

فصل نامه دیدگاه‌های حقوقی، دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری  
شماره چهل و دوم و چهل و سوم ۱۳۸۶ صص ۴۷-۷۸

## طرفین دعوی در حمل و نقل بین‌المللی هوایی و دادگاه صلاحیتدار براساس کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن دکتر حسین صادقی<sup>۱</sup>

### چکیده

امروزه نظام حمل و نقل هوایی به عنوان یک روش اساسی در حوزه ارتباطات و مبادلات بین‌المللی نقش و جایگاه مهمی را داشته و به جهت وجود سرعت در این روش از حمل و نقل مورد توجه خاص به‌ویژه در بخش حمل و نقل مسافر است. به جهت غلبه جنبه بین‌المللی این روش از حمل و نقل بیش از سایر انواع حمل دیگر تابع قواعد بین‌المللی قرار گرفته تا جایی که حمل و نقل هوایی داخلی برخی کشورها نظیر ایران نیز تابع کنوانسیون‌های مربوط نظیر ورشو است. یکی از مسائل مهم در بحث حقوقی در این حوزه تشخیص افراد ذینفع و دارندگان حق اقامه دعوی برای مطالبه خسارت (خواهان) از یک طرف و تعیین اینکه اشخاص زیان‌دیده دارای حق اقامه دعوی، اشخاصی را می‌توانند طرف دعوی مطالبه خسارت بر مبنای مسئولیت موضوع کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن قرار دهند. علاوه بر آن تعیین دادگاه صلاحیتدار برای رسیدگی به چنین دعاوی نیز یک مسئله مهم در این مقوله است که در این مقاله به بررسی این سه موضوع براساس کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه، کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا خواهیم پرداخت.

### واژگان کلیدی:

متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، معاهده گوادالاخارا، پروتکل گواتمالا، دادگاه صلاحیتدار، خواهان و خوانده.

## مقدمه

در مورد حمل و نقل بین‌المللی هوایی همانند حمل و نقل زمینی و دریایی کنوانسیون‌های بین‌المللی تصویب گردیده است. از جمله فواید تصویب چنین کنوانسیون‌هایی رفع مشکل تعارض قوانین به‌ویژه در زمینه میزان و حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل و همچنین مراجع حل اختلاف می‌باشد؛ چرا که بدون تردید به جهت وصف خاص نظام حمل و نقل بین‌المللی همیشه یک عنصر خارجی وجود دارد. بدین معنی که حتماً در جریان یک حمل و نقل بین‌المللی حداقل دو کشور به عنوان مبدأ و مقصد دخالت دارند. گاه ممکن است اقامتگاه قانونی فرستنده و گیرنده و متصدی حمل و نقل متفاوت باشد و در این حالت است که تعیین قانون حاکم و به تبع آن تعیین دادگاه صلاحیتدار مشکل خواهد بود.

اگر یک محموله‌ای از طریق هوا توسط یک متصدی حمل و نقلی که تابعیت کشور (الف) را دارد، حمل شود و قرارداد حمل و نقل در کشور (ب) منعقد گردد، از طرفی فرستنده نیز تابعیت کشور (ج) را داشته یا اقامتگاه وی در کشور مزبور باشد و اقامتگاه قانونی گیرنده کشور (د) باشد و در نتیجه مقصد حمل کشور (د) و مبدأ آن کشور (ج) باشد و کشور (ه) در مسیر حمل قرار گیرد و در این کشور هواپیما سقوط نموده و محموله تلف شود در چنین حالتی پاسخ به این سؤال که چه قانونی بر دعوی ناشی از این حادثه حاکم خواهد بود و چه دادگاهی می‌تواند به این دعوی رهسپاری نماید بسیار دشوار خواهد بود.

اینجاست که ضرورت تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی احساس می‌گردد و در این راستا بوده است که جامعه بین‌المللی با احساس ضرورت جلوگیری از تعارض قوانین و صلاحیت دادگاه‌ها به ویژه با توجه به طبیعت خاص حمل و نقل بین‌المللی که اصولاً با چنین تعارضاتی ملازمه دارد، اقدام به تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی نمود.

دو سند مهم بین‌المللی در زمینه حمل و نقل هوایی وجود دارند که ما در اینجا به اجمال به آنها اشاره می‌کنیم:

### ۱- معاهده شیکاگو

معاهده بین‌المللی هواپیمایی کشوری موسوم به معاهده شیکاگو در سال ۱۹۴۷ در عهدنامه کنفرانس بین‌المللی هواپیمایی کشوری به تصویب رسید که علاوه بر اینکه اساسنامه سازمان

۱- بایستی توجه داشت که اسناد بین‌المللی حمل و نقل هوایی محدود به این دو مورد نمی‌باشند جهت آشنایی با سایر اسناد بین‌المللی و کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل هوایی رجوع کنید به: امیری، غلامحسین، آشنایی با کنوانسیون‌های مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی، صص ۱۵۲-۱۲۶.

بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) محسوب است به عهدنامه چند جانبه برای ایجاد نظم و ایمنی و کمک به پیشرفت موثر هواپیمایی بین‌المللی است.<sup>۱</sup>

هدف این معاهده تسهیل حمل و نقل بین‌المللی هوایی و بهبود بخشیدن خدمات دریانوردی است. این معاهده ناظر بر هواپیماهای کشوری بوده و در مورد هواپیماهای دولتی قابل اجرا نمی‌باشد.<sup>۲</sup>

## ۲- معاهده ورشو و اصلاحات تکمیلی آن

اما مهمترین معاهده بین‌المللی در مورد حمل و نقل بین‌المللی هوایی معاهده ورشو و اصلاحات تکمیلی آن می‌باشد. چرا که برخلاف معاهده شیکاگو که به بحث تنظیم چگونگی انجام پرواز و خطوط هوایی کشورها و ایمنی تردد و هوا می‌پردازد در معاهده ورشو تخصصاً چگونگی حمل و نقل هوایی شامل حقوق و تکالیف طرف‌های قرارداد حمل و نقل هوایی از جمله متصدیان حمل و نقل هوایی و صاحبان کالا و مسافری می‌پردازد. به‌ویژه در این کنوانسیون حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل اعم از حمل مرکب، ساده یا متوالی و همچنین مراجع و دادگاه‌های صلاحیتدار برای رسیدگی به دعاوی مربوطه مورد توجه قرار گرفته است. به جهت جامع بودن مقررات این کنوانسیون اکثر کشورهای دنیا این معاهده را پذیرفته و حتی کشورهایی مانند ایران نظام مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی داخلی را نیز تابع نظام مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی بین‌المللی در معاهده ورشو و اصلاحات آن نموده‌اند.

این معاهده در سال ۱۹۲۹ تحت عنوان کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو<sup>۳</sup> در ورشو تصویب و در سال ۱۹۳۳ به اجرا در آمد. اما در پی تحولات روزافزون و سریعی که در صنعت هوانوردی صورت گرفته است اعمال اصلاحاتی در این معاهده از طرف دول عضو احساس شد که در فواصل زمانی متعددی از سال ۱۹۲۹ تاکنون اصلاحات متعددی نسبت به آن اعمال گردیده است<sup>۴</sup> که ذیلاً به آنها اشاره می‌کنیم:

۱- پروتکل لاهه (۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵)<sup>۵</sup>: این پروتکل در جهت انطباق هرچه بیشتر معاهده ورشو با حمل و نقل پیشرفته جهانی به معاهده اضافه شد.<sup>۶</sup> اجرای این پروتکل در سال ۱۹۶۳ صورت گرفت.

۱- دکتر جباری، منصور، حقوق بین‌المللی هوایی، چاپ اول، ۱۳۸۱، انتشارات فروزش، ص ۱۹.

۲- همان، ص ۲۱

3 - Convention for the Unification of Certain Rules Relating in International Carriage by Air (The Warsaw Convention)- Warsaw.12 October 1929.

4 - Cheng, Chia Jai. Basic documents on international trade law, 2d ed, Kluwer, London, 1990, pp.351-411

5 - Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Relating in International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 (the Hague protocol) the Hague, 28 September 1955.

6 - Cheng, Chia Jai, opcit. pp. 366-377

۲- معاهده گودالاخارا (۱۹۶۱):<sup>۱</sup> این معاهده به عنوان متمم معاهده ورشو تصویب شد و در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل بین‌المللی هوایی می‌باشد که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می‌گردد.<sup>۲</sup>

۳- موافقتنامه مونترال (۱۹۶۶):<sup>۳</sup> این موافقتنامه در جهت محدود ساختن مسوولیت‌های پیش‌بینی شده در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه برای متصدیان حمل و نقل تصویب شد.<sup>۴</sup>

۴- پروتکل گواتمالا (۱۹۷۱):<sup>۵</sup> که به قصد اعمال برخی اصلاحات در معاهده ورشو تصویب شد.<sup>۶</sup>

۵- پروتکل مونترال (۱۹۷۵):<sup>۷</sup> به موجب این پروتکل اصلاحاتی در مواد کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن موضوع پروتکل لاهه به عمل آمده است.<sup>۸</sup>

براساس ماده ۱ معاهده ورشو این معاهده فقط در پروازهای بین‌المللی در مورد حمل و نقل مسافر، کالا و وسایل شخصی که در ازای آن اجرتی دریافت شده باشد، قابل اجراست. لازم به ذکر است این معاهده حمل و نقل‌هایی را نیز که به صورت مجانی به‌وسیله شرکت‌های حمل و نقل انجام گرفته باشد، در برمی‌گیرد.<sup>۹</sup>

در اینجا مناسب است اشاره‌ای اجمالی به سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی مربوطه نیز صورت گیرد:

۱- سازمان بین‌المللی هوایی کشوری (ایسکائو): این سازمان در کنوانسیون شیکاگو به موجب قسمت دوم معاهده شیکاگو (۱۹۴۴) ایجاد شده و در معاهده مزبور ساختار و شرح وظایف و فعالیت‌های آن پیش‌بینی شده است (مواد ۴۳ لغایت ۶۶ معاهده شیکاگو) مقر دایمی این سازمان در شهر مونترال کانادا است. هدف اصلی این سازمان توسعه

1 - Convention supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating in International Carriage by Air performed by a person other than the Contracting Carrier (The Guadalajara Convention) – Guadalajara, 18 September 1961.

2 - Cheng, Chia Jai, opcit. pp.377-358

3 - Agreement Relating to Liability Limitation of Warsaw Convention and Hague Protocol (The Montreal Agreement)- Montreal 13 May 1966

4 - Cheng, Chia Jai, opcit. pp. 385-387

5 - Protocol to Amend the Warsaw Convention as Amend at The Hague on 28 September 1955-Guatemala City, 8 March 1971

6 - Cheng, Chia Jai, opcit. pp. 387-399

7 - Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by Protocol No. 1 at the Hague on 28 September 1955 – Montreal, 25 September 1975.

8 - Cheng, Chia Jai, opcit. pp. 399-411

اصول و امور فنی هوانوردی بین‌المللی و تلاش در جهت پیشرفت حمل و نقل بین‌المللی از طریق تامین نظم و بی‌خطری و پیشرفت امور هواپیمایی بین‌المللی کشور، جلوگیری از رقابتهای نامتعارف و ترغیب استفاده از فنون جدید هوانوردی و غیره است.<sup>۱</sup>

۲- اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا):<sup>۲</sup> این اتحادیه به عنوان نهاد تخصصی در زمینه حمل و نقل بین‌المللی هوایی می‌باشد که در سال ۱۹۴۵ اساس‌نامه آن به‌وسیله کنفرانس متصدیان حمل و نقل هوایی بین‌المللی در هاوانا تصویب شد. از جمله مهمترین اهداف این اتحادیه مقابله با مشکلات ناشی از توسعه پروازهای هوایی، ایمنی پرواز، آسایش و رفاه مسافری، تامین حداکثر سرعت می‌باشد.

علاوه بر دو نهاد بین‌المللی فوق‌نهادهای دیگری نظیر انستیتو حمل و نقل هوایی (IATA)<sup>۳</sup> که ایران نیز عضو آن می‌باشد و نیز شورای هماهنگی اتحادیه‌های فرودگاهی و شرکت هواپیمایی اکو وجود دارند.<sup>۴</sup>

کنوانسیون ورشو در واقع و نفس‌الامر بر مبنای مسئولیت قانونی و قراردادی نظام‌های حقوقی اکثر کشورهای عضو یا تلفیقی بیشتر منطبق با نظام رومی- ژرمنی و کامن‌لو پا به عرصه وجود نهاده است و امروز در سطح جهانی اساس حل و فصل قریب به اتفاق دعاوی ناشی از حمل و نقل هوایی است.<sup>۵</sup>

در کشور ایران، تا قبل از تصویب قانون هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۲۸، قانون تجارت و قانون مدنی بر مسائل مربوط به حمل و نقل هوایی و مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی حاکم بود. اما با تصویب قانون هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۲۸ و مقررات دیگر در سطح ملی و به‌ویژه با تصویب قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا که در ۱۵ بهمن سال ۱۳۵۳ به تصویب مجلس شورای ملی و در ۳۱ اردیبهشت سال ۱۳۵۴ به تصویب مجلس سنا رسید، مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل بین‌المللی هوایی و مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به نسبت قابل توجهی روشن شده است.

۱- جهت آشنایی بیشتر با این سازمان و چگونگی فعالیت آن رجوع کنید به: دکتر جباری، منصور، پیشین، صص ۴۳-۶.

2 - International Air Transport Association (IATA)

3 - Institute of Air Transport (ITA)

۴- جهت آشنایی با این گونه نهادهای بین‌المللی رجوع کنید به: امیری، غلامحسین، آشنایی با سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی، صص ۱۹۷-۱۸۶.

۵- دکتر بهروز اخلاقی، بحثی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت، مجله کانون وکلا، ش ۷-۶، دوره جدید ۷۲-۱۳۷۱، صص ۱۱۲-۱۱۳.

بدین‌سان در واقع از سال ۱۳۵۴ کنوانسیون‌های فوق‌الاشاره بر حمل و نقل بین‌المللی هوایی ایران نیز حاکم می‌باشد.

به هر حال در این مقاله در صدد بررسی کلیه مسائل مربوط به حمل و نقل هوایی و مسئولیت متصدیان حمل بین‌المللی هوایی نبوده و بلکه صرفاً به این آشنایی اجمالی با اسناد بین‌المللی مربوط به حمل و نقل بین‌المللی هوایی اکتفا می‌نماییم و به بحث اصلی یعنی بررسی این موضوع که چه اشخاصی حق اقامه دعوی بر طبق کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن را دارد و همچنین اینکه چه اشخاصی را می‌توان طرف دعوی قرارداد و نیز مسأله تعیین مراجع صلاحیت‌دار برای رسیدگی به چنین دعاوی به‌ویژه با توجه به مواد ۲۵ و ۳۱ کنوانسیون می‌پردازیم.

لازم به توضیح است با توجه به این‌که ایران به موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ و پروتکل اصلاحی مونترال ۱۹۷۵ ملحق نگردیده است، لذا مباحث مطروحه در این مقاله معطوف به اصل کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و اصلاحیه‌ها و متمم‌های موضوع پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا خواهد بود.

### گفتار نخست: دارندگان حق اقامه دعوی علیه متصدیان حمل و نقل بین‌المللی هوایی

در حمل کالا و مسافر همواره مالک کالا یا مسافر مبادرت به انعقاد قرارداد با متصدی حمل و نقل نمی‌نمایند بلکه ممکن است شخص دیگری از قبیل واسطه‌های حمل و غیره این عمل را انجام دهند.

لذا این سوال مطرح می‌گردد که در صورت بروز خسارت چه کسی حق اقامه دعوی را دارد؟ آیا تنها اشخاصی که مبادرت به انعقاد قرارداد نموده‌اند، می‌توانند دعوی جبران خسارت و مطالبه ضروریان را مطرح و اقامه نمایند یا اشخاصی که به نحوی ذینفع در دعوی می‌باشند نیز حق اقامه دعوی را دارند اگر چه آنها هیچ نقشی در انعقاد قرارداد حمل نداشته و طرف قرارداد مزبور محسوب نگردند؟

کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه (۱۹۵۵) و حتی کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا که متمم کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ می‌باشد و همچنین کنوانسیون ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا در خصوص این موضوع ساکت می‌باشند و در ماده ۲۵ و ۳۱ کنوانسیون ورشو نیز به این مسأله که چه کسی حق اقامه دعوی دارد، اشاره نشده است. برخی علت سکوت کنوانسیون ورشو را این‌گونه بیان کرده‌اند که کشورهای مختلف در این زمینه قوانین مختلفی

دارند و متحدالشکل کردن همه آنها تحت یک قاعده کلی امکان‌پذیر نمی‌باشد.<sup>۱</sup> به هر حال در این گفتار به بررسی موضوع به نحو کلی می‌پردازیم و در صدد پاسخ به این سوال اساسی می‌باشیم که در دعاوی مسئولیت ناشی از قراردادهای حمل و نقل موضوع و تحت شمول کنوانسیون ورشو، چه شخصی می‌تواند خواهان دعوی باشد. به طریق اولی در صورتی که مشخص شود که در این گونه دعاوی چه شخصی می‌تواند اقامه دعوی نماید، در دعاوی موضوع مواد ۲۵ و ۳۱ کنوانسیون نیز همان اشخاص می‌توانند به عنوان خواهان طرح دعوی کنند.

در حمل مسافر مشکل زیادی در تعیین خواهان وجود ندارد ولی در حمل کالا مسائل عدیده‌ای مطرح می‌شود؛ برخی از حقوقدانان قائل به این نظر هستند که با استفاده و استناد به برخی مواد کنوانسیون ورشو، می‌توان خواهان را تعیین نمود. عده‌ای نیز معتقدند که پاسخ این مسأله را در قانون ملی خود باید جستجو نمود و در تعیین خواهان به قانون داخلی استناد می‌نمایند.<sup>۲</sup>

### مبحث نخست: خواهان در حمل و نقل مسافر و لوازم شخصی (توشه همراه)

#### الف- خواهان در خسارات و صدمات وارده به مسافر

در فرضی که در یک حادثه هوایی به مسافر صدمه و آسیبی وارد شود، به طوری که آن حادثه منجر به فوت مسافر نگردد و فقط وی را مجروح سازد، بدیهی است خود شخص مسافر زیان‌دیده تنها شخصی است که حق اقامه دعوی را دارد و می‌تواند علیه متصدی حمل و نقل طرح دعوی کند. البته مسلماً در صورتی که مسافر زیان‌دیده یک صغیر یا مجنون و یا سفیه و به طور کلی یک شخص محجور باشد به دلیل حجر نمی‌تواند خود شخصاً و اصالتاً اقدام به طرح دعوی بنماید بلکه بایستی ولی قهری و یا قیم قانونی وی حسب مورد و یا هر شخصی که قانون وی را مجاز، و حتی مکلف، به طرح دعوی به نیابت از وی می‌کند، اقدام به اقامه دعوی نماید. به عبارت ساده‌تر بایستی نماینده قانونی چنین زیان‌دیده‌ای اقدام به طرح دعوای جبران خسارت به نمایندگی از وی بنماید. لذا در مواردی که مسافری در یک حادثه هوایی و در جریان حمل دچار صدمه می‌شود این تنها خود شخص مسافر و نهایتاً در صورت حجر وی، نمایندگان قانونی وی می‌باشند که به عنوان ذینفع می‌توانند علیه متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نمایند.

اما در صورتی که حادثه منجر به فوت مسافر گردید بدیهی است وراث قانونی وی می‌توانند علیه متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نمایند. در یک پرونده‌ای که در دادگاه ایتالیا مطرح شد

1- Rene H.Mankiewicz. The liability regime of the international air carriage. Great Britain, 1981, P.177

2- Ibid

این موضوع مورد توجه قرار گرفت که تنها اشخاصی می‌توانند بابت مرگ مسافر جان باخته در یک حمل و نقل هوایی مطالبه خسارت نمایند که مرگ مسافر مزبور موجب ایجاد خسارت مستقیمی به آنها شود. موضوع پرونده مزبور از این قرار بود که کلیه اعضای یک تیم فوتبال بر اثر حادثه هوایی جان خود را از دست دادند. باشگاه تیم مزبور بدین جهت مدعی شد که به وی بابت از دست دادن تیمش و نتیجتاً عدم ارائه بازی فوتبال دچار خسارت و زیان شده و مدعی خسارت شد. دادگاه به استناد اینکه براساس ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو می‌تواند طبق قانون کشور خود به موضوع رسیدگی نماید، دعوای خواهان را رد کرد. به نظر می‌رسد که رأی دادگاه به دلیل اینکه حق مسافران به زندگی نسبت به حق باشگاه به بازی تیمش برتری و رجحان دارد براساس رد ارتباط مستقیم سببیت میان خسارت وارده به باشگاه و حادثه واقع شده، مبتنی باشد.<sup>۱</sup>

### ب- خواهان در خسارات وارده به لوازم شخصی (توشه همراه) مسافر

در مورد لوازم شخصی مسافر نیز اعم از لوازم شخصی ثبت شده و اشیائی که حمل آنها به عهده مسافر است، قاعده فرق جاری است. ولی چنانچه مالک لوازم شخصی، شخص دیگری غیر از مسافر باشد، این سؤال مطرح می‌شود که آیا مالک می‌تواند اقامه دعوی نماید یا فقط مسافر حق اقامه دعوی دارد؟

به نظر می‌رسد که اقامه دعوی از سوی مالک بلاشکال باشد. چرا که به هر حال او نیز در دعوی ذینفع می‌باشد و هر ذینفعی می‌تواند جهت احقاق حق خود به دادگاه مراجعه و متوسل شود.<sup>۲</sup> البته باید توجه داشت که مبنای مسئولیتی که متصدی حمل و نقل در مقابل مالک لوازم شخصی که متعلق به خود مسافر نمی‌باشد متفاوت از مسئولیتی است که متصدی حمل در مقابل مسافری دارد که مالک لوازم شخصی همراه یک مسافر است؛ چراکه رابطه قراردادی با متصدی حمل و نقل ندارد؛ لذا در اثبات مسئولیت متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به قرارداد حملی که بین مسافر و متصدی مزبور منعقد شده است، استناد نماید؛ چرا که مالک مزبور هیچ نقش و سمتی در قرارداد مزبور ندارد. بلکه صرفاً از باب قواعد مسوولیت مدنی و با اثبات تقصیر متصدی طرح مطالبه خسارت نماید مگر اینکه نقش نمایندگی مسافر در انعقاد قرارداد حمل اثبات و متصدی نیز در زمان انعقاد قرارداد از آن آگاه باشد.

۱- دکتر جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، ص ۱۰۶، چاپ اول، ۱۳۸۱، انتشارات فروزش.

۲- کلاویام اشمیتوف، حقوق تجارت بین‌الملل، ترجمه دکتر بهروز اخلاقی و همکاران، جلد دوم، ص ۹۵۵.

### مبحث دوم: خواهان در حمل کالا

بحث اساسی در حمل کالا این است که آیا فقط اشخاصی که در بارنامه به عنوان فرستنده یا گیرنده قید گردیده‌اند حق اقامه دعوی را دارند یا مالک کالا، شرکت بیمه و غیره نیز می‌توانند اقامه دعوی نمایند؟ و دیگر اینکه کدامیک از ارسال کننده یا مرسل‌الیه حق اقامه دعوی را دارند؟ ضمناً در بیشتر مواقع قرارداد حمل تنها یک شرط لازم برای تکمیل و اجرای قرارداد دیگری مثل بیع است و به واسطه چنین قراردادی حقوق مربوط به کالا در طی حمل ممکن است تغییر پیدا کند و این خود مسأله را کمی پیچیده‌تر می‌کند.

برخی معتقدند که چون کنوانسیون ورشو صراحتی در مورد اینکه چه اشخاصی حق اقامه دعوی دارند وجود ندارد لذا در این مورد باید به راه‌حل‌های ارائه شده در حقوق داخلی مراجعه نمود یعنی هر دادگاهی که به دعوی رسیدگی می‌کند با مراجعه به قواعد ملی خود مشخص می‌سازد که چه اشخاصی حق اقامه دعوی را دارند و برطبق همان عمل می‌کند<sup>۱</sup> ولی بیشتر محاکم و حقوقدانان بر این اعتقادند که از مواد مختلف کنوانسیون می‌توان برای حل موضوع کمک گرفت. البته برای هر یک برای توجیه نظر خود به مواد خاصی از کنوانسیون ورشو استناد می‌کنند.

محاکم فرانسه در این مورد به بند ۳ ماده ۳۰ و مواد ۸ و ۱۲ کنوانسیون ورشو استناد می‌کنند و معتقدند که از بند ۳ ماده ۳۰ چنین استنباط می‌شود که تنها فرستنده و گیرنده‌ای که حق دریافت کالا را دارد، می‌تواند اقامه دعوی کند. چرا که:

اولاً: بند ۳ فوق‌الاشاره فقط به فرستنده و گیرنده اشاره دارد نه بقیه اشخاصی که به نحوی در امر حمل و نقل دخالت ندارند.

ثانیاً: از ماده ۸ کنوانسیون فوق چنین استنباط می‌شود که منظور از فرستنده و گیرنده مذکور در بند ۳ ماده فوق‌الاشعار، اشخاصی هستند که در بارنامه هوایی حسب مورد به‌عنوان فرستنده یا گیرنده به آنها اشاره گردیده است.

ثالثاً: ماده ۱۲ نیز دخالت دارد زیرا گیرنده‌ای که حق دریافت کالا را دارد همواره همان شخص نیست که در بارنامه نام وی بدین عنوان قید گردیده است بلکه ممکن است فرستنده به متصدی حمل دستور دهد که کالا را به شخص دیگری تحویل دهد. لذا در چنین حالتی تنها شخصی که فرستنده معرفی نموده حق اقامه دعوی را دارد.<sup>۲</sup>

اما سوالی که در این مورد مطرح است این است که آیا فقط گیرنده یا فرستنده مذکور در بارنامه یا احياناً شخصی که دستور تحویل کالا را به وی داده، حق اقامه دعوی دارد یا چنانچه آنها به نمایندگی از طرف شخص اصیل اقدام نموده باشند آن شخص اصیل نیز حق اقامه دعوی را دارد یا مثلاً چنانچه بیمه‌گر خسارت وارده به کالا را به گیرنده یا فرستنده پرداخت نموده، آیا می‌توانند علیه متصدی حمل اقامه دعوی نمایند؟

برخی نویسندگان معتقدند که تنها گیرنده یا فرستنده یا قائم مقام قانونی آنها حق طرح و تعقیب دعوی و مطالبه خسارت را دارند؛ چه از دیدگاه ایشان یکی از شروط مطالبه خسارت قید نام مدعی در بارنامه تنظیمی است. لذا در توجیه نظر خود به مواد ۱۳ و ۳۰ کنوانسیون ورشو استناد می‌نمایند و معتقدند که برطبق ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو گیرنده حق تعقیب و مطالبه خسارت را از آخرین متصدی حمل و نقل را دارد و طبق ماده ۳۰ همان کنوانسیون فرستنده نیز می‌تواند علیه متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام یا فقدان یا وقوع خسارت یا تأخیر عهده‌دار حمل بوده است، اقامه دعوی کند.<sup>۱</sup>

برخی نیز در مقام بیان و تعیین اشخاصی که می‌توانند علیه متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نمایند، بیان داشته‌اند که:

«اشخاصی که حق اقامه دعوی دارند:

الف: فرستنده کالاها حق دارد علیه اولین متصدی حمل و نقل و متصدی حملی که در خلال حمل توسط او، خرابی، تلف، خسارت یا تأخیر رخ داده (متصدی مجری حمل) اقامه دعوی کند مگر اینکه اولین متصدی حمل به صراحت مسئولیت تمام حمل را برعهده گرفته باشد.

ب: گیرنده کالاها حق اقامه دعوی علیه آخرین متصدی حمل و متصدی مجری حمل را داراست.

ج: مالک کالاها خسارت دیده یا گم شده حق طرح دعوی علیه متصدی مجری حمل را دارد.

د: اولین متصدی حمل، متصدی مجری حمل و آخرین متصدی حمل، آخرین متصدی حمل در قبال فرستنده و گیرنده کالاها به ترتیب مسئولیت تضامنی دارند.

ه: متصدی حمل طرف قرارداد مسئول تمامی حمل است.

و: متصدی واقعی حمل فقط مسئول بخشی است که خودش اجرا کرده است.

ز: به انتخاب خواهان، شکایت‌های کتبی و اقامه دعوی ممکن است علیه متصدی واقعی حمل یا متصدی حمل قرارداد به عمل آید یا علیه هر دو با هم یا به‌طور مجزا<sup>۱</sup>

### الف: بررسی موضوع از دیدگاه محاکم فرانسه

محاکم فرانسه ضمن تأکید بر انحصاری بودن حق اقامه دعوی از جانب فرستنده یا گیرنده، اقامه دعوی از سوی بیمه و سایر اشخاصی که فرستنده یا گیرنده به نمایندگی از طرف آنها عمل کرده‌اند را بلااشکال دانسته و مجاز می‌دارند. آنان در این زمینه به حقوق داخلی خود استناد می‌کنند.<sup>۲</sup> به‌عنوان نمونه در پرونده (1971) Ste S.A.S.C.CIE La firtune شرکت بیمه‌گر خسارت وارده به زباندیده را پرداخت نموده و به نیابت از وی علیه متصدی حمل اقامه دعوی کرد. متصدی حمل ادعا کرد که بیمه‌گر نمی‌تواند علیه وی اقامه دعوی کند چرا که کنوانسیون صراحتاً به وی چنین حقی را نداده است. محکمه استیناف پاریس اینگونه رأی صادر نمود:

«نیابت مسأله‌ای است که کنوانسیون ورشو در آن دخل و تصرفی نداشته و مسائل مربوط به آن از طرف محکمه قابل استناد است و لذا ادعای متصدی حمل را رد کرد».<sup>۳</sup>

به هر حال طبق این نظریه فرستنده یا گیرنده‌ای که در بارنامه نام آنها قید گردیده، خود به خود و بدون نیاز به اثبات هیچ امری حق اقامه دعوی علیه متصدی حمل را دارند اما سایر اشخاص مثل بیمه‌گر و یا اشخاصی که گیرنده و فرستنده به نمایندگی از طرف آنها عمل کرده‌اند باید ثابت نمایند که اشخاص مذکور در بارنامه نماینده آنها بوده‌اند.

### ب- بررسی موضوع از دیدگاه دادگاه‌های کامن‌لو

دادگاه‌های کشورهای دارای نظام حقوقی کامن‌لو با دید محدودتری مسأله را مورد بررسی قرار داده‌اند و معتقدند فقط اشخاصی که نام آنها در بارنامه هوایی قید گردیده است، حق اقامه دعوی را دارند و هر شخص دیگری که ادعایی داشته باشد، باید به واسطه خود مراجعه کند و در این مورد به مواد ۱۲ الی ۱۵ کنوانسیون و به خصوص ماده ۱۴ آن استناد می‌کنند؛ زیرا در مواد فوق فقط به فرستنده و گیرنده اشاره دارد و نه به اشخاص دیگری که ممکن است حقوقی نیز نسبت به کالا داشته باشند. به عنوان مثال کالا ممکن است توسط فروشنده به یک واسطه حمل تحویل گردد تا ترتیب ارسال آن را به مقصد بدهد؛ در این صورت به لحاظ سهولت کار ممکن است نام وی به عنوان فرستنده و حتی گیرنده قید نشود. طبق این تفسیر فقط همین واسطه

۱- کلابوم اشمیتوف، حقوق تجارت بین‌الملل، جلد دوم، ترجمه دکتر بهروز اخلاقی و همکاران، ص ۵-۹۵۴.

2 - G.Miller, opcit.P.252

3 - Ibid.P.252

حمل حق اقامه دعوی دارد نه صاحب کالا که طرف اصلی قرارداد حمل نمی‌باشد و حتی چنانچه شرکت بیمه خسارت وارده به فرستنده یا گیرنده را پرداخت نماید نمی‌تواند علیه متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نماید.<sup>۱</sup>

اما در سال‌های اخیر محاکم مزبور با دید بازتری مسأله را مورد تحلیل قرار داده‌اند و در مواردی به اشخاصی غیر از فرستنده و گیرنده مذکور در بارنامه نیز اجازه اقامه دعوی می‌دهند. در این زمینه آرای و وجود دارد که برخی را به عنوان نمونه و جهت آشنایی ذکر می‌نمائیم:

### ۱- پرونده *Manhattan Novelty V. Seaboarn air Lines*

در این پرونده گیرنده‌ای که نامش در بارنامه قید شده، نماینده مالک کالا بود. لذا مالک کالا جهت مطالبه خسارات وارده علیه متصدی حمل اقامه دعوی نمود اما محکمه استیناف نیویورک ادعای وی را رد نمود. استدلال دادگاه این بود که خواهان در قرارداد حمل سمتی نداشته و نام وی در بارنامه به‌عنوان گیرنده درج نشده است.<sup>۲</sup>

### ۲- پرونده *Bart V. British West Airways. Ltd (1966)*

در این پرونده، فرستنده به نمایندگی از شخصی دیگر، کالایی را توسط شرکت خواننده ارسال نمود و در ارسال کالا تاخیر ایجاد شد. مالک کالا که نامش در بارنامه قید نگردیده بود، علیه متصدی حمل اقامه دعوی کرد. دادگاه استیناف ایالت گویانا «Guyana» وی را مجاز به طرح دعوای مطالبه خسارت ناشی از تأخیر در ارسال و حمل کالا علیه متصدی حمل ندانست.<sup>۳</sup>

### ۳- پرونده *Park Davis and Co V. B.O.C (1958)*

در این پرونده برعکس پرونده‌های فوق، دادگاه استیناف نیویورک شخصی که نام وی در بارنامه به عنوان گیرنده قید نشده بود را مجاز و محق برای طرح دعوی علیه متصدی حمل اعلام نمود. در این پرونده گیرنده یک حق‌العمل کار گمرکی بود و بلافاصله پس از نام وی در بارنامه، نام خواهان نیز قید گردیده بود، متصدی حمل ادعا می‌کرد که فقط حق‌العمل کار گمرک که نام وی به‌عنوان گیرنده قید گردیده است، حق اقامه دعوی دارد. محکمه فوق چنین رأی داد که این پرونده متفاوت از وضعیت سایر پرونده‌های فوق است زیرا خواننده مطلع بوده است که طرف واقعی دعوی همان *Park Davis* است لذا دعوای خواهان را پذیرفت.<sup>۴</sup>

1 - Rene, Mankiewicz, opcit, P.177

2- Shaw Cross and Beaumont, Air Law, V.1, Division VII, P.188

3- G. Miller, opcit, P.254

4 - Shaw Cross and Beaumont, opcit, V.1, Division VII, N.188

#### ۴- پرونده Leon Bernstein Commercial Corp.V.Pan (1979) Ways

##### American Aire

در این پرونده شخصی که نام وی در بارنامه به‌عنوان گیرنده قید گردیده بود در واقع نماینده مالک کالا در زمان بروز خسارت بود. مالک کالا که نام وی در زمان انعقاد قرارداد برای متصدی حمل افشا نشده بود، علیه متصدی حمل اقامه دعوی نمود. دادگاه عالی نیویورک چنین رای داد که مالک کالا می‌تواند اقامه دعوی نماید و کنوانسیون ورشو نباید به قدری مضیق تفسیر شود که مالک واقعی کالا را از حقوقش محروم سازد.<sup>۱</sup>

#### ج- ترجیح نظر محاکم فرانسه

نظر محاکم فرانسوی از لحاظ حقوقی مستدل‌تر است زیرا ماده ۱۴ کنوانسیون ورشو که مورد استناد محاکم کامن‌لو قرار گرفته است:

اولاً: محدود به حقوق ناشی از مواد ۱۲ و ۱۳ کنوانسیون فوق است که در مورد حق فرستنده و گیرنده دایر بر اعاده کالا و تحویل آن می‌باشد و ربطی به حقوق مبتنی بر ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو که در مورد تحصیل خسارت می‌باشد، ندارد.

ثانیاً: ماده ۱۴ در مقام تعیین هویت خواهان و خوانده نمی‌باشد بلکه تکلیف متصدی حمل را از حیث اینکه از چه کسی دستور بگیرد، مشخص می‌نماید.<sup>۲</sup>

ثالثاً: بعضاً فرستنده و گیرنده مذکور در بارنامه مخصوصاً در حمل مرکب، واسطه‌های حمل یا بانک‌ها و غیره می‌باشند و در بیشتر مواقع ذینفع دعوی هم نیستند و برای آنها تفاوتی نمی‌کند که مالک کالا به حقش برسد یا حقوق خود را از دست بدهد و محروم کردن مالک کالا که بیشترین حق را نسبت به کالاهای ارسالی دارد و یا بیمه‌گر که خسارت وارده به بیمه‌گذار را پرداخت نموده، خلاف عدالت و اصول مورد توجه کنوانسیون ورشو مبنی بر مسئول بودن متصدی حمل و نقل است. چه با قبول این نظر، از یک طرف طبق مواد ۱۸ و ۱۹ کنوانسیون فوق، متصدی حمل مسئول خسارت وارده می‌باشد و از طرف دیگر متصدی حمل را در مقابل کسی مسئول نمی‌دانیم. به‌عنوان مثال وقتی که بیمه‌گر خسارات وارده به فرستنده و یا گیرنده را پرداخت نمود، آنها به حق خود رسیده‌اند لذا لزومی نمی‌بینند که علیه متصدی حمل اقامه دعوی نمایند. از طرفی طبق فرض، بیمه‌گر نیز نمی‌تواند رأساً اقامه دعوی نماید. حال آنکه عدالت انصاف اقتضاء می‌نماید بیمه‌گر از چنین حقی برای اقامه دعوی مطالبه خسارت محروم نگردد.

1- Ibid, N.188

2 - G.Miller, opcit.P.251

رابعاً: حق اقامه دعوی از سوی مالک کالا و سایر اشخاص ذینفع نظیر بیمه‌گری که خسارت را به زیان‌دیده پرداخته است به صراحت در کنوانسیون مذکور نفی نشده است.<sup>۱</sup> این نظر به ویژه منطبق با نظام حقوق داخلی تجارتي و مدنی ایران می‌باشد؛ چرا که برخلاف عقیده برخی نویسندگان، از دیدگاه نگارنده در نظام حقوقی ایران تفاوتی بین نمایندگی مستقیم (وکالت) و نمایندگی غیر مستقیم (حق‌العمل کاری) وجود ندارد. توضیح اینکه هر چند در مواردی که یک نفر حق‌العمل کار به نام خود ولی به حساب صاحب کالا قرارداد حمل را با متصدی حمل و نقل منعقد می‌نماید، براساس موازین و مقررات قانون تجارت و ماهیت عملیات حق‌العمل کاری، تعهدات قراردادی صرفاً متوجه حق‌العمل کار بوده و اصیل (آمر) هیچ تعهدی در برابر طرف قرارداد پیدا نمی‌کند.<sup>۲</sup> اما بایستی توجه داشت که این امر نافی حقوق آمر (اصیل) در مقابل طرف قرارداد نمی‌باشد و صاحب کالا می‌تواند در صورت ورود خسارت به کالاها بدون نیاز به اثبات تقصیر متصدی حمل و نقل اقدام به مطالبه خسارت از متصدی مزبور در قالب طرح دعوای مسئولیت قراردادی بنماید. چرا که:

اولاً: به موجب ماده ۱۹۶ قانون مدنی چنانچه بعد از عقد اثبات شود که طرف قرارداد معامله را برای خود انجام نداده بلکه برای یک شخص دیگری منعقد نموده است، شخص اخیر طرف قرارداد محسوب خواهد شد.<sup>۳</sup>

لذا صاحب کالا می‌تواند با اثبات نقش نمایندگی حق‌العمل کار یا فورواردر اصالت نقش خود در قرارداد حمل و نقل را اثبات نموده و در صورت ورود خسارت از قالب حقوقی مسئولیت قراردادی علیه متصدی حمل و نقل استفاده نماید.

ثانیاً: برخی مواد قانون تجارت دلالت بر حق آمر در طرح دعوای مستقیم و در قالب مسئولیت قراردادی علیه طرف مقابل دارد. به عنوان مثال در مواردی که حق‌العمل کار با رعایت مواد ۳۷۳ و ۳۷۴ قانون تجارت خود طرف معامله قرار می‌گیرد، در صورت تخطی حق‌العمل کار از اجرای قرارداد منعقد با خود (اصالتاً از طرف خود و نیابتاً از طرف آمر)، آمر می‌تواند به استناد قرارداد مربوط (نظیر بیع) به حق‌العمل کار به عنوان طرف قرارداد مزبور رجوع نموده و عنداللزوم طرح دعوی نماید و یا در ماده ۳۶۷ قانون تجارت مقرر شده است که حق‌العمل کار مسئولیتی در مقابل آمر بابت پرداخت وجوه یا انجام سایر تعهدات طرف معامله ندارد. در این حالت طبیعی

۱ - Clive M. Schmittoff, The law and practice of international trade, P.622

۲- کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد دوم، ش ۳۳۴، ص ۷۹.

۳- ماده ۱۹۶ قانون مدنی: کسی که معامله می‌کند برای خود آن شخص محسوب است مگر اینکه در موقع عقد خلاف آن تصریح نماید یا بعد خلاف آن ثابت شود.

است اعمال حق مطالبه وجوه و الزام به اجرای تعهدات طرف معامله می‌تواند توسط خود آمر نیز صورت گیرد.

قائل نبودن چنین حقی برای آمر موجب اجحاف به وی خواهد بود چرا که از یک طرف اقدام حق‌العمل کار موجب ایجاد تعهد برای آمر می‌شود از طرف دیگر آمر نمی‌تواند در مقابل تعهداتی که پذیرفته است حقوق خود را مستقیماً از طرف معامله مطالبه نماید. فرض مساله به‌ویژه در حالتی بسیار غیر عادلانه خواهد شد که بر مبنای قرارداد منعقد توسط حق‌العمل کار تعهداتی برای آمر ایجاد شده و از طرف وی انجام شده است اما قبل از آنکه تعهدات متقابلی که طرف معامله پذیرفته است، ایفاء گردد، حق‌العمل کار فوت نماید و یا ورشکسته یا محجور گردد، در این فرض عدم امکان رجوع مستقیم آمر به طرف معامله موجب میرا شدن طرف معامله از ایفای تعهداتی است که بر عهده داشته است.

#### د- حق فرستنده یا گیرنده در اقامه دعوی

یک مسأله اساسی دیگر این است که علی‌الاصول کدامیک از فرستنده و گیرنده حق اقامه دعوی علیه متصدی حمل را دارند. به عبارت دیگر کدامیک از این دو شخص در یک دعوای مشخص می‌تواند علیه متصدی حمل اقامه دعوی نماید؟

بدیهی است در موردی که گیرنده و فرستنده یک شخص واحد می‌باشند، هیچ مشکل خاصی مطرح نخواهد شد و در بقیه موارد نیز اکثراً قرارداد حمل به خودی خود تنها یک شرط لازم برای اجرای قرارداد دیگری مثل بیع است. مثلاً فروشنده و خریدار قراردادی مبنی برای بیع کالا منعقد می‌نماید و براساس آن مقرر می‌شود که محموله از طریق هوا یا به طریق دیگری ارسال گردد. در حمل و نقل بین‌المللی برای اینکه طرفین دچار تفاسیر مختلف نشوند و یا با قانون کشورهای مختلف مواجه نگردند، تلاش می‌کنند قانون خاصی را برای تعهدات طرفینی تعیین نمایند و به منظور تعیین دقیق تعهدات طرفین و رفع هرگونه اشکال احتمالی معمولاً طرفین از اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی (اینکوترمز) که اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) منتشر می‌سازد استفاده می‌نمایند. در این اصطلاحات حقوق و تکالیف طرفین کاملاً مشخص است. مثلاً در اصطلاح ex works فروشنده کالا را در محل فعالیت تجاری‌اش به خریدار تحویل می‌دهد و از همین لحظه به بعد مسئولیت هرگونه تلف به عهده خریدار است.

لذا چنانچه محموله در بین راه تلف شود فروشنده دیگر مسئولیتی ندارد و خریدار بایستی مبلغ مورد معامله را به بایع بدهد و سپس جهت اخذ غرامت به متصدی حمل مراجعه نماید.

برعکس چنانچه قرارداد بیع بر مبنای شرط D.D.P<sup>۱</sup> باشد، فروشنده باید کالا را در مکان مقرر در مقصد به خریدار تحویل دهد و مسئولیت وی در مورد کالاهای ارسالی تنها با وصول محموله به مقصد پایان می‌پذیرد. در این صورت چنانچه محموله در بین راه تلف شود، خریدار ملزم به پرداخت ثمن معامله نیست و در صورت پرداخت می‌تواند آن را از بایع مسترد دارد و فروشنده می‌تواند برای تلف کالاهای خود به متصدی حمل مراجعه نماید. همچنین در صورتی که شرایط بیع براساس فوب فرودگاه<sup>۲</sup> مبدأ به حمل‌کننده هوایی از مسئولیت ناشی از تلف یا خسارت وارده به کالا بری می‌شود. لذا چنانچه بعد از اینکه متصدی، حمل کالا را در اختیار گرفت محموله تلف شود، فروشنده مسئولیتی ندارد و می‌تواند ثمن معامله را از خریدار دریافت نماید و خریدار باید برای ادعای خسارت به متصدی حمل مراجعه نماید.<sup>۳</sup> اما چنانچه شرایط اجرای بیع براساس هیچ یک از اصطلاحات فوق نباشد و یا اصلاً قرارداد فی‌مابین فرستنده و گیرنده قرارداد بیع نباشد، به نظر می‌رسد که دادگاه بدو<sup>۴</sup> بایستی تکلیف ماهیت و آثار قرارداد منعقد را روشن نموده و سپس خواهان دعوی را مشخص سازد.

### گفتار دوم: خواننده دعوی در دعاوی حمل و نقل بین‌المللی هوایی

در این گفتار به این مساله می‌پردازیم که چه اشخاصی را می‌توان به‌عنوان خواننده دعاوی مربوط به مسئولیت ناشی از حمل از طریق هوایی طرف دعوی قرار داده و علیه آنها طرح دعاوی جبران خسارت کرد. حمل و نقل از جهت شیوه حمل به سه دسته تقسیم می‌شود: گاهی حمل از نوع حمل ساده است؛ گاهی یک حمل متوالی و گاهی نیز حمل از نوع حمل مرکب می‌باشد.

### مبحث نخست: خواننده دعوی در حمل ساده

در حمل ساده چنانچه متصدی حمل طرف قرارداد، خود مباشرةً کل عملیات موضوع قرارداد را اجرا نماید در این صورت بدون تردید وی مسئول هرگونه خسارت وارده تلقی می‌گردد اما چنانچه وی بدون اطلاع و آگاهی مسافر یا ارسال‌کننده کالا، حمل بار یا مسافر را جزئاً یا کلاً به متصدی حمل دیگری واگذار نماید، این سؤال مطرح می‌شود که آیا متصدی حمل طرف قرارداد<sup>۴</sup> مسئول خسارت وارده است یا عامل حمل و نقل<sup>۵</sup> که عملیات حمل را اجرا نموده است و یا هر دو؟

1 - Delivered Duty Paid

2 - FOB Air Port

۳- اینکوترمز ۱۹۹۰، طارم سیری مسعود، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، اردیبهشت ۱۳۷۰.

4 - Contractual Carrier

5 - Actual Carrier

کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در این مورد ساکت هستند و همان‌طور که قبلاً ذکر گردید همین امر موجب اختلاف نظر گردیده است. بعضی از حقوقدانان کامن‌لو معتقدند فقط عامل حمل و نقلی که عهده‌دار انجام امر حمل و نقل بوده است، مسئول است و جهت توجیه نظریه خود به بند ۳ ماده یک و بند یک ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو استناد می‌نمایند.<sup>۱</sup> زیرا در این مواد به اجرای حمل توسط متصدی حمل نظر دارد و همین مشعر بر این است که منظور از شخص مسئول شخصی است که واقعاً اجرای حمل را به عهده داشته است. بعضی نیز با استناد به مواد ۳۲ و ۳۳ کنوانسیون ورشو، معتقدند فقط متصدی حمل طرف قرارداد باید خسارات وارده را جبران نماید؛ زیرا در این مواد به متصدی حملی نظر دارد که طرف قرارداد حمل است نه شخصی که اجرای حمل را به عهده گرفته است<sup>۲</sup> و بعضی هر دو متصدی طرف قرارداد و عامل حمل و نقل را متضامناً مسئول خسارات وارده می‌دانند.<sup>۳</sup>

کنوانسیون گوادالاخارا به این اختلاف نظرها پایان داده و مقرر داشت که هر دو شخص مسئول خسارات وارده هستند. متصدی حمل طرف قرارداد نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و عامل حمل و نقل تنها نسبت به قسمتی که انجام آن را به عهده داشته است.<sup>۴</sup> خواهان دعوی مختار است علیه هر دو یا هر یک به‌طور جداگانه ادعای خسارت بنماید.<sup>۵</sup> البته مورد فوق را نباید با حمل متوالی اشتباه نمود. زیرا در حمل متوالی متصدی حمل طرف قرارداد با توافق صریح یا ضمنی مسافر یا فرستنده کالا امر حمل و نقل را به شخص دیگر واگذار می‌نماید.

### مبحث دوم: خواننده دعوی در حمل متوالی

در مورد حمل متوالی کنوانسیون ورشو مقررات خاصی را مقرر داشته است و بین حمل کالا، مسافر و لوازم شخصی تفکیک قائل گردیده است. به این ترتیب که طبق بند ۲ ماده ۳۰ کنوانسیون فوق «مسافر یا نماینده او فقط می‌تواند علیه متصدی حمل و نقلی اقامه دعوی نماید که هنگام بروز حادثه یا تأخیر عهده‌دار امر حمل و نقل بوده است، مگر اینکه متصدی حمل و نقل اول طبق توافق صریح، مسئولیت تمام مسیر مسافرت را به عهده گرفته باشد». اما در مورد حمل لوازم شخصی یا کالا طبق بند ۳ ماده ۳۰ کنوانسیون فوق «فرستنده یا مسافر می‌تواند علیه

1 - R.H.Mankiewicz, Ibid, P.6

2 - Ibid. P.94

۳- دکتر توانا، شکرعلی، «حمل هوایی، قرارداد، تعهدات طرفین» مجله صنعت حمل‌ونقل، ش ۷۹، تیر ۶۸، صص ۲۸ و ۳۹. همچنین Shmitoff, opcit, P.623

۴- ماده ۲ کنوانسیون گوادالاخارا.

۵- ماده ۷ کنوانسیون گوادالاخارا.

نخستین متصدی حمل و نقل و مسافر و گیرنده که حق دریافت کالا از متصدی حمل و نقل را دارند می‌توانند علیه آخرین متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام یا فقدان یا حدوث خسارت یا تأخیر عهده‌دار حمل بوده است اقامه دعوی بنمایند. متصدیان حمل و نقل مزبور بالاتفاق یا به‌طور جداگانه در قبال مسافر یا گیرنده کالا مسئول خواهند بود».

در مورد حمل مسافر هیچ‌گونه ابهامی وجود ندارد و تنها متصدی حمل و نقلی مسئول خسارات وارده به مسافر است که هنگام بروز حادثه یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است اما در مورد حمل کالا و لوازم شخصی یک ابهام وجود دارد و آن اینکه منظور از متصدی حمل اول و متصدی حمل آخر چه کسی است؟ آیا شخصی که در بارنامه به نام متصدی حمل اول یا آخر ذکر گردیده، حسب مورد متصدی حمل اول یا آخر است یا متصدی حملی که مرحله اول یا آخر حمل را انجام داده است. جهت آشنایی بیشتر به یک نمونه رأی که در این زمینه از دادگاه استیناف پاریس صادر گردیده اشاره می‌کنیم:

در پرونده Ste S.A.S C.Cie La fortune (1972) قرار بود ۱۶ بسته کالا از پاریس به پاناما حمل گردد و حمل در دو مرحله انجام می‌گرفت. در مرحله اول کالا از پاریس توسط یک متصدی حمل به زوریخ حمل و سپس توسط متصدی حمل دیگر از زوریخ به مقصد حمل می‌گردید. در بارنامه، نام S.A.S به عنوان متصدی حمل اول قید گردیده بود اما عملاً مرحله اول توسط شرکت هوایی سوئیس ایر انجام گردید و قرار بود S.A.S قسمت دوم حمل را انجام دهد. حال این سؤال برای دادگاه مطرح بود که آیا شخصی که نامش در بارنامه به عنوان متصدی اول قید گردیده است، مسئول است یا شرکت سوئیس ایر که عملاً اجرای حمل را عهده‌دار بوده است؟

دادگاه چنین رأی صادر کرد:

هرچند در واقع سوئیس ایر عملاً متصدی حمل در مرحله اول بوده است ولی طبق بند ۳ ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو متصدی حملی که نام وی در بارنامه به عنوان متصدی اول قید گردیده مسئول خسارات وارده است و خواهان می‌تواند علیه وی اقامه دعوی نماید.<sup>۱</sup>

به نظر می‌رسد که در تعیین شخص مسئول در چنین مواردی باید به مقررات حمل ساده مراجعه کرد و چنین فرض نمود که کل قرارداد مثلاً از پاریس به زوریخ بوده است (صرفنظر از مرحله بعدی حمل) در این صورت طبق ضوابط مربوط به حمل ساده می‌توان شخص مسئول را شناسایی نمود و همینطور برای تعیین متصدی آخر نیز می‌توان همین ملاک را به کار برد.

### مبحث سوم: خواننده دعوی در حمل مرکب

در مورد حمل مرکب کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه مقررات خاصی را در مورد خواننده دعوی پیش‌بینی ننموده است و تنها بند یک ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: در مورد حمل مرکب مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به آن قسمتی که با هوایما انجام شده اعمال می‌گردد. در این صورت به نظر می‌رسد طبق ماده ۳۸۸ قانون تجارت ایران، متصدی حملی که بارنامه حمل مرکب را صادر می‌کند مسئولیت تمام مسیرهای حمل را به عهده دارد مگر اینکه طرفین به نحوی دیگر توافق نموده باشند که در این صورت با توجه به ماده ۱۰ قانون مدنی ایران تابع توافق طرفین خواهد بود. معذک در سطح بین‌المللی، مشکلات زیادی در عمل پدیدار می‌گردد، لذا کوشش‌هایی جهت آسان کردن روند حمل مرکب انجام گردیده است. یکی از این کوشش‌ها مقررات متحدالشکل سند حمل مرکب نشریه ۲۷۳ می‌باشد که در سال ۱۹۷۳ تدوین و منتشر گردید و چون در عمل این مقررات مواجه با اشکال گردید در سال ۱۹۷۵ مورد تجدید نظر قرار گرفت و در ژوئن ۱۹۷۵ به تصویب کمیته اجرایی اتاق بازرگانی بین‌المللی رسید. در اکتبر همان سال نشریه شماره ۲۹۸ تحت عنوان مقررات متحدالشکل سند حمل مرکب منتشر گردید و طرفین قرارداد با پذیرش این مقررات می‌توانند حدود وظایف و مسئولیت‌های یکدیگر را مشخص سازند. طبق این مقررات در صورتی که معلوم نباشد خسارت وارده به کالا یا فقدان آن در چه مرحله‌ای واقع گردیده متصدی حمل مرکب به ازاء هر کیلو وزن ناخالص کالای خسارت دیده یا مفقود شده حداکثر ۳۰ فرانک فرانسه مسئولیت دارد.<sup>۱</sup>

ولی در صورتی که مشخص باشد فقدان یا خسارت وارده به کالا در چه مرحله‌ای بوده است مسئولیت متصدی حمل مرکب به وسیله مقررات کنوانسیون بین‌المللی یا قانون ملی مربوط به آن تعیین می‌شود. این مسئولیت به نحوی تعیین خواهد شد که گویی متصدی حمل مرکب همان حمل‌کننده‌ای است که در چنین کنوانسیون یا قانون ملی به آن اشاره شده است. به عنوان مثال چنانچه در یک حمل از سه طریق هوایی، جاده‌ای و دریایی استفاده گردد و معلوم باشد که خسارت در حین حمل هوایی رخ داده است مسئولیت متصدی حمل مرکب بر طبق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تعیین می‌گردد و یا در حمل جاده‌ای مشمول مقررات کنوانسیون CMR است.

لازم به توضیح است که در خصوص حمل و نقل مرکب، کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی بین‌المللی کالا<sup>۲</sup> در ۲۴ می سال ۱۹۸۰ در جهت رفع نارسایی‌های قواعد و مقررات بین‌المللی

۱- بند ج قاعده ۱۱ نشریه شماره ۲۹۸ ICC.

حمل و نقل تصویب شد<sup>۱</sup> که در آن حدود مسوولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب پیش‌بینی شده است. معهداً این کنوانسیون تاکنون لازم‌الاجرا نشده است.<sup>۲</sup> در هر حال بحث حمل ترکیبی مسائل تفصیلی را دارد که در این مقاله مجال پرداختن به آن نیست.<sup>۳</sup>

مناسب است که در مورد مسوولیت متصدی حمل در حمل مرکب اشاره‌ای به ماده ۱۷۰۰ قانون مدنی ایتالیا داشته باشیم. در این ماده مقرر شده است که اگر حمل اشیاء، به موجب قراردادی توسط متصدی حمل مرکب صورت پذیرد، در صورت ورود خسارت متصدی حمل اولی و سایر متصدیان متضامناً مسؤل هستند.<sup>۴</sup>

### گفتار سوم: مراجع حل اختلاف صلاحیت دار

مبحث نخست: مراجع صلاحیتدار با توجه به کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌ها و متمم‌های آن

**الف: مراجع صلاحیتدار در کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و اصلاحیه ۱۹۵۵ پروتکل لاهه**

در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو مراجع صالح برای رسیدگی به دعوای مربوط به مسوولیت متصدیان حمل و نقل پیش‌بینی شده است؛ این ماده مقرر می‌دارد:

«۱. اقامه دعوی جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرف‌های معظم متعاقد- در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات او که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده یا در دادگاه مقصد به عمل آید.

۲. جریان دادرسی تابع قانون [کشور] دادگاه رسیدگی کننده خواهد بود.»

لذا برطبق ماده مذکور خواهان در انتخاب دادگاه رسیدگی کننده به دعوی واجد حق انتخاب است. معهداً این آزادی انتخاب وی باید در چارچوب شرایط ذیل اعمال شود:

۱- عرفانی، توفیق، مسوولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده و ریل) چاپ اول، ۱۳۸۵، انتشارات آثار اندیشه، صفحه ۹۸.  
 ۲- محمدزاده وادقانی، علیرضا، «ترابری چند نوعی و نارسایی قانونی داخلی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۰، سال ۱۳۷۲، ص ۱۳۵.

۳- جهت مطالعه بیشتر رک: محمدزاده وادقانی، علیرضا، «ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۰، سال ۱۳۷۲ صص ۱۰۱-۱۳۵ و نیز همان نویسنده، مقاله «مسوولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۰، سال ۱۳۷۹، صص ۶۱-۸۷ و نیز رجوع شود به: ذوقی، محمدصالح، آشنایی با اسناد تجاری حمل و نقل بین‌المللی، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۸۵ فروردین ۶۸، ص ۳۴، ش ۸۶ اردیبهشت ۶۹، ص ۸۹ ش ۸۷، خرداد ۶۹، ص ۳۴ و ش ۸۸، تیرماه ۶۹، ص ۱۲۲.

۴- امینی، عیسی، اجتماع مسوولیت متصدی حمل و نقل با ضمان مقصر نسبت به صاحب کالا، مجله حقوقی و قضایی دادگستری، ش ۳۳ زمستان ۷۹، ص ۱۱۸.

الف: دادگاهی که انتخاب می‌نماید باید در سرزمین یکی از کشورهای متعاهدی باشد که کنوانسیون ورشو را پذیرفته است و به آن ملحق شده است.

ب: دادگاهی که انتخاب می‌شود تنها یکی از چهار دادگاه زیر باشد:

- ۱- دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل.
- ۲- دادگاه محلی که مقر اصلی فعالیت متصدی حمل و نقل در آنجا واقع است.
- ۳- دادگاه محلی که یکی از شعبات متصدی حمل و نقل در آنجا واقع بوده و قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده باشد.
- ۴- دادگاه مقصد حمل.

در توجیه علت پیشنهاد دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل، به راحتی با مراجعه به آن استناد نموده‌اند و در خصوص دادگاه محلی که فعالیت‌های مهم متصدی حمل و نقل در آنجا انجام می‌شود گفته شده است که این محل باید مقر اصلی و مرکز امر اداری متصدی باشد.<sup>۱</sup> همچنین گاهی ممکن است انعقاد قرارداد حمل مستقیماً به وسیله متصدی حمل و نقل صورت نگیرد بلکه عاملان و کارگزاران حمل نقل به عنوان نمایندگان متصدی حمل و نقل اقدام به انعقاد قراردادهای حمل نمایند. نمایندگی‌های فروش بلیط‌های مسافرتی در تمام نقاط دنیا وجود داشته، به انعقاد قرارداد حمل از جانب متصدیان حمل و نقل مبادرت می‌نمایند. کما اینکه در یک پرونده‌ای دادگاه چنین عنوان نموده که مسافر مجروح شده در جریان پرواز لاین هوایی بین مکزیک و میامی که بلیط خود را در هالیوود فلوریدا خریده بود به دلیل استقرار مرکز اصلی شرکت هواپیمایی در مکزیک، نمی‌تواند در شهر نیویورک طرح دعوی نماید.<sup>۲</sup>

به‌هرحال از بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون رویه‌های مختلفی به جهت تفاسیر متعدد نشأت گرفته است. کما اینکه در یک مورد دادگاه در نتیجه بررسی‌های خود چنین اظهار داشته است که مفاد بند یک ماده ۲۸ معاهده ورشو در مورد این قضیه علی‌رغم اینکه شرکت فروشنده بلیط از طرف متصدی حمل و نقل اختیارات کامل داشت، اجرا نمی‌گردد؛ دلیل این نظر را اینگونه بیان داشته است که متصدی حمل و نقل سازمان کاملاً مستقلی بوده و مالک شرکت، فروشنده بلیط نبوده است.<sup>۳</sup>

در مورد صلاحیت دادگاه کشور مقصد حمل بایستی قصد اولیه و اصلی طرفین قرارداد حمل این بوده باشد که کشور خاصی به عنوان مقصد حمل تعیین شود. لذا در صورتی که مسافر کشوری غیر از کشور مذکور قرارداد را به عنوان مقصد در نظر داشته باشد نمی‌توان دادگاه آن

۱- دکتر جباری، منصور، همان کتاب، ص ۱۰۶.

۲- همان، ص ۱۰۶.

۳- همان، ص ۱۰۷.

کشور را به‌عنوان دادگاه صالح برای رسیدگی به دعوی حاصله انتخاب نمود. در یک پرونده‌ای در نیویورک شخصی بلیط رفت و برگشت از سائوپولو به میامی و بعد نیویورک را خریده بود ولی قصد سفر به نیویورک را بدون قصد مراجعت دوباره به سائوپولو داشت. وی بلیط را صرفاً به‌خاطر تسهیل در مراحل ویزای ورود به آمریکا تهیه نموده بود. در این پرونده مسافر قصد داشت در نیویورک شکایتی تسلیم دادگاه نماید، اما دادگاه از پذیرفتن نیویورک به‌عنوان مقصد پرواز امتناع نموده و اعلام داشت که قصد و تمایل طرفین در موقع انعقاد قرارداد شرط اصلی برای تعیین مقصد است و نمی‌توان با قصد یک جانبه مسافر، نیویورک را به‌عنوان مقصد تلقی نمود. بدین جهت دادخواست وی را رد نمود.<sup>۱</sup> البته برخی اظهار داشته‌اند که علاوه بر موارد فوق زیان‌دیده می‌تواند در دادگاه کشور متبوع خود نیز دعوی اقامه نمایند. بدین‌سان براساس این نظر حق انتخاب زیان‌دیده در انتخاب دادگاه صالح خیلی موسع‌تر است. لذا برخی بیان داشته‌اند که: «صاحب کالا یا گیرنده با اختیار حاصل از مواد ۲۶ به بعد کنوانسیون ورشو می‌تواند به طرح دعوی مطالبه خسارت در مراجع قضایی اقدام کند. این دعوی ممکن است در محل وقوع شرکت متصدی یا شعبات آن اقامه گردد. انتخاب کشور محل طرح دعوی مطابق ماده ۲۸ کنوانسیون فوق‌الذکر با زیان‌دیده است. این محل می‌تواند یا در کشور متبوع خود زیان‌دیده و یا کشوری که متبوع متصدی حمل و نقل است باشد؛ گذشته از آن می‌توان در محل سکونت متصدی یا مرکز اصلی و یا در محل شعبات آن که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد شده است و یا در دادگاه مقصد طرح دعوی کرد».<sup>۲</sup>

از سیاق عبارت نویسنده عبارت مذکور چنین استنباط می‌شود که به‌نظر ایشان علاوه بر دادگاه‌های چهارگانه مذکور در قسمت اخیر عبارت ایشان، زیان‌دیده همچنین مختار است که در دادگاه کشور متبوع خود اقامه دعوی نماید هرچند که دادگاه مزبور غیر از دادگاه‌های چهارگانه موصوف باشد.

این نظر را با توجه به سیاق عبارت بند یک ماده ۲۸ به دشواری می‌توان پذیرفت؛ چرا که از این ماده نمی‌توان اختیار زیان‌دیده در انتخاب دادگاه دولت متبوع خود را استنباط نمود. بدیهی است ممکن است محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات آن که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده و یا مقصد حمل در سرزمین دولت متبوع زیان‌دیده واقع شود که در این صورت در واقع انتخاب دادگاه دولت متبوع زیان‌دیده به اعتبار وقوع یکی از

۱- همان، ص ۱۰۷.

۲- دکتر نجفی توانا، شکرعلی، همان منبع، ص ۳۱.

محل‌های چهارگانه مزبور در سرزمین دولت متبوع زیان‌دیده است و نه به اعتبار تابعیت زیان‌دیده و نتیجتاً آزادی مطلق زیان‌دیده در انتخاب دادگاه کشور متبوع خود.

لازم به ذکر است که در پروتکل اصلاحی ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه آن در سال ۱۹۶۱ (۱۸ سپتامبر) به تصویب رسید که این کنوانسیون در ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ به توسط ۱۸ کشور از جمله دولت پادشاهی انگلیس امضاء شد و در اول می ۱۹۶۴ به اجرا در آمد<sup>۱</sup> براساس ماده ۸ کنوانسیون گوادالاخارا:

«هرگونه ادعای خسارت مذکور در ماده ۷ این کنوانسیون باید به انتخاب شاکی در دادگاهی که طبق مقررات ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو می‌توان در آن علیه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد اقامه دعوی کرد و یا در دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل یا مقر اصلی شغلی او در حوزه قضایی آن واقع است به عمل آید».

بنابراین براساس کنوانسیون گوادالاخارا خواهان می‌تواند علاوه بر دادگاه‌های چهارگانه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون که شرح آن گذشت، در دو دادگاه دیگر نیز طرح دعوی نماید و در واقع قلمرو اختیار وی در انتخاب دادگاه وسیع‌تر شده و می‌تواند از بین شش دادگاه مختلف یکی را انتخاب نماید. این دو دادگاه عبارتند از:

- ۱- دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل در حوزه قضایی آن واقع است.
- ۲- دادگاهی که مقر اصلی شغلی عامل و حمل و نقل در حوزه قضایی آن واقع است.

### ج: دادگاه صلاحیتدار براساس پروتکل گواتمالا

کنوانسیون ورشو و اصلاحیه ۱۹۵۵ لاهه آن در ۸ مارس ۱۹۷۱ به وسیله پروتکل گواتمالا اصلاح گردید. از جمله اصلاحاتی که در کنوانسیون صورت گرفت راجع به مراجع صلاحیتدار مذکور در ماده ۲۸ می‌باشد ولی اصلاح ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو نه به صورت حذفی بلکه به صورت تکمیلی صورت گرفته است. به این صورت که پروتکل گواتمالا یک مبنای دیگری را برای تعیین صلاحیت دادگاه برای رسیدگی به دعاوی مربوط به خسارات ناشی از مرگ، زخمی شدن یا تأخیر در رساندن مسافر یا خرابی، گم شدن یا خسارت یا تأخیر در حمل بار را اضافه نمود. این مبنا به صورت الحاق بندی تحت عنوان بند (۲) به ماده ۲۸ (که در نتیجه بند (۲) قبلی این ماده به بند (۳) تبدیل شد) صورت گرفت. براساس بند (۲) الحاق شده به ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو یک مرجع صلاحیتدار دیگر به مراجع چهارگانه مذکور در بند (۱) ماده ۲۸ اضافه شده است. براساس بند (۲) مذکور:

«در مورد خسارت ناشی از فوت، آسیب بدنی یا تأخیر حرکت یا مسافر و همچنین خسارت ناشی از انهدام- فقدان و یا تأخیر حمل لوازم شخصی دعوی مربوطه را می‌توان در یکی از محاکم مندرج در بند یک این ماده و یا در سرزمین یکی از طرف‌های معظم متعاقد- نزد دادگاهی که متصدی حمل و نقل در حوزه قضایی آن دارای موسسه بوده و نیز مسافر در سرزمین همان طرف معظم متعاقد سکنی یا اقامت دائم داشته باشد طرح نمود».

بدین سان براساس این پروتکل در مورد دعاوی مربوط به خسارات ناشی از فوت، آسیب بدنی یا تأخیر حرکت یک مسافر و همچنین خسارات ناشی از انهدام- فقدان و یا تأخیر حمل لوازم شخصی زیان‌دیده می‌تواند دعوی مربوطه را در یکی از دادگاه‌های چهارگانه مذکور در بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو و یا دادگاهی که متصدی حمل و نقل در حوزه صلاحیت قضایی آن دارای موسسه<sup>۱</sup> می‌باشد طرح نماید مشروط براینکه مسافر زیان دیده نیز در همان محل سکونت یا اقامت دائم داشته باشد. بدین سان صلاحیت دادگاه کشور محل وقوع موسسه متصدی حمل و نقل در صورتی است که اولاً دادگاه مزبور در سرزمین یک کشور متعاقدی باشد که کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن و پروتکل گواتمالا را پذیرفته باشد، ثانیاً محل سکونت یا اقامت دائم مسافر (خواهان) نیز در همان‌جا باشد.

لازم به ذکر است که ضرورت ندارد قرارداد قرارداد حمل و نقل حتماً در موسسه متصدی حمل و نقل (Establishment) منعقد شود.<sup>۲</sup>

بنابراین به عنوان یک جمع‌بندی از بحث می‌توان گفت مراجع صلاحیت‌دار براساس کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌ها و کنوانسیون متمم آن عبارتند از:

۱- خواهان می‌تواند در کلیه موارد و در کلیه دعاوی، دعوی خود را در یکی از دادگاه‌های چهارگانه مذکور در بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو با رعایت شرایط بند مزبور اقامه نماید.

۲- در صورتی که خواهان دعوی خود را علیه عامل حمل و نقل اقامه نماید می‌تواند علاوه بر دادگاه‌های مذکور در بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون همچنین دعوی خود را در دادگاه کشوری که محل اقامت عامل حمل و نقل در حوزه قضایی آن واقع است و یا در دادگاهی که مقر اصلی شغلی عامل حمل و نقل در حوزه قضایی آن واقع است اقامه کند.

۳- در صورتی که خواهان، مسافر باشد و دعوی مربوط به مطالبه خسارات ناشی از فوت آسیب‌بدنی یا تأخیر حرکت مسافر و یا مربوط به مطالبه خسارات ناشی از انهدام، فقدان و تأخیر در محل لوازم شخصی باشد، خواهان می‌تواند دعوی خود را در دادگاه‌های چهارگانه مذکور در بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو و یا در دادگاهی که موسسه متصدی حمل و نقل و محل سکونت یا اقامت دائم مسافر در حوزه قضایی آن واقع است و دولت متبوع دادگاه مزبور جزء کشورهای متعاقد باشد، اقامه نماید.

### مبحث دوم: مراجع حل اختلاف با توجه به مواد ۲۵ و ۳۱ کنوانسیون ورشو

با توجه به آنچه که در مورد مراجع حل اختلاف به‌طور کلی در کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی و کنوانسیون‌های متمم آن بیان شد حال به بررسی موضوع از نگاه مواد ۲۵ و ۳۱ کنوانسیون ورشو به مساله پرداخته و این مساله مورد بررسی قرار می‌گیرد که در دعاوی که مستند به این مواد هستند در چه مراجعی حسب مورد می‌توان طرح دعوی نمود؟

#### الف: ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو

این ماده براساس پروتکل ۱۹۵۵ لاهه اصلاح گردید و در ۸ مارس ۱۹۷۱ نیز براساس پروتکل گواتمالا اصلاح دیگری نسبت به آن صورت گرفت. در هر حال متن اصلاحی ماده مزبور با توجه به اصلاحیه‌های مذکور به گونه ذیل است:

«ماده ۲۵: در صورتی که ثابت شود خسارت در نتیجه عمل یا قصور حمل و نقل یا مستخدمین و عاملین او به قصد وارد ساختن خسارت و یا در اثر بی‌احتیاطی و با علم به احتمال وقوع خسارت رخ داده است حدود مسئولیت پیش‌بینی شده در بند ۲ ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود مشروط بر اینکه در مورد عمل یا قصور یکی از مستخدمین و عاملین متصدی حمل و نقل ثابت شود که آنها در حدود وظایف خود عمل کرده‌اند.

۱- چنانچه علیه یکی از مستخدمین و عاملین متصدی حمل و نقل در مورد خساراتی که در کنوانسیون منظور است اقامه دعوی گردد در صورتی که مستخدم و عامل مذکور ثابت نماید در حدود وظایف خویش عمل نموده است مجاز خواهد بود از حدود مسئولیتی که خود متصدی حمل و نقل به موجب مقررات این کنوانسیون حق دارد به آن استناد نماید بهره‌مند گردد.

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- اگر ثابت شود که خسارت حاصله در مورد حمل و نقل کالا از یک عمل یا قصور یکی از مستخدمین یا عاملین متصدی حمل و نقل خواه به قصد وارد ساختن خسارت و خواه از روی بی احتیاطی و با علم به اینکه این امر احتمالاً موجب خسارت خواهد شد ناشی گردیده و در آن صورت مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده قابل اجرا نخواهد بود».

در این ماده به دادگاه صالح در رسیدگی به دعوی اشاره‌ای نشده است و علی‌الظاهر دادگاه‌هایی که در ماده ۲۸ کنوانسیون ذکر شده‌اند در دعوی موضوع این ماده نیز صالح می‌باشند یعنی زیان‌دیده می‌تواند به اختیار در یکی از دادگاه‌های چهارگانه مذکور در ماده ۲۸ اقامه دعوی جبران خسارت بنماید اما مسأله این است که در این ماده صحبت از مسئولیت مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل می‌باشد و نه خود متصدی اصلی حمل و نقل طرف قرارداد؛ لذا اینگونه استنباط می‌شود که با توجه به سکوت کنوانسیون در خصوص دادگاه صلاحیتدار بایستی خواهان (زیان‌دیده) دعوی جبران خسارت را علیه متصدی اصلی حمل و نقل و علیه مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل توأمأ یا به‌طور جداگانه در یکی از دادگاه‌های مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون طرح دعوی کند و در انتخاب یکی از دادگاه‌های مذکور آزادی انتخاب دارد اما نمی‌تواند در دادگاه‌هایی غیر از دادگاه‌های مذکور در ماده ۲۸ مزبور اقامه دعوی کند؛ به عنوان مثال نمی‌تواند در دادگاه محل اقامت مستخدم یا عامل متصدی حمل و نقل یا دولت متبوع آن اقامه دعوی کند. البته این در صورتی است که دادگاه محل اقامت آنها یا دادگاه دولت متبوع آنها دادگاهی غیر از دادگاه‌های مذکور در ماده ۲۸ باشد.

لذا در فرض مثالی که شخص (الف) کالای خود را به شخص (ب) به عنوان متصدی حمل و نقل طرف قرارداد که مرکز اصلی آن در ایران است جهت حمل از مبدأ تهران به مقصد ترکیه تحویل می‌دهد و شخص (ب) نیز حمل آن را به شخص (ج) به عنوان عامل متصدی حمل و نقل واگذار نماید و در حین حمل به واسطه بی احتیاطی عامل متصدی حمل و نقل خسارتی به کالا وارد آید در این صورت زیان‌دیده می‌تواند علیه عامل متصدی حمل و نقل در دادگاه ترکیه به عنوان دادگاه مقصد یا دادگاه ایران به عنوان دادگاهی که مقر اصلی متصدی حمل و نقل در حوزه آن واقع است، اقامه دعوی جبران خسارت بنماید اما نمی‌تواند به دادگاه محل اقامت عامل متصدی حمل و نقل جهت طرح دعوی جبران خسارت علیه وی مراجعه کند. این تفسیر تا زمانی که کنوانسیون گوادالاخارا تصویب نشده بود می‌توانست صحیح باشد اما با تصویب کنوانسیون مزبور در ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ به عنوان متمم کنوانسیون ورشو و اصلاحیه ۱۹۵۵ آن، دیگر چنین تفسیری در مقابل نص صریح ماده ۸ کنوانسیون گوادالاخارا در مورد دعوی علیه عامل حمل و نقل تاب مقاومت ندارد. چه براساس این ماده که ذکر آن گذشت، هرگونه ادعای خسارت مذکور

در ماده ۷ کنوانسیون گوادالاخارا که مربوط به مسئولیت عامل حمل و نقل است، باید به انتخاب شاکی یا در دادگاهی اقامه دعوی شود که طبق مقررات ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو واجد صلاحیت برای رسیدگی به دعاوی مطروحه علیه متصدی حمل و نقل طرف قرارداد می‌باشد و یا در دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل است یا مقر اصلی شغلی او در حوزه قضایی آن واقع است.

لذا به نظر می‌رسد که ماده ۸ کنوانسیون گوادالاخارا حاکم بر ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحیه ۱۹۵۵ آن بوده و بدین جهت براساس مواد ۷ و ۸ کنوانسیون گوادالاخارا ذینفع می‌تواند دعوی خود علیه عامل حمل و نقل را در دادگاه محل اقامت عامل حمل و نقل یا دادگاه محل مقر اصلی شغلی عامل حمل و نقل و یا یکی از دادگاه‌های چهارگانه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، به انتخاب خود اقامه نماید.

### شرط حکمیت:

در بند ۳ ماده ۹ کنوانسیون گوادالاخارا مقرر شده است که طرفین قرارداد حمل و نقل نمی‌توانند قبل از بروز خسارت چنین توافق نمایند که دادگاه صلاحیتدار در دعاوی ناشی از قرارداد حمل و نقل آنها دادگاهی غیر از دادگاه‌های پیش‌بینی شده در کنوانسیون باشد. معذک ماده مزبور در مورد حمل و نقل کالا به طرفین اجازه داده است که در قرارداد خود شرط حکمیت را درج نمایند، منتها اعتبار چنین شرط حکمیتی منوط به این است که حکمیت در حوزه‌های قضایی دادگاه‌های مذکور در ماده ۸ صورت پذیرد که شرح ماده ۸ قبلاً گذشت. بند ۳ ماده ۹ کنوانسیون گوادالاخارا چنین اشاره می‌دارد:

«۳. شروط مذکور در یک قرارداد حمل و نقل و تمام توافقی‌های مخصوص که قبل از بروز خسارت منعقد شده که به موجب آن طرفین بخواهند خواه با تعیین قوانین قابل اجرا و خواه با تغییر مقررات مربوط به صلاحیت دادگاه- از مقررات کنوانسیون تخلف نمایند- باطل و بی‌اثر است، معذک- در مورد حمل و نقل کالا- شرط حکمیت در حدود کنوانسیون مجاز می‌باشد و این در صورتی است که حکمیت در حوزه‌های قضایی دادگاه‌های مذکور در ماده ۸ صورت پذیرد».

از ماده فوق نکات ذیل استنباط می‌شود:

- ۱- فقط در مورد حمل و نقل کالا امکان درج شرط حکمیت وجود دارد؛ لذا در مورد حمل و نقل مسافر درج چنین شرط حکمیتی باطل و بی‌اثر است.
- ۲- حکمیت باید به گونه‌ای تعیین شود که محل آن در حوزه قضایی دادگاه‌های مذکور در ماده ۸ کنوانسیون گوادالاخارا باشد و همان‌طور که دیدیم در ماده مزبور هم از

دادگاه‌های چهارگانه مذکور در بند یک ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو ذکر به میان آورده است و هم دو دادگاه صلاحیتدار دیگر یعنی دادگاه محل اقامت عامل حمل و نقل و دادگاه محل مقر اصلی شغلی عامل حمل و نقل ذکر شده است. بدین لحاظ شرط حکمیت بایستی به گونه‌ای باشد که محل انجام حکمیت و داوری در حوزه قضایی یکی از دادگاه‌های شش گونه فوق واقع باشد.

### ب: ماده ۳۱ کنوانسیون ورشو

ماده مزبور مقرر می‌دارد:

«۱. در مورد حمل و نقل مختلطی که قسمتی از آن با هواپیما و قسمتی با هر وسیله حمل و نقل دیگر صورت گیرد مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به آن قسمتی که با هواپیما انجام شده اعمال می‌گردد مشروط بر آنکه شرایط حمل و نقل هوایی مندرج در ماده یک رعایت شود.

۲. در مورد حمل و نقل مختلط هیچ یک از مقررات کنوانسیون حاضر مانع نخواهد بود که طرفین در اسناد حمل و نقل هوایی شرایطی قید کنند که به موجب آن مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به حمل و نقلی که با سایر وسایل نقلیه انجام می‌شود مرعی گردد مشروط بر آنکه مقررات این کنوانسیون در مورد حمل و نقل هوایی رعایت گردد».

با توجه به بند یک ماده فوق در صورتی که قسمتی از حمل و نقل از طریق هواپیما صورت بگیرد آن قسمت مشمول مقررات کنوانسیون ورشو می‌گردد. بدین جهت در صورتی که در این قسمت و در حین حمل با هواپیما به ذینفع زبانی وارد گردد، می‌تواند با توجه به ماده ۲۸ کنوانسیون اقامه دعوی نماید؛ چرا که همانطور که بیان شد ماده ۲۸ یک ماده عام است و ناظر بر کلیه مواد کنوانسیون می‌باشد؛ بدین جهت زیان‌دیده می‌تواند در یکی از دادگاه‌های مذکور در ماده ۲۸ طرح دعوی نماید و یا احياناً در صورتی که طرف دعوی عامل حمل و نقل باشد به استناد ماده ۸ کنوانسیون گوادالاخارا در دادگاه‌های مذکور در ماده مزبور اقامه دعوی نماید. بدین سان اگر شخصی که کالاهایی را به یک متصدی حمل و نقل که مرکز اصلی آن در آلمان و شعبه‌ای که مبادرت به قرارداد نموده است در ایران واقع است، بسپرد که آن را از مبدأ ایران به فرانسه حمل نماید و حمل کالاهای مزبور از ایران تا سوئیس از طریق هواپیما و از سوئیس تا فرانسه از طریق جاده صورت بگیرد و در طول مسیر ایران - سوئیس و حمل با هواپیما، کالا دچار خسارت گردد، فرستنده و گیرنده کالا می‌توانند دادگاه ایران را به‌عنوان دادگاه محل استقرار یکی از شعبات متصدی حمل و نقل که در آنجا قرارداد حمل و نقل منعقد گردیده است یا در دادگاه آلمان به‌عنوان دادگاهی که مقر اصلی متصدی حمل و نقل در حوزه آن واقع است یا در دادگاه

فرانسه به عنوان دادگاه مقصد، دعوی جبران خسارت اقامه نماید چراکه همه چهار کشور مزبور از کشورهای متعاقد کنوانسیون ورشو می‌باشند.

اما در صورتی که بعد از اتمام مسیر تهران (ایران) - سوئیس و اتمام مدت حمل با هواپیما و در حین حمل از طریق جاده کالاها دچار خسارت گردند در این صورت چون این قسمت از حمل یعنی حمل از طریق جاده مشمول کنوانسیون ورشو نمی‌گردد لذا مقررات کنوانسیون ورشو در مورد آن اعمال نمی‌گردد و نتیجتاً زیان‌دیده نمی‌تواند به استناد ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو در دادگاه‌های چهارگانه مذکور در ماده مزبور اقامه دعوی نماید بلکه ممکن است احیاناً مشمول کنوانسیون CMR که ناظر بر حمل و نقل جاده‌ای است، باشد و زیان‌دیده بایستی براساس کنوانسیون مزبور اقامه دعوی نموده و به انتخاب مرجع صلاحیتدار بپردازد. اما با توجه به بند ۲ ماده ۳۱ کنوانسیون این امکان وجود دارد که طرفین در اسناد حمل و نقل هوایی شرایطی قید نمایند که به موجب آنها، مقررات کنوانسیون ورشو نسبت به حمل و نقلی که با سایر وسایل نقلیه انجام می‌شود مرعی گردد مشروط بر آنکه مقررات کنوانسیون اخیر در مورد حمل و نقل هوایی رعایت گردد. در این حالت تردیدی باقی نمی‌ماند که حتی در صورتی که خسارت وارده به کالا در حین حمل از طریق غیر هوایی مثلاً جاده باشد، باز مقررات کنوانسیون ورشو اعمال می‌گردد و زیان‌دیده می‌تواند به استناد ماده ۲۸ کنوانسیون اخیر اقدام به طرح دعوی در یکی از دادگاه‌های مذکور در ماده مزبور به انتخاب خویشتن بنماید.

## منابع و مأخذ:

## الف: منابع فارسی:

- (۱) کلابیوم اشمیتوف، «کتاب حقوق تجارت بین‌الملل» جلد دوم، ترجمه اخلاقی، بهروز و همکاران، اثر، انتشارات سمت، ۱۳۷۸.
- (۲) اخلاقی، بهروز، «بحثنی پیرامون قراردادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت»، مجله کانون و کلاء، شماره جدید ۶-۷، دوره جدید، سال ۷۲-۱۳۷۱.
- (۳) امیری، غلامحسین، آشنایی با سازمان‌های مرتبط با حمل و نقل بین‌المللی، چاپ اول، ناشر: سازمان حمل و نقل و پایانه‌های کشور، ۱۳۸۰.
- (۴) امینی، عیسی، «اجتماع مسئولیت متصدی حمل و نقل با ضمان مقصر نسبت به کالا»، مجله حقوقی و قضایی دادگستری، شماره ۳۲، زمستان ۱۳۷۹.
- (۵) جباری، منصور، «حقوق بین‌المللی هوایی»، چاپ اول، ۱۳۸۱، انتشارات فروزش.
- (۶) ذوقی، محمدصالح، «آشنایی با اسناد تجاری حمل و نقل بین‌المللی»، مجله صنعت حمل و نقل شماره ۸۵ فروردین ۱۳۶۸، شماره ۸۶ اردیبهشت ۱۳۷۹ شماره ۸۷ خرداد ۱۳۶۹، شماره ۸۸ تیرماه ۱۳۶۹.
- (۷) ستوده تهرانی، سید حسن، «حقوق دریایی و هوایی»، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۴.
- (۸) طارم سیری، مسعود، «اینکوترمز ۱۹۹۰»، موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، اردیبهشت ۱۳۷۰.
- (۹) عرفانی، توفیق، مسوولیت مدنی حمل و نقل زمینی (جاده و ریل)، چاپ اول، ۱۳۸۵، انتشارات آثار اندیشه.
- (۱۰) کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد دوم، چاپ دوم، سال ۱۳۷۶، شرکت انتشارات با همکاری بهمن برنا.
- (۱۱) محمدزاده وادقانی، علیرضا، «ترابری چند نوعی و نارسایی قانون داخلی» مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۳۰، سال ۱۳۷۲.
- (۱۲) محمدزاده وادقانی، علیرضا، «مسوولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۵۰، سال ۱۳۷۹.
- (۱۳) نجفی توانا، شکرعلی، «مسئولیت‌ها در حمل هوایی» مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۸۰.
- (۱۴) نجفی توانا، شکرعلی، «حمل و نقل هوایی، قرارداد و تعهدات طرفین»، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۷۹، سال ۶۸ (تیرماه).

(۱۵) قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گودالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا مصوب ۱۳۵۳/۲/۳۱.

ب- منابع انگلیسی:

- 16) Cheng, Chia Jai, Basic documents on international trade law, 2ed, kluwer, London, 1990.
- 17) Clive, M. Schmittoff, The law and Practice of international trade, 9th, Stevens and sons, London, 1990.
- 18) Georgette Miller, Liability in international air transport, Kluwer-Deventer, the nether Lands, 1977.
- 19) Rene, H. Mankiewicz, the liability regime of the international air carriage, Great Britain, 1981.
- 20) Shaw Cross and Beaumont, Air law, V.1 and 2, 4th ed, Butterworths, London, 1988.

**Parties of disputes in international an competent courts according ti warsaw Convention (1929) and it s amendments Hossein Sadeqi Abstract**

International air transportation has a important role in physical communications. Particularly this way of transportation among of the other ways such as marine and rail an road trans prtation is attended because its speed, specially in transportation of Passengers and thir baggage. International air transportation is governed by International documents such as warsaw Convention(1929) and it s amendments.

According to Iranian laws, domestic air transportation is governed by Warsaw Convention (1929) and it s amendments. Knowing parties of disputes and litigations arising air transport contract is an important legal matter that courts should consider it. An other legal problem is finding competent courts for this litigations.

At this article, this subjects will be studied with regardieg to The Warsaw Convention (12 October 1929) Hague Protocor (28 Septemer 1955), Guadalajara Convention (18 September 1961) Guatemala Protocol (8 March 1971).

Key words: International air transportation, Warsaw Convention, litigation, competent court, Parties of dispute.