی اصلی تمام مدت زمان از آغاز حمل تا پایان آن و برای عامل و شرکت دوم، تنها مدت زمانی که این وظیفه را بر عهده دارد. به این طریق در مدت زمان حمل توسط عامل، مسئولیت تضامنی برای هر دو پیش‌بینی گردید تا از این طریق خسارت وارده به مسافر فدای توافق بین متصدی اصلی و عاملی که هیچ نقشی در این توافق ندارد، نگردد و زیان وارده به وی نیز بلاجبران نماند. این کنوانسیون نیز از اول مه ۱۹۶۶ قابلیت اجرا یافت (Ibid. division VII (45)).

طرح برخی دعاوی در محاکم، اشکال دیگری از این مقررات را روشن ساخت و این نظر قوت گرفت که میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی کافی برای جبران خسارات وارده به مسافری یا صاحبان کالا نیست. از این رو مجدداً اصلاح مقررات در دستور کار قرار گرفت و پروتکل دیگری در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا به منظور افزایش مسئولیت تا سقف ۱/۵۰۰/۰۰۰ فرانک طلای فرانسه به تصویب رسید که به دلیل عدم کسب نصاب لازم اعضاء، قابلیت اجرا پیدا نکرد. بعضی دولت‌ها به پروتکل لاهه ملحق نگردیدند و امریکا نیز با خروج از کنوانسیون ورشو و همچنین با توجه به تصویب موافقتنامه مجزا که پیشتر در سال ۱۹۶۶ (در موافقتنامه مونترال) با بعضی از شرکت‌های حمل و نقل هوایی منعقد کرده بود، عملاً شرایط متفاوتی را در خصوص مقررات بین‌المللی هوایی ایجاد نمود و ضمن آنکه مقررات حاکم بر حقوقی هوایی را از هماهنگی خارج کرد، (به سبب تعارض قوانین) موجب نوعی آشفتگی در مقررات فوق گردید. در نتیجه برای دستیابی مجدد جهت یکسان‌سازی مقررات مورد انتظار کنوانسیون ورشو، با همکاری ایکائو، کنوانسیون دیگری در سال ۱۹۹۹ در مونترال راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی پیشنهاد گردید. دولت ایالات متحده امریکا سی‌امین کشوری بود که در تاریخ ۵ سپتامبر ۲۰۰۳ میلادی به کنوانسیون ۲۸ مه ۱۹۹۹ مونترال ملحق شد و بر اساس بند ۶ ماده ۵۳ کنوانسیون از تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا و کشورهای زیادی به آن ملحق شده‌اند ولی تاکنون ایران بدان ملحق نگردیده است.



دولت ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی به موجب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۱ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاجارا و پروتکل مارس ۱۹۷۱ گواتمالا، به کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن ملحق گردیده است و در سال ۱۳۶۴ شمسی نیز مجلس شورای اسلامی، مقررات این پیمان را به پروازهای داخلی سرایت داد.

اگرچه با تصویب مجلس شورای اسلامی مقررات فوق‌الذکر به پروازهای داخلی تسری یافت، لیکن در خصوص میزان خسارات قابل پرداخت توسط شرکت‌های بیمه با شرکت‌های هواپیمایی اختلاف بروز کرد. سرانجام به دلیل ابهامات و اختلافاتی که در روند محاسبه فرانک طلای فرانسه وجود داشت و همچنین به دلیل اینکه شرکت‌های بیمه پرداخت خسارت مازاد بر دیه را پوشش نمی‌دادند و ضمناً به دلیل شبهاتی که از نظر فقهی در پرداخت خسارت مازاد بر دیه وجود داشت، لایحه‌ای از سوی دولت به مجلس ارائه گردید که در تاریخ ۱۳۹۱/۵/۱۱ لایحه مزبور تحت نام «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید که به موجب آن «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ لغو گردید و مقررات جدیدی در عرصه مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی گشوده شد.

### ۳. مبانی مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در حقوق ایران و کنوانسیون‌های بین‌المللی

#### ۱.۳ مبانی مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در حقوق ایران

در ماده ۵۱۶ قانون مدنی، متصدی حمل‌ونقل به عنوان امین معرفی گردیده است و بر این اساس در صورت بروز خسارت، مسئولیتی ندارد مگر اینکه ثابت شود که متصدی مرتکب تعدی و تفریط گردیده است. به موجب ماده ۳۸۶ قانون در حقوق تجارت ایران،<sup>۳</sup> متصدی حمل در صورت بروز خسارت مسئول است مگر اینکه یکی از موارد معافیت را ثابت نماید.

در مورد مبانی مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قانون تجارت و قانون مدنی بین حقوقدانان اختلاف نظر وجود دارد. بعضی معتقدند قانون مدنی و قانون تجارت از دو

مبنای مختلف پیروی کرده‌اند. بدین معنی که در قانون مدنی مبنای مسئولیت، مبتنی بر نظریه تقصیر می‌باشد و مبنای مسئولیت در قانون تجارت، مبتنی بر فرضیه خطر است (حسینی نژاد، ۱۳۷۰، ۱۳۱) اما گروه دیگر معتقدند چه در قانون مدنی و چه در قانون تجارت، تقصیر، یکی از ارکان مسئولیت متصلی حمل و نقل است و برای اینکه وی مسئول خسارت وارده تلقی گردد، می‌بایستی مرتکب خطا و تقصیر گردیده باشد.

دکتر کاتوزیان معتقد است: «فرض قانونی در این مورد وجود ندارد بلکه فرض تقصیر وی مبتنی بر عدم اجرای تعهدات قراردادی است. بدین معنی که قانون تجارت، این تعهد ضمنی را قائل شده است که مال‌التجاره را صحیح و سالم به مقصد برساند و اگر به تعهد خود عمل ننماید از جهت عدم اجرای تعهدات قراردادی مسئول است.» (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۷۸)

### ۲.۳ مبنای مسئولیت متصدیان حمل و نقل در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه

مبنای مسئولیت متصلی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی چیست؟ کدامیک از نظریه‌های تقصیر، خطر یا تضمین حق مبنای مسئولیت متصلی حمل و نقل هوایی است؟ در نظریه جدید تقصیر، برای تشخیص فعل تقصیرآمیز، قصد، اراده و بی‌احتیاطی فاعل زیان مورد توجه نیست، بلکه آنچه مورد توجه است، اقدام بر مبنای رفتار متعارف می‌باشد بدین معنی که اگر یک شخص متعارف بجای فاعل زیان، در همان شرایط و اوضاع و احوال قرار داشت، اقدام به چه کاری می‌کرد (داراب‌پور، ۱۳۸۷، ۶۷) در مواردی نیز برای فاعل زیان، اماره تقصیر قرارداده و زیان‌دیده را از اثبات تقصیر، معاف می‌نمودند، به نحوی که کنوانسیون ورشو، برای تعدیل نظریه تقصیر این شیوه را در ماده (۲) کنوانسیون بکار گرفته است.<sup>۴</sup>

از بند یک این ماده (فرض تقصیر) متصلی حمل و نقل هوایی استنباط می‌شود چه اینکه متصلی، می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود و یا اثبات قوه‌قاهره یا اثبات تقصیر زیان‌دیده، از مسئولیت بری شود. مواد ۱۷، ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون ورشو نیز چنین فرضی را تقویت می‌بخشد.

پروتکل گواتمالا در رابطه با حمل مسافری و لوازم شخصی آنها تغییری اساسی در مبنای متصلی حمل و نقل ایجاد نموده است (ماده ۶ پروتکل گواتمالا) بدین نحو که پروتکل فوق، معافیت موضوع ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو را به‌طور کلی حذف نموده است و بر این

اساس متصدی حمل مسئول هرگونه خسارت و صدمه‌ای است که در حمل ایجاد شده است و نمی‌تواند با اثبات عدم تقصیر، خود را از مسئولیت بری نماید، مگر اینکه متصدی حمل ثابت کند خسارت و صدمه وارده معلول فعل وی نبوده است.

در کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال، مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل تغییر پیدا کرده است و در صورتیکه مطالبه خسارت تا ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت باشد، مسئولیت متصدی، مبتنی بر نظریه خطر است و متصدی نمی‌تواند با اثبات بی‌تقصیری خود و کارکنانش را از مسئولیت معاف سازد و تنها راه معافیت از مسئولیت، اثبات تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان است<sup>۹</sup> و در صورتیکه مطالبه جبران خسارت زیان‌دیده از ۱۰۰/۰۰۰ واحد برداشت ویژه Special drawial right متجاوز باشد، فرض مسئولیت مطلق برای وی پیش‌بینی شده است و بنابراین حتماً اثبات تقصیر زیان‌دیده و بی‌تقصیری خود و عاملین خود یا با اثبات تقصیر ثالث از مسئولیت معاف نمی‌شود. (بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو)

#### ۴. زمان آغاز و خاتمه مسئولیت:

خرید بلیط توسط مسافر از متصدی حمل و نقل هوایی در حکم انعقاد قرارداد می‌باشد. آیا از زمانی که قرارداد (خرید بلیط) منعقد می‌گردد، مسئولیت متصدی آغاز می‌شود؟ و یا زمانی مسئولیت شروع می‌شود که عملیات پرواز آغاز می‌گردد؟ اساساً عملیات پرواز به چه مفهومی است و چگونه مشخص می‌شود. آیا می‌توان گفت از زمانی که مسافر در سالن فرودگاه جهت مسافرت حضور می‌یابد، مسئولیت متصدی آغاز می‌شود و اگر پس از حضور مسافر در فرودگاه، خسارتی به وی وارد آید، سخن از مسئولیت است؟ یا باید گفت از زمانی که کارت پرواز را دریافت می‌کند و یا حتی از زمانی که در سالن ترانزیت حضور داشته و منتظر سوار شدن به هواپیما است؟ یا باید در تفسیری مضیق قایل به آن بود که این زمان تنها در قلمرو زمانی است که مسافر وارد هواپیما شده و در نتیجه با خروج وی از هواپیما این مسئولیت خاتمه می‌یابد.

در این خصوص مقررات روشنی وجود ندارد و به واقع نمی‌توان به سهولت در این خصوص سخن گفت. کنوانسیون ورشو در ماده ۱۷ به نحو ساده‌ای قلمرو این مسئولیت را مشخص کرده است، در ماده فوق مقرر شده است: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط

بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا در حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.»

بنظر می‌رسد وفق ماده فوق، کلیه حوادث داخل هواپیما در قلمرو این مسئولیت قرار می‌گیرد. در این فرض، فرقی نمی‌کند هواپیما در فرودگاه متوقف باشد و یا اینکه حادثه در حین پرواز یا فرود هواپیما اتفاق افتاده باشد. این مسئولیت همچنین مدت زمانی را نیز فرا می‌گیرد که مسافر در حال پیاده شدن و یا سوار شدن به هواپیما است، مگر اینکه متصدی حمل و نقل یکی از اسباب معافیت را به اثبات برساند، حتی‌اگر حادثه عرفاً در داخل هواپیما و در حین سوارشدن باشد.

برای مثال، اگر مسافر بدون توجه به مقررات ایمنی پرواز و یا اخطارهایی که از طریق خدمه پرواز یا علامات الکترونیکی داخل هواپیما اقدامی نماید که موجب خسارت گردد، نمی‌توان متصدی را مسئول این بی‌احتیاطی دانست. از این رو در پرونده (چتر علیه ک.ا.ل. ام رویال) مسافری سوار هواپیما شدند و پس از استقرار آنها چراغ قرمزی که حاکی از آن است که مسافرین می‌بایستی کمربندهایشان را ببندند روشن گردید. یکی از مسافرین بدون در نظر گرفتن علامت فوق به منظور خداحافظی با دخترش و بدون در نظر گرفتن علامت فوق و با تصور اینکه پلکان هنوز در جای خود می‌باشد پای خود را از هواپیما بیرون گذاشت و چون پلکان برداشته شده بود وی از بالا به پائین سقوط کرد و پای وی صدمه دید. در این سانحه، چون متصدی توانست اثبات کند در بروز خسارت نقشی نداشته و مسافر با بی‌توجهی خود موجب حادثه گردیده بود، دادگاه ادعای مسافر برای اخذ خسارت را رد نمود ( Chuterv. klm royal dutch airlines and allied aviation services international (corporayion)1955).

برای تعیین آغاز مسئولیت باید از عرف خاص مورد عمل در اینگونه خدمات استفاده نمود. بطور معمول با ورود فرد به فرودگاه نمی‌توان سخنی از مسئولیت متصدی به میان آورد. علی‌القاعده مسئولیت متصدی زمانی است که مسافر خود را در اختیار شرکت هواپیمایی قرار می‌دهد و تحت نظر و دستورات او جهت سوارشدن به هواپیما اقدام می‌کند. بنابراین بنظر می‌رسد شروع زمانی مسئولیت، عرفاً از زمانی آغاز می‌شود که مسافر کارت پرواز را دریافت و آماده سوار شدن به هواپیما است. البته ممکن است از زمان دریافت کارت پرواز تا سوارشدن مدت زمانی (کم یا زیاد) طول بکشد ولی به هر حال پس از دریافت کارت پرواز است که مسافر خود را در اختیار متصدی قرار می‌دهد و به علائم و

دستورات متصدی گوش فرا می‌دهد. اگرچه پس از دریافت کارت پرواز تا داخل شدن در هواپیما، محوطه‌ای به نام سالن ترانزیت وجود دارد که تنها یکی از اداره‌کنندگان سالن فوق، متصدی حمل و نقل است و به واقع سالن ترانزیت خروجی در کنترل فرودگاه است و شرکت‌های مختلفی نیز با فرودگاه همکاری دارند، ممکن است گفته شود در مواقعی که خسارتی در فرودگاه رخ می‌دهد، نمی‌توان متصدی را مسئول دانست و باید در این فرض مسئولان فرودگاه مسئول جبران خسارت وارده به مسافر باشند. اما در پاسخ باید گفت؛ برای حفظ حقوق زیان‌دیده و سهولت جبران خسارت وی، فرض مسئولیت متصدی قابل قبول است، منتهی در صورتی که متصدی بتواند قصور مسئولان فرودگاه را ثابت نماید می‌تواند آنچه را که پرداخته است از اشخاصی که موجب ورود خسارت شده‌اند دریافت دارد. طبیعی است که زمان خاتمه نیز می‌تواند زمانی باشد که مسافر وارد ترمینال ورودی در نقطه مقصد برسد.

در دعوی دیگر؛ یکی از هواپیماهای خطوط خواننده به لحاظ مه غلیظ نتوانست در برنامه تنظیم شده پرواز نماید، لذا زمانی که هواپیما آماده پرواز شد شرکت مربوطه (متصدی حمل و نقل) جهت جبران تأخیر بوجود آمده، مسافری را دعوت به تسریع در سوار شدن نمود. به جهت عجله در جابجایی و انتقال مسافری به هواپیما، یکی از مسافری (خواهان) به هنگام پائین آمدن از پله‌های ساختمان ترمینال فرودگاه جهت سوار شدن به هواپیما، تعادل خود را از دست داد و پس از برخورد با زمین دچار صدمه گردید. خواهان طی دادخواستی خواستار جبران خسارت به خود شد. اگرچه زیان وارده در داخل هواپیما به وقوع نپیوسته بود با وجود این، دادگاه فدرال جمهوری آلمان با پذیرش طرح دعوی خواهان برای دریافت خسارت چنین رأی داد:

«هنگامی که شرکت هواپیمایی مسافری را به سوار شدن دعوت می‌نماید، مسافری کاملاً در اختیار وی محسوب می‌شوند» و لذا، شرکت خواننده را مسئول خسارات وارده دانست (The court of appeal (kammer-gericht) of Berline 3<sup>rd</sup> November 1960 and federal (court 29<sup>th</sup> November 1961).

در نتیجه باید قائل بر این بود، از زمانی که مسافر کارت پرواز را دریافت نموده و در سالن ترانزیت خروجی حضور یافته مسئولیت متصدی آغاز می‌گردد. لذا اگر مسافر از این زمان به بعد دچار حادثه شده و خسارتی متحمل گردد، متصدی مسئول است، هرچند این واقعه در سالن ترانزیت خروجی رخ داده که در کنترل فرودگاه می‌باشد. زیرا از زمان ورود

به سالن ترانزیت مسافر تحت کنترل متصدی قرار می‌گیرد و تحت دستور وی اقدام می‌کند. بدیهی است زمان خاتمه مسئولیت متصدی نیز، زمانی است که مسافر وارد ترمینال ورودی در نقطه مقصد برسد.

## ۵. مسئولیت استثنایی متصدی برای حوادث خارج از هواپیما و فرودگاه

نکته دیگری که معمولاً مورد بحث قرار نمی‌گیرد مربوط به زمانی است که هواپیما در شرایط استثنایی از قبیل بدی آب‌وهوا مجبور به تغییر مسیر می‌شود و در محل دیگری به غیر از مقصد فرود می‌آید. در این وضعیت مسافری تحت نظر متصدی تا زمان آغاز مجدد پرواز در مکانی مانند هتل اسکان داده می‌شوند. حال این سؤال ممکن است مطرح گردد که در صورت بروز خسارت به مسافر آیا می‌توان کماکان متصدی را مسئول دانست؟ یا باید گفت از آنجا که مسئولیت متصدی عرفاً مربوط به عملیات پرواز اعم از قبل، حین پرواز یا بعد از آن می‌باشد و این مصداق هیچ یک از دوره فوق نمی‌باشد، لذا نمی‌توان متصدی را مسئول شناخت یا در تفسیری موسع قایل به آن بود که حادثه داخل هواپیما یا حین عملیات پرواز تلقی می‌شود و متصدی مسئول جبران خسارات وارده در این زمان نیز تلقی می‌شود هرچند که عملاً در زمان عملیات پرواز به شمار نمی‌آید.

پاسخ به این سؤال دشوار است زیرا رویه واحدی در این خصوص در نظام‌های حقوقی اتخاذ نشده است و برخی متصدی را از مسئولیت مبرا و برخی از نظام‌های حقوقی با تفسیری موسع، برای وی مسئولیت را پیش‌بینی کرده‌اند. در پرونده «هاسری علیه شرکت هواپیمایی سویس ایر» هواپیما از مسیر اصلی خود خارج و در محلی خارج از فرودگاه مقصد به زمین نشست. خواهان و خانواده‌اش پس از ۲۴ ساعت به یک هتل درمان منتقل شدند. دادگاه نیویورک در این پرونده، تفسیر موسعی را از ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو پذیرفت و اینگونه رأی داد:

«پیش‌نویسان و طراحان کنوانسیون ورشو، بدون شک بر این فرض بوده‌اند که مفهوم «داخل هواپیما» محدود به زمانی نیست که مسافر به طور فیزیکی داخل هواپیما باشند، بلکه این زمان شامل کل مدت بین سوارشدن مسافر از نقطه مبدأ و پیاده شدن وی در محل مقصد می‌گردد. صرف‌نظر از رویه قضایی که اینگونه حوادث را در مفهوم عملیات سوار و پیاده شدن می‌داند، عدالت قضایی نیز اقتضا می‌کند که باید از ماده ۱۷ کنوانسیون تفسیر موسع نمود..... رویه قضایی و ارایه تفسیر موسع از مفهوم عملیات سوار شدن به هواپیما از

زمانی آغاز می‌شود که مسافر خود را در اختیار و تحت کنترل متصدی حمل قرار می‌دهد»  
(HUSSERIY v. SWISS AIR TRANSPORT(1975)).

این نکته قابل ذکر است که به موجب کنوانسیون ورشو مسئولیت متصدی حمل و نقل شامل اشخاص ثالث نمی‌شود. اشخاص ثالث به کسانی اطلاق می‌شوند که برابر مقررات مسافر هواپیما تلقی نمی‌گردند هرچند که به موجب حوادث هوایی دچار خسران گردند. همچنین کارکنان هواپیما نیز مشمول مقررات کنوانسیون ورشو نمی‌باشند.

## ۶. میزان خسارت قابل پرداخت در حادثه هوایی:

### ۱.۶ میزان مسئولیت ناشی از خسارت وارده به کالا و لوازم شخصی

بند (۱) ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد.»

مفهوم کالا می‌تواند شامل اموالی باشد که به همراه مسافر داخل هواپیما شده که خود دو گونه است: یا باری است که مسافر به هنگام دریافت کارت پرواز، آن را تحویل و رسید دریافت می‌دارد که از آن به لوازم شخصی ثبت شده تعبیر می‌گردد و یا اینکه بدون ثبت اموال، لوازم شخصی خود را داخل هواپیما می‌برد که اصطلاحاً به آن لوازم شخصی ثبت نشده اطلاق می‌شود که برخی از مواقع مشاهده می‌شود که مسافر فراتر از میزان مجاز، اقدام به حمل بار به داخل هواپیما نموده است. همچنین کالا شامل اموالی است که توسط صاحب کالا به متصدی حمل و نقل تسلیم و بارنامه دریافت شده است تا شخص ثالثی در مقصد، بار مربوطه را تحویل گیرد.

در خصوص میزان مسئولیت خسارت وارده به لوازم شخصی یا کالا، بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو تفکیک منطقی بین لوازم ثبت شده و ثبت نشده قایل و متصدی را مسئول جبران خسارت وارده نموده است. در بند فوق آمده است: «در مورد لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا، مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می‌گردد مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد.....»

ولیکن در بند ۳ همان ماده اضافه می‌نماید: «در مورد اشیائی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می‌باشد مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی‌کند.»

اگرچه ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو به موجب ماده ۱۱ پروتکل لاهه حذف گردید، لیکن تغییری در میزان مسئولیت ایجاد نگردید و کماکان میزان مسئولیت متصدی نسبت به کالا و لوازم شخصی اعم از ثبت شده و ثبت نشده ثابت باقی ماند.

اما نکته قابل توجه در بند (ب) ماده ۱۱ پروتکل این است که در مقرره جدید، ملاک پرداخت خسارت در صورت فقدان و معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبت شده یا کالا، صرفاً وزن محموله‌ای است که ارسال گردیده است در حالی که بنظر می‌رسد باید به میزان کالا یا محموله باشد که دچار خسارت شده است.

ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو نیز اضافه می‌نماید: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد.» بنابراین انهدام، مفقودیت و ورود صدمه به کالا و لوازم شخصی و همچنین تأخیر در ارسال بار نیز مشمول مسئولیت متصدی حمل و نقل است. بر این اساس، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در این موارد به ازای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه می‌باشد و بند ۳ ماده ۲۲ کنوانسیون نیز میزان مسئولیت متصدی را در خصوص لوازم شخصی ثبت نشده (اشیاء همراه مسافر) ۵۰۰۰ فرانک طلای فرانسه تعیین نموده است.

میزان مسئولیت متصدی در مورد لوازم شخصی اعم از ثبت شده و غیر از آن به موجب پروتکل گواتمالا به ۱۵۰۰۰ فرانک افزایش یافت، ولی در مورد حمل کالا همان میزان قبلی می‌باشد، لیکن این پروتکل قابلیت اجرایی پیدا نکرد.<sup>۶</sup>

در خصوص تأخیر در حمل کالا، خسارتی که ممکن است مشمول کنوانسیون گردد بر دو نوع است: یک نوع خسارتی که به خود کالا یا لوازم شخصی وارد می‌شود و دیگر خسارتی که به سبب عدم النفع به صاحب کالا وارد می‌آید. با توجه به اطلاق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو، می‌توان گفت متصدی حمل و نقل مسئول هرگونه خسارتی است که عرفاً در نتیجه تأخیر حادث می‌شود.

در پرونده: (کالاهای فاسد شدنی، به لحاظ تأخیر، خسارت دیده و از بین رفتند. دادگاه استیناف پاریس رأی داد که متصدی حمل و نقل، مسئول خسارات وارده است.....)



SOCIETE TRANSPORTS DARMOR 14 AE.V. SOCIETE LA LANGOUSTE ET )  
(AL (1974)

در دعوی شرکت با مسئولیت محدود پنالپینا علیه شرکت با مسئولیت محدود دنشل، قرار بود محموله در تاریخ ۲ دسامبر به نیاگارا برسد، لیکن در تاریخ ۲۱ دسامبر به مقصد رسید. دادگاه رأی داد که تأخیر ایجاد شده غیرمعقول است و خواننده مکلف شد بابت این تأخیر برابر کنوانسیون به خواننده دعوی خسارت بپردازد (Panalpina International Ltd V. ) (densil underwear Ltd (1981-Lloyd's reports).

در حقوق ایران نیز مسلماً خسارات ناشی از تأخیر که موجب از بین رفتن کالا یا تلف و خسارت به آن می شود، قابل جبران است. اما در مورد خساراتی که به سبب عدم‌النتفع به صاحب کالا یا مسافر وارد می‌آید، اختلاف نظر وجود دارد. (کاتوزیان، ضمان قهری، ص ۱۴۳) اگرچه در حقوق ایران دریافت خسارت ناشی از عدم‌النتفع با وضع آیین دادرسی مدنی جدید وجود ندارد، لیکن بنظر می‌رسد خسارتی که ناشی از تأخیر در حمل کالا باشد مشمول کنوانسیون گردد. بدیهی است صرفاً تأخیر در حمل کالا، موجب برقراری مسئولیت متصدی نمی‌باشد، بلکه باید علاوه بر انقضای مدت، ضرر و زیانی هم متوجه صاحب کالا وارد شده باشد.

در پرونده آقای مجید.م. علیه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، متصدی حمل متعهد شد دو عدل فرش به وزن ۱۹۸ کیلوگرم را از تهران به آلمان ارسال کند، لیکن خواننده بجای تحویل به شخصی که توسط ارسال‌کننده در بارنامه تعیین شده بود، آنها را تسلیم شخص دیگری نمودند (کامیار؛ محمدرضا، گزیده آرای دادگاه های حقوقی، نشر حقوقدان، چاپ اول، ۱۳۷۷).

در دعوی دیگری خواهان از شرکت ایران ایر مطالبه مبلغ ۹۳۷۰۹۸ ریال بابت قیمت فرش تقاضا نمود. دادگاه بدوی (شعبه ۴۵ دادگاه حقوقی ۲ تهران) خواننده را با استناد ماده ۳۸۶ قانون تجارت محکوم به پرداخت خواسته نمود. پس از اعتراض ایران ایر، دادگاه تجدیدنظر با استناد ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، نظر به اینکه وزن کالا ۱۹۸ کیلوگرم بوده است، خواننده را به پرداخت ۴۹۵۰۰۰ میلی گرم طلا محکوم نمود. ایران ایر مجدد به رأی صادره اعتراض نمود و با این استدلال که چون مسئولیت خواننده در ازای ۱۹۸ کیلوگرم معادل ۳۲۳۵ گرم طلای خالص است و مبلغ مذکور بیش از خواسته خواهان است خواستار

نقض رأی شد. لیکن دادگاه تجدیدنظر با رد ادعای تجدیدنظرخواه، رأی دادگاه بدوی را تأیید نمود (همان).

در دعوی دیگر، آقای مرتضی ... دادخواستی به خواسته مطالبه خسارات ناشی از مفقودی اجناس به مبلغ ۸/۷۰۰/۰۰۰ ریال مطرح و دادگاه شرکت ایران ایر را به پرداخت ۲۵۰ فرانک فرانسه به ازای هر کیلو گرم محکوم نمود. در دعوی دیگر شرکت بیمه آسیا دادخواستی به طرفیت شرکت ایران ایر به خواسته مطالبه خسارت ناشی از آسیب دیدگی در حمل ۲ عدد پالت نمود که شعبه ۱۱۰۱ دادگاه عمومی تهران مستند به کنوانسیون ورشو و قانون مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴ حکم به پرداخت جمعاً ۱۵۸۷۵ فرانک فرانسه نمود. دادگاه تجدیدنظر نیز با توجه به اینکه خواسته خواهان مطالبه ۱۴/۴۰۰/۰۰۰ ریال بوده صرفاً تا معادل مبلغ خواسته دادنامه را تأیید و نسبت به مازاد بر آن، دادنامه نقض و کان لم یکن گردید (همان).

بنابراین؛ ملاحظه می‌شود وفق ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل هوایی مسئول خساراتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد. بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون نیز میزان مسئولیت متصدی را در مورد لوازم شخصی ثبت شده (بار همراه مسافر) و کالا (محموله ارسالی) به ازای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک محدود نموده است. در بند ۳ ماده ۲۲ همان کنوانسیون، میزان مسئولیت متصدی در ازای اشیاء همراه مسافر را ۵۰۰۰ فرانک طلافرانسه محدود نموده است. بند ۴ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو نیز ملاک محاسبه هر فرانک فرانسه را به میزان ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم توصیف کرده است.

خسارت قابل پرداخت در خصوص شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی و بین‌المللی تا زمان تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی (۱۳۹۱/۰۵/۱۱) با ملاک فوق انجام می‌گردید، که بانک مرکزی در تابستان ۱۳۹۲ که ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نهصد هزارم را حدود ۶۵۰۰۰ ریال برآورد و لذا میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل به ازای هر کیلوگرم بالغ بر ۱۶/۲۵۰/۰۰۰ ریال تعیین شد. لیکن از آنجاکه همواره بر نحوه محاسبه فرانک طلای فرانسه، اختلاف نظر وجود داشته است، قانون جدیدقاعده دیگری را برای محاسبه پیش‌بینی نمود.

البته در قانون جدید مصوب ۱۳۹۱، قاعده پیشین در خصوص بار و اثاثیه دچار تغییر نگردید. به موجب ماده (۱) این قانون مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد بار و

اثاثیه، براساس مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است و از این حیث تفاوتی حادث نگردیده و کماکان مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه لازم‌الاجرا می‌باشد. لیکن براساس تبصره ماده (۱) قانون فوق، ۲۵۰/۰۰۰ فرانک طلای فرانسه به SDr ۱۶۶۰۰ (واحد صندوق بین‌المللی پول) معادل سازی شده است و هر SDr نیز برابر با ۱/۵ دلار می‌باشد. تبصره ماده (۱) این قانون صرفاً ۱۲۵/۰۰۰ فرانک را معادل ۸۳۰۰ SDr و ۲۵۰/۰۰۰ فرانک را برابر با SDr ۱۶۶۰۰ معادل سازی نموده است و لیکن تکلیف ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه (میزان خسارت به ازای هر کیلوگرم) و ۵۰۰۰ فرانک (میزان خسارت به ازای اشیاء همراه مسافر) را مشخص نکرده است که آیا باید این مبالغ را به تناسب SDr ۱۶۶۰۰ به دلار تعیین نماید یا اینکه باید براساس نص صریح قانون عمل نمود؟!

اگرچه به نظر می‌رسد باید مبالغ ۲۵۰ و ۵۰۰۰ فرانک طلای فرانسه را بر مبنای نسبتی از SDr ۱۶۶۰۰ محاسبه نمود که در این صورت ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه برابر با SDr ۱۶۶/۶ (یا ۲۴/۹ دلار) و ۵۰۰۰ فرانک طلای فرانسه را برابر با SDr ۳۳۲ (یا ۴۹۸ دلار) خواهد شد، لیکن این محاسبه دور از شبهه و خالی از اشکال نیست و کنوانسیون ورشو و قانون جدید به این شیوه اشاره‌ای نکرده است و شاید تداوم محاسبه بر مبنای محاسبه فرانک طلای فرانسه دور از ذهن نباشد، اگرچه کنوانسیون مونترال میزان خسارت قابل پرداخت به ازای هر کیلوگرم را SDR ۱۷ تعیین نموده است.

## ۲.۶ میزان مسئولیت در خصوص خسارت وارده به مسافر:

بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو میزان مسئولیت متصدی برای هر مسافر را ۱۲۵۰۰۰ فرانک تعیین و بند یک ماده ۱۱ پروتکل لاهه نیز این میزان را به دو برابر یعنی ۲۵۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه افزایش داد.

پروتکل گواتمالا که فاقد ضمانت اجرا است، این میزان را تا ۱/۵۰۰/۰۰۰ فرانک طلای فرانسه افزایش داد.

مواردی که می‌توان، بر اساس آن ادعای خسارت نمود، عبارتند از: فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی که متوجه مسافر گردد (ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو) و یا هرگونه تأخیری که در حمل و نقل مسافرین رخ بدهد. (ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو) حداکثر مسئولیت متصدی حمل نیز محدود به ۲۵۰ هزار فرانک فرانسه است و بیش از این مبلغ مسئولیتی متوجه متصدی نیست.

کشور ما بموجب ماده واحده مصوب خرداد ۱۳۵۴ شمسی مجلس، به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های الحاقی ملحق و به موجب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان، مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های الحاقی به پروازهای داخلی تسری یافت. لیکن شورای نگهبان در پاسخ به استعلام وزیر راه و ترابری وقت در مورخ ۱۳۷۴/۸/۲۵ اعلام داشت که مسئولیت شرکت‌های هوایی در برابر کشورهای عضو است و مربوط به افراد ایرانی در پروازهای داخلی نمی‌باشد.

همچنین شورای نگهبان در نظریه دیگری اعلام داشت که فقط مقدار دیه به وراثت مقتول تعلق دارد و نسبت به سایر وجوه حق ندارند.

اگرچه دو نظریه شورای محترم نگهبان، مانع اجرای کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه نگردید و محاکم در تعیین میزان مسئولیت متصدی در حوادث هوایی به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه استناد کردند، ولی به هر تقدیر، وجود نظرات شورای نگهبان و شبهاتی که در خصوص محاسبه نحوه فرانک طلای فرانسه وجود داشت، سرانجام موجب شد که قانون فوق به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد.

وفق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی آخرین وضعیت مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد مسافر به قرار ذیل است:

۱- مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مقابل مسافری ایرانی در پروازهای داخلی، مطابق قانون مجازات اسلامی و به میزان دیه.

۲- مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مقابل مسافری ایرانی در پروازهای بین‌المللی، مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تا سقف ۲۵۰ هزار فرانک طلای فرانسه و برابر تبصره ۶ ماده (۱) قانون مزبور به ۱۶۶۰۰ SDR معادل ۲۴۹۰۰ دلار.

۳- مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مقابل مسافری خارجی چه در پروازهای داخلی و چه در پروازهای بین‌المللی، برابر کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه.

اگرچه انتقادات زیادی به قانون «تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱» وارد است که تحلیل آن را در مقاله دیگری بررسی خواهیم نمود، لیکن آنچه که اکنون قابل اجراست، مقررات پیش گفته است.

### ۳.۶ اختلاف در خصوص پرداخت خسارت معنوی

اگرچه همواره حقوق معنوی برای انسان با ارزش‌تر از حقوق مادی بوده است، لیکن همیشه این سؤال مطرح بوده که آیا می‌توان برای خسارات وارده به حقوق معنوی مطالبه خسارت کرد. بحث در خصوص موضوع، فراوان و مطالب ارزشمندی به رشته تحریر درآمده است ولی بطور اجمال می‌توان گفت در حقوق ایران به استناد اصل ۱۷۱ قانون اساسی و سایر قوانین و همچنین بر مبنای قاعده مهم فقهی لاضرر، جبران خسارت معنوی علی‌الاصول پذیرفته شده است تنها در خصوص تقویم آن به پول اختلاف نظر است.

در خصوص خسارت معنوی ناشی از حادثه هوایی نیز این سؤال مطرح است که آیا صدمات و آسیب‌های روحی وارده به مسافران یک حادثه هوایی علاوه بر خسارت مادی، قابل جبران است؟ معمولاً ایجاد زیان مادی ناشی از هواپیماربابی و یا عملیات‌های تروریستی است که سبب بروز خسارت معنوی برای بازماندگان می‌شود. در خصوص جبران این‌گونه خسارات، اختلاف نظر وجود دارد و این اختلاف بیشتر در تفسیر عبارت «*lesion corporelle*» در حقوق فرانسه و عبارت «*Rbodily injury*» در حقوق کامن‌لا ناشی می‌شود.

در پرونده‌ای (rosma V. trans world air lines inc (1974)) دادگاه استیناف نیویورک چنین رأی داد که تنها صدمه روحی که مستقیماً ناشی از صدمه بدنی باشد قابل جبران است و صدمه روحی به تنهایی قابل جبران نیست (-Isabella Henrietta Philepina Diederiks, Vladimir Kopal, p.65 Verschoor).

اما برعکس در پرونده دیگری که مربوط به هواپیماربابی بود، دادگاه نیویورک چنین رأی داد که صدمه روحی به تنهایی می‌تواند مورد حکم قرار گرفته و جبران شود و مشمول عبارت خسارات می‌گردد (Husserl V. swiss air transport (1973)).

علیرغم تلاش‌های فراوان برای درج خسارات روحی در کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال، کنوانسیون تنها به خسارت بدنی اشاره کرده است هرچند از مذاکرات مقدماتی اعضای کنوانسیون چنین برمی‌آید که اکثر امضاکنندگان قصد داشتند که جبران خسارت را توسعه داده و جبران خسارت‌های روحی را در کنار خسارت‌های بدنی قابل جبران ذکر نمایند.

به هر حال آنچه که می‌توان نتیجه گرفت، این است که در عرصه بین‌الملل، در اکثر موارد خسارات معنوی را که ناشی از خسارات بدنی به مسافر تحمیل می‌گردد مشمول

کنوانسیون ورشو می‌داندولی محاکم تمایلی به صدور حکم به جبران خسارات روحی مستقل از خسارات بدنی ندارند.

در حقوق ایران نیز پرونده ای در این خصوص مطرح که به موجب آن مادر یکی از خلبانان شرکت خدمات هواپیمایی آسمان به سبب فوت فرزندش از دادگاه درخواست خسارت معنوی نمود. شعبه ۳۵ دادگاه حقوقی یک تهران با توجه به عدم شمول دریافت غرامت موضوع کنوانسیون ورشو، خواهان را مستحق دریافت خسارت به میزان پنج میلیون ریال دانست (کامیار؛ محمدرضا، پیشین، صفحه ۸۹).

نظر به اینکه اصل پذیرش خسارات روحی بر مبنای کنوانسیون ورشو در عرصه بین‌الملل نیز با ابهام روبروست. بنابراین در حقوق ایران پذیرش آن در محاکم ایران بسیار سخت‌تر بوده و باید جبران خسارات روحی مستند به قوانین داخلی بسنده نمود، چه ایران به کنوانسیون مونترال که پذیرش خسارات روحی را هموارتر نموده است، ملحق نگردیده است.

#### ۴.۶ میزان مسئولیت متصدی به‌هنگام تأخیر در پرواز

وقتی تأخیری در حمل رخ دهد، ممکن است خسارات عدیده‌ای به مسافر وارد شود و یا اینکه تأخیر در ارسال کالا و یا رسید دیرهنگام می‌تواند همین وضعیت را در پی داشته باشد. به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد».

کنوانسیون در خصوص میزان پرداخت غرامت در صورت تأخیر صریحاً اظهارنظر نکرده است ولی با توجه به اطلاق ماده ۲۲ کنوانسیون و بند (۱) ماده ۱۱ پروتکل لاهه می‌توان گفت که حداکثر مسئولیت متصدی در صورت تأخیر ۲۵۰/۰۰۰ فرانک طلای فرانسه است.

ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال میزان خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل اشخاص، برای هر مسافر را محدود به SDr(£۱۵۰) می‌داند و لیمیزان مسئولیت تأخیر در حمل بار هر مسافر را تنها محدود به SDr ۱۰۰۰ تعیین کرده است. ماده فوق در خصوص تأخیر در حمل کالا جریمه‌ای به مراتب پائین‌تر از جریمه در نظر گرفته شده برای تأخیر حمل مسافر یا بار وی پیش‌بینی و محدود به SDr ۱۷ نموده است. مصادیق تأخیر نیز عبارتند از، ابطال پرواز، فروش بلیط مازاد بر ظرفیت پرواز، دیر رسیدن به مقصد.

سازمان هواپیمایی کشوری نیز، برابر دستورالعمل مصوب ۱۳۸۸ رسیدگی به امور مسافری به هنگام تأخیر پرواز و یا ابطال پروازهای داخلی را به کلیه شرکتهای هواپیمایی ابلاغ نمود، که به موجب آن حقوق مسافری در صورت تأخیر پرواز و صرفنظر از اینکه به مسافر خسارتی وارد شده یا نشده باشد، محق برای دریافت جرایم تعیین شده دانست. بدیهی است انجام تکالیف تعیین شده در دستورالعمل مزبور توسط شرکتهای هواپیمایی، مانع رجوع مسافر به دادگاه در صورت جمع شرایط مطالبه خسارات ناشی از تأخیر نخواهد بود

<http://www.cao.ir/Portal/Home/Default.aspx?CategoryID=59ce0fe6-2576-4716->

.(ae00-8d98016d4858

## ۷. نتیجه گیری

همانطور که ملاحظه شد، سرانجام در اکتبر ۱۹۲۹ میلادی در شهر ورشو، کنوانسیون مربوط به یکنواخت نمودن مقررات حمل و نقل هوایی، به امضای کشورهای شرکت کننده رسید و در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد و با توجه پیشرفت در عرصه های هوانوردی و بروز وجود پاره های نقایص در متن پیمان، پس از گذشت ۲۵ سال کنوانسیون ورشو، در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵، در لاهه مورد اصلاح قرار گرفت و این پروتکل نیز در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا درآمد و مهمترین تغییرات بوجود آمده در کنوانسیون، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل بود که به دو برابر افزایش یافت. دولت ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی به کنوانسیون ورشو و پروتکل های اصلاحی آن ملحق گردید و اجرای مقررات آن را در پروازهای خارجی پذیرفت و در سال ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی، مقررات این پیمان را در خصوص پروازهای داخلی نیز قابل اجرا دانست. بسیاری از کشورها، همچون ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل های اصلاحی آن ملحق گردیدند.

به موجب کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه، میزان مسئولیت متصدی در برابر مسافر و تأخیر در پرواز محدود به ۲۵۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه و در مقابل بار و کالای مسافر به ازای هر کیلوگرم ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه و به ازای اشیاء همراه مسافر ۵۰۰۰ فرانک طلای فرانسه می باشد و هر فرانک طلای فرانسه نیز بموجب بند ۴ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو عبارتست از ۶۵/۵ میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم، که اکنون نیز ۶۵/۵ میلی گرم طلا با عیار نهصد هزارم حدوداً ۶۵۰۰۰ ریال می باشد.

در حقوق ایران با تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هوایمایی در ایران در ۱۳۹۱/۵/۱۱ و به‌رغم انتقادات فراوان که به این قانون وارد است، میزان مسئولیت شرکت‌های داخلی در قبال مسافری ایرانی در پروازهای داخلی معادل دیه و در مقابل مسافرین اتباع خارجی چه در پروازهای داخلی و چه خارجی معادل sdr ۱۶۶۰۰ و در مقابل مسافرین ایرانی در پروازهای بین‌المللی معادل sdr ۱۶۶۰۰ می‌باشد. هر sdr نیز برابر با ۱/۵ دلار بوده و بنابراین خسارات قابل پرداخت بدین شرح است:

۱. مسافر ایرانی در پروازهای داخلی معادل دیه و برابر با ۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰ تومان (نرخ دیه در سال ۱۳۹۲)
۲. مسافر ایرانی در پروازهای بین‌المللی معادل sdr ۱۶۶۰۰ و برابر با ۲۴۹۰۰ دلار و به نرخ ارز ریالی ۱۳۹۲ مساوی با ۸۲/۱۷۰/۰۰۰ تومان.
۳. مسافر خارجی در پروازهای داخلی و بین‌المللی نیز به همین ترتیب با sdr ۱۶۶۰۰ و معادل ۸۲/۱۷۰/۰۰۰ تومان.
۴. بار مسافر به ازای هرکیلو برابر sdr ۱۶/۶ و معادل ۲۴/۹ دلار و حدود ۸۲/۱۷۰ تومان.
۵. اشیاء همراه مسافر نیز حدود sdr ۵۰۰ و معادل ۱/۶۴۳/۴۰۰ تومان.

## پی‌نوشت‌ها

1. COMITE INTERNATIONQAL TECHNIQUE DEXPERTS TURIDQUBLES AERIENS (CIDPA) (The International Technical Committee of Experts in Air Law)
۲. ماده ۲۰ کنوانسیون گوادالاجارا مقرر می‌دارد: « هرگاه عامل حمل و نقل عهده دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل گردد که طبق قرارداد مذکور در بند (ب) از ماده (۱) تابع مقررات کنوانسیون ورشو باشد مادام که در این کنوانسیون به نحو دیگری مقرر نگردیده متصلی حمل و نقل طرف قرارداد و عامل حمل و نقل تابع مقررات کنوانسیون ورشو خواهند بود. بدین معنی که شخص اول نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و شخص دوم تنها در مورد قسمتی که انجام آن را به عهده دارد.»
۳. ماده ۳۸۶ قانون تجارت مقرر می‌دارد: « اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصلی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر آنکه ثابت نماید...»



نقدی بر نظریه مسئولیت مدنی متصدیان ... (احمد مظفری و مجید بنایی اسکویی) ۴۰۱

۴. ماده ۲ کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: « در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملینش، کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملینش، مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود.»
۵. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال مقرر می دارد: « چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت، ناشی از غفلت یا دیگر عمل غلط و غیر قانونی یا ترک فعل خود شخص مدعی جبران خسارات یا شخصی که او حق خود را از طریق آن شخص کسب می کند به وجود آمده است، در این صورت متصدی حمل و نقل از مسئولیت خود نسبت به خواهان نا آنجایی که از چنین غفلت یا عمل غلط و غیر قانونی یا ترک فعل ناشی شده باشد کلاً یا بخشاً مبری خواهد بود. هنگامی که به علت فوت یا صدمه ای، جانی وارده به مسافر، خساراتی توسط شخص غیر مسافر مطالبه شود. متصدی حمل و نقل، تا آنجایی که بتواند ثابت کند که خسارت به سبب قصور یا غفلت یا سایر اعمال غیر قانونی یا ترک فعل آن مسافر بروز کرده است، نیز از مسئولیت خود کلاً یا بخشاً مبری می شود. این ماده به تمامی مقررات مسئولیت در این کنوانسیون از جمله پاراگراف اول ماده ۲۱ اعمال می شود.»
۶. بند (۱) ماده ۸ پروتکل گواتمالا مقرر می دارد: « در مورد حمل لوازم شخصی، مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت انهدام، فقدان، معیوب شدن و یا تأخیر حمل محدود به مبلغ ۱۵۰۰۰ فرانک برای هر مسافر می باشد.»

## کتابنامه

- جباری، منصور؛ حقوق بین الملل هوایی، چاپ اول، انتشارات فروزش، تهران، ۱۳۸۱.
- جعفری تبار، حسن؛ مسئولیت مدنی کالاها، چاپ اول، نشر دادگستری تهران، ۱۳۸۹.
- حسینی نژاد، حسینقلی؛ مسئولیت مدنی، چاپ اول، نشر بخش فرهنگي جهاد دانشگاهی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ۱۳۷۰.
- داراب پور، سهراب؛ مسئولیت های خارج از قرارداد، پرداخت خسارت استرداد عین و امتیازات، چاپ اول، انتشارات مجد، تهران، ۱۳۸۷.
- دهخدا، علی اکبر؛ لغت نامه، جلد ۳، چاپ دوم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۷.
- سیاح، علی؛ فرهنگ جامع فارسی به فارسی، چاپ دوم، انتشارات اسلام، قم، ۱۳۷۳.
- صفوی، سید حسن؛ حقوق بین الملل هوایی و فضایی، چاپ اول، نشر مؤسسه خدمات چاپ، تهران، ۱۳۶۲.
- عزیزه، ابراهیم؛ موارد فعالیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و کالا، تحقیقات حقوقی، شماره ۴۳، ۱۳۸۵.

- کاتوزیان، ناصر؛- قواعد عمومی قراردادها، جلد ۴ انتشارات میزان، تهران، ۱۳۸۴.
- کاتوزیان، ناصر؛ حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، انتشارات میزان، تهران. ۱۳۷۴.
- کاتوزیان، ناصر؛ حقوق مدنی، ضمان قهری، انتشارات میزان، ج دوم، ۱۳۶۱.
- کامیار؛ محمدرضا، گزیده آرای دادگاه‌های حقوقی، نشر حقوقدان، چاپ اول، ۱۳۷۷.
- محمدرزاده، مسلم؛ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در کنوانسیون‌ها و رویه‌های قضایی بین‌المللی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه امام صادق (ع) ۱۳۸۶.
- مظفری، احمد؛ مقررات هواپیمایی، چاپ اول انتشارات نسیم سحر - تهران ۱۳۸۸.
- مظفری، احمد؛ مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی، چاپ اول انتشارات نگاه بینه، تهران ۱۳۹۱.
- مظفری، احمد؛ مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی و فرودگاهی، چاپ اول انتشارات نگاه بینه، تهران ۱۳۹۱.
- مظفری، احمد؛ جزوه حقوق هوایی، انتشارات دانشکده صنعت هوانوردی کشور، سال ۱۳۸۴.
- مکارم شیرازی، ناصر؛ ترجمه فارسی روان قرآن کریم، نشر دفتر مطالعات تاریخ و معارف اسلامی، قم، ۱۳۸۶.

J.D. McClean, J. M. Balfour, Richard K. Gardiner, Jeffrey Goh, Rod D. Margo (2014), Shawcross and Beuumont: Air Law Looseleaf, p.16

Chuterv. klm royal dutch airlines and allied aviation services international corporayion(1955)

The court of appeal (kammer-gericht) of Berline 3rd November 1960 and federal court 29th November 1961.

HUSSERIY v. SWISS AIR TRANSPORT(1975)

Husserl V . swiss air transport(1973)

SOCIETE TRANSPORTS DARMOR 14 AE.V. SOCIETE LA LANGOUSTE ET AL (1974)

Panalpina International Ltd V. densil underwear Ltd (1981-Lloyd's reports)

rosma V. trans world air linesinc(1974)

Isabella Henrietta PhilepinaDiederiks-Verschoor, VladimirKopal, p.65

<http://www.cao.ir/Portal/Home/Default.aspx?CategoryID=59ce0fe6-2576-4716-ac00-8d98016d4858>