

نقش تقصیر یا عمد در مسؤولیت متصدی حمل و نقل بین المللی هوایی

دکتر منصور جباری mjabbari@yahoo.com

دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۸/۱۱/۲۰

تاریخ پذیرش نهایی: ۱۳۸۹/۴/۲۳

چکیده

مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو^(۱) در صورتی که خسارت وارده، ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد، گونه‌ای که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده، معادل با خلافکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسؤولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید.^(۲) این ماده بیش از هر ماده دیگر کنوانسیون‌های حقوق هوایی مورد بحث قرار گرفته و اختلاف نظرها و تفاسیر متفاوتی در خصوص آن وجود داشته است و قضاات در دادگاه‌های کشورهای مختلف از زوایای متفاوت به آن نگاه کرده‌اند. این مقاله در نظر دارد این ماده را تجزیه و تحلیل کند. مقررات تقریباً مشابهی در پروتکل لاهه و کنوانسیون مونترال وجود دارد که مقررات مربوطه با توجه به قضایای مطروحه در دادگاه‌ها بررسی قرار شده‌اند.

واژه‌های کلیدی: متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، تقصیر،

خلافکاری عمدی، مسؤولیت

مقدمه

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در مورد "یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین المللی" و پروتکل لاهه^۲ ۱۹۵۵ ناظر به اصلاح این کنوانسیون، در خصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای بین المللی و پروازهای داخلی بسیاری از کشورها، از جمله ایران^۳ اجرا می گردد. در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال^۴ در خصوص یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی تصویب شد. این کنوانسیون به منظور روزآمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده و تغییرات اساسی در کنوانسیون ورشو داده است.

به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو^۱: "۱- در مورد حمل مسافر مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک^۵ محدود می گردد...؛ ۲- در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می گردد، مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد...؛ ۳- در مورد اشیا^۶ که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر می باشد، مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر محدود به پنج هزار فرانک می باشد." پروتکل لاهه مسئولیت متصدی را فقط در خصوص مسافر

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

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

۳. طبق ماده واحده مصوب ۱۳۳۴ مجلس شورای اسلامی ایران «مسئولیت شرکتهای هوایمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در معاهده مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده، موضوع مصوب ۱۳۴۵، می باشد» (مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۴۷۴ - ۴۷۵).

4. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

۵. مطابق بند ۴ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو "مبالغ مذکور بر حسب فرانک فرانسه که معادل (۲) / (۱) ۶۵ میلیون فرانک طلا به عیار نهمصد هزارم است، محاسبه می شود. این مبالغ را می توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیکترین عدد صحیح (غیر کسری) تبدیل نمود."

افزایش داده است. مطابق آن "در مورد حمل مسافر مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر محدود به مبلغ دو بیست و پنجاه هزار فرانک می باشد."

به موجب ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو^۱:- در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافاکاری عمدی^۱ یا خطای^۲ متصدی حمل و نقل باشد... متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسؤولیت او را سلب یا محدود می کند، استناد نماید. "مطابق کنوانسیون مونترال، در صورت فوت یا صدمات بدنی مسافر، در صورتی که خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه متصدی حمل یا خدمه یا نمایندگان وی باشد، مسؤولیت متصدی حمل نامحدود خواهد بود^۳. در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تأخیر در حمل و نقل بار همراه مسافر، چنانچه ثابت شود خسارت بر اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی که با قصد ورود خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به احتمال ورود خسارت، انجام یافته، مسؤولیت متصدی حمل نامحدود خواهد بود^۴.

از "خلافاکاری عمدی" که در این مواد ذکر شده، تفاسیر متفاوتی شده است. به نظر پرفسور دمپسی، خلافاکاری عمدی چیزی بیشتر از خلافاکاری معمولی یا حتی مسامحه فاحش است (Dempsey, 2005:192) تعیین "خطای" متصدی حمل نیز در کنوانسیون ورشو به قوانین محل رسیدگی واگذار شده و لذا موجب گردیده است در عمل رویه های متفاوتی به وجود آید. پروتکل لاهه و کنوانسیون مونترال این ماده را اصلاح کرده اند. این مقاله در نظر دارد مواد مربوطه را تجزیه و تحلیل کند.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

1. Willful misconduct.

2. Default:

غفلت، قصور، کوتاهی، انجام ندادن آنچه بایستی انجام می شده است. انجام ندادن یا کوتاهی و قصور در انجام تعهدات حقوقی یا قراردادی یا وفای به عهد یا اجرای توافق. این واژه در برگیرنده مفهوم عمل خطا آمیز و نادرست است (بهمن آقائی، فرهنگ حقوقی بهمن، ص ۳۹۲).

۳. ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال.

۴. همان، ماده ۲۲.

۱- مروری بر اسناد مربوطه

مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو^۱: "۱. در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد؛ به گونه‌ای که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده معادل با خلافاکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسؤولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید؛ ۲. همچنین، در صورتی که خسارت به وسیله عاملان متصدی حمل و نقل که در حدود وظایف خود عمل می‌کنند، وارد گردد، متصدی حمل و نقل از حق استناد به مفاد کنوانسیون حاضر محروم خواهد بود."

اصطلاحات خلافاکاری عمدی و خطای متصدی حمل و نقل که موجب بروز رویه‌های مختلف شده بود، در پروتکل لاهه تغییر یافت: به موجب آن، بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو حذف و متنی به این شرح جایگزین آنها شده است: "هرگاه اثبات شود خسارت وارده ناشی از فعل یا ترک فعل^۱ متصدی حمل و نقل یا مستخدمان و عاملان او بوده و خواه به قصد ایراد خسارت^۲ و خواه از روی بی احتیاطی^۳ و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته، میزان مسؤولیت مصرحه در ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود؛ مشروط بر اینکه در مورد عمل یا قصور مستخدم یا عامل مذکور اثبات شود که وی در حدود وظایف خود عمل می‌نموده است."^۴

کنوانسیون مونترال مسؤولیت دوگانه ای را در خصوص فوت یا صدمه بدنی مسافر تصویب نمود. بر اساس ماده ۲۱ این کنوانسیون، متصدی حمل تا یکصد هزار «حق برداشت ویژه»^۵

1. Act or omission.

2. Intent to cause damage.

3. Recklessly.

۴. پروتکل لاهه ماده دیگری در این خصوص به کنوانسیون ورشو افزوده است: 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، چنانچه مستخدم یا عامل نامبرده اثبات نماید که در حدود وظایف خود عمل نموده است، همان میزان مسؤولیتی به او تعلق خواهد گرفت که متصدی حمل و نقل می‌تواند طبق ماده ۲۲ به آن استناد نماید؛ ۲- در این صورت، جمع کل مبالغ قابل وصول از متصدی حمل و نقل و مستخدمان و عاملان او از حدود مذکور تجاوز نخواهد کرد؛ ۳ - چنانچه اثبات گردد که خسارت وارده از عمل قصور مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل ناشی گردیده و خواه به قصد ایراد 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."

۵. Special Drawing Rights منخف SDR است که به "حق برداشت ویژه" ترجمه می‌شود. ارزش این واحد پولی به وسیله صندوق بین المللی پول مشخص می‌شود.

مسؤولیت مطلق دارد، به عبارت دیگر، تا این میزان، متصدی مسؤل است و نمی تواند مسؤولیت خود را محدود کند یا نادیده بگیرد.^۱ در ردیف دوم، مسؤولیت متصدی حمل در قبال خسارات بیشتر از محدوده فوق بر مبنای تقصیر خواهد بود؛ با این توضیح که وی باید بتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از قصور و یا فعل یا ترک فعل غیرقانونی او یا کارکنان یا نمایندگان او نبوده است. با این وصف، مسؤولیت متصدی حمل در صورتی محدود به یکصد هزار «حق برداشت ویژه» خواهد بود که وی بتواند مقصر نبودن خود را اثبات کند.

کنوانسیون مونترال، علاوه بر تعیین حدود مسؤولیت برای تاخیر در حمل و نقل، میزان مسؤولیت متصدی در خصوص کالا و بار همراه مسافر را تغییر داده است. مطابق بندهای ۱ و ۲ ماده ۲۲ آن "در مورد خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل اشخاص، مسؤولیت متصدی حمل برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ «حق برداشت ویژه» است. در حمل و نقل بار همراه مسافر، مسؤولیت متصدی حمل در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تأخیر محدود به ۱۰۰۰ «حق برداشت ویژه» برای هر مسافر است، مگر این که مسافر در زمان تحویل بار همراه واریسی شده به متصدی حمل، اهمیت خاصی را برای تحویل بار همراه در مقصد اعلام نموده و مبلغی اضافی را در صورت اقتضا پرداخته باشد." به موجب بند ۵ این ماده "چنانچه اثبات شود خسارت بر اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی که با قصد ایراد خسارت یا با از روی احتیاطی و با علم به احتمال ورود خسارت، انجام یافته، مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده اجرا نمی گردد؛ مشروط بر این که در مورد فعل یا ترک فعل خدمه یا نمایندگان، اثبات شود که خادم یا نماینده موصوف در قلمرو استخدامی خود عمل می نموده اند." *پژوهش‌های حقوق بشری*

۲- معیارهای ذهنی و عینی

در متن فرانسه ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو کلمات dol و *faute équivalente au dol* به کار رفته است. در متن انگلیسی، این کلمات به *willful misconduct* و *default* ترجمه شده است. dol که به *willful misconduct* ترجمه شده کاملاً مترادف آن نیست. معنی *willful misconduct* از معادل فرانسه آن یعنی dol وسیعتر است (جباری، ۱۹۸۱: ۱۱۰) یعنی

۱. البته، به استثنای مواردی که خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه خود خواهان بوده و یا وی در وقوع خسارت سهیم بوده است. ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال، به همراه ماده ۲۰ این کنوانسیون خوانده شده است که در مواردی متصدی را از مسؤولیت معاف کرده است (Dempsey, 2005:182).

خلافکاری عمدی به قصد ضربه زدن و ایراد خسارت به شخص دیگر. Dol به موردی اطلاق می‌شود که شخص از عمل خود و نتیجه آن (مثل وارد آوردن خسارت یا جراحت) کاملاً آگاه باشد^۱ در حالی که در willful misconduct شخص از عمل خود و احتمال خطرات آن آگاه است ولی وارد کردن جراحت خاصی را مد نظر ندارد و ممکن است احتمال دهد کار وی خسارتی به کسی وارد نکند (Vershooor, 2003: 68-70).

با بررسی تاریخ تقنینی کنوانسیون ورشو آشکار می‌شود که پیش‌نویس‌کنندگان این کنوانسیون قصد داشتند دو عبارت "مسامحه فاحش" و "تقصیر عمدی" را مشابه هم در نظر بگیرند (Khan, 1990: 63) به این ترتیب معیار رفتاری یک فرد عاقل متعارف ملاک تعیین نوع مسامحه خواهد بود، بدون اینکه به حالت ذهنی متخلف توجهی شود. دادگاه در قضیه نوردریش ترانسپورت (1953:105-119) این موضوع را بررسی نموده است. به نظر دادگاه؛ "از آنجا که منعقدکنندگان کنوانسیون بر آن بودند که مفهوم لاتین dol و faute lourde مساوی با تقصیر عمدی را با مفهوم آنگلو ساکسونی خلافکاری عمدی^۲ تلفیق نمایند، آنها قصد داشتند هم خطای عمدی و هم مسامحه فاحش را از شرایط محدودکننده مسئولیت متصدیان حمل و نقل جدا کنند."

دادگاه‌های انگلیسی زبان و دادگاه‌های فرانسه زبان هر کدام با توجه به تفسیر خود از این کلمات رأی صادر کرده اند، لذا به نتایج متفاوتی دست یافته‌اند. با توجه به اعتبار متن فرانسه^۳ کنوانسیون ورشو، رویه قضایی فرانسه در این زمینه بررسی می‌شود.

برای دادگاهها، اثبات اینکه آیا متصدی یا کارکنان وی از روی عمد و آگاهی از وقوع خسارت مرتکب تخلف شده اند یا نه، دشوار است. در این مورد، دادگاهها معمولاً یکی از دو معیار

۱. پول شو می‌نویسد اگر بتوان عمل متخلف را از این جهت که فی نفسه و بالذات به اندازه کافی خطرناک و نابخشودنی است در نظر گرفت دادگاه بدون مراجعه به نگرش ذهنی متخلف به این نتیجه خواهد رسید که تقصیر ارتكابی همانند تقصیر عمدی است. خطا خود آشکار می‌شود و عدم وجود قصد نمی‌تواند مرتکب خلاف را در مقابل مسئولیت نامحدود محافظت کند Paul Chauveau, Droit aérien.

2. Willful misconduct.

۳. مطابق ماده ۳۶ کنوانسیون ورشو: "کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد به زبان فرانسه تنظیم گردیده، در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری خواهد شد و دولت لهستان یک نسخه رونوشت گواهی شده آن را برای دولت هر یک از طرفهای معظم متعاقد ارسال خواهد نمود."

را به کار می‌برند: معیار عینی^۱ و معیار ذهنی^۲. در صورتی که معیار عینی را به کار بیندند، به رفتار متصدی متعارف توجه می‌شود که آیا متصدی مورد نظر مانند یک متصدی متعارف و خوب عمل کرده است یا نه؟ ولی برعکس، در معیار ذهنی، دادگاه باید ارزیابی کند که آیا متصدی یا نمایندگان از احتمال وقوع خسارت آگاهی داشته‌اند یا خیر؟ به عبارت دیگر، وقتی دادگاه وضعیت ذهنی متصدی متخلف را مد نظر قرار می‌دهد، معیار ذهنی را در تصمیم خود به کار می‌بندد. معیار ذهنی در دادگاههای سوئیس^۳ به کار رفته است و برعکس، دادگاههای فرانسه و ایالات متحده معیار عینی را در تصمیم‌گیری خود مد نظر قرار می‌دهند.^۴

البته، به رغم اینکه تفاوتی بین این دو معیار به کار رفته وجود دارد، ولی در نهایت هر دو به یک نتیجه منجر می‌شوند، زیرا وقتی دادگاه به معیار ذهنی توجه دارد مجبور است برای اثبات وضعیت ذهنی شخص متخلف، قراین و شواهد را بررسی نماید و این چیزی جز معیار عینی نیست، زیرا در معیار عینی به شواهد و قراین توجه می‌شود تا عمل یک فرد متعارف سنجیده شود (Goldhrisch, 1988:120-121).

۳- آثار تقصیر یا عمد متصدی حمل و نقل

الف- اعلام ارزش کالا

اگر فرستنده کالا به هنگام تنظیم بارنامه ارزش کالا را اعلام نموده و در صورت لزوم هزینه‌های مربوط را پرداخت نموده باشد، در صورت وقوع خسارت می‌تواند ارزش اعلام شده را از متصدی حمل مطالبه نماید، لیکن در صورتی که وقوع خسارت به علت تخلف متصدی حمل و نقل باشد و فرستنده ارزش کالا را به هنگام تنظیم بارنامه اعلام نکرده باشد، باز هم می‌تواند به تخلف عمدی متصدی حمل استناد و خسارت خود را به طور کامل دریافت کند. برای مثال، در قضیه پِرا که در سال ۱۹۸۵ در نیویورک مطرح شده، فرستنده کالا، به رغم آنکه ارزش کالا را به متصدی حمل

1. Objective test.

2. Subjective test.

3. Lacroix v. Swissair 1974 RFDA 75 (Trib. Fed. 11 July 1972). Citecl in (Goldhirsch, 1988:121).

4. Montazami v. Kuwait Airways 20 Av. 17943 (D.C.N.Y.1987); Air France c. Moinot 1971 RFDA 186 (T.G.I. Paris, 12 Feb. 1971), rev'd 1974 RFDA 188 (C.A. Paris, 26 May 1973), aff'd 1976 RFDA 105 (Cass. 16 April 1975).

اعلام نکرده بود، به علت تخلف متصدی حمل و نقل توانست با استناد به ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو کلیه خسارات وارده را دریافت نماید.^۱

ب- سلب یا محدود نمودن مسؤولیت

بند ۱- کنوانسیون ورشو

اگر مدعی ورود خسارت اثبات کند که خسارت وارده ناشی از خلافاکاری عمدی متصدی حمل و نقل است و یا متصدی مزبور مرتکب خطایی شده است که معادل با خلافاکاری عمدی است، در این صورت متصدی حمل نمی تواند به مفاد کنوانسیون ورشو که مسؤولیت او را سلب و یا محدود می کند استناد نماید. به نظر گولدبریش (Goldhrisch, 1988: 120) موادی از کنوانسیون ورشو که متصدی حمل و نقل در صورت تخلف نخواهد توانست به آنها استناد نماید، عبارتند از:

الف - ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو: به موجب این ماده: "اگر متصدی حمل و نقل اثبات کند که خود عاملان او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملان او مقدور نبوده است، مسؤول نخواهد بود." متصدی حملی که به علت خلافاکاری عمدی موجب خسارت شده است نمی تواند مدعی شود که وی و یا عاملان او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند.

ب- ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو: به موجب ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو، هر گاه متصدی حمل و نقل اثبات کند که خسارات وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است، دادگاه می تواند طبق مفاد قانون خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسؤولیت مبرا سازد. این ماده در پروتکل لاهه هم بدون تغییر باقی مانده و در ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال تکرار شده است. متصدی حمل در صورت تخلف نمی تواند مدعی شود که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است. بارتا در کتاب حقوق هوایی می نویسد: «در حقوق نوشته، اگر خسارتی در حمل و نقل وارد گردد، متصدی حمل مقصر شناخته می شود». مفهوم "مشارکت در ضرر وارده"^۲ در حقوق فرانسه زمانی

1. Perera v . Varig 18 AVI 18554 (D.C.N.Y. 1984), rev' d on other g'nds 775 F. 2d 21 (2d. Cir. 1985) cited in (Goldhirsch, 1988:103-104).

2. Contributory negligence.

فعل یا ترک فعلی از سوی شاکی که همراه با مسامحه و قصور مدعی علیه باعث بروز خسارت و صدمه شده است. رفتاری از سوی مدعی که پایین تر از سطح لازمه قانونی برای حفاظت خود است و نقشی در مسامحه مدعی علیه در صدمه زدن به او داشته است. در بسیاری از ایالات آمریکا، دکتربین یا آموزه فوق جای خود را به غفلت یا مسامحه نسبی (comparative negligence) داده است (آقائی، ۱۳۸۵: ۸۴۶)؛ نظریه ای که بر اساس

که متصدی حمل مسؤول باشد، وجود ندارد، در حالی که در کامن لا، میزان مسؤولیت متصدی حمل به فعل و ترک فعل زیان دیده و متصدی حمل و مشارکت هر یک در ورود ضرر بستگی دارد. این ماده بنا به پیشنهاد نماینده انگلستان در هنگام تدوین کنوانسیون مونترال اضافه گردید (Barta, 2003:45).

ج - ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو: مطابق این ماده میزان مسؤولیت متصدی حمل به ۱۲۵۰۰۰ فرانک در مورد مسافر و ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم کالا محدود شده است. در صورت خلافتکاری عمدی، متصدی حمل باید کلیه خسارات وارده به مسافر و یا فرستنده کالا را بپردازد و نمی تواند مسؤولیت خود را به مبالغ مذکور محدود نماید.

د - ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو: در صورتی که خسارتی به کالا وارد آید و یا کالا با تاخیر به مقصد برسد، زیان دیده باید در ظرف مدت مشخصی، متصدی حمل را از خسارت وارده به صورت کتبی آگاه نماید. مطابق بند ۲ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو: "در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می کند، باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها علیه متصدی حمل و نقل اعتراض نماید. در صورت تاخیر، شکواییه باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود.^۱ در صورت عدم اعتراض ظرف مهلت های

آن، سهل انگاری و غفلت از سوی طرفی که خواستار دریافت خسارت یا جبران است، نیز در نظر گرفته می شود. این نظریه در مواردی کاربرد دارد که سهل انگاری هر دو طرف یا طرف های فاضیه ای به بروز خسارت کمک کرده یا منجر شده باشد. در مواردی که غفلت و مسامحه هر دو طرف قضیه ای، همزمان است و در بروز صدمات یا خسارت نقش داشته است، پرداخت جبران بر اساس این نظریه منتفی نمی شود، بلکه خسارات وارده بر مدعی، با توجه به اعمال خودش به طور نسبی کمتر محاسبه می شود؛ به شرط آنکه تقصیر او از تقصیر مدعی علیه کمتر باشد و با وجود اعمال دقت معمول، نتوانسته باشد از عواقب رفتار مسامحه آمیز مدعی علیه پس از آنکه مشهود شده یا می بایست مشهود به حساب می آمد، احتراز نماید (همان: ۲۶۹).

۱. مهلت های مذکور برای اقامه دعوی، در پروتکل لاهه و کنوانسیون مونترال تغییر کرده است. مطابق ماده ۱۵ پروتکل لاهه: "در صورت بروز خسارت گیرنده باید 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 حمل و نقل نماید. در صورت تاخیر در حمل و نقل، گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداکثر ظرف ۲۱ روز از تاریخ تحویل گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسلیم دارد." به موجب ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال، "در صورت ورود خسارت، تحویل گیرنده قانونی بار باید بلافاصله پس از کشف خسارت و حداکثر ظرف هفت روز از تاریخ

فوق‌الذکر، اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل به هیچ وجه امکان نخواهد داشت، مگر آنکه متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد.^۱ به عبارت دیگر، در صورتی که خسارت وارده ناشی از تقلب متصدی حمل و نقل باشد، اطلاع کتبی به وی در خصوص ورود خسارت ضرورتی ندارد.

در صورتی که فرستنده یا مسافر به تکلیف خود در خصوص اطلاع به متصدی حمل عمل نماید، تا دو سال فرصت خواهد داشت برای اقامه دعوی به دادگاه مراجعه و دادخواست خود را ارائه نماید. هر گاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد، یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است، اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زایل خواهد شد.^۱ ممکن است این سؤال مطرح شود که اگر خواهان به جای ارائه دادخواست به دادسرا مراجعه و شکایت کیفری نماید و بعد از دو سال متوجه شود که باید دادخواست ارائه می‌نمود، آیا حق اقامه دعوای وی باقی خواهد بود یا حق وی زایل می‌شود؟ با توجه به اینکه کنوانسیون‌های مربوطه از اصطلاح "اقامه دعوا"^۲ استفاده کرده‌اند و موضوع این کنوانسیون‌ها طرح دعوای حقوقی است، به نظر می‌رسد که خواهان باید به دادگاه حقوقی مراجعه و دعوای خود را مطرح نماید و در صورتی که وی بموقع به دادگاه حقوقی مراجعه نکند، حق اقامه دعوی نخواهد داشت، لیکن در این خصوص رویه متفاوتی وجود داشته است. وراثت بعضی از فوت‌شدگان حادثه فوکر، ۲۸ بعد از گذشت بیش از ده سال از وقوع حادثه، دادخواستی علیه شرکت هواپیمایی تقدیم کردند که یکی از آنها در شعبه ۲۱۵ دادگاه حقوقی تهران رسیدگی شد. دادگاه‌ها قبل از پرداختن به ماهیت دعوی باید به صلاحیت خود در رسیدگی به موضوع مطمئن باشند. متأسفانه شعبه ۲۱۵ دادگاه حقوقی تهران، بدون بررسی این موضوع و بدون اظهارنظر در خصوص قابلیت استماع دعوی، به قضیه رسیدگی کرد و حکم محکومیت شرکت خدمات هوایی کشور (آسمان) را به پرداخت دویست و پنجاه و پنج هزار فرانک (هر فرانک معادل ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا به عیار نهصد هزارم) با کسر مبلغ پرداخت شده توسط شرکت سهامی بیمه ایران محکوم نمود،

دریافت بار همراه واریسی شده و چهل روز از تاریخ دریافت محموله، علیه متصدی حمل اعتراض نماید. در مورد تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف ۲۱ روز از تاریخ تحویل بار همراه یا محموله به تحویل‌گیرنده قانونی به عمل آید. "

۱. ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو.

در حالی که دادگاه بدوا باید نفیا یا اثباتا در خصوص صلاحیت خود اظهار نظر می کرد (جباری، ۱۳۷۳: ۸۳-۹۷)

مشابه این موضوع در قضیه میسیریان علیه ایرفرانس^۱ در سال ۱۹۵۴ در پاریس مطرح شد. در این قضیه، شاکی در ۲ مارس ۱۹۵۲ همسر خود را در حادثه هوایی در یک پرواز بین المللی از دست داده بود. موضوع حادثه هوایی مزبور و تعقیب کیفری مسؤلان حادثه در مراجع قضایی کیفری در حال بررسی بود که سه ماه پس از حادثه، همسر متوفی به عنوان "طرف حقوقی"^۲ برای مطالبه خسارت وارد دعوی کیفری شده بود. وی در اول ژوئن ۱۹۵۴ دادخواستی حقوقی برای مطالبه خسارت ناشی از کشته شدن همسرش علیه متصدی حمل و نقل تقدیم نمود. در زمان تقدیم دادخواست، بیش از دو سال از زمان حادثه می گذشت. سؤال مطروحه در دادگاه حقوقی این بود که آیا شاکی پرونده کیفری، که در زمان رسیدگی به اتهامات وارده به متصدی حمل، برای جبران خسارت ناشی از کشته شدن همسرش علیه متصدی حمل شکایت نموده بود، حال می تواند بعد از گذشت بیش از دو سال، دادخواست حقوقی برای جبران خسارات ناشی از حادثه را تقدیم دادگاه نماید؟ متصدی حمل و نقل در پاسخ به دادخواست خواهان، آن را به این علت که طبق ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو، خواهان فقط تا دو سال از زمان حادثه حق ارائه دادخواست دارد، غیر قابل رسیدگی دانست و خواستار رد دادخواست از طرف دادگاه شد. دادگاه در پاسخ به این ایراد شکلی خوانده، اساس شکایت در هر دو پرونده را بررسی نمود و به این نتیجه رسید که پایه و اساس هر دو شکایت همان خسارات وارده ناشی از حادثه هوایی است و خواسته یکی است. به نظر دادگاه، اگر چه مسامحه مطروحه در پرونده حقوقی لزوما همان مسامحه ای نیست که در دادگاه کیفری مطرح شده، لیکن در برخی موارد، مسامحه مورد نظر در دادگاه کیفری می تواند مسامحه فاحش مطروحه در ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو باشد. سپس دادگاه به ماده ۳ قانون کیفی فرانسه اشاره کرد که مطابق آن طرف پرونده مجاز است، خسارت را در پرونده ای که در رسیدگی به جرایم عمومی مطرح است، مطالبه نماید. به نظر دادگاه، کنوانسیون ورشو، که در پرونده حاضر مطرح است، اجرای ماده ۳ قانون کیفری فرانسه را، وقتی که مسامحه صورت گرفته از ناحیه متصدی حمل قابل رسیدگی و مجازات طبق قوانین کیفری باشد، مستثنا نمی کند. مسامحه ای که در پرونده کیفری به وسیله

1. *Missirian v. Air France*, Civil Court of Seine, January 11, 1956, RGA 1956 at 67; 23 JALC, 1956: 235-237, cited in (Khan, 1990:77).

2. *Partie civil*.

قاضی رسیدگی کننده کشف می گردد، ولی در پرونده حقوقی که طبق کنوانسیون ورشو بررسی می شود، خواهان باید مسامحه فاحش از ناحیه متصدی حمل را اثبات نماید. سرانجام دادگاه به این نتیجه رسید که، شاکمی می تواند به انتخاب خود، یا در همان پرونده کیفری هنگام رسیدگی به جرایم عمومی، ارتکاب مسامحه از ناحیه متصدی حمل را اثبات نماید و یا به این دلیل که، پس از سه ماه وارد پرونده کیفری شده است، به عنوان دعوای مستقل حقوقی در پرونده حقوقی که در اول ژوئن ۱۹۵۴ تشکیل داده است، دعوای خود را ادامه دهد. طرح دعوای مطالبه خسارت در پرونده کیفری، حقوق او را به ادامه دعوای حقوقی طبق کنوانسیون ورشو حفظ می کند و لذا ادامه رسیدگی به دادخواست وی با ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو مغایر نیست.

بند ۲- پروتکل لاهه

به موجب ماده ۱۳ پروتکل لاهه، هر گاه اثبات شود: "خسارت وارده ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل ... صورت گرفته، میزان مسئولیت مصرحه در ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود". بر اساس این ماده، متصدی متخلف فقط از استناد به محدوده های مقرر در ماده ۲۲- که در آن میزان غرامت قابل پرداخت به مسافر و کالا مشخص شده - منع شده است. به رغم صراحت پروتکل لاهه، به نظر می رسد موادی که در سطور بالا در خصوص کنوانسیون ورشو به آنها اشاره شد که متصدی حمل و نقل نمی تواند در صورت تخلف به آنها استناد نماید، در مورد پروتکل لاهه هم قابل ذکر باشد، زیرا برای مثال، اگر اثبات شود که خسارت وارده ناشی از قصور متصدی حمل و نقل است وی طبقاً نباید ادعا نماید که کل خسارت وارده ناشی از قصور شخص خسارت دیده است.

بند ۳- کنوانسیون مونترال

مطابق مواد ۲۱ و ۲۲ کنوانسیون مونترال، تقصیر متصدی حمل و نقل در میزان مسئولیت وی موثر است. اگر مسافری در حمل و نقل هوایی بیش از ۱۰۰۰۰۰۰ "حق برداشت ویژه" خسارت ببیند، متصدی حمل و نقل باید کلیه خسارات وارده را جبران نماید، مگر آنکه متصدی حمل اثبات نماید: الف - خسارت ناشی از تقصیر یا ترک فعل سهل انگارانه متصدی حمل یا خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا

ب - خسارت منحصرأ ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است.^۱

در مورد خسارات ناشی از تاخیر در حمل و نقل اشخاص، مسؤولیت متصدی حمل برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ "حق برداشت ویژه" است.^۲ در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تاخیر بار همراه مسافر^۳، مسؤولیت متصدی حمل و نقل محدود به ۱۰۰۰ "حق برداشت ویژه" برای هر مسافر است، مگر آن که مسافر در زمان تحویل بار همراه چک شده به متصدی حمل، اهمیت خاصی را برای تحویل بار همراه در مقصد اعلام نموده و مبلغ اضافی را در صورت اقتضا پرداخته باشد.^۴ در این صورت، متصدی حمل و نقل مسؤول پرداخت مبلغ اظهار شده است. چنانچه ثابت شود خسارت بر اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی که با قصد ورود خسارت یا با بی احتیاطی و با علم به احتمال ورود خسارت انجام یافته، مبلغ مذکور در فوق اجرا نمی گردد، مشروط بر اینکه در مورد فعل یا ترک فعل خدمه یا نمایندگان ثابت شود که خادم یا نماینده موصوف در قلمرو استخدامی خود عمل می نموده اند.^۵

۴- اجرای قانون دادگاه رسیدگی کننده

بند ۱- تقصیر متصدی حمل و نقل

مقصود از تقصیر شغلی و حرفه ای، خطایی است که صاحبان مشاغل تخصصی در اجرای کاری که حرفه آنان است، مرتکب می شوند (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۳۰۸). در خصوص خطای پزشک در عمل جراحی، خطای قاضی در صدور حکم، خطای معمار در احداث ساختمان، خطای وکیل در دفاع از موکل، خطای پلیس در حفظ امنیت و حقوق شهروندان و خطای متصدیان حمل و نقل هوایی در حمل و نقل بار و مسافر، که از فنون و مهارتهای ویژه ای برخوردارند، نمی توان رفتار انسان متعارف را به عنوان معیار تمیز خطا از ثواب پذیرفت. به عبارت دیگر از این افراد متخصص

۱. بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال.

۲. همان، بند ۱ ماده ۲۲.

۳. مطابق بند ۴ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال، در این کنوانسیون "بار همراه مسافر" بار همراه اعم از واریسی شده (باری که برای آن رسید صادر می شود) و بار واریسی نشده (باری که مسافر به همراه خود به داخل هواپیما می برد) را در بر می گیرد.

۴. همان، بند ۲، ماده ۲۲.

۵. همان، بند ۵، ماده ۲۲.

نمی توان انتظار داشت که در عملکرد خود بسان مردم عادی باشند. جامعه برای تقصیر این متخصصان، رفتار یک متخصص متعارف و محتاط در همان رشته را معیار قرار می دهد.

متصدیان حمل و نقل هوایی، همانند سایر صاحبان مشاغل مختلف تخصصی، به سبب حرفه و مسؤولیتی که به عهده دارند، ممکن است به مناسبت انجام وظیفه، خسارتی به مسافران و فرستندگان کالا وارد نمایند. از طرفی، هواپیما از لحاظ فنی، وسیله بسیار پیچیده ای است. برخلاف وسایل نقلیه زمینی، یک حادثه هوایی، علاوه بر به مخاطره انداختن جان خدمه و تعداد زیادی مسافر، ممکن است به تلفات سنگینی در سطح زمین نیز منجر گردد. به همین سبب، تکنولوژی پیچیده هوایی، مقررات پیچیده ای، مانند مقررات مربوط به کارکنان پرواز، قابلیت پرواز هواپیما و تأسیسات فرودگاه دارد که باید به وسیله متصدیان حمل و نقل رعایت شوند (جباری، ۱۳۸۱: ۵). از طرف دیگر، مسافران و فرستندگان کالا، هواپیما را به خاطر سرعت و امنیت آن انتخاب کرده اند. هواپیما به خاطر تکنولوژی پیچیده آن وسیله ای امن بشمار می رود و با توجه به برنامه ریزی دقیق آن در سطح بین المللی، انتظار می رود بموقع به مقصد برسد. از متصدیان حمل و نقل هوایی، که با مفاهیم عملی و قواعد فنی ویژه خو گرفته اند، انتظار می رود در پروازها، کلیه اصول، قواعد و استانداردها را رعایت نمایند. از این رو اگر متصدیان حمل، مقررات و استانداردها را رعایت نکنند، مرتکب تقصیر شده اند؛ تقصیری که در جامعه بین المللی نابخشودنی و در بعضی از کشورها ممکن است حتی تقصیر عمدی محسوب شود. اگر چه عنوان "تقصیر شغلی متصدی حمل و نقل" در نوشته ها و آرای دادگاه ها مطرح نشده است، ولی سختگیری دادگاه ها نشان می دهد که آنها انتظار بیشتری از متصدیان حمل و نقل دارند؛ همچنانکه دادگاه کنگوی بلژیک سابق در قضیه سبنا این نظر را تصریح کرد که قصور شدید ماهیتاً با تقصیر عمدی مساوی نیست، بلکه در عمل با آن مطابقت دارد. دادگاه در رای خود این نکته را یاد آور شد که در تفسیر ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، قاضی نباید به معنی کلمات از نظر بین المللی توجه کند، بلکه باید مطابق قانون دادگاه رسیدگی کننده حکم صادر کند. طبق حقوق داخلی کنگو، مسامحه ای فاحش است که ویژگی بی مبالاتی شدید و نابخشودنی داشته باشد و آن وقتی حاصل می شود که شخص از "مراقبت ویژه" در برابر تعهداتی که دارد، خودداری نماید. این طرز تلقی اگر چه عمل عمدی نیست ولی به مسامحه عمدی شبیه

است. دادگاه در این قضیه مراقبت ویژه را در مورد متصدی حمل به کار برده و این چیزی است که وظیفه شغلی متصدی حمل ایجاب می کند.

بند ۲- تخلف متصدی حمل و نقل در قوانین کشورهای مختلف

دادگاه رسیدگی کننده به قضایای مطروحه باید تعیین کند که آیا فعل یا ترک فعل متصدی حمل و نقل، معادل با خلافاکاری عمدی تلقی می شود؟ مطابق کنوانسیون ورشو، برای پاسخ به این سؤال، دادگاهها باید موضوع را طبق قوانین داخلی خود بررسی کنند. چنانکه ذکر شد، اصطلاحات به کار رفته در قوانین کشورهای مختلف معانی متفاوتی دارند. در قضیه کالکت^۱ دادگاه بدوی بروکسل اظهار داشت: طبق قانون بلژیک، مسامحه فاحش با تقصیر عمدی یکسان نیست، زیرا در تقصیر عمدی قصد عامل صدمه زدن ارادی است، در حالی که مسامحه حتی در نوع شدید آن فاقد چنین قصدی است. این نظر در قضیه فیشر^۲ در بلژیک تأیید شد. دادگاه اظهار داشت: "در حقوق فرانسه، تساوی مفهوم تقصیر با خلافاکاری عمدی در حد وسیعی پذیرفته شده است، لیکن در بلژیک معدود نویسندگانی چنین نظری دارند و قضات دیوان عالی بلژیک هم این نظر را نپذیرفته اند."

در آلمان دادگاه ها رای داده اند که مسامحه فاحش با تقصیر عمدی (یا vesatz در حقوق آلمان) مساوی است و در خصوص مسامحه فاحش مسؤلیت متصدی حمل و نقل نامحدود خواهد بود. اولین تصمیم قضایی آلمان در این خصوص مربوط به قضیه لندگریخت^۳ است که در سال ۱۹۳۹ صادر شده است. در این رای آمده است که در حقوق آنگلوساکسون مسامحه فاحش وجود ندارد، ولی این عبارت در حقوق آلمان بخوبی شناخته شده و اشاره به موردی دارد که در عمل، مراقبت صحیح، اصول اولیه، ملاحظات ساده و آشکار رعایت نشده باشد. در سال ۱۹۴۳ وزارت دادگستری آلمان طی اصلاحیه ای^۴ چگونگی تفسیر اصطلاح "خطای معادل با خلافاکاری عمدی"

1. Collect v. Sabena, Brussels Court of First Instance, April 17, 1958, RFDA 1958:411-423.

2. Fischer v. Sabena, Brussels Court of First Instance, May 6, 1950, RFDA 1959 at 411.

3. A.V.B. Germany, Landgericht Frankfurt/Main, March 8, 1939, 2/70, 169/37-1939 Archiv fur Luftrecht 180; ICAO Doc. 36 at 94; Uniform Law Cases 1953-1955 at 421-422; Air Law, vol. XIII, 1988 at 191, cited in (Khan, 1990 p. 67).

4. An amendment issued by the German Ministry of Justice in 1943: Lorenz, German Air Law-A Case History, 11 JALC 1940 at 264-265; cited in (Khan, 1990 p. 68).

را اعلام کرد. در این اصلاحیه، وزارت دادگستری آلمان در حقیقت، همان تفسیری را ارائه کرد که تاکنون عملاً اجرا می‌شد. این اصلاحیه، تفسیر دادگاهها از این کلمات را در قانون داخلی آلمان وارد نمود.

در هلند قانون حمل و نقل هوایی ۱۹۳۶، کنوانسیون ورشو را به رسمیت شناخته و در ماده ۳۴ آن صریحاً اشاره شده است که ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو در مورد مسامحه فاحش^۱ به کار می‌رود. در قضیه آمستل هدن فابریک^۲، دادگاه بخش آمستردام این نظر را که مسامحه فاحش معادل تقصیر عمدی است، تأیید کرد، ولی پرفسور دریون^۳ در توضیح آرای قضایی نظر داد که دادگاه های هلندی کمتر از دادگاه های فرانسه تمایل دارند مسامحه فاحش را بپذیرند.

دیوان عالی ژاپن در قضیه شرکت هواپیمایی نورت وست^۴ اصطلاح "معادل تقصیر" را بررسی کرد. در این قضیه، جعبه چوبی حاوی الماس به هنگام حمل از نیویورک به توکیو مفقود شد. خواهان، با استناد به ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، مدعی شد که متصدی حمل و نقل مرتکب مسامحه فاحش شده است. دادگاه بدوی در بررسی خود به این نتیجه رسید که مدرکی دال بر دزدی یا مسامحه فاحش از طرف متصدی حمل وجود ندارد. دادگاه تجدید نظر رای دادگاه بدوی را نقض کرد. دادگاه تجدید نظر معتقد بود که محموله از زمان بارگیری تا تخلیه بار و قرار دادن آن در انبار، در اختیار متصدی حمل بوده و جز کارکنان متصدی حمل کس دیگری به آن دسترسی نداشته است، لذا اگر هم متصدی حمل خود محموله را ندرزیده باشد سرقت در نتیجه مسامحه فاحش کارکنان متصدی حمل صورت گرفته است. بنابراین، متصدی حمل نمی تواند به مسؤولیت محدود خود استناد نماید. تصمیم دادگاه تجدید نظر با اعتراض متصدی حمل در دیوان عالی فرانسه مطرح شد. دیوان با تأیید نظر دادگاه تجدید نظر اعلام کرد طبق قانون تجارت فرانسه، چنین مسامحه ای معادل خلافکاری عمدی محسوب می شود. دیوان بدین نحو استدلال کرد که کارمند متصدی حمل و نقلی که اشتباها جعبه چوبی حامل الماس را بارگیری ننموده و جا گذاشته است و

1. Culpa lata.

2. Amstelhoedenfabriek N.V. v. Pan Am, IATA ACLR No. 14, January 7, 1953. Cited in Khan, 1990:69.

3. Drion, Limitation of Liability in International Air Law, the Hague, 1954, cited in Khan, 1990 :71.

4. Northwest Airlines Inc. v. Suzuki Pearl Shop Co. Ltd. Cour do cassation du Liban, 20-1-71, 6 European Transport Law, 1971 at 551.

یا اشتباه تخلیه کرده، مرتکب مسامحه فاحش شده است. متصدی اگر کمترین مراقبت را به کار می‌برد، می‌توانست از مفقود شدن محموله جلوگیری نماید. متصدی حمل باید پیش بینی می‌کرد که اگر چنین اشتباهی رخ دهد احتمال دارد کالا مفقود گردد. بنابر این، باید گفت متصدی حمل با مفقود شدن محموله مزبور مرتکب مسامحه فاحش شده است و نمی‌تواند از مسؤولیت محدود کنوانسیون ورشو بهره‌بردار.

عبارت ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو در قانون ایتالیا معنی متفاوتی دارد. مواد ۹۴۳ و ۹۵۲ قانون دریانوردی مصوب ۱۹۴۲ ایتالیا عبارت مسامحه فاحش را ذکر کرده است. به موجب آن قصور وقتی شدید است که عمل مجرمانه بوده، یا به شدت تبهکارانه صورت گرفته باشد. این معنی در حقیقت همان معنی سنتی این عبارت است.^۱ در قضیه آگریپینا^۲ محموله ای از طلا و جواهر به شرکت هواپیمایی ک. ال. ام. سپرده شده بود. محموله مزبور به وسیله شرکت هواپیمایی در کامیونی گذاشته و حدود یک ساعت بدون محافظ رها می‌گردد. محموله به این ترتیب مفقود می‌شود. فرستنده دادخواستی علیه متصدی حمل ارائه نمود. دادگاه به قضیه رسیدگی و حکم نمود که حمل کننده کاملاً از ارزش بسته‌ها آگاه بوده است و با توجه به اینکه حمل شب هنگام انجام می‌گرفته، لازم بوده به آن توجه خاص می‌شده است. چون متصدی حمل از محموله مواظبت لازمه را نکرده، مرتکب مسامحه فاحش شده و چنین رفتاری از متصدی را باید تخلف از مفاد ماده ۲۵ کنوانسیون دانست.

با توجه به تنوع مسائلی که در حمل و نقل هوایی اتفاق می‌افتد، دادگاهها باید در هر قضیه با توجه به حقایق مطروحه در آن تصمیم بگیرند و ارائه حکم کلی در این که خلافکاری عمدی و یا مسامحه فاحش صورت گرفته، عملاً امکان ندارد؛ مثلاً اگر بر اثر شرایط نامساعد جوی حادثه ای رخ دهد، دادگاهی ممکن است به این نتیجه برسد که متصدی حمل و نقل باید از شرایط جوی اطلاع حاصل و از پرواز خودداری می‌کرد، لذا فعل متصدی حمل را معادل با خلافکاری عمدی تشخیص دهد. بر عکس، ممکن است در قضیه مشابهی، دادگاهی به این نتیجه برسد که امکان پیشگویی شرایط جوی وجود نداشته و لذا متصدی حمل تقصیری مرتکب نشده است، و در قضیه

1. Articles 943 & 952 of the Italian Navigation Code of 1942; cited in :Khan, 1990 :70).

2. Agrippina v. KLM, Tribunal fo Milan, February 20, 1964:6-11; Diritto Aero 1967 at 160 Italy cited in :Khan, 1990: 71.

سومی امکان دارد دادگاهی به این نتیجه برسد که تقصیری از ناحیه متصدی حمل و نقل صورت پذیرفته، لیکن تقصیر مزبور نمی تواند طبق قوانین داخلی آن کشور معادل با خلافتکاری عمدی شمرده شود. برای مثال در سال ۱۹۶۰ در قضیه امری^۱ متصدی حمل و نقل به دلیل ارتکاب تخلف عمدی مقصر شناخته شد. در این قضیه به رغم اینکه برای دادگاه مشخص شد که خدمه از خطرات هوایی و زمینی آگاه بودند و آنها از کلیه تجهیزات موجود برای رفع خطر استفاده نکرده بودند، ولی برای دادگاه اثبات نشد که متصدی حمل و نقل عمداً تقصیری مرتکب شده باشد، ولی دادگاه در این قضیه آگاهی متصدی حمل از احتمال وقوع خسارت را معادل خلافتکاری عمدی تلقی و متصدی حمل و نقل را به علت ارتکاب خلافتکاری عمدی محکوم نمود.

اگر هواپیمایی بدون تجهیزات لازم به پرواز در آید، دادگاهها تخلف متصدی حمل و نقل را معادل با خلافتکاری عمدی می دانند. در قضیه ایرگوادالوب^۲ که در سال ۱۹۸۳ در فرانسه مطرح شد، خلبان با هواپیمایی بدون تجهیزات اندازه گیری و کنترل خودکار پرواز نموده بود. وی برای یافتن علامات روی زمین ارتفاع خود را کم می کند، ولی ناگهان طوفان شدیدی وی را از مسیر منحرف می نماید و بالاخره هواپیما در اقیانوس سقوط می کند. دادگاه در بررسی قضیه دریافت که: خلبانان شرکت هواپیمایی مزبور بیش از حد معمول کار می کردند، هواپیما به تجهیزات جهت یابی مناسب و کنترل خودکار هواپیما مجهز نبود، خلبان از وضعیت خطرناک جوی آگاه بوده و هواپیما برای ادامه پرواز سوخت کافی داشته است. با توجه به وضعیت موجود، دادگاه فعل خلبان هواپیما را معادل خلافتکاری عمدی تشخیص داد و وی را محکوم نمود. بنابراین، نداشتن تجهیزات کافی برای هواپیما، می تواند موجبات محکومیت متصدی حمل به خلافتکاری عمدی را فراهم کند. همین موضوع در خصوص شرکت هواپیمایی کره^۳ در سال ۱۹۷۵ هم مطرح و تایید شد. این قضیه که در فرانسه مطرح شد، برای دادگاه مشخص گردید که علت وقوع حادثه مجهز نبودن هواپیما به امکانات لازم بوده و لذا متصدی حمل و نقل به علت تخلف عمدی مقصر شناخته شد.

1. Emery v. Sabena 1969 RGA 375 (T.G.I. Seine, 25 Mar. 1960), aff'd 1965 RGAE 331, 1969 RGAE 444 (Cass, 5 Dec. 1967) Cited in (Goldhirsch, 1988 p. 122).

2. Air Guadeloupe et autres c. Divers 1984 RFDA 301 (C.A. Basse-Terre Guadeloupe, 12 Dec. 1983). Cited in (Goldhirsch, 1988, p. 123).

3. Korean Airlines c. Epoux Entiope 1979 RFDA 345 (T.G.I. Paris, 27 Apr. 1979), aff'd 1981 RFDA 225 (C.A. Paris 8 July 1980), aff'd 1982 RFDA 215 (Cass. 15 Dec. 1981), Cited in (Goldhirsch, 1988, p. 124).

بنابر این، اگر کارکنان متصدی حمل در انجام وظایف شغلی خود کوتاهی نمایند، ممکن است موجب مسؤلیت نامحدود متصدی حمل گردند. در قضیه بانک نوا اسکوشیا علیه پان امریکن^۱ که در سال ۱۹۹۱ در ایلات متحده آمریکا مطرح شد، محموله با ارزشی برای حمل به متصدی حمل و نقل سپرده شده بود که مفقود گردید. کارکنان متصدی حمل مقررات داخلی شرکت را در خصوص نحوه ارسال محموله طلا رعایت نکرده بودند. طبق مقررات مزبور، محموله با ارزش باید در کیسه های مناسب حمل می شد. بنابر این، عدم رعایت نکردن این مقررات موجب شد دادگاه متصدی حمل و نقل را به علت تخلف کارکنانش مسؤل بشناسد.

کوتاهی در انجام وظایف شغلی کارکنان شرکت هواپیمایی در موارد متعددی در کشورها اتفاق افتاده و موجب تاخیر در حمل و نقل شده است و در نتیجه، دادگاهها متصدیان حمل و نقل را مسؤل دانسته اند. دعوی کوپ فرمن^۲ علیه شرکت بین المللی هواپیمایی پاکستان در سال ۱۹۸۱ در نیویورک مطرح شد. در این قضیه متصدی حمل به هنگام تحویل بار مسافران، بر چسب صحیح روی آنها الصاق نمی کند. مسافران به این امر اعتراض و اعلام می نمایند که ممکن است آنها در شناسایی بار خود اشتباه نمایند، ولی کارکنان متصدی حمل بی توجهی می کنند و به آنها اطمینان می دهند روز بعد کالای خود را دریافت خواهند کرد. کارکنان شرکت در ارسال وسایل اشتباه کرده و موجب می شوند کالاها با ۱۵ روز تاخیر به مقصد برسند. دادگاه عمل کارکنان را تخلف عمدی تشخیص و متصدی حمل را به خاطر عمل کارکنان وی مقصر اعلام نمود.

بند ۳- تقصیر عمدی متصدی حمل و نقل در حقوق ایران

از نظر حقوقدانان ایران، تقصیر وقتی عمدی است که شخص به قصد اضرار به دیگری مرتکب آن شود. در مورد احراز تقصیر عمدی، دادرس باید درباره قصد و هدف خطا کار تحقیق کند تا معلوم نماید که آیا فاعل قصد داشته است که حادثه ناگوار رخ دهد یا تنها بی احتیاطی کرده است (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۳۰۲) به عبارت دیگر، قاضی باید به وضع روانی خطا کار توجه نماید. اما همچنان که پیشتر گفته شد، این تعریف از تقصیر عمدی نمی تواند در مورد متخصصان صادق باشد در این خصوص لازم است تقصیر شغلی و حرفه ای متخصص مورد توجه قرار گیرد.

1. Bank of Nova Scotia v. Pan Am 16 Avi. 17378 (D.C.N.Y. 1981), Cited in (Goldhirsch, 1988, p. 125).

2. Kupferman v. Pakistan Airlines 438 N.Y.S.2d 189 (N.Y.Civ. Ct. 1981), Cited in (Goldhirsch, 1988, p. 126).

در خصوص متصدیان حمل و نقل، قوانین جمهوری اسلامی مقررات خاصی دارد. قانون مجازات اسلامی، مصوب ۱۳۷۵ در فصل بیست و نهم مربوط به جرایم ناشی از تخلفات رانندگی، برای متصدیان حمل و نقل هوایی که مقررات را رعایت نکنند، مجازات تعیین نموده است. مطابق ماده ۷۱۴ این قانون، هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا رعایت نکردن نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسایط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسیله موتوری، به قتل غیر عمدی منجر شود، مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود. به موجب ماده ۷۱۵ در صورتی که جهات مذکور موجب نقص عضو یا بیماری غیر قابل علاج یا تغییر شکل دائمی عضو شود، مرتکب به حبس از دو ماه تا یک سال^۱ و در صورتی که موجب صدمه بدنی شود، مرتکب به حبس از یک تا پنج ماه و به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه مصدوم محکوم می شود.^۲

قانون مجازات عاملان متخلف در امر حمل و نقل کالا، مصوب ۱۳۶۷ مجلس شورای اسلامی مجازات هایی برای متصدیان متخلف در نظر گرفته است. مطابق ماده ۱ آن، چنانچه، متصدی شرکتها، مؤسسات، بنگاه های حمل و نقل و رانندگانی که مسئول حمل کالا، به مقصد هستند، عمداً آن را به مقصد نرسانند، علاوه بر جبران خسارت وارده به صاحب کالا به حبس از ۲ تا ۵ سال یا جریمه نقدی معادل ۱۰ تا ۲۰ برابر قیمت کالا محکوم می شوند. به موجب ماده ۳ این قانون، هر کس تمام یا قسمتی از کالاهای یاد شده در ماده یک را در هنگام حمل و نقل سرقت نماید، در صورتی که سرقت شرایط حد محاربه یا سرقت داشته باشد به مجازات مربوطه و در غیر این صورت به حبس از ۲ تا ۵ سال و جبران خسارات وارده به صاحب کالا محکوم می شود.

دستگاه قضایی ایران در چند قضیه در این خصوص آرائی صادر کرده است. نمونه آن را می توان در آرائی که در قضیه سانحه هوایی فوکر ۲۸ متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان صادر شده است، یافت. این هواپیما در پرواز از فرودگاه اصفهان به سوی تهران، در ساعت ۲۳ روز بیستم مهرماه ۱۳۷۳، در ارتفاع ۱۴۰۰۰ پائی به صورت شیرجه و با سرعت زیاد به کوه های کرکس برخورد کرد و هواپیما کاملاً متلاشی شد (جباری، ۱۳۷۳: ۸۳-۹۷) در این حادثه، تمامی ۶۶ نفر سرنشین هواپیما جان خود را از دست دادند. دادگاه عمومی ویژه اصفهان چهار نفر از کارکنان

۱. ماده ۷۱۶ قانون مجازات اسلامی.

۲. همان ماده ۷۱۷.

شرکت هوایمایی را به دلیل بی احتیاطی و عدم رعایت نظامات محکوم نمود.^۱ پرونده با ابلاغ ویژه به شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان ارجاع شد. دادگاه مزبور پس از بررسی پرونده مبادرت به صدور رای نمود.^۲ به موجب رای این دادگاه، بزهکاری متهمان در رابطه با بی احتیاطی و بی مبالائی و عدم رعایت نظامات که در نتیجه موجب بروز سانحه هوایی گردیده، محرز و مسلم تشخیص داده شده است و در مورد اینکه خسارات وارد شده اعم از جانی و مالی ناشی از تقصیر مشترک کلیه متهمان است، تردیدی نیست و میزان تقصیر متهمان هم به فرض این که قابل تعیین باشد، اثری ندارد، زیرا اعم از اینکه میزان تقصیر مساوی باشد، یا متفاوت، مسؤولیت متهمان نسبت به پرداخت دیه بالسویه خواهد بود. دادگاه با استناد به قسمت صدر ماده ۱۷۷ قانون مجازات عمومی و مواد ۱۶، ۲۹۴، ۲۹۵، ۲۹۷ و ۳۰۰ قانون مجازات اسلامی چهار نفر از متهمان را به تحمل یک سال حبس و یکی از متهمان را با رعایت بند ۵ ماده ۲۲ قانون یاد شده به تحمل چهار ماه حبس محکوم، به علاوه کلیه متهمان مذکور را بالسویه به تادیه شصت و سه فقره دیه مندرج در مواد ۲۹۷ و ۳۰۰ قانون مجازات اسلامی در حق اولیای دم مقتولان سانحه هوایی محکوم می نماید. این رای در شعب سوم و ششم دادگاه تجدید نظر استان اصفهان تایید شد.^۳ به موجب رای شعبه سوم دادگاه تجدید نظر: «... از حیث احراز بزهکاری و تطبیق عمل با قانون و تعیین مجازات بازدارنده و دیه و غرامت و همچنین رعایت مقررات و تشریفات دادرسی ایراد و اشکالی به نظر نمی رسد. ضمن رد اعتراض متهمان و کلاهی مدافع آنان، مستنداً به بند ۲ ماده ۲۲ قانون تشکیل دادگاههای عمومی و انقلاب و با این قید که ماده استنادی، ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی است، رای صادره از دادگاه دوم را در مورد حبس و دیه و همچنین غرامت سه نفر از مسافران و رای صادره از دادگاه اول رادر مورد غرامت سایر مسافران تایید می نماید.» اگر چه بنابر درخواست رئیس کل دادگستری استان تهران، این پرونده مجدداً رسیدگی شد و همه متهمان تبرئه شدند^۴ ولی این نظر که در صورت بی احتیاطی متصدی حمل، مسؤولیت وی نامحدود خواهد بود همچنان باقی است. البته، شایان ذکر است که دادگاه ها باید کنوانسیون ورشو را که در پروازهای داخلی ایران قابل اجراست، استناد و رای صادر می کردند.

۱. دادنامه شماره ۱۷۴/۷/۲۶ - پرونده کلاسه ۱/۷۴ دادگاه ویژه.

۲. دادنامه شماره ۱۹۲-۷۶/۲/۲۵ در پرونده کلاسه ۷۸۲-۷۵/۶ و ویژه.

۳. دادنامه شماره ۷۳۳ - ۷۹/۴/۴، پرونده کلاسه ۳۵۰/۷۸ ت.ن.۶.

۴. دادنامه شماره ۸۰۴-۸۲/۳/۲۸ در پرونده کلاسه ۲۳۵۸/۳۴/۸۱.

۵- بار اثبات ادعا

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل در قبال فوت یا جرح یا هر گونه آسیب بدنی که متوجه مسافر می گردد، مسؤول است. به موجب ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل در برابر خسارت ناشی از انهدام، یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا نیز مسؤول است. در این صورت، متصدی حمل باید مبالغی را که در ماده ۲۲ کنوانسیون ذکر شده است، به مسافر یا فرستنده کالا بپردازد. بنابراین، کنوانسیون ورشو همانند قانون تجارت ایران، فرض مسؤولیت را برای متصدی حمل و نقل پذیرفته است. متصدی حمل و نقل برای رهایی از مسؤولیت، باید اثبات کند که خود و عاملان او همه تدابیر را لازم برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملان او مقدور نبوده است. مطابق نظریه تقصیر، اثبات تقصیر به عهده زیان دیده است، ولی کنوانسیون ورشو با تعدیل این نظریه، فرض را بر تقصیر متصدی حمل قرار داده است. بر این اساس، متصدی حمل در صورت بروز خسارت مسؤول شناخته می شود، مگر آنکه اثبات نماید که تقصیر نکرده است.

مبانی مسؤولیت در کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال تغییر و سیستم دو گانه ای در خصوص مسؤولیت متصدیان حمل و نقل در برابر مسافر ایجاد شده است. مطابق آن، متصدیان حمل و نقل به طور کامل در برابر خسارات وارده به مسافر مسؤول هستند؛ به طوری که مسؤولیت آنها تا مبلغ یکصد هزار "حق برداشت ویژه" به صورت مطلق بوده و در صورتی که متصدی نتواند اثبات کند که کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری از وقوع خسارت انجام داده است، باید کلیه خسارات وارده را جبران نماید. در هر دو کنوانسیون، بار اثبات عدم مسؤولیت به عهده متصدی حمل و نقل است و در صورت عجز از اثبات عدم مسؤولیت، باید خسارت وارده را مطابق کنوانسیون ها جبران کند.

در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد، وضعیت متفاوت است. در قضایایی که در این خصوص مطرح شده است، به نظر دادگاهها بار اثباتی خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل به عهده زیان دیده است. به نظر آنان، طرق اثبات ادعا و آیین دادرسی مربوطه مطابق قوانین دادگاهی خواهد بود که به موضوع رسیدگی می نماید. در قضیه مارلوت،^۱ دادگاه عالی فرانسه اظهار داشت مسافر فقط در صورتی می تواند مسؤولیت محدود ماده ۲۲ کنوانسیون را کنار گذاشته، از مسؤولیت مذکور در ماده ۲۵ بهره ببرد که

1. Marlevat v. Frantz, Cour de cassation, May 10, 1977, 1977 RFDA 279; Air Law, vol. III, no. 2, 1978 at 128.

تقصیر عمدی متصدی حمل را اثبات نماید. دادگاه ایتالیا در قضیه ای^۱ اعلام کرد مسامحه فاحش مذکور در ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو در سیستم حقوقی ایتالیا پذیرفته شده است و مطابق آن در صورتی مسؤولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است که زیان دیده مسامحه فاحش متصدی حمل و نقل را اثبات نماید.

نتیجه گیری

مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، در صورتی که خسارت وارده در حمل و نقل هوایی، ناشی از خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به گونه‌ای که عمل مزبور معادل با خلافاکاری عمدی باشد، مسؤولیت متصدی حمل نامحدود خواهد بود. این مقرر با تعدیلاتی در پروتکل لاهه و کنوانسیون مونترال هم پذیرفته شده است. چند عامل موجب شده است تا در عمل رویه های متفاوتی به وجود آید: نخست اینکه اصل کنوانسیون به زبان فرانسه است و چون ترجمه این عبارات به زبان های دیگر مفهون متفاوتی دارد لذا موجب شده است در اجرای این ماده به نحو قابل توجهی متفاوت عمل گردد؛ دوم اینکه خود کنوانسیون تشخیص اینکه خلافاکاری عمدی یا خطای معمول معادل خلافاکاری عمدی هست یا نه را به مقررات داخلی کشورها احاله نموده است. در بعضی از کشورها، مانند فرانسه مسامحه فاحش معادل خلافاکاری عمدی دانسته شده، در حالی که بر عکس، در بعضی دیگر از کشورها، مانند بلژیک، قصد و اراده عامل صدمه باید احراز گردد. وجود رویه های متفاوت در کشورها همان چیزی است که تدوین کنندگان کنوانسیون های مربوطه انتظار داشتند و بدین جهت، در متن ماده قانون دادگاه رسیدگی کننده را در این خصوص قابل اجرا دانسته اند.

فهرست منابع

فارسی

- آقائی، بهمن. (۱۳۸۵). **فرهنگ حقوقی بهمن**، تهران: گنج دانش.
- جباری، منصور. (۱۳۸۳). «قانون قابل اجرا در حمل نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی ۱۳۰ (۱۳۸۳)»، **مجله پژوهشهای حقوقی**، ش ۹، نیمسال اول.

1. Cristini Mario Inga v. Air France and Air India, Tribunal of Rome: 154-155, cited in :Khan, 1990:74).

- _____ (۱۳۸۱). حقوق بین‌المللی هوایی، تبریز: فروزش.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۴). حقوق مدنی، الزامهای خارج از قرارداد: ضمان قهری، ج ۱، مسؤلیت مدنی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

انگلیسی

- Barta, J.C., Air Law, (Including Warsaw Convention and Montreal convention 1999); (New Delhi: Relianceck 2003).
- Dempsey, Paul S. & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 (Canada: McGill University, 2005).
- Goldhirsch, Lawrence B., The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff, 1988).
- Khan, Asmatullah, "Air Carrier's Unlimited Liability under the Warsaw System", LLM. Thesis submitted to the Faculty of Graduate Studies and Research, McGill University, Montreal, 1990.
- Vershoor, L.H. Diederiks, An Introduction to Air Law, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/Netherlands, 1983) (New ed. 2003).

اسناد

- Hague Protocol: Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.
- Montreal Convention: Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.
- Warsaw Convention: Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838.

آرای دادگاهها

- قضیه فوکر ۲۸ اصفهان دادنامه‌های به شماره ۱۷۴/۷/۲۶ - پرونده کلاسه ۱/۷۴ دادگاه ویژه؛ شماره ۱۹۲-۷۶/۲/۲۵ در پرونده کلاسه ۷۵-۷۸۲-۴۶ ویژه؛ شماره ۷۳۳-۷۹/۴/۴، پرونده کلاسه ۳۵۰/۷۸ ت.ن/۶؛ شماره ۸۰۴-۸۲/۳/۲۸ در پرونده کلاسه ۲۳۵۸/۳۴/۸۱.
- *Agrippina v. KLM*, Tribunal fo Milan, February 20, 1964, 6-11 *Diritto Aero* 1967 at 160 Italy).
- *Air Guadeloupe et autres c. Divers* 1984 RFDA 301 (C.A. Basse-Terre Guadeloupe, 12 Dec. 1983).
- *Amstelhoedenfabriek N.V. v. Pan Am*, IATA ACLR No. 14, January 7, 1953. Cited in (Khan, 1990 p. 69).
- *Bank of Nova Scotia v. Pan Am* 16 *Avi.* 17378 (D.C.N.Y. 1981).
- *Collect v. Sabena*, Brussels Court of First Instance, April 17, 1958, RFDA 1958, 411-423.
- *Cristini Mario Inga v. Air France and Air India*, Tribunal of Rome, July 28, 1971 at 154-155.
- *Emery v. Sabena* 1969 RGA 375 (T.G.I. Seine, 25 Mar. 1960), *aff'd* 1965 RGAE 331, 1969 RGAE 444 (Cass, 5 Dec. 1967).
- *Fischer v. Sabena*, Brussels Court of First Instance, May 6, 1950, RFDA 1959 at 411.
- *Korean Airlines c. Epoux Entiope* 1979 RFDA 345 (T.G.I. Paris, 27 Apr. 1979), *aff'd* 1981 RFDA 225 (C.A. Paris 8 July 1980), *aff'd* 1982 RFDA 215 (Cass. 15 Dec. 1981).
- *Kupferman v. Pakistan Airlines* 438 N.Y.S.2d 189 (N.Y.Civ. Ct. 1981).
- *Lacroix v. Swissair* 1974 RFDA 75 (Trib. Fed. 11 July 1972).
- *Marlevat v. Frantz*, Cour de cassation, May 10, 1977, 1977 RFDA 279; *Air Law*, vol. III, no. 2, 1978 at 128.

- Missirian v. Air France, Civil Court of Seine, January 11, 1956, RGA 1956 at 67; 23 JALC 1956 at 235-237.
- Montazami v. Kuwait Airways 20 Av. 17943 (D.C.N.Y.1987); Air France c. Moinot 1971 RFDA 186 (T.G.I. Paris, 12 Feb. 1971), rev'd 1974 RFDA 188 (C.A. Paris, 26 May 1973), aff'd 1976 RFDA 105 (Cass. 16 April 1975).
- Nordish Transport v. Air France, cour d'appel de paris, 28 February 1953, RFDA 1953, 105 at 119.
- Northwest Airlines Inc. v. Suzuki Pearl Shop Co. Ltd. Cour do cassation du Liban, 20-1-71, 6 European Transport Law, 1971 at 551.
- Perera v . Varig 18 AVI 18554 (D.C.N.Y. 1984), rev' d on other g'nds 775 F. 2d 21 (2d. Cir. 1985).
- Sabena v. Moutafis, Court of Appeal do Leopoldvill, Mar. 16, 1959, RFDA 1959, 179-187.