

مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در فرض تاخیر و ورود

خسارت به بار و مسافر

جواد شمسی، دانشجوی دکتری، دانشکده حقوق، دانشگاه علوم قضایی تهران، تهران، ایران
محسن سینائی جدیدی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران
سید محمد صادق حسینی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق، دانشگاه قم، قم، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: javashamsi@gmail.com

دریافت: ۹۷/۰۶/۲۸ - پذیرش: ۹۷/۱۱/۰۵

صفحه ۱۳۴-۱۲۵

چکیده

نوشتر حاضر در مورد مسئولیت های متصدی حمل و نقل هوایی در باب ورود خسارت به مسافر و کالا و یا تاخیر در پرواز مسافر و رسیدن کالا بحث می کند. مسائل مطروحه در باب مقررات مربوط به این موارد و دفاع هایی که متصدی حمل و نقل هوایی برای معاف شدن از مسئولیت در موارد یاد شده، می تواند در پروازهای داخلی و بین المللی طرح کند، تحلیل و بررسی می شود. این مقاله شامل تحلیل و بررسی کنوانسیون های ورشو و مونترال، از این جهت که مربوط به پروازهای بین المللی است و مقررات داخلی مرتبط با بحث که در مورد پروازهای داخلی است، می شود. مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی مسئولیت محض است. مقررات کنوانسیون ورشو در حقوق داخلی هم قابل اعمال است. از موارد معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت علاوه بر قوه قاهره، می توان به گذشت مرور زمان اقامه دعوا اشاره نمود.

واژه های کلیدی: تأخیر، تقصیر، حمل و نقل، مسافر، قوه قاهره

۱- مقدمه

۱۹۸۳). در حقیقت، اجتناب ناپذیر بودن خطرات ناشی از حمل و نقل از طریق هوا باعث ایجاد رژیم مسئولیت می شود. مهم ترین کنوانسیون مطرح در این زمینه کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو^۱ می باشد که مربوط به پروازهای بین المللی می باشد و مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی و محدودیت مسئولیت وی را مطرح نموده است. باید افزود که، بسیاری از شایع ترین نارضایتی های مسافرتی امروز، مانند لغو پرواز، ممانعت از سوار شدن مسافر، مزاحمت برای مسافر پرواز یا بررسی مسافران مشکوک، توسط کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون های مربوط به آن، اداره نمی شد. بنابراین، با گذشت زمان، یک کنوانسیون جدید (کنوانسیون مونترال) به اصلاح تعادل میان تعهدات هوایی و حفاظت از مسافر برای تحقق تحول در صنعت حمل و نقل هوایی پرداخت (Li-Juan Ko, 2016).

امروزه بحث مسئولیت مدنی به یکی از مباحث مهم حقوق تبدیل شده که در حوزه های مختلف دارای احکام خاصی است. یکی از حوزه های مهم مسئولیت مدنی بحث مسئولیت متصدی حمل و نقل به ویژه در حوزه حمل و نقل هوایی است که با توجه به نواقص قانونگذاری و وجود کنوانسیون های بین المللی که ایران هم به آنها ملحق شده ضرورت بررسی موضوع را توجیه می کند تا ابعاد مختلف مسئله مشخص شود. مسئولیت در حوزه حمل و نقل هوایی از زمان آغاز فعالیت هواپیمایی بین المللی جاری بوده است. زیرا نویسندگان کنوانسیون این کنوانسیون را به تصویب رساندند تا جبران خسارت کافی و قابل اعتماد برای آسیب رساندن به اشخاص یا دارایی را تضمین کنند و صنعت هواپیمایی تازه تأسیس را از دعاوی جبران خسارت واهی در امان نگه دارند (Simpson,

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 می گیرد. البته این مقدار محدود به میزان پیش بینی شده در قانون است و به همین دلیل برخی (shahlai, 1374) معتقدند مسئولیت متصدی حمل و نقل مسئولیت قانونی و غیر قراردادی است.

۳- موارد طرح مسئولیت متصدی حمل و نقل

در این بخش به بررسی موارد طرح مسئولیت متصدی خواهیم پرداخت. باید افزود که موارد طرح مسئولیت متصدی محدود به موارد ذیل نیست و مسئولیت متصدی در مواردی دیگر همچون لغو پرواز، حق مراقبت و... همچنانکه در مقررات اتحادیه اروپا پیش بینی شده نیز ممکن است مطرح شود اما موضوع بحث ما مسئولیت متصدی در فرض تأخیر و جبران خسارات وارده بر کالا و مسافر است که در ادامه مورد بررسی قرار داده ایم.

۳-۱- فرض تأخیر

در میان راه هایی که مسافر می تواند برای جابجایی خود یا محموله اش انتخاب کند استفاده از هواپیما دارای ویژگی خاصی است که اولین ویژگی که ابتدا در مورد آن به ذهن می رسد، سرعت در انجام امور است. لذا امروزه بحث مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در این زمینه مطرح شده که در صورت تأخیر بتوانیم ضمانت اجرای خاصی را در مورد وی اعمال نماییم تا این امر مهم که در ذهن مسافران در انتخاب گزینه پرواز مهم بوده و موضوعیت دارد، با خللی مواجه نشود. تأخیر در پرواز می تواند علل مختلفی از جمله پرواز دیر هنگام یا عدم خرید سوخت مورد نیاز برای پرواز داشته باشد که از عمل اجزاء و افراد خطوط هوایی ناشی شود که در این موارد ما خود متصدی مزبور را نیز مسئول قرار می دهیم. لذا بررسی موضوع از جهت پروازهای داخلی و بین المللی حائز اهمیت است که در ادامه این امر صورت گرفته است.

لذا این دو کنوانسیون به عنوان مهمترین منابع حقوقی برای حمل و نقل هوایی در جامعه بین المللی بکار می روند (fezer, 2013). بحث مسئولیت های خاص از جمله مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی امروزه دارای احکام خاصی است و این ضرورت ناشی از جایگاه متفاوت زیان زننده و زیان دیده است. در کنوانسیون ها قلمرو اعمال کنوانسیون پیش بینی می شود. بنابراین در این راستا کنوانسیون ورشو در بند یک ماده یک مقرر نموده که (این کنوانسیون به تمام حمل و نقل بین المللی اشخاص، بار یا کالاها که به وسیله هواپیما برای اجرت صورت می گیرد، اعمال می شود). همچنین مطابق کنوانسیون، حمل و نقلی بین المللی است که مبدأ و مقصد آن، یکی از سرزمین های دو طرف معاهده باشد (بند ۲ ماده ۱). در مورد پروازهای داخلی مقررات داخلی حاکم است که در مواردی قانونگذار تکلیف مورد را مشخصاً تعیین نکرده و بایستی با تحلیل و بررسی مقررات حاکم بر موضوع مسائل آن مشخص شود. در این نوشتار سعی بر این بوده که مسئولیت متصدی حمل و نقل و حدود آن در حقوق داخلی و بین المللی مورد بررسی و تحلیل قرار گیرد تا نوشته ای جامع در این زمینه ارائه شود. لذا ابتدا مسئولیت متصدی در فرض تأخیر در حمل و نقل مسافر و کالا و در قسمت دوم مسئولیت آن در فرض ورود خسارت به مسافر و کالا و در نهایت موارد معافیت متصدی در حمل و نقل هوایی مورد بررسی قرار گرفته است.

۲- مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل

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. برخلاف نظر برخی (shahidi, 1364) که تعهد متصدی را فرض تقصیر می دانند، تعهد متصدی تعهد ایمنی (yazdanian, 1390) 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 ۳۸۶ ق.ت.، کنوانسیون ورشو (بند ۱ ماده ۱۸ و ماده ۱۹)، کنوانسیون مونترال (ماده ۱۹ و ۲۱) و مقررات اتحادیه اروپا (fezer, 2013) نیز همین امر قابل برداشت

مفهوم تأخیر

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 می‌باشد، 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, 1394) 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.

ورود خسارت و ارزیابی آن

ورود خسارت مهم ترین موضوعی است که بحث مسئولیت متصدی را در صورت تأخیر مطرح می‌کند و اگر خسارتی وارد نشده باشد، بحث مسئولیت قابل طرح نخواهد بود. خسارت می‌تواند جنبه مادی و معنوی داشته باشد و همچنین بحث جریمه و یا خسارت تنبیهی نیز قابل طرح است. البته در بعضی دعاوی در حقوق آمریکا حکم به جبران خسارت معنوی داده نشده و بیان شده که مشمول کنوانسیون نیست (Saatchi and seyedian hashemi, 1390). به نظر می‌رسد که در موارد مزبور خسارت مستقیم اثبات نشده و الا در صورت اثبات آن می‌توان در مورد هزینه‌هایی که بر مسافر به دلیل معطلی وارد شده حکم به جبران خسارت داد. زیرا کنوانسیون جبران موارد مذکور را منع نکرده و حتی از اطلاق آن می‌توان پی برد که در پی جبران تمام خسارت‌های وارده می‌باشد. در رویه قضایی ما هم نمونه آرای و وجود دارد. برای مثال در یک پرونده که پرواز لغو شده بود دادگاه با الهام از استدلالی که خواهان بیان داشته بود (ماده ۸ پروتکل گواتمالا که مسئولیت تأخیر در حمل و نقل را یک میلیون و پانصد هزار فرنک تعیین کرده است و ایران نیز در سال ۱۳۵۴ به این کنوانسیون و پروتکل‌ها ملحق شده است)، رأی داده که خسارت معنوی ناشی از لغو پرواز بر اساس پروتکل گواتمالا به مبلغ یک

در مفهوم تأخیر آمده که تأخیر به طور قابل ملاحظه ای بیش از زمانی است که به طور معمول برای حمل و نقل مشابه مورد نیاز است.^۳ این به نظر می‌رسد مطابق با پرونده های دادگاه است که تأخیر به معنای "تأخیر غیر متعارف آمده است"^۴ (McDonald, Shaw cross, NY Holm, 1977) بر طبق نظر دادگاه عدالت اروپایی (ECJ) تأخیر زمانی است که یک پرواز همانطور که برنامه ریزی شده عمل می‌کند، اما زمان خروج اولیه آن به تعویق افتاده است.^۵ باید افزود که منظور از تأخیر مذکور صرف عدم انجام پرواز در وقت مقرر بین طرفین است^۶ که عرف هم در تعیین وقت مزبور دخالت دارد. در کشورهای کامن لا تأخیر ممکن است نه تنها در انجام به موقع تعهد اتفاق افتد بلکه عدم انجام کل تعهد هم تأخیر محسوب می‌شود (DEMPSEY, JOHANSSON, 2010, p210) بر خلاف کشورهای رومی ژرمنی از جمله ایران که اینگونه نیست. به منظور تفکیک بین این دو می‌توان گفت که قرارداد حمل و نقل می‌تواند این مورد را مشخص کند، زیرا قراردادی با شماره پرواز دقیق و جدول زمان بندی است. لذا در صورتی که تاریخ پرواز یعنی پرواز مورد نظر جابجا نشود، برای مثال یک هواپیمای جدید جایگزین شود مفهوم تأخیر تحقق می‌یابد و الا اگر زمان دیگری رزرو شود، عدم انجام تعهد محقق شده است، زیرا توافق دیگری صورت گرفته است. همچنین باید گفت که اگر متصدی به تکلیف خود طبق ماده ۱۳ کنوانسیون، که مطابق آن مکلف است به محض وصول کالا مراتب را به گیرنده اطلاع دهد، عمل نکند و گیرنده کالا را با تأخیر تحویل بگیرد، تأخیر مذکور در ماده ۱۹ اتفاق افتاده و خسارت باید جبران شود. بدیهی است که این امر ناشی از قرارداد بین طرفین است که مهلت مزبور را قید تعهد دانسته اند و در واقع تعیین مدت قراردادی برای آنها انتظاراتی ایجاد کرده است. البته منظور از قید بودن در اینجا موضوعیت انجام تعهد در مهلت مقرر است.

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 می‌دارد: (متصدی حمل و نقل

بند ۱ ماده ۱۸ در این زمینه بیان می‌دارد (متصدی حمل و نقل مسؤل خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی یا کالا وارد میگردد مشروط به این که حادثه موجب 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 می‌کند. 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, 1978). بعضی بر این نظرند که مطابق با کنوانسیون ورشو در زمینه جبران خسارات محدودیت زیادی وجود دارد و همین امر سبب ناکارآمدی این کنوانسیون شده است (Lawrence, 1978) البته امروزه محدودیت های مزبور در راستای حمایت از مسافران اصلاح شده است. منشأ این افزایش را برخی در این می‌دانند که هیئت منصفه نیویورک به نفع شرکت هواپیمایی حکم داد و جین Froman، خواننده بین المللی معروف، به مبلغ ۳۰۰۸ دلار به عنوان جبران خسارت جسمی و همچنین از دست دادن درآمد به نفع وی رای داد. این مورد، میزان غیرقابل 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 ببیند، ممکن است ورشو کاملاً غیرقابل اعمال باشد و قانون ایالتی بر قرارداد حاکم باشد^۹. به عبارت دیگر این ارا بر این عقیده اند که در صدمات جسمی و فیزیکی سبک ورشو اعمال نمی‌شود بلکه قانون کشور کامن لا اعمال می‌شود^{۱۰}. در حالی که اطلاق ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو این امر را نمی‌رساند. همچنین، عدم رعایت نکات ایمنی و فنی که موجب فساد محموله شود از سوی متصدی حرفه ای حمل و نقل هوایی که شرایط نگهداری کالا به اطلاع او رسیده است، تقصیر در حکم عمد می‌باشد و موجب مسئولیت وی است^{۱۱}.

میلیون و پانصد هزار فرنک قابل مطالبه است^۷. رأی مزبور نشانه تکامل رویه قضایی است و همچنین در راستای هدف کنوانسیون که یکسان سازی قوانین در این زمینه است، صادر شده، مبنای رأی مزبور ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور است که در سال ۱۳۶۴ تصویب شد و در سال ۹۱ تغییر یافت که شق آخر ماده ۱ آن بیان می‌دارد: (در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است) اما با توجه به اینکه رأی مزبور به دلیل لغو پرواز مسافر صادر شده قابل نقد است زیرا بر اساس ماده مزبور باید تابع قانون مجازات باشد. البته شاید بتوان گفت که اگر یک کنوانسیون بین المللی تصریح می‌کند که راه حل های آن منحصر بفرود است، هر گونه قوانین داخلی متناقض دولت های تصویب کننده آن که با موضوع مشابه مواجه می‌شوند، باید پوچ و بی اعتبار باشد. این به ویژه در مورد کنوانسیون های بین المللی که به دنبال هماهنگ کردن قوانین بین المللی خصوصی در سراسر حوزه های قضایی هستند، صادق است. بنابراین در بعد بین المللی ما بایستی مقررات کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ و بررسی مصوبات ایکائو^۸ را که در این مورد لازم الاتباع هستند، اجرا نماییم. در این مورد کشور ما فقط به کنوانسیون های مزبور پیوسته و در حقوق داخلی مقررات خاصی را در این باب وضع ننموده است. بدیهی است که اجرای هر یک از کنوانسیون های مزبور تنها در محدوده تعیین شده در آن امکان پذیر است و در صورت خروج از محدوده کنوانسیون مقررات داخلی کشورها قابل اجرا خواهد بود. متأسفانه در بعد داخلی قانون مشخصی در باب مسئولیت ناشی از تأخیر پرواز وجود ندارد و در عمل هم شرکت های هواپیمایی چندان توجهی به انجام به موقع پرواز ندارند.

۳-۲- 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 متصدی دارای مسئولیت محض می‌باشد. مهم ترین مسئله، بحث در مورد جبران خسارات وارده بر کالا و مسافران است.

اعمال دانست (Jabari, 1390). شق اول این ماده مقرر می دارد: (مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می گردد...). هر چند طرفین می توانند 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 مسئولیت بدون تقصیر حاملان هوایی دانست، کنوانسیون ورشو و مونترال با دعوی 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 می شود و در قوانین بین المللی هوایی سخت ترین هست و در تقابل با کنوانسیون ورشو و مونترال نیست، چرا که دامنه و حوزه آنها با هم کاملاً متفاوت است. البته نمی توان 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 کنوانسیون مونترال این میزان در خسارات فردی 4150 SDR در صورت تأخیر، 100000 SDR در صورت جراحت و مرگ، و 1000 SDR در صورت گم شدن و آسیب به بار و چمدان است (fezer, 2013). به نظر می رسد کنوانسیون مونترال، مقررات مطلوبی برای حاملان هوایی از نظر محدودیت در خسارات فردی مسافر است. با این حال که این محدودیت ها (caps) انحصاری و الزامی نیستند بلکه حداقل استانداردها را تشکیل می دهند. 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, 2013).

۵- معافیت متصدی از جبران خسارت

ماده ۳۲ کنوانسیون ورشو هرگونه شرط قراردادی که از قواعد موجود در کنوانسیون در باب قانون و دادگاه صالح تخلف کند را باطل و بلا اثر می داند. بنابراین طرفین نمی

البته باید گفت که مطالبه خسارت تأدیه نسبت به خسارت ناشی از تلف مال، خسارت از خسارت تلقی شده و مطابق رویه دادگاه های ما قابل مطالبه نیست^{۱۱}. 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 می شود (safai and rahimi, 1394). در کنوانسیون در این باب ماده ۳۰ مقرراتی را وضع نموده که مقرر می دارد: (درمورد 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 می شود، یکی از طرف های قرارداد حمل و نقل، تلقی خواهد شد. درمورد حمل و نقلی که، به این ترتیب، صورت گرفته باشد، مسافر، یا نماینده او، فقط می توانند، علیه متصدی حمل و نقلی که، هنگام بروز حادثه، یا تاخیر، عهده دار حمل و نقل بوده است، اقامه دعوا کند، مگر آن که متصدی حمل و نقل اول، طبق توافق صریح، مسولیت تمام مسیر مسافرت را، به عهده گرفته باشد. درمورد 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 دعوا کند. به علاوه، هریک 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، درقبال مسافر، فرستنده، یا گیرنده کالا، مسول خواهند بود.

۴- 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 مطلبی را بیان نموده است. برخی در این مورد معتقدند که با توجه به این که ماده ۲۲ حدود مسئولیت متصدی را به طور کلی تعیین نموده است به نظر می رسد می توان همین میزان را در خصوص تأخیر نیز قابل

به اثبات اینکه همه اقدامات ممکن را بکار برده، نیست (fezer, 2013). همین اختلاف نظر ها در آراء صادره نیز منعکس شده (Jabari and hassan nejad, 1392) 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؛ ثانياً و همچنین در تأیید متن ماده مزبور باید بیان داشت که در اثبات تقصیر فرد متعارف در نظر گرفته می شود نه شخصی که از همه لحاظ ایده ال 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 ۳۸۶ 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، به شکلی که در باب قانون تجارت ما تنها قوه قاهره موجب معافیت متصدی می شود، ولی در کنوانسیون فرض مسئولیت پذیرفته شده که امری غیر از قانون تجارت را بیان می دارد و لذا این شکل دفاع برای معافیت در حقوق ما پذیرفته نیست (Jabari and hassan nejad, 1392) 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. ثانياً، مفاد هر دو ماده این را می رساند که متصدی یا باید همه اقدامات ضروری را بکار برد و یا اگر هم بکار می برد جلوگیری از ورود خسارت ممکن نمی شود. آیا از این عبارات می توان 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 برخی از نویسندگان دیگر در باب کنوانسیون مزبور (Franks,

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 می دهد که متصدی مرتکب تقصیر نشده و خسارت متناسب 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 می دانند 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 می شود. در این راستا بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو در مورد موارد معافیت متصدی از جبران خسارت بیان می دارد که: « اگر متصدی ثابت کند که او و نمایندگان همه معیارهای لازم را برای اجتناب از ورود خسارت بکار برده و یا 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 می شود تعیین مصادیق تدابیر ضروری است، زیرا نویسندگان کنوانسیون این عبارت را تعریف ننموده و حتی به نظر میرسد با وجود تعریف هم اختلاف نظر ها 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 می تواند داشته باشد. لذا در این باب اختلاف نظر وجود دارد. 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

در صورتی است که تلف کالا ناشی از فعل یا ترک فعل فرستنده بار یا صاحب بار، عامل یا نماینده او نباشد (بند ط ماده ۵۵ قانون دریایی) و در این رابطه به ماده ۳۸۶ ق.ت. استناد شده است.^۹ البته با توجه به ماده ۳۸۶ ق.ت. ممکن است در مواردی متصدی به کلی از جبران خسارت معاف شود. همچنین به موجب بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال در صورتی که خسارت، تلف و.. منتسب به قبل از هواپیما یا عیب و نقص بار باشد، متصدی مسئول نیست.

دخالت شخص ثالث

یکی از موارد دیگری که تحت شمول قوه قاهره به معنی اعم قرار می گیرد، تقصیر شخص ثالث می باشد. در این موارد به دلیل اینکه اولاً، خسارت قابل انتساب به متصدی نیست و در ضمن قوه قاهره محسوب می شود می تواند موجبات معافیت متصدی را از جبران خسارت فراهم کند. البته در بند ۲ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو خطا در امر خلبانی و هندلینگ پیش بینی شده بود که متصدی می توانست با توسل بدان از مسئولیت معاف شود که به نظر می رسد در پروتکل لاهه بند مزبور به دلیل اینکه تحت همان قاعده کلی اتخاذ تدابیر لازم قرار داشت، حذف شد. بدیهی است که مطابق مقررات کنوانسیون، متصدی در قبال عمل نمایندگان و عاملین خود مسئول است. در حقوق ایران مقرره خاصی وجود ندارد ولی تا جایی که مسئولیت متصدی قابل استناد به ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی نباشد، ایشان با اثبات امر مزبور می تواند از مسئولیت معاف شود.

عدم اقامه دعوا در مهلت قانونی

مطابق بند یک ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو دریافت لوازم شخصی یا کالا بدون آن که گیرنده نسبت به آن اعتراضی داشته باشد حاکی از اینست که کالا بدون نقص و عیب و بر طبق سند گرفته شده، مگر اینکه خلاف آن اثبات شود. همچنین، مطابق بند ۲ ماده مزبور شخصی که کالا و لوازم شخصی را دریافت نموده ظرف سه روز از تحویل لوازم شخصی و ۷ روز از تحویل کالا حق اعتراض دارد و این اعتراض که به متصدی داده می شود، در شق آخر ماده مزبور آمده که باید ظرف ۱۴ روز به متصدی تحویل شود. البته این اعتراض مقدم بر اقامه دعوا است که مهلت آن ۲ سال است (ماده ۲۹). این ماده هم قاعده ای است مناسب که ماده ۳۹۱ قانون تجارت هم شبیه آنرا

(2007) و هم در حقوق اتحادیه اروپا (fezer, 2013) که مقرراتی در این باب دارد، همین نظر پذیرفته شده است. بنابراین عواملی مانند بی ثباتی سیاسی، شرایط هواشناسی ناسازگار با عملیات مربوط به پرواز، خطرات امنیتی، کمبودهای ایمنی مرتبط با پرواز غیر منتظره، اعتصاب کارگران^{۱۳}، تصمیم مدیریت ترافیک هوایی (fezer, 2013) از جمله دفاع های متصدی حمل و نقل بیان شده اند. بر این موارد می توان 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^{۱۴} در یک پروازی که بی ثباتی سیاسی رخ داد و هواپیما امکان رسیدن به موقع را از دست داد، تحت تأثیر کنوانسیون مونترال بر معافیت متصدی رأی صادر شد (Owain, 1996).

تقصیر زیان دیده

یکی از موارد معافیت در باب مسئولیت، تقصیر زیان دیده است که امری معقول است و می توان بر حسب قاعده اقدام آنرا توجیه کرد. مسئولیت متصدی حمل و نقل هم از این قاعده مستثنی نیست و حتی در صورت عدم پیش بینی کنوانسیون هم این قاعده قابل اعمال بود. با وجود این ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو و ۲۱ مونترال به این امر تصریح نموده اند. همچنین ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو طرفین را در این موارد در باب تقسیم مسئولیت به قانون ملی ارجاع داده است. لذا بحثی که در اینجا قابل طرح است اینکه در فرض تقصیر زیان زننده و متصدی مسئولیت بر عهده چه شخصی است؟ در این زمینه حقوقدانان ما اختلاف نظر دارند. در گذشته در صورت تقصیر زیان دیده در ورود خسارت در کامن لا نظر بر این بود که زیان قابل جبران نیست (kazemi, 1390) ولی امروزه به جهت ناعادلانه بودن حکم مزبور بر تقسیم مسئولیت نظر داده شده است (katuzian, 1390). در رویه قضایی می توان آرای را مشاهده نمود که به درستی قائل بر تقسیم مسئولیت هستند. در حقیقت در دعوی حمل و نقل در صورت تعدد اسباب ایراد خسارت و امکان تعیین درجه تقصیر هر کدام از اسباب در وقوع حادثه زیان بار، میزان مسئولیت، بر اساس میزان تقصیر خواهد بود. در یک نمونه رای آمده که (در ماهیت هرچند به موجب قوانین و مقررات حاکم (مواد ۵۲ و ۵۴ قانون دریایی) مسئولیت متصدی حمل در سالم رسانیدن کالا به مقصد و در صورت بروز خسارت جبران آن مطلق و مفروض است، اما این

۲. در صورت بلیط نداشتن مسافر (بند ۲ ماده ۳)؛ ۳. در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (بند ۴ ماده ۳)؛ ۴. در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات آن (ماده ۹). در این موارد متصدی امکان توسط به موارد معافیت از مسئولیت و در واقع امکان طرح دفاع را ندارد.

۶- نتیجه گیری

استفاده از هواپیما دارای ویژگی های خاصی است که از ابتدا توجه حقوقدانان را به وضع مقرراتی در این باب به خود جلب نمود و در این راستا اقداماتی صورت گرفت تا قواعد و مقررات یکسانی بر آن تدوین شود و حقوق مسافران در این باب رعایت گردد. مقرراتی که با عنوان کنوانسیون ورشو و پروتکل های آن و همچنین کنوانسیون مونترال تصویب شد بهترین سند در این زمینه است که با استقبال زیادی در سطح جهان روبرو شده و حتی برخی کشورها این مقررات را در حقوق داخلی خود هم اجرا می کنند. به دلیل ابتدایی بودن معاهده مزبور اشکالاتی بر آن وارد بود اما با گذشت زمان به موجب پروتکل های الحاقی در جهت افزایش حمایت از مسافران اصلاحاتی صورت گرفت که حتی برخی کشورها با وجود اصلاحات مزبور نیز از وضع مقررات مزبور ناراضی بودند. در پایان باید گفت که وضع مقررات مزبور دارای اهمیت دو جانبه است. زیرا از یک جهت این اقدامات یک قدم مثبتی در راستای حمایت از شرکتهای هواپیمایی به دلیل جذب بیشتر مسافران و حمل و نقل به دلیل جلب اعتماد مسافران به دلیل وجود مقررات یکسان است و از جهت دیگر مقررات مزبور در راستای حمایت از مسافران به دلیل ضعف موقعیت آنها در برابر متصدیان حمل و نقل به دلیل قدرت زیادشان است که برای تعدیل این مسئولیت محض برای متصدی هم مواردی پیش بینی شده که با اثبات آنها می تواند خود را از بار جبران خسارت رها سازد.

۷- پی نوشت ها

۱. البته با گذشت زمان اصلاحات عمده ای در کنوانسیون مزبور اعمال شده است. بدین صورت که پروتکل لاهه، کنوانسیون گوالاداخارا و پروتکل گواتمالا می باشد که کشور ایران در سال ۱۳۵۴ به آنها ملحق شد.

مقرر نموده این ماده بیان می دارد (اگر مال التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تادیه شود دیگر برعلیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمده بعلاوه متصدی حمل و نقل مسئول آواری غیر ظاهر نیز خواهد بود در صورتی که مرسل الیه آن آواری را در مدتی که مطابق اوضاع و احوال رسیدگی مال التجاره ممکن بود بعمل آید و یا بایستی بعمل آمده باشد مشاهده کرده و فوراً پس از مشاهده به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. در هر حال این اطلاع باید متنها تا هشت روز بعد از تحویل گرفتن مال التجاره داده شود). زیرا برخی عیوب و نواقص ممکن است از ظاهر کالا قابل تشخیص نباشد لذا با انتقال بار اثبات دعوا می توان عدالت را بین طرفین مقرر نمود. همچنین ماده ۳۹۳ ق.ت. مقرر مشابهی در باب محدودیت اقامه دعوا پیش بینی نموده که بیان می دارد: (نسبت به دعوی خسارت برعلیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یک سال است. مبداء این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تاخیر در تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز بعمل آمده باشد و در صورت خسارات بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده). لازم به ذکر است که در رویه قضایی ما در باب این مرور زمان ها اختلاف نظر وجود دارد. همچنین به موجب بند ۳ ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو در صورت مفقود شدن کالا مرسل الیه می تواند حقوق قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی به موقع اجرا بگذارد. با ملاحظه کنوانسیون ورشو می توان پی برد که مواردی وجود دارد که مسئولیت متصدی نامحدود است. اگر ثابت شود که ۱. خسارت وارده ناشی از قصور عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل است (بند ۱ ماده ۲۵) در این مورد نمونه آرای موجود است که بعضی آراء بکارگیری سوء استفاده خودسرانه را برای رفع محدودیت کنوانسیون بیشتر از تقصیر سنگین می داند^{۱۶}. برای خارج شدن از محدودیت های کنوانسیون ورشو، عمل متصدی باید چنین باشد "علاوه بر عمل مورد نظر، عامل باید نتیجه ای را که در مورد چنین خطایی رخ داده یا باید رخ دهد با در نظر گرفتن پیامدهای احتمالی و ناکامی با وجود شناخت او از این شرایط، قصد کند"^{۱۷}. دادگاه دیگری این عبارت را به معنای "انجام عمدی عمل به نحو بی پروایی ضمنی که بی اعتنائی به عواقب احتمالی انجام عمل را نشان می دهد، تعریف کرده است".

۸- مراجع

-جباری، م. و حسن نژاد، م. (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 چهارم، ص. ۱۶۷-۱۴۱.

-صفایی، ح. و رحیمی، ح. (۱۳۹۴)، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ هشتم، تهران: سمت.

- شهیدی، م. (۱۳۶۴)، برخورد مقررات قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل، شماره ۱، ص. ۶۴-۷۱.

-کاتوزیان، ن. (۱۳۹۰)، "وقایع حقوقی (مسئولیت مدنی)"، چاپ پنجم، تهران: شرکت سهامی انتشار.

-کاتوزیان، ن. (۱۳۹۴)، "قواعد عمومی قراردادها (اجرای قرارداد)"، جلد چهارم، چاپ نهم، تهران: شرکت سهامی انتشار.

-کاظمی، م. (۱۳۹۰)، "اثر فعل زیان دیده بر مسئولیت مدنی عامل زیان، فصلنامه دیدگاه های حقوق قضایی"، ص. ۱۰۴-۷۹.

-یزدانیان، ع. ر. (۱۳۹۰)، "مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه"، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۳، ص. ۳۵-۹.

-DEMPSEY, JOHANSSON, (2010), "Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage".

-Fézer, Tamás, (2013), Comparative Tort Law, Szak-nyelv-tudás - Az idegen nyelvi képzési rendszer fejlesztése a Debreceni Egyetemen.

-Franks, M. R. (2007), "Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage", Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Vol. 12.

-Lawrence B. Goldhirsch (2000), "The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook (The Netherlands: Kluwer Law International.

-Shawcross, Christopher; n & Kenneth, b (1977), "Air Law", Butterworth Publishing, pp.1002.

2. L'obligation determine de conduire le voyageur et la marchandise sain et sauf a destination.

3. 14 C.F.R. § 91.167 (West 2007).

4. Groenffors, European Transport Law (1974), 400 et. seq.

5. Jahanger v. Purolator Sky Courier, 615 F. Supp. 29 (E.D. Pa. 1985), citing Mankiewicz, The Liability Regime of the International Air Carrier (1981).

6. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, Article 6.

۷. در حقیقت در بسیاری از موارد تأخیر با عدم انجام تعهد مشترک می باشد. زیرا به واقع در حقوق قراردادها ریشه دارد.

۸. رای شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۷۰۰۷۶۸ شعبه ۲۰۶ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

۹. سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری

10. Weiss v. El Al. Isr. Airlines, Ltd., 433 F. Supp. 2d 361, 364 (S.D.N.Y. 2006).

11. King v. E. Airlines, Inc., 536 So.2d 1023 (Fla. App. 1988).

۱۲. دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۱۲۰۰۷۹۸ شعبه دوازدهم دادگاه تجدیدنظر استان تهران

۱۳. دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۰۰۱۰۱۴۸۰ شعبه ۵۰ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

۱۴. باید افزود که اعتصاب در صورتی موثر است که غیر منتظره باشد و نتوان از پیش احتمال آنرا داد. (کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۴)، قواعد عمومی قراردادها (اجرای قرارداد)، چاپ نهم، ص. ۱۸۶).

15. Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd. [1981] 1 Lloyd's Rep 187

۱۶. رای شماره : ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۳۰۰۷۹۹ ، شعبه ۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

17. Froman v. Pan American Airways

18. Froman v. Pan American Airways, 284 A.D. 935, 135 N.Y.S.2d 619 (1954); KREINDLER, supra note 3, at § 11.04[1].

19. Berner v. United Airlines, S.D.N.Y. civ. 142-201 (cited in KREINDLER, supra note 3, at § 11.0411]).

-Zachary Lawrence, (1978), "Aviation Law: Attempts to Circumvent the Limitations of Liability Imposed on Injured Passengers by the Warsaw Convention", 54 Chi.-Kent L. Rev. 851.

-Li-Juan Ko, Jessika, (2016), "Remedies for passengers for flight delays caused by force majeure: perspectives from Taiwan for a harmonized solution.

-Simpson, James David (1983), Jr., "Air Carriers' Liability under the Warsaw Convention After Franklin Mint v. TWA, 40 WASH. & LEE L. REV". 1463, pp.1463-64

-Owain, JONES, (1996), When is a Late Flight not a Delayed Flight? The Warsaw Rules Relating to Delay, Travel Law Journal.