

نشریه علمی فقه، حقوق و علوم جزا
مقاله پژوهشی، سال نهم، شماره ۳۶، تابستان ۱۴۰۴، صفحات ۱۳۰ تا ۱۵۵
تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۱/۰۳ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۲۳

مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

رضا مسعودی^۱ مدرس و مشاور حقوقی، دکتری تخصصی حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
دیبا قاسمی ثابت^{۲*} کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، موسسه آموزش عالی نور طوبی غیر دولتی - غیر انتفاعی، تهران، ایران.

چکیده

با تصویب کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ که اساس آن را قوانین سابق حمل و نقل بین المللی هوایی که مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی ایران نیز از آن جمله هست تشکیل می دهد، بسیاری از ایراداتی که به مقررات سابق بر آن، مثل پایین بودن حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای خسارات وارده به مسافر و... وارد بود، در این کنوانسیون رفع و یک سری مقررات جدید که مناسب حمل و نقل هوایی بین المللی است، در آن پیش بینی شده است. در پژوهش پیش رو که به صورت تحلیلی و توصیفی انجام شده است، این نتایج به دست آمد که حقوق ایران مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی را برای تمامی انواع خساراتی که ممکن است برای آن مسئول شناخته شود را به طور یکسان و بدون قائل شدن تفاوت و تمایزی بین انواع این خسارات؛ مبنای مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر مقرر نموده است؛ در حالی که تمامی این خسارات از اهمیت یکسانی برخوردار نیستند. ولی در سوی مقابل، کنوانسیون مونترال در زمینه مبانی نظام مسئولیت متصدی، قائل به نامحدود بودن مسئولیت در قبال مسافر و کالا می باشد. البته در صورتی که خسارات مزبور در داخل هواپیما یا در جریان هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن رخ دهد، لذا متصدی در این حالت مسئول است؛ مگر اینکه موارد معافیت از مسئولیت را ثابت نماید. به نظر می رسد با توجه به اینکه؛ مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی ایران از مقررات سابق حمل و نقل بین المللی هوایی محسوب می شود و تدوین و تصویب کنوانسیون مونترال با کیفیتی که از خود ارائه داده و نیز ملازمه داشتن پیشرفت هر کشور به داشتن مقررات مناسب در زمینه های مختلف، این امر لازم و ضروری است که حقوق ایران نیز، قوانین خود را مورد بازنگری اساسی قرار داده تا این حیث بتواند در عرصه مقررات بین المللی نیز ایرادات موجود را برطرف نماید.

واژگان کلیدی: حقوق هوایی، قرارداد حمل و نقل، متصدی حمل و نقل، مسافر، مسئولیت مدنی.

^۱ R.masoudi@ut.ac.ir
^{۲*} نویسنده مسئول: jilafz@yahoo.com

مقدمه

گسترش روز افزون توسعه صنعت حمل و نقل هوایی در دهه اخیر در جهان، به عنوان یکی از مهمترین محورهای توسعه و رشد کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه مطرح شده و از جایگاه ویژه ای در برنامه های توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و تکنولوژیکی کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه برخوردار است.

با توجه به گسترش روز افزون حمل و نقل های بین المللی و استفاده از فناوری های مدرن، لازمه هر نظام حقوقی است که قوانین و مقرراتی را متناسب با این پیشرفت ها وضع کند و آن ها را به روز رسانی نماید. مقررات موجود در زمینه حمل و نقل در حقوق ایران، در چند سند قانونی وجود دارد که طی زمان های مختلفی تدوین یافته است؛ اما آن چه مشخص است این است که حقوق ایران، کنوانسیون ورشو را در زمینه حمل و نقل بین المللی پذیرفته است و از طرفی، در حال حاضر به کنوانسیون مونترال نپیوسته است. به نظر می رسد با توجه به قوانین مدون موجود در کنوانسیون مونترال این امر ضروری است که قوانین ایران را نسبت به مسئولیت متصدی حمل و نقل بررسی نموده و آن را در شرایط تطابق با کنوانسیون مونترال قرار دهیم و بررسی نماییم که در این زمینه ضرورتی دارد که ایران نیز به کنوانسیون مونترال بپیوندد یا خیر. به نظر می رسد پرداختن به این موضوع به خوبی می تواند ضرورت انجام پژوهش پیش رو را توجیه نماید.

مبانی نظری

مفهوم و ماهیت حمل و نقل هوایی

ساده ترین تعریفی که از حمل و نقل هوایی می توان ارائه داد، این است که حمل و نقل هوایی شیوه ای از حمل و نقل می باشد که وسیله مورد استفاده در آن برای حمل مسافر و بار، هواپیماست. در مواد نخست کنوانسیون های ورشو و مونترال اگرچه قرارداد حمل و نقل هوایی تعریف شده است اما تصریحی در مورد انجام فعل معین وجود ندارد به طوری که گویی انجام فعل معین در ذات تعریف مستتر است. ماده نخست کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: «این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازای دریافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام پذیرد اجرا می شود.» در بند نخست ماده نخست کنوانسیون مونترال آمده است: «این کنوانسیون نسبت به هر حمل و نقل بین المللی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا که به وسیله هواپیما در مقابل اجرت انجام گیرد، قابل اجرا می باشد.

انواع حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی برحسب حوزه جغرافیایی پرواز، به حمل و نقل داخلی و حمل و نقل بین المللی تقسیم می شود. از طرف دیگر رسانیدن مسافر یا بار به مقصد نهایی در اکثر موارد توسط یک متصدی انجام می گردد ولی در مواردی ممکن است، حداقل دو متصدی در این خصوص دخالت

داشته باشند که در این صورت حمل و نقل متوالی، محسوب خواهد گردید. همچنین در طول سفر ممکن است صرفاً از هواپیما استفاده شود، یا وسایل دیگری هم در حمل و نقل دخیل باشند که در صورت اخیر، حمل و نقل مختلط خواهد بود.

روش تحقیق

با توجه به این که این پژوهش در ارتباط با یکی از موضوعات حقوقی به رشته تحریر درآمده، روش تحقیق، روش تحلیلی و توصیفی است. بدین صورت که ابتدا کلیاتی در مورد مفهوم و انواع حمل و نقل هوایی مطرح و سپس به کتب، مقالات، قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی رجوع می‌شود. بطور کلی به روش اسنادی و کتابخانه‌ای مدارک و اطلاعات لازم جمع‌آوری و دسته‌بندی و سپس تجزیه و تحلیل می‌گردد و در تجزیه و تحلیل اطلاعات از روش توصیفی و تحلیلی استفاده می‌شود.

اهداف تحقیق

- هدف کلی

بررسی و شناخت مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در قبال کالا و بار همراه مسافر در حقوق ایران و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

- اهداف کاربردی

- ۱- بررسی و شناخت قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل هوایی.
- ۲- بررسی و شناخت احکام و مقررات عام کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹.
- ۳- تبیین میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در حقوق ایران و کنوانسیون مونترال.
- ۴- تبیین موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی.
- ۵- بررسی و شناخت چگونگی جبران خسارت و اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل.

سؤالات تحقیق

- ۱- فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در چه مواقعی است؟
- ۲- چه زیان‌ها و خساراتی در مسئولیت ناشی از حوادث هوایی قابل جبران است؟
- ۳- شیوه جبران خسارت ناشی از کنوانسیون مونترال چگونه است؟

فرضیه‌های تحقیق

- ۱- فرض مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی زمانی است که حادثه در طول حمل هوایی رخ داده باشد.
- ۲- در حوادث هوایی خسارات ممکن است ابعاد متنوعی داشته باشد من جمله خسارات بدنی که شامل فوت و صدمات جسمی می‌باشد و خسارات مالی که شامل خسارات وارد به کالا یا لوازم شخصی مسافر می‌باشد و همچنین خسارات وارده به اشخاص ثالث و خسارات معنوی.

۱۳۳ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

۳- شیوه جبران خسارت در کنوانسیون مونترال و دیگر مقررات فقط به صورت وجه نقد می باشد.

درج شروط قراردادی

الف: پذیرش حق شرط

کنوانسیون مونترال اعمال حق شرط را نمی پذیرد به استثنای این که هر دولت متعاهدی می تواند در هر زمانی با ارسال اظهاریه به مرجع تودیع اسناد اعلام نماید که این کنوانسیون در موارد زیر اجرا نمی گردد:

(الف) حمل و نقل هایی که برای مقاصد غیر تجاری، توسط دولت انجام می گیرد و معمولاً در راستای انجام وظایف و تکالیف به عنوان دولت است؛ و یا

(ب) حمل و نقل اشخاص، کالا و بار همراه مسافر برای مقامات نظامی به وسیله هواپیمای به ثبت رسیده در آن کشور و یا اجاره شده توسط آن دولت که کل ظرفیت آن به وسیله آن مقامات و یا به نمایندگی از آن ها رزرو شده باشد.^۱ این کنوانسیون به کشورهایی که تمایل ندارند در مورد هواپیماهای دولتی یا نظامی آن ها کنوانسیون مونترال اجرا شود این امکان را می دهد که حق شرطی نسبت به این نوع هواپیماها اعمال نمایند. کشورهای استرالیا، بلژیک، کانادا، آلمان، ژاپن، لیتوانی، قطر، اسپانیا و ایالات متحده از این شرط استفاده نموده اند (فلسفی، هدایت الله، ۱۳۹۵: ۴۷۴).

ب: درج شرط حدود مسئولیت و آزادی انعقاد قرارداد

متصدی حمل و نقل هوایی، می تواند در قرارداد شرط نماید که محدوده مسئولیت او بر اساس آنچه در کنوانسیون مونترال ذکر شده است، فراتر رود یا آن که شرط نماید برای جبران خسارت هیچ محدودیتی اعمال نمی گردد.

اساس این مورد را باید در کنوانسیون ورشو جست و جو نمود. بر اساس بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو دارد:

«متصدی حمل و نقل و مسافر می توانند با انعقاد قرارداد مخصوص حدود مسئولیت بیشتری را توافق نمایند».

¹.Article 51: The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

به موجب بند ۱ ماده ۲ کنوانسیون ورشو این کنوانسیون در مورد حمل و نقل هایی که توسط دولت یا سایر اشخاص حقوق عمومی که تحت شرایط پیش بینی شده در ماده ۱ صورت گیرد قابل اجرا است. ماده ۲۶ پروتکل لاهه مقرر می دارد: در مورد این پروتکل هیچ قید و شرط پذیرفته نیست مع هذا ک دولت در موقع می تواند با ارسال اطلاعیه ای به عنوان حکومت جمهوری خلق لهستان اعلام نماید که کنوانسیون اصلاح شده به وسیله این پروتکل شامل حمل و نقل اشخاص یا کالا و لوازم شخصی که برای مقامات نظامی دولت مزبور در هواپیمایی مذکور ثبت گردیده و تمام ظرفیت آن توسط و یا برای این مقامات ذخیره گردیده است انجام می پذیرد نخواهد شد.

پروتکل لاهه این ماده را حفظ نموده ولی در پروتکل گواتمالا این ماده حذف شده است. بند ۱ ماده ۲۲ موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ نیز مبنای افزایش محدوده مسئولیت متصدی حمل در این موافقتنامه می‌باشد. فرق کنوانسیون مونترال با این اسناد این است که در کنوانسیون مونترال ذکری از قرارداد جداگانه نشده ولی در کنوانسیون ورشو اعلام شده است که متصدی و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی در خصوص حدود مسئولیت توافق نمایند (جباری، منصور، ۱۴۰۰: ۶۹).

معافیت از مسئولیت در کنوانسیون مونترال

بند اول: قوه قاهره

ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال به قوه قاهره اشاره کرده است و در این خصوص بیان می‌دارد که وقتی متصدی حمل ثابت کند اتخاذ کلیه تدابیر معقول برای جلوگیری از خسارت برای او یا خدمه و نمایندگان غیرممکن بوده است، مسئول خسارت ناشی از تأخیر نخواهد بود. کنوانسیون مونترال دفاع فورس ماژور را برای متصدی در نظر گرفته است ولی با این تفاوت که در کنوانسیون مونترال این نوع دفاع فقط در خصوص خسارات ناشی از تأخیر قابل استناد می‌باشد.

بند دوم: تقصیر زیان‌دیده

نظریه تقصیر زیان‌دیده در حقوق دیگر کشورها با عنوان «تقصیر مشترک» شناخته می‌شود؛ (پور اسماعیلی، علیرضا، ۱۳۹۲: ۷).

با توجه به ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال، در صورتی که ضرر، خسارت یا تأخیر ناشی از بی‌احتیاطی مدعی باشد، متصدی به‌طور جزئی یا کامل از مسئولیت معاف است. البته کنوانسیون ورشو وقوع تقصیر را طبق قوانین ملی متصدی از مسئولیت مستثنا دانسته است. دلیل این امر اثرات متفاوتی است که از اعمال قوانین ملی حاصل می‌شود، مثلاً در ایران ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی می‌تواند مسئولیت را کاهش دهد. این موضوع باعث انتقادات نسبت به این کنوانسیون شده است زیرا اعمال قوانین ملی مانع از اجرای یکسان کنوانسیون می‌شود. بار اثبات عیب در این ماده بر عهده متصدی است.

در خصوص اقداماتی که باید تقصیر ارسال‌کنندگان کالا تلقی شود، می‌توان به عدم نگهداری کالا در دمای مناسب قبل از تحویل به متصدی و بسته‌بندی و برچسب‌گذاری نامناسب با نوع حمل اشاره کرد. این موضوع برای فرستنده‌ها حائز اهمیت است زیرا ممکن است بیمه‌گذاران وقوع این موارد را پوشش ندهند. در مقابل، در صورتی که با تحویل کالا در زمان مشخصی موافقت شده باشد، تحویل کمی قبل از پایان مدت و محدودیت زمانی، متصدی را معاف نمی‌کند و عدم تحویل کالا را توجیه می‌کند.

۱۳۵ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

بند سوم: عیب مخفی در کالا

در بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال، متصدی حمل مسئول خسارت وارده در صورت تلف یا فقدان، یا ورود خسارت به بار چک شده همراه می‌باشد. تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، فقدان یا خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره‌ای که بار چک شده همراه در اختیار متصدی بوده رخ داده باشد. مع‌هذا چنانچه خسارت ناشی از نقص ذاتی، نوع و یا عیب بار همراه باشد، متصدی حمل مسئول نیست. در مورد بار همراه چک نشده، از جمله اشیاء شخصی، مسئولیت متصدی مبتنی بر تقصیر و بار اثبات به عهده مسافر است (دولیون، پابلو مندس و اسکنس، ورنر، ۱۳۸۳: ۲۹۴).

در خصوص عیوب مخفی کالا می‌بایست گفت، منظور عیوبی است که از دید یک متصدی متعارف که به‌صورت معقولی کالاهای دریافتی‌اش را بازرسی کرده است، مخفی مانده است. به عبارت دیگر عیب مخفی بدین معنی نیست که اصلاً امکان پی بردن به عیب کالا نباشد، بلکه همین‌که به‌صورت متعارف کالا مورد بررسی قرار گرفت و عیبی مشاهده نشد کافی است؛ تا متصدی با اثبات اینکه خسارت وارد بر کالا به خاطر عیب خود کالا بوده است از مسئولیت معاف شود. البته به مثابه تمامی موارد معافیت، اثبات این امر نیز با متصدی می‌باشد. البته لازم است به این نکته نیز توجه کرد که بعضی کالاها بدون اینکه عیب خاصی نیز داشته باشد به خاطر طبع خاص خودشان در معرض تلف یا عیب و نقص قرار می‌گیرند. مثلاً مایعاتی که تبخیر می‌شوند یا خشکبار کرم می‌زند و ماهی فاسد می‌شود و در این‌گونه موارد نیز چون خسارت ناشی از جنس کالا می‌باشد مسئولیتی برای متصدی حمل ایجاد نمی‌کند. البته در صورتی که متصدی مواظبت لازم را به عمل آورده باشد. مثلاً در حمل میوه و یا مواد غذایی بدون آنکه از طرف متصدی تعدی و تفریطی شده باشد فاسد شود. مگر اینکه متصدی حمل برای حمل چنین کالاهایی یک تعهد خاص و اضافی را نیز متقبل شده باشد که در این حالت با اثبات اینکه مواظبت‌های متعارف را انجام داده نمی‌تواند خود را از مسئولیت معاف کند. به عنوان مثال اگر متصدی تعهد کرده باشد که ماهی را با هواپیمای یخچال دار حمل کند ولی آن را با هواپیمای عادی ارسال کند و موجب خسارت شود مسئول است. همچنین اگر عرف خاص نیز در این زمینه چنین باشد به صورتی که نیازی به قید شرط خاص یا تعهد اضافی نباشد و خلاف عرف حمل را انجام دهد در حکم تخلف از شروط قراردادی بوده و مسئول ضرر و زیان خواهد بود (فخاری، امیرحسین و محمدزاده، مسلم، ۱۳۸۶: ۲۰۰).

دادگاه آمستردام نیز در یک پرونده ای چنین رأی داده است که متصدی با اثبات اینکه تمامی اقدامات متعارف مورد انتظار در خصوص حیوانات موضوع حملونقل که حالت طبیعی نداشته اند می‌تواند از مسئولیت معاف شود.

در این خصوص کنوانسیون مونترال بین بار همراه تحویل شده و بار همراه تحویل نشده قائل به تمایز شده است.

در خصوص بار همراه تحویل شده همانطور که بیان گردید متصدی حمل در قبال، تلف بار همراه تحویل شده، مفقود شدن بار همراه تحویل شده و خسارت به بار همراه تحویل شده، مشروط به این که حادثه منتهی به اتلاف، تلف یا خسارت در زمانی رخ داده باشد که بار همراه تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل بوده، مسئول است. مع هذا همانطور که پیشتر بیان شد، به موجب بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند در خصوص بار همراه مسافر از مسئولیت معاف شود. اگر و تا میزانی که خسارت ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه باشد. در خصوص بار همراه تحویل نشده و وسایل شخصی مسافر، متصدی حمل تابع نظام مسئولیت مطلق نمی‌باشد؛ بلکه در مورد بار همراه تحویل نشده و وسایل شخصی وی مسئولیت مبتنی بر تقصیر متصدی، خدمه یا نمایندگان وی می‌باشد و مسافر است که باید بار اثبات تقصیر را به دوش بگیرد.

مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به ائانه مسافر

بر اساس مقررات کنوانسیون مونترال، متصدی حمل و نقل باید برای هر تکه بار همراه تحویل گرفته شده از مسافر رسید شناسایی بار صادر کند.^۱ این مقررات برگرفته از کنوانسیون ورشو می‌باشد که عدم صدور رسید بار همراه مسافر (رسید شناسایی بار) مانع از بهره‌مندی متصدی حمل و نقل از تحدیدکننده‌های مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو می‌گردید.^۲ هرچند در کنوانسیون مونترال عدم صدور رسید شناسایی بار همراه مسافر بر وجود یا صحت قرارداد حمل تأثیری نمی‌گذارد، اما برخلاف کنوانسیون ورشو حتی در صورت عدم صدور رسید شناسایی بار، متصدی حمل و نقل می‌تواند از تحدیدکننده‌های مسئولیت بهره‌مند شود. متصدی حمل و نقل در قبال از بین رفتن بار، گم شدن بار و آسیب به بار مسئول است؛ مشروط بر این که حادثه منتهی به از بین رفتن، گم شدن یا آسیب در زمانی رخ داده باشد که بار تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل و نقل باشد.

بر اساس کنوانسیون مونترال، اگر خسارت ناشی از کیفیت کالا، نقص ذاتی و عیب بار همراه باشد، امکان معافیت متصدی حمل و نقل وجود دارد. البته نقص بسته‌بندی، دفاع معتبری به شمار نمی‌آید و متصدی حمل و نقل نمی‌تواند بر اساس آن مسئولیت خود را در قبال بار تحویل گرفته شده ساقط نماید. اگر بار تحویل گرفته شده گم شود به شرط آن که متصدی حمل و نقل مفقود شدن بار را بپذیرد یا تا ۲۱ روز پس از زمان مقرر آن را تحویل ندهد؛ مسافر می‌تواند حق خود را در مقابل متصدی حمل و نقل اجرا نماید. به نظر می‌رسد این مسئولیت در کنوانسیون مونترال مسئولیت مطلق است و نمی‌تواند با دفاع انجام همه اقدامات لازم در کنوانسیون ورشو محدود گردد.

^۱ . Montreal Convention, Article 3. (3): The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

^۲ . ماده ۴ کنوانسیون ورشو.

۱۳۷ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به حمل بار

در مورد حمل و نقل بار، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تخریب، مفقود شدن، آسیب یا تأخیر به ۱۷ واحد حق برداشت ویژه در بند سوم ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال محدود شده است. مگر اینکه فرستنده هنگام تحویل بار، نرخ ویژه‌ای را به متصدی اعلام کرده باشد که در این صورت متصدی ملزم به پرداخت بیشتر از آن نخواهد بود. خسارتی که در حین حمل و نقل هوایی و زمانی که کالا در اختیار متصدی باشد به عهده وی خواهد بود.^۱

مسئولیت ناشی از تأخیر

مسئولیت ناشی از تأخیر یکی از مواردی است که در کنوانسیون مونترال به آن اشاره شده است. ماده ۱۹ این کنوانسیون مقرر می‌دارد: «مسئولیت خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل مسافر، اثاثیه یا محموله بر عهده متصدی حمل و نقل است. باین حال، اگر متصدی، ثابت کند که او یا خدمه یا نماینده‌اش تمام اقدامات منطقی لازم را برای جلوگیری از خسارت تأخیر انجام داده‌اند یا اینکه انجام چنین اقدامی برای او یا آن‌ها ممکن نبوده است، مسئولیتی در قبال خسارت ناشی از تأخیر ندارد.»^۲

قوانین حاکم بر حمل و نقل هوایی داخلی

بند اول: قانون اجازه الحاق ۱۳۵۴

پیشرفت صنعت حمل و نقل هوایی در ایران و عدم جوابگو بودن مقررات عمومی مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی (قانون تجارت و قانون مدنی) از یکسو و اقبال عمومی اکثر کشورها به سیستم ورشو از طرف دیگر سبب گردید که قانون‌گذار ایرانی در سال ۱۳۵۴، ضمن تصویب مقررات سیستم مذکور، اجازه الحاق دولت ایران به آن را صادر نماید. وفق آن قانون، ایران در تاریخ ۸ ژوئیه ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۴/۱۷) به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، پروتکل لاهه ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ و پروتکل گواتمالا، ملحق شد و وفق بند ۲ ماده ۳۷ کنوانسیون ورشو، مقررات مذکور ۹۰ روز بعد از تاریخ اخیرالذکر، در خصوص ایران اجرایی گردید.

در خصوص قانون مذکور ذکر چند نکته ضروری است:

اولاً: قانون مذکور صرفاً حاوی تصویب و اجازه الحاق به مقررات مذکور است و وفق ماده ۹ ق.م. در حکم قانون ایران می‌باشد.

ثانیاً: الحاق به مقررات مذکور به معنای لازم‌الاجرا بودن، بدون تبعیض کلیه مفاد آن مقررات خواهد بود و با توجه به اینکه وفق بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون ورشو، مقررات آن سیستم تنها ناظر به

¹. Article 18(1): "The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air."

². Montreal Convention, Article 19.

حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشد، امکان تسری آن مقررات، بدون تصریح قانون‌گذار، به حمل و نقل هوایی داخلی وجود ندارد (چراغی، علی، ۱۴۰۰: ۱۰۰).
 ثالثاً: مفهوم حمل و نقل بین‌المللی در سیستم ورشو، وفق مقرر فوق‌الذکر، حمل و نقل هوایی است که مبدأ و مقصد آن در سرزمین ۲ کشور عضو کنوانسیون باشد یا اینکه مبدأ و مقصد در یکی از کشورهای عضو کنوانسیون باشد، ولی محل توقفی در یک کشور دیگر برای آن پرواز تعریف شده باشد؛ بنابراین اصطلاح مذکور اخص از معنای مطلق حمل و نقل بین‌المللی است فلذا استناد به آن، در پروازهایی که محل مبدأ یا مقصد آن، کلاً یا جزئاً کشورهای عضو سیستم ورشو نباشند، ممکن نیست.

رابعاً: مستنداً به بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون ورشو، مقررات سیستم ورشو ناظر به مسئولیت مدنی قراردادی شخص متعهد قرارداد حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشد؛ فلذا فرقی از جهت امکان شمول این مقررات بین متصدی حمل و نقل حرفه‌ای و غیرحرفه‌ای نبوده و تنها تفاوت آن دو در این است که قرارداد موضوع تعهد متصدی غیرحرفه‌ای می‌بایست حتماً معوض و غیر مجانی باشد تا امکان استناد بدهی ورشو نسبت به آن فراهم شود.

خامساً: لفظ هواپیما در مقرر فوق‌الذکر، در معنای عام خود به کار رفته و همان‌طور که در مبحث مفاهیم توضیح داده شد، به معنای "هواگرد" می‌باشد.

سادساً: مقررات مذکور در مورد حمل و نقل هوایی پستی (بین متصدی و فرستنده مرسوله) نیست.

بند دوم: لایحه قانونی راجع به تعیین حدود ۱۳۵۸

همان‌طور که گفته شد، به موجب قانون الحاق ... ۱۳۵۴، امکان استناد به سیستم ورشو، صرفاً در حمل و نقل هوایی بین‌المللی، میسر گردید. شرکت‌های هواپیمایی با توجه به اینکه مبالغ مندرج در سیستم ورشو، پس از تبدیل به ریال، مبالغ ناچیزی می‌شد، در صدمات بدنی و جانی مسئولیت خود را ۲۰۰۰۰ دلار به اضافه ۱۴۵۰ دلار برای خسارات وارده به بار و اثاثیه، در نزد شرکت‌های بیمه، بیمه می‌نمودند و از طریق شرط ضمن قرارداد حمل و نقل با مسافر و فرستنده، همان مبالغ را متعهد می‌شدند. ولی در پروازهای داخلی، به دلیل عدم وجود قانون خاص، کماکان قانون تجارت حاکم بود و با توجه به اینکه قانون مجازات‌های عمومی، مقرر خاصی در خصوص دیه نداشت، حتی در صدمات جانی و بدنی نیز، مصدوم یا قائم‌مقام او می‌بایست میزان خسارات درده را ثابت می‌نمود و این امر سبب گردیده بود که بین خسارت دیدگان پروازهای داخلی با خارجی، تبعیض غیرقابل قبولی حاکم گردد.

در پی حادثه سقوط پرواز داخلی شماره ۲۹۱ بویینگ ۷۲۷ مشهد - تهران شرکت هما در سال ۱۳۵۸، شورای انقلاب، ماده واحده‌ای - با اثر عطف به سابق نسبت به پرواز مذکور تصویب نمود که به موجب آن مسئولیت شرکت مذکور در فرض بروز جانی یا بدنی و مالی، در پروازهای داخلی، همانند مسئولیت آن شرکت در پروازهای بین‌المللی شد و بدین طریق مقررات سیستم ورشو، به پروازهای داخلی آن شرکت نیز تسری یافت.

۱۳۹ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون موتترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

بند سوم: قانون راجع به اصلاح لایحه قانونی ۱۳۶۰^۱

پس از تشکیل مجلس، در سال ۱۳۶۰، کمیسیون مشترک قضایی و راه و ترابری، وفق اصل ۸۵ قانون اساسی اقدام به تصحیح عبارتی لایحه شورای انقلاب نمود و طی ماده واحده ای برای مدت سه سال، مسئولیت شرکت هما را، در پروازهای داخلی، تابع حدود مسئولیت آن شرکت در پروازهای خارجی نمود.

بند چهارم: قانون تعیین حدود مسئولیت ۱۳۶۴^۲

در فاصله زمانی بین تصویب این قانون تا سال ۱۳۷۰ به دلیل افزایش روز افزون قیمت دلار، با توجه به اینکه شرکت‌های هواپیمایی مسئولیت خود را به مبالغ دلاری پیش‌گفته در نزد شرکت‌های بیمه، بیمه می‌نمودند، لذا مطالبه مبالغ مذکور در فرض بروز حوادث هوایی، برای خسارت دیدگان جذابیت بیشتری داشت. ولی پس از سال ۱۳۷۰، نرخ دیه از نرخ برابری دلار به ریال پیشی گرفت و خسارت دیدگان میل به دریافت مبالغ موضوع دیه را پیدا کردند. از طرف دیگر برخی از خسارت دیدگان، اقدام به مطالبه توأمان دیه و خسارات کنوانسیونی می‌نمودند و برخی از دادگاه‌ها نیز بدون توجه به هدف تحدید خسارتی تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو، به هر دو مورد رأی می‌دادند. همین امر سبب شد که وزیر راه در خصوص امکان جمع دیه و خسارات کنوانسیونی، اقدام به اخذ استفسار از شورای نگهبان و شورای مذکور طی نظریه شماره ۲۱/۰۶۹۲ مورخ ۱۳۷۵/۵/۱۰ اعلام نمود که تنها امکان اخذ مبالغ موضوع دیه فراهم است. ولی با این وجود باز هم برخی از دادگاه‌ها با این استدلال صحیح که تفسیر قوانین عادی با مجلس است، به رویه ناصحیح خود که باهدف قانون‌گذار در خصوص تحدید مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در تضاد بود، ادامه می‌دادند. از طرف دیگر با توجه به اینکه مبالغ موضوع خسارات مندرج در سیستم ورشو تا آن زمان، به فرانک پوانکاره، تقویم شده بود و وفق بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو - اصلاحی لاهه، ارزش هر فرانک به ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا ارزیابی گردیده بود و با لحاظ اینکه ارزش فرانک مبلغ ناچیزی می‌شد، ولی مطالبه بهای طلا مذکور مبالغی بسیار گزاف می‌شد (در خسارات جانی بالغ بر ۴۸۰/۱۴ کیلو طلا)، برخی حادثه دیدگان به‌جای مطالبه فرانک، طلا را مطالبه می‌کردند و دادگاه‌ها نیز که در زمینه تقویم خسارات خصوصاً پس از ژانویه سال ۲۰۰۲ میلادی (دیماه سال ۱۳۸۱ شمسی) و تغییر واحد پول فرانسه از فرانک به یورو، با مشکل روبرو شده بودند، رویه‌های مختلفی را اتخاذ می‌نمودند. برخی از دادگاه‌ها، بهای واقعی طلای موضوع بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو را ملاک محاسبه مبلغ ریالی خسارات قرار می‌دادند؛ و برخی دیگر از دادگاه‌ها، مستنداً به بند (ب) ماده ۱ قانون پولی و بانکی مصوب ۱۳۵۱/۴/۱۸ نرخ برابری ریال به طلا را

۱. قانون راجع به اصلاح لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۰.

۲. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹.

مبنای محاسبه مبلغ خسارات کنوانسیون قرار داده بودند و از پذیرش خواسته مطالبه بهای مندرج در بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو خودداری می‌کردند.^۱

بند پنجم: قانون تعیین حدود مسئولیت ۱۳۹۱^۲

در پی ایجاد مشکلات پیش‌گفته، هیئت دولت در تاریخ ۱۳۹۰/۹/۲۹ اقدام به تصویب لایحه‌ای بانام "لایحه تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی" نمود و آن را جهت سیر مراحل تقنینی به مجلس ارائه کرد و لایحه مذکور به کمیسیون عمران مجلس ارجاع گردید و پس از تغییرات جزئی در تاریخ ۱۳۹۱/۵/۱۱ در صحن علنی مجلس مطرح شد. وفق مشروح مذاکرات مجلس در جلسه مذکور، موافقان این لایحه دو دلیل عمده را برای ضرورت تصویب آن بیان نموده‌اند. یکی از این دلایل مشکلاتی بود که دادگاه‌ها در زمینه تقویم خسارات کنوانسیون با آن مواجه بودند و دیگری، امکان مطالبه هم‌زمان خسارات کنوانسیون و دیه. در مقابل، مخالفان با این ذهنیت که میزان خسارات کنوانسیون بیشتر از مبالغ موضوع دیه است، عنوان می‌نمودند که تصویب این قانون به منزله ایجاد تبعیض بین مسافران پروازهای بین‌المللی و داخلی است. (www.rrk.ir).

کنوانسیون مونترال

الف: دادگاه صالح

مطابق کنوانسیون ورشو اقامه دعوی جبران خسارت، به انتخاب خواهان باید در یکی از دادگاه‌های واقع در محل‌های زیر طرح گردد:

اقامتگاه متصدی حمل؛ یا مرکز اصلی کار متصدی حمل؛ یا مرکز تجارتی که قرارداد حمل‌ونقل در آنجا منعقد شده؛ یا در مقصد.

کنوانسیون مونترال علاوه بر دادگاه‌های فوق، دادگاه دیگری را در خصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بندی مسافر، صالح به رسیدگی به دعوی مسافر شناخته است. به موجب آن دعوا می‌تواند نزد یکی از دادگاه‌های فوق‌الذکر، یا در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان وقوع حادثه در آن محل، سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل خدمات حمل‌ونقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقت‌نامه تجاری دارد انجام دهد؛ به شرطی که در آن کشور، متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقت‌نامه تجاری دارد در ساختمان‌های استیجاری یا ملکی خود به حمل‌ونقل هوایی مسافر اشتغال داشته باشد (Milde, 1999: 69).

منظور از «موافقت‌نامه تجاری» موافقت‌نامه نمایندگی نیست بلکه قراردادی است که بین متصدیان حمل در ارتباط با فراهم آوردن خدمات مشترک حمل‌ونقل هوایی مسافر منعقد می‌شود.

^۱. دادنامه شماره ۹۰۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۱۰۷۲ مورخ ۱۳۹۰/۱۰/۲۶ شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

^۲. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱ مجلس شورای اسلامی.

۱۴۱ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

هدف کنوانسیون‌های حمل‌ونقل هوایی ایجاد یکپارچگی در قوانین حمل‌ونقل است. این هدف بدون تعیین دادگاه صلاحیت‌دار ممکن بود به تعارض در صلاحیت دادگاه‌ها منجر شود. کنوانسیون ورشو چهار دادگاه را به‌عنوان دادگاه‌های صلاحیت‌دار تعیین کرده بود که در زمان تصویب پروتکل لاهه بدون تغییر باقی ماند ولی پروتکل گواتمالا دادگاه پنجمی را به آن‌ها اضافه نمود. دادگاه پنجم صلاحیت‌دار همان دادگاه محل سکونت اصلی و دائمی مسافر است که کنوانسیون مونترال هم به دادگاه‌های صلاحیت‌دار اضافه نموده است.

مطابق کنوانسیون مونترال، حمل‌ونقلی که توسط عامل حمل‌ونقل انجام می‌گیرد، دعوای مطالبه خسارت می‌تواند، به انتخاب خواهان، علیه عامل حمل‌ونقل یا متصدی حمل‌ونقل طرف قرارداد یا علیه هر دو آن‌ها اقامه گردد. اگر دعوا علیه تنها یکی از حمل‌کنندگان فوق اقامه شود، آن حمل‌کننده حق دارد حمل‌کننده دیگر را به دادرسی جلب کند. آیین دادرسی جلب ثالث و آثار آن تابع قانون دادگاه رسیدگی‌کننده به دعوا خواهد بود.^۱ ماده ۴۶ کنوانسیون مونترال دادگاه صلاحیت‌دار دیگری را، در صورتی که حمل‌ونقل توسط عامل حمل‌ونقل انجام شود، اضافه نموده است. مطابق آن، هرگونه دعوای مطالبه خسارت به انتخاب خواهان می‌تواند علاوه بر دادگاه‌های فوق‌الذکر، نزد دادگاه صالح محل اقامت یا مرکز اصلی تجارت عامل حمل‌ونقل نیز طرح گردد. (Milde, 1999: 71).

ب: مراجعه به داوری

طبق کنوانسیون مونترال، طرفین قرارداد حمل کالا می‌توانند کتباً توافق کنند که هرگونه اختلاف مربوط به مسئولیت متصدی حمل‌ونقل از طریق داوری حل‌وفصل شود. رسیدگی داوری به انتخاب خواهان در قلمرو یکی از دادگاه‌های صلاحیت‌دار فوق‌الذکر انجام خواهد شد. داور یا دیوان داوری باید مفاد کنوانسیون مونترال را اجرا کند.

کنوانسیون ورشو مراجعه به داوری را، به شرطی که در همان چهار محلی که دادگاه صلاحیت‌دار در آنجا واقع است انجام شود، فقط در مورد اختلافات مربوط به کالا اجازه داده است.^۲ (Milde, 1999: 73)

^۱ ماده ۴۵ کنوانسیون مونترال. این ماده از ماده ۷ کنوانسیون گوادالاخارا گرفته شده است.

^۲ ماده ۳۲ کنوانسیون ورشو: قید هر شرط در قرارداد حمل‌ونقل و یا هر توافق خاص که از بروز خسارت حاصل شده باشد و طرفین بخواهند به استناد آن - چه از طریق تعیین قانون مورد عمل و چه از طریق تغییر مقررات مربوط به صلاحیت دادگاه - مفاد این کنوانسیون را نقض نمایند باطل و بلااثر خواهد بود. مع الوصف در مورد حمل بار قید شروطی راجع به حاکمیت - با توجه به مفاد این کنوانسیون مجاز است مشروط بر اینکه حکمیت در یکی از حوزه‌های تحت صلاحیت دادگاه‌های پیش‌بینی شده در بند اول ماده بیست و هشت به عمل آید.

دعوی مسئولیت

بند اول: حقوق ایران

الف: طرح دعوی و اعتراض به آن

۱- کنوانسیون ورشو

بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، عدم اعتراض گیرنده لوازم شخصی و بار را در زمان تحویل، اماره‌ای دایر بر سلامت کالای تحویلی می‌داند. در واقع این مقرر از طریق جعل اماره قانونی به نفع متصدی، سکوت گیرنده کالا در زمان تحویل را حاکی از سالم بودن آن قلمداد نموده است که البته این اماره، مطلق نبوده و امکان اثبات خلاف آن میسر می‌باشد. بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو -اصلاحی پروتکل لاهه چنین مقرر می‌دارد:

«در صورت بروز خسارت، گیرنده بایستی شکایت خود را بلافاصله بعد از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ دریافت لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسلیم متصدی حمل‌ونقل نماید. در صورت بروز تأخیر در حمل‌ونقل، گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسلیم دارد.» بنابراین زیان‌دیده مکلف است که در مهلت‌های تعیینی، مراتب ورود خسارت به خود را که علی‌القاعده می‌بایست متضمن میزان و یا حداقل نوع آسیب وارده است، به اطلاع متصدی برساند. شکایت مذکور می‌بایست به صورت کتبی به متصدی اعلام گردد.

ضمانت اجرای عدم انجام اعتراض در مواعد مقرر فوق نیز بنا به تصریح بند ۴ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو ناممکن نمودن طرح دعوا علیه متصدی می‌باشد. مقرر مذکور در این خصوص مقرر می‌دارد: «چنانچه در ضرب‌الاجل‌های مقرر شکایتی به عمل نیاید، اقامه دعوی علیه متصدی حمل‌ونقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت. به استثنای موردی که متصدی حمل‌ونقل مرتکب تقلب شده باشد.»

درواقع این مقرر نشان می‌دهد که تخطی از بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو -اصلاحی پروتکل لاهه موجب خواهد شد که استحقاق زیان‌دیده در طرح دعوا از بین رود و به فرض طرح دعوا بدون رعایت شرایط مذکور، برای دادگاه این امکان را فراهم می‌نماید که حتی بدون ورود ایراد از ناحیه متصدی نیز بتواند دعوی مطروحه را رد نماید. چراکه بر اساس ماده ۲ قانون آیین دادرسی مدنی، مراجع دادگستری صرفاً مکلف به رسیدگی به دعاوی می‌باشند که منطبق بر موازین قانونی طرح شده باشند و با توجه به شرطیت رعایت بند ۲ ماده ۲۶، عدم رعایت آن منتهی به صدور قرار عدم استماع دعوا خواهد شد.

حال سؤالی که پیش می‌آید این است که آیا عدم رعایت مهلت‌ها و ضوابط مارالذکر، در تمام فروعی خسارتی موضوع سیستم ورشو، لازم‌الرعايه است؟ در پاسخ به این سؤال باید گفت که ضوابط مذکور و ضمانت اجرای عدم رعایت آن اولاً: صرفاً مربوط به خسارات وارده به بار و لوازم شخصی همراه مسافر بوده و مآلاً منصرف از خسارات ناشی از صدمات جانی و بدنی وارده به مسافران و همچنین خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر و حتی خسارات ناشی از تأخیر در

۱۴۳ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

حمل بار می‌باشد؛ و ثانیاً: وجوب رعایت موارد مذکور و ضمانت اجرایی آن، صرفاً در فرضیست که خسارات ادعایی، ناشی از عیب و نقصان وارده به بار و لوازم شخصی باشد فلذا در صورتی که بار و لوازم شخصی مفقود یا تلف گردند، رعایت این موارد ضروری نمی‌باشد. بند ۳ ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو - اصلاحی پروتکل شماره ۴ مونترال در این خصوص چنین مقرر می‌دارد: «در صورت اذعان متصدی حمل و نقل به مفقود شدن بار، یا در صورت نرسیدن بار پس از سپری شدن هفت روز از موعد رسید، گیرنده حق استفاده از حقوقی را که به تبع قرارداد حمل و نقل حاصل می‌شود، علیه متصدی حمل و نقل دارد.»

۲- قانون تجارت

مقررات قانون تجارت، در فروضی پیش‌بینی نموده است که عدم اعتراض گیرنده موجب عدم امکان مراجعه او به متصدی حمل و نقل می‌گردد. ماده ۳۹۱ آن قانون در این خصوص اشعار می‌دارد:

«اگر مال‌التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تأدیه شود دیگر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد، مگر در مورد تدلیس و تقصیر عمده. به علاوه متصدی حمل و نقل مسئول آواری غیر ظاهر نیز خواهد بود در صورتی مرسل الیه آن آواری را در مدتی که مطابق اوضاع و احوال رسیدگی مال‌التجاره ممکن بود به عمل آید و یا بایستی به عمل آمده باشد مشاهده کرده و فوراً پس از مشاهده به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. منتها این اطلاع باید هشت روز بعد از تحویل گرفتن مال‌التجاره داده شود.»

از مفاد ماده فوق می‌توان سه حالت را در خصوص مهلت اعتراض مرسل الیه به متصدی استخراج نمود:

حالت اول زمانیست که خسارات وارده به صورت آشکار باشد به وجهی که گیرنده بتواند به وسیله مشاهده متعارف، از عیب و خرابی بار یا اثاثیه مطلع گردد. در این صورت مشارالیه موظف است که در زمان تحویل بار، مراتب اعتراض خود را بلافاصله به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند و الا عدم اعتراض و قبول بدون قید و شرط کالا، سبب سقوط استحقاق مطالبه خسارات خواهد شد.

حالت دوم زمانیست که خسارات وارده به بار و اثاثیه از نوع حالت اول است ولی عدم اعتراض گیرنده به واسطه تدلیس متصدی یا تقصیر عمده اوست. در این حالت عدم اعتراض گیرنده به شرط اثبات تدلیس یعنی عملیاتی که منجر به فریب و مشتبه شدن واقع شود یا تقصیر عمده مسقط استحقاق گیرنده در طرح دعوا علیه متصدی نخواهد شد. (فخاری، امیر حسین، بی تا).

حالت سوم زمانیست که خسارات وارده به بار از نوع خسارات غیر ظاهر باشد که به دلیل مخفی بودن عیب وارده به کالا، گیرنده قادر به تشخیص آن در نگاه اول و در زمان تحویل نیست. در این حالت گیرنده موظف است که مراتب اعتراض خود را در مدت زمانی که از هشت روز نمی‌بایست بیشتر باشد، به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند. قانون تجارت در خصوص نحوه و کیفیت این اعتراض مقرر خاصی را وضع ننموده، فلذا اعتراض می‌تواند به هر شکلی (اعم از کتبی و شفاهی) به اطلاع متصدی برسد.

لزوم رعایت مهلت اعتراض که در حالت اول و سوم، بیان گردید صرفاً در فرضیست که خسارات وارده ناشی از ورود عیب و نقص به کالا باشد و شامل فروشی که بار یا اثاثیه موضوع قرارداد حمل و نقل، تلف یا مفقود گردیده است نمی‌شود و در چنین مواردی الزامی مبنی بر اعتراض گیرنده به متصدی وجود ندارد. همچنین است در فرضی که خسارات ادعایی گیرنده یا مسافر، ناشی از تأخیر در حمل بار و اثاثیه شخصیت.

ب: مرور زمان دعوی

۱- کنوانسیون ورشو

بند ۱ ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو چنین مقرر می‌دارد:

«هرگاه در ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زایل خواهد شد.»

همان‌طور که مشخص است این مقرره عدم طرح دعوا در مدت معین را سبب اسقاط حق مطالبه دانسته است نه عدم امکان طرح دعوا. فلذا این حکم با مرور زمان مرسوم در حقوق ایران که بنا به تعریف ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی ۱۳۱۸، مدتی بود که پس از انقضای آن مدت دعوا شنیده نمی‌شد، متفاوت است چراکه این مقرره به جای مسدود نمودن راه طرح دعوا، اصل حق مطالبه را نشانه رفته است. ولی این امر باعث نخواهد شد که حکم موضوع این مقرره را، مرور زمان ندانیم؛ چرا که مرور زمان در حقوق فرانسه که بسیاری از مواد کنوانسیون ملهم از آن است، به دو صورت مرور زمان "مملک" و مرور زمان "مسقط" وجود دارد و مرور زمان مسقط مرور زمانیست که پس از ترک فعلی برخلاف قانون محقق شده و اصل حق ادعایی را ساقط می‌نماید و به واسطه اسقاط حق اصلی، طرح دعوا نیز ناممکن می‌گردد. (متین دفتری، احمد، ۱۳۸۱: ۱۲۵). دادگاه‌ها نیز در مواجهه با مرور زمان مذکور معمولاً با استناد به بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آیین دادرسی مدنی و معطوف به ماده ۸۹ آن قانون، قرار رد دعوا صادر می‌نمایند.^۱

این مرور زمان به نحو عام مشخص شده و عموم آن تمام فروض خسارتی موضوع سیستم ورشو اعم از خسارات ناشی از صدمات بدنی و جانی و خسارات وارده به اثاثیه شخصی و بار و همچنین خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر و بار را در بر می‌گیرد.

بنا به بند ۲ ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو، کیفیت محاسبه مهلت دوساله مقرر، طبق مقررات کشور مقر دادگاه رسیدگی کننده مشخص می‌گردد که ملاک محاسبه این موضوع در حقوق ایران در مواد ۴۴۳ و ۴۴۴ قانون آیین دادرسی مدنی مشخص گردیده است.

۲- قانون تجارت

ماده ۳۹۳ قانون تجارت در مقام تعیین مرور زمان دعاوی حمل و نقل چنین مقرر نموده است:

۱. دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۱۱۷، مورخ ۱۳۹۳/۲/۱۶ شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

۱۴۵ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون موتترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

«نسبت به دعوی خسارت برعلیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یک سال است. مبدأ این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تأخیر در تسلیم روزیست که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارات بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده.»

بنابراین، صرف اعتراض گیرنده در مهلت مقرر در ماده ۳۹۱ کفایت نمی کند و گیرنده یا هر ذینفع دیگری می بایست دعوای خود را در ظرف یک سال طرح نماید. مبدأ آغاز این مدت بستگی به نوع خسارات وارده به مرسوله است؛ در فرضی که خسارات وارده به مرسوله ناشی از تلف یا مفقودی و همچنین تأخیر در حمل بار یا ائاثیه موضوع قرارداد باشد، یک سال از زمانیست که بار یا ائاثیه می بایست تحویل شود و در فرضی که خسارات وارده ناشی از عیب یا نقص باشد مبدأ آغاز این مدت از زمان تحویل کالا به گیرنده محسوب خواهد شد. ضمانت اجرای عدم رعایت مرور زمان باعث خواهد شد که امکان طرح دعوای مسئولیت، علیه متصدی از بین برود ولی سؤالی که در این خصوص و همچنین در فرض مرور زمان سیستم ورشو پیش می آید این است که آیا در وضع حقوقی کنونی، دادگاهها الزامی به اعمال مقررات موضوع مرور زمان دارند یا خیر؟ در واقع این ابهام از آنجا ناشی می شود که شورای نگهبان به واسطه نظارت شرعی بر قوانین، مرور زمان مندرج در ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی سابق را مخالف شرع قلمداد نمود و پس از آن مفاد ماده مذکور در قانون آیین دادرسی مدنی مصوب ۱۳۷۹ تکرار نشد؛ بنابراین عده ای معتقدند که امکان استناد به مرور زمان مذکور، فراهم نیست. (جباری، منصور و حسن نژاد، مجید، ۱۳۹۲: ۱۵۸). ولی به نظر می رسد که این عقیده بنا به دلایل ذیل فاقد وجهت قانونی است چرا که:

اولاً: نظریه شورای نگهبان^۱ صرفاً در مقام پاسخ به نامه شماره ۵۰۶۵۵/۱ مورخ ۱۳۶۱/۱۰/۲۷ شورای عالی قضایی در خصوص شرعی بودن یا نبودن ماده ۷۳۱ قانون مدنی سابق بوده است و جوابیه شورای نگهبان نیز صرفاً دایر بر عدم شرعیت ماده مذکور است نه مرور زمان موضوع قوانین و مقررات دیگر، از جمله ماده ۳۹۳ کنوانسیون ورشو و بند ۱ ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو؛ بنابراین امکان تسری این نظریه به مقررات دیگر وجود ندارد.

ثانیاً: شاید گفته شود که می بایست به واسطه قیاس، حکم ممنوعیت مرور زمان را به کلیه موارد تسری داد. ولی در پاسخ این استدلال باید بیان کرد که نظریه شورای نگهبان صرفاً عدم شرعیت مرور زمان مندرج در ماده مذکور را مقرر داشته و از بیان علت آن اجتناب نموده است فلذا با توجه به ممنوعیت قیاس مستنبط العله، نمی توان علت حکم را با حدس و گمان، به موضوعات دیگر تسری داد.

ثالثاً: شورای نگهبان در نظریه دیگری^۲ در مقام پاسخ به استعلام شماره ۱/۱۱۴۳ مورخ ۱۳۶۰/۱/۲۵ شورای عالی قضایی، بدین مضمون اعلام نظر نموده که اظهار نظر در خصوص شرعی

۱. نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷.

۲. نظریه شماره ۱۹۸۳ مورخ ۱۳۶۰/۲/۸.

بودن یا نبودن قوانین می‌بایست به صورت موردی و جداگانه، مورد بررسی قرار گیرد. این در حالیست که شورای نگهبان تاکنون اظهارنظری در خصوص این موارد ننموده است. بنابراین مرور زمان مذکور در ماده ۳۹۳ قانون تجارت و بند ۱ ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو کماکان به قوت خود باقی است و مراجع قضایی به شرط ایراد متصدی، مکلف به اعمال ضمانت اجرای آن خواهد بود. از طرف دیگر حتی اگر با وصف استدلالات فوق الذکر، هنوز شخصی عقیده به عدم قابلیت استناد مرور زمان داشته باشد نیز باید نفت که با توجه به دو فقره اظهار نظر شورای نگهبان^۱، حتی عدم مشروعیت مرور زمان مندرج در ماده ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی سابق، مطلق نبوده و در فروضی که طرف دعوا تابعیتی غیر از ایران داشته باشد و به موجب قوانین کشور متبوع او مرد پذیرفته شده باشد، امکان استناد به مرور زمان علیه او وجود خواهد داشت.

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

الف: مبنای طرح دعوی

آن چه در ارتباط با مبنای طرح دعوی در کنوانسیون مونترال اهمیت دارد این است که در ارتباط با حمل و نقل بار همراه مسافر و کالا، در صورتی دعوی خسارت پذیرفته می‌شود که مطابق با شرایط و حدود مسئولیت مقرر در این کنوانسیون باشد، خواه مبنای آن بر اساس مسئولیت مدنی، قرارداد و یا هر علت دیگری باشد. بدون آن که به حقوق اشخاص لطمه‌ای وارد نماید. در هیچ یک از دعاوی مطروحه در این خصوص خسارت تنبیهی، عبرت‌آمیز یا هرگونه خسارات دیگری که دارای ماهیت جبرانی نباشد، قابل مطالبه نیست^۲ (Tampkins, 2010: 89).

ب: اقامه دعوی

۱- دعوی علیه مستخدم یا نماینده متصدی حمل یا عامل حمل و نقل

در دعوی مطالبه خسارت علیه مستخدم یا نماینده متصدی حمل، چنانچه مستخدم یا نماینده مزبور ثابت نماید که در حدود استخدامی خود عمل کرده، از همان شرایط و حدود مسئولیت که خود متصدی حمل می‌تواند به موجب کنوانسیون مونترال مورد استناد قرار دهد، بهره‌مند خواهد بود. مجموع مبالغ قابل مطالبه از متصدی حمل، خدمه و نمایندگان وی، از محدوده‌های ذکر شده در کنوانسیون مونترال تجاوز نخواهد کرد.

^۱. نظریه شماره ۳۵۰۶ مورخ ۱۳۷۱/۵/۱۱.

^۲. ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو در این رابطه مقرر می‌دارد: ماده ۲۴- (۱) - در موارد پیش بینی شده در موارد ۱۸ و ۱۹ این کنوانسیون دعوی جبران خسارت را، تحت هر عنوان منحصرأ با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر می‌توان اقامه نمود. ۲. مقررات بند فوق در موارد پیش بینی شده در ماده ۱۷ نیز قابل اجراست بدون آنکه به حق اشخاصی که می‌توان اقامه دعوا کنند و یا به حقوق مربوط هر یک از آنها لطمه‌ای وارد سازد. پروتکل لاهه تغییری در این ماده نداده است.

۱۴۷ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

به جز در مورد حمل و نقل کالا، در صورتی که ثابت شود خسارت، ناشی از فعل یا ترک فعل کارمند یا نماینده متصدی حمل و نقل بوده و همچنین به قصد ایجاد خسارت یا با سهل انگاری و با علم به اینکه ممکن است خسارت وارد شده باشد، صورت گرفته باشد، این مقررات اعمال نخواهد شد.^۱ در ارتباط با حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می شود، چنانچه هر یک از خدمه یا نمایندگان عامل حمل و نقل یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد، ثابت نمایند که در حدود استخدامی خود عمل نموده اند، از همان شرایط و حدود مسئولیت که به موجب کنوانسیون مونترال بر متصدی حملی که ایشان خدمه یا نماینده وی هستند حاکم است، بهره مند خواهند بود مگر این که ثابت شود خدمه یا نمایندگان مزبور به نحوی عمل کرده اند که مطابق این کنوانسیون نمی توانند به حدود مسئولیت استناد نمایند.^۲

مدعی خسارت به اندازه ای جبران خواهد شد که در کنوانسیون مونترال تعیین شده است نه بیشتر از این مقدار. در ارتباط با حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام شده، مجموع مبالغ قابل مطالبه از عامل حمل و نقل و متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و خدمه و نمایندگان آنها که در حدود استخدامی خود عمل نموده اند، از بالاترین مبلغی که می تواند به موجب این کنوانسیون علیه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل مورد رأی قرار گیرد، تجاوز نخواهد نمود.^۳ (Tampkins, 2010: 92).

کنوانسیون ورشو در این خصوص ساکت است ولی پروتکل های لاهه، گواتمالا و مونترال مقررات جدیدی را به ماده ۲۵ کنوانسیون اضافه کردند که به موجب آن میزان محدود مسئولیت متصدی حمل در مورد مستخدمین و عاملین او نیز قابل اجرا دانسته شده است.^۴

1 . Article 30: 1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention

2 .The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.

3 .Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

2. Article 43: In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

3 . Article 44: In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

^۴ ماده چهاردهم پروتکل لاهه: بعد از ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو ماده زیر درج می گردد:

۲- اقامه دعوی در حمل و نقل متوالی

در مورد حمل و نقل متوالی، مسافر یا هر شخص دیگری که به جای مسافر مستحق مطالبه خسارت است، تنها می‌تواند علیه متصدی‌ای اقامه دعوا نماید که هنگام بروز حادثه یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است؛ مگر در موردی که به موجب توافق صریح نخستین حمل مسئولیت کل مسیر حمل را بر عهده گرفته باشد.

در رابطه با بار همراه مسافر یا کالا، مسافر یا فرستنده می‌تواند علیه نخستین متصدی حمل و نقل و همچنین مسافر یا گیرنده که حق دریافت کالا از متصدی حمل و نقل را دارند می‌تواند علیه آخرین متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نمایند. علاوه بر این موارد، هر یک از افراد ذکر شده می‌توانند علیه متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام یا فقدان یا حدوث خسارات یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است، اقامه دعوی نمایند. متصدیان حمل و نقل فوق بالاتفاق یا به طور جداگانه در قبال مسافر یا فرستنده یا گیرنده کالا مسئول خواهند بود.^۱ (Milde, 1999: 102).

ج: اعتراض به دعوی

اگر گیرنده قانونی، بار همراه چک شده و یا کالا را بدون آن که نسبت به آن اعتراضی داشته باشد، دریافت کند، بدین معنی است که کالا بدون نقص و بر طبق سند حمل و نقل یا سوابق ثبت الکترونیکی تحویل شده است؛ مگر آن که خلاف آن ثابت شود. در صورت ورود خسارت، تحویل گیرنده قانونی بار، باید بلافاصله و حداکثر ظرف مدت هفت روز از تاریخ دریافت بار همراه چک شده و چهارده روز از تاریخ دریافت محموله، علیه متصدی حمل اعتراض نماید. در صورتی که حمل و نقل با تأخیر صورت گیرد، اعتراض باید حداکثر ظرف بیست و یک روز از تاریخ تحویل بار همراه یا محموله به تحویل گیرنده قانونی به عمل آید. کلیه اعتراضات باید به صورت کتبی و ظرف مهلت‌های مذکور تسلیم متصدی شده و یا ارسال شود. بدیهی است چنان چه در مهلت‌های ذکر شده، اعتراضی صورت نگیرد، پس از آن دیگر نسبت به متصدی حمل و نقل، دعوایی مسموع

ماده ۲۵ الف: ۱- هرگاه در مورد خسارت مذکور در این کنوانسیون اقدام قانونی علیه یک مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل به عمل آید چنان چه مستخدم یا عامل نامبرده ثابت نماید که در حدود وظایف خود عمل نموده است همان میزان مسئولیتی به او تعلق خواهد گرفت که متصدی حمل و نقل می‌تواند طبق ماده ۲۲ بدان استناد نماید.

۲- در این صورت جمع کل مبالغ قابل وصول از متصدی حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او از حدود مذکور تجاوز نخواهد کرد.

۳- چنان چه ثابت گردد که خسارت وارده از عمل قصور مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل ناشی گردیده و خواه به قصد ایزان خسارت و خواه از روی بی احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته مفاد بندهای ۱ و ۲ این ماده قابل اجرا نخواهد بود.

¹. Article 36: (3): As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

۱۴۹ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون موتترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

نیست؛ مگر آن که متصدی حمل مرتکب تقلب شده باشد.^۱ اگر اعتراض به عامل حمل کننده هم داده شود دارای همان اثر خواهد بود که به متصدی حمل و نقل قراردادی داده می شود.^۲ (جباری، منصور، ۱۴۰۰، ۷۳).

هرگونه اعتراضی که به حمل کننده داده شود، اعم از این که متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل را مخاطب قرار داده باشد، دارای اثر یکسانی خواهد بود.

د: مرور زمان دعوی

خواهان باید ظرف دو سال از تاریخ توقف حمل و نقل، ورود هواپیما به مقصد و یا از تاریخی که هواپیما باید به مقصد می رسید، اقامه دعوی کند. در صورت عدم اقامه دعوی در مدت مذکور، حق مطالبه خسارت از بین می رود. نحوه محاسبه مهلت فوق را قانون دادگاه رسیدگی کننده به دعوی تعیین می کند.^۳

نتیجه گیری

تا قبل از تصویب کنوانسیون ورشو، قوانین یکسان و یکپارچه ای در مورد حمل و نقل هوایی در جهان وجود نداشت. کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی با تنظیم کنوانسیون ورشو سعی در ایجاد اصل مهمی تحت عنوان مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال خسارات وارده به مسافران، کالاهای و وسایل شخصی آنها و خسارت های ناشی از تاخیر در حمل و نقل هوایی نمود. مدتی بود که این کنوانسیون تقریباً در تمام دنیا اجرا می شد و مسافران می دانستند که در سفر به

¹. Article 31: (1). Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.

(2). In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.

(3). Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.

4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

². Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier.

Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

این ماده مقرر می دارد: هرگونه اعتراض یا دستوری که به موجب این کنوانسیون به حمل کننده داده شود، اعم از این که متصدی حمل و نقل قراردادی یا عامل حمل و نقل را مخاطب قرارداده باشد، دارای اثر یکسانی خواهد بود. مع

هذا، دستورات مذکور در ماده ۱۲ تنها وقتی دارای اثر می باشد که حمل کننده قراردادی را مخاطب قرار دهد

3. Article 35: (1). The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.

(2). The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.

هر نقطه از دنیا نوعی یکسانی در قوانین مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. ولی با گذشت زمان ناهماهنگی ایجاد شده در مقررات حمل و نقل هوایی در سطح جهانی باعث شد کشورها جهت یکسان کردن مقررات، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را به تصویب برسانند. در قرارداد حمل و نقل هوایی که طرفین آن را مسافر، فرستنده، متصدی حمل و نقل و اس.دی.آر تشکیل می‌دهند، با پیشرفت تکنولوژی و افزایش قابل توجه مسافر، کشورها به این نتیجه رسیدند که سرعت در خدمات رسانی ایجاب می‌نماید اسناد بدون نیاز به تشریفات و به صورت ساده تنظیم شوند و نیازی به ذکر بسیاری از مواردی که کنوانسیون ورشو اجبار کرده بود نیست. لذا در تصویب کنوانسیون مونترال تسهیلاتی برای متصدیان حمل در نظر گرفته و نحوه صدور اسناد را ساده تر نمودند. مطابق با کنوانسیون مونترال، بارنامه توسط فرستنده کالا تنظیم می‌شود و وی وظایفی را در این خصوص به عهده دارد که عدم رعایت آن‌ها موجب مسئولیت فرستنده می‌شود. متصدی حمل هم وظایفی دارد که در صورت عدم رعایت، حقوق فرستنده و گیرنده کالا نقض و متصدی مسؤل خواهد بود.

در ارتباط با مسئولیت متصدی حمل و نقل با توجه به حقوق ایران و کنوانسیون مونترال باید گفت: بر اساس مقررات حمل و نقل هوایی ایران مبنای مسئولیت مدنی برای هر یک از خسارات وارده که ممکن است متصدی حمل و نقل هوایی برای آن مسئول شناخته شود؛ جز در مورد خسارت وارده به بار؛ مبنای مسئولیت مدنی مبتنی بر فرض تقصیر است، این یکسانی و عدم تمایز بین انواع خسارات در مورد مبنای مسئولیت مدنی؛ هیچ توجیه عقلانی ندارد، زیرا هر یک از خسارات وارده که متصدی حمل و نقل برای آن مسئول است از جهت اهمیت؛ به یک اندازه مهم نیستند و به همین جهت برخورد یکسان مقررات حمل و نقل هوایی ایران در مورد مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل برای این خسارات نادرست است. در این رابطه مقررات کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ برخلاف مقررات حمل و نقل هوایی ایران برای مسئولیت‌های متصدی حمل و نقل برای خسارات وارده؛ مبنای مسئولیت مدنی متفاوتی را به نسبت به اهمیت خسارت وارد قائل شده است. در این رابطه کنوانسیون مونترال مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارت ناشی از تاخیر در حمل بار، بار همراه مسافر را مبنای مسئولیت مدنی فرض تقصیر قرار داده است؛ و برای خسارت وارد بر خود بار و مسافر، مسئولیت مطلق را پذیرفته است.

در ارتباط با درج شرط باید گفت، بر اساس کنوانسیون مونترال، متصدیان حمل و نقل از انعقاد قرارداد حمل و نقل جداگانه منع شده اند. همچنین متصدیان حمل و نقل می‌توانند هر گونه شرطی را که ناقض مقررات کنوانسیون نباشد درج نمایند. در حمل و نقل مسافر و بار، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌تواند با توافق میان مسافر و متصدی حمل افزایش یابد. در خصوص مسافر، متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد. مسافر و متصدی در خصوص ارزش کالا نیز می‌توانند ارزش بیشتری را توافق نمایند. اگر فرستنده یا مسافر، در زمان تحویل کالا یا لوازم شخصی مسافر به متصدی حمل، ارزش آن را در زمان تحویل اعلان نماید و آن ارزش در بارنامه یا رسید لوازم

۱۵۱ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

تحويل شده قيد شده باشد میزان مسئولیت متصدی به میزان مقدار اعلان شده خواهد بود. البته مشروط به اینکه فرستنده یا مسافر، مبلغ اضافی تعیین شده توسط متصدی حمل را بپذیرد. مطابق کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، هرگونه شرطی مبنی بر سلب مسئولیت از متصدی حمل یا تعیین مسئولیتی کمتر از آن چه در کنوانسیون مقرر شده است، باطل و بلا اثر است. همچنین متصدی می‌تواند با رعایت مقررات کنوانسیون مونترال شروطی را در قرارداد خود با مسافر یا فرستنده کالا درج نماید. به موجب این کنوانسیون، متصدیان حمل و نقل از درج شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت خویش در قبال خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی که تا مبلغ یکصد هزار «حق برداشت ویژه» تعیین شده است، منع گردیده اند. متصدی حمل در مورد خسارات بدنی نسبت به میزانی که متجاوز از یکصد هزار «حق برداشت ویژه» برای هر مسافر باشد مسئول نمی‌باشد مشروط بر اینکه ثابت نماید: الف) خسارات وارده ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا ب) این خسارات منحصراً ناشی از تقصی یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است. بنابراین کنفرانس مونترال تا سقف یکصد هزار «حق برداشت ویژه» مسئولیتی مطلق برای متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته است. به عبارت دیگر، کنوانسیون مونترال، در خصوص دعاوی مربوط به خسارات وارده به مسافر یک سیستم مسئولیت نامحدود را تعیین کرده است.

یکی دیگر از موارد ذکر شده در کنوانسیون مونترال، بحث خسارت معنوی است. خسارت معنوی یکی از مواردی است که بحث‌های زیادی را بین حقوق دانان و قضات دادگاه‌ها به وجود آورده است. علی رغم حمایت کشورها از گنجاندن «خسارت روحی و روانی» در ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال و یا جایگزین کردن «آسیب جسمانی» با عبارتی که معنی وسیع تری داشته و هر دو خسارت را در بر گیرد، تدوین کنندگان کنوانسیون به این نتیجه رسیدند که لزومی به ذکر این عبارت وجود ندارد زیرا عبارت «آسیب جسمانی» مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو شامل خسارات روحی و روانی هم می‌شود و این تفسیر را رویه قضایی در طی چند دهه گذشته تأیید کرده است. اگرچه در کنوانسیون مونترال عبارت «خسارت روحی و روانی» اضافه نشد ولی در تفسیر کنوانسیون مونترال نباید نظر نمایندگان کشورهای شرکت کننده در بحث‌های مربوط را نادیده انگاشت.

خسارات روحی و روانی ناشی در حوادث ناشی از حمل و نقل هوایی باید قابل جبران باشد، زیرا اولاً نمایندگان اکثر کشورها در کنفرانس مونترال، با قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی موافق بودند، ثانیاً حقوق داخلی بسیاری از کشورها جبران این نوع از خسارات را پذیرفته اند، ثالثاً انصاف و عدالت حکم می‌کند که هر نوع خسارتی به اشخاص وارد شود باید جبران گردد. احتمالاً در آینده، رویه قضایی کشورها در خصوص کنوانسیون مونترال هم قابل جبران بودن خسارت روحی و روانی را خواهد پذیرفت.

از منظر دادگاه‌های صالح، ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، دادگاه‌های صالح جهت رسیدگی به دعاوی موضوع کنوانسیون ورشو را که می‌بایست در محدوده یکی از کشورهای عضو کنوانسیون باشند،

احصاء نموده است. کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ دادگاه پنجمی را که محل سکونت اصلی و دائمی مسافر می‌باشد به شمار دادگاه‌های صلاحیت دار اضافه کرده است. به این ترتیب خواهان این امکان را خواهد یافت تا با انتخاب مناسب ترین دادگاه، دعوی خود را اقامه و خساراتش را استیفا نماید.

پیشنهادهات:

پیشنهاد می‌شود برای مقررات کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ م. که برای اجرای یکسان این مقررات در تمام کشورهای عضو تدوین و توسط کشورها تصویب شده است؛ مقرراتی که بیان کننده شیوه تعیین میزان خسارت باشد بصورت الحاقیه تدوین و تصویب گردد تا اجرای مقررات داخلی کشورها در مورد این موضوع توسط قضات موجب معطل ماندن و کم رنگ شدن هدف اجرای این کنوانسیون در عمل نشود.

منابع

- ۱) آقایی، بهمن. (۱۳۸۵). **فرهنگ حقوقی بهمن**، تهران: انتشارات گنج دانش.
- ۲) امامی، سید حسن. (۱۴۰۱). **حقوق مدنی**، تهران: انتشارات اسلامی.
- ۳) باریکلو، علیرضا. (۱۳۸۷). **مسئولیت مدنی**، تهران: انتشارات میزان.
- ۴) بازگیر، ید الله. (۱۳۷۵). **موازن حقوق تجارت در آراء دیوان عالی کشور**، تهران: انتشارات حقوق دان.
- ۵) تالیان، کریستوفر. (۱۳۹۰). **حقوق هوایی (مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارت وارده به مسافر)**، تهران: انتشارات مجد.
- ۶) تقی زاده، ابراهیم و هاشمی، سید احمدعلی. (۱۳۹۲). **مسئولیت مدنی (ضمان قهری)**، تهران: دانشگاه پیام نور.
- ۷) جباری، منصور. (۱۴۰۰). **حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی**، تهران: انتشارات میزان.
- ۸) جعفری لنگرودی، محمدجعفر. (۱۳۹۵). **ترمینولوژی حقوق**، تهران: انتشارات گنج دانش.
- ۹) _____ (۱۳۹۹). **فلسفه اعلی در علم حقوق**، تهران: انتشارات گنج دانش.
- ۱۰) جلالی، عبد العلی و داورزنی، محمد. (۱۳۹۴). **حقوق هواپیمایی**، تهران: انتشارات دانشگاه صنعتی هوایی شهید ستاری.
- ۱۱) چراغی، علی. (۱۴۰۰). **مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی**، تهران: انتشارات میزان.
- ۱۲) شمس، عبدالله. (۱۴۰۱). **آیین دادرسی مدنی**، تهران: انتشارات دراک.
- ۱۳) صفایی، سید حسین و قاسم زاده، سید مرتضی. (۱۳۹۹). **اشخاص و محجورین**، تهران: انتشارات سمت.

۱۵۳ مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال بار همراه مسافر و کالا از منظر کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ (رضا مسعودی، دیبا قاسمی ثابت)

۱۴ طباطبایی، سید محمد حسین. (۱۳۹۳). اصول فلسفه و روش رئالیسم، تهران: انتشارات صدرا.

۱۵ فخاری، امیرحسین. (بی تا)، جزوه حقوق تجارت ۱، تهران: دانشگاه امام صادق.

۱۶ فلسفی، هدایت الله. (۱۳۹۵). حقوق بین الملل معاهدات، تهران: فرهنگ نشر نو.

۱۷ کاتوزیان، ناصر. (۱۴۰۱). وقایع حقوقی - مسئولیت مدنی، تهران: انتشارات گنج دانش.

۱۸ _____ (۱۴۰۱). اعمال حقوقی، تهران: انتشارات گنج دانش.

۱۹ _____ (۱۳۹۵). مسئولیت مدنی - الزام های خارج از قرارداد، تهران: انتشارات گنج دانش.

۲۰ کاظمی، حمید. (۱۳۹۴). مسئولیت شرکت های هواپیمایی در حقوق تطبیقی، تهران: انتشارات خرسندی.

۲۱ کوشا، سهیلا. (۱۳۹۴). حقوق بین الملل هوایی، تهران: انتشارات مجد.

۲۲ متین دفتری، احمد. (۱۳۸۱). آیین دادرسی مدنی و بازرگانی، تهران: انتشارات مجد.

۲۳ مردانی، نادر. (۱۳۹۳). حقوق بین الملل هوایی، تهران: انتشارات میزان.

۲۴ نیکوکار، ابوالفضل. (۱۳۹۶). تحقیقات مقدماتی در سوانح هوایی، تهران: مرکز مطبوعات و انتشارات قوه قضائیه.

۲۵ امامی، اسدالله و عبدی، صادق. (۱۳۷۸). تحلیل مبانی فقهی - حقوقی شرط عدم مسئولیت قراردادی، فصلنامه مجتمعه آموزش عالی قم، شماره ۲، صفحات ۷۷-۱۰۶.

۲۶ ابافت، رسول. (۱۳۹۷). قرارداد حمل و نقل هوایی در حقوق ایران، دو فصلنامه علمی پژوهشی دانش حقوق مدنی، سال هفتم، شماره چهاردهم، ص ۱-۱۴.

۲۷ بادینی، حسن. (۱۳۸۹). مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی، فصلنامه حقوق، مجله حقوقی دانشگاه تهران، دوره ۴۰، شماره ۳.

۲۸ پور اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۹۲). مطالعه تطبیقی تأثیر تقصیر زیان دیده بر مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی و کامن لا، نشریه علمی - پژوهشی فقه و حقوق اسلامی، سال ۴، شماره ۷، صفحات ۱-۲۹.

۲۹ جباری، منصور. (۱۳۸۸). مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی و سیر تحول آن، پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶.

۳۰ جباری، منصور و حسن نژاد، مجید. (۱۳۹۲). بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق ایران، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره ۴، صفحات ۱۴۱-۱۶۷.

۳۱ دولیون، پابلو مندس و ایسکنس، ورنر. (۱۳۸۳). کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشالله بنا نیاسری، مجله حقوقی - نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱، صفحات ۲۵۹-۳۱۲.

- (۳۲) صادقی مقدم، محمد حسن و اشرفی آرانی، مجتبی. (۱۳۹۲). تحلیل انتقادی قانون مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، مجله دیدگاه‌های حقوق، شماره ۶۱
- (۳۳) عباس‌تبار فیروزجاه، مجید و روحی زاده کیکانلو، علی. (۱۳۹۴). شرط تحدید زمانی اقامه دعوی مسئولیت، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و نهم، شماره هشتاد و نهم، بهار صفحات ۱۰۵-۱۲۲
- (۳۴) فخاری، امیر حسین و محمد زاده، مسلم. (۱۳۸۶). ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل‌ونقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، اندیشه صادق، شماره ۲۵.
- (۳۵) کاشانی، جواد. (۱۳۹۵). مفهوم لایحه قضایی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، شماره ۵۳.
- (۳۶) میرزائاد جویباری، اکبر و مرادی گوارشکی، محسن. (۱۳۸۵). چالش‌های موجود در مسئولیت عامل حمل‌ونقل ترکیبی در کنوانسیون ژنو ۱۹۸۰، و تأملی در حقوق ایران، پژوهش نامه حقوق و علوم سیاسی، شماره ۲.

- 37) Brayan A.GARNER Black Law Dictionar, West, a Tomson Business, 2004, p 220.
- 38) Clarke. M, (2010), "Contracts of Carriage by Air", London, Lloyd's List Law Publication.
- 39) Condon & Forsyth LLP. (2003). the Liability Reporter 2003, Montreal: International Air Transport Association.
- 40) De Visscher Ch. (1963). problems d'interprettation judiciaire en droit international public. Pedone.
- 41) Edward S. (1973). Mason and Robe E. Asher, The World Bank since Bretton Wood The origins, cies, operations and Impact of the International Bank for Reconstruction Washington DC, Brooking Institution, p.29
- 42) Farag- al- Sade. Abdol- Monem. (2009). Contract Theory in the law of Arab Countries, (Beirut: Daro- al- Nehzat- al- Arabyya pub.2009) pp 24 – 5.
- 43) Goldhirsch, Lawrence B. (1988). The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook (London: Martinus Nijhoff, 1988) at p 8.
- 44) Hoeks, Marian. (2010), Multimodal Transport Law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Kluwer Law International.
- 45) Internationa Civil Aviatio Organization, Minutes, The International Conference on Air Law, Montreal, 10- 28 May, Doc. 9775 Volume 1, summarized in McKay Cunningham, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? See this Article in:
- 46) <http://works.bepress.com/cgi/wiewcontentcgi?article=1000&context=mckey-cunningham>. LastvisitedonSharivar10,1387.1999(2001)
- 47) Klass. G, (2015), "Philosophical foundations of contract law", Oxford, Oxford University Press.

- 48) Laukamp, Luis Castellvi. (2009). Carrier liability in case of death or injury of passengers, Sant'Anna School of Advanced Studies, Department of Law. Available at: www.stals.sssup.it/files/stals_Laukamp.pdf
- 49) Malcolm a .Clark. (2010). Contract Of Carriage By Land And Air, LLP, Business & Economics, 1 St Edition .
- 50) Markesins, Basil and Others. (2006). The German Law of Contract, 2nd Ed. (USA: Hart Pub Oxford, 2006) P. 81
- 51) Milde, M. (1999). Liability in international carriage by air: the new Montreal convention, *unif. L.Rev.*
- 52) Owsia, Parviz. (1993). Formation of Contract; A comparative study under English, French, Islamic and Iranian Law, (England: Graham & Tortamn Pub. 1993) pp. 257- 273.
- 53) Rafaelle, Steven. (2008), Hurry up and Wait: Air Carrier Liability for Flight Delays, Holland & Knight LLP, SMU Air Law Symposium, February 21-22.
- 54) Sunberg, J.W.F, (1979), International aggression : a study of the legal concept, its development and definition in international law, Stockholm : Almqvist & Wiksell
- 55) Tampkins, GN. (2010). Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States, First Edition, Kluwer Law Publishing.
- 56) Vershoor, D. (2003). An Introduction to Air Law, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation, Publishers, Denventer/ Netherlands, 2003.
- 57) www.rk.ir/shoawlaw.aspx?code14865.last visited 15/3/2017.
- 58) [www.imf.org/en/About Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-RightCSSDst](http://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-RightCSSDst) visited 10/1/2017 am Scanner Last Visited 10/1/2017.
- 59) www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx. Last Visited 10/1/2017.
- 60) www.dictionary.cambridge.org/dictionary/english.last visited 28/12/2016.
- 61) www.treaties.un.org/doc/publication/MTDSG/volume20.
- 62) Yasseen M. K. (1976). “L’interpretation des traits d’apres la convention de Vienne”, *RCADI.*, III, t. pp. 80