

کنوانسیون ورشو - مونترال

نویسنده مسئول: دکتر محمدرضا حاکم زاده^۱

محسن حسین پور^۲

چکیده

رشد صنعت حمل و نقل هوایی توسعه قوانین و مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی را نیز به دنبال داشت قوانینی که در رابطه با مسئولیت متصدی حمل و نقل میباشد که عبارتند از: کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادلاخارا و پروتکل گواتمالا و کنوانسیون مونترال هر کدام به نوعی قوانینی را وضع کردند که به سیستم ورشو معروف هستند این کنوانسیون در بسیاری از کشورها در پروازهای داخلی و بین المللی به اجرا در آمده است. در موضوع مسئولیت مدنی شرکتهای و متصدیان حمل و نقل هوایی در قوانین بین المللی و قوانین داخلی سلسله مواد و تبصره هایی تبیین شده که در حول محور زبان دیدن مسافران ناشی از قصور شرکت ها و متصدیان حمل و نقل هوایی در رابطه با جان و مال و اتلاف زمان آنان می شود. مسئولیت مدنی شرکت های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در پروازهای المللی طبق مقررات کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ می باشد. بر اساس این کنوانسیون چنانچه در جریان حمل و نقل هوایی خسارتی به مسافر و لوازم شخصی وی یا کالا وارد شود شرکت هواپیمایی مسئول شناخته شده و باید خسارت را جبران نماید. تأخیر در حمل مسافر و کالا نیز مشمول دریافت غرامت میگردد و در این مورد نیز همچون صدمه به جان مسافر و کالا برای متصدی حمل و نقل مسئولیت در نظر گرفته شده است پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵ بعضی مقررات در خصوص مسئولیت شرکتهای هواپیمایی را اصلاح کرده است اما برخی از کشورها با عدم پذیرش آن با عقد یک توافق نامه چند جانبه کنوانسیون ورشو را با اصلاحیه ای به نام موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶ اجرا کردند و در نهایت در اثر هم اندیشی و همکاری ایکائو و برخی دیگر از سازمان های بین المللی، کنوانسیون جدیدی به نام مونترال ۱۹۹۹ تدوین گردید. بحث تأخیرهای طولانی پروازها بدون اطلاع قبلی و پامال شدن حقوق مسافران بر ضرورت تحقیق و پژوهش در این رابطه میافزاید. لذا تحقیق حاضر از جهت اینکه به خسارت و مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در کنوانسیون ورشو و مونترال و حقوق ایران

^۱ عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد قم

^۲ دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین الملل دانشگاه تهران

می پردازد دارای اهمیت میباشد. روش انجام پژوهش حاضر به صورت کتابخانه ای و به شیوه تحلیلی - توصیفی انجام یافته است .

واژه های کلیدی : کنوانسیون ورشو- کنوانسیون مونترال ،تاخیر پرواز ، حمل و نقل هوایی

مقدمه

انسان تمایل دارد تا در هر کاری از بهترین وسایل استفاده نماید در زمینه حمل و نقل نیز معمولاً اشخاص برای جابه جایی خود یا کالاهایشان ترجیح میدهند از امن ترین و سریع ترین وسایل حمل و نقل بهره ببرند. از وسایل مورد استفاده در حمل و نقل هوایی هواپیماست که هم از سرعت و امنیت بالایی برخوردار میباشد و هم از آن برای امور مختلف که مهمترین آن حمل و نقل اشخاص و اشیاء می باشد، استفاده میگردد. از موارد مختلف استفاده از هواپیما حمل و نقل هوایی است که موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل میدهد و به دو دلیل دارای مقام بالایی می باشد: اول اینکه، جنبه ی خدمات عمومی دارد و از آن هم در سطح بین الملل و هم در داخل کشور به عنوان حمل و نقل بار و مسافر و محمولات پستی به طور همگانی استفاده میشود؛ دوم آن که، جنبه بین المللی حمل و نقل هوایی موجب شده تا روابط سیاسی و بازرگانی و فرهنگی کشورها را توسعه دهد و امکان نزدیکی ملت ها را فراهم کند. بنابراین در طول سال میلیاردها نفر از هواپیما به عنوان وسیله ای برای حمل و نقل استفاده می کنند. این وسیله نقلیه به همان اندازه که زندگی را آسان می کند و موجب رفاه بیشتر برای مسافران به خصوص در مسیرهای طولانی میشود به همان اندازه میتواند برای انسان خطر آفرین باشد. نگاهی به آمار تأخیر و ابطال پرواز و خسارت ناشی از آن در طول سالهای اخیر نشان دهنده اهمیت بحث در خصوص این موضوع می باشد. تأخیر در حمل مسافر و کالا می تواند به دلایل مختلفی باشد و همچنین موجب بروز خساراتی برای مسافرین با به کالا و یا لوازم شخصی مسافر گردد. در خصوص تأخیرات پروازی بر طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو شرکت هواپیمایی مسئول خساراتی می باشند که به دلیل تأخیر در حمل هوایی مسافر، بار یا کالا ایجاد میشود هر چند در کنوانسیون ورشو میزان غرامت قابل پرداخت از سوی شرکتهای هواپیمایی تعیین نشده است با توجه به این امر در این پژوهش به بررسی مسئولیت مدنی شرکت های هواپیمایی در وضعیت تأخیر پروازها در حقوق ایران و کنوانسیون ورشو خواهیم پرداخت.

بحث تأخیرهای طولانی پروازها بدون اطلاع قبلی و پامال شدن حقوق مسافران بر ضرورت تحقیق و پژوهش در این رابطه میافزاید؛ زیرا اکثر استفاده کنندگان از هواپیما از حقوقی که طبق کنوانسیون های بین المللی به آن ها در هنگام بروز تأخیر و ابطال پرواز تعلق می گیرد بی اطلاع می باشند و این بی اطلاعی میتواند موجب سوء استفادههای از سوی شرکت هواپیمایی گردد تا از انجام تعهداتی که به موجب قرارداد به عهده گرفته اند سرباز زنند لذا تحقیق حاضر از جهت ،اینکه به بررسی تأخیر و چگونگی مطالبه خسارت و مسئولیت شرکتهای هواپیمایی

در کنوانسیون ورشو و حقوق ایران می پردازد، دارای اهمیت می باشد و می تواند به عنوان یک منبع مناسب برای آشنایی مسافران از حقوق خود در هنگام بروز تأخیر و ابطال پرواز محسوب گردد و هدف نیز همین امر می باشد.

۱-۱- از کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو تاکنون

یکی از مهم ترین کنوانسیون ها در زمینه حمل و نقل هوایی که موضوع آن پایان دادن به یک سری اختلافات بین شرکتهای هواپیمایی و مسافران آنها می باشد کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو می باشد که تابع حقوق بین الملل خصوصی است. در سال ۱۹۲۵ به پیشنهاد فرانسه اولین کنفرانس بین المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد. این کنفرانس موفق به ایجاد کمیته ای به نام " کمیته بین المللی فنی متخصصین حقوق " (CITEJA) شد این کمیته اولین جلسه خود را در ماه مه ۱۹۲۶ میلادی در پاریس هوایی تشکیل داد و پیش نویس کنوانسیون ورشو در همین کنفرانس تهیه گردید. این کمیته کنوانسیون مزبور را مورد بازبینی قرار داد و به کنفرانس دیگری که در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی در ورشو لهستان تشکیل شد، مطرح نمود که ۳۱ دولت در آن کنفرانس آن را امضاء کردند و در نهایت کنوانسیون ورشو در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد که از جمله کنوانسیونهای مهم در صنعت حمل و نقل هوایی محسوب می شود.^۴

کنوانسیون ورشو با وجود مقبولیت عام خود و اینکه در زمینه رژیم حقوقی حمل و نقل هوایی کنوانسیون مهمی محسوب میشود در زمانی تدوین شد که هنوز صنعت حمل و نقل در مراحل ابتدایی خود به سر می برد و به حمایت و مراقبت نیاز داشت؛ به همین دلیل با پیشرفت صنعت هوانوردی بین سالهای ۱۳۲۹ تا ۱۳۵۰ نیاز به اصلاحاتی پیدا کرد؛ به همین دلیل با گذشت زمان سعی گردید با تصویب پروتکلها، اصلاحی کنوانسیون مزبور با نیازهای زمانه هماهنگ شود.^۵

^۲ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 | CAO Doc. 7838 (Warsaw Convention).

^۴ صفوی، حسن، (۱۳۶۲)، حقوق بین المللی هوایی و فضائی، تهران - موسسات خدمات، ص ۴۲۹

^۵ جبّاری، منصور و حسن نژاد، مجید (۱۳۹۳)، " بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل در مقررات بین المللی و ایران"،

مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴، ص ۱۴۲

از مهم ترین نواقص آن میتوان موارد زیر را نام برد زیاد بودن مندرجات اسناد حمل، کم بودن میزان مسئولیت شرکت های هواپیمایی در مقابل خسارتهای وارده به مسافر مشخص نبودن محدوده و میزان مسئولیت خدمه و کارگزاران شرکت هواپیمایی و عدم تعیین میزان غرامتی که در صورت تأخیر در حمل مسافر یا کالا باید پرداخته شود.^۶

این کنوانسیون در پنج فصل و ۴۱ ماده تنظیم شده است که درباره هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازاء دریافت کرایه و یا حتی مجانی توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام می شود، می باشد.

این کنوانسیون به طور خلاصه به بررسی اسناد حمل و نقل شامل بلیط مسافر و بارنامه هوایی می پردازد مثلاً بیان می کند که این اسناد باید دارای چه بخش ها و چه مشخصاتی باشند از قبیل تاریخ و محل صدور، مبدا و مقصد و... است در بخش دیگر به بررسی مسئولیت متصدی حمل و نقل می پردازد و بیان می کند که در صورت بروز خسارت برای کالاها و یا مسافران، متصدی حمل و نقل هوایی چه وظایفی بر عهده خواهد داشت و در پایان هم به قوانین و مقررات مربوط به حمل و نقل مختلط (حمل و نقلی که بخشی از آن به صورت هوایی و بخش دیگر از طریق غیر هوایی انجام شود) و مقررات عمومی و نهایی می پردازد.

پس از چند سال در تاریخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ پروتکلی به نام پروتکل لاهه مورد تصویب قرار می گیرد که به اصلاح برخی قسمت های کنوانسیون ورشو می پردازد. که طی یک ماده واحد مصوب سال ۱۳۵۴ کشور ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه می پیوندد و اجازه تسلیم اسناد الحاق شده آن به کشور داده می شود.

اصلاحات صورت گرفته در کنوانسیون ورشو به ترتیب زیر می باشد:

۱- پروتکل ۱۹۵۵ لاهه لار ۱۹۵۵ یک کنفرانس دیپلماتیک در لاهه، اصلاح کنوانسیون ورشو را پیشنهاد کرد. بعد از آن کمیته بین المللی فنی متخصصین حقوق سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ICAO) عملاً کار

^۶ . واعظی، جلیل، (۱۳۸۹)، "مسئولیت مدنی شرکتهای هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در کنوانسیون بین المللی و قوانین ایران"، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه قم، ص ۱۰.

‡ Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, 1955, 2000 OASat 1955, 2000 OASat 7632.

‡ ICAO. International civil Aviation organization.

اصلاح کنوانسیون را شروع کرد نتیجه کار آن در این مورد، مورد تصویب کشورهای شرکت کننده قرار گرفت. این پروتکل به نام "پروتکل ناظر به اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی _ پروتکل لاهه ۱۹۵۵ _ می باشد. پروتکل لاهه به کنوانسیون ورشو اضافه گردید و میزان مسئولیت شرکت های هواپیمایی را به دو برابر افزایش داد و در سال ۱۹۶۳ به اجرا در آمد.

۲- معاهده ۱۹۶۱ گوادالاخارا بعد از گذشت مدتی از اجرای کنوانسیون ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، مشکل جدیدی به وجود آمد و آن این که معلوم نبود، در صورتی که شرکت هواپیمایی طرف قرارداد اقدام به حمل مسافر و کالا نکرده و قرارداد مذکور توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد اجرا شود این سؤال مطرح شد که اگر خسارتی به وجود بیاید چه کسی مسئول جبران خسارت می باشد؟ متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل؟ به همین دلیل، کمیته حقوقی ایکائو در سیزدهمین نشست خود که در سال ۱۹۶۰ میلادی برگزار کرد، بررسی هایی را نیز در این مورد انجام داد بر اساس این بررسی کنفرانسی در شهر گوادالاخارا^۱ از شهرهای کشور مکزیک تشکیل گردید که نتیجه آن تصویب کنوانسیون متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان سازی بعضی از مقررات مربوط به حمل و نقل بین المللی بود که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است و معروف به کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا می باشد. منظور از متصدی حمل و نقل در پروتکل مذکور، شخصی است که طبق مقررات کنوانسیون ورشو قرارداد حمل و نقل بین او و مسافر و صاحب کالا منعقد شده است اما عامل حمل و نقل، شخصی است که غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرار داد که طبق اختیاراتی که متصدی به او داده است عهده دار انجام حمل و نقل شده است در مورد حمل و نقلی که توسط عاملین حمل و نقل انجام می شود عاملان نیز مانند متصدی حمل و نقل میتوانند به مسئولیت محدود مندرج در کنوانسیون ورشو استناد کنند و زیان دیده مختار است برای دریافت خسارت خود به متصدی حمل و نقل یا عامل حمل و نقل مراجعه کند. همچنین به موجب ماده ۲۰ پروتکل فوق الذکر، متصدی حمل و نقل طرف

^۱ Convention Supplementary to the warsaw convention, for the unification of certain Rules Relating to International carriage by air performend by a person other then the contracting carrier (Guadalajara convention); 500 unts 31; I CAO DO C. 8181.

^{۱۰}. صفوی، حسن، پیشین، ص ۴۳

قرارداد مسئول کل مسیر میباشد و عاملی که حمل و نقل توسط او اجرا شده است به نسبتی که حمل و نقل را انجام داده مسئول می باشد و معاهده مذکور در سال ۱۹۶۴ به اجرا درآمد.^{۱۱}

۳- پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا با وجود پروتکل مزبور طی چند سال باز هم ضرورت تجدید نظر در پروتکل مذکور احساس شد و این امر موجب تدوین پروتکل دیگری به نام گواتمالا در ۱۹۷۱ گردید. مقررات پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا صرفاً مربوط به حمل مسافر و همین طور لوازم شخصی است. مطابق ماده ۲۰ پروتکل این پروتکل زمانی اجرایی می شود که حداقل ۳۰ عضو آن را تصویب نمایند و برای اجرای آن دو شرط گذاشته شده است.

۱. نود روز از تاریخ سپرده شدن سی امین سند بگذرد.

۲. مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای به اخذ مسافر، کیلومتر بر طبق آمار سال ۱۹۷۰ ایکائو در مورد شرکتهای هواپیمایی ۵ کشوری که این پروتکل را تصویب کرده باشند، حداقل افزودن بر ۴۰ درصد مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای شرکتهای هواپیمایی کشورهای عضو ایکائو در سال مزبور گردیده است.^{۱۳}

از جمله تغییراتی که در این پروتکل صورت گرفته این است که در این پروتکل برخلاف اسناد قبلی در مورد تأخیر در حمل اشخاص، مسئولیت متصدی حمل و نقل مشخص شده است و همچنین این پروتکل برای اولین بار پرداخت غرامت برای تأخیر در حمل و نقل کالا را مقرر داشته است در حالی که این موضوع در کنوانسیون ورشو پیش بینی نشده بود، البته باید بیان کرد که شرایط مذکور تاکنون تحقق نیافته و پروتکل مذکور تاکنون قابلیت اجرا نیافته است و این امر شاید میتواند به این دلیل باشد که ایالات متحده آمریکا که عمده ی حمل و نقل هوایی را در اختیار دارد مقررات پروتکل مذکور را نپذیرفته است.

^{۱۱} . اسدی، ملیحه، (۱۳۹۰)، " بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی ، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق دانشگاه

قم، ص ۲۶

^{۱۲} Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at The Hague on 28 September 1955, (Guatemala City Protocol, 1971).

^{۱۳} . جباری، منصور (۱۳۸۸)، " مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن"، مجله پژوهش حقوق خصوصی،

شماره ۲۶، ص ۵۱

۴- کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال^۴ با وجود این پروتکل‌های اصلاحی مانند خود کنوانسیون ورشو مورد پذیرش عموم قرار نگرفت به گونه ای که برخی از کشورها که عضو متن اصلی کنوانسیون ورشو بودند و بعضی دیگر عضو پروتکل های اصلاحی آن بودند. در نتیجه این موضوع موجب تعارض بین قوانین کشورها شد و این امر با اهداف و فلسفه ایجاد کنوانسیون ورشو در تعارض بود. همچنین کشورهای صنعتی مانند آمریکا و ژاپن محدودیت های مالی که برای مسئولیت شرکت های هواپیمایی در کنوانسیون ورشو تعیین شده بود را کافی و مناسب نمی دانستند. همه ی این عوامل موجب شد تا با همکاری سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و کشورها، کنوانسیون جدیدی به نام مونترال در ۲۸ می ۱۹۹۹ تدوین گردد.^{۱۵}

همان گونه که نویسندگان کنوانسیون مذکور در مقدمه کنوانسیون بیان کرده اند هدف از تدوین این کنوانسیون روزآمد کردن و ادغام مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل های آن می باشد.^{۱۶}

مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل در کشور ایران از شروع قانون گذاری در کشور، موضوع قوانین مختلف قرار گرفت. توسعه فعالیت اقتصادی کشور و توسعه ارتباطات در سطح بین المللی در طول سالهای اخیر این ضرورت را ایجاد نمود تا دولت ایران به پاره ای از کنوانسیون های بین المللی ملحق گردد.^{۱۷}

مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی که چنین مقرر داشته: "مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری بار و اثاثیه در پروازهای داخلی کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده، موضوع مصوب ۱۳۵۴ میباشد.^{۱۸}

بنابراین ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی در پروازهای خارجی مقررات کنوانسیون ورشو را پذیرفت و در سال ۱۳۶۴ به موجب ماده واحده مذکور، مقررات کنوانسیون مذکور را عیناً به پروازهای داخلی تسری داد البته این امر در بسیاری از کشورهای جهان اجرا گردید. اما سازمان هواپیمای کشوری با تصویب دستورالعملی در سال ۱۳۹۱

^۴ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May ۱۹۹۹.

۱۵. جباری، منصور، حسن نژاد، مجید، پیشین، ص ۱۴۳

۱۶. بناء نیا سیری، ما شاء الله و محمد زاده وادقانی علی رضا (۱۳۸۴)، "کنوانسیون راجع به یک نواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۸، ص ۲۶۱.

۱۷ جباری، منصور، (۱۳۹۱)، "بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای عدم اجرا یا عدم اجرای به موقع قرارداد حمل و نقل"، مجله پژوهش حقوق خصوصی سال اول، شماره ۲، ص ۴۵

۱۸. مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۳۶۴-۳۶۵

تغییراتی را در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مقرر نموده است که قابل تأمل به نظر می رسد. چرا که مطابق ماده نخست این دستورالعمل پروازهای بین المللی مطابق با کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ است^{۱۹} اما در خصوص نظام حقوق حاکم بر پروازهای داخلی بیان داشته است که در مورد حمل و نقل مسافران فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است.

در خصوص مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در وضعیت تأخیر و ابطال باید میان پرواز بین المللی و داخلی تفکیک قائل شد. پرواز بین المللی مطابق با ماده ۱ کنوانسیون ورشو و مونترال به هر نوع حمل و نقل گفته میشود که در آن مبدأ و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرف های قرارداد حمل و نقل تعیین می شود، حتی اگر انقطاعی صورت گیرد، در سرزمین دو طرف متعاقد واقع باشد یا در سرزمین یک طرف متعاقد باشد توافق برای آن پیش بینی شده باشد. مطابق با ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال شرکت هواپیمایی مسئول خسارتهای ناشی از تأخیر می باشد. تأخیر در پرواز دو نوع میباشد یا در قراردادی میباشد که موعده معینی برای اجرای آن تعیین شده است یا در قراردادی است که موعدهی برای آن تعیین نگردیده است؛ نوع دوم تأخیر در حمل کالا مصداق پیدا می کند؛ زیرا در حمل مسافر تاریخ پرواز در بلیط درج میشود و پرواز باید در همان ساعت انجام گیرد. در حمل کالا عدم درج مدت در بارنامه به این معنی نمی باشد که متصدی هر زمان خواست کالا را تحویل دهد بلکه کالا باید در اولین فرصت ممکن تحویل داده شود. هر چند تأخیر در کنوانسیون ورشو و مونترال تعریف نشده است اما میتوان گفت به وضعیتی اطلاق می گردد که مطابق با قرارداد بین طرفین (بلیط و بارنامه شرکت هواپیمایی مکلف می باشد تا مسافر و کالا را در مدت زمان متعارف و معقولی به مقصد حمل کند حال اگر در تاریخ مندرج در قرارداد (بلیط) یا برخلاف عرف متصدیان حمل و نقل بارنامه تأخیری کند که غیر متعارف باشد، شرکت هواپیمایی مسئول جبران خسارت های وارده می باشد. خسارت های ناشی از تأخیر یا مادی است یا معنوی خسارتهای مادی که بیشتر ناظر به عدم النفع می باشد البته منفعتی که مسلم و قطعی باشد به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال قابل مطالبه می باشد. در مورد خسارت معنوی و اینکه آیا در صورت فقدان خسارت بدنی مطابق کنوانسیون ورشو و مونترال قابل مطالبه میباشد یا نه دیدگاههای مختلفی وجود دارد اما می توان چنین نتیجه گرفت که از آن جایی که این خسارتهای به طور آشکار از کنوانسیون ورشو و مونترال استثناء نشده اند؛ در صورتی که به سلامتی مسافر آسیب برساند قابل مطالبه است و در واقع استثناء نکردن خسارت معنوی در

۱۹. ماده ۱- مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران بار و اثاثیه در پروازهای بین المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل

کنوانسیون ورشو، شاید دلیل بر تأیید این نوع خسارت و قابل مطالبه بودن آن باشد، البته برای مطالبه خسارت ناشی از تأخیر شرایطی لازم می باشد؛ بدین صورت که ابتدا باید تأخیر رخ دهد که علل بروز آن را میتوان به دو دسته "درون" سازمانی و "برون سازمانی" تقسیم کرد و تأخیر صورت گرفته موجب بروز خسارت گردد و در واقع خسارت ناشی از تأخیر در صورتی قابل جبران است که عامل بروز تأخیر درون سازمانی باشد و از آن جایی که مبنای مسئولیت شرکت های هواپیمایی در کنوانسیون ورشو فرض تقصیر می باشد و این مبنا در راستای عدالت می باشد؛ زیرا مسافر زیان دیده دیگر نیازی به اثبات تقصیر ندارد بلکه با بروز تأخیر و احراز رابطه علیت میان تأخیر و خسارت وارده متصدی حمل و نقل موظف به جبران خسارت می باشد. اثبات موارد فوق به عهده ی مسافر زیان دیده می باشد که میتواند گفت امر دشواری نمی باشد؛ زیرا تنها با اثبات تأخیر موجب خسارت شرایط مسئولیت شرکت هواپیمایی در جبران خسارت وارده تحقق پیدا می کند. خسارت های ناشی از تأخیر به طور کلی به دو دسته تقسیم میشود نخست خسارت ناشی از تأخیر در حمل اشخاص و دوم خسارت ناشی از تأخیر در حمل کالا و لوازم شخصی. میزان غرامتی که شرکت های هواپیمایی باید در صورت تأخیر و ورود خسارت به مسافر یا صاحب کالا پرداخت کنند در کنوانسیون ورشو پیش بینی نشده است و کنوانسیون مذکور تنها طبق ماده ۱۹ اصل بر مسئولیت شرکت هواپیمایی در جبران خسارت ناشی از تأخیر میدانند اما در کنوانسیون مونترال و گواتمالا، میزان غرامت قابل پرداخت به مسافر زیان دیده تعیین شده است و در واقع مسئولیت شرکت های هواپیمایی محدود به مبالغ تعیین شده میباشد به نحوی که جنس مذهب یا دیگر خصوصیات مسافر تأثیری در میزان ندارد در پروتکل گواتمالا خسارت ناشی از تأخیر در حمل مسافر محدود به ۶۲۵۰۰ فرانک فرانسه در حمل کالا محدود به ۲۵۰ فرانک فرانسه میباشد، مگر اینکه، فرستنده هنگام تحویل بسته اهمیت خاصی را برای تحویل کالا در مقصد اعلام کند و مبلغ اضافی را پرداخت کرده باشد؛ در این صورت شرکت هواپیمایی مسئول پرداخت مبلغ اظهار شده می باشد و در مورد لوازم شخصی خسارت ناشی از تأخیر محدود به ۱۵۰۰ فرانک برای هر مسافر لحاظ شده است. در کنوانسیون مونترال خسارت ناشی از تأخیر در حمل مسافر ۴۱۵۰ فرانک می باشد. نکته قابل ذکر اینکه در حمل کالا و لوازم شخصی برخلاف حمل مسافر، صاحب کالا باید ظرف ۲۱ روز برای مطالبه خسارت به شرکت هواپیمایی مراجعه کند.

۲-۲- مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در فرض تاخیر و ورود خسارت به بار و مسافر

در زمینه مبنای مسئولیت متصدی بحث های زیادی مطرح شده و نظرات مختلفی وجود دارد که با توجه به ظاهر مقررات قانون تجارت و صراحتی که قانونگذار در این زمینه دارد چندان لزومی به طرح این مطالب نبوده و در اینجا نیز نیازی به بررسی زیاد در زمینه مسئولیت متصدی دیده نمی شود بر خلاف نظر برخی (۱۳۶۴) shahidi

که تعهد متصدی را فرض تقصیر میدانند تعهد متصدی تعهد ایمنی ۱۳۹۰ yazdaniyan یا به بیانی دیگر مسئولیت محض می باشد. به عبارت دیگر در قراردادهای خدمات اصولاً همین مسئولیت محض معیار است مگر اینکه خلاف آن از مقررات برداشت شود. از ماده ۳۸۹ ق.ت. کنوانسیون ورشو بند ۱ ماده ۱۸ و ماده (۱۹) کنوانسیون مونترال (ماده ۱۹ و ۲۱) و مقررات اتحادیه اروپا (۲۰۱۳ fezer) نیز همین امر قابل برداشت است و آن اینکه صرف اثبات عدم وجود تقصیر کفایت نمی کند بلکه متصدی بایستی یک امر ایجابی که قوه قاهره به معنی اعم هست را نیز اثبات کند تا بتواند از مسئولیت معاف شود البته بدیهی است که قبل از اینکه بحث مسئولیت متصدی مطرح شود مسافر باید وقوع خسارت و اینکه خسارت در حین پرواز رخ داده را اثبات کند و در این زمان است که بار اثبات عدم مسئولیت بر عهده متصدی قرار میگیرد البته این مقدار محدود به میزان پیش بینی شده در قانون است و به همین دلیل برخی معتقدند مسئولیت متصدی حمل و نقل مسئولیت قانونی و غیر قراردادی است

۲-۲-۱- قانون قابل اعمال

یکی از نکات مهم کنوانسیون ورشو پیش بینی مسئولیت خسارت وارده ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی است لذا ماده ۱۹ صریحاً بحث مسئولیت ناشی از تأخیر را مشخص نموده است. این ماده بیان می دارد: متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل مسافر، بار یا کالاها ناشی میگردد این ماده در معاهدات بعدی هم بدون تغییر باقی مانده و حتی کنوانسیون مونترال هم در ماده ۱۹ خود همین تعریف را ارائه نموده است. بنابراین بر اساس این ماده در صورتی که خسارتی به مسافر وارد شود و بتوان رابطه سببیت بین تأخیر و ورود خسارت مزبور را احراز نمود متصدی حمل و نقل مسئول می باشد مگر اینکه بتواند قوه قاهره را اثبات نماید توضیح آنکه نویسندگان کنوانسیون به دلیل دشواریهای استناد به مسئولیت قراردادی و اثبات مسئولیت متصدی (safai and rahimi ۱۳۹۴) و جایگاه قوی تر متصدی حمل نسبت به مسافران این قاعده خاص را مقرر نموده اند تا ابزاری برای تشویق متصدیان در انجام به موقع پروازها و حمایت از مسافران باشد اما این قاعده خاص مسئولیت مطلق وضع ننموده زیرا در این موارد دلیلی وجود ندارد که متصدی در هر حال در قبال مسافران مسئول باشد.

۲-۲-۲- فرض ورود خسارت به مسافر و کالا

برای اینکه خسارت وارد بر مسافر قابل جبران باشد ماده ۱۷ دو شرط را پیش بینی نموده است: ۱. ورود خسارت به مسافر ۲. ورود خسارت در داخل هواپیما یا در حین پیاده و سوار شدن مطابق مقررات اتحادیه اروپا و کنوانسیون ورشو و مونترال متقای دارای مسئولیت محق می باشد. مهم ترین مسئله بحث در مورد جبران خسارات وارده بر

کالا و مسافران است. بند ۱ ماده ۱۸ در این زمینه بیان می دارد متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی یا کالا وارد میگردد مشروط به این که حادثه موجد خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد». ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مسئولیت متصدی را به ۲۵۰ فرانک طلا در هر کیلو گرم برای آسیب یا ضرر رساندن به کالا و ۱۲۵۰۰۰ فرانک طلا در هر فرد برای آسیب رساندن به مسافران محدود می کند. انتخاب طلا بدین خاطر است که ارزش آن جهانی و به روز است. البته در باب اینکه آیا محدودیت مذکور در ماده مزبور تنها در باب متصدی اعمال میشود یا برای کارکنان خط هوایی هم قابل اعمال است در حقوق آمریکا و کانادا اختلاف نظر وجود دارد (Lawrence ۱۹۷۸). بعضی بر این نظرند که مطابق با کنوانسیون ورشو در زمینه جبران خسارات محدودیت زیادی وجود دارد و همین امر سبب ناکارآمدنی این کنوانسیون شده است (Lawrence ۱۹۷۸). البته امروزه محدودیت های مزبور در راستای حمایت از مسافران اصلاح شده است. منشأ این افزایش را برخی در این می دانند که هیئت منصفه نیویورک به نفع شرکت هواپیمایی حکم داد و جین Fromnan، خواننده بین المللی معروف به مبلغ ۳۰۰ دلار به عنوان جبران خسارت جسمی و همچنین از دست دادن در آمد به نفع وی رای داد. این مورد، میزان غیر قابل پذیرش جبران هزینه پایین مسافران یک کشور ثروتمند را مورد بررسی قرار داد. از این زمان به بعد بود که ایالات متحده از انجمن حمل و نقل بین المللی درخواست کرد مبلغ محدود برای مرگ مسافران و صدمات جانی ناشی از حوادث در حمل و نقل بین المللی "را افزایش دهند - Li Juan Ko 2016)). برخی آراء حاکی از اینست که اگر یک کالا در پرواز ضربه ببندد، ممکن است ورشو کاملاً غیر قابل اعمال باشد و قانون ایالتی بر قرارداد حاکم باشد به عبارت دیگر این ارا بر این عقیده اند که در صدمات جسمی و فیزیکی سبک ورشو اعمال نمی شود بلکه قانون کشور کامن لا اعمال می شود. در حالی که اطلاق ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو این امر را نمی رساند، همچنین عدم رعایت نکات ایمنی و فنی که موجب فساد محموله شود از سوی متصدی حرفهای حمل و نقل هوایی که شرایط نگهداری کالا به اطلاع او رسیده است، تقصیر در حکم عهد می باشد و موجب مسئولیت وی است. البته باید گفت که مطالبه خسارت تأدیه نسبت به خسارت ناشی از تلف، مال خسارت از خسارت تلقی شده و مطابق رویه دادگاههای ما قابل مطالبه نیست در باب متصدیان متعدد هم باید گفت که در صورتی مطابق با حاکمیت اراده طرفین هر دو متصدی طرف قرارداد باشند مسئولیت بر آنها بار می شود، اما در صورتی که متصدی دوم رابطه قراردادی نداشته باشد وضعیت به چه شکل است؟ در حقوق داخلی برخی معتقدند در این موارد مسئولیت بر هر دو بار میشود (safail394and rahimi) در کنوانسیون در این باب ماده ۳۰ مقرراتی را وضع نموده که مقرر میدارد در مورد حمل و نقلی که مشمول بند سوم از ماده ۱ بوده و به طور متوالی توسط چند متصدی حمل و نقل انجام گیرد، هر متصدی

حمل و نقل که مسافر، لوازم شخصی یا بار قبول، کند تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود، و در آن قسمت از قرارداد حمل و نقل که تحت نظارت او انجام میشود یکی از طرفهای قرارداد حمل و نقل، تلقی خواهد شد. در مورد حمل و نقلی، که به این ترتیب صورت گرفته باشد، مسافر یا نماینده ی او فقط می تواند علیه متصدی حمل و نقلی که هنگام بروز حادثه یا تاخیر عهده دار حمل و نقل بوده است اقامه ی دعوا کند مگر آن که متصدی حمل و نقل، اول طبق توافق صریح مسولیت تمام مسیر مسافرت را به عهده گرفته باشد. در مورد لوازم شخصی یا کالا فرستنده یا مسافر می تواند علیه نخستین متصدی حمل و نقل مسافر یا گیرنده که حق دریافت کالا از متصدی حمل و نقل را دارند، یا علیه آخرین متصدی حمل و نقل اقامه ی دعوا کند به علاوه هر یک از نام برده گان می توانند علیه متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام، فقدان بروز خسارت یا تاخیر عهده دار حمل و نقل بوده است، اقامه دعوا کنند متصدیان حمل و نقل مزبور به صورت، جمعی یا به طور جداگانه در قبال مسافر، فرستنده، یا گیرنده ی کالا، مسول خواهند بود

۲-۲-۳- میزان خسارت قابل جبران

میزان خسارت قابل جبران در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو بیان شده است. در باب حداکثر غرامت قابل پرداخت کنوانسیون ورشو در فرض تاخیر مطالبی را بیان نموده است. برخی در این مورد معتقدند که با توجه به این که ماده ۲۲ حدود مسولیت متصدی را به طور کلی تعیین نموده است به نظر می رسد می توان همین میزان را در خصوص تأخیر نیز قابل اعمال دانست (Jabari ۱۳۹۰). شق اول این ماده مقرر می دارد: مسولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به یکصد و بیست و پنج هزار فراتک محدود می گردد. هر چند طرفین میتوانند با توافق میزان خسارت قابل جبران را افزایش دهند اما مطابق ماده ۲۲ کنوانسیون کاهش آن قابل ترتیب اثر نیست. اختلافات بارزی در رویکرد و محتوای حقوق کنوانسیون ها و مقررات اتحادیه اروپا وجود دارد با این حال آیین نامه اتحادیه اروپا سیستم ثابت جبران خسارت را دارد که می توان آن را نوعی از مسولیت بدون تقصیر حاملان هوایی، دانست، کنوانسیون ورشو و مونترال با دعاوی انفرادی سر و کار دارند و تنها در موارد شبه جرم، انفرادی جبران خسارت می کنند. به همین دلیل مقررات اتحادیه اروپا بیشترین جزئیات را شامل میشود و در قوانین بین المللی هوایی سخت ترین هست در تقابل با کنوانسیون ورشو و مونترال نیست چرا که دامنه و حوزه آنها با هم کاملاً متفاوت است. البته نمیتوان گفت که نقاط مشترکی ندارند چرا که مبالغ جبران خسارت ثابت در اتحادیه اروپا ممکن است در میزان خسارات در پروسه های شبه جرم انفرادی تأثیر گذار باشند. طبق آیین نامه، مدعی باید *provided surrogatum* را از میزان خسارت کسر کند. در صورت تأخیر، SDR 100000 در صورت جراحت و مرگ و SDR ۱۰۰۰ در صورت گم شدن و آسیب به بار و چمدان است (۲۰۱۳ fezer به نظر می

رسد کنوانسیون، مونترال مقررات مطلوبی برای حاملان هوایی از نظر محدودیت در خسارات فردی مسافر است. با این حال که این محدودیتها (caps) انحصاری و الزامی نیستند بلکه حداقل استانداردها را تشکیل میدهند هر متصدی حمل و نقل هوایی ممکن است در شرایط کلی و عمومی خود را ملزم به خسارات نامحدود و غرامت کند و به محدودیت های کنوانسیون توجهی نکند به طور مثال هواپیمایی ژاپن به جهت عدم محدودیت در پرداخت غرامت به مسافران، مستقل از محدودیت های کنوانسیون، مونترال معروف است (fezer ۲۰۱۳).

۲-۲-۴- معافیت متصدی از جبران خسارت

ماده ۳۲ کنوانسیون ورشو هر گونه شرط قراردادی که از قواعد موجود در کنوانسیون در باب قانون و دادگاه صالح تخلف کند را باطل و بلا اثر میداند. بنابراین طرفین نمی توانند در باب کاهش یا از بین بردن خسارت هم توافق نمایند و این قاعده ای است که باید در تمام عقود الحاقی قابل اعمال باشد تا بتوان از مصرف کنندگان این گونه خدمات محافظت نمود. اما در باب معافیت متصدی در کنوانسیون ورشو و مونترال مواردی پیش بینی شده که متصدی در آن موارد از مسئولیت معاف می شود. در واقع این موارد نشان میدهد که متصدی مرتکب تقصیر نشده و خسارت منتسب به قوه قاهره و یا خود مسافر است. در ابتدا باید گفت که مرز معافیت متصدی در موارد ورود خسارت مشخص نیست به همین دلیل در رویه قضایی کشورها در این زمینه اختلاف نظر وجود دارد. اتخاذ تدابیر ضروری در باب مسئولیت متصدی معمول است که ایشان را تاجایی مسئول میدانند که خسارات قابل انتساب به این شخص باشد زیرا همانطور که بیان شد مسئولیت متصدی محض می باشد و با اثبات عدم انتساب عدم تقصیر ایشان اثبات میشود در این راستا بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو در مورد موارد معافیت متصدی از جبران خسارت بیان میدارد که اگر متصدی ثابت کند که او و نمایندگان همه معیارهای لازم را برای اجتناب از ورود خسارت بکار برده و با اتخاذ تدابیر لازم برای جلوگیری از ورود خسارت غیر ممکن بوده مسئول نمی باشد شق دوم ماده ۱۹ در باب تاخیر و بند دوم ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال در باب فوت یا ضرر جسمی به مسافر مفاد همین ماده را بیان می کنند. بحثی که در اینجا مطرح میشود تعیین مصادیق تدابیر ضروری است زیرا نویسندگان کنوانسیون این عبارت را تعریف ننموده و حتی به نظر میرسد با وجود تعریف هم اختلاف نظرهای باقی می ماند، زیرا کنوانسیون مونترال در همان ماده ۱۹ در صدد تبیین این مفهوم بوده که بیان داشته منظور از اتخاذ تدابیر لازم همه اقداماتی است که برای اجتناب از ورود خسارت ضروری بوده است که این عبارت در هر پرونده ای تفاسیر متفاوتی میتواند داشته باشد لذا در این باب اختلاف نظر وجود بعضی بر این نظرند که صرف وقوع خسارت دلالت بر عدم اتخاذ اقدامات ضروری دارد زیرا اگر متصدی حمل همه اقدامات ضروری را بکار می برد هیچ گونه خسارت پدید نمی آید، مگر اینکه اتخاذ چنین تدابیری ممکن نباشد. در حالی که برخی بر این نظرند همین که متصدی ثابت کند تمام

اقدامات معقول را بکار برده کفایت می کند و نیازی به اثبات اینکه همه اقدامات ممکن را بکار برده نیست. (۲۰۱۳). (fezer). همین اختلاف نظرها در آراء صادره نیز منعکس شده ۱۳۹۲ Jabari and hassan nejad اما باید گفت که نظر دوم مناسب تر است زیرا اولاً نظر اول که خلاف بند یک ماده ۲۰ می باشد که بیان داشته اگر همه تدابیر لازم را بکار برد باز هم جلوگیری از ورود خسارت ممکن نبود؛ ثانیاً و همچنین در تأیید متن ماده مزبور باید بیان داشت که در اثبات تقصیر فرد متعارف در نظر گرفته میشود نه شخصی که از همه لحاظ ایده آل بوده و همه امور تحت کنترلش باشد و لذا نظر اول منطبق با اصول نبوده و از این جهت قابل خدشه است. همچنین این شخص متعارف باید با ملاحظه اوضاع و احوالی که در آن بوده قضاوت شود یعنی همان امری که ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال در صدد بیان آنست برخی در صدد تفکیک این مورد از قوه قاهره هستند و معتقدند که ماده ۱۳۸۹ قانون تجارت که بیان می دارد اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی توانست از آن جلوگیری نماید... امری متفاوت با بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو می باشد که در باب قانون تجارت ما تنها قوه قاهره موجب معافیت متصدی میشود ولی در کنوانسیون فر مسئولیت پذیرفته شده که امری غیر از قانون تجارت را بیان میدارد و لذا این شکل دفاع برای معافیت در حقوق ما پذیرفته نیست ۱۳۹۲ Jabari and hassan nejad در نقد این نظر باید گفت که مفاد بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون امری غیر از آنچه را که در قانون تجارت ما آمده بیان نمی کند زیرا اولاً سیاق دو ماده یکی است و نمی توان مفهوم آنها را متفاوت دانست. ثانیاً مفاد هر دو ماده این را می رساند که متصدی با باید همه اقدامات ضروری را بکار ببرد و یا اگر هم بکار میبرد جلوگیری از ورود خسارت ممکن نمی شود. آیا از این عبارات میتوان بر داشت نمود که امری غیر از قوه قاهره می تواند موجب معافیت متصدی از مسئولیت شود؟ در صورتی که اقدامات مزبور بکار رود ورود خسارت از جهت غیر از قوه قاهره نمی تواند باشد زیرا قوه قاهره معنای عام هم دارد؛ ثالثاً ۲۰۰۷ و هم در حقوق اتحادیه اروپا (fezer) که مقرراتی در این باب دارد همین نظر پذیرفته شده است بنابر این عواملی مانند بی ثباتی، سیاسی، شرایط هواشناسی ناسازگار با عملیات مربوط به پرواز خطرات، امنیتی کمبودهای ایمنی مرتبط با پرواز غیر منتظره، اعتصاب کارگران تصمیم مدیریت ترافیک هوار (fezer) ۲۰۱۳ از حمله دفاع های متصدی حمل و نقل بیان شده اند بر این موارد میتوان جنگ و موانع قانونی را افزود. بدیهی است که استناد به موارد مذکور در حقوق داخلی ما امکان پذیر است. برای مثال در حقوق انگلیس در یک پروازی که بی ثباتی سیاسی رخ داد و هواپیما امکان رسیدن به موقع را از دست داد، تحت تأثیر کنوانسیون مونترال پر معافیت متصدی رأی صادر شد (Owain ۱۹۹۶).

نتیجه

حقوق حمل و نقل هوایی تا پیش از تصویب کنوانسیون ورشو یعنی تا قبل از قرن بیستم میلادی دارای یک سیستم منسجم و یکسان در جبران خسارتهای وارده نبود اما با تصویب کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو که مهم ترین و مقبول ترین کنوانسیون حقوق هوایی می باشد تا حدودی به اختلافات بین مسافرین و شرکت های هواپیمایی خاتمه داده شد. در واقع هدف کنوانسیون ورشو یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی میباشد و با اصلاحاتی که بعدها در آن داده شد به سوی پیشرفت و تکامل حرکت کرد. صدور بلیط و بارنامه به منزله ی قراردادی میباشد که شرکت هواپیمایی با صدور آن متعهد می گردد تا کالا و مسافر را در موقع تعیین شده و به سلامت از مبدأ به سوی مقصد حمل کند؛ به همین دلیل می توان گفت اساس مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در کنوانسیون ورشو و مونترال، مسئولیت قراردادی میباشد البته اگر هیچ یک از اسناد فوق صادر هم نگردد، باز هم شرکت هواپیمایی مسئول می باشد و در این موارد مسئولیت وی نامحدود می باشد و او نمی تواند به موادی از کنوانسیون که مسئولیت وی را محدود می کند یا از مسئولیت معاف می کند، استناد کند. به عبارتی قرارداد حمل و نقل یک قرارداد مستقل و غیر قابل فسخ می باشد و این قرارداد متمایز از عقد وکالت و اجاره در حقوق داخلی می باشد.

در خصوص مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در وضعیت تأخیر و ابطال باید میان پرواز بین المللی و داخلی تفکیک قائل شد. پرواز بین المللی مطابق با ماده ۱ کنوانسیون ورشو و مونترال به هر نوع حمل و نقل گفته میشود که در آن مبدأ و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرف های قرارداد حمل و نقل تعیین می شود، حتی اگر انقطاعی صورت گیرد، در سرزمین دو طرف متعاقد واقع باشد یا در سرزمین یک طرف متعاقد باشد، توافقی برای آن پیش بینی شده باشد. مطابق با ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال شرکت هواپیمایی مسئول خسارتهای ناشی از تأخیر می باشد. تأخیر در پرواز دو نوع میباشد یا در قراردادی می باشد که موعده معینی برای اجرای آن تعیین شده است یا در قراردادی است که موعدهی برای آن تعیین نگردیده است؛ نوع دوم تأخیر در حمل کالا مصداق پیدا می کند؛ زیرا در حمل مسافر تاریخ پرواز در بلیط درج میشود و پرواز باید در همان ساعت انجام گیرد.

در حمل کالا عدم درج مدت در بارنامه به این معنی نمی باشد که متصدی هر زمان خواست کالا را تحویل دهد بلکه کالا باید در اولین فرصت ممکن تحویل داده شود. هر چند تأخیر در کنوانسیون ورشو و مونترال تعریف نشده است اما میتوان گفت به وضعیتی اطلاق می گردد که مطابق با قرارداد بین طرفین (بلیط و بارنامه شرکت هواپیمایی مکلف می باشد تا مسافر و کالا را در مدت زمان متعارف و معقولی به مقصد حمل کند حال اگر در تاریخ مندرج در قرارداد (بلیط) یا برخلاف عرف متصدیان حمل و نقل (بارنامه تأخیری کند که غیر متعارف باشد، شرکت هواپیمایی مسئول جبران خسارت های وارده می باشد.

خسارت های ناشی از تأخیر یا مادی است یا معنوی خسارتهای مادی که بیشتر ناظر به عدم النفع می باشد، البته منفعتی که مسلم و قطعی باشد به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال قابل مطالبه می باشد. در مورد خسارت معنوی و اینکه آیا در صورت فقدان خسارت بدنی مطابق کنوانسیون ورشو و مونترال قابل مطالبه می باشد یا نه، دیدگاه های مختلفی وجود دارد اما می توان چنین نتیجه گرفت که از آن جایی که این خسارتهای به طور آشکار از کنوانسیون ورشو و مونترال استثناء نشده اند؛ در صورتی که به سلامتی مسافر آسیب برساند، قابل مطالبه است و در واقع استثناء نکردن خسارت معنوی در کنوانسیون ورشو شاید دلیل بر تأیید این نوع خسارت و قابل مطالبه بودن آن باشد، البته برای مطالبه خسارت ناشی از تأخیر شرایطی لازم می باشد؛ بدین صورت که ابتدا باید تأخیر رخ دهد که علل بروز آن را میتوان به دو دسته درون سازمانی " و "برون سازمانی" تقسیم کرد و تأخیر صورت گرفته موجب بروز خسارت گردد و در واقع خسارت ناشی از تأخیر در صورتی قابل جبران است که عامل بروز تأخیر درون سازمانی باشد و از آن جایی که مبنای مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در کنوانسیون، ورشو فرض تقصیر میباشد و این مبنا در راستای عدالت می باشد؛ زیرا مسافر زیان دیده دیگر نیازی به اثبات تقصیر ندارد بلکه با بروز تأخیر و احراز رابطه علیت میان تأخیر و خسارت وارده متصدی حمل و نقل موظف به جبران خسارت می باشد. اثبات موارد فوق به عهده ی مسافر زیان دیده میباشد که میتوان گفت امر دشواری نمی باشد؛ زیرا تنها با اثبات تأخیر موجب خسارت شرایط مسئولیت شرکت هواپیمایی در جبران خسارت وارده تحقق پیدا می کند.

منابع

۱. اسدی، ملیحه، (۱۳۹۰)، " بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی ، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشکده حقوق دانشگاه قم، ص ۲۶
۲. اسکینی، ربیعا (۱۳۶۷)، " وجه التزام در قراردادهای تجاری بین الملل " ، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی شماره ۹، صص ۴۱ تا ۸۸
۳. امانی، مسعود، (۱۳۸۶)، " مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل ، مجله فقه و حقوق سال چهارم شماره ۱۴، صص ۸۵ تا ۱۰۲.
۴. بناء نیا سیری، ماشاء الله و محمد زاده وادقانی علی رضا (۱۳۸۴)، " کنوانسیون راجع به یک نواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی " ، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۸، ص ۲۶۱.
۵. بناء نیا سیری، ماشاء الله و محمد زاده وادقانی، علی رضا، (۱۳۸۴)، " کنوانسیون راجع به یک نواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران شماره ۶۸، صص ۲۹۷ تا ۳۲۱.
۶. جباری قره باغ، منصور (۱۳۷۹)، مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (بررسی سیستم ورشو " ، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۴۸، صص ۳ تا ۴۶
۷. جباری، منصور (۱۳۹۰)، " جبران خسارت روحی و روانی در حمل و نقل هوایی " ، مجله تحقیقات حقوقی شماره ۴۸، صص ۱۸۵ تا ۲۲۷

۸. جباری، منصور (۱۳۸۸) مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن"، مجله پژوهش حقوق خصوصی شماره ۲۶، صص ۴۳ تا ۶۲.
۹. جباری، منصور (۱۳۸۸)، " مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن"، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۲۶، ص ۵۱
۱۰. جباری، منصور (۱۳۹۱)، " بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای عدم اجرا یا عدم اجرای به موقع قرارداد حمل و نقل ، مجله پژوهش حقوق خصوصی، سال اول، شماره ۲، صص ۲۹ تا ۶۲
۱۱. جباری، منصور و حسن نژاد، مجید (۱۳۹۳)، " بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل در مقررات بین المللی و ایران ، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴، صص ۱۴۱ تا ۱۶۸
۱۲. جباری، منصور و حسن نژاد، مجید (۱۳۹۳)، " بررسی تطبیقی معافیتهای غیر قراردادی متصدی حمل و نقل در مقررات بین المللی و ایران"، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴، صص ۱۴۲
۱۳. رضی پور، فربیا (۱۳۹۳)، " حقوق مسافران هواپیما ، نشریه پژوهشگاه هوا فضا، سال دهم، صص ۶-۱
۱۴. صفوی، حسن، (۱۳۶۲)، حقوق بین المللی هوایی و فضائی ، تهران - موسسات خدمات ، صص ۴۲۹
۱۵. واعظی، جلیل، (۱۳۸۹)، "مسئولیت مدنی شرکتهای هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در کنوانسیون بین المللی و قوانین ایران"، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه قم، صص ۱۰.

منابع لاتین

۱. Barta. J. C., (2003), Air law. Inciuding Warsaw Convention and Montreal Convention 1999, New Dehli Relianek.
۲. Diederiks_ Verschoor, (1997), An International to Air law 5d, Kluwer law and Taxation, Netherlands.
۳. Goldhirsch, L. B. (1988), the Warsaw Convention Annotated, a Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff).
۴. H. Drion, (1954), Limitation of Liability in International Air law, Thesis (The Netherlands), para. 181.
۵. _ Iujury: Actual harm caused to people or property: E. A. Martin. (1994), A Dictionary of Law, 3 e d, oxford uni. Press.
۶. James D. Macintyre, (1994_ 1995), Where are you goin? Destination, gurisdiction, and the Warsaw Convention: Does passenger intent enter the analysis? J. air law and commerce.

۷. Larsen, Irene, (2002), " Regime of Liability in Private International Air law with Focus on the Wersaw System and the Montreal Convention of 28 May ۱۹۹۹, □□□□□□.
۸. Raffaele, Steven, (2008), Hurry Up, And Wait: Air Carriear Liability for Flight Delays, SM U Air law Symposium, February.
۹. _ Shawcross, Christoohar Nyholm; & Kenneth Beaument McDonald (1977), Air law, Butterworth Publishing.
۱۰. .Showcross and Beaumont, (1988), London, Air law, Butter worths, v. 1 and ۲, ۴ □□ □□.