

Critical Studies in Texts & Programs of Human Sciences,
Institute for Humanities and Cultural Studies (IHCS)
Monthly Journal, Vol. 20, No. 11, Winter 2020-2021, 355-379
Dio: 10.30465/crtls.2021.6015

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

* 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.

regarding the responsibility of transport operators and stating a 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 بین‌المللی

احمد مظفری*

مجید بنایی اسکویی**

چکیده

در اکتبر ۱۹۲۹، در شهر ورشو کنوانسیون مربوط به یک‌نواخت‌کردن مقررات حمل‌ونقل هوایی به امضای کشورهای کشورهای شرکت‌کننده رسید. باتوجه‌به پیشرفت در عرصه‌های هوانوردی و بروز 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 درخصوص پروازهای داخلی نیز قابل اجرا دانست. ایران نیز به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن ملحق شده است. در این مقاله پس از ارائه تعریف‌های رایج در حقوق هوایی درخصوص مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل و بیان تاریخچه‌ای از مجموعه اقدامات و اسناد، مبانی مسئولیتی کنوانسیون و حقوق ایران به‌صورت تطبیقی مورد بررسی و مذاقه قرار گرفته است. زمان آغاز و خاتمه مسئولیت از موضوع‌های بسیار مهم و چالش‌برانگیز است که در این مقاله به تفصیل بررسی شده است. میزان خسارت قابل پرداخت فصل دیگری است که در این مقاله به آن اشاره شده است.

کلیدواژه‌ها: کنوانسیون ورشو، مبانی مسئولیت، زمان آغاز مسئولیت، زمان خاتمه مسئولیت، متصدیان حمل‌ونقل.

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

** استادیار حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبایی، 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 کتاب‌های مختلف مباحث جامعی مطرح شده است از ذکر و توضیح آن‌ها خودداری می‌کنیم و مفاهیم و تعریف‌های مرتبط را از قبیل حادثه هوایی، هواپیما، متصدی حمل و نقل هوایی، و خسارت در حادثه هوایی بیان می‌کنیم.

۱.۱ حادثه هوایی

«حادثه» در لغت به معنای «واقعه»، «پیش‌آمد»، «اتفاق»، و «رویداد» به کار رفته است (دهخدا ۱۳۷۷: ذیل «حادثه»)، اما در خصوص «حادثه هوایی» تعریفی در کتاب‌های لغت مطرح نشده است. در کنوانسیون ورشو، به منزله مهم‌ترین سند قانونی بین‌المللی در خصوص مقررات هواپیمایی، نیز تعریفی از حادثه هوایی به میان نیامده و فقط مصدیقی از آن در ماده ۱۷ کنوانسیون ذکر شده است. در این ماده چنین آمده است: «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که به صورت فوت یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط به این‌که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا حین عملیات پیاده یا سوارشدن رخ داده باشد».

اگرچه وقوع حادثه هوایی شرط برقراری مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی است، به خوبی مشخص نیست که حادثه هوایی به چه اتفاقی اطلاق می‌شود و چه وقایعی داخل در قلمرو حادثه هوایی قرار می‌گیرد؛ از این رو، شناخت حادثه هوایی برای ایجاد مسئولیت اهمیت ویژه‌ای دارد. بین حقوق دانان و رویه قضایی در تطبیق حوادث واقع شده با شرایط مندرج در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو اختلاف نظر است. برای شناخت حادثه باید ابتدا، اتفاق‌هایی را که ممکن است در قلمرو حقوق هوایی و مرتبط با هواپیما به وقوع بپیوندد دسته‌بندی کرد و سپس، بررسی کرد که کدام دسته از اتفاق‌ها 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 متصور نیست و بدین لحاظ لازم است تا مفهوم هواپیما مشخص شود 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 شود.

ماده ۱ قانون هواپیمایی کشوری با اقتباس از کنوانسیون شیکاگو هواپیما را این گونه تعریف کرده است: «وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل هوا خود را در فضا نگه دارد» (مظفری ۱۳۸۸: ۱۹). ماده ۲ همان قانون نیز هواپیما را به دو دسته کشوری و نظامی تقسیم‌بندی کرده است و فقط هواپیمایی را که نظامی نباشد مشمول قانون هواپیمایی کشوری دانسته است. بنابراین، مشاهده می‌شود که در حقوق ایران مسئولیت متصدی حمل و نقل با توجه به صراحت قانون یادشده در خصوص هواپیماهای نظامی اعم از جنگنده و ترابری مطرح نمی‌شود. به عبارت دیگر، از آن جاکه هواپیماهای نظامی دائم‌الخطرند و از سویی، متصدی‌ای مانند دیگر متصدیان حمل و نقل هوایی ندارند، این نوع هواپیما در قلمرو این مسئولیت قرار نمی‌گیرد.

در مقررات بین‌المللی نیز دامنه شمول مسئولیت برای تمامی هواپیماها در نظر گرفته نشده و حتی این محدودیت به هواپیماهای دولتی نیز تسری پیدا کرده است. در ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو ضمن تقسیم‌بندی هواپیما به «دولتی» و «عادی» تأکید دارد که این کنوانسیون فقط شامل هواپیمایی می‌شود که دولتی تلقی نگردد (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» فقط هواپیماهای مسافری و باربری مشمول کنوانسیون ورشو می‌شوند.

با توجه به مطالبی که مطرح شد و صرف‌نظر از تعریف فنی هواپیما از نظر این مقررات هواپیمای غیرنظامی است که مبادرت به حمل و نقل اشخاص و کالا می‌کند.

۳،۱ تعریف متصدی حمل و نقل هوایی

به موجب ماده ۳۷۷ قانون تجارت ایران متصدی حمل و نقل کسی است که حمل اشیا را در مقابل اجرت به عهده می‌گیرد. اگرچه در قانون تجارت اشاره‌ای به حمل اشخاص نشده است، 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 بنابراین متصدی حمل و نقل شامل هردو می‌گردد. برخلاف حقوق ایران که در آن به صراحت در قانون خاص (تجارت) به حمل

اشخاص اشاره نشده است، در کنوانسیون ورشو به حمل اشخاص تصریح شده است و متصدی حمل و نقل از نظر کنوانسیون به شخصی اطلاق می‌شود که مبادرت به حمل اشخاص و کالا می‌کند.

اگرچه فعالیت متصدیان حمل و نقل در ایران و دیگر کشورها بیش‌تر در قالب شرکت‌های تجاری انجام می‌شود، اما 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 است. حقوق‌دانان خسارت را شامل خسارت‌های مادی و معنوی می‌دانند و خسارت بدنی حد فاصلی است میان ضرر مادی و ضرر معنوی و شامل دیه و هزینه‌های معالجه‌های پزشکی است (شجاع‌پوریان ۱۳۷۳: ۱۳۸).

خسارت‌هایی که ممکن است در یک حادثه هوایی به مسافر یا کالا وارد آید متنوع است. مثلاً، ممکن است مسافر علاوه بر ورود خسارت به اموالی که به منزله بار تحویل داده است یا به اموالی که همراه خود در داخل هواپیما برده است متحمل زیان مادی و معنوی شود. البته بدیهی است که در برخی موارد که صاحب کالا به همراه بار سوار هواپیما نمی‌شود و در واقع فقط 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 آن که به همراه اموال خود سوار هواپیما شده باشد بتواند به موجب کنوانسیون خواستار جبران خسارت وارد به اموال خویش شود.

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 شد. یکی از موضوع‌های 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 مؤسسات و شرکت‌های مرتبط می‌کردند. 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 در جایگاه پیش‌گام تدوین و سامان‌دهی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در ۲۶ اکتبر ۱۹۲۵ با دعوت از سی کشور برای تشکیل یک کنفرانس حقوق بین‌الملل هوایی اقدام کند و کمیته‌ای به نام «کمیته بین‌المللی فنی متخصصان حقوق هوایی» تشکیل دهد که سرانجام در اکتبر ۱۹۲۹ و با الگوگیری از متن ارائه‌شده کمیته «معاهده ورشو» مطرح شد و در شهر ورشو، پایتخت لهستان، به امضای ۳۱ کشور شرکت‌کننده رسید (صفوی ۱۳۶۲: ۴۲۹).

اگرچه معاهده ورشو به امضای ۳۱ کشور رسید، فقط پنج کشور اسپانیا، یوگسلاوی، رومانی، برزیل، و دانمارک در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ این معاهده را اجرا کردند. البته به تدریج کشورهای دیگری نیز به این کنوانسیون ملحق شدند. امروزه بیش از ۱۳۵ کشور از جمله ایران به کنوانسیون ورشو ملحق شده‌اند (McClellan et al. 2014: 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 با حضور ۲۷ کشور عضو شد که از آن به اختصار به «پروتکل لاهه» یاد می‌شود که در آگوست ۱۹۶۳ با امضای سی کشور امکان اجرای پروتکل فراهم شد.

با وجود مقررات یادشده و به لحاظ نقص و سکوت قانون شرکت‌های هوایی اقداماتی انجام دادند که قلمرو و میزان مسئولیت متصدیان را در ابهام قرار داد. مثلاً، برخی از شرکت‌های هوایی با وجود 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 اجرا می‌کرد تفاوت وجود داشت.

در چنین وضعیتی این سؤال مطرح می‌شد که در صورت وقوع حادثه هوایی کدام‌یک از آن دو مسئول تلقی می‌شوند؟

مقررات قبلی در این خصوص ساکت بود و از این نظر اختلاف‌هایی بروز کرد. از این رو، برای رفع این اشکال عده‌ای از اعضا پیش‌نهاد جدیدی ارائه دادند و در شهر گوادالاخارا در

مکزیک کنوانسیون به تصویب رسید که برای هر دو این شرکت‌ها 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 فقط در مدت زمانی که این وظیفه را برعهده دارد. به این طریق در مدت زمان حمل توسط عامل، مسئولیت تضامنی برای هر دو پیش‌بینی شد تا از این طریق خسارت وارد شده به مسافر فدای توافق متصدی اصلی و عاملی که هیچ نقشی در این توافق ندارد نشود و زیان وارد شده به او نیز بدون جبران نماند. این کنوانسیون نیز از اول مه ۱۹۶۴ قابلیت اجرا یافت (ibid.: 45).

طرح برخی دعاوی در محاکم اشکال دیگری از این مقررات را روشن کرد و این نظر قوت گرفت که میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای جبران خسارات وارد شده به مسافران یا صاحبان کالا کافی نیست. از این رو، دوباره اصلاح مقررات در دستور کار قرار گرفت و به منظور افزایش مسئولیت تا سقف ۱۵۰۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه پروتکل دیگری در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا به تصویب رسید که به علت به دست نیاموردن نصاب لازم اعضا قابلیت اجرا پیدا نکرد. بعضی دولت‌ها به پروتکل لاهه ملحق نشدند و آمریکا نیز با خروج از کنوانسیون ورشو و همچنین با توجه به تصویب موافقت‌نامه مجزایی که پیش‌تر در سال ۱۹۶۶ (در موافقت‌نامه مونترال) با بعضی از شرکت‌های حمل و نقل هوایی منعقد کرده بود، در عمل وضعیت متفاوتی را در خصوص مقررات بین‌المللی هوایی ایجاد کرد و ضمن آن که مقررات حاکم بر حقوقی هوایی را از هماهنگی خارج کرد (به علت تعارض قوانین) موجب نوعی آشفتگی در مقررات یاد شده گردید. در نتیجه، برای دستیابی مجدد به یکسان‌سازی مقررات مورد انتظار کنوانسیون ورشو با همکاری ایکائو، کنوانسیون دیگری در سال ۱۹۹۹ در مونترال راجع به یک پارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی پیش‌نهاد شد. دولت ایالات متحده آمریکا سی‌امین کشوری بود که در تاریخ ۵ سپتامبر ۲۰۰۳ به کنوانسیون ۲۸ مه ۱۹۹۹ مونترال ملحق شد و براساس بند ۶ ماده ۵۳ این کنوانسیون از تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا شد و کشورهای زیادی به آن ملحق شدند، ولی تاکنون ایران بدان ملحق نگردیده است.

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

اگرچه با تصویب مجلس شورای اسلامی این مقررات به پروازهای داخلی تسری یافت، درخصوص میزان خسارات قابل پرداخت توسط شرکت‌های بیمه با شرکت‌های هواپیمایی اختلاف بروز کرد. سرانجام به‌علت ابهام‌ها و اختلاف‌هایی که در روند محاسبه فرانک طلای فرانسه وجود داشت و هم‌چنین به‌علت این‌که شرکت‌های بیمه پرداخت خسارت مازاد بر دیه را پوشش نمی‌دادند و نیز به‌علت شبهه‌هایی که از نظر فقهی در پرداخت خسارت مازاد بر دیه وجود داشت، لایحه‌ای از سوی دولت به مجلس ارائه شد که در تاریخ ۱۱ مرداد ۱۳۹۱ این لایحه با عنوان «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید که به‌موجب آن «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹» لغو شد 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 «امین» معرفی شده است و بر این اساس در صورت بروز خسارت مسئولیتی ندارد، مگر این‌که ثابت شود که متصدی مرتکب تعدی و تفریط شده است. به‌موجب ماده ۳۸۶ قانون در حقوق تجارت ایران متصدی حمل در صورت بروز خسارت مسئول است، مگر این‌که یکی از موارد معافیت را ثابت کند.

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 مبانی مختلف پیروی کرده‌اند. بدین معنی که در قانون مدنی مبانی مسئولیت مبتنی بر نظریه «تقصیر» است و مبانی مسئولیت در قانون تجارت مبتنی بر فرضیه «خطر» است (حسینی‌نژاد ۱۳۷۰: ۱۳۱). اما گروه دیگر معتقدند چه در قانون مدنی و چه در قانون تجارت تقصیر یکی از ارکان مسئولیت متصدی حمل‌ونقل است و برای این‌که او مسئول خسارت وارده تلقی شود، باید مرتکب خطا و تقصیر شده باشد.

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 مبانی مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه

مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در مقررات بین‌المللی چیست. کدام‌یک از نظریه‌های تقصیر، خطر، یا تضمین حق مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل 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 است. بدین معنی که اگر یک شخص متعارف به جای فاعل زیان در همان شرایط و اوضاع و احوال قرار داشت، چه کاری می‌کرد (داراب‌پور ۱۳۸۷: ۶۷). در مواردی نیز برای فاعل زیان اماره تقصیر قرار داده و زیان‌دیده را از اثبات تقصیر معاف می‌کردند، به نحوی که کنوانسیون ورشو برای تعدیل نظریه تقصیر این شیوه را در ماده ۲ کنوانسیون به کار گرفته است.^۴ از بند یک این ماده فرض تقصیر درباره متصدی حمل‌ونقل هوایی استنباط می‌شود؛ چه این که متصدی می‌تواند با اثبات عدم تقصیر خود یا اثبات قوه قاهره یا اثبات تقصیر زیان‌دیده از مسئولیت بری شود. مواد ۱۷، ۱۸، و ۱۹ کنوانسیون ورشو نیز چنین فرضی را تقویت می‌کند.

پروتکل گواتمالا درباره حمل مسافران و لوازم شخصی آنها تغییری اساسی در مبنای متصدی حمل‌ونقل ایجاد کرد (ماده ۶ پروتکل گواتمالا)؛ بدین نحو که معافیت موضوع ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو را به طور کلی حذف کرد 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 کند، مگر این که متصدی حمل ثابت کند خسارت و صدمه وارد شده معلول فعل او نبوده است.

در کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل تغییر پیدا کرده است و در صورتی که مطالبه خسارت تا صد هزار واحد حق برداشت باشد مسئولیت متصدی مبتنی بر نظریه خطر است و متصدی نمی‌تواند با اثبات بی‌تقصیری خود و کارکنانش را از

مسئولیت معاف کند و تنها راه معافیت از مسئولیت اثبات تقصیر زیان‌دیده در ورود زیان است و در صورتی که مطالبه جبران خسارت زیان‌دیده از صد هزار واحد برداشت ویژه (special drawial right) بیش تر باشد، فرض مسئولیت مطلق برای او پیش‌بینی شده است و بنابراین حتی با اثبات تقصیر زیان‌دیده و بی‌تقصیری خود و عواملان خود یا با اثبات تقصیر ثالث از مسئولیت معاف نمی‌شود (بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو).

۴. زمان آغاز و خاتمه مسئولیت

خرید بلیت توسط مسافر از متصدی حمل‌ونقل هوایی در حکم انعقاد قرارداد است. آیا از زمانی که قرارداد (خرید بلیت) منعقد می‌شود مسئولیت متصدی آغاز می‌گردد یا زمانی مسئولیت شروع می‌شود که عملیات پرواز آغاز شود؟ عملیات پرواز به چه مفهومی است و چگونه مشخص می‌شود. آیا می‌توان گفت از زمانی که مسافر در سالن فرودگاه حضور می‌یابد مسئولیت متصدی آغاز می‌شود و اگر پس از حضور مسافر در فرودگاه خسارتی به او وارد آید، سخن از مسئولیت مجاز است یا باید گفت از زمانی که کارت پرواز را دریافت می‌کند یا حتی از زمانی که در سالن ترانزیت حضور دارد و منتظر سوارشدن به هواپیماست مسئولیت آغاز می‌شود یا باید در تفسیری مضیق قائل بود که این زمان فقط در قلمرو زمانی است که مسافر وارد هواپیما می‌شود و در نتیجه با خروج او از هواپیما این مسئولیت خاتمه می‌یابد؟

در این خصوص، مقررات روشنی وجود ندارد و در واقع نمی‌توان به سهولت در این باره سخن گفت. کنوانسیون ورشو در ماده ۱۷ به‌طور ساده‌ای قلمرو این مسئولیت را مشخص کرده است. در این ماده مقرر شده است: «متصدی حمل‌ونقل 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 سوارشدن رخ داده باشد».

به نظر می‌رسد که مطابق با این ماده تمامی حوادث داخل هواپیما در قلمرو این مسئولیت قرار می‌گیرد. در این فرض فرقی نمی‌کند که هواپیما در فرودگاه متوقف باشد یا این‌که حادثه در حین پرواز یا فرود هواپیما اتفاق افتاده باشد. هم‌چنین، این مسئولیت مدت‌زمانی را نیز فرامی‌گیرد که مسافر در حال پیاده‌شدن یا سوارشدن به هواپیماست، مگر این‌که متصدی حمل‌ونقل یکی از اسباب معافیت را به اثبات برساند، حتی اگر حادثه عرفاً در داخل هواپیما و در حین سوارشدن باشد.

مثلاً، اگر مسافر بدون توجه به مقررات ایمنی پرواز یا اخطارهای خدمه پرواز یا علامت‌های الکترونیکی داخل هواپیما اقدامی انجام دهد که موجب خسارت شود، نمی‌توان متصدی را مسئول این بی‌احتیاطی دانست. در پرونده چتر علیه ک.ا.ال.ام رویال مسافران سوار هواپیما شدند و پس از استقرار آن‌ها چراغ قرمز مبنی بر این‌که مسافران باید کمربندهایشان را ببندند روشن شد. یکی از مسافران بدون در نظر گرفتن این علامت به منظور خداحافظی با دخترش و با تصور این‌که پلکان هنوز در جای خود است پایش را از هواپیما بیرون گذاشت و چون پلکان برداشته شده بود او از بالا به پایین سقوط کرد و پایش صدمه دید. در این سانحه چون متصدی توانست ثابت کند در بروز خسارت نقشی نداشته و مسافر با بی‌توجهی خود موجب حادثه شده بود، دادگاه ادعای مسافر را برای اخذ خسارت رد کرد (Chuter v. KLM Royal Dutch Airlines and Allied Aviation Services International Corporation 1955).

برای تعیین آغاز مسئولیت باید از عرف خاص مورد عمل در این گونه خدمات استفاده کرد. به طور معمول، با ورود فرد به فرودگاه نمی‌توان سخنی از مسئولیت متصدی به میان آورد. برطبق قاعده، مسئولیت متصدی زمانی است که مسافر خود را در اختیار شرکت هواپیمایی قرار می‌دهد و تحت نظر و دستورات او برای سوارشدن به هواپیما اقدام می‌کند. بنابراین، به نظر می‌رسد که شروع زمانی مسئولیت عرفاً از زمانی آغاز می‌شود که مسافر کارت پرواز را دریافت می‌کند و آماده سوارشدن به هواپیماست. 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 فرامی‌دهد. اگرچه پس از دریافت کارت پرواز تا داخل شدن در هواپیما محوطه‌ای به نام سالن ترانزیت وجود دارد که فقط یکی از اداره‌کنندگان این سالن متصدی حمل و نقل است و در 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 در این فرض باید مسئولان فرودگاه مسئول جبران خسارت وارد شده به مسافر باشند. اما در پاسخ باید گفت که برای حفظ حقوق زیان‌دیده و سهولت جبران خسارت او فرض مسئولیت متصدی قابل قبول است، متهی در صورتی که متصدی بتواند قصور مسئولان فرودگاه را ثابت کند، می‌تواند آن‌چه را 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 می‌شود.

در دعوایی دیگری یکی از هواپیماهای خطوط خواننده به لحاظ مه غلیظ نتوانست در برنامه تنظیم شده پرواز کند، بنابراین زمانی که هواپیما آماده پرواز شد آن شرکت (متصدی حمل و نقل) برای جبران تأخیر به وجود آمده مسافران را دعوت به تسریع در سوارشدن کرد. به علت عجله کردن در جابه جایی و انتقال مسافران به هواپیما یکی از مسافران (خواهان) هنگام پایین آمدن از پله های ساختمان ترمینال فرودگاه برای سوارشدن به هواپیما تعادل خود را از دست داد و پس از برخورد با زمین دچار صدمه شد. خواهان طی دادخواستی خواستار جبران خسارت شد. اگرچه زیان وارد شده در داخل هواپیما به وقوع نپیوسته بود، دادگاه فدرال جمهوری آلمان با پذیرش طرح دعوی خواهان برای دریافت خسارت چنین رأی داد: «هنگامی که شرکت هواپیمایی مسافران را به سوارشدن دعوت می کند، مسافران کاملاً در اختیار او محسوب می شوند»؛ بنابراین، شرکت خواننده را مسئول خسارات وارد شده دانست (The Court of Appeal (Kammergericht) of Berlin 3rd November 1960 (and Federal Court 29th November 1961).

در نتیجه، باید گفت که از زمانی که مسافر کارت پرواز را دریافت می کند و در سالن ترانزیت خروجی حضور می یابد مسئولیت متصدی آغاز می شود. بنابراین، اگر مسافر از این زمان به بعد دچار حادثه شود و خسارتی متحمل گردد، متصدی مسئول است، هرچند این واقعه در سالن ترانزیت خروجی رخ داده باشد که در کنترل فرودگاه است؛ زیرا از زمان ورود به سالن ترانزیت مسافر تحت کنترل متصدی قرار می گیرد و تحت دستور او اقدام می کند. بدیهی است که زمان خاتمه مسئولیت متصدی نیز زمانی است که مسافر وارد ترمینال ورودی در نقطه مقصد شود.

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

نکته دیگری که معمولاً مورد بحث قرار نمی گیرد مربوط به زمانی است که هواپیما در اوضاع و احوالی استثنایی از قبیل بدی آب و هوا مجبور به تغییر مسیر می شود و در محل دیگری به غیر از مقصد فرود می آید. در این وضعیت مسافران تحت نظر متصدی تا زمان آغاز مجدد پرواز در مکانی مانند هتل اسکان داده می شوند. حال ممکن است این سؤال مطرح شود که در صورت بروز خسارت به مسافر آیا می توان هم چنان متصدی را مسئول دانست یا باید گفت از آن جاکه مسئولیت متصدی عرفاً مربوط به عملیات پرواز اعم از قبل، حین پرواز، یا بعد از آن است و این مصداق هیچ یک از این دوره ها نیست، بنابراین

نمی‌توان متصدی را مسئول شناخت یا در تفسیری موسع قائل به آن بود که حادثه داخل هواپیما یا حین عملیات پرواز تلقی می‌شود و متصدی مسئول جبران خسارات وارد شده در این زمان نیز تلقی می‌شود، هرچند که عملاً در زمان عملیات پرواز به‌شمار 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 می‌دانند و برخی از نظام‌های حقوقی با تفسیری موسع برای او مسئولیت را پیش‌بینی کرده‌اند. در پرونده «هاسری علیه شرکت هواپیمایی سوئیس‌ایر» هواپیما از مسیر اصلی خود خارج شد و در محلی خارج از فرودگاه مقصد به زمین نشست. خواهان و خانواده‌اش پس از ۲۴ ساعت به یک هتل 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 به‌طور فیزیکی داخل هواپیما باشد، بلکه این زمان شامل کل مدت بین سوارشدن مسافر از نقطه مبدأ و پیاده‌شدن وی در محل مقصد می‌گردد. صرف‌نظر از رویه قضایی که این‌گونه حوادث را در مفهوم عملیات سوار و پیاده‌شدن می‌داند، عدالت قضایی نیز اقتضا می‌کند که باید از ماده ۱۷ کنوانسیون تفسیر موسع نمود. رویه قضایی و ارائه تفسیر موسع از مفهوم عملیات سوارشدن 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).

گفتنی است که به‌موجب کنوانسیون ورشو مسئولیت متصدی حمل و نقل شامل اشخاص ثالث نمی‌شود. اشخاص ثالث به کسانی اطلاق می‌شود که مسافر هواپیما تلقی نمی‌شوند، هرچند به‌موجب حوادث هوایی دچار خسران گردند. هم‌چنین، کارکنان هواپیما نیز مشمول مقررات کنوانسیون ورشو نیستند.

۶. میزان خسارت قابل پرداخت در حادثه هوایی

۱,۶ میزان مسئولیت ناشی از خسارت وارد شده 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 مفقودشدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد». «کالا» می‌تواند شامل اموالی باشد که به‌همراه مسافر داخل هواپیما شده که خود دو گونه است: یا باری است که مسافر هنگام دریافت کارت پرواز آن را تحویل داده و رسید

دریافت می‌دارد که از آن به لوازم شخصی ثبت شده تعبیر می‌گردد یا این که 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 کرده است. هم‌چنین، کالا شامل اموالی است که صاحب کالا به متصدی حمل و نقل تسلیم کرده و بارنامه دریافت کرده است تا شخص ثالثی در مقصد این بار را تحویل بگیرد.

در خصوص میزان مسئولیت خسارت وارد شده به لوازم شخصی یا کالا بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو تفکیکی منطقی بین لوازم ثبت شده و ثبت نشده قائل شده است و متصدی را مسئول جبران خسارت وارد شده کرده است. در این بند 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 آن که فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد».

اما در بند ۳ همان ماده اضافه می‌کند: «در مورد اشیایی که مسئولیت نگه‌داری آن‌ها به عهده مسافر است، مسئولیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک در قبال هر مسافر بیش‌تر نمی‌شود».

اگرچه ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو به موجب ماده ۱۱ پروتکل لاهه حذف شد، تغییری در میزان مسئولیت ایجاد نشد و هم‌چنان میزان مسئولیت متصدی در قبال 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 مقررۀ جدید ملاک پرداخت خسارت در صورت فقدان و معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبت شده یا کالا فقط وزن محموله‌ای است که ارسال شده است، در حالی که به نظر می‌رسد که باید به میزان کالا یا محموله‌ای باشد که دچار خسارت شده است.

ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو نیز اضافه می‌کند: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی، یا کالا ناشی می‌گردد». بنابراین، انهدام، مفقود شدن، 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 است و بند ۳ ماده ۲۲ کنوانسیون نیز میزان مسئولیت متصدی را در خصوص لوازم شخصی ثبت نشده (اشیای همراه مسافر) پنج هزار فرانک طلای فرانسه تعیین کرده است.

میزان مسئولیت متصدی در مورد لوازم شخصی اعم از ثبت شده و غیر از آن به موجب پروتکل گواتمالا به پانزده هزار فرانک افزایش یافت، ولی در مورد حمل کالا همان میزان قبلی است، اما این پروتکل قابلیت اجرایی پیدا نکرد.^۶

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

در پرونده‌ای کالاهای فاسدشدنی به لحاظ تأخیر خسارت دیدند و از بین رفتند. دادگاه استیناف پاریس رأی داد که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارد شده 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 نیآگارا برسد، اما در تاریخ ۲۱ دسامبر به مقصد رسید. دادگاه رأی داد که تأخیر ایجاد شده غیرمعقول است و خوانده مکلف شد بابت این تأخیر برابر کنوانسیون به خواننده دعوا خسارت بپردازد (Panalpina International Ltd v. Densil underwear Ltd 1981, Lloyd's reports).

در حقوق ایران نیز خسارات ناشی از تأخیر که موجب از بین رفتن کالا یا تلف و خسارت به آن می‌شود قابل جبران است، اما در مورد خساراتی که به سبب عدم‌النتفع به صاحب کالا یا مسافر وارد می‌آید اختلاف نظر وجود دارد (کاتوزیان ۱۳۶۱: ۱۴۳). اگرچه در حقوق ایران دریافت خسارت ناشی از عدم‌النتفع با وضع آیین دادرسی مدنی جدید وجود ندارد، اما به نظر می‌رسد که خسارتی که ناشی از تأخیر در حمل کالا باشد مشمول کنوانسیون می‌شود. بدیهی است که صرفاً تأخیر در حمل کالا موجب برقراری مسئولیت متصدی نیست، بلکه باید علاوه بر انقضای مدت ضرر و زیانی هم متوجه صاحب کالا 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، اما خوانده به جای تحویل به شخصی که ارسال‌کننده در برنامه تعیین کرده بود، آن‌ها را تسلیم شخص دیگری کرد (کامیار ۱۳۷۷).

در دعوی دیگری خواهان از شرکت ایران ایر مطالبه مبلغ ۹۳۷۰۹۸ ریال بابت قیمت فرش کرد. دادگاه بدوی شعبه ۴۵ دادگاه حقوقی ۲ تهران خوانده را به استناد ماده ۳۸۶ قانون تجارت محکوم به پرداخت خواسته کرد. پس از اعتراض ایران ایر دادگاه تجدیدنظر به استناد ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و نظر به این که وزن کالا ۱۹۸ کیلوگرم بوده است، خوانده را به پرداخت ۴۹۵۰۰۰ میلی گرم طلا محکوم کرد. ایران ایر دوباره به رأی صادره اعتراض کرد و با این استدلال که چون مسئولیت خوانده درازای ۱۹۸ کیلوگرم معادل ۳۲۳۵ گرم طلای خالص است و این مبلغ بیش از خواسته خواهان است خواستار نقض رأی شد، اما دادگاه تجدیدنظر با رد ادعای تجدیدنظرخواه رأی دادگاه بدوی را تأیید کرد (همان).

در دعوی دیگری آقای مرتضی دادخواستی به خواسته مطالبه خسارات ناشی از مفقودی اجناس به مبلغ ۸۷۰۰۰۰۰ ریال مطرح کرد و دادگاه شرکت ایران ایر را به پرداخت ۲۵۰ فرانک فرانسه به ازای هر کیلوگرم محکوم کرد. در دعوی دیگر شرکت بیمه آسیا دادخواستی به طرفیت شرکت ایران ایر به خواسته مطالبه خسارت ناشی از آسیب دیدگی در حمل دو عدد پالت کرد که شعبه ۱۱۰۱ دادگاه عمومی تهران مستند به کنوانسیون ورشو و قانون مسئولیت شرکت های هواپیمایی در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴ حکم به پرداخت جمعاً ۱۵۸۷۵ فرانک فرانسه کرد. دادگاه تجدیدنظر نیز با توجه به این که خواسته خواهان مطالبه ۱۴۴۰۰۰۰۰ ریال بوده صرفاً تا معادل مبلغ خواسته دادنامه را تأیید کرد و در مورد مازاد بر آن دادنامه نقض و کان لم یکن شد (همان).

بنابراین، ملاحظه می شود که مطابق با 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 می شود. 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 کرده است. در بند ۳ ماده ۲۲ همان کنوانسیون میزان مسئولیت متصدی درازای اشیای همراه مسافر را به پنج هزار فرانک طلای فرانسه محدود کرده است. بند ۴ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو نیز ملاک محاسبه هر فرانک فرانسه را به میزان ۶۵/۵ میلی گرم طلا با عیار نه صد هزارم توصیف کرده است.

خسارت قابل پرداخت در خصوص شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی و بین المللی تا زمان تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی (۱۳۹۱/۰۵/۱۱) با ملاک یادشده انجام می شد، که بانک مرکزی در تابستان ۱۳۹۲ که ۶۵/۵ میلی گرم طلا با عیار نه صد هزارم را حدود ۶۵۰۰۰ ریال برآورد کرد و بنابراین میزان

مسئولیت متصدی حمل و نقل به‌ازای هر کیلوگرم بالغ بر ۱۶۲۵۰۰۰۰ ریال تعیین شد. اما از آن‌جاکه در مورد نحوه محاسبه فرانک طلای فرانسه اختلاف نظر وجود داشت، قانون جدید قاعده دیگری را برای محاسبه پیش‌بینی کرد.

البته در قانون جدید مصوب ۱۳۹۱ قاعده پیشین در خصوص بار و اثاثیه دچار تغییر نشد. به موجب ماده ۱ این قانون مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد بار و اثاثیه بر اساس مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است و از این حیث تفاوتی ایجاد نشده است و هم‌چنان مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه لازم‌الاجراست. اما بر اساس تبصره ماده ۱ این قانون ۲۵۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه به ۱۶۶۰۰ SDR (واحد صندوق بین‌المللی پول) معادل‌سازی شده است و هر SDR نیز برابر با ۱/۵ دلار است. تبصره ماده ۱ این قانون صرفاً ۱۲۵۰۰۰ فرانک را معادل ۸۳۰۰ SDR و ۲۵۰۰۰۰ فرانک را برابر با ۱۶۶۰۰ SDR معادل‌سازی کرده است، اما تکلیف ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه (میزان خسارت به‌ازای هر کیلوگرم) و پنج هزار فرانک (میزان خسارت به‌ازای اشیای همراه مسافر) را مشخص نکرده است که آیا باید این مبالغ را به تناسب ۱۶۶۰۰ SDR به دلار تعیین کند یا این‌که باید بر اساس نص صریح قانون عمل کرد؟

اگرچه به نظر می‌رسد که باید مبالغ ۲۵۰ و پنج هزار فرانک طلای فرانسه را بر مبنای نسبتی از ۱۶۶۰۰ SDR محاسبه کرد که در این صورت ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه برابر با ۱۶/۶ SDR (یا ۲۴/۹ دلار) و پنج هزار فرانک طلای فرانسه را برابر با ۳۳۲ SDR (یا ۴۹۸ دلار) خواهد شد، اما 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 را به‌ازای هر کیلوگرم هفده SDR تعیین کرده است.

۲,۶ میزان مسئولیت در خصوص خسارت وارد شده به مسافر

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

پروتکل گواتمالا که فاقد ضمانت‌اجراست این میزان را تا ۱۵۰۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه افزایش داد.

مواردی که می‌توان براساس آن ادعای خسارت کرد عبارت‌اند از فوت یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی که متوجه مسافر شود (ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو) یا هرگونه تأخیری که در حمل و نقل مسافران رخ دهد (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 به موجب ماده واحد مصوب خرداد ۱۳۵۴ مجلس به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های الحاقی ملحق شد 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، اما شورای نگهبان در پاسخ به استعلام وزیر راه و ترابری وقت، مورخ ۱۳۷۴/۸/۲۵ اعلام داشت که مسئولیت شرکت‌های هوایی در برابر کشورهای عضو است و مربوط به افراد ایرانی در پروازهای داخلی نیست.

هم‌چنین، شورای نگهبان در نظریه دیگری اعلام داشت که فقط مقدار دیه به وراثت مقتول تعلق دارد و در مقابل دیگر وجوه حقی ندارند.

اگرچه دو نظریه شورای نگهبان مانع اجرای کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه نشد 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 شبهه‌هایی که در خصوص محاسبه نحوه فرانک طلای فرانسه وجود داشت، سرانجام موجب شد که این قانون به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد.

مطابق با قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی آخرین وضعیت مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد مسافر بدین قرار است:

۱. مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مقابل مسافران ایرانی در پروازهای داخلی مطابق قانون مجازات اسلامی و به میزان دیه؛

۲. مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مقابل مسافران ایرانی در پروازهای بین‌المللی مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تا سقف ۲۵۰ هزار فرانک طلای فرانسه و برابر تبصره ۶ ماده ۱ این قانون به ۱۶۶۰۰ SDR معادل ۲۴۹۰۰ دلار؛

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

اگرچه انتقادهای زیادی به قانون «تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱» وارد است که آن را در مقاله دیگری بررسی خواهیم کرد، اما آنچه اکنون قابل اجراست مقررات پیش‌گفته است.

۳.۶ اختلاف در خصوص پرداخت خسارت معنوی

اگرچه همواره حقوق معنوی برای انسان باارزش‌تر از حقوق مادی بوده است، همیشه این سؤال مطرح بوده که آیا می‌توان برای خسارات واردشده به حقوق معنوی مطالبه خسارت کرد. بحث در خصوص این موضوع فراوان است و مطالب ارزش‌مندی به رشته تحریر درآمده است، ولی به‌طور اجمالی می‌توان گفت که در حقوق ایران به‌استناد اصل یک‌صد و هفتاد و یکم قانون اساسی و دیگر قوانین و هم‌چنین بر مبنای قاعده مهم فقهی لاضرر جبران خسارت معنوی پذیرفته شده است و فقط در خصوص تقویم آن به پول اختلاف نظر است.

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

در پرونده‌ای (rosma v. trans world air lines inc 1974) دادگاه استیناف نیویورک چنین رأی داد که فقط صدمه روحی‌ای که به‌طور مستقیم ناشی از صدمه بدنی باشد قابل جبران است و صدمه روحی «به‌تنهایی» قابل جبران نیست (Isabella Henrietta Philepina v. Diederiks-Verschoor, Vladimir Kopal).

اما در پرونده دیگری که مربوط به هواپیماربابی بود دادگاه نیویورک چنین رأی داد که صدمه روحی «به‌تنهایی» می‌تواند مورد حکم قرار گیرد و جبران شود و مشمول عبارت خسارات می‌گردد (Husserl v. Swiss air transport 1973).

با وجود تلاش‌های فراوان برای درج خسارت‌های روحی در کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال کنوانسیون فقط به خسارت بدنی اشاره کرده است هرچند از مذاکرات مقدماتی اعضای کنوانسیون چنین برمی‌آید که بیش‌تر امضاکنندگان قصد داشتند که جبران خسارت را توسعه دهند و جبران خسارت‌های روحی را در کنار خسارت‌های بدنی قابل جبران ذکر کنند.

به هر حال، آنچه می‌توان نتیجه گرفت این است که در عرصه بین‌الملل در بیش‌تر موارد خسارت‌های معنوی‌ای را که از خسارت‌های بدنی به مسافر تحمیل می‌شود مشمول کنوانسیون ورشو می‌دانند، ولی محاکم تمایلی به صدور حکم به جبران خسارت‌های روحی مستقل از خسارت‌های بدنی ندارند.

در حقوق ایران نیز پرونده‌ای در این خصوص مطرح شد که به موجب آن مادر یکی از خلبان‌های شرکت خدمات هواپیمایی «آسمان» به علت فوت فرزندش از دادگاه درخواست خسارت معنوی کرد. شعبه ۳۵ دادگاه حقوقی یک تهران باتوجه به عدم شمول دریافت غرامت موضوع کنوانسیون ورشو خواهان را مستحق دریافت خسارت به میزان پنج میلیون ریال دانست (کامیار ۱۳۷۷: ۸۹).

نظر به این که اصل پذیرش خسارت‌های روحی بر مبنای کنوانسیون ورشو در عرصه بین‌الملل نیز با ابهام روبه‌روست، پذیرش آن در محاکم ایران بسیار سخت‌تر است و باید در جبران خسارت‌های روحی مستند به قوانین داخلی بسنده کرد، چه ایران به کنوانسیون مونترال که پذیرش خسارت‌های روحی را هموارتر کرده است، ملحق نشده است.

۴.۶ میزان مسئولیت متصدی هنگام تأخیر در پرواز

وقتی تأخیری در حمل رخ دهد ممکن است خسارت‌های عدیده‌ای به مسافر وارد شود یا این که تأخیر در ارسال کالا یا رسید دیر هنگام 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 به صراحت اظهار نظر نکرده است، ولی باتوجه به اطلاق ماده ۲۲ کنوانسیون و بند ۱ ماده ۱۱ پروتکل لاهه می‌توان گفت که حداکثر مسئولیت متصدی در صورت تأخیر ۲۵۰۰۰۰ فرانک طلای فرانسه است.

ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال میزان خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل اشخاص را برای هر مسافر به ۴۱۵۰ SDR محدود می‌داند، ولی میزان مسئولیت تأخیر در حمل بار هر مسافر را محدود به هزار SDR تعیین کرده است. این ماده در خصوص تأخیر در حمل کالا جریمه‌ای به مراتب پایین‌تر از جریمه در نظر گرفته شده برای تأخیر حمل مسافر یا بار او پیش‌بینی کرده و آن را به هفده SDR محدود کرده است. مصادیق تأخیر نیز عبارت‌اند از ابطال پرواز، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت پرواز، و دیر رسیدن به مقصد.

سازمان هواپیمایی کشوری نیز برابر دستورالعمل مصوب ۱۳۸۸ رسیدگی به امور مسافران را هنگام تأخیر پرواز یا ابطال پروازهای داخلی به تمامی شرکت‌های هواپیمایی ابلاغ کرد که به موجب آن حقوق مسافران در صورت تأخیر پرواز و صرف‌نظر از این‌که به مسافر خسارتی وارد شده یا نشده باشد، محق برای دریافت جرائم تعیین شده دانست. بدیهی است که انجام تکالیف تعیین شده در این دستورالعمل توسط شرکت‌های هواپیمایی مانع رجوع مسافر به دادگاه در صورت جمع شرایط مطالبه خسارت‌های ناشی از تأخیر نخواهد بود (<http://www.cao.ir>).

۷. نتیجه‌گیری

همان‌طور که ملاحظه شد، در اکتبر ۱۹۲۹ در شهر ورشو کنوانسیون مربوط به یک‌نواخت کردن مقررات حمل و نقل هوایی به امضای کشورهای شرکت‌کننده رسید و در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد و با توجه به پیشرفت در عرصه‌های هوانوردی و وجود پاره‌ای تقایص 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 به وجود آمده در کنوانسیون میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل بود که به دو برابر افزایش یافت. دولت ایران در سال ۱۳۵۴ به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن ملحق شد و اجرای مقررات آن را در پروازهای خارجی پذیرفت و مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۴ مقررات این پیمان را در خصوص پروازهای داخلی نیز قابل اجرا دانست. بسیاری از کشورها هم‌چون ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن ملحق شدند.

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 اشیای همراه مسافر پنج هزار فرانک طلای فرانسه است و هر فرانک طلای فرانسه نیز به موجب بند ۴ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو عبارت است از ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نُه‌صد هزارم، که اکنون نیز ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا با عیار نُه‌صد هزارم حدوداً ۶۵۰۰۰ ریال است.

در حقوق ایران با تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در ایران در ۱۳۹۱/۵/۱۱ و با وجود انتقادهای فراوانی که به این قانون وارد است، میزان مسئولیت

نقدی بر نظریه مسئولیت مدنی متصدیان ... (احمد مظفری و مجید بنایی اسکویی) ۳۷۷

شرکت‌های داخلی در قبال مسافران ایرانی در پروازهای داخلی معادل دیه و در مقابل مسافران اتباع خارجی چه در پروازهای داخلی و چه خارجی معادل ۱۶۶۰۰ SDR و در مقابل مسافران ایرانی در پروازهای بین‌المللی معادل ۱۶۶۰۰ SDR است. هر SDR نیز برابر با ۱/۵ دلار است و بنابراین خسارات قابل پرداخت بدین شرح است:

۱. مسافر ایرانی در پروازهای داخلی معادل دیه و برابر با ۱۲۶۰۰۰۰۰۰ تومان (نرخ دیه در سال ۱۳۹۲)؛
۲. مسافر ایرانی در پروازهای بین‌المللی معادل ۱۶۶۰۰ SDR و برابر با ۲۴۹۰۰ دلار و به نرخ ارز ریالی ۱۳۹۲ مساوی با ۸۲۱۷۰۰۰۰ تومان؛
۳. مسافر خارجی در پروازهای داخلی و بین‌المللی نیز به همین ترتیب با ۱۶۶۰۰ SDR و معادل ۸۲۱۷۰۰۰۰ تومان؛
۴. بار مسافر به‌ازای هر کیلو برابر ۱۶/۶ SDR و معادل ۲۴/۹ دلار و حدود ۸۲۱۷۰ تومان؛
۵. اشیای همراه مسافر نیز حدود پانصد SDR و معادل ۱۶۴۳۴۰۰ تومان.

پی‌نوشت‌ها

۱. Committee International Technique Dexperts Turidqubles Aeriens (CIDPA) (The International Technical Committee of Experts in Air Law).

۲. ماده ۲۰ کنوانسیون گوادالاخارا مقرر می‌دارد: «هرگاه عامل حمل و نقل عهده‌دار 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 به‌نحو دیگری مقرر نگردیده متصدی 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، متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر آن که ثابت نماید».

۴. ماده ۲ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملینش کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملینش مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود».

۵. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد: «چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت ناشی از غفلت یا دیگر عمل غلط و غیرقانونی یا ترک فعل شخص مدعی جبران خسارت یا شخصی که او حق خود را از طریق آن شخص کسب می‌کند به وجود آمده است، از مسئولیت خود نسبت به خواهان تآانجایی که از چنین غفلت یا عمل غلط و غیرقانونی یا ترک فعل ناشی شده باشد به طور کلی یا جزئی مبری خواهد بود. هنگامی که به علت فوت یا صدمه جانی وارد شده به مسافر خساراتی توسط شخص غیرمسافر مطالبه شود متصدی حمل و نقل تآانجایی که بتواند ثابت کند که خسارت به سبب قصور یا غفلت یا دیگر اعمال غیرقانونی یا ترک فعل آن مسافر بروز کرده است نیز از مسئولیت خود به طور کلی یا جزئی مبری می‌شود. این ماده نسبت به تمامی مقررات مسئولیت در این کنوانسیون از جمله پاراگراف اول ماده ۲۱ اعمال می‌شود».

۶. بند ۱ ماده ۸ پروتکل گواتمالا مقرر می‌دارد: «درمورد حمل لوازم شخصی مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت انهدام، فقدان، معیوب شدن، یا تأخیر حمل محدود به مبلغ ۱۵۰۰۰ فرانک برای هر مسافر است».

کتاب‌نامه

- جباری، منصور (۱۳۸۱)، *حقوق بین‌الملل هوایی*، تهران: فروزش.
- جعفری تبار، حسن (۱۳۸۹)، *مسئولیت مدنی کالاها*، تهران: دادگستری.
- حسینی نژاد، حسینقلی (۱۳۷۰)، *مسئولیت مدنی*، تهران: دانشگاه شهید بهشتی.
- داراب‌پور، سهراب (۱۳۸۷)، *مسئولیت‌های خارج از قرارداد، پرداخت خسارت استرداد عین و امتیازات*، تهران: مجد.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۷۷)، *لغت‌نامه*، تهران: دانشگاه تهران.
- سیاح، علی (۱۳۷۳)، *فرهنگ جامع فارسی به فارسی*، قم: اسلام.
- صفوی، سیدحسن (۱۳۶۲)، *حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی*، تهران: خدمات چاپ.
- عزیزه، ابراهیم (۱۳۸۵)، «موارد فعالیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت درمقابل مسافر و کالا»، *تحقیقات حقوقی*، ش ۴۳.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۴)، *قواعد عمومی قراردادها*، ج ۴، تهران: میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۴)، *حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری*، تهران: میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۶۱)، *حقوق مدنی، ضمان قهری*، ج ۲، تهران: میزان.
- کامیار، محمدرضا (۱۳۷۷)، *گزیده آرای دادگاه‌های حقوقی*، تهران: حقوق‌دان.
- محمدزاده، مسلم (۱۳۸۶)، *مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در کنوانسیون‌ها و رویه‌های قضایی بین‌المللی*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).

نقدی بر نظریه مسئولیت مدنی متصدیان ... (احمد مظفری و مجید بنایی اسکویی) ۳۷۹

مظفری، احمد (۱۳۸۸)، *مقررات هواپیمایی*، تهران: نسیم سحر.
مظفری، احمد (۱۳۹۱ الف)، *مجموعه قوانین و مقررات حقوق هوایی*، تهران: نگاه بینه.
مظفری، احمد (۱۳۹۱ ب)، *مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی و فرودگاهی*، تهران: نگاه بینه.
مظفری، احمد (۱۳۸۴)، *جزوه حقوق هوایی*، تهران: دانشکده صنعت هوانوردی کشور.
مکارم شیرازی، ناصر (۱۳۸۶)، *ترجمه فارسی روان قرآن کریم*، قم: دفتر مطالعات تاریخ و معارف اسلامی.

Chuter v. Klm Royal Dutch Airlines and Allied Aviation Services International Corporation (1955).

J. D. McClean et al. (2014), *Shaweross and Beuumont: Air Law Looseleaf*, LexisNexis Subscriptions.

Husseriy v. Swiss Air Transport (1975).

Husserl v. Swiss Air Transport (1973).

Isabella Henrietta Philepina Diederiks-Verschoor, VladimírKopal.

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

Rosma v. Trans World Air Linesinc (1974).

Societe Transports Darmor 14 Ae. v. Societe La Langouste et al. (1974).

The Court of Appeal (Kammergericht) of Berlin 3rd November 1960 and Federal Court 29th November 1961.

<http://www.cao.ir/Portal/Home/Default.aspx>.

