

قرارداد حمل و نقل هوایی در حقوق ایران*

رسول ابافت*

تاریخ دریافت: ۹۴/۱۱/۴؛ تاریخ پذیرش: ۹۵/۱۰/۲۷

چکیده

تحلیل ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی نقش به سزایی در شناخت مسئولیت متصدی حمل و دامنه آن دارد. سیر تکاملی تدوین قوانین حاکم از جمله کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، تحلیل‌های متفاوت را دستخوش تغییرات نموده و قرارداد حمل و نقل هوایی را با الهام از قالب‌های سنتی در پرتو پیشرفت‌های روز افزون صنعت حمل و نقل هوایی و ایده‌های جدید تضمین کننده حقوق طرفین و به ویژه مسافر، به هویتی مستقل در آورده است. این ماهیت جدید تبعاً زمینه بحث‌های نوآرماندیشانه‌ای را به ویژه در مسئولیت متصدی حمل و نقل فراهم نموده است. در این مقاله به ماهیت قرارداد حمل و نقل هوایی و تأثیرات آن در مسئولیت متصدی حمل و نقل با توجه به مقررات حاکم در نظام حقوقی ایران خواهیم پرداخت.

کلیدواژه‌ها: پروتکل لاهه ۱۹۵۵، قرارداد حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، متصدی حمل و نقل هوایی، مسئولیت.

مقدمه:

دو ویژگی سرعت و امنیت در حمل از طریق هوا، نقش خاصی به قرارداد حمل و نقل هوایی بخشیده است. به همین سبب تغییرات اساسی در ماهیت قرارداد حمل و آثار آن، متناسب با سرعت و اطمینان در طول زمان لازم بوده است. در حقوق اسلامی و کتب فقهی موضوعات راجع به حمل و نقل غالباً در مبحث اجاره اشخاص و یا حیوان مطرح شده است. نویسندگان قانون مدنی ما نیز با پیروی از اقوال مشهور فقهای امامیه همین قالب را حفظ کرده‌اند. ولی در اجاره اشخاص با الهام از قانون مدنی ۱۸۰۴ فرانسه سعی بر این داشته‌اند تا با توجه به تحولات و مقتضیات زمان، با حفظ اصول و مبانی حاکم بر عقد اجاره، مسائل آن دوره را نیز ملحوظ قرار دهند. در قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل (اعم از راه خشکی یا آب یا هوا) یک نوع عقد اجاره اشخاص و عقد لازم شمرده شده است (ماده ۵۱۶)؛ لکن قانون تجارت این ماهیت را تغییر داده از یک طرف آن را تابع عقد وکالت و جایز دانسته (ماده ۳۷۸) و در پاره‌ای موارد (مثلاً ماده ۳۸۳) آن را از مقررات عقد وکالت جدا کرده و ماهیت خاصی به آن داده است. با مطالعه مجموع مواد قانونی و اینکه قانون تجارت به عنوان قانون خاص حاکم بر مقررات مدنی است، می‌توان گفت قرارداد حمل و نقل (از سه راه خشکی، آب و هوا) نه ماهیت عقد اجاره را دارد و نه ماهیت عقد وکالت و در واقع نوع خاصی از عقود معین است که در حقوق مدرن تجارت تأسیس شده است (جباری، ۱۳۹۰: ۱۸) و در صورت فقدان نص خاص، قرارداد تابع مقررات عقد وکالت بوده و آثار و احکام خود را در مواردی که قانون مشخص نکرده است، از این عقد می‌گیرد. در حمل و نقل از طریق هواپیما به لحاظ خصوصیات خاص این نوع حمل و به‌ویژه حاکمیت مقررات بین‌المللی یکسان، وضعیت متفاوت است. ماهیت این نوع قرارداد در مباحث مختلف از جمله میانی مسئولیت متصدی حمل، در قرارداد اجاره هواپیما و... دستخوش تغییراتی شده است. در این نوع قرارداد، بحث مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر و کالا از مسائل اساسی به شمار می‌آید. مقررات حمل و نقل هوایی در پروازهای داخلی و بین‌المللی عمده کشورها، کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی و پروتکل‌های آن است. کشور ما نیز که سابقاً از مقررات حاکم بر قانون تجارت و قواعد عام مدنی تبعیت می‌کرد، به لحاظ پیچیدگی این نوع حمل و نقل و عدم انطباق مقررات آن با مقتضیات عصر، قانون هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۲۸ و مقررات دیگر در سطح ملی تصویب نمود و به دنبال آن در سال ۱۳۵۴ به اکثر کنوانسیون‌های هوایی به‌ویژه کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و

کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا ملحق شد (جباری و عزیزی، ۱۳۸۵: ۱۴۸). بدین‌سان مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل هوایی و مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به نسبت قابل توجهی روشن شد (اخلاقی، ۱۳۷۱: ۹).

بر اساس لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب شورای انقلاب اسلامی ایران به تاریخ ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ و به‌ویژه قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی کشور ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ مجلس شورای اسلامی کنوانسیون‌های مذکور در حمل و نقل داخل کشور نیز قابل اجرا بود «هر چند در عمل به نظر برخی مسئولان و دادرسان گویا این قانون که به تصویب مجلس و تأیید شورای نگهبان نیز رسیده بود، در حکم قانون داخلی به شمار می‌آمد، وجود خارجی نداشته و به برخی قوانین دیگر استناد می‌شد» (محمدزاده، ۱۳۸۶: ۳).

این برخورد دوگانه با موضوع، بالاخره قانونگذار را مجبور به تعیین تکلیف از طریق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۱ نمود. چرا که بر اساس این قانون، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافر، 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 مسافر، 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 اعلام شد؛ بنابراین در پروازهای داخلی مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقابل مسافر (فوت، جرح، آسیب‌های بدنی) مطابق قانون مجازات اسلامی و در بقیه موارد (پروازهای بین‌المللی در همه موارد و پروازهای داخلی راجع به بار و اثاثیه) کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه حاکم خواهد بود (ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱).

در تدوین مقررات بین‌المللی حمل و نقل هوایی، تعدد قوانین حاکم، توسعه و پیشرفت‌های روزافزون صنعت هوانوردی و برداشت‌های متفاوت از موضوعات مختلف، لاجرم اراده‌های مختلف ناشی از سیستم‌های متفاوت حقوقی را حاکم ساخته است. تأثیر بسزای این امر در شکل

گیری جدید نظام مسئولیتی متصدی حمل

(اخلاقی: ۱۳۷۱: ۷)، گوناگونی موضوعات حمل (مسافر، کالا و تأخیر آنها) و فروضات مختلف امر، به نوبه خود ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی را از سایر طرق حمل متمایز ساخته و متحول نموده است. با توجه به مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه باید دید چه تعریفی می‌توان از قرارداد حمل و نقل ارائه نمود و آیا عقد اجاره و وکالت ظروف مناسبی برای قرارداد فوق می‌باشند یا خیر؟ تعریف دقیق قرارداد فوق بستگی کامل به ماهیت حقوقی آن دارد.

در متون حقوقی ایران، ماهیت قرارداد حمل و نقل هوایی به‌طور مستقل مورد تحقیق قرار نگرفته است هر چند موضوعات مهم این بحث، کانون توجه حقوقدانان این عرصه بوده است. ارائه جستار مستقل و در برگیرنده موضوعات این ماهیت در کنار فقدان منابع فارسی انگیزه اصلی این پژوهش موجز است. ماهیت این قرارداد که از لابه‌لای قوانین متعدد و تفاسیر مختلف حقوقدانان و محاکم بین‌المللی که به لحاظ اقتضائات خاص شکل گرفته و به‌عنوان رویه مطرح گردیده است، مورد بررسی است.

تعریف قرارداد حمل و نقل هوایی و انواع آن

همان طوری که گفته شد قرارداد حمل و نقل در ماده ۵۱۳ قانون مدنی به‌عنوان یکی از اقسام اجاره اشخاص آمده است. مطابق این ماده مسافر یا صاحب کالا که از خدمات و وسایل نقلیه متصدی حمل و نقل استفاده می‌کند مستأجر محسوب می‌شود؛ بنابراین متصدی حمل و نقل هوایی به‌عنوان اجیر می‌باشد؛ لذا این نوع قرار داد در عداد قراردادهای خصوصی است. در موردی که قرارداد با بلیت صادره از طرف شرکت هواپیمایی ناظر به حمل مسافر از مبدأ تهران به مقصد شهر دیگر با تعیین هواپیما و شماره صندلی و روز و ساعت پرواز هواپیما معین باشد، می‌توان گفت که قرارداد اجاره بوده و مورد اجاره مسافر، منفعت فلان صندلی از فلان هواپیما بوده و شرکت هواپیمایی نخواهد توانست آن را به شخص دیگری واگذار نماید؛ اما در عمل و به‌ویژه در حمل و نقل کالا چنین موضوعی کمتر اتفاق می‌افتد؛ زیرا شرکت، فضای بخصوصی را برای حمل بار یا هواپیمای بخصوصی را برای حمل تعیین نمی‌نماید. بلکه تعهد می‌نماید که بار را به فلان مقصد، از طریق هوایی حمل نماید. یا در حمل مسافر وقتی حمل بین‌المللی بوده و قرار باشد مسافر توسط چند مؤسسه هواپیمایی به مقصد برسد، ممکن است شماره بلیت و نوع هواپیما در مسیر اول مثلاً از تهران به ژنو که توسط شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران انجام می‌گیرد، مشخص باشد؛ ولی در مسیر دوم که مثلاً وی قرار است از ژنو به پاریس حمل شود، طبق عرف

بین‌المللی حتی شرکت و مؤسسه هواپیمایی که باید وی را به مقصد برساند روشن نباشد و تنها وقتی روشن می‌گردد که وی به نقطه واسطه برسد و یک مؤسسه هواپیمایی که از آزادی لازم برخوردار است، حمل وی را به عهده بگیرد (اخلاقی، ۱۳۶۸: ۱۵۷)؛ لذا در این گونه موارد تملیکی بودن قرارداد حمل و نقل مواجهه با اشکال است. وانگهی در عقد اجاره، اجیر در عمل استقلالی ندارد، در حالی که در قرارداد حمل و نقل متصدی حمل و نقل به‌طور مستقل عمل می‌نماید (عرفانی، ۱۳۶۹: ۱۴۲)؛ لذا به نظر می‌رسد قرارداد حمل و نقل نمی‌تواند از مصادیق عقد اجاره تلقی گردد. در مقابل عده‌ای بر این عقیده‌اند که قرارداد حمل و نقل همانند قرارداد وکالت است. این عقیده پاره‌ای از مؤلفین اروپائی است که مورد پیروی تنظیم کنندگان قانون تجارت ایران نیز قرار گرفته است (اشتری، ۱۳۵۸: ۱۴)؛ اما مقایسه قرارداد حمل و نقل با عقد وکالت نیز با اشکال مواجه است زیرا در عقد وکالت بجای موکل امر مورد وکالت را انجام می‌دهد و از نظر حقوقی مانند آن است که موکل خود آن امر را انجام داده باشد و حال آنکه در قرارداد حمل و نقل متصدی حمل و نقل به وکالت از طرف مسافر یا صاحب کالا عمل نمی‌کند بلکه خود مستقلاً تصدی حمل و نقل را به عهده دارد (کاتبی، ۱۳۶۸: ۲۵۳) و دیگر اینکه عقد وکالت عقدی جائز است در حالی که قرارداد حمل و نقل عقدی لازم بوده و مسافر یا صاحب کالا نمی‌تواند در هر زمان که بخواهد متصدی حمل و نقل را عزل نماید. مثلاً طبق بند ۴ ماده ۱۲ کنوانسیون ورشو هنگام وصول کالا به مقصد چنانچه گیرنده از متصدی حمل و نقل بخواهد کالاهای وی تسلیم گردد دیگر فرستنده نمی‌تواند قرارداد حمل را فسخ نموده و تقاضای استرداد کالا را بنماید. همین‌طور در صورت فوت وکیل، عقد وکالت زایل می‌شود (عبادی، ۱۳۶۸: ۳۰۳). در حالی که قرارداد حمل و نقل چون عقد لازم می‌باشد، فوت متصدی حمل تأثیری در قرارداد ندارد.

با توجه به ایرادات و نواقص مذکور بعضی از حقوقدانان معتقدند اصولاً قرارداد حمل و نقل نه ماهیت عقد اجاره را دارد و نه ماهیت عقد وکالت را. بلکه نوعی از عقود معین است که در حقوق مدرن تجارت تأسیس شده است (شهیدی، ۱۳۶۴: ۶۷). در هر حال قرارداد حمل و نقل با توجه به تعهداتی که برای طرفین ایجاد می‌نماید حداقل بر اساس ماده ۱۰ قانون مدنی ایران بین طرفین لازم‌الاتباع است. به نظر می‌رسد با توجه به تعدد قراردادهای حمل و نقل از قبیل قرارداد حمل و نقل زمینی و دریایی و هوایی و حقوق و تعهدات خاصی که برای هر یک از طرفین تعیین گردیده است و نیز حاکمیت قوانین مختلف بر آنها، نمی‌توان آنها را در قالب یکی از عقود با نام درآورد؛ لذا ارائه تعریفی جامع از قرار داد حمل و نقل از هر نوعی و از جمله هوایی

به بررسی ماهیت حقوقی آن بستگی دارد.

در کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و اصلاحیه‌های بعدی، نه از ماهیت قرارداد حمل هوایی ذکری به میان آمده و نه تعریفی از آن به معنی اخص کلمه وجود دارد؛ لذا در این مورد باید ماهیت قرارداد را از لابه‌لای مواد قانونی و رویه قضایی محاکم جستجو کرد. با نگاه اجمالی به مواد کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و دیگر قوانین داخلی ملاحظه می‌گردد که قرارداد حمل و نقل هم شامل حمل اشخاص می‌گردد و هم شامل حمل کالا و لوازم شخصی آنها. چرا که اولاً مقررات مربوط به هر یک از آنها به تفصیل بیان گردیده است. ثانیاً نوع وسیله‌ای که در این نوع حمل به کار گرفته می‌شود هوایما می‌باشد و چنانچه حمل از طریق یکی از وسایل دیگر مثل کشتی و ترن و غیره انجام گیرد، مشمول تعریف قرارداد حمل هوایی نمی‌گردد. ثالثاً موضوع قرارداد تعهد به حمل و نقل است و لذا مسافر یا صاحب کالا مالک منافعی نمی‌گردد، بلکه متصدی متعهد است مسافر یا کالا را از طریق هوایی حمل نماید. رابعاً هر چند در حمل کالا متصدی حمل در قبال شخصی به نام گیرنده نیز تعهداتی دارد و در بعضی مواقع قرارداد سه طرف پیدا می‌کند ولی قرارداد حمل علی‌الطلاق متضمن دو طرف است و تعهد متصدی حمل در قبال گیرنده را می‌توان نوعی تعهد به نفع شخص ثالث که در ماده ۱۹۶ قانون مدنی ایران پیش بینی گردیده است، تلقی نمود (اشتری، ۱۳۵۸: ۱۲۸). به‌علاوه نظر به اینکه امروزه تصدی به حمل و نقل هوایی در غالب موارد توسط شرکت‌ها و مؤسسات هواپیمایی انجام می‌گیرد و تصدی‌گری آن توسط اشخاص حقیقی علی‌رغم تصریح به آن در ماده ۱۷ قانون هواپیمایی در عمل نادر است. لذا می‌توان گفت اغلب اشخاص حقوقی هستند که می‌توانند این مهم را به عهده بگیرند؛ بنابراین در تعریف قرارداد حمل و نقل هوایی می‌توان گفت: قراردادی است که به موجب آن شخص حقوقی متعهد می‌گردد در قبال عوض، شخص یا شیء معینی را از طریق هوایی از یک نقطه به نقطه دیگر حمل نماید.

طرفین و موضوع قرارداد حمل و نقل هوایی

- متصدی حمل

اصطلاح تصدی در قرارداد حمل هوایی به معنی عهده دار کاری شدن، مبادرت کردن به امری است و متصدی به معنی مباشر عمل و شغلی یا اداره‌ای تعریف گردیده است

۱. قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸ در تعریف هواپیمایمما چنین مقرر می‌دارد: منظور از هواپیمایمما که در این قانون ذکر می‌شود وسیله نقلیه‌ای است که بتواند در نتیجه عکس‌العمل جو خود را در فضا نگاه دارد.

(معین، ۱۳۸۰: ۱۰). برخی از حقوق‌دانان معتقدند اصطلاح بنگاه حمل و نقل که در بند ۵ ماده ۶۳۲ قانون تجارت فرانسه آمده است تصدی به حمل و نقل ترجمه شده است که بهتر و مناسب‌تر بود به جای کلمه تصدی از کلمه بنگاه یا موسسه استفاده شود (صقری: ۶۲). عده‌ای دیگر تکرار و تخصص را لازمه تحقق مفهوم تصدی می‌دانند (اعظمی زنگنه).

کنوانسیون ورشو تعریفی از متصدی به عمل نیاورده است. با توجه به قانون تجارت (ماده ۳۷۷) راجع به تعریف متصدی حمل، با وجود اشکالات فراوان (اخلاقی، ۱۳۶۸: ۱۹۰) به ماده یاد شده از جمله محدود کردن حمل به مسافر (زنگنه، ۱۳۴۶: ۳۰۵) و ذکر کلمه «کسی» (عبادی: ۳۰۲) در ماده قانونی، عده‌ای در توجیه این اشکال مدعی‌اند اشیاء اعم از مسافر و کالا (کاتبی: ۲۵۱) بوده و از اطلاق عبارت می‌توان به حمل و نقل اعم از اشیاء و مسافر نیز استفاده کرد (اخلاقی، ۱۳۶۸: ۱۳۷)؛ البته در حمل هوایی، چندان اشکالی وجود ندارد زیرا اولاً در کنوانسیون ورشو هم به حمل مسافر اشاره گردیده و هم به حمل لوازم شخصی و کالا (بند ۱. م. ۱ کنوانسیون ورشو) و در موارد مختلف آن به صراحت مقررات مربوط به هر یک را به تفصیل توضیح داده است. ثانیاً چون تصدی به حمل و نقل هوایی دارای پیچیدگی‌های خاصی بوده و باید مصالح کشور و احتیاجات جامعه در نظر گرفته شود، لذا قانونگذار برای تصدی به آن شرایطی را مقرر داشته که بدون احراز این شرایط کسی نمی‌تواند به امر حمل و نقل مبادرت نماید. ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸/۴/۲۸ در این زمینه چنین مقرر می‌دارد: برای اینکه شخص حقیقی یا حقوقی بتواند در ایران به تصدی حمل و نقل بازرگانی هوایی اشخاص یا اشیاء مبادرت نماید، باید تبعه ایران بوده و قبلاً پروانه بهره برداری هوایی را از اداره کل هواپیمایی کشور تحصیل کرده باشد. این پروانه در صورتی داده می‌شود که شورای عالی هواپیمایی کشور پروانه بهره برداری هوایی تقاضا شده را منطبق با مصالح کشور و احتیاجات جامعه تشخیص دهد و اطمینان حاصل نماید که تقاضا کننده قادر به انجام نوع بهره برداری هوایی مورد تقاضای خود به طرز اطمینان بخش می‌باشد.

بنابراین در تعریف متصدی حمل هوایی می‌توان گفت: هر شخص حقوقی تبعه ایران که مطابق مقررات قانونی قادر به بهره برداری هوایی بوده و در قبال عوض به حمل اشخاص یا اشیاء توسط هواپیمایمما مبادرت ورزد. نکته دیگر تفکیک بین متصدی حمل و نقل از سایر دست‌اندرکاران حمل و نقل می‌باشد. با گسترش شبکه ارتباطات بین‌المللی و پیچیده شدن روند حمل و نقل، اشخاص زیادی در امر حمل شرکت دارند که شناسایی آنها از نظر صاحبان کالا و مسافر از اهمیت بسزایی برخوردار

رضایت متصدی حمل در هواپیما حمل شود یا قرار است حمل شود. به استثنای اعضای شرکت یا کارمندان هواپیمایی، با توجه به این تعریف، برای اینکه به شخصی مسافر اطلاق شود لازم نیست بلیتی داشته باشد و لذا متصدی حمل می‌تواند بدون صدور بلیت شخص را سوار نماید و چنانچه شخصی اعم از فرد بالغ یا طفل یا مجنون با رضایت متصدی حمل سوار هواپیما شود به‌عنوان مسافر تلقی می‌گردد. ولی چنانچه به‌طور متقلبانه و بدون اجازه متصدی سوار شود یک شخص ثالث بوده و به‌عنوان مسافر تلقی نمی‌شود. در ضمن لازم نیست در قبال سوار شدن به هواپیما مبلغی پرداخت شود و چنانچه به‌طور مجانی هم سوار شد به‌عنوان مسافر تلقی می‌شود (بند ۱ م. ۱ کنوانسیون ورشو). با وجود اختلاف در مورد کارمندان هواپیمایی که با هواپیما مسافرت می‌نمایند، به نظر می‌رسد اطلاق مسافر به کارمندان هواپیما عرفاً صحیح نباشد، زیرا آنها به قصد مسافرت سوار هواپیما نمی‌شوند بلکه اقتضای کار آنها چنین است و شغل آنها خدمت در هواپیما است نه اینکه بخواهند از نقطه‌ای به نقطه دیگر حمل شوند و لذا حوادث ناشی از صدمه مرگ آنها تابع مقررات کنوانسیون ورشو نمی‌باشد.

- فرورادر

در متون حقوقی از آن به‌عنوان «بارفرابر»، «کارگزار حمل و نقل»، «واسطه یا نماینده حمل و نقل» یاد می‌کنند و نقش آنها تسهیل تجارت است. چرا همه اقدامات و ترتیبات بعدی برای انتقال کالا و مسافر از طریق مرزهای بین‌المللی انجام می‌دهد. تنوع نقش‌های یک فرورادر در ارتباط با حمل مسافر، کالا و عملیات لجستیک بسیار زیاد و دائماً رو به گسترش است. این نقش‌ها طیف گسترده‌ای از ارائه مشاوره و انعقاد قرارداد با متصدی حمل به نمایندگی از جانب مشتری تا انجام کلیه تشریفات گمرکی و مدیریت امور اتفاقی، به اصالت را پوشش می‌دهد. فرورادرها را به اعتبارات مختلف می‌توان دسته بندی نمود: به اعتبار موقعیت مشتری، به فرورادری که از طرف تاجر خریدار یا فروشنده عمل کند و فرورادری که برای متصدی حمل و نقل عمل کند؛ به اعتبار موضوع فعالیت، به فرورادر صادر کننده و یا وارد کننده یا هر دو؛ به اعتبار موقعیت حقوقی فرورادر به فرورادر نماینده و فرورادر اصیل و... می‌توان تقسیم کرد. در واقع فرورادر مسئولیت حمل کالا را بر عهده ندارد، بلکه به‌صورت یک واسطه حرفه‌ای میان فرستنده یا گیرنده کالا از یک سو و متصدی باربری از سوی دیگر عمل می‌کند.

- کالا و لوازم شخصی

موضوعات قرارداد حمل نیز به‌نوبه خود در شکل‌گیری ماهیت قرارداد حمل، نقش به‌سزایی دارد. اشیایی که توسط

است. در این زمینه باید گفت متصدی حمل و نقل شخصی خواهد بود که امر حمل و نقل را به نام و به حساب خود و در کمال استقلال انجام دهد. در غیر این صورت، مشمول عنوان عامل، حق‌العمل کار یا کمیسیونر حمل و نقل (اخلاقی، ۱۳۶۸: ۱۸۷) و غیره خواهد بود.

- فرستنده کالا

طرف دیگر قرارداد حمل (فرستنده کالا) نیز در کنوانسیون ورشو تعریف نشده است. اصولاً فرستنده به شخصی اطلاق می‌شود که با متصدی حمل قرارداد منعقد نموده و کالا را برای حمل تحویل می‌نماید. فرستنده یا ارسال‌کننده کالا لزوماً مالک یا فروشنده کالا نیست بلکه ممکن است خریدار و یا حتی یک واسطه باشد مانند واسطه حمل و نقل^۲ و حق‌العمل کار گمرکی^۳ و این امر به قرارداد بیع یا هر قرارداد دیگری که بین مالک و هر یک از واسطه‌های حمل منعقد گردیده بستگی دارد. گیرنده کالا نیز شخصی است که به‌موجب برنامه یا دستورات فرستنده کالا، حق دریافت بار را دارد. گیرنده کالا نیز مانند فرستنده لزوماً خریدار کالا یا مالک آن نیست بلکه هر شخصی است که در برنامه عنوان گیرنده کالا را داشته باشد ولو آن شخص واسطه حمل باشد و متصدی حق تحویل کالا را به شخص دیگر ندارد. مگر اینکه فرستنده در طی مسیر یا در مقصد به متصدی حمل دستور دهد که محموله را به شخص دیگری غیر از گیرنده مذکور در برنامه تحویل دهد (بند ۱ م. ۱۲ کنوانسیون ورشو)؛ البته باید خاطر نشان ساخت متصدی حمل تنها از دارنده نسخه‌ای از برنامه که به فرستنده تعلق دارد، دستور می‌گیرد و چنانچه فرستنده بخواهد دستور تحویل کالا را به گیرنده دیگر بدهد، باید این نسخه از برنامه‌هایی را به متصدی حمل ارائه دهد و چنانچه متصدی حمل بدون درخواست ارائه این نسخه از برنامه، محموله را به شخص دیگری تحویل دهد در مقابل شخصی که قانوناً برنامه در دست اوست، مسئول می‌باشد (همان، بند ۳ م. ۱۲). البته در عمل گیرنده به‌منظور جلوگیری از دستور فروشنده به متصدی هوایی مبنی بر تحویل آن به شخص دیگر آن نسخه از برنامه هوایی را از فرستنده دریافت می‌دارد تا دیگر فرستنده نتواند چنین دستوری به متصدی حمل بدهد.

- مسافر

به همین شکل مسافر در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تعریف نشده است ولی طبق شرایط «باتا»^۴ در مورد حمل مسافر، مسافر به شخصی اطلاق می‌شود که با

2. Freight forwarder
3. Customs broker
4. Iata

هوایما حمل می‌گردند کالا و لوازم شخصی هستند. لوازم شخصی، لوازمی است که مسافر آنها را به متصدی حمل سپرده و رسید دریافت می‌دارد و اصطلاحاً به آن لوازم شخصی ثبت شده می‌گویند و یا لوازمی است که حمل آنها به عهده خود مسافر بوده و وی آنها را به همراه خود به داخل هوایما می‌برد که می‌توان آنها را لوازم شخصی همراه مسافر نامید. اینکه شیئی جزء کالا یا لوازم شخصی باشد، مفهوم نسبی دارد؛ و به‌طور مطلق نمی‌توان گفت فلان شیئی کالا است و در هیچ وقت لوازم شخصی تلقی نمی‌گردد. صفت کالا بودن یا غیر آن بستگی به اراده طرفین و حالت بار در حین حمل دارد. بهر حال هر یک از این انواع دوگانه آثار حقوقی جداگانه‌ای دارد و حتی در تعیین میزان مسئولیت متصدی حمل مؤثر است. لذا تعریف دقیق و مفهوم هر یک ضروری است.

البته تنها کالا و لوازم شخصی نیست که موضوع قرارداد حمل واقع می‌شود، بلکه انسان نیز خود موضوع قرارداد بوده و توسط هوایما حمل می‌گردد. لازم به ذکر است متن فرانسوی کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه که متن معتبر نیز می‌باشد برای کالا از کلمه *marchandises* استفاده نموده است؛ لکن در متن انگلیسی کنوانسیون ورشو کلمه *goods* بکار رفته است و در متن پروتکل لاهه از کلمه *cargo* استفاده گردیده است.

کلمه *goods* معادل دقیق کلمه *marchandises* در متن فرانسوی نیست و باهم فرق دارند. کلمه انگلیسی کالا در حقوق انگلیس، در معنای قدیمی و موسع خود شامل کلیه اموال منقول و غیرمنقول می‌گردید، ولی در معنی جدید آن محدود به اموال منقول و هر نوع دارائی شخص به‌استثنای زمین و مستغلات است. (Walker, ۱۹۸۰, P. ۵۵۱) ضمناً در متون مربوط به قرارداد در کامن لو، این اصطلاح فقط شامل اشیاء و اموال مادی می‌گردد و لذا حیوانات از شمول تعریف خارج است. به لحاظ همین اشکال بود که در پروتکل لاهه، کلمه قبلی حذف و اصلاح *cargo* جایگزین آن شد چه این شامل حیوانات نیز می‌گردد (G. Miller, ۱۹۸۲, P. ۱۰).

اشکالی که ممکن است در این رابطه ایجاد شود حمل جنازه انسان در هوایما است، زیرا جسد گر چه دارای ارزش عاطفی زیادی برای بازماندگان آن محسوب می‌شود ولی باید قبول نمود که فاقد ارزش تجاری یا مالی است و لذا نظر به تأکیدی که حقوق فرانسه از لحاظ تجاری شیء مورد حمل دارد، بعید است بتوان جنازه انسان را به‌عنوان کالا تلقی نمود.

بعضی معتقدند به‌عنوان راه حل می‌توان جسد را در طبقه بندی اشخاص جایگزین نمود. G. Miller, ۱۹۸۲, ۱۰؛ ولی چنین نظری نمی‌تواند مورد قبول باشد زیرا

اصولاً مسافر به شخصی اطلاق می‌شود که زنده و در قید حیات باشد و اطلاق مسافر به جنازه انسان عرفاً صحیح نمی‌باشد. به هر جهت به نظر می‌رسد چاره‌ای جز این نباشد که جسد در طبقه بندی کالا جایگزین شود. رویه فعلی شرکت‌های هوایمایی نیز آن است که آن را به‌عنوان محموله و کالا تلقی نموده و برای آن بارنامه صادر کنند.

در مورد حمل اسکناس و سایر اوراق، تردیدی در کالا بودن آنها نباشد؛ ولو ذاتاً مال نیستند. چرا که کاغذهای اسکناس ارزشی از لحاظ مادی ندارند ولی عرف برای آنها ارزش قائل شده و چنانچه مورد حمل واقع شوند کالا محسوب می‌گردند مثلاً در پرونده:

Manufactures Hannover Trust Company V.

(Alitalia Airlines) (۱۹۷۷) که یک بسته حاوی ۲۰۰۰۰۰ دلار اسکناس مورد سرقت واقع گردید، از عبارت دادگاه نیویورک چنین بر می‌آید که اسکناس‌ها به‌عنوان کالا محسوب گردیده‌اند (Diederiks- Vershoor, ۱۹۸۵, ۵۵).

همین طور در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و مقررات داخلی دیگر، تعریفی از لوازم شخصی^۶ به چشم نمی‌خورد و باید در این مورد نیز به مقررات دیگر مراجعه نمود. «باتا» در قسمت شرایط کلی حمل، آن را در ماده یک خود چنین تعریف می‌نماید: لوازم شخصی به معنی اشیاء و اموال شخصی همراه مسافر است که برای پوشیدن، استفاده کردن، راحتی یا آسایش وی در رابطه با سفرش لازم و مناسب است، مگر اینکه طرفین به نحو دیگری مقرر داشته باشند. در این مورد لوازم شخصی شامل لوازم شخصی ثبت شده و هم اشیائی که مسافر حمل آنها را به عهده دارند، می‌باشد.

تفاوت‌های مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال مسافر و کالا:

الف: میزان مسئولیت

در حمل مسافر، متصدی حمل به ازای هر مسافر ۱۲۵/۰۰۰ فرانک فرانسه مسئولیت دارد، در حالی که در حمل کالا و لوازم شخصی ثبت شده مسئولیت وی محدود به ۲۵۰ فرانک فرانسه برای هر کیلوگرم از آنها می‌باشد (بند ۲ م ۱۵ پروتکل لاهه). با اصلاحات ۱۹۷۵ در کنوانسیون ورشو و همچنین به لحاظ اختلاف برداشت در محاسبه فرانک بر اساس تبصره ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هوایمایی ایرانی^۷ SDR در نظام محاسبه خسارات ریال ایران جایگزین

5. Baggage

۶. حق برداشت مخصوص (Special Drawing Right) یا به‌طور اختصار (SDR) توسط صندوق بین‌المللی پول به‌عنوان نوعی ذخیره در کنار طلا یا ارزهای خارجی برای کشورها ابداع شد. ارزش هر SDR در

فرانک شده است.

ب- در صورتی که اعمال این حق موجب ورود خسارت به متصدی حمل یا فرستندگان دیگر گردد.

ج- عدم امکان اجرای دستورات فرستنده در صورتی که اجرای دستورات فرستنده کالا غیرممکن گردد، متصدی حمل باید بلافاصله مراتب را به اطلاع وی برساند (بند ۲ م. ۱۲ کنوانسیون ورشو).

د- عدم ارائه نسخه‌ای از بارنامه هوایی که مربوط به فرستنده است.

البته فرستنده می‌تواند از حق خود مبنی بر اعاده کالا استفاده نماید، در این صورت باید نسخه‌ای از بارنامه هوایی را که به وی تسلیم شده است، به متصدی حمل ارائه دهد. در غیر این صورت متصدی حمل می‌تواند از اجرای دستورات فرستنده خودداری نماید. متصدی حملی که بدون رعایت این امر، دستورات فرستنده را اجرا نماید در مقابل شخصی که چنین نسخه‌ای از بارنامه را در دست دارد مسئول می‌باشد (بند ۳ م. ۱۲ کنوانسیون ورشو).

اما وظائف و تکالیفی که فرستنده بر عهده دارد عبارت‌اند از:

- احترام به شرایط قرارداد حمل و نقل و پرداخت کرایه و سایر هزینه‌های متعلقه

- تحویل کالا محموله به متصدی حمل

فرستنده ضمن تحویل کالا باید اطلاعات و اسنادی را که برای انجام تشریفات گمرکی و عوارض یا پلیسی لازم است در اختیار متصدی حمل قرار دهد و اسناد لازم را به بارنامه هوایی منضم کند و چنانچه این اطلاعات و اسناد بر خلاف واقع بوده یا نقصی در آنها باشد یا اصلاً چنین اطلاعات و اسنادی به متصدی حمل داده نشود، فرستنده مسئول هر نوع خسارتی است که در این رابطه به متصدی حمل وارد می‌آید (ماده ۱۶ کنوانسیون ورشو).

حقوق و تکالیف گیرنده کالا

از آنجایی که بین گیرنده کالا و متصدی حمل، رابطه قراردادی مستقیمی وجود ندارد، قرارداد حمل در بدو امر فقط بین متصدی حمل و فرستنده است. گیرنده هیچ‌گونه تعهد و وظیفه مستقیمی در مقابل متصدی حمل ندارد و می‌تواند از تحویل گرفتن کالای ارسالی خودداری نماید (ستوده تهرانی، ۱۳۵۰: ۷۹). به هر حال کنوانسیون این حق را به گیرنده داده است که به محض وصول کالا به مقصد از متصدی حمل بخواهد بارنامه هوایی و کالا را در ازای پرداخت هزینه‌های مربوطه و رعایت شرایط حمل و نقل مندرج در بارنامه هوایی به وی تسلیم نماید (بند ۱ م. ۱۳ کنوانسیون ورشو).

البته روشن است که رابطه قراردادی بین متصدی

ب: مدت زمان مسئولیت

در حمل لوازم شخصی ثبت شده و کالا مسئولیت متصدی حمل مشروط بر این است که حادثه موجب خسارت، حین «حمل و نقل هوایی» روی داده باشد، در حالی که در حمل مسافر، مسئولیت متصدی حمل مشروط بر این است که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا در حین عملیات پیاده و سوار شدن رخ داده باشد.

ج: مهلت جهت اعتراض در صورت بروز خسارت و صدمه

در حمل لوازم شخصی و کالا در صورت بروز خسارت، برای اینکه گیرنده یا مسافر باید در خلال آن به متصدی حمل اعتراض نماید، مهلت تعیین گردیده است (بند ۲ م. ۱۵ پروتکل لاهه) و در غیر این صورت به هیچ وجه حق اقامه دعوا علیه متصدی را ندارند (بند ۶ م. ۲۶ کنوانسیون ورشو)؛ ولی در حمل مسافر چنین مقرراتی وجود ندارد.

حقوق و تکالیف طرفین قرارداد حمل و نقل هوایی

- حقوق و تکالیف فرستنده کالا

مهم‌ترین حقی که فرستنده کالا بر اساس قرارداد حمل دارد، حق در اختیار در آوردن کالای ارسالی است و این حق را در موارد زیر می‌تواند اعمال کند.

پس گرفتن کالا در فرودگاه مبدأ یا مقصد متوقف کردن کالا در طی سفر در هر نقطه‌ای که هواپیما فرود بیاید.

صدور دستور به متصدی حمل مبنی بر اینکه محموله ارسالی در محل مقصد یا در طی مسیر حمل به شخص غیر از گیرنده مذکور در بارنامه هوایی تحویل نشود.

تقاضای اعاده کالا به فرودگاه مبدأ.

متصدی حمل می‌بایستی به دستورات فرستنده توجه نموده و مطابق آن رفتار نماید والا مسئول خسارت وارده است مگر در موارد زیر:

الف - فرستنده تعهدات و تکالیف خود را در برابر متصدی حمل انجام نداده و مخارج و هزینه‌های عودت کالا را نپردازد.

ابتدا برابر با مقدار مشخصی طلا و در واقع معادل یک دلار آمریکا بود، با فروپاشی سیستم برتون-وودز و شناور شدن همه ارزها در برابر هم SDR هم تغییر ماهیت داد و اکنون به عنوان یک سپد از ارزهای مختلف شناخته می‌شود. ارزهای تشکیل دهنده SDR عبارت‌اند از دلار آمریکا، ین ژاپن، پوند استرلینگ و یورو SDR به عنوان واحد محاسباتی صندوق بین‌المللی پول مورد استفاده قرار می‌گیرد.

حمل و نقل و گیرنده از لحظه‌ای آغاز می‌گردد که کالا به مقصد رسیده و گیرنده تقاضای تحویل آن را نموده است و از این زمان به بعد متصدی حمل تکلیف دارد طبق دستورات گیرنده عمل نماید و در واقع حقوق فرستنده مبنی بر اعاده کالا نیز در همان لحظه، پایان می‌یابد (قسمت اول بند ۱ م. ۱۳ کنوانسیون ورشو).

عده‌ای بر این عقیده‌اند که بین مواد ۱۲ و ۱۳ کنوانسیون ورشو، تعارض اجرائی وجود دارد؛ زیرا در ماده ۱۲ به فرستنده حق می‌دهد که پس از ورود کالا به مقصد دستور عودت آن را صادر نماید و از طرفی کنوانسیون به گیرنده نیز در ماده ۱۳ حق می‌دهد که به محض وصول کالا در مقصد تقاضای تحویل آن را بنماید (نجفی توانا، ش ۷۹ ص) ولی با تحلیلی که از رابطه بین متصدی حمل و گیرنده گردید، هیچ‌گونه تعارضی بین دو ماده مذکور وجود ندارد.

حال ممکن است محموله در روزی که بایستی به مقصد می‌رسید، نرسد و یا متصدی حمل مفقود شدن کالا را قبول نماید. در این صورت گیرنده می‌تواند حقوق ناشی از قرارداد حمل را علیه متصدی حمل به مورد اجرا بگذارد. البته در موردی که محموله در روز موعود به مقصد نرسد گیرنده پس از هفت روز چتین حقی دارد (بند ۳ م. ۱۳ کنوانسیون ورشو) البته منظور از حقوق ناشی از قرارداد حمل، تقاضای تحویل کالای ارسالی و حق اقامه دعوا می‌باشد.

گیرنده در تحویل کالا باید مراقبت و دقت کافی نموده و چنانچه کالای ارسالی عیب و نقصی دارد یا خسارتی به محموله وارد آمده باشد، باید مراتب را به اطلاع متصدی حمل برساند و چنانچه محموله را بدون هیچ‌گونه اعتراضی دریافت دارد حاکی از آن است که کالا بدون عیب و نقص و بر طبق قرارداد حمل به گیرنده تحویل داده شده است. مگر اینکه گیرنده بتواند خلاف آن را به اثبات برساند (بند ۱ م. کنوانسیون ورشو) و اگر بعد از دریافت کالا متوجه گردید که محموله خسارت دیده بایستی شکایت خود را بلافاصله پس از کشف خسارت یا ظرف ۱۴ روز پس از دریافت کالا اعلام نماید. در صورت تأخیر در وصول محموله حداکثر پس از ۲۰ روز از تاریخ تحویل، فرصت دارد (بند ۲ م. ۱۵ پروتکل لاهه). بدیهی است چنانچه گیرنده در مهلت‌های فوق اعتراضی نسبت به خسارت ننماید به هیچ وجه حق اقامه دعوا علیه متصدی نخواهد داشت (بند ۴ م. کنوانسیون ورشو).

حقوق و تکالیف مسافر

حقوقی که مسافر در رابطه با قرارداد حمل عبارت‌اند از:
- در اختیار گرفتن بلیت یا رسید لوازم شخصی از متصدی - رزرو محل مناسب در هواپیما
- تهیه آذوقه مسافر در صورت اجرای قرارداد با تأخیر و

پیش‌بینی محل مناسب جهت استراحت مسافر در صورت طولانی شدن تأخیر

- در صورتی که در بین راه برای پرواز مشکلی ایجاد گردد و هواپیما مجبور به توقف در یک نقطه واسطه گردد، متصدی حمل باید تسهیلات لازم را برای وی تهیه ببیند. در مقابل حقوقی که برای مسافر ذکر شد تکالیف وی عبارت‌اند از:

- پرداخت کرایه و سایر هزینه‌های متعلقه
- رعایت دستوراتی که متصدی حمل یا کارکنان وی در قرارداد یا حین شروع حمل هوایی به مسافر داده می‌شود. از جمله وارد نکردن بعضی از اشیاء به داخل هواپیما توسط مسافران، عدم استعمال دخانیات، بستن کمربند مخصوص یا عدم تردد در داخل هواپیما و وارد نشدن به باند فرودگاه بدون اجازه متصدی حمل یا کارکنان وی و غیره.

حقوق و تکالیف متصدی حمل کالا

حقوق زیر برای متصدی حمل قابل تصور است:
- از فرستنده کالا بخواهد سندی تحت عنوان بارنامه هوایی تنظیم و به وی تسلیم نماید (بند ۱ م. ۵ کنوانسیون ورشو).

- چنانچه بر اثر بی‌نظمی و نادرستی یا نقص اطلاعات و اظهارات فرستنده کالا در بارنامه هوایی خسارتی متوجه متصدی حمل گردد وی می‌تواند علیه فرستنده برای جبران خسارات اقامه دعوا نماید (همان منبع بند ۲ م. ۱۰).

- چنانچه فرستنده کالا در حین حمل بار در مقصد، دستور اعاده کالا یا تحویل آن به دو گیرنده دیگر را بدون ارائه نسخه‌ای از بارنامه به فرستنده تسلیم شده بنماید متصدی حمل می‌تواند از اجرای دستور او خودداری نماید (همان منبع بند ۳ م. ۱۲).

- در صورت عدم پرداخت کرایه متصدی حمل می‌تواند از تحویل کالا به گیرنده یا فرستنده خودداری نماید. در مقابل تکالیفی که در کنوانسیون برای وی در نظر گرفته شده است عبارت‌اند از:

- متصدی حمل می‌بایستی به محض وصول کالا مراتب را به گیرنده اطلاع دهد مگر اینکه نحوه دیگری مورد توافق واقع شده باشد (بند ۲ م. ۱۳ کنوانسیون ورشو). هر چند کنوانسیون ضمانت اجرا یا عدم اجرای این دستور را تعیین نکرده است بدیهی است چنانچه بدین لحاظ به گیرنده یا فرستنده خسارتی وارد آید، مسئول خسارات وارده است.

- متصدی حمل می‌بایستی به دستورات فرستنده چه در طی مسیر و چه در مقصد مبنی بر اعاده کالا یا تحویل آن به گیرنده دیگر توجه نماید (بند ۱ م. کنوانسیون ورشو)؛ اما چنانچه گیرنده در مقصد تقاضای تحویل کالا را بنماید باید

دستورات گیرنده را قبول و از اجرای دستور بعدی فرستنده کالا مبنی بر استرداد کالا خودداری نماید.

چنانچه اجرای دستورات فرستنده کالا مقدور نباشد، متصدی حمل باید بلافاصله مراتب را به اطلاع فرستنده کالا برساند.

از آنجایی که مسئولیت متصدی حمل و نقل تمرکز اصلی قرارداد حمل و نقل هوایی را تشکیل می‌دهد در کنار عناوین تبیینی، ذکر شرایط و مبانی مسئولیت متصدی ناگزیر است.

شرایط و مبانی مسئولیت متصدی حمل هوایی

مسئولیت مدنی همان الزام و تعهد قانونی شخص به جبران ضرر ناشی از فعل زیان‌بارش به دیگری است (Tourneau, ۱۹۸۲: ۲). بنابراین برای تحقق مسئولیت مدنی، اجتماع سه شرط ضروری است.

۱- تحقق ضرر که منظور از آن ایجاد نقص یا تلف اموال، از دست رفتن یک منفعت مسلم و یا لطمه به سلامت، حیثیت و عواطف شخص می‌باشد.

۲- ارتکاب فعل زیان‌بار که باید در نظر اجتماع ناهنجار باشد.

۳- رابطه سببیت بین ضرر و فعل زیان‌بار، به گونه‌ای که عرف خسارت را ناشی از فعل زیان‌بار بدانند، هر چند که ضرر تنها منسوب به یک علت نباشد (کاتوزیان، ۱۳۶۹: ۷۶). عده‌ای در مقام تعریف مسئولیت گفته‌اند که الزام به ترمیم نتایج خسارت وارده به مسئولیت مدنی است (حسینی نژاد: ۱۳۷۰: ۱۳). به نظر عده‌ای دیگر از اساتید «در هر موردی که شخصی ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد» (کاتوزیان: ۱۳۷۴: ۴۸). از نظر بعضی دیگر مسئولیت مدنی عبارت است از: ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد آورده است، مسئولیت مدنی زمانی به وجود می‌آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه زند و در اثر آن زیانی به او وارد آورد (امامی، ۱۳۵۲: ۹).

مسئولیت مدنی در معنای عام، التزام به جبران خسارت وارده بر دیگری است اعم از اینکه منشأ ضرر جرم باشد یا شبه جرم یا قرارداد یا شبه قرارداد یا عدم اجرای قرارداد و یا قانون (Ripert, ۱۹۵۲: ۶۵۸).

در مورد مسئولیت مدنی قراردادی نیز بعضی معتقدند این نوع مسئولیت خارج از مسئولیت مدنی است. اگر این طرز فکر مورد پذیرش باشد، مسئولیت مدنی به معنای خاص و اخص نیز خواهیم داشت؛ اما در معنای عام مسئولیت مدنی دارای دو شاخه قرار دادی و غیر قراردادی است (النجیب، ۱۹۴۸: ۱۵).

پایه تحلیل ارتباط بین متصدی حمل و نقل و آسیب دیده، قرارداد حمل و نقل است (بهرامی احمدی، ۱۳۸۴: ۹۲). در مسئولیت قراردادی فرد متضرر برای جبران خسارات وارده

معمولاً علاوه بر ورود ضرر، باید نقض تعهد و همچنین رابطه سببیت بین نقض تعهد و ورود ضرر را به اثبات رساند (کاتوزیان: ۱۳۷۴: ۴۸). بر خلاف آنچه به اطلاق گفته شد در مسئولیت متصدی حمل و نقل، آسیب دیده کافی است ورود ضرر را به اثبات رساند و دیگر ملزم به اثبات نقض تعهد و رابطه سببیت بین نقض تعهد و ضرر نیست و به صرف اثبات ضرر، وجود دو رکن دیگر مفروض است (تقی زاده، ۱۳۸۷: ۱۳۲). از دیدگاه نظری در موردی که وجود تقصیر لازم است مبنای مسئولیت «نظریه تقصیر» خوانده می‌شود و در مقامی که مبنای مسئولیت صرف ورود ضرر است (نظریه خطر)، چگونگی اجرا یا عدم اجرای تعهد قراردادی و مفاد دامنه آن ماهیت این امر بیشتر تبیین می‌کند (همان).

در موردی که بین طرفین مقرر شده است متعهد تمام مساعی خود را بکار گیرد تا مطلوب طرفین حاصل شود (تعهد به وسیله)، در این فرض او همانند یک انسان متعارف و در شرایط خاص خود باید رفتار کند. از این روست که متعهد له برای اینکه ثابت نماید متعهد به تعهد خود عمل نکرده است، باید ثابت کند متعهد رفتار متعارف نداشته است. لکن در تعهد به نتیجه متعهد حصول نتیجه را تعهد می‌نماید و اساساً قرارداد برای حصول نتیجه منعقد می‌گردد؛ بنابراین در این نوع تعهد تمهید و سبب اجرای تعهد، خود مقدمه التزام به تعهد متعهد است نه اجرای اصل تعهد. اثبات عدم حصول نتیجه مطلوب به دلیل غیرارادی متعهد، بر عهده خود متعهد است. البته چنانچه حصول نتیجه مورد تضمین متعهد بوده باشد اثبات هیچ انقافی از ناحیه متعهد، وی را از مسئولیت مبرا نمی‌کند (مسئولیت مطلق) (همان: ۱۳۹).

حفظ سلامت کالا، مسافر و ایمنی آنها مورد تعهد متصدی حمل در مسئولیت متصدی حمل و نقل است. این مسئولیت هر چند عمدتاً تعهد به نتیجه به نظر می‌رسد لکن می‌تواند بسته به چگونگی تعهد طرفین تعهد به وسیله نیز تفسیر شود. نوع مسئولیت متصدی حمل و نقل در تعهد ایمنی وی از نوع تعهد به نتیجه است تا تعهد به وسیله. چرا که در این نوع حمل، متصدی متعهد و ملتزم به سالم رساندن کالا به مقصد است و هیچ باز اثباتی بر عهده متعهد له نیست. البته با اثبات عوامل خارجی و غیرقابل انتساب به متعهد به عبارت دیگر اثبات عدم تقصیر از ناحیه متعهد، او از مسئولیت مبرا خواهد بود. مگر اینکه سلامت و ایمنی کالا و مسافر مورد تضمین وی قرار گرفته و یا چنین تکلیفی به موجب قانون بر وی تحمیل شده باشد و اصولاً در قراردادهای حمل و نقل تعهد ضمنی تضمین سلامتی و ایمنی سفر مورد نظر طرفین بوده و بدین وسیله تقصیر متصدی در مقام مفروض است (کارکن، شماره ۲۲: ۱۲۰)؛ بنابراین در کشف حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی علاوه بر نوع قرارداد، قانون حاکم نیز نقش اصلی دارد.

همان طوری که گفته شد در فقه اسلامی حمل و نقل اشیا، در قالب قرارداد اجاره اشخاص مورد بررسی قرار گرفته است. در مسئولیت اجیر، قواعد ضمان قهری که بر مبنای اتلاف و تسبیب استوارند، به عنوان احکام عمومی جبران خسارت حاکم خواهند بود (کاتوزیان، ۱۳۶۲: ۸۱۲). در مورد متصدی حمل در حقوق اسلامی که به عنوان ید باربر اسم برده شده است، می توان گفت از آنجایی که باربر در مقابل حمل کالا اجرت می گیرد، مصلحت صاحب بار همواره مدنظر شارع مقدس بوده و ید باربر امانی نیست بلکه در مقابل صاحب بار مسئولیت وی مفروض است (ید ضمان) (تقی زاده، ۱۳۸۷: ۱۳۲). در ماده یک معاهده ورشو نیز لازمه اجرای معاهده، پرداخت هزینه ذکر شده است (جباری قره باغ، دوره ۶، ۶۴۸). در واقع حدیث معروف «کل اجیر یعطی الاجره علیان یصلح، فیفسد، فهو ضامن» (الحر العاملی، ۱۴۰۳: ۱۳) نیز حاکم بر این معنا است.

در کنار نظرات حقوق اسلامی که در موقعیت های مختلف هر چهار سیستم قابل بررسی است، نظام های حقوقی کشورها درباره مبنای مسئولیت متصدی انتقال کالا، به طور کلی با هم اختلاف نظر دارند. نظام حقوقی لاتینی مسئولیت متصدی حمل و نقل را قراردادی می داند؛ یعنی مبنای اخلال در تعهد و تأثیر مستقیم آن بر کیفیت تحقق نتیجه می باشد. در حالی که نظام حقوقی انگلوساکسون بین مسئولیت متصدی حمل و نقل عام و متصدی خاص تفاوت قائل است. متصدی حمل و نقل عام کسی است که متعهد می باشد در برابر اخذ اجرت، هر گونه تقاضای حمل و نقل را پاسخگو باشد بدون اینکه بین آنها تفاوت قائل شود (همان گونه که در مقدمه کنوانسیون ورشو این امر به عنوان شرط جبران خسارت تلقی شده است)؛ اما متصدی حمل و نقل خاص کسی است که بر اساس قرارداد خاص و جداگانه حمل و نقل را بر عهده می گیرد، بدون اینکه کمترین تعهدی نسبت به قبول حمل و نقل داشته باشد. مسئولیت متصدی حمل و نقل عام بر خطای تقصیری مفروض، مبتنی است، اما مسئولیت متصدی حمل و نقل خاص بر خطای تقصیری لازم الاثبات استوار می باشد (قانون الطیران التجاری، ۱۹۹۴: ۲۰۵).

به طور خلاصه می توان چهار سیستم متفاوت مسئولیت را در نظام های حقوقی معاصر تصور کرد:

۱- سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده^۶

۲- سیستم مبتنی بر فرض تقصیر که با اثبات عدم ارتکاب تقصیر و یا اثبات سعی و کوشش متعارف از جانب متصدی

حمل مرتفع می گردد.^۸

۳- سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت که اثبات علت خسارت یا عدم انجام تعهد و غیرقابل انتساب بودن آن به متصدی حمل، قابل رد است.^۹

۴- سیستم مسئولیت محض یا مطلق^{۱۰}

ملاحظه می گردد، در کنوانسیون های ورشو، پروتکل لاهه و اصلاحیه های بعدی سیستم های فوق هر کدام به شکلی در زمان تدوین مورد لحاظ قرار گرفته است. بر اساس کنوانسیون ورشو در صورت وجود رابطه علیت میان زیان و حمل و نقل، مسئولیت به ضرر متصدی حمل و نقل ایجاب می شود و متصدی برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند خسارات وارده ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباطی ندارد (ماده کنوانسیون ۲۰) (بر اساس اختیار سید مرتضی نیز باربر ضامن است مگر اینکه اثبات کند که تلف مال ناشی از حادثه ای بوده است) لذا مسئولیت متصدی محدود به شرایط خاصی بوده و استناد آسیب دیدگان به مسئولیت وی علاوه بر محدودیت یاد شده، به ویژه از حیث میزان آن با مشکل مواجه خواهد شد؛ «اما از آنجا که مسئولیت تولید کننده هواپیما و قطعات آن مشمول هیچ کنوانسیون ویژه ای نیست بلکه تابع قواعد عام مسئولیت مدنی مبنی بر جبران تمام خسارات وارده بوده، می تواند به منزله یک راهکار مکمل برای جبران خسارت زیان دیدگان سوانح هوایی به کار رود» (صادقی مقدم و اشراقی آرائی، ۱۳۹۱: ۱۴۷).

با این حال متصدی حمل در موارد ذیل مسئولیت نامحدود (مطلق) دارد. - اگر ثابت شود که خسارت وارده، ناشی از قصور عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل است (ماده ۳۳ کنوانسیون). - در صورت فقدان بلیت (ماده ۳۴ کنوانسیون). - در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (ماده ۳۵ کنوانسیون) - در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات آن (ماده ۳۶ کنوانسیون) هر چند در مورد مدت زمانی که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده است در معاهده ورشو به طور روشن چیزی بیان نگردیده است، به طور کلی پذیرفته شده است که مسئولیت وی از 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 (جباری، ۱۹ و ۲۲).

8. Presumption de faute

9. Presumption de responsabilite

10. responsabilite abs

7. Faute prouvee

مطابق آرای قضایی، در صورتی که متصدی حمل متعهد شده باشد مسافر را در زمان معینی به هوایمای مشخصی سوار نموده و یا وسایلی را ارسال نماید، چنانچه از ایفاء تعهد خود سرباز زند، به دلیل عدم اجرای قرارداد طبق قانون کشور خود مسئول جبران خسارات خواهد بود. این موضوع را بایستی مد نظر داشت که متصدی در این مورد نیز همانند موارد ذکر شده در مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون ورشو قادر به دفاع از خود می باشد (همان: ۲۳).

شایان ذکر است تعریف حادثه در رویه قضایی بر اساس کنوانسیون ورشو، مبتنی بر فرض تقصیر متصدی است؛ بنابراین و بر اساس بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو در صورت اثبات بی تقصیری، متصدی از مسئولیت معاف شناخته خواهد شد. در این صورت می توان گفت مفهوم اصطلاح حادثه مضیق بوده و بسیاری از موارد از تحت شمول مفهوم یاد شده به راحتی خارج خواهد شد. در ضمیمه فنی شماره ۱۳ کنوانسیون شیکاگو (۷ دسامبر ۱۹۴۴) نیز مفهوم مضیق از حادثه به راحتی مشهود است.

علاوه بر ضرورت وقوع حادثه موجب فوت یا آسیب مسافر، مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون و ماده ۴ پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ این حادثه باید در خلال مدت معین اتفاق بیفتد. مدت معین، به داخل هوایما بودن مسافر و نیز هنگام عملیات سوار یا پیاده شدن تعبیر می شود. راجع به مفهوم داخل هوایما در موقعیتی که هوایما ربایی و یا گروگان گیری اتفاق می افتد مورد اختلاف نظر است. مسئولیت متصدی حمل از جهت اینکه مسافران در حالت گروگان گیری بوده اند، ادامه داشته است (الکندری، ۱۹۹۹: ۱۰۴). حتی اگر مسافران هوایما را ترک کرده به مسافرخانه یا جای دیگری بروند (همان: ۱۰۵).

البته به نظر می رسد با توجه به نوع مبنای مسئولیت متصدی در امر - فرض تقصیر و در عین حال امکان اثبات بی تقصیری وی - دوام مسئولیت متصدی بعد از گروگان گیری غیر عادلانه باشد. چرا که اولاً مسئولیت متصدی ذاتاً در شرایط عادی برای موقعی است که مسافر از هر لحاظ تحت اختیار، مراقبت و کنترل وی بوده باشد، ثانیاً اثبات بی تقصیری وی در صورت اعمال غیر انتساب به وی و غیر قابل پیش بینی در کنوانسیون پیش بینی شده است و طبق شرایط خاص، خسارات مربوطه از طریق بیمه هوایی قابل جبران خواهد بود (ایزائلو و اشراقی آرنی، ۱۳۹۱: ۱۵۲). مضافاً بر اینکه جبران خسارات وارده با انتقال مسئولیت به هوایماریان و گروگان گیران امکان پذیر است. واضح است که با خاتمه یافتن حالت گروگان گیری و تحت کنترل درآمدن مسافران برای متصدی، مسئولیت وی ادامه یافته و تقصیر وی مطابق کنوانسیون مفروض خواهد بود.

هنگام عملیات سوار شدن یا پیاده شدن همانند مفهوم حادثه در کنوانسیون تعریف نشده است و جای تفسیر متعدد و رویه قضایی بسیار گسترده ای را ایجاد کرده است. این دو مفهوم در واقع نمایان گر آغاز و پایان قرارداد حمل و نقل یا تعهدات طرفین است. با توجه به صدر ماده ۱۷ و تفکیک بین جرح و آسیب جسمی می توان به خسارات معنوی که همراه آسیب جسمی و یا پیامد آن است، حکم به جبران خسارت نمود.

راجع به تأخیر در حمل مسافر تمییز تأخیر در حمل با عدم اجرای قرارداد که همواره کار آسانی نیست، اهمیت خاصی پیدا می کند. با دقت در آرای محاکم، چنین به نظر می رسد که چنانچه رابطه قراردادی مسافر و متصدی عرفاً قابل تحمل باشد، عنوان تأخیر در موضوع صدق داشته و متصدی باید تمام تلاش خود را بکار برد تا حتی المقدور مسافر در یک زمان متعارف و نزدیک به زمان پیش بینی شده به مقصد برسد (الکندری: ۲۳۰ و ۲۲۹) و گرنه قرارداد اجرا نشده تلقی خواهد شد. در این میان می توان دریافت که نامعلوم بودن مفهوم تمام اصطلاحات بکار رفته، زمینه مناسب برای جلب توجه محاکم به روح کلی حاکم بر کنوانسیون در خصوص فرض مسئولیت متصدی در معنای وسیع بوده است.

راجع به وسایل شخصی و کالا نیز در کنار مسئولیت مفروض متصدی، مسئولیت وی در صورت فقدان رسید لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (ماده ۳۵ کنوانسیون ورشو) نامحدود است (مسئولیت مطلق - محض). البته در پروتکل گواتمالا مسئولیت متصدی در صورت انهدام، فقدان، معیوب شدن و یا تأخیر حمل مسافر محدود به مبلغ پانزده هزار فرانک برای هر مسافر و در مورد حمل کالا مسئولیت متصدی محدود به دویست و پنجاه فرانک به ازای هر کیلو گرم گردید و به لحاظ اختلاف برداشت در محاسبه فرانک بر اساس تبصره ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هوایمایی ایرانی SDR در نظام محاسبه خسارات ریال ایران جایگزین فرانک شد.

بحث و نتیجه گیری:

از بررسی مجموعه مباحث، می توان دریافت که قرارداد حمل و نقل در بیان کلی (از سه راه خشکی، آب و هوا) نه ماهیت عقد اجاره را دارد و نه ماهیت عقد وکالت. در واقع نوع خاصی از عقود معین است که در حقوق مدرن تجارت تأسیس شده است و در صورت فقدان نص خاص، قرارداد تابع مقررات عقد وکالت بوده و آثار و احکام خود را در مواردی که قانون مشخص نکرده است، از این عقد می گیرد. در حمل و نقل از

طریق هوایما نیز به لحاظ خصوصیات خاص این نوع حمل و علی‌الخصوص حاکمیت مقررات بین‌المللی یکسان، وضعیت متفاوت بوده و ماهیت این نوع قرارداد در مباحث مختلف و به‌ویژه مبانی مسئولیت متصدی حمل دستخوش تغییراتی شده است. به نحوی که در تدوین مقررات بین‌المللی حمل هوایی، تعدد قوانین حاکم، توسعه و پیشرفت‌های سریع صنعت هوانوردی برداشت‌های متفاوت از موضوعات مختلف، ناگزیر اراده‌های مختلف ناشی از سیستم‌های متفاوت حقوقی را حاکم ساخته است و از این حیث، موضوع مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر و کالا به‌عنوان مسائل اساسی در ماهیت این قرارداد گره خورده است. تأثیر بسزای این امر در شکل‌گیری جدید نظام مسئولیتی متصدی حمل، گوناگونی موضوعات حمل (مسافر، کالا و تأخیر آنها) و فروضات مختلف امر نیز، به‌نوبه خود ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی را متحول نموده است. این در حالی است که در کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و اصلاحیه‌های بعدی نیز، نه از ماهیت قرارداد حمل هوایی ذکری به عمل آمده و نه تعریفی از آن به معنی اخص کلمه وجود دارد. وانگهی در کنار دکترین حقوق اسلامی که در موقعیت‌های مختلف هر چهار سیستم مسئولیتی قابل بررسی است، نظام‌های حقوقی کشورها در این درباره به‌طور کلی باهم اختلاف نظر دارند. نظام حقوقی لاتینی مسئولیت متصدی حمل و نقل را قراردادی می‌داند؛ یعنی مینا، اخلال در تعهد و تأثیر مستقیم آن بر کیفیت تحقق نتیجه می‌باشد. در حالی که نظام حقوقی انگلوساکسون بین مسئولیت متصدی حمل و نقل عام و متصدی خاص نیز، تفاوت قائل است؛ بنابراین، به‌لحاظ قوانین داخلی، مقررات بین‌المللی حاکم و اجمالات طبیعی موجود در آن، باید ماهیت قرارداد حمل و نقل هوایی (به اشکال مختلف ساده، متوالی و مرکب) را با دخالت عناصر مؤثر طرفین (فرستنده، گیرنده، مسافر و متصدی حمل)، حقوق و تکالیف آنها و در موضوعات متفاوت (کالا، مسافر و لوازم شخصی ثبت شده و یا همراه مسافر) جداگانه از لایه‌های مواد قانونی و رویه قضایی محاکم جستجو کرد و ارائه تعریف جامع و مانع واحد در این خصوص به‌راحتی امکان‌پذیر نیست.

منابع

- اخلاقی، بهروز، حقوق تجارت، جزوه کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، سال ۶۹-۱۳۶۸
- اخلاقی، بهروز، بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قرار دادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۳
- اشتری، محمد، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل زمینی، پایان نامه دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، س ۱۳۵۸
- اعظمی زنگنه، دکتر عبدالحمید، حقوق بازرگانیا مامی، سید حسن، حقوق مدنی، تهران: ابوریحان ۱۳۵۲
- امینی، عیسی، اجتماع مسئولیت متصدی حمل و نقل باضمان مقصر نسبت به صاحب کالا، تهران، مجله حقوقی دادگستری، زمستان ۱۳۷۹ شماره ۳۳
- ایزائلو، محسن و اشراقی آرانی «حقوق و تعهدات طرفین قرارداد اجاره هوایما در بیمه‌های هوایی بررسی الحاقیه بیمه نامه AVN۶VB» پژوهشنامه بیمه/سال بیست و هفتم/ شماره ۳/ پاییز ۱۳۹۱/ شماره مسلسل ۱۰۷
- بهرامی احمدی، حمید، جزوه مسئولیت مدنی، مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه امام صادق (ع) سال ۸۵-۸۴
- تقی زاده، ابراهیم، مبانی مسئولیت متصدی حمل در حقوق اسلامی، مجله تخصصی فقه و حقوق واحد بابل، ۱۳۸۸
- جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروردین، ۱۳۸۱
- جباری قره‌باغ، منصور، مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (بررسی سیستم ورشو)، تهران، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دوره ۴۸
- جباری، منصور، حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، نشر میزان، ۱۳۹۰
- جباری، منصور و عزیز، ابراهیم "افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی"، نامه حقوقی مفید، ج ۲، شماره ۲، ۱۳۸۵
- جباری، منصور و شعاریان ابراهیم، بررسی حقوقی پیوستن ایران به کنوانسیون کونترال در خصوص یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل بین‌الملل هوایی، مجله بین‌المللی علوم انسانی- سال هجدهم، شماره ۲
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر. ترمینولوژی حقوق. تهران، گنج دانش ۱۳۷۰

محمدی، ابوالحسن، قواعد فقه. تهران: یلدا ۱۳۷۳
 معین، محمد، فرهنگ فارسی، ۱۳۸۰
 الکندری، محمود احمد (۲۰۰۰ م) النظام القانوني للنقل
 الجوي الدولي و فق اتفاقيه مونتريال لعام ۱۹۹۹، کویت:
 کلیه الحقوق، مجلس النشر العلمي، لجنه التألیف و التقرب
 والنشر جامعه الكويت
 حرعاملی، محمد بن الحسن، وسائل الشیعه الی تحصیل
 مسائل الشریعه: ج. ۱۳ بیروت: دار احیاء التراث العربی ۱۴۰۳
 حسینی العاملی، محمد جواد، بی تا. مفتاح الکرامه فی
 شرح قواعد العلامه، ج ۷. بیروت: مؤسسه آل البيت لاحیاء
 التراث
 عبد الناصر، جمال. موسوعه. ج ۱. قاهره ۱۹۹۰
 علم الهدی، سید مرتضی، بی تا. الاقتصار. قم: منشورات
 الشریف الرضی
 قانون الطیران التجاری، الالکندریه. دارالجامعات الجدیده
 للنشر ۱۹۹۴
 قمی، ابوالقاسم، جامع الشتات. ج ۳. تهران: مؤسسه کیهان
 ۱۳۷۱
 نجفی، محمد حسن. جواهر الکلام فی شرح شرایع
 الاسلام. ج ۲۷. بیروت: دار احیاء التراث العربی ۱۹۸۱
 نقیب، عاطف، النظریه العامه للمسئولیه الناشئه عن الفعل
 الشخصی. بیروت: عوایدات الجزایر ۱۹۸۴
Air and space law, 1981, 1990, 1996, 1997, 1998
 ,1999
 Barthelemy Mercadal, 2001-2002, Encyclopedie
 juridique Dalloz, **Répertoire de droit
 commercial, Transports aeriens. paris, edition**
 Dalloz, Tome v.
 Condon & Forsyth LLP; **Liability Reporte**
r; february 2007; International Air Transport
Association; IATA; volume 10.
Convention for the Unification of Certain
Rules for International Carriage by Air
Montreal, 28 May 1999
Convention for the Unification of Certain
Rules Relating to International Carriage by Air,
 Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw
 Convention)
 Davied M. Walker, The oxford companion to

ستوده تهرانی، حسن حقوق تجارت ج ۴، ۱۳۵۰
 ستوده، حسن، حقوق تجارت ج ۱
 شهیدی، مهدی، "برخورد قانون مدنی و تجارت در مورد
 قرارداد حمل و نقل"، نشریه دانشکده حقوق دانشگاه شهید
 بهشتی، دوره دوم، ۱۳۶۴
 شهیدی، مهدی، حقوق مدنی، آثار قراردادها و تعهدات،
 تهران انتشارات مجد، ج ۳، چاپ دوم ۱۳
 صادقی مقدم، محمد حسن و اشراقی آرانی، مجتبی، "
 ارکان مسئولیت ناشی از تولید هوایما"، فصل نامه
 دیدگاه های حقوق قضایی، شماره ۵۹، پاییز ۱۳۹۱
 صفوی، سید حسن، حقوق بین المللی هوایی و فضایی،
 جلد اول، نشر موسسه طب، ۱۳۶۲
 صقری، منصور، حقوق تجارت، چاپ علمیه بادی،
 محمدعلی، حقوق تجارت، چاول، گنج دانش، س ۱۳۶۸
 عرفانی، محمود، حقوق تجارت، ج اول، چ چهارم،
 انتشارات جهاد دانشگاهی، س ۱۳۶۹
 فخاری، امیر حسین - محمد زاده مسلم □ ارکان تحقق
 مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر
 مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال □ ۱۹۹۹ مجله
 معارف اسلامی و حقوق شماره اول، ۱۳۸۶
 کاتبی، حسینقلی، حقوق تجارت، چ چهارم، گنج دانش،
 سال ۱۳۶۸
 کاتوزیان، ناصر. الزام های خارج از قرارداد: مسئولیت
 مدنی، تهران انتشارات دانشگاه تهران، ج ۱، چاپ دوم ۱۳۷۸
 کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی - دوره عقود معین ۱،
 شرکت انتشار، چاپ چهارم ۱۳۷۱
 کاتوزیان، ناصر، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، تهران.
 دهخدا ۱۳۶۲
 کاتوزیان، ناصر حقوق مدنی، الزامات خارج از قرار داد،
 ضمانت قهری، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران ۱۳۷۴
 کارکن، محمود رضا، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شماره
 ۱۲۰
 کریمی، آیت □ مسئولیت خطوط هوایی در مقابل
 مسافران □ پژوهشنامه بیمه، تابستان ۱۳۷۰ - شماره ۲۲
 لورسا، میشل. مسئولیت مدنی. تهران. حقوقدان ۱۳۷۵
 نجفی توانا، شکرعلی، "حمل هوایی، قرارداد، تعهدات
 طرفین"، مجله صنعت حمل و نقل، ش ۷۹
 محمد زاده، مسلم، پایان نامه مسئولیت مدنی متصدی
 حمل و نقل هوایی در قبال مسافر، دانشگاه امام صادق (ع)،
 ۱۳۸۶

at Warsaw on 12 October 1929, Done
at The Hague On 28 September 1955
(The Hague Protocol to the Warsaw Convention
1955)

RenRodiere, Droit Commercial, précis
daloz, 6th ed, Paris 1972, PP123-124

Ripert- Georges, 1952, *Droit maritime*, Tome
Second 4eme ed edition Rouseauetcie, Paris

law, 1980, P. 551

Diederiks- Vershoor, 1985, P.55

G. Miller, 1982, P. 10

Le Tourneau - Philppe 1982

laresponsibilitecivil, 3emeed. Dalloz

Philippe le Tourneau et LorcCadiet (2002-
2003), *Droit de la responsabilite et des contracts*,
Dalloz, paris

*Protocol to Amend the Convention for
the Unification of Certain Rules Relating
to International Carriage by Air*, Signed



پښتونستان د علومو او مطالعات فرېشنې
پرتال جامع علوم انساني