

دکتر منصور جباری قره‌باغ\*

## مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (بررسی سیستم ورشو)\*\*

چکیده: معاهده ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، معروف به «معاهده ورشو»، ۷۱ سال پیش، زمانی که حمل و نقل هوایی هنوز توسعه نیافته بود به تصویب رسید. این معاهده به وسیله اکثر کشورهای جهان تصویب گردیده و در بعضی از کشورها حتی در خصوص پروازهای داخلی هم اجرا می‌گردد. برای تطبیق با شرایط روز، معاهده ورشو ۶ مرتبه اصلاح گردیده است که از میان آنها، فقط پروتکل لاهه مورد تصویب کشورهای قرار گرفته و اجرا می‌گردد. مطابق معاهده و پروتکل‌های آن، متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به مسافران، کالا و اسباب شخصی آنان و همچنین خسارت وارده در اثر تأخیر در حمل و نقل کالا و مسافر مسؤول می‌باشد. در این مقاله سعی شده است ضمن بررسی مواد اصلی معاهده و پروتکل‌های آن، نحوه برخورد کشورها در خصوص میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل مورد مذاقه قرار گیرد.

از میان موارد مختلف استفاده هواپیما، حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد دارای مقامی برتر است. این برتری به دو دلیل است. اولاً حمل و نقل هوایی جنبه خدمات عمومی دارد و از آن، نه تنها در سطح

---

\* عضو هیئت علمی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی

\*\* بعضی از پرونده‌های مطروحه در این مقاله از کتاب زیر انتخاب شده‌اند:

بین‌الملل بلکه در داخل کشور، به عنوان حمل و نقل بار و مسافر و پست به طور همگانی استفاده می‌شود. ثانیاً حمل و نقل هوایی جنبه بین‌الملل دارد به طوری که روابط و مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها را توسعه داده و به طور نامحدودی امکان نزدیکی ملتها را فراهم آورده است. در نتیجه توسعه سریع خطوط هوایی، مسائل و مشکلات متعددی ایجاد نموده است.

از آنجا که هواپیما سریعاً در مسیر خود از کشوری به کشور دیگر از بالای کشورهای بسیاری عبور می‌کند، لازم بود مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل در برابر مسافر و کالا بدون تأخیر تدوین گردد. در سال ۱۹۵۲، دولت فرانسه، که به ضرورت وجود این چنین معاهده‌ای پی برده بود، دولتها را برای شرکت در یک کنفرانس حقوق بین‌الملل هوا دعوت کرد که منجر به پیش‌نویس معاهده ورشو و ایجاد کمیته بین‌المللی متخصصین حقوق هوایی<sup>۱</sup> گردید. این کمیته معاهده را بازبینی و در کنفرانس دیگری که در سال ۱۹۲۹ تشکیل شد مطرح کرد. معاهده ورشو در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد. این معاهده یکی از موافقتنامه‌های مهم و اصلی برای حل مشکلات ناشی از هوانوردی محسوب می‌گردد.

معاهده ۱۹۲۹ ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی یک اصل بسیار مهمی به نام اصل مسئولیت متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به مسافران، کالا و اسباب شخصی آنان و همچنین خسارت وارده در اثر تأخیر در حمل و نقل کالا و مسافر بنا نهاد.

مقررات معاهده ورشو تقریباً در تمام دنیا اجرا می‌گردد. (۱) و قابلیت اطمینان و فایده خود را نشان داده است. مسافران آگاهند به هر نقطه دنیا که مسافرت نمایند نوعی یکنواختی در قوانین مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. متصدیان حمل و نقل نیز که از نامحدود بودن مسئولیتها در مواردی آگاهند، می‌توانند خود را علیه زیانها بیمه نمایند. مسئولیت متصدیان حمل و نقل از مقررات بسیار مهم حقوق هوایی است که در این مقاله مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

با گذشت زمان و توسعه روزافزون صنعت هوانوردی، بایستی اصلاحاتی در عهدنامه ورشو به وجود می‌آمد و یا مواردی بدان افزوده می‌شد. این اصلاحات تکمیلی به شرح ذیل صورت گرفته است:

۱. پروتکل لاهه (۱۹۵۵): این پروتکل به عهدنامه ورشو اضافه گردید تا عهدنامه مزبور با حمل و نقل پیشرفته جهانی مطابقت داشته باشد. این پروتکل در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا درآمد. (۲)

۲. معاهده گوادالاجارا (۱۹۶۱): این عهدنامه در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشد که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می‌گردد. چون تغییرات انجام شده موضوع کاملاً جدیدی را مطرح می‌نمود لذا نام معاهده به آن داده شد. این معاهده از سال ۱۹۶۴ به مرحله اجرا در آمده است. (۳)

۳. پروتکل گواتمالا (۱۹۷۱): این پروتکل نیز به قصد به وجود آوردن اصلاحاتی به معاهده ورشو مطرح گردید که هنوز به مرحله اجرا در نیامده است. (۴)

۴. در سال ۱۹۶۱ چهار پروتکل دیگر در مونترال منعقد گردید که این پروتکلها نیز هنوز به مرحله اجرا در نیامده‌اند.

۵. موافقتنامه مونترال (۱۹۶۶): (که قرارداد مالتا نامیده می‌شود) یک موافقتنامه خصوصی میان تعدادی از شرکتهای حمل و نقل یاتا و هیأت هوانوردی کشوری ایالات متحده منعقد شده است. غالب اعضای این موافقتنامه شرکتهای اروپایی هستند. (۵)

## اول. معاهده ورشو

### ۱. موضوع و قابلیت اجرا

مطابق ماده یک، این معاهده فقط در پروازهای بین‌المللی، در مورد حمل و نقل مسافر، کالا و وسائل شخصی که در ازای آن اجرتی دریافت شده باشد قابل اجراست (البته بسیاری از کشورها آن را برای اجرا در داخل کشور نیز پذیرفته‌اند). معاهده

مطابق ماده (۱) معاهده ورشو، منظور از «حمل و نقل بین‌المللی» عبارت از هر نوع حمل و نقلی است که در مبدأ و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرفهای قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود در سرزمین دو طرف متعاقد واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک طرف متعاقد بوده و توقیفی برای آن در کشور دیگری - حتی اگر طرف متعاقد نباشد - پیش‌بینی شده باشد. توقیفهای اضطراری تأثیری در قابلیت اجرای معاهده ندارد. بنابراین حمل و نقل باید میان دو کشوری باشد که معاهده را تصویب نموده‌اند، صرف‌نظر از اینکه شخص زیان‌دیده یا متصدی حمل و نقل تابع چه کشوری باشند. هواپیما از مبدأ خود که شروع به پرواز می‌کند تا مقصد ممکن است از بالای کشورهای مختلفی عبور نماید. در صورتی که حادثه‌ای در بالای کشوری که معاهده ورشو را تصویب نموده است اتفاق بیفتد، تأثیری در اجرای معاهده ندارد. به‌عنوان مثال اگر در پرواز بریتیش ایرویز از لندن به رم، برای هواپیما به هنگام عبور از بالای کشور فرانسه حادثه‌ای رخ دهد مقررات معاهده ورشو، در صورتی که دو کشور انگلستان و ایتالیا معاهده را تصویب نموده باشند، به‌طور یکسان در خصوص کلیه مسافران بدون در نظر گرفتن تابعیتهای مختلف اجرا خواهد گردید. لذا اگر یکی از کشورهای مبدأ و یا مقصد به معاهده ورشو پیوسته باشد این معاهده در مورد پرواز بین آن دو کشور قابل اجرا نخواهد بود. برای پیوستن به معاهده لازم است معاهده طبق مقررات داخل هر کشور تصویب و اسناد تصویب به امین معاهده که دولت لهستان می‌باشد تسلیم شده باشد. (۶) بعضی از دادگاهها، کشورهایی را که بعد از انعقاد معاهده تشکیل شده‌اند، به دلیل آنکه کشور استعمارگر قبل از استقلال آن کشورها به معاهده پیوسته بود، عضو معاهده به حساب آورده‌اند. به‌عنوان مثال در پرونده‌ای، دادگاه فرانسه، لبنان را عضو معاهده دانسته است. در قضیه لائوس، ویتنام عضو معاهده دانسته شد، هر چند این کشور هیچ‌وقت معاهده را تصویب نکرده بود. دلیل دادگاه این بود که فرانسه، قبل از اینکه این کشورها مستقل شوند معاهده مزبور را تصویب نموده بود و آنها پس از استقلال معاهده را رد نکرده بودند. (۷)

اجرای معاهده نیست. در صورت عدم وجود بلیط، خسارت دیده می‌تواند به برنامه و مدارک متصدی حمل و نقل استناد نماید.

معاهده در مورد حمل و نقل با «هواپیما» اجرا می‌گردد. معاهده هواپیما را تعریف نموده است ولی فهم امروزی از هواپیما مشکلی در این زمینه ایجاد نمی‌کند. مراجعه به رویه قضایی نشان می‌دهد که اگر حمل و نقلی به وسیله بالون صورت گیرد معاهده ورشو همچنان اجرا می‌گردد. نکته مهم قابل ذکر اینکه اگر بخشی از حمل و نقل به وسیله هواپیما و بخشی دیگر به وسیله وسایل نقلیه دیگر انجام گیرد معاهده فقط در مورد بخشی که با هواپیما صورت گرفته است قابل اجرا خواهد بود.

با عنایت به ماده یک معاهده ورشو، برای اجرای معاهده باید هزینه حمل پرداخته شده باشد. حمل مجانی فقط در صورتی مشمول معاهده ورشو خواهد بود که توسط متصدی انجام گیرد که حمل و نقل مسافر یا کالا کار اصلی آن متصدی محسوب گردد. مثلاً اگر هواپیمای ایران ایر تعدادی دانشجو را مجاناً به خاطر تشویق به لندن حمل نماید معاهده ورشو در مورد آن اجرا خواهد گردید.

در پرونده‌ای (۸) «محل توقف توافق شده» بدین صورت تعریف شده است: محلی که برای اجرای قرارداد حمل و نقل، وسیله‌ای که قرارداد با آن اجرا می‌گردد - صرف نظر از علت فرود آمدن - طی مسیر در آن محل توقف نماید. بروز حادثه نظیر فرود اضطراری در قابلیت اجرای معاهده تأثیر ندارد.

در خصوص «محل‌های توافق شده برای توقف» فرض بر این است که به آن محل در برنامه ساعات متصدی حمل و نقل اشاره شده باشد، اگرچه یکایک آنها به طور مشخص و معین در مدارک ارائه شده به مسافر ذکر نشده باشد. نکته قابل ذکر در این مورد این است که محل توقف در مسیر پرواز به عنوان مقصد پرواز تلقی نخواهد شد.

جنبه بین‌المللی بودن قرارداد بستگی به قصد و نیت طرفین به نحوی که در قرارداد ذکر شده باشد دارد. در موارد زیر معاهده ورشو اجرا نمی‌گردد:

۱. معاهده، حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط مؤسسات ناوبری هوایی به منظور

۲. این عهدنامه حملهایی که در اوضاع و احوال فوق‌العاده و در خارج از حدود فعالیت عادی متصدی حمل و نقل به انجام رسد را شامل نمی‌شود، به عنوان مثال اگر موتور هواپیمایی صدمه ببیند و یک هواپیما مسافربری که در صدد حمل یک موتور تازه یا لوازم یدکی به این هواپیما بوده است دچار سانحه هوایی گردد معاهده ورشو را نمی‌توان در مورد آن اجرا کرد. به عبارت دیگر در خصوص هواپیمایی که کار اصلی آن حمل لوازم یدکی در این چنین مواقعی نیست، نمی‌توان خسارت وارده را براساس کنوانسیون ورشو محاسبه و غرامت گرفت. (ماده ۳۴)

۳. این عهدنامه حمل و نقلهایی را که تحت مقررات عهدنامه‌های بین‌المللی پستی انجام می‌گیرند شامل نمی‌گردد. (ماده ۲ بند ۲)

بر خلاف عهدنامه‌های دیگر حقوق هوایی، عهدنامه ورشو برای حمل و نقلهای انجام شده به وسیله دولت نیز اعمال می‌گردد. کشورها می‌توانند در ارتباط با این موضوع شرط عدم شمول آن را اعلام نمایند. قابل ذکر است که فقط ایالات متحده از این شرط استفاده نموده است.

سؤالی که ممکن است مطرح شود این است که مسافر کیست؟ آیا کارکنان هواپیمایی را می‌توان مطابق معاهده مسافر نامید؟ مسافر از نظر معاهده شخصی است که با داشتن قرارداد حمل و نقل به وسیله هواپیما حمل می‌گردد. عقاید مختلفی در این زمینه وجود دارد. عده‌ای معتقدند که معاهده فقط و فقط در مورد کسانی قابل اجراست که قراردادی بین آنان به عنوان مسافر و متصدیان حمل و نقل منعقد گردیده باشد. با عنایت به مفاد معاهده، متصدی حمل و نقل در برابر اشخاصی که قراردادی با آنها نداشته باشد مسؤول نیست. در حالی که عده‌ای دیگر معتقدند که در مورد کارکنان هواپیما علاوه بر اجرای شرایط مندرج در قرارداد شخصی، بایستی مقررات مربوط به حمل و نقل نیز اجرا گردد. (۹)

## ۲. مدارک حمل و نقل

### الف. بلیط مسافر

۲. نقاط مبدأ و مقصد؛

۳. توقفهای مسیر (در صورت وجود)؛

۴. نام و نشانی متصدی حمل و نقل؛

۵. اطلاعیه‌ای با این عنوان که مقررات معاهده ورشو در این حمل و نقل قابل اجراست.

زمانی که هیچ بلیطی صادر نشده، یا گم شده باشد و یا ناقص بوده و نکات فوق‌الذکر در آن ذکر نشده باشد، قرارداد حمل و نقل و مفاد معاهده همچنان قابل اجرا خواهند بود. لیکن در صورتی که متصدی، مسافری را بدون صدور بلیط قبول نماید، قادر نخواهد بود به محدودیتهای مذکور در معاهده در خصوص مسئولیتش استناد نماید. سؤالی که مطرح می‌شود این است که برای متصدیانی که موارد مقرر در معاهده را رعایت نمی‌کنند چه مجازاتی در نظر گرفته می‌شود؟

مسئولیت متصدی، مطابق معاهده ورشو، در صورتی که هیچ نوعی بلیطی صادر ننموده باشد، نامحدود خواهد بود. مطابق پروتکل لاهه، این قانون زمانی که بلیط فاقد اطلاعیه مربوط به قابل اجرا بودن معاهده ورشو باشد نیز اجرا می‌گردد. در یک پرونده آمریکایی، زمانی که مسؤول تیمی تمام بلیطهای کارکنان را در دست داشت، دادگاه حکم نمود که نیازی به صدور بلیط برای هر یک از مسافرین وجود ندارد. روش دیگری امروزه در دادگاههای آمریکا عمل می‌گردد، به این صورت که صدور بلیط و موارد مندرج در آن از موارد ضروری برای برخورداری از مسئولیت محدود متصدی می‌باشد. (۱۱) این چنین مقرراتی به مسافر امکان می‌دهد که قبل از استفاده از پرواز، قرارداد خاصی با متصدی بسته یا بیمه اضافی اخذ نماید و یا به‌طور کلی از مسافرت منصرف شود.

در پرونده‌ای، از آنجا که شرایط و مقررات درج شده در بلیط ناخوانا بود، توجه مسافر به محدودیت مسئولیت متصدی جلب نشده و بنابراین مسافر به گرفتن بیمه اضافی اقدام نکرده بود. لذا دادگاه حکم نمود که توجه کافی به مسافر داده نشده و مقررات لازم برای صدور بلیط انجام نگرفته است. (۱۲) قابل فهم نبودن موارد مندرجه در بلیط برای مسافرین خارج از جمله مواردی است که اتفاق افتاد دادگاه عالی در نمان

خواندن مندرجات بلیط نبوده است، لذا محدودیتهای معاهده ورشو در مورد او قابل اجرا نخواهد بود. (۱۳) دادگاه فرانسه در پرونده‌ای حکم نمود که صدور بلیط با مندرجات انگلیسی مخالف قانون بوده و لذا متصدی نمی‌تواند به مقررات معاهده ورشو استناد نماید. (۱۴)

همچنان که ذکر گردید، مطابق ماده ۳ معاهده، توقفهای پیش‌بینی شده در مسیر باید در بلیط مسافر ذکر گردد. علیرغم این تصریح، در پرونده‌ای دادگاه آمریکایی حکم نمود که نیازی به ذکر توقفهای بین راه وجود ندارد و در صورتی که در بلیط اشاره‌ای به برنامه رسمی شرکت هواپیمایی شده باشد کفایت می‌کند. (۱۵) به موردی که امروزه به علت کثرت مسافر معمولاً به وسیله شرکتهای هواپیمایی انجام می‌شود توجه نمایید: برای کاهش هزینه صدور بلیط و کارت پرواز، تعدادی از متصدیان حمل و نقل تصمیم گرفته‌اند صدور بلیطی با مندرجات ساده‌تر را جایگزین بلیط قبلی نمایند. گاهی رزرو بلیط مستقیماً به وسیله متصدیان حمل و نقل با تلفن انجام گرفته و شماره رزرو به مسافر داده می‌شود. مسافر قبل از پرواز به متصدی حمل و نقل مراجعه نموده و پول خود را پرداخت می‌نماید. اگر مسافر پول بلیط را به وسیله کارت اعتباری پرداخت نموده باشد، با ذکر شماره بلیط تقاضای بلیط می‌نماید. متصدی بر روی کاغذ برخی مشخصات را از جمله «قابل اجرا بودن معاهده ورشو» را نوشته و به او می‌دهد. در تلقی این نوع اوراق به عنوان بلیط باید احتیاط نمود. (۱۶)

### ب. رسید لوازم شخصی

ماده ۴ معاهده ورشو متصدی حمل و نقل را به صدور رسید لوازم شخصی برای حمل و نقل بار و مسافر به جز آنچه که مسافر مسئولیت حمل آن را با بردن به داخل هواپیما به عهده می‌گیرد ملزم می‌کند. رسید لوازم شخصی باید در ۲ نسخه تهیه گردیده و شامل مواردی که قبلاً برای بلیط مسافر ذکر گردید، باشد. رسید لوازم شخصی همچنین بایستی اشاره‌ای به شماره سریال بلیط مسافر، تعداد و وزن بار، میزان ارزش اظهار شده در صورت تقاضای مسافر، و بالاخره حمله‌ای، که نشان بدهد که بار به دارنده



رسید، لوازم شخصی قرارداد همچنان به قوت خود باقی مانده و مقررات معاهده قابل اجرا خواهد بود. به هر حال در صورتی که متصدی، حمل و نقل بار را بدون صدور رسید قبول کند و یا در تکمیل رسید مزبور اهمال نموده باشد، مسئولیت او نامحدود خواهد بود. تعداد موارد لازم برای ذکر روی رسید لوازم شخصی به وسیله پروتکل لاهه تا حدود زیادی کاسته شده است. امروزه، رسید لوازم شخصی ممکن است یا در بلیط درج شده یا به آن ضمیمه گردد.

«شرایط عمومی حمل و نقل» تنظیم شده به وسیله یاتا (۱۷) لوازم شخصی را بدین صورت تعریف نموده است: لوازم شخصی عبارت است از هر کالایی که برای پوشیدن، استفاده، راحتی و آسایش مسافر در طول مسافرت ضروری می باشد. این تعریف شامل کلیه وسایل بازرسی شده و بازرسی نشده (وسائلی که مسافر با خود به داخل هواپیما می برد) می باشد. ماده ۹ بند (الف) یاتا اظهار می دارد که مسافر نبایستی

وسایل زیر را به همراه داشته باشد: پروتکل علم انسانی و مطالعات فرهنگی

۱. لوازمی که شامل وسایل تعریف شده در ماده نباشند.

۲. وسائلی که احتمال ضرر رساندن به هواپیما یا اشخاص یا وسایل موجود در

هواپیما را داشته باشند.

۳. وسائلی که به وسیله مقررات کشوری که پرواز به آنجا صورت می گیرد منع شده باشد.

۴. وسائلی که به نظر متصدی حمل و نقل به دلایل وزن، اندازه یا نوع برای حمل با

هواپیما مناسب نباشند.

۵. حیوانات زنده

بنابراین ماده، متصدی حمل و نقل ممکن است از حمل هر یک از کالاهای مذکور جلوگیری به عمل آورد. همچنین برای حصول اطمینان از عدم وجود کالاهای منع شده همراه مسافر، متصدی مجاز است اسباب و وسایل مسافر را بازرسی نماید. چنین موردی در پرونده‌ای که منجر به صدور حکم در یکی از دادگاههای آلمان در سال ۱۹۶۱ گردید، نشان داده شده است. در این پرونده مسافری که شیشه‌ای حاوی اتر (ماده‌ای از

مورد وسائل قابل حمل ذکر نموده است. مطابق آن متصدی حمل و نقل می‌تواند از پذیرش وسائل شکستنی، فاسدشدنی، پول، جواهرات، لوازم زینتی و مدارک مهم که شخص برای حمل به متصدی می‌سپارد خودداری نماید. وسائلی که به متصدی تحویل داده می‌شود در همان هواپیمایی که مسافر حمل می‌شود، حمل خواهد گردید، مگر آنکه متصدی غیرمجاز بودن آن را تشخیص دهد. (۱۹)

### ج. بارنامه هوایی

بارنامه سندی است که طبق آن حمل‌کننده متعهد می‌شود کالا را در برابر مبلغی به عنوان کرایه از یک نقطه به یک نقطه دیگر حمل نماید. هر متصدی حمل و نقل می‌تواند از فرستنده کالا بخواهد سندی تحت عنوان بارنامه هوایی تنظیم و به او تسلیم نماید و هر فرستنده کالا می‌تواند از متصدی حمل و نقل درخواست نماید که سند مزبور را بپذیرد. (۲۰) بارنامه هوایی در سه نسخه تنظیم می‌شود. نسخه نخست که عبارت «برای حامل» در روی آن درج شده است بایستی به وسیله فرستنده امضاء شود. نسخه دوم که عبارت «برای گیرنده» روی آن نوشته شده است باید به وسیله متصدی حمل و نقل و فرستنده امضاء شده و ضمیمه کالا گردد. نسخه سوم به وسیله عامل امضاء شده و پس از وصول کالا به فرستنده برگردانده می‌شود. (۲۱) چنانچه تعداد بسته‌ها بیش از یکی باشد متصدی حمل و نقل کالا می‌تواند از فرستنده بخواهد که برای هر بسته بارنامه هوایی جداگانه‌ای تنظیم نماید. (۲۲)

بارنامه هوایی باید شامل مشخصات ذیل باشد:

الف. محل و تاریخ تنظیم بارنامه؛

ب. نقاط مبدأ و مقصد؛

ج. نقاط توقف مورد توافق به شرط آنکه متصدی حمل و نقل حق داشته باشد در صورت لزوم نقاط مزبور را تغییر دهد، بدون آنکه اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را منتفی سازد؛

- و. در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده؛
- ز. نوع کالا. محتوی بسته‌ها باید معلوم باشد. زیرا مسئولیت متصدی حمل و نقل در طرز حمل آنها و نگهداری آنها باید روشن باشد؛
- ح. تعداد بسته‌ها و نوع بسته‌بندی و علائم مخصوص و شماره آنها؛
- ط. وزن و مقدار و حجم و ابعاد کالا؛
- ی. خصوصیات ظاهری کالا و بسته‌بندی آن. از وظایف ارسال‌کننده آن است که مواظبت نماید کالا به طرز مناسبی بسته‌بندی شود. خسارت ناشی از بسته‌بندی به عهده ارسال‌کننده است؛
- ک. مبلغ کرایه، در صورتی که مورد توافق قرار گرفته باشد و تاریخ و محل پرداخت آن و شخصی که باید آن را پردازد؛
- ل. در صورتی که قیمت کالا در موقع تحویل آن پرداخت گردد ذکر قیمت کالا و احتمالاً مبلغ هزینه‌های مترتبه بر آن؛
- م. مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲؛
- ن. تعداد نسخ بارنامه هوایی؛
- س. اسنادی که برای متصدی حمل و نقل ارسال شده است تا به بارنامه هوایی منضم گردد؛
- ع. مهلت مقرر برای انجام حمل و نقل و شرحی مختصر درباره مسیری که باید طی شود، در صورتی که این مطالب مورد توافق قرار گرفته شده باشد؛
- ف. ذکر این نکته که حمل و نقل تابع مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در معاهده می‌باشد. (۲۳)
- چنانچه متصدی حمل و نقل کالایی را که برای آن بارنامه هوایی صادر نشده باشد قبول کند یا چنانچه بارنامه صادره حاوی مشخصات مندرج در بندهای الف لغایت ط و نیز بند ف فوق‌الذکر نباشد، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به مقررات این معاهده که او را از مسئولیت مبری یا محدود می‌کند استناد نماید. (۲۴)
- فرستنده کالا مسئول صحت و سقم مشخصات و اظهاراتی است که در مورد کالا در

مشخصات مندرج در بارنامه و اظهارات او متحمل گردد. (۲۵)

فرستنده باید کلیه اطلاعات و اسنادی را که برای انجام تشریفات گمرکی و پلیسی یا عوارض لازم است - قبل از تحویل کالا به گیرنده - در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داده و اسناد لازم را به بارنامه هوایی منضم کند. فرستنده در برابر متصدی حمل و نقل مسئول هر نوع خسارتی است که از فقدان یا نقص یا خلاف قاعده بودن اطلاعات و اسناد مزبور ناشی شود. متصدی حمل و نقل ملزم نیست درباره صحت یا کافی بودن اطلاعات و اسناد مذکور در فوق تحقیق نماید. (۲۶)

اظهارات مندرج در بارنامه هوایی در مورد وزن یا ابعاد و بسته بندی کالا و نیز در مورد تعداد بسته ها تا هنگامی که مدرکی خلاف آن ارائه نگردیده سندیت دارد. اظهارات مربوط به مقدار و حجم و خصوصیات کالا نمی تواند علیه متصدی حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد مگر آنکه متصدی حمل و نقل اظهارات مزبور را در حضور فرستنده کالا مورد رسیدگی قرار داده و مراتب در بارنامه هوایی قید شده باشد و یا این اظهارات مربوط به خصوصیات ظاهری کالا باشد. (۲۷)

متصدی حمل و نقل به دلیل انعقاد قرارداد حمل با فرستنده کالا، موظف است کالا را به مقصد برساند (۲۸) و در نتیجه چنین قراردادی، او مکلف است کالا را به همان صورتی که تحویل گرفته است در مقصد به گیرنده کالا تحویل دهد، در صورتی که به این تکلیف عمل نماید تعهدات قراردادی وی به پایان می رسد. هرگاه اجرای دستورات فرستنده کالا مقدور نباشد، متصدی حمل و نقل باید بلافاصله مراتب را به اطلاع او برساند. چنانچه متصدی حمل و نقل دستورات فرستنده را نسبت به در اختیار گذاشتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه ای از بارنامه که به فرستنده تسلیم شده است، اجرا نماید مسئول جبران خسارتی است که از این جهت متوجه شخصی می گردد که قانوناً بارنامه در دست اوست، بدون آنکه به حق متصدی حمل و نقل در مورد جبران خسارت توسط فرستنده لطمه ای وارد آید. (۲۹)

پس از جنگ جهانی دوم استفاده از سند قابل انتقال، که در حمل و نقلهای دریایی

آیا معاهده ورشو صدور سند قابل انتقال را مجاز می‌داند یا نه؟ جواب این سؤال با عنایت به مفاد ماده ۸ بند (و) که اجازه می‌دهد نام و نشانی گیرنده کالا در بارنامه ذکر نشود استنباط می‌گردد. بنابراین گیرنده کالا شخصی خواهد بود که بارنامه در اختیار اوست.

فوائد سند قابل انتقال را می‌توان به شرح ذیل شمرد.

۱. اگر سند قبل از کالا برسد، دارنده سند می‌تواند کالا را به شخص دیگری منتقل کند؛
  ۲. این امکان برای فروشنده وجود خواهد داشت که با مراجعه به بانک، قبل از اینکه خریدار مبلغ آن را پرداخت نماید، پولش را دریافت کند. خریدار نیز می‌تواند تا دریافت کالا از پرداخت مبلغ کالا خودداری نماید؛
  ۳. سند قابل انتقال امکان معامله در مدت حمل و نقل را فراهم می‌سازد؛
  ۴. به دلیل شناخته شدن سند قابل انتقال در حمل و نقلهای دریایی، وجود این نوع اسناد موجب ایجاد تسهیلاتی در حمل و نقلهای مرکب هوایی - دریایی خواهد شد.
- در جلسه نهم کمیته حقوقی ایکائو (۳۰)، ذکر سند قابل انتقال در پروتکل لاهه پیشنهاد گردید، ولی به دلایل زیر مورد استقبال قرار نگرفت. ۱. با توجه به سرعت حمل و نقل هوایی، سند قابل انتقال بی‌فایده و یا کم‌ارزش می‌باشد. ۲. وجود سند قابل انتقال در حمل و نقلهای ترکیبی از هوایی - راه آهن به دلیل عدم شناخته شدن سند قابل انتقال در حمل و نقلهای با راه آهن، بی‌فایده خواهد بود. با وجود این بحثها، در پاراگراف (۳) ماده ۱۵ پروتکل لاهه عبارت «این معاهده مانع صدور بارنامه هوایی قابل انتقال نخواهد بود» افزوده شد.

#### د. اعلام ارزش کالا

اعلامیه مربوط به ارزش کالای داده شده به متصدی حمل و نقل به وسیله مسافر یا فرستنده کالا ممکن است به وسیله اظهارنامه مخصوص تکمیل و ارائه شود. در این صورت مسافر یا فرستنده شاید مبلغ بیشتری به متصدی حمل و نقل بپردازد. این اظهارنامه ممکن است نتایج مهمی را در برگیرد. مثال ذیل ارزش وجود چنین اظهارنامه را نشان می‌دهد:

فرض کنید که یک مسافر (یا فروشنده) یک کالای با ارزش ۱۰۰ دلار را در یک هواپیمای مسافربری

اینکه در ۱۰ مارس ۱۹۵۱ به ژوهانسبورگ برسد به دلیل ارسال اشتباه آن به نقطه دیگر و برگشت مجدد کالا در ۲ آوریل به محل می‌رسد. مسافر در این خصوص هیچگونه اظهارنامه‌ای تکمیل نکرده بود. وی تقاضای ۱۰۰۰۰ گیلدر را به خاطر از دست دادن بازار نمود. پان - آمریکا با استناد به مسئولیت محدود خود از پرداخت مبلغ مزبور امتناع کرد. مسافر شرکت هواپیمایی را به بی‌احتیاطی در حمل و نقل متهم نمود. دادگاه، به دلیل عدم ارائه اظهارنامه به وسیله مسافر - با توجه به اینکه بی‌احتیاطی متصدی ثابت نگردید - شرکت را به پرداخت غرامت مطابق معاهده محکوم نمود. (۳۱)

### ۳. مسئولیت متصدی حمل و نقل

#### الف. مسئولیت محدود و نامحدود متصدی

نقش حساسی که هواپیما در تمدن کنونی دارد و خدمات فراوان و اندوه‌باری که از این وسیله ایجاد می‌شود، این تفکر را به وجود آورده است که باید درباره مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی راهی پیدا نمود.

بنا به اصل کلی، شخصی که خسارتی وارد می‌آورد باید آن را جبران نماید. مبنای این اصل این است که ارزش از دست رفته به زیان دیده بازگردانده شود. وجود مدارک حمل به تنهایی حکایت از وجود قرارداد میان طرفین دارد. بنابراین رابطه میان متصدی حمل و نقل و زیان دیده مبتنی بر قرارداد و از نوع مسئولیت قراردادی است و در این مسئولیت زیان دیده باید ورود ضرر و رابطه علیت را ثابت نماید. در صورت وجود رابطه علیت میان زیان و حمل و نقل، مسئولیت به ضرر متصدی حمل و نقل ایجاد می‌شود.

متصدی حمل و نقل برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند که خسارت ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباطی ندارد. مطابق ماده ۲۰ معاهده ورشو در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود. در خصوص حمل بار و لوازم شخصی نیز چنانچه

عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارت معمول داشته‌اند، مسئول نخواهد بود. در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است، دادگاه می‌تواند مطابق قانون خود، متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا سازد. (۳۲)

در موارد زیر مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است:

۱. اگر ثابت شود که خسارت وارده، ناشی از قصور عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل است؛ (۳۳)

۲. در صورت فقدان بلیط مسافر؛ (۳۴)

۳. در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات؛ (۳۵)

۴. در صورت عدم صدور برانامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات آن؛ (۳۶)

همچنانکه Kennelly در کتاب حقوق هوا نوشته است، سه روش برای خلاصی از مسئولیت محدود وجود دارد - مسافر باید ثابت کند:

- که بلیط صادر نشده و به مسافر داده نشده است؛

- بلیط صادر شده حاوی اطلاعات لازم نمی‌باشد؛

- بلیط صادر شده حاوی تذکر این نکته که مقررات عهدنامه ورشو در آن پرواز عملی

است نمی‌باشد. (۳۷)

در غیر این موارد مسئولیت متصدی برای مبالغ مندرج در ماده ۲۲ معاهده خواهد بود، یعنی ۱۲۵۰۰۰ فرانک برای مسافر و ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم کالای ثبت شده به جز در مواردی که فرستنده ارزش کالای خود را اعلام و مبلغ اضافی آن را در صورت لزوم پرداخته باشد. (۳۸) در مورد اشیایی که مسافر شخصاً عهده‌دار حمل آنهاست مسئولیت متصدی محدود به ۵۰۰۰ فرانک برای هر مسافر است. (بندهای ۲ و ۳ ماده ۲۲)

دادگاه عمومی ویژه اصفهان در پرونده هواپیمای فوکر ۲۸ متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان (۳۹) رأی خود را به محکومیت ۵ نفر از مسئولین پرواز به خاطر بی احتیاطی و بی مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی صادر کرد. آنان محکوم شدند بالسویه ۶۰ فقره

متهمان را به ۶ ماه حبس محکوم کرد. دادگاه از جهت رعایت مقررات معاهده ورشو شرکت خدمات هوایی کشوری آسمان را در قبال هر مسافر و وسائل شخصی به تأدیه ۲۵۵ هزار فرانک به پول رایج ایران محکوم نمود. پرونده به علت اعتراض متهمان و دو تن از شاکیان در شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان مطرح گردید. دادگاه مزبور بعضی از متهمان را به یک سال و بعضی دیگر را به چهار ماه حبس و پرداخت ۶۳ فقره دیه بالسویه در حق اولیای دم مقتولین محکوم نمود. دادگاه همچنین با استناد به معاهده ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه ۱۹۵۵ شرکت خدمات هوایی کشوری آسمان را در قبال هر یک از مسافران مقتول به پرداخت ۲۵۵ هزار فرانک (برای مسافر و اشیایی که همراه داشته) به پول رایج ایران محکوم کرد. نهایتاً پرونده به دادگاه تجدیدنظر استان اصفهان فرستاده شد. دادگاه تجدیدنظر، در تاریخ سوم آذر ماه ۱۳۷۷ رأی صادره از دادگاه دوم را در مورد حبس و دیه و همچنین غرامت سه نفر از مسافران و رأی صادر شده از دادگاه اول را در مورد غرامت سایر مسافران تأیید نمود.

بندهای ۲ و ۳ ماده ۲۲ معاهده ورشو کاملاً روشن هستند ولی در موقع عمل مشکلاتی ممکن است ایجاد شود. مثلاً:

- مسافر کالا را برای ثبت به متصدی نشان می دهد و آن را ثبت می کند اما به دلایلی کالا را با خود نگه می دارد و به داخل هواپیما می برد. در این طبقه بندی کالای وی در کدام گروه قرار می گیرد.

- فرض کنید مسافری کالایی را بدون آنکه ثبت کند با خود به داخل هواپیما می برد، ولی در حین پرواز خدمه هواپیما متوجه شده و به دلایل امنیتی آن کالا را از وی گرفته در جای امنی قرار می دهند که در دسترس مسافر نیست.

مسئولیت متصدی حمل و نقل در این زمینه ها چیست؟

این مورد از موارد نقص معاهده است، زیرا در اغلب موارد کالا ثبت نمی شود، لذا مصداق کالاهای شخصی را پیدا می کند. در مورد فرض نخست به نظر می رسد که کالای مزبور به عنوان کالای ثبت شده طبقه بندی شود.

یکی دیگر از موارد ضعف معاهده در مورد تخلفات قسمتی از کالاست. در مورد



ثبت نشده (همراه مسافر) وزن کالا مشخص نیست و نمی‌توان مشخص نمود که چه قسمتی از کالا از بین رفته است. لذا در این مورد بار اثباتی بر عهده مسافر خواهد بود که ثابت نماید چه مقدار کالا را با خود به داخل هواپیما آورده است.

مسئولیت متصدی حمل و نقل با ذکر پرونده ذیل بیشتر روشن خواهد شد. در پروازی از رم به بیروت با هواپیمای المپیک، کالای ثبت شده به مسافری به نام آقای رفاهی تحویل داده نشد. آقای رفاهی شکایت نموده و جبران خسارت کالای خود را خواستار شد. شرکت هواپیمایی المپیک قادر نبود ثابت نماید که کالا را به مسافر تحویل داده است. در عین حال رسیدی که آقای رفاهی برای اثبات ادعایش به دادگاه ارائه نمود، مطابق شرایط مندرج در معاهده ورشو تهیه نشده بود. بدین علت شرکت حمل و نقل قادر نبود به مواد معاهده ورشو که مسئولیت وی را نسبت به خسارات وارده محدود می‌نمود، استناد نماید. لذا به حکم دادگاه، شرکت المپیک مجبور شد تمام خسارات وارده به آقای رفاهی را بپردازد. (۴۰)

بعضی متخصصین معتقدند که برای متصدی حمل و نقل اثبات اینکه هواپیما قابلیت پرواز داشته و خدمه آن صلاحیت لازم برای پرواز را دارند کفایت می‌کند. عده‌ای دیگر بر این باورند که متصدی، در حدی که معاهده مقرر کرده مسئول خسارات وارده است، برای اینکه او قادر نخواهد بود عدم تقصیر خود را ثابت کند. در واقع نظریه دوم منطقی به نظر می‌رسد. (۴۱)

### ب. مدت و استمرار مسئولیت

مطابق ماده ۱۷ معاهده ورشو، «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط بر اینکه حادثه موجود خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.»

نخستین موضعی که بایستی بررسی شود این است که معنای دقیق حادثه چیست؟ در پرونده‌ای دادگاه حادثه را بدین صورت تعریف کرد که حادثه عبارت است از یک اتفاق ناگهانی و غیرمترقبه که بدون پیش‌بینی قبلی اتفاق افتاده باشد. (۴۲) مطابق این تعریف اتفاق، بایستی غیرمعمول و غیرمنتظره باشد. در پرونده‌ای دیگر از هواپیماربایی به عنوان

جسمانی مسافر اتفاق افتاده باشد یک حادثه نیست. همچنین نظر دادگاه این بود که معاهده ورشو شامل خسارات جانی ناشی از تغییرات معمولی، منتظره و ضروری در عملیات پرواز، در صورتی که چنین تغییراتی به وسیله خدمه هواپیما و به طور معمول انجام بگیرد، نمی شود. (۴۴)

مدت زمانی که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده است در معاهده به طور روشن بیان نگردیده است. به طور کلی پذیرفته شده است که مسئولیت متصدی حمل و نقل زمانی که مسافر خود را در اختیار وی قرار می دهد شروع می گردد و تا زمانی که مسافر داخل سالن ورودی مقصد می شود ادامه می یابد. برای روشن شدن موضوع مثالی می آوریم:

در پرونده‌ای، هواپیما به دلیل مه آلود بودن هوا قادر به پرواز نبود. مسافران مجبور بودند صبر نمایند. وقتی که اعلام گردید که هواپیما آماده پرواز است، مسافری که قصد داشت با عجله خود را به هواپیما برساند سُرخورد و بر زمین افتاد. وی که زانو و رانش زخمی شده بود ادعای خسارات کرد. دادگاه وی را محق دریافت غرامت دانست. به نظر دادگاه، از زمانی که هواپیمایی مسافران را به داخل هواپیما می خواند مسئولیتش شروع می گردد. این یک تفسیر موسع از حادثه تلقی می شود. (۴۵)

در پرونده‌ای که در یک دادگاه فرانسه مطرح شده است، مسافری در سالن ورودی فرودگاه در جلوی پیش‌خوان و قبل از تحویل وسائش بر اثر لغزنده بودن زمین - به دلیل ریخته شدن الکل - بر زمین خورده و مجروح می گردد. دادگاه بدین صورت حکم نمود که چون سالن ورودی هواپیما یک مکان عمومی است و در کنترل متصدیان حمل و نقل متعددی می باشد، لذا مراحل آماده سازی حمل و نقل هوایی را نمی توان به عنوان شروع مسئولیت متصدی حمل و نقل تلقی نمود.

### ج. مسئولیت متصدی حمل و نقل برای تأخیر

با در نظر گرفتن اینکه مسافر، حمل و نقل هوایی را به علت سرعت آن انتخاب نموده است، انتظار دارد که در مدت کم به مقصد برسد. ماده ۱۹ عهدنامه ورشو اعلام می نماید که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی

تأخیر وقتی اتفاق می‌افتد که مسافر، کالا یا لوازم شخصی در روز یا زمان مذکور در برنامه ساعات کار متصدی حمل و نقل به مقصد خود نرسد. با توجه به مخاطرات غیرقابل اجتناب هوانوردی، نظر غالب حقوقدانان و آراء دادگاهها بر این است که منظور از تأخیر، «تأخیر غیرعادی» می‌باشد، یعنی تأخیری که از قصور متصدی حمل و نقل به ایفاء همه اقدامات لازم برای حصول اطمینان از عزیمت و فرود هواپیما طبق برنامه پیش‌بینی شده انجام گرفته باشد. دادگاه عالی سوئیس در یک پرونده اظهار داشت که متصدی حمل و نقل برای تأخیر فقط در صورتی مسؤول است که تأخیر به علت سوءنیت متصدی حمل و نقل صورت پذیرفته باشد. در این خصوص نظر دادگاه تجدیدنظر فرانسه بر این است که مسئولیت متصدی فقط در شرایط مندرج در مواد ۲۰ و ۲۱ کاسته می‌شود.

مطابق آراء قضایی، در صورتی که متصدی حمل و نقل متعهد شده باشد مسافر را در زمان معینی به هواپیمای مشخصی سوار نموده و یا وسائلی را ارسال نماید، چنانچه از ایفاء تعهد خود سرباز زند، به دلیل عدم اجرای قرارداد طبق قانون کشور خود مسؤول جبران خسارات خواهد بود. این موضوع را بایستی مدنظر داشت که متصدی در این مورد نیز همانند موارد ذکر شده در مواد ۲۰ و ۲۱ قادر به دفاع از خود می‌باشد.

با بررسی تعدادی از قضایای مطروحه رد دادگاهها، در موارد ذیل متصدی حمل و نقل به دلیل عدم اجرای قرارداد بین خود و مسافر مسؤول شناخته شده است:

الف. در صورتی که تأخیر به دلیل اعتصاباتی باشد که متصدی قبلاً از آن آگاه بوده است؛

ب. به دلیل بسته بودن فرودگاه مقصد، وقفه‌ای در پرواز ایجاد شده باشد؛

ج. مسافری که پروازی را از پیش رزرو نموده، از ادامه پرواز وی، در کشوری که

توققی برای آن پیش‌بینی شده است، به دلیل اینکه تمام سندلیهای پرواز به وسیله تور رزرو شده است، ممانعت به عمل آید.

عهدنامه ورشو به طور آشکار از فسخ، باطل، نقض و یا عدم اجرای قرارداد سخن نگفته است، ولی در مواد ۱۷ لغایت ۱۹ اجرای ناصحیح یا خطا کارانه قرارداد مانند

تأخیر در آ...

می‌گردد.

طرفین قرارداد، مطابق معاهده ورشو، مجازند در زمینه تاریخ و زمان حمل و نقل وارد مذاکره شده و تصمیماتی بگیرند، لیکن نمی‌توانند با هم قراردادی امضا نمایند که مطابق آن متصدی حمل و نقل کمتر از آنچه که در معاهده ورشو مقرر گردیده است مسئول شناخته شود. (۴۶)

در مجموعه «شرایط عمومی حمل و نقل» یا تا ذکر گردیده است که زمان مندرج در برنامه ساعات متصدی حمل و نقل، جزئی از قرارداد حمل و نقل محسوب نگشته و رعایت دقیق آن تضمین نمی‌گردد. (۴۷) وقتی شرایط ایجاب نماید، متصدی بدون اینکه اخطار نماید، می‌تواند پرواز را به تأخیر بیندازد لذا تأخیری موجب مسئولیت متصدی می‌شود که نامعقول باشد. ماده ۱۹ به نظر می‌رسد که راه‌گزین فراوانی داشته باشد. بعضی از نویسندگان پیشنهاد کرده‌اند که کلمه «معقول» باید به این ماده اضافه گردد.

در پرونده‌ای متصدی حمل و نقل برای تأخیر در حمل آلات موسیقی، صدا و نور که برای کنسرتی در شهری برنامه‌ریزی شده بود مسئول شناخته شد. گم شدن یکی از آلات موسیقی مزید بر علت شد. این تأخیر موجب عدم موفقیت هنرمند در اجرای کنسرت گشته، لذا خسارات قابل توجهی به بار آورده بود. در پرونده مشابهی، متصدی حمل و نقل بدون هیچگونه دلیلی، پروازی را که قرار بود گروهی برای اجرای نمایش مسافرت نمایند، لغو نمود. طبق رأی دادگاه، متصدی حمل و نقل مسئول شناخته شد و محکوم به پرداخت خسارت گردید. (۴۸)

در پرونده‌ای دیگر گروهی آرشیکت برای شرکت در مسابقه‌ای که برای بازسازی شهر از میر ترکیه ترتیب داده شده بود قراردادی را با شرکت هواپیمایی سوئیس ایر برای حمل مدل تهیه شده در مسابقه منعقد کردند؛ اما مدل به موقع به محل نرسید و موضوع رقابت منتفی شد. شاکی اظهار نمود که سوئیس ایر به طور فاحش در اجرای تعهدش مسامحه نموده است. وی به خاطر از دست رفتن اعتبار شرکتش ادعای خسارت نمود. وکیل سوئیس ایر در دفاع از متصدی حمل و نقل اظهار داشت که متصدی تمام تلاش

اجرا نگردید. لذا دادگاه طبق قانون داخلی سوئیس به پرونده رسیدگی کرد و دستور داد متصدی ۲۵۰ هزار فرانک سوئیس به شاکی بپردازد. (۴۹)

تأخیر ممکن است موارد زیادی را شامل شود. یک نویسنده موارد مزبور را بدین صورت برشمرده است: کوتاهی در رزرو، رزرو مضاعف یک صندلی، تأخیر در عزیمت، تعلیق پرواز، ارائه اطلاعات ناصحیح به مسافر در مورد زمان پرواز، عدم توقف در جایی که مسافر بایستی پیاده شود، افزودن محل‌های توقف پیش‌بینی نشده در برنامه، عدم نهادن بار در هواپیما، گذاشتن بار در هواپیمایی غیر از هواپیمای حامل مسافر صاحب بار. (۵۰)

در پرونده زیر به مواد ۱۹ و ۲۰ عهدنامه ورشو استناد شده است. گروهی از دانشجویان آلمانی وسیله نقلیه‌ای را از آقای و شرفن برای سفر به ایتالیا اجاره نمودند. در نزدیکی فلورانس یکی از لوازم یدکی موتور اتومبیل صدمه دید. آقای و شرفن از شرکت SAS خواست تا قطعه تازه‌ای را جهت تعویض به رم حمل نماید. شرکت SAS به آقای و شرفن اطمینان داد که قطعه مزبور تا ظهر روز بعد به محل برسد. گمرک ایتالیا این قطعه را برای چند روز نگه داشت که منجر به تأخیر در دریافت آن گردید. دانشجویان از آقای و شرفن تقاضا نمودند تا قطعه دیگری برای آنان ارسال کند که بدون تأخیر انجام گرفت. آقای و شرفن از شرکت SAS خواست که قطعه را به وی برگرداند. SAS در مقابل، هزینه رفت و برگشت را از آقای و شرفن خواست. آقای و شرفن شرکت SAS را موجب تأخیر در ارسال قطعه دانست و در نتیجه از پرداخت وجه مزبور خودداری کرد. دادگاه شرکت SAS را مسؤول خسارت وارده دانسته و اظهار داشت SAS بایستی مأمورین گمرک را از اضطراری بودن حمل قطعه یاد شده آگاه می‌نمود.

شرکت SAS تقاضای تجدیدنظر نمود. طبق رأی دادگاه تجدیدنظر، چون شرکت SAS تمام تلاش خود را برای حمل کالا به کار برده بود و اینکه گمرک موجب تأخیر گشته بود، شرکت SAS مسؤول شناخته نشد. (۵۱)

متصدی حمل و نقل مسؤول تأخیر در حمل مسافر و کالا است. موضوع مسئولیت در ماده ۱۹ عهدنامه ورشو شبیه مسئولیتی است که برای خسارت جانی مسافر (ماده ۱۷)

به وجود آمده است، مسؤول جبران خسارت می باشد. لذا شاکی بایستی با دلایل کافی ثابت نماید که موارد ذیل تحقق یافته است:

۱. تأخیر؛

۲. خسارت: خسارت عبارت است از ایجاد عیب و نقص در اموال یا فوت شدن منفعت مسلم یا ورود لطمه به سلامت شخصی. مسؤولیت زمانی ایجاد می شود که ورود ضرر، مسلم باشد لذا نمی توان کسی را به جبران خسارت احتمالی محکوم کرد؛

۳. تأخیر سبب بلافصل خسارت می باشد.

جمله ای که امروز غالباً در بلیطها مشاهده می شود عبارت است از: «متصدی تعهد می کند تمام تلاش خود را برای حمل مسافر و کالا در زمان معقول به کار ببرد. اوقات نشان داده شده در برنامه متصدی و یا هر جای دیگر به هیچ عنوان جزئی از قرارداد نبوده و تضمین نمی شود.» در تعدادی از قضایای مطروحه در دادگاهها، در موارد ذیل متصدی حمل و نقل مسؤول شناخته شده است:

- وقتی کالایی که برای شرکت در نمایشگاه ارسال گردیده بود، دیر به مقصد رسید.  
- وقتی کالا ۱۷ روز دیرتر از موعد مقرر به تهران رسید و متصدی، با توجه به اینکه تعداد زیادی پرواز در این مدت بین پاریس و تهران وجود داشته است، نتوانست ثابت کند که قادر نبوده است کالا را با هواپیمای دیگر یا متصدی دیگر ارسال نماید.

- وقتی کالاهای فاسدشدنی به دلیل تأخیر حمل و نقل خساراتی به مالک آن وارد کرد.  
- وقتی اعتصاب مکانیسیهای هواپیما که قبل از تاریخ قرارداد حمل و نقل شروع شده بود موجب تأخیر گردید. در برابر چه نوع خسارتی می توان ادعای غرامت کرد؟

خسارت وارده بایستی دقیقاً قابل ارزیابی بوده و در نتیجه مستقیم حادثه، وارد آمده باشد. ماده ۱۷ معاهده ورشو جرح و یا هرگونه آسیب بدنی را متذکر می شود. سؤال این است که آیا جراحی بدنی شامل آسیب روانی و روحی هم می شود یا خیر. در پرونده ای (۵۲) که در دادگاهی در آمریکا مطرح شد، دادگاه حکم نمود که فقط آسیب روانی ناشی از جراحی بدنی می تواند منجر به دریافت غرامت گردد، در حالی که در

یک دادگاه نیویورک در پرونده‌ای حکم نمود، که تحت شرایط خاص، خدشه‌دار نمودن احساسات فردی برابر با ایراد جراحی بدنی به وی بوده و بایستی به عنوان تحمل جراحی اضافی تلقی شده و منجر به دریافت غرامت گردد. (۵۴)

در پرونده‌ای مطرح شده در دادگاه نیویورک، تفسیر مضیق ماده ۱۷ مد نظر قرار گرفت. در این پرونده، طبق رأی دادگاه، شخصی را که به دلیل اشکال فنی هواپیما به مدت ۸ ساعت در فرودگاه محبوس و دچار آسیب روحی شده بود، مستحق استفاده از مفاد ماده ۱۷ ندانست.

#### د. حمل و نقلهایی که متوالیاً به وسیله چند متصدی حمل و نقل انجام می‌گیرد

معاهده ورشو حمل و نقلهایی را که متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل از طریق هوایی صورت گیرد را نیز شامل می‌گردد. (۵۵) این چنین حمل و نقلی، در صورتی که اراده طرفین بر وحدت آن واقع شده باشد، حمل و نقل واحد و تقسیم نشده تلقی خواهد شد. اولین و مهمترین موضوع در اینجا توجه و اراده طرفین قرارداد می‌باشد. در پرونده‌ای که حمل و نقل از کلکته به دیترویت به وسیله سه متصدی مختلف انجام گرفته بود، دادگاه حکم نمود که چون هر سه متصدی همکاری خیلی نزدیکی داشته‌اند، لذا داشتن بلیطهای جداگانه مانع از واحد تلقی کردن حمل و نقل نیست. طرفین قرارداد، کل حمل و نقل را به عنوان یک ترکیب واحد مد نظر داشته‌اند.

آیا مقررات معاهده ورشو در صورتی که خسارت وارد آمده به وسیله متصدی صورت گیرد که در قرارداد به عنوان طرف اصلی قرارداد ذکر نگردیده است قابل اجرا خواهد بود؟ مثال بعدی مسأله را روشن خواهد نمود.

در پرونده‌های در سال ۱۹۵۵ شرکتی با ایرفرانس قرارداد می‌بندد تا ۱۶ شمش طلا را در هشت بسته از آرلی به بیروت حمل نماید. ایرفرانس بسته‌ها را به قاهره حمل نموده و از آنجا بسته‌ها به وسیله ایرلیان به بیروت حمل می‌شود. وقتی بسته‌ها به بیروت می‌رسند مشاهده می‌شود که یکی از شمشها که ۱۵ کیلوگرم بود دزدیده شده است.

فراسن هم دعوی خود را علیه ایرلیبان مطرح کرد. دادگاه حکم نمود، در صورتی که شمش در حین حمل و نقل به وسیله متصدی دوم مفقود شده باشد، مالک می‌تواند شکایت خود را علیه متصدی اول مطابق ماده (۳) ۳۰ مطرح و وی را به دلیل مسامحه متصدی دوم مسؤول بداند. این عمل به حق متصدی اول برای طرح دعوی علیه متصدی دوم برای جبران خسارت لطمه‌ای نخواهد زد. عملکرد کارکنان ایرلیبان در بیروت مطابق ماده ۲۵ خلاف کاری عمدی<sup>۱</sup> تشخیص داده شده و بند ۱ ماده ۳۰ قابل اجرا دانسته شد. (۵۶)

طبق ماده ۳۰، حمل و نقلی که متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل انجام گیرد، مسافر یا نماینده او فقط می‌تواند علیه متصدی حمل و نقلی که هنگام بروز حادثه یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است اقامه دعوی نماید، مگر آنکه متصدی حمل و نقل اول طبق توافق صریح مسؤولیت تمام مسیر مسافرت را به عهده گرفته باشد. در مورد لوازم شخصی یا کالا فرستنده یا مسافر می‌تواند علیه نخستین متصدی حمل و نقل، و مسافر یا گیرنده که حق دریافت کالا از متصدی حمل و نقل را دارند می‌تواند علیه آخرین متصدی حمل و نقل اقامه دعوی نماید و مضافاً هر یک از نامبردگان می‌توانند علیه متصدی حمل و نقلی که در زمان انهدام یا فقدان یا حدوث خسارت یا تأخیر عهده‌دار حمل و نقل بوده است اقامه دعوی نمایند. متصدیان حمل و نقل مزبور بالاتفاق یا به‌طور جداگانه در قبال مسافر یا فرستنده یا گیرنده کالا مسؤول خواهند بود. طبق ماده ۲۹ معاهده ورشو اقامه دعوی جبران خسارت بایستی ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف شده است، به عمل آید. طریق محاسبه مهلت مقرر طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده تعیین خواهد شد.

محدودیت دو سال در روه قضایی عملاً رعایت نمی‌گردد. به‌عنوان مثال در یک پرونده آمریکایی به علت فوت شاکی، دادگاه مدت اقامه دعوی را به مدت ۴ سال تمدید کرد. (۵۷) یک دادگاه فرانسوی این مدت را در پرونده‌ای که شاکی آن یک صغیر بود، افزایش داد. (۵۸)



#### ۴. اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل

##### الف. مدت زمانی که می توان شکایت نمود

مطابق ماده ۲۶ معاهده ورشو، در صورت ایراد خسارت به کالا، شخصی که مستحق شکایت می باشد بایستی بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید. در صورت تأخیر، شکوائیه باید حداکثر ظرف ۱۴ روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود. و این شکایت بایستی کتباً به عمل آید. چنانچه در ضرب الاجلهای مقرره شکایتی به عمل نیاید، اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل جز در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد، امکان پذیر نخواهد بود.

در پرونده یا که در یک دادگاه بخش نیویورک مطرح شد، خدمه متوجه مرگ محموله سگهای تازی شدند. چون مالک آنها، در مدت لازم دادخواست خود را تسلیم ننموده بود، دادگاه عدم اعلام به موقع وی را موجب رد دعوی وی برای دریافت غرامت دانست. لیکن دادگاه تجدیدنظر نیویورک حکم نمود که چون محموله به طور کلی از بین رفته، لذا ایراد خسارت مذکور در ماده ۲۶ مصداق نداشته و ماده ۲۶ قابل تسری به این پرونده نخواهد بود. (۵۹)

##### ب. چه کسی می تواند اقامه دعوی نماید

موضوع اشخاص حائز شرایط برای اقامه دعوی به وسیله ماده ۲۴ معاهده ورشو (۶۰)، به مقررات کشور رسیدگی کننده به دعوی واگذاری گردیده است. این موضوع در پرونده ای که در دادگاه ایتالیا مطرح شد مدنظر قرار گرفت. کلیه اعضای یک تیم فوتبال بر اثر حادثه هوایی جان خود را از دست دادند. باشگاه مربوطه ادعای خسارت نمود. دادگاه با استناد به اینکه براساس ماده ۲۴ می تواند طبق قانون کشور خود به موضوع رسیدگی کند دعوی خواهان را رد کرد. به نظر می رسد رأی دادگاه به دلیل اینکه حق مسافران به زندگی، به حق باشگاه به بازی تیمش برتری دارد، براساس رد ارتباط مستقیم

### ج. دادگاه اقامه دعوی

عهدنامه ورشو چهار دادگاه را برای اقامه دعوی متذکر شده است: (۶۲)

الف. در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل؛

ب. در دادگاه محلی که مقر اصلی متصدی حمل و نقل در آنجا واقع است؛

ج. در دادگاه محلی که یکی از شعبات متصدی حمل و نقل در آنجا واقع بوده و

قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده است؛

د. در دادگاه مقصد.

دادگاه محل سکونت به علت راحتی مراجعه به آن پیشنهاد گردیده است.

در خصوص دادگاه محلی که فعالیت‌های مهم متصدی حمل و نقل در آن انجام می‌شود باید توجه داشت که این محل بایستی مقر اصلی و اداره مرکزی متصدی باشد. امروزه انعقاد قرارداد به وسیله عاملین و کارگزاران حمل و نقل در نقاط مختلف ممکن است صورت گیرد. نمایندگی‌های فروش بلیط‌های مسافرتی در تمام نقاط دنیا وجود داشته و مبادرت به انعقاد قرارداد حمل و نقل از جانب متصدیان حمل و نقل می‌نمایند. در پرونده‌ای (۶۳) دادگاه عنوان کرد که مسافر مجروح شده در پرواز بین مکزیک و میامی که بلیط خود را در هالیوود فلوریدا خریده بود به دلیل استقرار مرکز اصلی شرکت هواپیمایی در شهر مکزیک، نمی‌تواند در شهر نیویورک شکایت نماید.

تفسیرهای متعددی که از کلمه Etablissement در ماده ۲۸ شده موجب گردیده است رویه‌های متعددی در این زمینه وجود داشته باشد. این موضوع در پرونده‌ای (۶۴) مطرح شد. نتیجه بررسی دادگاه این بود که مفاد ماده (۱) ۲۸ معاهده ورشو در مورد این قضیه علی‌رغم اینکه شرکت فروشنده بلیط اختیارات کامل را از طرف متصدی حمل و نقل داشت، اجرا نمی‌گردد، به خاطر اینکه متصدی حمل و نقل سازمان کاملاً مستقلی بوده و مالک شرکت فروشنده بلیط نبوده است.

در خصوص صلاحیت دادگاه مقصد، موضوع در پرونده‌ای (۶۵) در نیویورک مطرح شد. در این پرونده شخصی بلیط رفت و برگشت از سائوپولو به میامی و بعد نیویورک را

مسافر که قصد داشت در نیویورک شکایتی تسلیم دادگاه نماید، دادگاه، نیویورک را به عنوان مقصد پرواز نپذیرفت. نظر دادگاه این بود که قصد و تمایل طرفین در موقع انعقاد قرارداد شرط اصلی بوده و مقصد را نمی‌توان با قصد یکجانبه مسافر، نیویورک تلقی کرد. لذا دادخواست وی را رد نمود.

نکته مهمی را که در اینجا باید مدنظر قرارداد، این است که مدعی می‌تواند در هر یک از دادگاههای مذکور در ماده ۲۸ اعلام شکایت نماید، مشروط بر اینکه دادگاه انتخاب شده در سرزمین یکی از کشورهای تصویب‌کننده معاهده ورشو باشد.

## دوم. پروتکل لاهه

در سال ۱۹۵۵ یک کنفرانس دیپلماتیک در لاهه پیشنهاد نمود که معاهده ورشو ۱۹۲۹ اصلاح شده و اصلاحات مزبور در پروتکلی ارائه گردد. اگر چه معاهده در آن زمان یکی از بهترین قراردادهایی بود که در حقوق بین‌الملل خصوصی در جهت حل مسائل حقوقی مربوط به هواپیمایی وجود داشت، ولی به خاطر پیشرفت سریع هوانوردی بین سالهای ۱۹۲۹ و ۱۹۵۵، نیاز به اصلاحاتی در اصل معاهده در جهت بهبود آن احساس می‌شد.

در خصوص قابلیت اجرای معاهده، پروتکل لاهه به کشورها اجازه می‌دهد که در خصوص حمل و نقل به وسیله هواپیماهای نظامی، شرط قائل شوند. (۶۶) در حالی که معاهده ورشو این اجازه را در خصوص هر نوع هواپیمایی داده بود. (۶۷)

مهمترین اصلاحات انجام یافته، در خصوص میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر بود که در پروتکل به دو برابر افزایش داده شد. پروتکل محدودیت مسئولیت متصدی حمل و نقل را برای پرداخت غرامت تا دویست و پنجاه هزار فرانک افزایش داد. پروتکل لاهه در ماده ۱۲ متذکر می‌شود که تبدیل طلا به پول رایج کشورها بر طبق ارزش طلای آن پول در تاریخ صدور حکم انجام پذیرد.

مقررات جدیدی به منظور تسهیل در صدور بلیط و رسید بار و لوازم شخصی به نفع

۱. ذکر نقاط مبدأ و مقصد؛

۲. ذکر محل‌های توقف؛

۳. شرحی بدین مضمون که حمل و نقل مزبور مشمول مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در معاهده ورشو می‌باشد.

در پروتکل لاهه، مصونیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت در برابر خسارات ناشی از خطا در امر خلبانی یا انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین یا ناوبری آن چنانکه در کنوانسیون ورشو ذکر گردیده بود، حذف گردید. ماده ۲۳ به عنوان بند اول محسوب و بند دوم به ماده ۲۳ افزوده شد. مطابق آن، مفاد بند اول (که بیان می‌کند هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در معاهده حاضر مقرر گردیده است باشد باطل و بلااثر خواهد بود) در مورد مقررات مربوط به از بین رفتن یا خسارت ناشی از نقص ذات یا کیفی یا عیب کالای حمل شده اجرا نخواهد گردید (ماده ۱۲ پروتکل لاهه).

در پرونده‌ای مواد خوراکی که جهت حمل و نقل به متصدی داده شده بود با تأخیر قابل ملاحظه‌ای به مقصد رسید (۶۸) چنین تأخیری در حمل و نقل ممکن است به عنوان تأخیر قابل قبول پذیرفته شود. در چنین قضایایی متصدی مطابق مواد ۱۸ و ۱۹ معاهده ورشو، در صورتی که خسارت ناشی از قصور متصدی حمل و نقل باشد، مسؤول خواهد بود. متصدی حمل و نقل نمی‌تواند با استناد به ذات کالای فاسدشونده، خود را از مسئولیت بری بداند. بند (۲) ماده ۲۳ فقط ناظر به نقص ذاتی یا عیب کالای حمل شده است که در صورت شرط متصدی می‌تواند به آن استناد نماید.

باید همچنین ذکر نمود که مدت زمانی که شخص در صورت بروز خسارت می‌تواند طبق ماده ۲۶ به متصدی حمل و نقل شکایت نماید به ۱۴ روز به جای ۷ روز در مورد حمل بار و ۷ روز به جای ۳ روز در مورد لوازم شخصی تغییر داده شده است. زمانی که مدعی می‌تواند به خاطر تأخیر در دریافت کالا شکایت نماید از ۱۴ روز به ۲۱ روز افزایش داده شده است.

در پرونده‌ای (۶۹) دادگاه انگلیس حکم نمود که خسارت مذکور در ماده (۲) ۲۶

در ماده ۲۶ در این پرونده عملی نخواهد بود. این تصمیم به نظر می‌رسد که با قصد نمایندگان کشورهایی که این معاهده را در کنفرانس لاهه به وجود آورده‌اند مغایر باشد. این تصمیم در مجلس لردها با تفسیر متن فرانسه معاهده نقض گردید.

بحث حقوقی مهمی از مقایسه کلمات به کار برده در متون انگلیسی و فرانسه مربوط به ماده ۲۵ پیش می‌آید. مطابق ماده ۲۵ در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافتکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد، به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده معادل با خلافتکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد معاهده حاضر که مسئولیت او را سلب می‌کند، استناد نماید.

در متن فرانسه ماده ۲۶ کلمات DOL و FAUTE... EQUIVALENTE AU DOL به کار برده شده است. متون انگلیسی و فرانسه در این مورد معنای کاملاً مشابهی ندارند. DOL یعنی قصد عمدی ضربه زدن و ایراد خسارت به شخص دیگر. معنای (WILFUL MISCONDUCT) از معادل فرانسه آن یعنی DOL وسیع‌تر است. DOL به موردی اطلاق می‌شود که شخص از عمل خود و نتیجه آن (مثل وارد آوردن خسارت یا جراحت) کاملاً آگاه است در حالی که در WILFUL MISCONDUCT شخص ضمن اینکه از عمل خود و احتمال خطرات آن آگاه است، ولی وارد کردن جراحت خاصی را مدنظر ندارد و ممکن است احتمال دهد کار وی خسارتی به کسی وارد نکند. (۷۰)

معنای متفاوت این کلمات موجب تفسیر متفاوت دادگاهها در قضایای بسیاری شده است. خلافتکاری عمدی در پرونده‌ای (۷۱) بدین صورت معنا شده است: «خلافتکاری عمدی... بستگی به قضیه مطروحه دارد، لیکن برای آنکه عملی عمدی تلقی شود بایستی تمایل و آگاهی هوشیارانه از جانب مرتکب برای فعل و ترک فعلی که جراحت به شخص دیگری وارد می‌کند و یا قصد ترک فعل مجرمانه در وی آشکار گردد. بایستی احتمال ایراد خسارت از عمل یا ترک عمل قریب به یقین بوده و نتیجه احتمالی آن نادیده گرفته شود. بار اثباتی خلافتکاری عمدی با مدعی است.»

متصدی، حمل و نقل، که طاعتی را در کمال احتیاط و مراقبت انجام داده است...

می‌بایستی هوایمای دیگری را به عنوان جانشین تعیین و کالا را ارسال می‌نمود. در این پرونده ترک فعل متصدی حمل و نقل به عنوان تخلف عمدی محسوب گردید. (۷۲) در قضایای مطروحه طبق ماده ۲۵، دادگاه رسیدگی‌کننده قوانین کشور خود را اعمال می‌نماید. گاه تفسیرهای مختلف از متنها مشکلاتی به وجود می‌آورد، لذا ماده مزبور در پروتکل لاهه اصلاح شده که مطابق آن هرگاه ثابت شود که خسارت وارده ناشی از عمل یا قصور متصدی حمل و نقل یا مستخدمین و عاملین او بوده و خواه به قصد ایراد خسارت و خواه از روی بی احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته میزان مسؤولیت مطروحه در ماده ۲۲ قابل اجرا نخواهد بود.

در پرونده‌ای، خلبان مجبور بود در شرایط نامناسبی که امکان دید کافی وجود نداشت، فرود آید. وی که مجهز به وسائلی با دقت کافی برای تخمین ارتفاع نبود و از عدم وجود تجهیزات کافی کاملاً مطلع بود، در هنگام فرود خساراتی را موجب گشت. طبق رأی دادگاه عمل وی فعل غیر قابل بخشودنی تلقی و وی طبق ماده ۲۵ معاهده ورشو و اصلاحات وارده بر آن در لاهه به خلاف کار عمدی متهم و مجبور شد تمام خسارت وارده را بپردازد. (۷۳)

## سوم. معاهدات و پروتکل‌های دیگر مکمل سیستم ورشو

### ۱. معاهده گوادالاجارا (۷۴)

این معاهده متمم معاهده ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است می‌باشد. منظور از «متصدی حمل و نقل طرف قرارداد» در این معاهده شخصی است که طرف قرارداد حمل و نقلی می‌باشد که طبق مقررات معاهده ورشو بین او و یک مسافر یا فرستنده یا شخصی که از طرف یک مسافر و یا فرستنده اقدام می‌کند انعقاد یافته است. «عامل حمل و نقل» شخصی است غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد که طبق اختیاراتی که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد

یا عاملین او یا هر یک از مستخدمین که در حدود وظایف خود عمل کرده است حق دارد از حدود مسئولیتی که طبق معاهده ورشو شامل متصدی حمل و نقل می‌گردد بهره‌مند گردد. (۷۶) در هر حال، در مورد حمل و نقلی که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گردیده است، مبلغ کل غرامت قابل وصول از عامل مزبور و متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و مستخدمین یا عاملین آنها که در حد وظایف خود عمل نموده‌اند، نباید از حداکثر مبلغ غرامتی که ممکن است طبق معاهده ورشو پرداخت آن به عهده متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا عامل حمل و نقل گذاشته شود، تجاوز نماید. هر یک از اشخاص مذکور در این ماده مسئول پرداخت مبلغی خواهد بود که شامل وی می‌شود. (۷۷) شاکی مختار است علیه عامل مزبور یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو و یا هر یک جداگانه ادعای خسارت بنماید. در صورتی که ادعای خسارت فقط علیه یکی از متصدیان حمل و نقل باشد، این شخص محق خواهد بود که خواستار ملحق شدن متصدی دیگر حمل و نقل در جریان محاکمات گردد. (۷۸) ادعای خسارت به انتخاب شاکی در سرزمین یکی از طرفهای متعاهد 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. (۷۹) یا در دادگاهی که محل اقامت عامل حمل و نقل یا مقر اصلی شغل او در حوزه قضایی آن واقع است به عمل می‌آید. (۸۰)

اعمال و قصور عامل حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او به عنوان اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد تلقی خواهد شد. اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و مستخدمین و عاملین او نیز همان اعمال و قصور متصدی حمل و نقل محسوب می‌گردد. معذک این اعمال و قصور، عامل حمل و نقل را مشمول مسئولیتی خارج از حدود و مقررات مندرج در ماده ۲۲ معاهده ورشو نخواهد کرد. هر نوع موافقتنامه مخصوصی که طبق آن متصدی حمل و نقل طرف قرارداد عهده دارد وظایفی گردد که در معاهده ورشو مقرر نشده باشد و هر نوع انصراف از حقوق مقرر در معاهده در مورد عامل حمل و نقل نافذ نخواهد بود، مگر آنکه با آن موافقت کرده باشد. (۸۱)

## ۲. پروتکل گواتمالا (۸۲)

معاهده ورشو ۱۹۲۹ مربوط به یکسان کردن بعضی از مقررات ناظر به حمل و نقل هوایی بین‌المللی که به موجب پروتکل ۱۹۵۵ لاهه اصلاح گردیده بود، مجدداً طی پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ اصلاح شد. این پروتکل باید به همراه معاهده ورشو (۱۹۲۹) و پروتکل لاهه (۱۹۵۵) خوانده و تفسیر گردد. پروتکل گواتمالا فقط در خصوص حمل مسافر و لوازم شخصی مورد استناد قرار می‌گیرد و شامل حمل و نقل کالا نمی‌گردد. مطابق این پروتکل نحوه تنظیم مدارک حمل تا حدود زیادی ساده گردیده است، به طوری که صدور برگه کامپیوتری به جای مدارک حمل مندرج در معاهده ورشو و پروتکل لاهه برای استناد به این پروتکل کافی خواهد بود. صدور اوراق حمل اگر مطابق مقررات پروتکل گواتمالا تنظیم نگردد، تأثیری در اجرای آن نخواهد داشت. به عبارت دیگر منطبق نبودن مدارک حمل با مقررات، در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات معاهده ورشو است، تأثیری نخواهد داشت و متصدی حمل و نقل می‌تواند به مقررات این معاهده که متصدی حمل و نقل را یا از مسؤلیت مبرا و یا مسؤلیت او را محدود می‌کند استناد نماید.

مطابق مقررات پروتکل گواتمالا، مسؤلیت متصدی حمل و نقل در خصوص جراحت جسمانی، خسارت، انهدام یا مفقود شدن اثاثیه مبتنی بر خطر (ریسک) خواهد بود. به موجب این مسؤلیت، متصدی مسؤل هر حادثه ناشی از هوانوردی خواهد بود، حتی اگر نتوان هیچگونه خطا یا غفلی را به او نسبت داد. مطابق ماده ۷ پروتکل «چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که وقوع خسارت به سبب مسامحه - غفلت یا خطای دیگر شخصی که خواستار جبران خسارت می‌باشد، صورت گرفته و یا اعمال مزبور در وقوع این خسارت مؤثر بوده‌اند، تمامی یا قسمتی از مسؤلیت متصدی حمل و نقل در قبال چنین شخصی تا حدی که خسارت حاصله بر اثر مسامحه - غفلت یا خطای دیگر وی حادث گردیده یا عوامل مذکور در حدوث آن مؤثر شده باشند، منتفی خواهد گردید. وقتی به دلیل فوت یا آسیب بدنی مسافر، مطالبه جبران خسارت توسط شخص غیر از خود و افسر به عمل آید و متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خسارت



همان نحو از تمام یا قسمتی از مسئولیت خود مبرا خواهد بود. (۸۳)

مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر محدود به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت و آسیب بدنی برای هر مسافر می باشد. در موردی که طبق قوانین محکمه رسیدگی کننده ممکن است خسارات به صورت اقساط پرداخت گردد، جمع کل مبلغ اقساط نباید از یک میلیون و پانصد هزار فرانک تجاوز نماید.

در مورد تأخیر در حمل و نقل اشخاص مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال هر مسافر - محدود به شصت و دو هزار و پانصد فرانک است.

در مورد حمل و نقل لوازم شخصی مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت انهدام، فقدان، معیوب شدن و یا تأخیر حمل محدود به مبلغ پانزده هزار فرانک برای هر مسافر می باشد.

در مورد حمل کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به دویست و پنجاه فرانک به ازای هر کیلوگرم می باشد، مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل کالا به متصدی حمل و نقل اظهارنامه خاصی برای ارزش کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مبلغ اضافی پرداخت کرده باشد. در این صورت متصدی حمل و نقل ملزم به پرداخت مبلغی که زائد بر مبلغ اظهار شده نباشد خواهد بود، مگر آنکه وی ثابت نماید که مبلغ اظهار شده بیشتر از حق واقعی فرستنده کالا به هنگام تحویل در مقصد می باشد.

مبالغی که بر مبنای فرانک در این ماده و ماده ۴۲ معین شده عبارت از واحد پولی است هم ارز شصت و پنج و نیم میلی گرم طلا به عیار نهصد هزارم. این مبالغ را ممکن است به پولهای رایج هر کشور به اعداد صحیح غیرکسری تسعیر نمود. (۸۴) در زمان تنظیم پروتکل گواتمالا این مبالغ برابر بود با ۱۰۰/۰۰۰ دلار آمریکا برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت و آسیب بدنی برای هر مسافر، ۴۵۰۰ دلار در مورد تأخیر در حمل و نقل اشخاص و ۱/۰۰۰ دلار در مورد حمل و نقل لوازم شخصی. (۸۵)

ماده ۱۴ پروتکل گواتمالا به دولتها اجازه می دهد، در صورت تمایل با ایجاد بیمه های

حمل و نقل، پرداخت غرامت و اعطای خسارت در مورد فوت یا آسیب بدنی مسافران را بپذیرد.

شده در این معاهده باشد. سیستم مزبور با شرایط مذکور در ذیل منطبق خواهد بود:

الف. دولت مزبور در هیچ موردی نباید به متصدی حمل و نقل، مستخدمین و عاملین او مسؤولیتی بیش از آنچه به موجب این معاهده مقرر گردیده است تحمیل نماید؛

ب. دولت مزبور نباید علاوه بر مالیاتهایی که احتمالاً از مسافریین وصول می نماید، عوارض مالیاتی یا اداری دیگری به متصدی حمل و نقل تحمیل نماید؛

ج. بین متصدیان حمل و نقل در مورد مسافریین مربوطه نباید هیچگونه تبعیضی اعمال گردد و منافعی که به موجب سیستم مزبور نصیب مسافریین می گردد نباید به متصدی حمل و نقل آنها منوط و مربوط باشد؛

د. چنانچه مسافری به این سیستم وجهی پرداخته باشد، هر شخصی که بر اثر فوت یا آسیب بدنی مسافر مزبور متحمل خسارت شده است استحقاق برخورداری از مزایای سیستم مزبور را خواهد داشت.

این ماده، که در بحثهای زمان تدوین پروتکل مطرح نشده بود و در کمیته حقوقی و در نتیجه تلاش و پیشنهاد آمریکا افزوده شد، موجب تعجب بسیاری از نمایندگان گردید. اگر چه هر دو قسمت این ماده با پیشنهاد و به نفع آمریکا تدوین گردید، ایالات متحده به این پروتکل نپیوست. در خصوص ضرورت اجرای قسمت دو این ماده - که به عنوان «بیمه تکلیفی» از مسافر حمایت می کند - می توان تردید نمود. زیرا این قسمت که به معاهده ورشو که به «معاهده مسؤولیت» معروف است افزوده شده ربطی به مسؤولیت متصدی ندارد. این ماده در حقیقت برای اطمینان از عدم تحمیل مسؤولیت بیشتر به متصدی حمل و نقل افزوده گردیده است.

این پروتکل در نودمین روز پس از سپرده شدن سی امین سند تصویب لازم الاجرا خواهد شد، مشروط بر آنکه مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای به مأخذ مسافر - کیلومتر بر طبق آمار سال ۱۹۷۰ سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در مورد شرکتهای هواپیمایی پنج دولتی که این پروتکل را تصویب نموده باشند حداقل بالغ بر ۴۰٪ مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای شرکتهای هواپیمایی دول عضو سازمان بین المللی هواپیمایی کشور در سال مزبور گردیده باشد. چنانچه در زمان سپردن سی امین سند

شرط مزبور به تعویق خواهد افتاد. این پروتکل در مورد دولتی که آن را پس از سپردن آخرین مدرک تصویب لازم برای آغاز اجرای آن تصویب نماید، نود روز پس از تسلیم سند تصویب توسط او لازم‌الاجرا خواهد شد. (۸۶) عملاً این ماده نشان می‌دهد که این پروتکل قبل از تصویب ایالات متحده آمریکا به مرحله اجرا در نخواهد آمد.

### نتیجه

از ابتدای اختراع هواپیما، به علت ماهیت خاص آن، مشکلات کاملاً مشهودی برای متصدیان حمل‌ونقل و مسافرین وجود داشت. در صورت وقوع حادثه‌ای، باید قانون مورد استناد و دادگاه صالح تشخیص داده می‌شد. تلاشهای فراوانی در جهت یکسان کردن مقررات صورت گرفت.

معاهده ورشو و پروتکل‌های آن یکی از موفق‌ترین مدارک حقوق خصوصی است که مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل را در سطح وسیعی از جهان، به علت تصویب گسترده آن، تدوین نموده است. این معاهده و پروتکل‌های آن که در دهه‌های گذشته پس از سالها تلاش و کوشش به تصویب رسیده است به سختی قادر است نیازهای اجتماعی امروزی هوانوردی را تأمین نماید. معاهده زمانی تدوین گردید که روابط نزدیک میان کشورها چندان گسترش پیدا نکرده، سازمانهای بین‌المللی و سازوکار قانون‌سازی این سازمانها هنوز رشد نکرده بود.

میزان مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل مندرج در ماده ۲۲ معاهده ورشو ۱۹۲۹ (۱۲۵۰۰۰ فرانک برای فوت یا زخمی شدن اشخاص) شاید میزان قابل قبول و منطقی در آن سال بود ولی در سال ۱۹۵۵ نمی‌توانست با تورم موجود به خصوص در کشورهای توسعه‌یافته هماهنگ باشد. بعد از به اجرا درآمدن معاهده ورشو در سال ۱۹۳۳، پروتکل لاهه ۱۹۵۵ اصلاحات ضروری را به معاهده در پی داشت. تا سال ۱۹۵۵ فقط حدوداً در ۵۰ پرونده به معاهده استناد شده بود، ولی از آن سال به بعد تاکنون صدها پرونده با توجه به معاهده ورشو و پروتکل آن مورد رسیدگی قرار گرفته‌اند.

به معاهده ورشو به دلیل یکسان کردن مقرارت هوایی نشان داده بودند. اگرچه مبلغ افزوده شده برای بسیاری از کشورها قابل قبول بود، لیکن کشورهای چون ایالات متحده آمریکا نارضایتی خود را به علت پایین بودن میزان مسؤولیت متصدی با عدم الحاق به پروتکل لاهه اعلام کردند. اصلاحات معاهده هر چند به نفع مسافریان بود، لیکن نقطه شروع اختتام اجرای مقرارت یکسان در خصوص مسؤولیت متصدیان حمل و نقل محسوب می‌گردید. در سال ۱۹۶۶ موافقتنامه‌ای با همت ایالات متحده آمریکا در مونترال منعقد گردید. مطابق این موافقتنامه، هر متصدی که مبدأ و یا مقصد و یا نقطه توقفی در ایالت متحده داشته باشد، میزان مسؤولیت خود را تا ۷۵ هزار دلار آمریکا که شامل هزینه‌های دادرسی هم می‌گردد، افزایش خواهد داد. در مقابل باید کشورهای دیگری را هم نام برد که پروتکل لاهه را به دلیل بالا بودن مسؤولیت متصدی حمل و نقل، نپذیرفتند. به عنوان مثال وقتی مسؤولیت متصدیان حمل و نقل بنگلادش برای پروازهای داخلی، ۹۱۳ پوند (در سال ۱۹۸۹) باشد این کشور حاضر به پذیرش مسؤولیت بالایی برای پروازهای بین‌المللی نخواهد بود. (۸۷)

با توجه به اینکه پروتکل لاهه فقط برای کشورهایایی که آن را تصویب نموده‌اند قابل اجراست شاید بهتر می‌بود تصویب معاهده ورشو پس از به اجرا درآمدن پروتکل لاهه منوط به تصویب پروتکل می‌گردید. توجه به این مورد می‌توانست از سردرگمی متصدیان حمل و نقل و مسافران پروازهایی که کشورهای مبدأ و مقصد فقط به یکی از این اسناد پیوسته‌اند بکاهد.

عدم کفایت میزان و نوع مسؤولیت در معاهده ورشو و پروتکل لاهه عملاً به وسیله تعداد زیادی از متصدیان نشان داده شد. آنها طی قراردادهای جداگانه‌ای میزان مسؤولیت مندرج در موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ را در بسیاری از پروازها پذیرفته‌اند. در سطح دولتی نیز ناکافی بودن محدودیتهای پروتکل لاهه تشخیص داده شد که منتج به پروتکل گواتمالا و پروتکل‌های چهارگانه مونترال ۱۹۷۵ گردید. متأسفانه هیچکدام از آنها تاکنون به مرحله اجرا در نیامده‌اند ولی محتویات آنها به وسیله بعضی از کشورها،

خود را به دو برابر آنچه که در آمریکا وجود دارد، افزایش داده‌اند. (۸۸)

### یادداشتها

۱. مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافرین بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در معاهده مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده موضوع مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد.» مجموعه قوانین سال ۱۳۶۴، صص ۴۷۴-۴۷۵.
2. 478 UNTS 371; ICAO Doc. 7632; Nicolas Mateesco Matte, *Treatise on Air-Aeronautical Law*, The Carswell Co., 1981, p. 706.
3. 500 UNTS 31; ICAO Doc. 8181; Matte, *Loc.Cit.*, p. 726; 1961/1962 JALC 52.
4. ICAO Doc. 8932/2; (1971) 10 ILM 613; Matte, *Loc.Cit.*, p. 732.
5. Matte, *Loc.Cit.*, p. 730; (1966) USAvR 450.
۶. ماده ۳۶ معاهده ورشو.
7. Mankiewicz, Rene H., *The Liability Regime of the International Air Carrier*, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1981, 28-29.
8. Grein v. Imperial Airways, Court of Appeal (England), July 13, 1936; *Avi.* 1, p. 622 (1936) USAvR. 211.
9. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer / Netherlands, 1983, p. 47.
۱۰. ماده ۳ معاهده ورشو.
۱۱. نگاه کنید Verschoor، به منبع ذکر شده در ص ۴۹.
12. Lisi v. Alitalia Linee Aeree Italiane, US District Court, Southern District of New York. April L. 1966: *avi* Vol. 9, pp. 18, 120; IATA ACLR (Air Carriers Liability Reports), No. 188, Affirmed: US Court of Appeals, December 16, 1966; *Avi*, Vol. 9, p. 18, 734: IATA, ACLR, No. 209.

14. Vandelay and the Association Generale des Usagers de la Langue Francaise v. Roberts and British Airways, Tribunal de Grande Instance de Paris, February 8, 1978; (1979) RFDA 97; Schoner's Case Law Digest (1980) 5 Air Law 42.

15. Grey et al. v. American Airlines, US District Court, Southern District of New York, December 21, 1950; (1950) USAvR 507; Avi, Vol. 3, p. 17, 404, Affirmed: US Court of Appeals, November 7, 1955; IATA ACLR, No. 30; Avi, Vol. 4, p. 17, 811; 1955 USAvR 626.

۱۶. نگاه کنید به Verschoor منبع ذکر شده در ص ۴۹-۵۰.

17. IATA General conditions (Passengers ) (1971) ZIW 214-232.

18. Amtsgericht Frankfurt - am - Main, February 3, 1961; (1961) ZLW 205.

۱۹. نگاه کنید به Verschoor منبع ذکر شده در ص ۴۹-۵۰.

۲۰. ماده ۵ معاهده ورشو.

۲۱. ماده ۶ معاهده ورشو.

۲۲. ماده ۷ معاهده ورشو.

۲۳. ماده ۸ معاهده ورشو.

۲۴. ماده ۹ معاهده ورشو.

۲۵. ماده ۱۰ معاهده ورشو.

۲۶. ماده ۱۶ معاهده ورشو.

۲۷. ماده (۲) ۱۱ معاهده ورشو.

۲۸. ماده ۱۱ معاهده ورشو.

۲۹. ماده (۲ و ۳) ۱۲ معاهده ورشو.

30. (1953) ICAO Doc. 7450-LC/136.

31. Amstelhoedenfabriek v. Pan-American World Airways, Court of Amsterdam (thd Netherlands), January 3, 1953; IATA ACLR, No. 104.

۳۲. ماده ۲۱ معاهده ورشو.

۳۳. ماده ۲۵ معاهده ورشو.

۳۶. ماده ۸ و ۹ معاهده ورشو.

37. J. J. Kennelly, "Aviation Law: International Air Transport - A Brief Diagnosis and Prognosis" (1975/1976) 6 *California Western International Law Journal*, 86-109, at p. 103; Verschoor, *Loc.Cit.*, at 56.

۳۸. ماده (۲) ۲۲ معاهده ورشو.

۳۹. در پرونده هواپیمای فوکو ۲۸ متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان تحت پرواز شماره ۷۴۵، در تاریخ بیستم مهر ماه ۱۳۷۳ در مسیر اصفهان به تهران در فاصله ۴۳ مایلی اصفهان در کوههای کرکس سقوط نموده و تمامی ۶۶ مسافر و خدمه کشته شدند.

40. Rifahi v. Olympic Airways Tribunal de Commerce de Beyrouth (Lebanon), March 12, 1965; (1968) RFDA 227; IATA ACLR, No. 263.

۴۱. نگاه کنید به Verschoor، منبع ذکر شده در ص ۵۷-۵۶.

42. DeMarines v. KLM Royal Dutch Airlines, US District Court, Eastern District of Pennsylvania, June 28. 1977; *Avi*, Vol. 14, p. 18, 212.

43. Husserl v. Swissair, US District Court, Southern District of New York; *Avi*, Vol, 13, p. 17, 603..

44. Warshaw v. TWA, US District Court, Eastern District of Pennsylvania, December 15, 1977; *Avi*, Vol, 14, p. 18, 297; IATA ACLR, No. 508.

45. Kammergericht (Federal Repubi of Germany), March 11, 1961; (1962) ZLW 78; Verschoor, *Loc.Cit.*, at 56.

۴۶. ماده ۲۳ معاهده ورشو.

47. IATA General Conditions. *Loc.Cit.*

48. Roberty-Houdin v. Panair do Brazil, Tribunal de grande Instance de la Seine (5e Ch..) July 9. 1960; 1961 *Revue Generale de l'Air*, 258. Verschoor, *Loc.Cit.*, at 61.

49. Engeli et al. v. Swissair, Tribunal de 1 re Instance de Geneve (Switzerland), March 8. 1955; (1955) *Revue Francaise de Droit Aerin* 335.

50. H. Drion, Limitation of Liability in International Air Law. Thesis

51. (1955) JALC 352.
52. Rosmon et al. v. Trans World Airlines and Herman et al. v. TWA. Court of Appeal. New York State, June 13, 1974; *Avi*, Vol. 13, p. 17, 231; (1974) USAvRI.
53. Husserl v. Swissair, Swissair, US District Court, Southern District of New York; *Avi*. 13, p. 17, 603.
54. Kalish v. TWA Royal Dutch Airlines and Ritz Travel. New York Supreme Court. Country of Dutchess. November 2, 1977; *Avi*, Vol. 14, p. 18, 210; IATA ACLR. No. 524. *Verschoor. Loc.Cit.*, at. 63.
۵۵. ماده ۳۰ و (۳) ۱ معاهده ورشو.
56. Caisse Parisienne de Reescompte v. Air France and Air Liban, Tribunal Civile de la Seine (1re Ch.), January 14, 1955; (1955), RFDA 439.
57. Nicolet v. TWA, US District Court, Southern District of New York, June 17, 1954; (1954) USAR177; Vol. 4, p. 17, 427.
58. Consorts Lorans et al. v. Air France, Cour de Cassation (Assemblée Pleniére), January 14, 1977; (1977) RFDA 268.
59. Tumarkin et al. v. Pan American World Airways, Superior Court of New Jersey, June 20, 1956; (1956) USAvR 383; *Avi*, Vol. 4, p. 18, 152.
۶۰. ماده ۲۴ معاهده ورشو: ۱. در موارد پیش بینی شده در مواد ۱۸ و ۱۹ این کنوانسیون دعوی جبران خسارت - را تحت هر عنوان - منحصرأ با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر می توان اقامه نمود. ۲. مقررات بند فوق در موارد پیش بینی شده در ماده ۱۷ نیز قابل اجراست بدون آنکه به حق اشخاصی که می توانند اقامه دعوا کنند و یا به حقوق مربوط به هر یک از آنها لطمه ای وارد سازد.
61. Footbal Club Torino v. Avioleee Italiane, Corte di cassatione, March 9, 1953 cited in *Verschoor. Loc. Cit.*, at 66.
۶۲. ماده ۲۸ معاهده ورشو.
63. Woolf v. Aerovias Guest, Municipal Court of the City of New York,



64. Herfroy v. Cie. Portugaise Artop et al., Cour d'Appel de Paris, March 2. 1962; (1962) RFDA 177.

65. Galli v. Re-al Brazilian International Airlines. State of New York Superior Court (Queens County - Special Term, Part 1) January 31, 1961; (1961), USAvR 58.

۶۶. ماده ۲۶ پروتکل لاهه.

۶۷. ماده ۳۱ معاهده ورشو.

68. Ets. Peronny v. Ethiopian Airlines, Court d'Appel de Paris (5e Ch.), May 30, 1975; (1975) RFDA 395; Schoner's Case Law Digest (1976) 1 Air Law 262.

69. Fothergill v. Monarch Airlines, Queen's Bench Division (United Kingdom), March 17, 1977; IATA ACLR, No. 49. House of Lords, July 10, 1980; IATA ACLR, No. 531.

۷۰. نگاه کنید به Verschoor، منبع ذکر شده در ۷۰-۶۸. مطالعات فرانسوی

71. Goepf v. American Overseas Airlines, New York Supreme Court, Appellate Division (1st Dep.) December 16, 1952; (1952) USAvR 486; IATA ACLR, No. 12.

72. Cie, Generale de Geophysique v. Iran Air, Cour d'Appel de Paris (5e Ch.), November 14, 1974; (1975) RFDA 60; Schoner's Case Law Digest (1976) 1 Air Law.

73. Morand and Marsand v. Soc. Air-Centre, Cour d'Appel de Riom (France). 2em Ch., January 24, 1973; (1976) RFDA 138; Schoner's Case Law Digest (1977) 2 Air Law 114. Affirmed: Cour de Cassation (1 re Ch. Civ.) , December 21, 1976; (1977) RFDA 415; Schoner's Case Law Digest (1978) 3 Air Law 127.

۷۴. این قانون مشتمل بر یک ماده و متن معاهده و پروتکل‌های ضمیمه در خرداد ماه ۱۳۵۴ به تصویب رسیده است. مجموعه قوانین ۱۳۵۴. (UNTS. Vol. 500, p. 31)

۷۵. ماده ۱ معاهده گوادالاجارا.

۷۸. ماده ۷ معاهده گوادالاجارا.

۷۹. ماده ۲۸ معاهده ورشو.

۸۰. ماده ۸ معاهده گوادالاجارا.

۸۱. ماده ۳ پروتکل گواتمالا.

۸۲. مجموعه قوانین ۱۳۵۴، ص ۱۷۹ (ILM. Vol. 10 (1971), p. 613).

۸۳. ماده ۶ پروتکل گواتمالا.

۸۴. ماده ۹ پروتکل گواتمالا.

۸۵. نگاه کنید به:

**Michael Milde, Air Transport, Regulation of Liability, Encyclopedi a of Public International Law. vol. 11, (North Holland: Published under the Auspices of the Max Planck Institute, 1982) 18 at 20.**

۸۶. ماده ۲۰ پروتکل گواتمالا.

**87. D. A. Dilbride, Six Decades of Insuring Liability Uner Warsaw, Air Law, vol. XII, No. 415, 1989, pp. 183-7.**

۸۸. D. A. Dilbride, همان، ص ۱۲۰.