

## مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر

\* علی ساعت‌چی

\*\* سروش سیدیان هاشمی

### چکیده

مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در دو حوزه بین‌المللی و داخلی قابل بررسی است. در پروازهای خارجی هرچند مطابق ماده ۱۹ دو کنوانسیون ورشو و مونترال «متصدی حمل‌ونقل مسئول خساراتی است که به علت تأخیر در حمل‌ونقل هوایی مسافر، بار یا محموله روی می‌دهد» با این حال، هیچ یک از کنوانسیون‌های مزبور تعریف مشخصی از مفهوم تأخیر ارائه نکرده و درباره این موضوع که چه نوع خساراتی در قبال تأخیر قابل دریافت است سخنی به میان نیاورده‌اند. همچنین در حوزه داخلی، موضع قانون‌گذار ایرانی در موارد تأخیر در پروازهای داخلی، قابل نقد و تامل به نظر می‌رسد و به‌درستی معین نیست که چه مقرره‌ای در این رابطه حاکم است. بنابراین در این خصوص، اصولاً مطابق قواعد عمومی باید عمل نمود. علاوه بر این، عدم وجود مقرره‌ای خاص در این زمینه، موجب شده است تا مسافری برای مطالبه خدمات مناسب در وضعیت تأخیر، با مشکل مواجه باشند. موضوعی که به وضوح خلاف تأمین حقوق هر چه بیشتر مسافرین هوایی است. نوشتار حاضر، ضمن بررسی مفهوم تأخیر و خسارات قابل مطالبه در رویه قضایی خارجی و دکترین حقوقی، به تحلیل و بررسی موضع قانون‌گذار ایرانی در پروازهای داخلی و ارائه راه حل مناسب در پرتو مطالعه تطبیقی پرداخته است.

**کلیدواژه‌ها:** کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، تأخیر، خسارت قابل مطالبه، پروازهای خارجی و داخلی.

\* دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول)

a-saatch@sbu.ac.ir

hashemi83@yahoo.com

\*\* کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل دانشگاه شهید بهشتی

عنصر سرعت، مهم‌ترین عامل در ترجیح حمل‌ونقل هوایی نسبت به سایر موارد حمل (از طریق ریل، جاده و دریایی) است. همین مسأله باعث می‌شود تا تأخیر در این شکل حمل‌ونقل چشمگیرتر بوده و مسائل حقوقی بیشتری را به وجود آورد. تأخیر در حمل مسافر و یا کالا می‌تواند به دلایل مختلفی چون ناتوانی در رزرو کردن، فروش بیش از حد بلیت، خروج دیر هنگام از مبدا، تعلیق پرواز و همچنین تأخیرهایی که بار و محموله را تحت تأثیر قرار می‌دهد (شامل مواردی چون ناتوانی در گذاشتن محموله یا بار در هواپیما، بارگیری محموله یا بارها در هواپیما به طور اشتباه، محرومیت یا ناتوانی در پیاده کردن کالا یا محموله و ندادن اسناد همراه کالاها یا محموله که برای تحویل منظم لازم است) روی دهد.<sup>۱</sup> بنابراین، در این موارد متصدی حمل‌ونقل هوایی، اصولاً مسئول خساراتی است که به دلیل تأخیر حمل هوایی مسافر، بار یا کالا ایجاد می‌شود. همچنین مسئولیت مزبور از چنان اهمیتی برخوردار است که علاوه بر کنوانسیون‌های موجود در حقوق بین‌الملل خصوصی، «یاتا» نیز مقرراتی پیرامون تأخیر و آثار ناشی از آن وضع نموده است که مطابق آن، متصدی ملزم به کارگیری تمام تلاش خود جهت حمل مسافر و بار بوده و نسبت به نقض این تعهد مسئول است.<sup>۲</sup> با این حال، قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی در وضعیت تأخیر بر حسب این که پرواز داخلی باشد یا خارجی متفاوت است و می‌بایست جداگانه مورد بحث قرار بگیرد. در حقیقت، حقوق قابل اعمال بسته به این موضوع است که پرواز بین‌المللی و یا خارجی باشد؛ زیرا پروازهای بین‌المللی تحت حاکمیت کنوانسیون ورشو و مونترال است و کشورهای بسیاری از جمله ایران اسناد مزبور را امضا کرده و به آن ملحق شده‌اند. همچنین از نظر کنوانسیون ورشو، نقل و انتقالی بین‌المللی است که در آن مبدأ و مقصد، یکی از سرزمین‌های دو طرف معاهده باشد. علاوه بر این، بخش داخلی یک پرواز بین‌المللی نیز مشمول کنوانسیون ورشو است. برای مثال، شخصی که قصد دارد از شهر ممفیس در آمریکا به نیویورک پرواز کند و هواپیمایی که وی قصد دارد سوار شود، از لندن حرکت کرده باشد اما در شهر ممفیس توقف نموده و سپس به نیویورک پرواز کند، اگرچه شخص مورد نظر در داخل کشور آمریکا پرواز می‌کند اما از آنجایی که مبدا این

1. Drion, H., Limitation of Liabilities in International Air Law, Proef-schrift Leiden; Martinus Nijhoff, Gravenhage, 1954, p.181.
2. Henrietta Philepin, Isabella, et al, An Introduction to Air Law, 8th Revised Edition, Netherlands, Kluwer Law International, 2008, p.136.

هواپیما در خارج از خاک آمریکا بوده، پرواز مورد نظر بین‌المللی محسوب می‌شود.<sup>۱</sup> به هر تقدیر، آن گونه که ملاحظه می‌شود مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر، در پروازهای بین‌المللی، تابع کنوانسیون‌های مذکور است. اما به دلیل کلی بودن مواد موجود در خصوص مفهوم تأخیر و خسارت‌های وارده، موضع رویه قضایی و دکترین حقوقی قابل توجه است. زیرا با مطالعه آراء قضایی سایر کشورها به خصوص نظام حقوقی آمریکا می‌توان نگرش نسبتاً روشنی نسبت به مفهوم تأخیر و خسارت‌های قابل مطالبه در وضعیت تأخیر پیدا کرد. اما در رابطه با پروازهای داخلی، موضع کشورهای مختلف در خصوص مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی ممکن است متفاوت باشد و از نظام حقوقی دیگری پیروی نماید. که در این میان، نظام حقوقی ایران با رویکردی قابل انتقاد، وضعیت مسافران را در حالت تأخیر، دقیقاً مشخص ننموده است که تابع چه سازوکاری هستند. بنابراین اصولاً برای طرح دعوی خسارت علیه متصدی حمل هوایی، می‌بایست متمسک به قواعد عمومی مسئولیت مدنی ناشی از نقض قرارداد و یا خارج از قرارداد شد.

#### ۱. مسئولیت متصدی حمل هوایی در پروازهای خارجی

به موجب ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو در زمینه مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل هوایی در پرواز بین‌المللی «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که به علت تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار یا محموله روی می‌دهد.» ذکر این نکته خالی از فایده نیست که این جمله در معاهدات بعدی مثل پروتکل لاهه ۱۹۵۵ و پروتکل مونترال ۱۹۷۵ بدون تغییر مانده است. همچنین کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال در ماده ۱۹ خود با تکرار حکم مندرج در کنوانسیون ورشو، همان موضع سابق را در پیش گرفته است. بنابراین، نکات کلیدی که در دو کنوانسیون مزبور وجود دارد عبارتند از مفهوم تأخیر، ارزیابی خسارت‌های وارده و اثبات رابطه سببیت موجود که مستلزم تحلیل مورد به مورد است.

##### ۱-۱. مفهوم تأخیر

همان‌طور که ذکر شد، متصدی حمل و نقل مطابق ماده ۱۹ نظام قراردادی ورشو و مونترال، مسئول خساراتی است که به علت تأخیر در حمل هوایی بار و مسافر روی داده است. در عین حال، نه کنوانسیون ورشو و نه مونترال واژه تأخیر را تعریف نکرده‌اند.

1. Franks, M. R., "Airline Liability for Loss, Damage, Or Delay of Passenger Baggage", Fordham Journal of Corporate & Financial Law, Vol. 12, 2007, p.736.

به همین جهت، برخی نویسندگان حقوقی در خصوص تعریف این واژه به قاعده مندرج در کامن‌لا استناد جسته و بیان داشته‌اند: «اگر جواب را با توجه به قاعده کامن‌لا بیابیم، متصدی حمل‌ونقل تنها ملزم به ایفای حمل‌ونقل در مدت زمانی معقول<sup>۱</sup> است. بنابراین، تأخیر به معنای ناتوانی در کامل کردن حمل‌ونقل در مدت معقول می‌باشد.<sup>۲</sup> مطابق با مفهوم ارائه شده که تلاش می‌کند، تأخیر را بر اساس قاعده موجود در کامن‌لا تعریف کند، پیش‌شرط استقرار مسئولیت متصدی حمل‌ونقل برای تأخیر را «نامعقول بودن تأخیر» می‌داند؛ همچنان که قاعده مزبور در پرونده «شرکت حمل‌ونقل پانالپینا علیه شرکت دانسیل»<sup>۳</sup> اعمال شده است. در این پرونده، به عقیده مرجع رسیدگی‌کننده، تحویل دیر هنگام محموله که منجر به از دست دادن تجارت در کریسمس شده است، شرایط یک تأخیر نامعقول وجود دارد. در نتیجه متصدی حمل مسئول خسارات وارده خواهد بود.<sup>۴</sup>

به نظر می‌رسد از آن‌جا که حمل‌ونقل هوایی عموماً تحت حاکمیت روابط قراردادی است، می‌بایست همواره نگاهی دقیق به مفاد قرارداد حمل‌ونقل - سند حمل - داشته باشیم که آیا زمانی برای خروج و ورود تعیین شده است یا خیر. بنابراین در جابه‌جایی مسافر، بلیت کاغذی یا الکترونیکی مبین وجود یک قرارداد صریح است که درج زمان ورود و خروج بر روی بلیت نشان‌دهنده شروع و پایان سفر است و مطابق قرارداد حمل‌ونقل، متصدی خط هوایی توافق کرده تا حمل‌ونقل را در سر موعد تعیین‌شده انجام دهد (بین زمانی که در بلیت درج شده است). در نتیجه، هر تغییر نامعقولی که از زمان ورود و خروج در قرارداد (یا بلیت) صورت بگیرد می‌تواند تأخیر تلقی شود. به عبارت بهتر، متصدی حمل‌ونقل مدت قرارداد حمل را بیان می‌کند و موافقت کرده تا حمل‌ونقل را در زمان تعیین‌شده به انجام برساند. در نتیجه تعیین زمان باعث می‌شود که مسافر از متصدی حمل هوایی برای ایفای تعهدات قراردادی انتظاراتی داشته باشد و متصدی حمل نیز به علت ناتوانی در انجام تعهدات خود در زمان توافق‌شده (تغییر نامعقول از زمان تعیین شده) به طور خودکار مسئول تأخیر خواهد بود.<sup>۵</sup> بنابراین، مطابق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال، متصدی حمل‌ونقل صرفاً

1. Reasonable Time

2. Shawcross, Christopher Nyholm; & Kenneth Beaumont McDonald, Air Law, Butterworth Publishing, 1977, p.1002.

3. Panalpina International Transport Ltd v Denzil Underwear Ltd [1981], 1 Loyd Rep 187.

4. Szakal, Arpad, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, p.3. available at: <http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Air-Carriers-Liability-in-Cases-of-Delay.pdf>. Date Accessed: 06/20/2014.

5. Ibid, p.5.

مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی است. در حقیقت، این موضوع راجع به مدت زمانی است که در آن متصدی حمل و نقل می‌تواند مطابق نظام قراردادی مسئول شناخته شود. اما سئوالی که باید پاسخ گفته شود آن است که چه بازه زمانی غیرمعقولانه محسوب خواهد شد؟ در پاسخ به سوال مزبور سه نظریه و دیدگاه مطرح شده است.

### ۱-۱-۱. نظریه نخست

نظر نخست مبتنی بر دیدگاه «گودهویز»<sup>۱</sup> است. وی در نظریه خود به این نتیجه می‌رسد که عبارت فوق در ماده ۱۹ تنها مربوط به تأخیری است که مسافران یا بار در حال جابه‌جایی از راه هوا متحمل می‌شوند. به عبارت دیگر، مسئولیت متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر، تنها در دیر رسیدن هواپیما به مقصد است و نه تأخیر در خروج از مبدأ یا تأخیری که مسافر به دلیل دیر تحویل گرفتن بارهایش در مقصد متحمل می‌شود. این حقوق‌دان، استدلال خود را بر این اساس مطرح می‌کند که ماده ۱۹ محدودیتی را برای مدت مسئولیت گذاشته است. مطابق این تفسیر، تنها مواردی را می‌توان شامل این ماده دانست که در طی آنها، هواپیما به علت هوای بد مجبور به پرواز به فرودگاه دیگری می‌شود. بنابراین، مواردی که در آن تأخیر قبل از بلند شدن هواپیما رخ داده، استثنا شده‌اند. همچنین ایشان برای تایید نظر خود، به پرونده **بارت علیه شرکت هوایی بریتیش وست ایندینز**<sup>۲</sup> استناد کرده است. در این دعوا تأخیر به علت عدم بارگیری به موقع محموله توسط هواپیما بوده است. اما متصدی به جهت تأخیر به وجود آمده، مسئول خسارات وارده قلمداد نشد<sup>۳</sup> و یا در **دعوی شرکت ایرفرانس علیه شرکت آرلاب**<sup>۴</sup> با وجود سه هفته تأخیر در تخلیه بار، مسئولیتی متوجه متصدی نبود.<sup>۵</sup>

دیدگاه فوق قابل نقد است زیرا اگر نظریه مذکور در عمل به کار رود؛ متصدی حمل و نقل در بسیاری از موارد باید بری از مسئولیت دانسته شود؛ موضوعی که در

1. Goedhuis
2. Bart v British West Indian Airways, [1967] 1 Lloyd's Rep. 239.
3. Giaschi, Christopher J., An Overview and a Summary of Recent Developments, Presented to the Marine Insurance Association of British Columbia on 13 November 2003, available at: <http://www.admiraltylaw.com/papers/Aircarriage.pdf>. P.211. Date Accessed: 07/16/2014.
4. StéNationale Air France v Sté Arlab 1985 RFDA 478 (Aix-En-Provence 29 Nov 1983).
5. Colebunders, Caroline, Multimodal cargo carrier liability and insurance: in search of suitable regime, Netherland, Law Faculty of Gent University, 2012-2013.

پرونده راسل جونز علیه شرکت هوایی بریتانیا<sup>۱</sup> مورد پذیرش دادگاه قرار نگرفت و متصدی حمل به سبب وجود تأخیر در حمل هوایی، مسئول شناخته شد، چرا که نظر ارائه شده موجب کاهش غیرقابل قبول قلمرو مسئولیت متصدی می شود.

### ۱-۲. نظریه دوم

مطابق نظر برخی دیگر از حقوق دانان حتی در فرضی که هنوز فرایند مسافرگیری هواپیما شروع نشده باشد، متصدی حمل و نقل در قبال تأخیر، مسئول خواهد بود.<sup>۲</sup> بدین معنی که اگر مسافری که به قصد پرواز وارد فرودگاه می شود اما قبل از این که بخواهد بلیت خود را برای تأیید نشان داده و بار خود را تحویل دهد، اعلام شود که پرواز مورد نظر تأخیر دارد و مسافر مورد نظر به علت همین تأخیر متحمل ضرر و زیان شود، می تواند علیه متصدی حمل هوایی اقامه ی دعوی جبران خسارت نماید.

در مقام ارزیابی باید گفت که نظریه ارائه شده دارای یک اشکال است و آن این که دیدگاه پذیرفته شده ای وجود دارد مبنی بر این که فرایند سوار شدن مسافر به هواپیما زمانی آغاز می شود که مسافر بلیت خود را برای تأیید ارائه کرده و بارش را تحویل داده باشد.<sup>۳</sup> این در حالی است که طبق نظریه دوم، با حضور مسافر در فرودگاه و حتی قبل از اینکه وی بلیت خود را برای تأیید ارائه کند هم فرایند مسافرگیری و به تبع آن مسئولیت متصدی حمل و نقل آغاز می شود.

### ۱-۳. نظریه سوم

نظریه سوم از این پیش فرض حمایت می کند که ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال که مربوط به مسئولیت تأخیر است، باید به همراه مواد ۱۷، ۱۸، ۲۲ و ۲۴ کنوانسیون ورشو بررسی گردد. در مورد محموله ثبت شده، ماده ۱۸ (۴) و (۵) هوایی ارائه داده اند: «مدت حمل و نقل هوایی به زمانی گفته می شود که بار یا کالا صرف نظر از اینکه داخل هواپیما قرار دارد یا هنوز وارد هواپیما نشده باشد، یا در موردی که هواپیما در خارج از فرودگاه مورد نظر به زمین می نشیند یا در هر مکان دیگر، در اختیار متصدی حمل و نقل باشد. اما مدت زمان حمل کالا به صورت زمینی یا دریایی یا از طریق رودخانه که برای جابه جایی کالا که در خارج از فرودگاه انجام می شود به مدت

1. Russell Jones v Britannia Airways Ltd, Case No.CH 714259.

2. Miller, Georgette, Liability in international air transport, Deventer: Kluwer Law International, 1977, 159-160.

3. Szakal, op.cit, 7.

زمان حمل و نقل هوایی اضافه نمی‌شود.» مطابق مقرر فوق، حمل و نقل هوایی از زمانی شروع می‌شود که محموله به فرودگاه رسیده و بعد از طی تشریفات، آماده بارگیری در هواپیما شده باشد، بنابراین برابر با نظریه سوم، در جایی که بار یا محموله رسیده به فرودگاه ثبت شده و با طی مراحل تشریفات آماده حمل و نقل شده باشد، تأخیر در حمل و نقل هوایی از آن زمان شروع خواهد شد.<sup>۱</sup> اما ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو در رابطه با تأخیر مسافران است. مضاف بر این که تعریف صریحی از مدت زمان حمل هوایی مانند ماده ۱۸ در مورد محموله ارائه نمی‌دهد. حال، با توجه به ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال می‌توان این گونه برداشت کرد که مسئولیت متصدی حمل و نقل از زمانی که مسافر بعد از طی مراحل تشریفات، آماده سوار شدن به هواپیما است؛ یعنی مسافران تشریفات مربوط به سوار شدن (شامل ارائه بلیت و گذرنامه برای بررسی و تحویل بار) را طی کرده باشند، شروع می‌شود و پس از پیاده شدن از هواپیما و بعد از گرفتن بارها، به اتمام می‌رسد. بنابراین، در مسأله تأخیر، جابه جایی مسافران به صورت هوایی، تأخیر در ماده ۱۹ به معنای تأخیر در مدت زمان گفته شده است. سئوالی که وجود دارد آن است که آیا ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو که راجع به بار و محموله است، می‌تواند در مسأله مسافران نیز استفاده شود. به نظر می‌رسد پاسخ مثبت باشد چرا که هیچ گونه تفاوتی میان بار و مسافر وجود ندارد و ماده ۱۹ نیز این دو مورد را در کنار یکدیگر ذکر کرده است. همچنین مؤید نظر مزبور حکم صادره در دادگاه آمریکا در پرونده بران و اسر علیه شرکت هوایی ترانس ورلد<sup>۲</sup> است که در آنجا بیان شده حتی در مسأله مربوط به مسافران، تعریفی که برای حمل و نقل هوایی در ماده ۱۸ ارائه شده، می‌تواند در مورد ماده ۱۹ نیز استفاده شود.

در رابطه با موضوع فوق دو مسأله حائز اهمیت است که در ادامه باید مورد بررسی واقع شود. نخست قید «عدم وجود زمان»<sup>۳</sup> از سوی برخی متصدیان حمل هوایی است که به موجب این قید، متصدی حمل هوایی خود را از این که باید در زمان مقرر، مسافر یا بار را به مقصد برساند، رهایی می‌بخشد. در همین راستا نیز «نکته ۹ از سند یاتا» مقرر می‌دارد: «زمان‌هایی که در جدول زمانی یا جای دیگر نشان داده شده، تضمین نشده و بخشی از قرارداد محسوب نمی‌شود.»<sup>۴</sup> بنابراین متصدی حمل و نقل ملزم نیست تا زمانی را برای تکمیل حمل و نقل تعیین کند. در حقیقت، «یاتا» عنصر زمانی را از قرارداد حذف کرده تا مسافر را از حق انتظار برای اجرای تعهدات متصدی در زمانی

1. Shawcross and McDonald, op.cit., 1007.

2. Brunwasser v. Trans World Airlines Inc.

3. Lack of Time

4. IATA Essential Documents on International Air Carrier Liability, 2nd ed, January 2004.

مشخص محروم کند. با این حال، به نظر می‌رسد مقررات «یاتا» مغایر باماده ۲۳ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۹ و ۲۶ کنوانسیون مونترال است. به این دلیل که «یاتا» قصد دارد تا متصدی حمل‌ونقل را از مسئولیت‌های ناشی از تأخیر برهاند که این امر در نظام قراردادی، ممنوع است. برای مثال، دادگاه عالی آلمان اعلام کرد که ماده ۹ از شرایط «یاتا» در قرارداد حمل‌ونقل بی‌اعتبار است و چنین موضوعی نقض ماده ۲۳ محسوب می‌شود. زیرا در ماده مزبور به وضوح بیان شده هر مقرره‌ای که موجب کاهش مسئولیت متصدی حمل بشود ممنوع است.<sup>۱</sup>

دومین نکته این موضوع است که در موارد حمل کالا، تاریخ رسیدن محموله در قرارداد قید نمی‌شود. حال پرسشی که به وجود می‌آید آن است که تأخیر صورت گرفته چگونه مورد محاسبه قرار می‌گیرد. در خصوص پاسخ به این پرسش، دادگاه استیناف فرانسه در پرونده پرونی علیه شرکت هواپیمایی اتیوپی<sup>۲</sup> اعلام داشت در مواردی که در بارنامه هوایی قید نشده باشد که بار باید چه زمانی به مقصد برسد، لازم است که بر اساس انتظارات طرفین قرارداد تفسیر شود. به واقع امر، دادگاه استیناف پاریس، تأخیر را بر اساس آن چیزی بنا گذاشته است که مسافر یا متصدی می‌توانند انتظار داشته باشند. در نتیجه، دادگاه انتظار معقول را به عنوان مبنا و معیار رأی تلقی نموده است. بنابراین معیار «انتظارات معقول»<sup>۳</sup> که در حقوق فرانسه به کار رفته، می‌تواند در مواردی که رابطه‌ی قراردادی وجود دارد اما زمان قید نشده باشد جاری باشد. اما این انتظارات اصولاً بر اساس گفته‌های متصدی که در آگهی تبلیغاتی آمده و یا زمان‌هایی که متصدی حمل‌ونقل همان راه را سابقاً طی کرده و مانند آن، مبنای محاسبه تأخیر قرار داده می‌شود.<sup>۴</sup>

## ۱-۲. ارزیابی خسارت‌های وارده

دومین و اصلی‌ترین شرط تحقق مسئولیت مدنی متصدی، ایراد ضرر و خسارت به طرف مقابل است. از آنجا که کنوانسیون‌های ورشو و مونترال درباره اقدامات مربوط به خسارت تأخیر ساکت است، مسأله را باید دادگاه صلاحیت‌داری که پرونده به آن ارجاع داده شده، بررسی نماید (۱-۲-۱) اما موضوع دیگری که در ارزیابی خسارت‌های وارده

1. Syllabus (Adv.) L.L.M Programme in International Air and Space Law, International Air and Space Law, University of Leiden, 2003, p.123.

2. Peronny v. Ste. Ethiopian Airlines 1975.

3. Reasonable Expectation.

4. Goldhirsch, Lawrence (Editor), The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Hague: Kluwer Law International, 2000, p.100.



باید مورد توجه قرار بگیرد آستانه و سر حد خسارات است که در ادامه مطالعه می‌شود (۲-۲-۱).

### ۱-۲-۱. وجود خسارت

لازمه مسئولیت مدنی متصدی حمل، ایراد خسارت قابل جبران است. اما موضوعی که در رابطه با تأخیر حمل هوایی قابل تأمل به نظر می‌رسد آن است که چه مواردی خسارت و ضرر تلقی می‌شود؟ در نگاه نخست، مواردی که می‌تواند در خصوص ضرر قابل طرح باشد عبارت است از ۱- هزینه خوراک؛ ۲- اسکان موقت؛ ۳- هزینه‌های مکالمه؛ ۴- بار مسافران که گمشده یا آسیب دیده یا دیگر قابل دسترس نیست؛ ۵- رنج‌های احساسی و روانی (اضطراب) خستگی و ناامیدی؛ ۶- از دست دادن درآمد یا فرصت‌های کاری؛ ۷- تألم ناشی از گذراندن یک شب در فرودگاه یا هتل نامناسب؛ ۸- در معرض کلاهبرداری قرار داشتن که مکرر بوده و به علت سهل‌انگاری مسافر رخ داده است؛ ۹- خسارات تنبیهی.<sup>۱</sup> اما در این که دادگاه‌ها چه نوع مواردی را ضرر و خسارت محسوب نموده‌اند، اختلاف بوده است.

به عنوان مثال در پرونده **هرپالانی علیه ایرایندیا**<sup>۲</sup> این گونه حکم شد که حتی در مواردی که سوءرفتار آگاهانه مطابق ماده ۱۹ احراز شود تنها به خسارات معادل زیان و نه خسارت تنبیهی حکم می‌شود. یا در پرونده **بارت علیه شرکت هوایی یونایتد**<sup>۳</sup> نیز چنین مقرر گردید که ماده ۱۹ دلیلی برای اقامه دعوا به جهت آسیب احساسی یا روانی به مسافر به علت تأخیر نیست. همچنان که در پرونده **لی علیه شرکت هوایی آمریکا**<sup>۴</sup> دادگاه استیناف آمریکایی حکم داد که ادعا برای خسارات به علت مشکلات و از دست دادن تعطیلات، تنها ادعایی برای رنج و آلام روانی است و مطابق نظام کنوانسیون قابل ادعا نمی‌باشد. با این وجود، خسارات برای تأخیر بار در حقوق فرانسه مشمول «خسارت اخلاقی» شده است. در دعوی **ترار علیه شرکت هواپیمایی پاکستان**<sup>۵</sup> خواهان، قراردادی را برای حمل اموال شوهرش بعد از مراسم تدفین او منعقد کرده بود. با این حال، اموال مزبور چندین روز دیرتر به مقصد رسید. در جریان رسیدگی، دادگاه حکم نمود که خسارت ناشی از ناراحتی‌های روحی و رنج‌های روانی

1. Raffaele, Steven, Hurry Up And Wait: Air Carrier Liability For Flight Delays, SMU Air Law Symposium, February, 2008, p.21.
2. Harpalani v. Air India 19 Avi.17887, 634 F.Supp. 797 (D.C. 111. 1986).
3. Barrett v. United Airlines, Inc. 697 P.2d 408 (1984).
4. Lee V. American Airlines Inc, No. 03-10178., January 14, 2004 - US 5th Circuit.
5. Tarar v. Pakistan International Airlines (DC Texas, 1982) 554 F.Supp. 471.

که خانواده مرحوم در اثر تأخیر محموله متحمل شده‌اند، باید جبران شود. همان گونه که ملاحظه می‌شود در بیشتر پرونده‌ها دادگاه‌ها در بررسی ماده ۱۹ عموماً به این نتیجه رسیده‌اند که جبران خسارت، در وضعیت تأخیر امکان‌پذیر است البته با این شرط که خواهان بتواند اثبات کند که خسارت آنها در ارتباط مستقیم با تأخیر بوده است.<sup>۱</sup> بنابراین در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان خسارات ناشی از تأخیر را در سه گروه جای داد (خسارت اقتصادی، خسارت روحی - روانی و خسارات تبعی) و در هر مورد که ارتباط مستقیم میان تأخیر و خسارت وارده ثابت شود، می‌تواند بر اساس کنوانسیون، خسارات موجود قابل جبران باشد. در حقیقت، خساراتی را که دادگاه‌ها به آن حکم می‌کنند، غالباً شامل هزینه‌های اقامت در هتل، جابه‌جایی از فرودگاه، هزینه‌های تغذیه، هزینه لباس و دیگر اقلام ضروری است. اما خسارات برای از دست دادن تعطیلات یا پرداخت هزینه‌های تعطیلات برحسب شرایط می‌تواند قابل مطالبه باشد. همچنین خسارات جهت آسیب‌های روانی<sup>۲</sup> تنها زمانی قابل ادعا هستند که ناشی از خسارت فیزیکی باشند. همچنین خسارت معادل زیان<sup>۳</sup> که شامل فرصت‌های سرمایه‌گذاری است، تنها زمانی قابل رسیدگی است که این خسارات، نتیجه قابل پیش‌بینی از نقض‌های ادعا شده باشند. در نتیجه، آن دسته از خسارات تبعی غیر قابل پیش‌بینی نمی‌تواند قابل ادعا باشد.<sup>۴</sup> به عنوان نمونه، مواردی که در آن دادگاه به خسارت تبعی حکم نموده در دعوی رابرت هودین علیه شرکت پانر دو برزیل<sup>۵</sup> است. مطابق این پرونده، مسافری به علت تأخیر نتوانست در نمایشی که ممکن بود برایش درآمدی داشته باشد حضور یابد. از نظر دادگاه خساراتی که به این شخص می‌بایست پرداخت شود شامل هزینه پرداخت بلیت پرواز جایگزین برای رسیدن به مقصد و نیز منفعی بود که وی می‌توانست با اجرای نقش در نمایش مورد نظر به دست بیاورد.<sup>۶</sup> یا در پرونده

1. Gjemulla, Elmar; & Ronald Schmid (eds), Montreal Convention Commentary, The Hague, Kluwer Law International, 2006, p.2.
۲. به عنوان مثال در پرونده اریلیخ علیه خطوط هوایی آمریکا، دادگاه به این دلیل که زیان‌های روانی وارد شده به خواهان به تبع زیان‌های جسمی وی نبوده، متصدی حمل و نقل را مسئول جبران آنها ندانست. Ehrlich vs America Airlines, Docket No. 02-9462., United States Court of Appeals, Second Circuit. Decided on March 8, 2004.
۳. به عنوان مثال، در پرونده دیکسون علیه خطوط هوایی آمریکا، دادگاه ادعای خواهان در مورد خسارت معادل زیان را به دلیل عدم وجود مقره‌ای در این خصوص در کنوانسیون مونترآل را رد کرد. Dickson vs America Airlines, No. 4:09-CV-750-A. United States District Court, N.D. Texas, Fort Worth Division. January 28, 2010.
4. Lawrence, op.cit, p.103.
5. Robert-Houdin v. Panair do Brasi, (Paris, 9 July 1960), (1961) 24 RGA 285.
6. Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. "The Liability for Delay in Air Transport", Air and Space Law, Vol.26, No.6, 2001, p.306.

ایران ایر علیه شرکت ژئوفیزیک<sup>۱</sup> دادگاه، حکم به خسارت برای هزینه‌های متخصصینی داد که به علت تأخیر در ارسال تجهیزات نتوانستند کار خود را انجام دهند. همچنین در قضیه هیل علیه شرکت هواپیمایی یونایتد<sup>۲</sup>، دادگاه آمریکایی حکم داد که تأخیر در آوردن تجهیزات، منجر به خسارت تبعی کارفرما شده است. در واقع، مراجع رسیدگی، خسارت تبعی را معادل فوت منافع ممکن‌الحصول تلقی کرده‌اند که در اثر سیر عادی امور ایجاد می‌شود. به عبارت دیگر، در صورتی که پرواز مورد نظر دچار تأخیر نمی‌شد، مسافر و یا متخصص مزبور می‌توانست به درآمد مورد نظر دست یابد. بنابراین همان‌گونه که به درستی بیان شده است، دادگاه‌ها در ارزیابی خسارت‌های وارده باید دو نوع خسارت را مدنظر قرار دهند: ۱- خسارتی که تقریباً برای همه مسافران یکسان است یعنی جبران خسارت به صورت مراقبت و کمک استاندارد به مسافران؛ ۲- خسارت فردی، یعنی جبران خسارتی که براساس شرایط هر پرونده در مورد آن تصمیم گرفته می‌شود. البته پر واضح است که در مطالبه خسارت باید سهل‌انگاری و تقصیر مسافر نیز مورد ارزیابی قرار بگیرد؛ همچنان که در پرونده ایگو علیه شرکت هواپیمایی شمال غربی<sup>۳</sup> دادگاه بر این نظر بود که در صورت سهل‌انگاری خود مسافر، متصدی حمل‌ونقل مسئولیتی ندارد، زیرا یکی از مصادیق این سهل‌انگاری، ناتوانی مسافر در رسیدن به موقع برای انجام مراحل پیش از پرواز اتحویل بار<sup>۴</sup> است.

### ۱-۲-۲. اندازه و آستانه خسارت

ماده ۱۹ کنوانسیون‌های یادشده مشخص نکرده است که چه میزان خسارت باید برای تأخیر داده شود. با این وجود در یک بررسی کلی، خسارات موجود می‌توانند به دو دسته تقسیم شوند: خسارات مربوط به تأخیر اشخاص و خسارات مربوط به تأخیر بار مسافر. در ادامه به بررسی این موارد پرداخته می‌شود.

### ۱-۲-۲-۱. خسارت مربوط به تأخیر اشخاص

طبق بند ۱ از ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال میزان غرامتی که متصدی حمل‌ونقل هوایی باید برای خسارت به مسافر بپردازد برابر با ۴۱۵۰ واحد<sup>۴</sup> است. سئوالی که در

1. Iran Air c. Cie. Generale de Geophysique 1975 RFDA 64 (T.G.I. Paris, 26 June 1973).

2. Hill v. United Airlines (1982)

3. Igwe v. Northwest Airlines Civil Action No. H-05-1423, United States District Court, S.D. Texas, Houston Division, January 4, 2007.

۴. حق برداشت مخصوص، واحد ارزشی است که بر مبنای یک سری ارزش‌های ملی کلیدی تعیین می‌شود و در سال ۱۹۶۹ توسط صندوق بین‌المللی پول ایجاد شده است. این واژه در حقیقت مخفف ( SDR Special

اینجا مطرح می‌شود این است که مسافر در چه شرایطی می‌تواند بیش از آنچه که در کنوانسیون‌ها مقرر شده است، مطالبه خسارت کند؟ به جز ضمانت اجراهای موجود در بند ۳ (پرداخت مبلغ خسارت به اندازه ارزش بار مسافر که به وسیله خود مسافر قبل از پرواز اظهار می‌شود) و بند ۴ (در محاسبه خسارت وارده به بار، وزن خود بار که در بارنامه آمده ملاک است) ماده ۲۱، قاعده کلی این است که مسافر در صورتی می‌تواند حداکثر مبلغی که در کنوانسیون‌ها آمده مطالبه خسارت نماید که متصدی حمل‌ونقل به صورت عمدی سبب تأخیر شده که به آن اصطلاحاً سوءرفتار آگاهانه<sup>۱</sup> گفته می‌شود یا این که تأخیر به این دلیل بوده که متصدی حمل‌ونقل تعهدات خود در قرارداد را زیر پا گذاشته؛ مثلاً از سوارشدن مسافر جلوگیری کرده است.

### اول. سوءرفتار آگاهانه

مطابق بند ۱ از ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو و بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، در صورتی که مسافر اثبات کند خسارات وارده به وی به علت سوءرفتار متصدی وارد شده است، می‌تواند حداکثر خسارت مقرر را دریافت نماید. برای مثال، در پرونده رولر فرز علیه شرکت هواپیمایی الجزایر متصدی حمل‌ونقل طبق قرارداد مسئولیت حمل محموله‌ای (پرتقال) را از فرانسه به لندن را عهده‌دار بود. خلبان هواپیمای حامل بار، بدون اجازه صاحب محموله، یک شب در پاریس توقف کرد که این موضوع، موجب ورود خسارات به میوه‌ها شد. از نظر دادگاه رسیدگی‌کننده، خسارت وارده به صاحب بار، مطابق حقوق فرانسه یک سوءرفتار آگاهانه است.<sup>۲</sup> همچنین در دعوی کوهن علیه ورگ<sup>۳</sup> یکی از کارکنان شرکت حمل‌ونقل به مسافران اطمینان داده بود که بارهای آنها در راه مقصد است. اما هنگامی که آنها از هواپیما پیاده شده بودند این بارها هم از هواپیما تخلیه شده بود و این کارمند بدون اطلاع از حقیقت ماجرا چنین اظهاراتی را بیان کرده بود. دادگاه رأی داد که این اطلاعات غلط، عامدانه گفته شده است و سبب می‌شود متصدی به علت سوءرفتار آگاهانه مسئول باشد. بنابراین همچنان که ملاحظه می‌شود در همه این پرونده‌ها، به دلیل سوءرفتار آگاهانه، محدودیت خسارت اعمال نشده و خواهان‌ها مجاز به دریافت حداکثر خسارت هستند. در عین حال، در بیشتر

(Drawing Rights) است. که ارزش این واحد پولی به وسیله صندوق بین‌المللی پول مشخص می‌شود. این واحد در حال حاضر برابر با ۰.۸۶ دلار آمریکا، ۱.۰۵ پوند انگلستان و ۰.۸۲ یورو می‌باشد.

1. Wilful misconduct
2. Ruller frères et al c.air algerie 1956 RFDA
3. Cohen v. Varig Airlines, Appellate Division of the Supreme Court of the State of New York, First Department, May 2, 1978.

پرونده‌ها برای مسافر این امکان وجود ندارد که سوءرفتار آگاهانه متصدی حمل و نقل را ثابت کند تا بتواند حداکثر خسارت را بگیرد، زیرا مسافر (به علت نداشتن اطلاعات کافی) نمی‌تواند سوءرفتار آگاهانه را ثابت کند. علاوه بر این، در ماده ۲۵ آمده که می‌توان بیش از مسئولیت مندرج در کنوانسیون را از متصدی حمل و نقل مطالبه کرد. مطابق این ماده، متصدی حمل و نقل هوایی می‌تواند در قرارداد تصریح نماید که مسئولیتی فراتر از آنچه در کنوانسیون آمده است را می‌پذیرد و توافق در قرارداد می‌تواند راه را برای غلبه بر محدودیت‌های مسئولیت هموار نماید.<sup>۱</sup>

## دوم. جلوگیری از سوار شدن به عنوان عدم اجرای تعهد قراردادی متصدی حمل و نقل

تأخیری که بر مسافران هوایی تحمیل شود به این دلیل عدم سوار شدن آنها است. این مسأله در برخی موارد به این دلیل روی می‌دهد که متصدی حمل و نقل بیش از ظرفیت موجود هواپیما اقدام به فروش بلیت کرده است و چون مسافر به موقع به فرودگاه نرسیده یا قادر نبوده رزرو قبلی خود را تأیید کند، نتوانسته به پرواز برسد.

این موضوع بسیار معمول است که شرکت‌های هواپیمایی، در مسیرهایی که احتمال دارد برخی مسافران به دلایل مختلف از پرواز انصراف دهند و تعدادی صندلی خالی بماند، بیش از ظرفیت، بلیت فروخته تا حتی در صورت انصراف برخی مسافران، صندلی در هواپیما خالی نماند.

قاعده پذیرفته شده این است که متصدی حمل و نقل در صورتی که قادر نیست مسافر را سوار هواپیما کند، باید خسارت پرداخت کند، مگر اینکه از مدت‌ها قبل به مسافر اعلام شده باشد که در آن زمان قادر به مسافرت نیست.

به عنوان مثال، در پرونده برونواسر علیه تی دبلیوای تایید شد که لغو پرواز از ماه‌ها قبل، تحت مقرر کنوانسیون نیست چرا که این لغو پرواز در حین حمل و نقل رخ نداده است.<sup>۲</sup> همچنین پرونده مزبور مربوط به فروش بلیت بیش از ظرفیت نیست چرا که متصدی از مدت‌ها قبل به مسافر اطلاع داده است.

اما باید توجه داشت در مواردی که فروش بیش از حد بلیت انجام شده، مسأله تأخیر مطرح نخواهد بود همچنان که در دعوای اپاراجی علیه شرکت هوایی ویرجین آتلانتیک دادگاه به درستی بر این نظر بود که مسافر نمی‌تواند در بحث فروش بیش از

1. Lawrence, op.cit, p.107.

2. Brunwasser v. Trans World Airlines (1981).

حد بلیت به مسأله تأخیر استناد کند، چرا که این مسأله یک عدم اجرای قرارداد است.<sup>۱</sup> دادگاه پرونده مولانی علیه شرکت هواپیمایی دلتا نیز حکم مشابهی صادر کرده است.<sup>۲</sup>

### ۱-۲-۲. خسارت مربوط به تأخیر اشیاء

طبق جمله نخست بند ۲ از ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، در مسأله حمل بار، متصدی حمل و نقل تنها مسئول خرابی، فقدان و خسارات تا ۱۰۰۰ واحد به ازای هر مسافر است. اما در مواردی محدودیت پرداخت خسارت وجود دارد: اول این که در راستای ماده ۲۵ می‌توان شرطی در قرارداد گذاشت که بر اساس آن می‌شود بیش از خسارت مقرر در کنوانسیون به متصدی حمل و نقل تحمیل کرد. دومین مورد مربوط به محموله است. توضیح آن که می‌توان برابر اعلامیه‌ای که ارزش بار را مشخص می‌کند (پرداخت مازاد) متصدی را موظف داشت تا خسارت مسافر را برابر همان ارزش اعلام شده جبران نماید و سومین و آخرین راه غلبه بر محدودیت‌های مسئولیت حمل و نقل بار اثبات این مسأله است که متصدی آگاهانه (یا با بی‌پروایی) سبب خسارات شده باشد. در عین حال، این مسأله همان‌طور که سابقاً بیان شد برای مسافر از حیث اثباتی دشوار است.

### ۱-۳. اثبات رابطه سببیت

یکی دیگر از ارکان مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی اثبات رابطه سببیت میان تأخیر و ورود خسارت به مسافر و یا کالا است و به اعتقاد برخی از حقوق‌دانان، از آن جایی که کنوانسیون ورشو و مونترال در رابطه با تأخیر فرض تقصیر را بنیان نهاده‌اند<sup>۳</sup>، مسافر و یا صاحب کالا می‌تواند به صرف اثبات تأخیر و وجود خسارت، خواهان جبران زیان‌های وارده بشود، چرا که فرض بر این است که به محض ورود خسارت در اثر تأخیر، متصدی مرتکب تقصیر شده و مسئول خواهد بود.<sup>۴</sup> اما مطابق بند

1. Oparaji v. Virgin Atlantic Airways, Case No. 04-CV-1554 (FB). United States District Court, E.D. New York. September 25, 2006.
2. Mullaney v. Delta Air Lines, Case no. 1:08-cv-07324-CM in the New York Southern District Court 2009.

۳. فخاری، امیرحسین؛ و مسلم محمدزاده، «ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹»، معارف اسلامی و حقوق، سال هشتم، شماره نخست، بهار و تابستان ۱۳۸۶.

۴. در حالی که به عقیده عده‌ای دیگر از حقوق‌دانان ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو از حیث مسئولیت متصدی، اطلاق داشته و این موضوع را متبادر به ذهن می‌کند که مسئولیت بدون تقصیر ملاک است. چرا که پذیرش چنین مبنایی، هماهنگی بیشتری با مواد ۳۸۶ قانون تجارت و مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ قانون مدنی دارد. رک:

نخست ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۹ از کنوانسیون مونترال اگر متصدی حمل و نقل قادر به اثبات این باشد که همه اقدامات ضروری و یا معقول را برای جلوگیری از خسارت اتخاذ کرده و یا برای او غیرممکن بوده است که آنها را رعایت کند، دیگر مسئول خسارات وارده نخواهد بود. البته متصدی به سختی می تواند از بار اثبات این موضوع رهایی یابد. به عنوان مثال، در جایی که کارکنان خط هوایی اعتصاب نمایند یا مشکلاتی بابت تجهیزات رخ دهد، غالباً متصدی مسئول شناخته می شود. برای نمونه، در مواردی که اعتصاب قبل از انعقاد قرارداد شروع شده باشد، متصدی مسئول شناخته می شود. اما اگر اعتصاب بعد از شروع پرواز رخ دهد، متصدی حمل و نقل مسئولیتی نخواهد داشت. همچنان که در دعوی ایرفرانس علیه شرکت ارلاب<sup>۱</sup> با چنین موضوعی مواجه بودیم. در پرونده مک مورای علیه شرکت هواپیمایی کاپیتول<sup>۲</sup> دادگاه به این نتیجه رسید که متصدی حمل و نقل تلاش کافی را برای این که آنها بتوانند از پرواز دیگری استفاده کنند، انجام نداده است. همچنین اگر متصدی حمل و نقل ثابت نماید که تأخیر به علت اظهارات نادرست در برنامه هوایی بوده، مسئولیتی وجود نخواهد داشت. آر.ک دعوی تانری دو لوتس علیه شرکت ایرفرانس<sup>۳</sup> همچنین متصدی حمل و نقل می تواند اثبات کند که تأخیر به علت شرایطی بوده که خارج از کنترل وی بوده است. مثلاً شرایط آب و هوایی، ترافیک هوایی، مشکلات پیش بینی نشده موتور یا حتی فعالیت های تروریستی. در عین حال متصدی می بایست همچنین نشان دهد که همه اقدامات پیشگیرانه برای اجتناب از هر گونه تأخیر انجام شده است. برای مثال، در مسأله تأخیر به علت آب و هوا، مدرکی مبنی بر پیش بینی وضع هوا می بایست ارائه شود یا در جایی که تأخیر به علت خرابی موتور است، مسئولان فنی شرکت هوایی می بایست شهادت دهند که متصدی حمل و نقل تلاش خود را برای رفع عیوب احتمالی به کار گرفته است. برای مثال در پرونده مارتل علیه شرکت هوایی اینتر<sup>۴</sup> متصدی به علت مشکل موتور هواپیما مسئول شناخته نشد.

اما تغییر عمده ای که در کنوانسیون مونترال اعمال شده این است که لازم نیست متصدی اثبات کند که همه «اقدامات لازم» را انجام داده، بلکه فقط باید ثابت کند که

یزدانیان، علیرضا، «مبانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل و نقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، شماره هفتاد و سوم، بهار ۱۳۹۰، ص. ۲۸.

1. Air france c. Ste arlab et ste arduini RFDA, 1985.
2. McMurray v. Capitol International Airways; New York City Court, 1980.
3. Tanneries de Lutece c. Air france 1966 RFDA 105 cited in Federico N. Videla Escalada, Aeronautical Law, Netherlands, Stijhoff and Nordhoff Publisher, 1979, p. 822.
4. Martel c. Cie Air Inter 1981 RFDA.



همه اقداماتی را «که به صورت معقول ضروری» بوده‌اند، انجام داده است. در پرونده کیسلوم علیه شرکت هواپیمایی بریتیش یورپین، متصدی مسئول آسیب‌های شخصی وارد به مسافر هنگامی که وی صندلی خود را در حین اغتشاش ترک کرده، نیست؛ زیرا مستخدم متصدی به مسافر اخطار کرده که نباید صندلی خود را ترک کند و می‌بایست کمربندهایشان را ببندند. بدین ترتیب، اقدامات مراقبتی اتخاذ شده است.<sup>۱</sup> برعکس، در پرونده گلدمن علیه شرکت هوایی بین‌المللی تایلند، حکم شده که «همه اقدامات لازم» یعنی همه اقداماتی که «از لحاظ عقلی معقولانه» است.<sup>۲</sup> در آمریکا، آلمان و کانادا هم این گونه تفسیری از اقدامات لازم شده است.<sup>۳</sup>

سوالی که مطرح می‌شود این است که به چه مواردی «اقدامات معقول» اطلاق می‌شود. به‌طور کلی پذیرفته شده است که متصدی حمل بایست بالاترین استانداردهای مربوط به نظم و امنیت عمومی را رعایت کند. به نظر برخی نویسندگان، منظور از این استانداردها، همه مقررات قانونی ایکائو و مقررات اتحادیه اروپایی است و آن دسته از متصدیان حمل‌ونقل که نمی‌توانند از این مقررات پیروی کنند، نمی‌توانند از مواد ۱۹ و ۲۰ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال برای رهایی از مسئولیت استفاده نمایند.<sup>۴</sup> اما مطابق رأی دادگاه در پرونده مجموعه دعاوی یازده سپتامبر، مقصود از اقدامات معقول این نیست که همه اقدامات ضروری برای جلوگیری از ضرر لازم است؛ چرا که اگر چنین اقداماتی واقعاً می‌توانست اتخاذ شود، دیگر ضرری اتفاق نمی‌افتاد.<sup>۵</sup> در نتیجه، مطابق رأی دادگاه در دعوی شرکت تراست و تولیدکننده هانور علیه شرکت هواپیمایی آل‌ایتالیا، متصدی حمل‌ونقل هوایی می‌بایست ثابت کند که همه احتیاط‌های لازم را برای اجتناب از خطر انجام داده است؛ به این معنا که اقداماتی که به صورت معقول برای متصدی میسر بوده و برای جلوگیری از مسأله ضرر حساب شده را رعایت کرده است.<sup>۶</sup>

1. Chisholm v. British European Airways; Cited in Ruwantissa I.R. Abeyratne, "Access to Financial Statements of Airline Pilots and Privacy Issues - The Silk Air Crash", Air and Space Law, Vol. 25, Issue 3, 2000, p.100.

۲. همچنین در پرونده، ابوذر علیه شرکت هواپیمایی بلژیکی سابنا دادگاه اعلام کرد که عبارت «همه اقدامات لازم» به معنای «همه اقدامات معقول است».

Obuzor v. Sabena Belgian World Airlines, 1999 WL 223162 (S.D.N.Y. 1999);

3. Goldman v. Thai Airways International Ltd [1983] 1 WLR 1186.

4. Elmar Giumulla, Ronald Schmid (ed), op.cit, p.3.

5. AMR Corp., et al. 02 Civ. 7145(AKH Teague v. AMR Corp., et al. 03 Civ. 6800 (AKH). United States District Court, S.D. New York. August 15, 2007.

6. Manufacturers Hanover Trust company, plaintiff, v. Alitalia Airlines, United States District Court, 1977.



با این حال، عقیده بر این است که تغییر عبارات ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو که در کنوانسیون مونترال روی داده به سود متصدیان حمل و نقل است، حتی اگر الزامات ماده ۱۹ هنوز هم سخت‌گیرانه باشد. به این جهت که تغییر عبارات ماده در مورد اثبات مدارک تبرئه از اتهامات، کمک زیادی به آسان‌تر کردن حیات متصدی حمل و نقل کرده است. در واقع کلمه «معقول» فضای بیشتری برای بحث نسبت به «ضروری» دارد و با تغییر عبارت «ضروری» به «معقول»، متصدی حمل و نقل دست کم از موقعیت بهتری برای اثبات این که در حقیقت همه اقدامات را برای اجتناب از تأخیر اتخاذ کرده، برخوردار است.<sup>۱</sup> البته موقعیت مزبور برای متصدی در جایی کاملاً متفاوت می‌شود که ثابت کند او هر کاری را که می‌توانسته انجام داده، تا بتواند وقوع ضرر را کاهش دهد. بنابراین در این مورد است که عبارتی مثل «ضروری» قابل توجیه است.

## ۲. مسئولیت متصدی حمل هوایی در پروازهای داخلی

اگر مسافرت هوایی کاملاً داخلی باشد، به گونه‌ای که مقصد یا محل توقف در کشور خارجی نباشد، کنوانسیون ورشو و یا مونترال اعمال نمی‌شود. بنابراین در مواردی که یکی از طرفین دعوا عضو کنوانسیون نباشد، مطابق قاعده حل تعارض، قانون کشور مورد نظر جاری می‌شود. به عنوان نمونه، در پرونده انگلی علیه شرکت سوئیس‌ایر کنوانسیون ورشو اعمال نشد چرا که تنها سوئیس اقدام به تصویب کنوانسیون مزبور کرده بود و ترکیه دارای چنین مقرره‌ای نبود. در نتیجه، حمل و نقل بین‌المللی وجود نداشته و پرونده باید مطابق قاعده حل تعارض بررسی شود.<sup>۲</sup> با این توضیح در قسمت حاضر ابتدا به موضع کشورها در قبال مسئولیت متصدی حمل هوایی در پروازهای داخلی پرداخته می‌شود و سپس موضع نظام حقوقی ایران در این زمینه مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد.

### ۲-۱. موضع حقوق داخلی کشورها در قبال پروازهای داخلی

با مراجعه به قوانین داخلی کشورها مشخص می‌شود که هر کشور به طور کلی یکی از سه گزینه ذیل را در این باره برگزیده است: ۱- برخی قواعد داخلی، جبران خسارت را در مورد سوانح هواپیمایی اعمال نموده و وحدت نظام حقوقی در سرزمین خود را انتخاب کرده‌اند. ۲- گروهی دیگر از کشورها، پروازهای داخلی خود را در کل یا

1. Skazet, op. cit, p.14.

2. Engli et al v. Swiss Air, Tribunal de Ire instance de Genve (Switzerland), 8 March 1955, RFDA 335.

دست‌کم در مورد حدود مسئولیت متصدی حمل، تابع مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی نموده و وحدت نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل هوایی ترجیح داده‌اند. ۳- عده‌ای از کشورها با توجه به ویژگی‌های خاص حمل‌ونقل هوایی، قانونی به خصوص را در مورد مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در پروازهای داخلی وضع کرده‌اند. برای نمونه کشور آمریکا پروازهای داخلی را تابع نظام داخلی قرار داده است، زیرا برابر با قواعد فدرال آمریکا، در هر پرواز با هواپیمای غول‌پیکر،<sup>۱</sup> متصدی حمل‌ونقل نباید مسئولیت خود را محدود به خساراتی کند که مستقیماً ناشی از تأخیر یا گم شدن بار مسافر بوده است.<sup>۲</sup> در واقع، مسئولیت متصدی در حالت مزبور مطلق است. بنابراین هرگاه قواعد حل تعارض، قانون فدرال آمریکا را حاکم بر دعوا بدانند، در وضعیت تأخیر، متصدی حمل هوایی در هر حال مسئول خواهد بود و اثبات بی‌تقصیری و رعایت اقدامات معقولانه تأثیری بر مسئولیت وی نخواهد داشت. همچنین پارلمان اروپا و شورای اتحادیه اروپا با تصویب «مقررات شماره ۲۶۱/۲۰۰۴ مورخ ۱۱ به تاریخ فوریه ۲۰۰۴ درباره مقررات عام پیرامون جبران خسارت و کمک به مسافری در موارد مربوط به جلوگیری از سوار شدن، لغو پرواز یا تأخیر طولانی مدت پروازها» به طور ویژه به این موضوع پرداخته است.<sup>۳</sup>

## ۲-۲. موضع نظام حقوق ایران در قبال پروازهای داخلی

سئوالی که در این قسمت مطرح می‌شود آن است که موضع حقوق ایران در قبال وضعیت تأخیر در پروازهای داخلی چگونه است و از چه نظامی تبعیت می‌کند. در این رابطه قانون راجع به اصلاح لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۶۰/۷/۱۶ موضع حقوق ایران را در قبال وضعیت تأخیر کاملاً مشخص کرده بود، به این صورت که حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در مورد مسافری و همچنین بار و اثاثیه آنان در پروازهای داخلی تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در پروازهای خارج از کشور است. به عبارت دیگر، نظام حقوقی ایران سابقاً وحدت نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل

۱. و منظور از هواپیمای بزرگ هم هواپیمایی است که بیش از ۴ تن وزن داشته باشد و درعین حال، حداقل ۶۰ صندلی داشته باشد که این تعریف شامل همه هواپیماهای مسافری می‌شود (Franks, op. cit:742).

2. Rules About Carrier Liability in 2-14 C.F.R. § 254.4 (West 2007), para. 200.

3. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91.

هوایی مورد پذیرش قرار داده بود و مطابق قانون مذکور، در مواردی که متصدی حمل هوایی مرتکب تأخیر در حمل مسافر و یا کالا شود، برابر با کنوانسیون ورشو رفتار می‌شود؛ موضوعی که در قسمت قبل به طور تفصیلی مورد بررسی قرار گرفت.

اما قانون‌گذار ایرانی با وضع قانون «تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۲۵» تغییراتی را در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی مقرر نموده است که قابل تأمل به نظر می‌رسد، چرا که مطابق ماده نخست این قانون، پروازهای بین‌المللی مطابق با کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ است. اما در خصوص نظام حقوقی حاکم بر پروازهای داخلی بیان داشته است که در مورد حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه، محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است.<sup>۱</sup> حال پرسشی که در این زمینه مطرح می‌شود این است که در وضعیت تأخیر مسافران در پروازهای داخلی باید برابر با چه مقرره‌ای رفتار شود. آیا مطابق قانون مجازات اسلامی عمل شود یا خیر؟ در واقع، چه مقرره و ساز و کاری در خصوص تأخیر حمل مسافر در قانون مجازات اسلامی وجود دارد؟ زیرا قانون‌گذار در وضع قانون جدید تنها به این موضوع توجه داشته است که در مورد جراحات و صدمات جسمانی به مسافران در پروازهای داخلی، برابر با نظام حقوقی دیه رفتار شده و قواعد مندرج در کنوانسیون ورشو اعمال نشود. اما این موضوع بدون توجه به این امر است که مسئولیت متصدی حمل هوایی اعم از صدمات جسمانی (جرح و یا فوت) است و ناگفته پیداست که قانون مجازات اسلامی فاقد حکمی است که بخواهد در خصوص وضعیت تأخیر اعمال شود. با این حال، در رابطه با نقد ارائه شده ممکن است این گونه پاسخ داده شود که مواردی در تأخیر می‌تواند ایجاد شود که منجر به صدمات جسمانی به افراد شود. در بررسی به عمل آمده در قسمت نخست مشخص شد که خسارات وارده به افراد در اثر تأخیر، عمدتاً ناظر به مواردی دیگر است. بنابراین موضوع مدنظر تخصصاً خارج از بحث می‌باشد. به نظر می‌رسد بهترین پاسخی

۱. ماده ۱- مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است.

که می‌توان نسبت به موضع قانون‌گذار در این زمینه منتسب نمود؛ این موضوع باشد که حکم مندرج در قانون سال ۱۳۹۱ منصرف از موارد تأخیر است زیرا قانون‌گذار در این زمینه خواسته است پروازهای داخلی را تنها از حیث مقررات راجع به جراحات بدنی و مرگ، تابع قواعد دیه مندرج در قانون مجازات اسلامی نماید. اما با وجود توجیه مزبور، همچنان این نقد به قانون‌گذار وارد است که در ماده نخست، به گونه‌ای سخن گفته که گویی موارد تأخیر را نیز باید در قانون مجازات اسلامی جستجو کرد.

علاوه بر ابهام موجود در خصوص روند قانون‌گذاری، بررسی نگارندگان نشان می‌دهد که اساساً شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی در ایران در مورد پروازهای داخلی، قائل به مسئولیتی در قبال تأخیر نیستند. به خصوص مسأله وقتی غامض تر می‌شود که اعلام شود پرواز بیش از یک روز تأخیر دارد یا اصلاً لغو خواهد شد. این موضوع سبب می‌شود که برخی مسافران که ساکن مبداء نیستند، مجبور باشند که شب را در شرایط سختی در فرودگاه گذرانده یا در هتلی اقامت نمایند که مستلزم هزینه‌های اضافی باشد و در صورت تأخیر یا لغو پرواز، خساراتی به آنها وارد می‌شود. این درحالی است که شرکت‌های هواپیمایی برای این گونه خساراتی که به این دسته از مسافران وارد می‌شود هیچ‌گونه مسئولیتی برای خود قائل نیستند. بنابراین با توجه به مشکلات بسیاری که در صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران وجود دارد تأخیر در پرواز هوایی مسأله‌ای عجیبی به نظر نمی‌رسد چراکه دقیقاً مشخص نیست اولاً در قبال چه نوع تأخیری خسارت پرداخت می‌شود و ثانیاً در صورت بروز تأخیر، چه خدماتی قابل ارائه است. به عبارت بهتر، در مواردی که پرواز داخلی با تأخیر همراه است چه ساز و کار حقوقی برای مقابله با آن وجود دارد؟ در پاسخ به مسأله مزبور در حقوق داخلی، باید بیان داشت که اگرچه در پروازهای داخلی، قانون قابل اعمال مبهم به نظر می‌رسد، اما می‌توان بر اساس قواعد عمومی، موضوع را مورد بررسی و تحلیل قرار داد. با این توضیح که عموماً مسافر دارای بلیت پرواز است که این امر خود دلیلی بر وجود قرارداد میان متصدی حمل و مسافر است.

بنابراین در وضعیتی که پرواز هوایی با تأخیر همراه است، متصدی در انجام تعهد خود تأخیر داشته و این موضوع خود نوعی نقض جزئی قرارداد محسوب می‌شود و باید خسارات وارده را براساس قواعد عمومی موجود بررسی نمود.<sup>۱</sup> به همین مناسبت، قاضی

۱. تأخیر در انجام تعهد نیز می‌تواند به عنوان عدم اجرای تعهد به طور جزئی محسوب شده و به تبع، برای احراز آن، قواعد حاکم بر عدم اجرای تعهد جاری است. ر. ک: صفایی، سیدحسین، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲، چاپ یازدهم، انتشارات میزان، ۱۳۸۹، ص. ۲۰۶.

برای صدور حکم به خسارات وارده در اثر تأخیر هوایی، مطابق دیدگاه حقوق دانان داخلی و مجموع مواد قانون مدنی در خسارات حاصله از عدم اجرای تعهدات، باید چهار عنصر را مورد ارزیابی قرار دهد: ۱- فرا رسیدن موعد؛ ۲- عدم اجرای تعهد؛ ۳- وجود ضرر؛ ۴- احراز رابطه سببیت میان عدم انجام تعهد و ضرر.<sup>۱</sup>

در رابطه با موضوع نخست، اصولاً موعد اجرای تعهد در بلیت پرواز مشخص شده که در صورت عدم اجرای به موقع تعهد از سوی متصدی، تأخیر محقق شده است و مسافر می‌تواند با تحقق سایر شرایط، خسارت‌های وارد به خود را طلب نماید. اما نکته قابل تأملی که در این قسمت از بحث وجود دارد آن است که موعد در برخی موارد، نقش تعیین‌کننده‌ای در مفاد تعهد دارد به گونه‌ای که عدم اجرای تعهد در زمان موردنظر، به منزله عدم اجرا خواهد بود. بنابراین در صورتی که پرواز هواپیما تأخیر داشته باشد، قرارداد منفسخ بوده و مسافر می‌تواند خسارت عدم انجام تعهد را مطالبه نماید و این خسارات، اعم از مبلغ مندرج در بلیت و خسارات وارده دیگر است. اما در احراز این مطلب که چه نوع تأخیری در پرواز داخلی به منزله عدم اجرای تعهد است، اصولاً می‌بایست به قصد طرفین قرارداد توجه کرد. به این صورت، اگر زمان پرواز قید تعهد باشد، انجام شدن آن به منزله عدم اجرای تعهد تلقی خواهد شد. به عنوان مثال، در مواردی که مسافری قصد دارند در موعد معین در مراسم مذهبی، ورزشی و یا علمی خاصی حاضر شوند و برای آنان تنها حضور به موقع در زمان مقرر، مفید فایده است، تأخیر ایجادشده به منزله عدم اجرای تعهد خواهد بود.

موضوع دومی که قابل بررسی می‌باشد، عدم اجرای تعهد از سوی متصدی است که در بحث حاضر، از آن به عنوان عدم اجرای جزئی قرارداد یاد شد. بدیهی است صرف وقوع تأخیر، نشان دهنده عدم اجرای تعهد از سوی متصدی است و نفس تأخیر به منزله تقصیر قراردادی قلمداد می‌شود. مگر آن که متصدی بتواند مطابق قواعد عمومی، تأخیر پیش‌آمده را منسوب به عوامل خارجی و یا فورس‌ماژور نماید و تنها با اثبات این موضوع می‌تواند از جبران خسارت‌های وارده رهایی یابد. همچنان که مطابق مقررات اروپایی، در وضعیت تأخیر، متصدی حمل هوایی در هر حال مسئول خسارات وارده تلقی می‌شود مگر آن که ثابت شود شرایط استثنایی همچون قوه قاهره (طوفان، سیل و ...) موجب تأخیر پرواز شده است. بنابراین برابر مقررات اروپایی در پروازهای کمتر یا به مسافت ۱۵۰۰ کیلومتر، تأخیر دو ساعت یا بیشتر و در مورد پروازهایی که بر فراز سرزمین‌های عضو جامعه اروپایی به مسافت بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر و بقیه پروازهایی

۱. کاتوزیان، ناصر، اعمال حقوقی قرارداد - ایقاع، چاپ هفتم، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۹، ص. ۲۷۰.

که بین ۱۵۰۰ و ۳۵۰۰ کیلومتر هستند، تأخیر سه ساعت یا بیشتر و در پروازهایی که مشمول دو حالت نخست نباشد، تأخیر چهارساعت یا بیشتر قابل جبران است.<sup>۱</sup> سومین مطلبی که در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی در پرواز داخلی باید احراز شود، وجود ضرر است. در رابطه با تعریف ضرر، این گونه بیان شده است: هر آن چه از دست رفته و قابل ارزیابی به پول باشد و صدمه به حقوق مالی برساند، ضرر مالی است.<sup>۲</sup> در نتیجه، به نظر می‌رسد هرگونه زیان مادی و معنوی و بدنی از جمله عدم‌النفع (جریان عادی امور) زیان تلقی خواهد شد.<sup>۳</sup> به عبارت بهتر، ضرر دارای معنای عرفی است<sup>۴</sup> و در هر کجا که عرف، تأخیر پرواز را ضرر تلقی نماید، می‌توان خسارات وارده را از دادگاه تقاضا کرد.

بنابراین ماهیت خسارات وارده به مسافری گذشته از خساراتی که در قالب هزینه‌های تأخیر وارد می‌شود و باید در قالب خدمات ارائه‌شده جبران شود (همچون هزینه اقامت و غذا و ...) از دو بعد قابل بررسی است: ۱- خسارات مادی؛ ۲- خسارات معنوی. در رابطه با خسارات مادی در وضعیت تأخیر، غالباً خساراتی متبادر به ذهن می‌شود که ناظر به عدم‌النفع است. به عنوان نمونه، در شرایطی که پرواز هواپیما با تأخیر همراه است. افرادی وجود دارند که در اثر تأخیر، فرصت شرکت در مسابقه یا آزمون و یا مناقصه تجاری و ... را از دست می‌دهند.

در خصوص خسارات معنوی همان‌گونه که بیان شد، با وجود برخی مخالفت‌های موجود در رویه قضایی خارجی در پرونده‌های تأخیر، اصولاً زیان‌های معنوی با اثبات شرایطی، قابل مطالبه است. در نتیجه، با توجه به تعریفی که از ضرر ارائه شد، در هر مورد که عرف تالمت روانی را زیان محسوب کند، دادگاه می‌تواند حکم به جبران خسارت نماید. همچنان که شرکت در مراسم مذهبی در موعد معین و یا درد و رنجی که مسافری در اثر سرگردانی ناشی از تأخیر پرواز متحمل می‌شوند، می‌تواند به عنوان ضرر مطرح شود. البته خواهان می‌تواند خسارات معنوی را به موجب مسئولیت مدنی قراردادی و یا غیرقراردادی مطرح نماید. با این توجه که در طرح دعوی مسئولیت

1. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, article 6(1).

۲. کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد- ضمان قهری، چاپ هشتم، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۶، ص. ۲۴۵.

۳. قاسم‌زاده، سیدمرتضی، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، چاپ هشتم، انتشارات میزان، ۱۳۸۸، صص. ۸۴-۸۳.

۴. صفایی، سیدحسین؛ و حبیب‌الله رحیمی، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ چهارم، انتشارات

سمت، ۱۳۹۱، ص. ۱۰۱.

مدنی غیر قراردادی<sup>۱</sup> اولاً عنصر تقصیر را بر خلاف مسئولیت قراردادی باید اثبات نمود.<sup>۲</sup> هر چند که امروزه مفهوم تقصیر با تعدیل‌های فراوانی روبرو شده و مفهوم اجتماعی و متعارف آن مدنظر است.<sup>۳</sup> ثانیاً باید محدودیت‌های قراردادی نیز مورد ملاحظه قرار گیرد.<sup>۴</sup>

اما سوال مهم دیگری که وجود دارد آن است که چه ضابطه‌ای برای ارزیابی خسارات وارده در اثر تأخیر وجود دارد. در پاسخ به سوال مطرح شده و در نهایت، پیش شرط اساسی تمامی دعاوی مسئولیت مدنی، وجود رابطه سببیت میان فعل

۱. همچنان که در دادنامه ۸۸۰۹۹۷۲۱۶۳۱۰۰۶۱۷ مورخ ۸۸/۵/۱۴ چنین رأی صادر شده است: آقای ج ای با دادخواستی به طرفیت شرکت هواپیمائی... به خواسته مطالبه خسارت مادی ناشی از عدم انجام تعهد خوانده ... و مطالبه خسارت روحی و معنوی را تقدیم نمودند که ... به استناد مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی و اصل ۱۷۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قاعده لاضرر و لاضرار فی الاسلام و رویه قضایی و تمسک به جمله‌ای از حقوقدان فرانسوی به نام استارک (جبران خسارت معنوی اگر چه مناسب و کامل نیست اما بهتر از عدم جبران است) ... و استفاده از ماده ۸ پروتکل گواآتلا ... و اینکه بنا به قواعد لزوم و صحت، علی‌الاصول هر شخص یا اشخاص حقوقی که تعهدی را قبول نموده‌اند بایستی ایفاء و اجرا نمایند و در صورت عدم انجام تعهد، متضرر در صورت اثبات تقصیر شخص متعهد و رابطه علیت متعارف بین فعل زیان‌دیده و شخص مقصر حق مطالبه خسارت وارده را دارد ... و بند ۲ ماده ۹ قانون آ.د.م از جمله ضرر و زیان قابل مطالبه را ضررهایی دانسته که مستلزم کسر حیثیت و بی‌اعتباری اشخاص و صدمات روحی می‌باشد که این موضوع تأکیداً در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ به آن اشاره شده ... با عنایت به اینکه قوانین مذکور ... خلاف موازین شرعی اعلام نشده است و حتی پرداخت مبلغی برای خسارات مذکور اگر چه نمی‌تواند همه این ضررها را تدارک نماید ولی سبب تخفیف آلام روحی و جبران بخشی از خسارت متضرر و یا متضررین خواهد شد ... لذا دادگاه ... ادعای مشارالیه را محمول بر صحت تشخیص و ... حکم بر محکومیت شرکت خوانده به پرداخت ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی و پرداخت ۴۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت خسارت معنوی و پرداخت خسارت دادرسی در حق خواهان‌ها به ترتیب اعلامی صادر و اعلام می‌دارد ... رئیس شعبه ۲۰۶ دادگاه حقوقی تهران - قربانی.

نهایتاً دادگاه تجدیدنظر استان تهران طی دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۳۰۷۰۰۷۶۸ مورخ ۹۱/۸/۱۷ اعلام کرد: «تجدیدنظرخواهی شرکت هواپیمائی ... نسبت به دادنامه ... شعبه ۲۰۶ دادگاه عمومی تهران ... انطباقی با جهات درخواست تجدیدنظر مندرج در ماده ۳۴۸ قانون آئین دادرسی مدنی ندارد و دادنامه فوق‌الذکر با رعایت موازین و مقررات قانونی و اصول و قواعد دادرسی صادر گردیده و دلیل و مدرکی که مستلزم نقض آن باشد ارایه و اقامه نشده و نیز به استناد ماده یک قانون مسئولیت مدنی مصوب ۳۹/۲/۷ ورود خسارت از ناحیه تجدیدنظرخواه محرز و مسلم بوده و جبران ضرر از جهت ورود خسارات اعم از مادی و معنوی توسط تجدیدنظرخواه الزامی است ... لذا دادنامه تجدیدنظرخواسته را تأیید و استوار می‌نماید. رئیس شعبه ۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران - محمدمهدی شامانی، مستشار دادگاه - نامدار.

۲. البته باید توجه داشت که مسئولیت قراردادی و غیر قراردادی از حیث اثبات تقصیر تفاوت جدی با یکدیگر ندارند زیرا این موضوع، به ماهیت تعهد باز می‌گردد که تعهدی به وسیله است یا به نتیجه، بنابراین به جهت آن که مسافر می‌باید نقض یک تکلیف عمومی در رابطه با متصدی حمل را ثابت نماید نیاز است که عنصر تقصیر را در این خصوص به اثبات برساند.

۳. بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴، ص. ۲۱۰.

۴. کائوزیان، پیشین، ص. ۱۴۰.



زیان بار (تأخیر) و زیان وارده است که با اثبات آن، طرح دعوای مطالبه خسارات وارده در اثر تأخیر، امکان پذیر خواهد بود.

همچنین در وضعیت تأخیر، نکته‌ای که بسیار مهم و قابل توجه است ارائه خدمات مناسب به مسافر در حالت تأخیر است، موضوعی که در حقوق ایران تاکنون مشاهده نشده و یا بسیار نادر و محدود بوده است. در حالی که مطابق مقررات اروپایی در حالت تأخیر، از سوی متصدی حمل هوایی به مسافری که متحمل تأخیر در پروازشان شده‌اند، خدمات ارائه می‌شود.<sup>۱</sup> به عنوان نمونه، مطابق ماده ۹ مقرر اروپایی، مسافران به صورت مجانی از خدمات زیر بهره‌مند می‌شوند: ۱- غذا و نوشیدنی به صورتی معقول متناسب با زمان انتظار؛ ۲- استقرار در هتل در جایی که انتظار یک شب یا بیشتر لازم باشد یا جایی که توقف اضافه بر آنچه که مسافر مدنظر داشته است لازم باشد. به علاوه، به مسافران دو تماس تلفنی، پیام با تلفکس و دورنگار یا ایمیل مجانی داده می‌شود.<sup>۲</sup> لازم به ذکر است که مطابق رأی صادره از شعبه سوم دیوان دادگستری اروپا بلایای طبیعی مانند فوران آتشفشان در «ایسلند» و ابری که از خاکستر آن در سال ۲۰۱۰ تشکیل شد و باعث توقف پروازها شد را می‌توان شرایط استثنایی توصیف کرد که متصدی حمل و نقل از پرداخت غرامت معاف می‌کند با این حال، «شرایط فوق‌استثنایی» هم نمی‌تواند متصدیان حمل و نقل را از تعهد به دادن خدمات به مسافران منع کند. مطابق حکم دادگاه، متصدیان حمل و نقل هوایی بایست مطابق مواد ۵ و ۸ مقررات به مسافران در طول بسته شدن فضای هوایی اروپا خدمات‌رسانی کرده و این تعهدات حد پولی و زمانی ندارد.<sup>۳</sup> همچنین موارد دیگری که در وضعیت تأخیر مطابق مقرر اروپایی قابل پرداخت است، در صورتی است که پرواز بیش از پنج ساعت تأخیر داشته باشد که بر اساس آن مسافران می‌توانند بلیت خود را پس داده و وجه پرداختی بابت آن را دریافت کنند.<sup>۴</sup> بنابراین به نظر می‌رسد قانون‌گذار ایرانی در این خصوص نیز می‌بایست اقدام به اصلاح قوانین موجود نماید.

۱. همچنین مطابق ماده ۷ مقرر اروپایی «در مواردی که حکم به جبران خسارت می‌شود مسافران از غرامت‌هایی به شرح زیر برخوردار می‌شوند: ۲۵۰ یورو برای پروازهای ۱۵۰۰ کیلومتری یا کمتر از آن ۴۰۰ یورو برای همه پروازهای بر فراز سرزمین‌های جامعه اروپایی بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر و همه پروازهای بین ۱۵۰۰ تا ۳۵۰۰ کیلومتر ۶۰۰ یورو برای همه پروازهایی که مشمول بند الف و ب نیستند. در تعیین مسافت، مبنا آخرین مقصدی که خواهد بود که در رسیدن به آن، جلوگیری از سوار شدن مسافر یا لغو پرواز منجر به تأخیر در زمان رسیدن به مسافر بعد از زمان تعیین شده باشد.»

2. Art. 9 Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council.

3. Denise McDonagh v. Ryanair Ltd [2013] EUECJ C-12/11 (31 January 2013).

۴- ماده ۸ مقرر مزبور هنگامی که پرواز بیش از پنج ساعت تأخیر داشته باشد کمک‌های تصریح شده در ماده ۸

(الف) که عبارت است از استرداد وجه پرداختی طی هفت روز یا تمام هزینه بلیط به همان قیمتی که



## نتیجه‌گیری

در رابطه با مسئولیت مدنی قراردادی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر، باید میان دو حالت قائل به تفکیک شد. نخست پروازهای بین‌المللی و دوم پروازهای داخلی. در خصوص پروازهای بین‌المللی، کنوانسیون‌های ورشو و مونترال متصدی حمل را مسئول خسارت‌های وارده در اثر تأخیر می‌دانند که مطابق آراء صادره از سوی دادگاه‌ها و دکترین حقوقی، تأخیر به وضعیتی اطلاق می‌شود که برابر سند حمل هوایی (بلیت یا بارنامه) که قراردادی میان طرفین است، متصدی موظف خواهد بود مسافر یا کالا را در مدتی معقول به مقصد برساند و در صورتی که از تاریخ مندرج در قرارداد به طور غیرمعقولی تخطی شود، متصدی حمل هوایی مسئول خسارت‌های وارده خواهد بود که این خسارت می‌تواند مواردی چون خسارت اقتصادی، خسارت روحی و روانی و خسارت تبعی باشد؛ البته با این شرط که در هر مورد ارتباط مستقیم میان تأخیر و خسارت وارده ثابت شود. از سوی دیگر، لازم به ذکر است که اثبات این امر برای مسافران و یا ارسال‌کننده کالا چندان دشوار نیست زیرا به صرف اثبات تأخیر و وجود خسارت، شرایط مسئولیت متصدی حمل هوایی محقق خواهد شد و در مقابل، این متصدی حمل است که اثبات نماید تمامی اقدامات ضروری و لازم را اتخاذ کرده است.

در پروازهای داخلی، کشورهای مختلف مواضع متفاوتی را در خصوص مسئولیت متصدی حمل هوایی اتخاذ کرده‌اند. به این صورت که برخی، وحدت مسئولیت بین‌المللی و داخلی را پذیرفته و عده‌ای دیگر از کشورها مقررات خاصی را پیش‌بینی کرده‌اند. اما در این میان، موضع نظام حقوقی ایران مبهم بوده و به‌درستی مشخص نیست که چه مقرره‌ای لازم‌الاتباع است. بنابراین با وجود ابهام قانون‌گذاری در خصوص مطالبه خسارت، مسافر می‌بایست مطابق قواعد عام مسئولیت مدنی، در موارد وجود قرارداد (وجود بلیت) با جمع شرایط، اقدام به طرح دعوای تأخیر اجرای تعهد قراردادی نماید. اما موضوع مطرح‌شده، نافی این مطلب نیست که مسافر بتواند بر مبنای مسئولیت غیرقراردادی نیز مطالبه خسارت نماید. البته با این پیش‌شرط که محدودیت‌های قراردادی نیز در نظر گرفته شود. همچنین در وضعیت تأخیر، مسافران نیاز به ارائه خدمات مطلوب دارند که چنین موضوعی در نظام حقوقی ایران مفقود است. بر همین اساس، ایجاب می‌کند که قانون‌گذار اولاً با اصلاح نمودن قانون داخلی،

خریداری کرده‌اند، برای آن قسمت از سفری که انجام نشده است و اگر پروازی برای آن برنامه سفری که مسافر در نظر داشت وجود ندارد اگر مرتبط باشد می‌تواند هزینه آن قسمت از سفر که انجام شده و آن قسمتی که انجام نشده را یک‌جا پس بگیرد.

---

موضع صریح خود را نسبت به موارد تأخیر در پروازهای داخلی بیان نماید، ثانیاً برای تأمین هرچه بیشتر حقوق مسافرین هوایی، قواعدی همچون مقررات اتحادیه اروپا در مورد تأخیر در سفرهای هوایی وضع نماید تا در راستای خدمت‌رسانی هرچه بهتر به مسافران هوایی در وضعیت تأخیر گام بردارد.



## منابع

- بادینی، حسن، فلسفه مسئولیت مدنی، چاپ نخست، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۴.
- صفایی، سید حسین، قواعد عمومی قراردادها، جلد ۲، چاپ یازدهم، انتشارات میزان، ۱۳۸۹.
- \_\_\_\_\_؛ و حبیب‌الله رحیمی، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ چهارم، انتشارات سمت، ۱۳۹۱.
- فخاری، امیرحسین؛ و مسلم محمدزاده، «ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل‌ونقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونرال ۱۹۹۹»، معارف اسلامی و حقوق، سال هشتم، شماره نخست، بهار و تابستان ۱۳۸۶.
- قاسم‌زاده، سیدمرتضی، الزام‌ها و مسئولیت مدنی بدون قرارداد، چاپ هشتم، انتشارات میزان، ۱۳۸۸.
- کاتوزیان، ناصر، اعمال حقوقی قرارداد - ایقاع، چاپ هفتم، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۹.
- کاتوزیان، ناصر، الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، چاپ هشتم، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۶.
- یزدانیان، علیرضا، «میانی مسئولیت مدنی متصدی در قراردادهای حمل‌ونقل کالا در حقوق ایران و فرانسه»، مجله حقوقی دادگستری، شماره هفتاد و سوم، بهار ۱۳۹۰.
- Colebunders, Caroline, Multimodal cargo carrier liability and insurance: in search of suitable regime, Netherland, Law Faculty of Gent University, 2012-2013.
- Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. "The Liability for Delay in Air Transport", Air and Space Law, Vol.26, No.6, 2001.
- Diederiks-Verschoor, Isabella Henrietta Philepina, Butler M.A., An Introduction to Air Law, 8th Revised Edition, Netherlands: Kluwer Law International, 2008.
- Videla, Federico, Aeronautical Law, Netherlands, Stijhoff and Nordhoff Publisher, 1979.
- Franks M. R., "Airline Liability For Loss, Damage, Or Delay Of Passenger Baggage", Fordham Journal Of Corporate & Financial Law, Vol. 12, 2007.
- Giaschi, Christopher J., An Overview and A Summary of Recent Developments Presented to the Marine Insurance

---

Association of British Columbia on 13 November 2003, available at:

<http://www.admiraltylaw.com/papers/Aircarriage.pdf>.

- Giumulla, Elmar; & Ronald Schmid (eds), Montreal Convention Commentary, The Hagu, Kluwer Law International, 2006.
- Goldhirsch, Lawrence (Editor), The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook, Hague: Kluwer Law International, 2000.
- IATA Essential Documents on International Air Carrier Liability (2nd ed) January, 2004.
- Clarke, Malcolm, Contracts of Carriage by Air, London, Loyd's List Publication, 2013.
- Miller, Georgette: Liability in International Air Transport, Deventer, Kluwer Law International, 1977.
- Raffaele, Steven, Hurry Up and Wait: Air Carrier Liability for Flight Delays, SMU Air Law Symposium, February, 2008.
- Ruwantissa, Abeyratne, "Access to Financial Statements of Airline Pilots and Privacy Issues - The Silk Air Crash", Air and Space Law, Vol. 25, no.3, 2000.
- Shawcross, Christopher; & Kenneth Beaumont, Air Law, Butterworth Publishing, 1977.
- Szakal, Arpad, Air Carrier's Liability in Cases of Delay, available at:  
[www.aviationlaw.eu / wp / wp-content / uploads / 2013 / 09 / Air-Carriers-Liability-in-Cases-of-Delay.pdf](http://www.aviationlaw.eu/wp/wp-content/uploads/2013/09/Air-Carriers-Liability-in-Cases-of-Delay.pdf) .
- Videla, Federico, Aeronautical Law, Netherlands, Stijhoff and Nordhoff Publisher, 1979.