

فصلنامه بین المللی قانون یار

License Number: ۷۸۸۶۴ Article Cod: ۲۰۲۱S۰D۱۸SH۱۸*۰۸۸ ISSN-P: ۲۵۳۸-۳۷۰۱

بررسی تحلیلی مسؤلیت شرکت های هواپیمایی در قبال جبران خسارت وارده بر مسافر (پروازهای داخلی و خارجی)

(تاریخ دریافت ۱۴۰۰/۰۴/۱۵، تاریخ تصویب ۱۴۰۰/۰۶/۱۸)

حامد سعیدی مقدم^۱

کارشناسی ارشد حقوق خصوصی

دکتر بابک محمد رضاپور اوزان^۲

دکتری حقوق خصوصی

چکیده

مسئولیت شرکت های هواپیمایی در قبال خسارات ناشی از تأخیر و لغو پرواز در هر دو زمینه بین المللی و داخلی قابل بررسی است. در پروازهای بین المللی، طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال، اصل مسئولیت شرکت های هواپیمایی در جبران تأخیرها است. اگرچه جبران تأخیرهای ناشی از شرکت های هواپیمایی بر اساس مبالغ محدود است، اما تحت شرایط خاص، مسئولیت نامحدود می تواند به شرکت های هواپیمایی ارائه شود. در کنوانسیون های ورشو و مونترال هیچ قانونی برای لغو پروازها وجود ندارد و در این مورد باید برای مطالبه خسارت به قوانین داخلی مراجعه کرد، در حالی که برخی از کشورها قوانین خاصی برای آن دارند. در زمینه پروازهای بین المللی، ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه پیوسته است، اما در زمینه پروازهای داخلی، سازمان هواپیمایی کشوری اخیراً دستورالعملی تحت عنوان "حقوق مسافر"

^۱ نویسنده مسئول parsnext۲۰@gmail.com

^۲ babakrezapour۲۵۹@gmail.com

را در سال ۱۳۹۱ تصویب کرده است که خسارات وارده را مشخص نمی‌کند. توسط خسارات طبق چه مقرراتی می‌توان از تأخیر و لغو مسافران درخواست کرد. بنابراین در این مورد نیز باید مطابق با قوانین داخلی عمل کنیم.

واژگان کلیدی: شرکت هواپیمایی، تأخیر، ابطال، خسارات قابل مطالبه

بخش اول: کلیات

در حمل‌ونقل هوایی یکی از مهم‌ترین وسایل مورد استفاده هواپیما است که امنیت و سرعت بالایی برخوردار است و برای اهداف مختلفی مورد استفاده قرار می‌گیرد که مهم‌ترین آن‌ها حمل‌ونقل افراد و اشیا است. (صفوی، ۱۳۶۲، ص ۳۶۳) یکی از کاربردهای مختلف هواپیما هواپیمایی است که موضوع اصلی قانون هواپیمایی است و به دو دلیل از جایگاه بالایی برخوردار است: اول اینکه جنبه خدمات عمومی دارد و دوم اینکه دارای جنبه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی منجر به توسعه روابط سیاسی، تجاری و فرهنگی بین کشورها و امکان نزدیک شدن روابط بین ملت‌ها شده است. (جباری، ۱۳۷۹، ص ۵) رشد صنعت هواپیمایی با تدوین قوانین و مقررات بین‌المللی هواپیمایی از جمله کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل گواتمالا و کنوانسیون مونترال به دنبال داشت. هر یک از آن‌ها نوعی قوانینی که در رابطه با مسئولیت متصدی حمل‌ونقل را تصویب کردند که به سیستم ورشو معروف است. این کنوانسیون در پروازهای داخلی و بین‌المللی در بسیاری از کشورها اجرا شده است. ایران تا سال ۱۳۶۴ به هیچ‌یک از مفاد کنوانسیون ورشو ملحق نشد و یک سیستم قانون مدنی و تجاری راجع به مسئولیت اپراتورهای حمل‌ونقل اعمال کرد، اما با توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی، قوانین فوق به اختلافات پرداختند؛ به همین دلیل، در همان سال، ایران با یک ماده واحد به سیستم ورشو پیوست و قوانین آن را در پروازهای بین‌المللی اجرا کرد. در

زمینه پروازهای داخلی در سال ۱۳۹۱ طبق ماده واحد مجلس شورای اسلامی، مفاد کنوانسیون ورشو در مورد پروازهای داخلی در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل لازم الاجرا بود، اما سرانجام در زمینه پروازهای داخلی هواپیمایی کشوری سازمان برای انجام وظایف خود در مرداد ۱۳۹۱، "دستورالعمل‌های مربوط به رسیدگی به امور مسافران در صورت تأخیر و لغو پروازهای داخلی" را تصویب کرد و به تمام خطوط هوایی ابلاغ کرد. طبق این بخشنامه، در مورد حمل بار و چمدان در پروازهای بین‌المللی مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی محدود به مسئولیت قید شده در پروتکل لاهه و کنوانسیون ورشو هست و در خصوص پروازهای داخلی برای حمل و نقل مسافر، فقط مقررات قانون مجازات و در مورد بار و اثاثیه محدود به مسئولیت‌های آن تحت کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است. در مورد تأخیرهای پرواز، مطابق با ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال، شرکت هواپیمایی مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر، بار یا کالا است. اگرچه کنوانسیون ورشو میزان غرامت پرداختی توسط شرکت‌های هواپیمایی را مشخص نکرده است، پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا میزان غرامت تأخیر را به‌طور جداگانه برای مسافران، کالاها و وسایل شخصی در ماده ۱ و کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال در ماده ۲۲ (۱) این میزان خسارت را تعیین کرده است. خسارات ناشی از تأخیر به دو دسته مادی و معنوی تقسیم می‌شوند. شکی نیست که خسارات مادی می‌تواند مطابق با کنوانسیون ورشو-مونترال و پروتکل گواتمالا مطالبه شود که میزان آن تعیین شده است. همچنین، حذف خسارت معنوی در کنوانسیون ورشو و مونترال می‌تواند دلیلی بر تأیید و ادعای این نوع خسارت باشد. اساس مسئولیت در کنوانسیون ورشو فرض تقصیر است، اما در کنوانسیون مونترال مطلق است.

لغو پرواز، اگرچه در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال به‌صراحت بیان نشده است، اما اگر در اثر لغو پرواز، مسافران خسارتی ببینند، شرکت هواپیمایی موظف به جبران خسارت است و نمی‌تواند به محدودیت‌های تعیین شده در کنوانسیون استناد کند و میزان خسارت طبق قوانین داخلی تعیین و شرکت هواپیمایی موظف به جبران آن هستند و در واقع مسئولیت شرکت‌های

هواپیمایی در جبران خسارت (مادی، معنوی) نامحدود است. در زمینه پروازهای داخلی در ایران قبلاً گفته شد که این دستورالعمل توسط سازمان هواپیمایی کشوری تصویب شده است. در این قانون، مسافران فقط طبق قانون مجازات اسلامی می‌توانند در زمینه حمل و نقل مسافر جبران خسارت کنند و از آنجا که قانون مجازات اسلامی در مورد خسارات ناشی از تأخیر و لغو پرواز مقررهای ندارد، در این زمینه قابل تأمل است. موضوع تأخیر و لغو پرواز بدون اطلاع قبلی و نقض حقوق مسافران، به لزوم تحقیق در این زمینه می‌افزاید؛ زیرا بیشتر کاربران هواپیما از حقوقی که طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی در صورت تأخیر و لغو پرواز به آن‌ها اعطا می‌شود، بی‌اطلاع هستند و این ناآگاهی می‌تواند منجر به سو استفاده شرکت‌های هواپیمایی در انجام تعهدات قراردادی خود شود. آن‌ها سرباز هستند.

این مقاله به دنبال پاسخ به این سؤال اصلی است که مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال خسارات ناشی از تأخیر و لغو پرواز چیست؟ و آیا می‌توان خسارت معنوی ناشی از تأخیر و لغو پرواز را مطالبه کرد؟ از این رو در این مقاله سعی بر این است که با یک تحقیق کاربردی و علمی و به شیوه مطالعه کتابخانه‌ای، ضمن بررسی مفهوم تأخیر و انواع آن و لغو پروازها، قراردادهای مختلف منعقدشده بین مسافر و اپراتور هواپیمایی و ماهیت قانونی آن، مسئولیت تأخیر و لغو پرواز در دو حوزه بین‌المللی و داخلی ایران را مورد توجه قرار گرفته است.

بند اول: پیشینه تحقیق

با توجه به تحقیقات و بررسی‌های نویسنده در مورد موضوع تحقیق، باید اذعان داشت که با توجه به ظهور رشته حقوق هوایی در ایران، بیشتر موضوعات در این زمینه هنوز مورد مطالعه و تحقیق قرار نگرفته‌اند، یا حداقل تحقیقات و مطالعات انجام شده کافی نیست البته کتاب‌هایی در زمینه حقوق هوایی تألیف شده‌اند، اما این کتاب‌ها بیشتر به تاریخچه قانونگذاری در این زمینه پرداخته‌اند. همچنین رساله‌هایی در این زمینه نوشته شده است که عبارت‌اند از: پایان‌نامه آقای جلیل واعظی با عنوان «مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در

کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ایران» و پایان‌نامه خانم ملیحه اسدی با عنوان "بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی" که بیشتر به بیان مسئولیت عمومی مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی و ذکر برخی مطالب اختصاص دارد.

همچنین، رساله آقای رامین قاسمی تحت عنوان «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در موارد تأخیر و لغو پرواز» که مفاد تأخیر و انصراف در فقه اسلامی و قوانین و کنوانسیون‌های ایران را بررسی می‌کند، بنابراین یک مطالعه مستقل در مورد مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال خسارات تأخیر و لغو در پروازهای داخلی و بین‌المللی مشاهده نمی‌شود. در بسیاری از کشورها، از جمله اتحادیه اروپا، قوانین و مقررات خاصی برای حمایت از حقوق مسافران هواپیما در صورت تأخیر یا لغو پرواز مورد بررسی قرار گرفته و اکنون با عنوانی مستقل از مفاد کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ شناخته شده‌اند و باید مورد بررسی و تحقیق قرار بگیرند. در کشور ما اخیراً دستورالعمل حقوق مسافران هوایی توسط سازمان هواپیمایی کشوری تصویب شده است که نیاز به مطالعه، تحقیق و معرفی به جامعه حقوقی و مسافران هوایی دارد و این مهم هنوز انجام نشده است.

با توجه به تحقیقات و بررسی‌های نگارنده در مورد موضوع تحقیق، باید اذعان داشت که با توجه به نوظهور بودن رشته قانون هواپیمایی در ایران، در این زمینه هنوز اغلب موضوعات مورد مطالعه و تحقیق قرار نگرفته‌اند، یا حداقل تحقیق و تحقیق مطالعات کافی نبوده است. البته کتاب‌هایی در زمینه حقوق هواپیمایی تألیف شده‌اند، اما این کتاب‌ها بیشتر به تاریخ قانونگذاری در این زمینه پرداخته‌اند. همچنین پایان‌نامه‌هایی در این زمینه وجود دارد که عبارتند از: پایان‌نامه آقای جلیل واعظی با عنوان "مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در برابر مسافر و کالا در کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ایران" و پایان‌نامه خانم ملیحه اسدی با عنوان "بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی" که بیشتر به بیان مسئولیت عمومی مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی و ذکر برخی مطالب اختصاص دارد. همچنین، تحقیق آقای رامین قاسمی تحت عنوان "مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در موارد تأخیر و لغو پرواز" که

مفاد تأخیر و انصراف در فقه اسلامی و قوانین و کنوانسیون‌های ایران را بررسی می‌کند، بنابراین یک مطالعه مستقل در مورد مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال خسارات تأخیر و لغو در پروازهای داخلی و بین‌المللی مشاهده نمی‌شود. در بسیاری از کشورها، از جمله اتحادیه اروپا، قوانین و مقررات خاصی برای حمایت از حقوق مسافران هواپیما در صورت تأخیر یا لغو پرواز، اکنون به‌عنوان مستقل از مفاد کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ شناخته شده‌اند و باید مورد بررسی قرار گیرند. در کشور ما اخیراً دستورالعمل حقوق مسافران هوایی توسط سازمان هواپیمایی کشوری تصویب شده است که نیاز به مطالعه، تحقیق و معرفی به جامعه حقوقی و مسافران هوایی دارد و این مهم هنوز انجام نشده است.

بخش دوم: مبانی نظری

بند اول: ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی

در این مقاله سعی می‌شود ماهیت حقوق قراردادهای حمل و نقل هوایی به‌طور مختصر توضیح داده شود. حمل و نقل هوایی اساساً شامل دو ماهیت است؛ نوع اول، رابطه بین شرکت‌های هواپیمایی و دولت است که تابع قوانین عمومی است و نوع دوم، رابطه بین شرکت هواپیمایی و مسافران است که در واقع تابع حقوق خصوصی است.

الف) ماهیت حقوقی قرارداد در کنوانسیون‌های بین‌المللی

در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال هیچ ماده‌ای در مورد ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی وجود ندارد. در این مورد، برخی از نویسندگان معتقدند: قرارداد حمل و نقل هوایی، با توجه به تعهداتی که برای طرفین ایجاد می‌کند، باید طبق ماده ۱۰ قانون مدنی در نظر گرفته شود که برای طرفین لازم‌الاجرا است. (عرفانی، ۱۳۹۴، ص ۱۴۵) برخی دیگر معتقدند که: "قرارداد حمل و نقل هوایی نوعی قرارداد خاص است که در قانون تجارت مدرن وضع شده است" (شهیدی، ۱۳۷۴، ص ۶۷) از آنجا که در حمل و نقل مسافر، بلیت یا بارنامه حمل و نقل کالا و رسید برای وسایل شخصی صادر می‌شود، می‌توان گفت که در این موارد قراردادی بین

مسافر یا صاحبان کالا با شرکت هواپیمایی منعقد شده است که بر اساس آن شرکت هواپیمایی متعهد می‌شود مسافر را سلامت برساند و یا کالا را به موقع به مقصد بفرستد. در نتیجه، قرارداد حمل و نقل می‌توان گفت که ماهیت قراردادی دارد؛ زیرا: (۱) قرارداد مذکور شامل حمل و نقل مسافر و کالا و همچنین وسایل شخصی مسافر می‌باشد. (۲) وسیله نقلیه مورد استفاده در این نوع حمل و نقل هواپیما است. (واعظی، ۱۳۸۹، ص ۲۶) شرکت هواپیمایی طبق قرارداد متعهد می‌شود مسافر و کالا را بدون تأخیر به مقصد منتقل کند و مانند هواپیماهای تفریحی و نظامی نیست. زیرا در این قرارداد حمل و نقل، شرکت هواپیمایی فقط وظیفه انتقال مسافران و کالاها را از مبدأ به مقصد بر عهده دارد. (اشتری، ۱۳۸۵، ص ۱۴)

ب) ماهیت حقوقی قرارداد در حقوق داخلی

در حقوق داخلی، قانون مدنی قرارداد حمل و نقل را نوعی اجاره می‌داند و در واقع نوع خاصی از قرارداد و از عقود معینه است. قانون‌گذار تعهدات مندرج در قرارداد اجاره را مشابه قرارداد امانت در شریعت اسلامی می‌داند. در حقیقت، وقتی مسافر با یک شرکت هواپیمایی قرارداد منعقد می‌کند، آن را اجاره می‌کند و در نتیجه، قرارداد حمل و نقل داخلی در محدوده اجاره قرار می‌گیرد و همانند اجاره‌نامه، مدت باید دقیقاً مشخص شود و شرط مدت از شرایط یک عقد اجاره معتبر است، شرکت هواپیمایی همچنین باید مسافر یا کالاها را در زمان دقیق مشخص شده در بارنامه بلیط و بارنامه هوایی به مقصد برساند. (قاسمی، ۱۳۹۴، ص ۶۹) به همین دلیل است که طبق قانون مدنی، قرارداد حمل و نقل نمونه‌ای از قرارداد اجاره است و در واقع قرارداد حمل و نقل نوعی قرارداد اجاره برای افراد است.^۱ قانون تجارت قرارداد حمل و نقل را نمونه‌ای از قرارداد وکالت می‌داند و مفاد مربوط به قرارداد وکالت در قانون مدنی بر قرارداد

^۱ ماده ۵۱۳ قانون مدنی.

حمل و نقل حاکم است. قانون تجارت، قرارداد حمل را منوط به مفاد قرارداد وکالت می‌کند، مگر در موارد خاص که از آن مستثنی باشد.^۱

مفهوم تأخیر پرواز: تأخیر در انگلیسی و در اصطلاحات حقوقی این کشور در الفاظ مختلف به کار رفته است. یکی از این کلمات delay است که به معنی تأخیر و درنگ کردن است و در فارسی واژه تأخیر معنای زیادی دارد که تقریباً همه به یک مفهوم اشاره می‌کنند و آن همان مرور زمان است. (قاسمی، ۱۳۹۴، ص ۴)

مفهوم ابطال پرواز: لغو پرواز به معنای عدم اجرای قرارداد در شرکت‌های هواپیمایی است و این بیک نقص جدی و گسترده در قرارداد است. یعنی نقض قرارداد بین شرکت هواپیمایی و مسافران توسط شرکت هواپیمایی یا نمایندگان آن خارج از اختیار طرفین. (قاسمی، ص ۵)

بند دوم: مسئولیت ناشی از تأخیر در پروازهای خارجی

مسافر هواپیما همیشه قربانی اصلی مشکلات ایجاد شده در هواپیمایی است. مسافری که به دلیل تأخیر پرواز مجبور است ساعت‌های زیادی در سالن فرودگاه منتظر بماند، تغییرات ناخواسته‌ای را در برنامه‌های خود ایجاد می‌کند و سرانجام با خستگی روحی راهی مقصد می‌شود. (واعظی، پیشین، ص ۶۵) در واقع مسافر هواپیما به دلیل سرعت زیاد این وسیله نقلیه را انتخاب کرده و انتظار دارد در مدت زمان کوتاهی به مقصد برسد. (صفوی، پیشین، ص ۹۸) در حمل و نقل کالاها، به‌ویژه کالاهایی که به سرعت خراب می‌شوند، به دلیل خاص بودن آن‌ها که باید سریع به مقصد حمل شوند، سرعت و عدم تأخیر بسیار مهم است. ماده ۱ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال در مورد حمل و نقل بین‌المللی افراد، وسایل شخصی یا کالاهای هوایی بین‌المللی با پرداخت هزینه می‌گیرد و حمل و نقل رایگان که توسط شرکت حمل و نقل انجام می‌شود، اعمال خواهد شد. بنابراین، برای اینکه حمل و نقل بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد و مفاد کنوانسیون ورشو در مورد آن اعمال شود، وجود یک سری شرایط لازم و ضروری است. اول، این نوع

^۱ ماده ۳۷۸ قانون تجارت.

حمل و نقل شامل حمل و نقل مسافر، کالا و وسایل شخصی است و برای هر یک از آنها مقررات کنوانسیون ورشو وجود دارد؛ دوم، حمل و نقل باید از طریق هوایی انجام شود، در حالی که اگر بخشی از سفر از طریق هوایی و قسمت دیگر از طریق دیگر انجام شود، مفاد کنوانسیون ورشو فقط بخش هوایی را شامل می‌شود و در قسمت دیگر، قانون داخلی رسیدگی‌کننده کشور اعمال می‌شود؛ سوم، حمل و نقل با هزینه است. در حقیقت، اگر حمل و نقل توسط هواپیماهای دولتی و بدون پاداش انجام شود، مفاد کنوانسیون ورشو اعمال نخواهد شد (جباری، ۱۳۸۸، ص ۳۳)

طبق ماده ۱ کنوانسیون ورشو، هزینه‌های حمل و نقل باید برای اجرای قرارداد مزبور پرداخت شود، حمل و نقل رایگان تنها در صورتی تحت پوشش قرارداد است که توسط یک شرکت حمل و نقل انجام شود که کار اصلی آن حمل مسافر و کالا است. (همان منبع ص ۹) با استناد به ماده بند ۲ از ماده ۹ کنوانسیون ورشو، می‌توان گفت که یک شرکت هواپیمایی، به‌عنوان مثال ایران، هنگام حمل و نقل پروازهای بین‌المللی بین یک نقطه در ایران و یک نقطه در کشور خارجی طرف قرارداد مکه مبدأ و مقصد پرواز در خاک ایران است، مسئولیت بین‌المللی را تحت کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن بدست می‌آورد. همچنین هنگامی که پرواز رفت و برگشت یک شرکت هواپیمایی ایرانی در یک کشور خارجی متوقف می‌شود، منوط به کنوانسیون ورشو-لاسه است. حتی اگر کشور خارجی طرف معاهده نباشد. (Macintyre, ۱۹۹۵, pp ۶۶۲-۶۶۴) از طرف دیگر، مطابق ماده مذکور، حمل و نقل بین‌المللی حمل و نقلی است که بر اساس توافق طرفین، مبدأ و مقصد، صرف‌نظر از اینکه وقفه در مسیر یا انتقال بار از یک وسیله به وسیله دیگر وجود داشته باشد یا نه، در قلمرو دو عضو کنوانسیون واقع شده‌اند یا مبدأ و مقصد در قلمرو یک کشور عضو باشد، اگر توقف مورد نظر در قلمرو کشور دیگری باشد، حتی اگر یک طرف کنوانسیون نباشد، حمل و نقل بدون چنین توافق‌نامه‌ای حمل و نقل بین‌المللی در دو نقطه در قلمرو یک عضو تحت این کنوانسیون تلقی می‌شود. (بنایاسیری، محمد زاده وادقانی، ۱۳۸۴ ص ۲۹۸)

بنابراین حمل و نقل باید بین دو کشوری که این معاهده را تصویب کرده‌اند، صرف نظر از ملیت طرف آسیب‌دیده یا مسئول حمل و نقل باشد. از آنجاکه این هواپیما که از مبدأ شروع می‌شود، ممکن است بر فراز بسیاری از کشورها پرواز کند، اگر این حادثه در کشوری که طرف قرارداد نیست، رخ دهد، هیچ تأثیری در اجرای معاهده ندارد. (سازمان هواپیمایی کشوری، ۱۳۷۵، ص ۱۲۵) اما، اگر یکی از کشورهای مبدأ یا مقصد یکی از طرفین کنوانسیون ورشو نباشد، مفاد آن کنوانسیون در مورد آن پرواز اعمال نخواهد شد. طبق قانون سال ۱۳۵۴، دولت ایران به کنوانسیون ورشو در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و پروتکل گوادالاخارا در ۲۸ سپتامبر و پروتکل گواتمالا در ۸ مارس ۱۹۷۱ پیوست. موافقت نامه‌های بین المللی دیگر پیمان ورشو یعنی پروتکل‌های اصلاحی ۱۹۷۵ و کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال را ایران هنوز تصویب نکرده است در سطح بین المللی از زمان اجرای پروتکل گواتمالا در ۱۹۷۱ لازم الاجرا نشده است. از اینرو، در حال حاضر برای پروازهای خارجی برای ایران فقط سه توافق نامه بین المللی اول، کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و کنوانسیون گوادالاخارا، لازم الاجرا هستند. (جباری، پیشین، ص ۲۹) یکی از مهم‌ترین مقالات مربوط به مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مورد تأخیر در پروازهای بین‌المللی، ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ است که مقرر می‌دارد: "شرکت حمل‌کننده مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافران، وسایل شخصی یا کالاها است." (جباری، ۱۳۹۱، ص ۳۳) طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو، مسافران می‌توانند خسارت تأخیر را مطالبه کنند. اگرچه در کنوانسیون ورشو صریحاً به عدم اجرای قرارداد حمل و نقل اشاره نشده است، اما با دقت در مواد ۱۷ تا ۱۹ کنوانسیون ورشو می‌توان نتیجه گرفت که تأخیر در حمل مسافر یا کالا نوعی عدم اجرای قرارداد و نقض تعهد است و خسارت باید توسط شرکت هواپیمایی جبران شود. این‌ها نمونه‌ای از نقض آشکار قرارداد توسط متصدی حمل و نقل است. (همان، ۱۳۸۸، ص ۲۹) خسارات ناشی از تأخیرهای احتمالی پرواز به دو دسته تقسیم می‌شوند: ۱- خسارات مربوط به تأخیر افراد. ۲- خسارات مربوط به تأخیر در حمل کالا یا وسایل شخصی مسافر. اما برای انجام مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی و مطالبه خسارت ناشی از تأخیر، شرایطی که در بخش زیر بررسی می‌شود ضروری است.

بند سوم: شرایط تحقق مسئولیت

هیچ یک از وسایل حمل و نقل، مانند هواپیماها، در طول سال‌های ۱۹۲۰ تا ۱۹۲۱ امنیت مسافر را تأمین نکردند؛ زیرا صنعت هواپیمایی با اتکا به سرعت، دقت، ایمنی توانست در هر یک از زمینه‌های مسافری و باری به دستاوردهای مهمی دست یابد. (کریمی، ۱۳۷۵، ص ۹۹) حال این سؤال مطرح می‌شود که در صورت تأخیر و خسارت پرواز، آیا صرف تأخیر پرواز برای مطالبه غرامت از مسافران کافی است؟ و در چه شرایطی شاکی می‌تواند خسارت خود را مطالبه کند؟ بنابراین، شاکی مدعی خسارت ناشی از تأخیر باید شرایط انجام مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را به دلایل کافی ثابت کند: الف) وقوع تأخیر پرواز ب) ورود خسارت ناشی از تأخیر ج) ایجاد رابطه علیت بین تأخیر و خسارت راهی است که تأخیر باعث خسارت می‌شود.

الف - بروز تأخیر

یکی از شرایط انجام مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی وقوع تأخیر است. با توجه به مفهوم تأخیر، می‌توان گفت که تأخیر مسئولیتی غیرمعارف و غیرمعقول است؛ به این معنا که «تأخیر رابطه مستقیم با ظرفیت فرودگاه مربوطه هم دارد؛ بدین معنی که هر چه در فرودگاه تقاضای افزودن بر ظرفیت باشد، امکان ایجاد تأخیر در آن فرودگاه بیشتر می‌شود». (صفار زاده، ۱۳۸۰ ص ۳۹۸) بنابراین، برای بحث در مورد مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی باید تأخیرهای پرواز وجود داشته باشد. تأخیر در پرواز می‌تواند دلایل مختلفی داشته باشد و دلایل زیادی را شامل شود. (Drion, ۱۹۵۴, p ۶۲) دلایل لغو پرواز را می‌توان به "درون‌سازمانی" و "برون‌سازمانی" تقسیم کرد. این تقسیم‌بندی ضروری است زیرا شرکت‌های هواپیمایی خود را موظف به جبران خسارات ناشی از برخی لغوها می‌دانند. (خزاعی و گلرو، ۱۳۸۶، ص ۹) در واقع، خسارت ناشی از لغوهایی قابل جبران است که ناشی از سهل‌انگاری متصدی در انجام اقدامات لازم برای اجرای برنامه پرواز باشد. به همین دلیل، اساساً لغوهایی جبران‌پذیر است که

"درون سازمان" اتفاق می‌افتد؛ زیرا به‌طور معمول، متصدی هیچ نقشی در بروز عوامل "برون‌سازمانی" ندارد. (همان منبع)

درواقع، اگر دلیل لغو پرواز به دلیل تقصیر متصدی حمل‌ونقل یا کارکنان آن باشد، علت آن "درون‌سازمانی" است و همان‌طور که گفته شد، قابل جبران است، اما اگر لغو پرواز به دلیل دیگری باشد، ارگان‌های مربوطه مانند حراست، نیروی انتظامی، هواشناسی و مراقبت پرواز "برون‌سازمانی" نامیده می‌شود و قابل جبران نیست. (فتح الله پور شیرازی، پیشین، ص ۱۰۵)

ب- ورود خسارت

در هنگام پرواز، خطوط هوایی هنگام خسارت مسئول است. با اشاره به اینکه شرط دوم و اصلی برای انجام مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی، وارد آوردن خسارت به طرف دیگر است. خسارت عبارت است از: ایجاد نقص در کالاها و وسایل شخصی یا فوت یک منفعت غیرمحمول یا صدمه به سلامتی فرد و روح و روان وی؛ خسارت در صورت مسلم و قطعی بودن خسارت، موجب مسئولیت و جبران خسارت می‌شود؛ زیرا ضرر احتمالی و سود احتمالی قابل جبران نیست. کنوانسیون ورشو و مونترال شرایط و ضوابطی را برای جبران تأخیر تأمین نمی‌کند. مهم‌ترین عنصر مسئولیت (اعم از قراردادی و اجباری) تحمیل خسارت به شخص آسیب‌دیده است تا هیچ آسیبی به شخص وارد نشود، بحث مسئولیت مستثنی است. (کاتوزیان، ۱۳۸۶، ص ۳۵)

ج- اثبات رابطه سببیت

یکی دیگر از عناصر مسئولیت شرکت هواپیمایی اثبات رابطه علی بین تأخیر و خسارت وارده به مسافر و کالا است. (فخاری، ۱۳۸۶، ص ۲۲۱) در زمینه هواپیمایی، مسافر آسیب‌دیده باید اثبات کند که خسارت ناشی از تأخیر پرواز است. در واقع نقض قرارداد یا عدم اجرای قرارداد موجب ضرر و زیان شده است. در این زمینه، اثبات رابطه علیت متعارف کافی است، به عبارت دیگر، رابطه عرفی بین این دو پدیده به گونه‌ای است که گفته می‌شود عدم اجرای

قرارداد توسط متصدی باعث ضرر می‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ص ۷۸۴) نکته قابل توجه در مورد این شرط می‌تواند این باشد که اگر مسئولیت ناشی از تقصیر باشد، مسافر آسیب دیده باید تمام عناصر اختلاف را اثبات کند، اما در صورت فرض تقصیر، متصدی باید ثابت کند که برای تأخیر یا لغو مقصر نبوده است پرواز در صورت عدم اثبات، موظف به جبران خسارت وارده است. در مورد مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی، برخی از نویسندگان همچنین معتقدند که از نظر تئوری، تعهد متصدی حمل و نقل طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو یک تعهد به وسیله است، اما با فرض مسئولیت مجاز در مواد ۱۷ تا ۱۹ این کنوانسیون تعهد وصف اصلی خود را از دست داد و به "تعهد به نتیجه" نزدیک می‌شود. (همان منبع)

ورسچور استدلال می‌کند که حاکمیت قانون برای مسئولیت، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی بر اساس تقصیر است، اما با یک بار اثبات خلاف؛ این بدان معناست که کنوانسیون بار اثبات را بر دوش شرکت هواپیمایی می‌گذارد. (Diederiks _ verschoor, ۱۹۹۷, p۵۸) طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو، از یک طرف، اصل مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در جبران خسارت ناشی از تأخیر است و جبران خسارت را به هیچ شرطی منوط نمی‌کند و از طرف دیگر، این اصل دارای استثنائاتی در ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو است که در آن متصدی از مسئولیت جبران خسارت معاف باشد، می‌توان نتیجه گرفت که اساس مسئولیت در کنوانسیون ورشو فرض تقصیر است و تعهد آن الزام به نتیجه است. در واقع، مبنای پذیرفته شده یک رویکرد متعادل بین مسئولیت مبتنی بر تقصیر و مسئولیت محض است. دلیل این امر این است که مبنای مسئولیت شدیدتر است و شرکت حمل و نقل باید ثابت کند که اشتباهی نکرده است. دوم، فرض گناه نسبت به مسئولیت محض ضعیف تر است. زیرا متصدی حمل و نقل طبق ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو می‌تواند از مسئولیت معاف شود. (قاسمی، پیشین، ص ۸۴) بنابراین، با توجه به آنچه گفته شد، می‌توان گفت که کنوانسیون ورشو حد وسط را پذیرفته است. (کاتوزیان، ۱۳۸۱، ص ۸۹)

بند چهارم: خسارت ناشی از تأخیر در حمل اشخاص

ممکن است در حمل مسافر، وسایل شخصی یا کالاها تأخیر ایجاد شود که در این مورد، در صورت خسارت، باید خسارات مختلفی پرداخت شود. و این آسیب می‌تواند مادی یا معنوی باشد. کنوانسیون ورشو میزان غرامت و جبران تأخیرها را مشخص نکرده است و فقط طبق ماده ۱۹ کنوانسیون شرکت‌های هواپیمایی را مسئول جبران تأخیرها می‌داند، اما میزان غرامت پرداختی به مسافران را مشخص نمی‌کند. با این حال، ماده ۲۲ کنوانسیون محدودیت‌های مسئولیت شرکت هواپیمایی را به‌طور کلی تعیین کرده و به نظر می‌رسد که میزان خسارت پرداختی به ازای هر مسافر، محدود به ۱۲۵۰۰۰ فرانک فرانسه، نیز می‌تواند در مورد تأخیرها اعمال شود. (خزائی، و گلرو، پیشین، ص ۷) همچنین در مورد میزان غرامت به دلیل تأخیر در حمل و نقل مسافر یا کالا، در تبصره ۱۴ لایحه بودجه سال ۱۳۸۳ کل کشور، مسئولیت جبران خسارت به شرکت‌های هواپیمایی در نظر گرفته شده و شرط شده است:

شرکت‌های هواپیمایی موظفند ده ساعت از کل قیمت بلیط یا بارنامه را برای هر ساعت تأخیر به مسافر یا بار جبران کنند که می‌تواند به پنجاه درصد از کل بلیط و بارنامه تحویل داده شود. (جباری، ۱۳۹۱، ص ۳۲) در بحث حاضر، باید توجه داشت که خسارات ناشی از تأخیر در صورت مسلم و قطعی بودن قابل مطالبه است. این بدان معناست که به دلیل تأخیر پرواز، مسافر از نظر مادی و معنوی واقعاً آسیب‌دیده باشد. و شرکت هواپیمایی موظف است بدون هیچ اولویتی این خسارات را جبران کند و قاضی براساس شواهد موجود میزان خسارت را تعیین کرده و حکم جبران خسارت را صادر می‌کند. (قاسمی، پیشین، ص ۶۶)

بند پنجم: خسارت مادی و خسارت معنوی

در ارتباط با تأخیر و ابطال پروازها بدون اطلاع قبلی سبب پایمال شدن حقوق مسافران می‌گردد از این رو بدلیل ناآگاهی از حقوق خود موجب افزایش این برخوردهای خلاف قانون افزایش می‌شود. باید دید در صورت تأخیر در خلال کنوانسیون‌های بین‌المللی و ورشو، چه خساراتی قابل مطالبه است؟

کنوانسیون ورشو و مونترال، در ماده ۱۹ خود، متصدی حمل و نقل هوایی را مسئول خسارات ناشی از تأخیر دانسته و اصل جبران تأخیر را در نظر گرفته است و قوانین داخلی، از جمله قانون مسئولیت مدنی، به صراحت در ماده ۱ بدان تأکید کرده است. و اصل ۱۷۱ قانون اساسی اصرار به جبران خسارت (مادی و معنوی) دارد. بنابراین، در رابطه با این نوع خسارت، باید اظهار داشت که طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی که قوانین آن نیز در سال ۱۳۵۴ توسط پروازهای بین‌المللی توسط ایران تصویب شده است، می‌توان ادعا کرد. همان‌طور که قبلاً ذکر شد، اساس مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی، فرض خطا است. بنابراین، مسافری که در تأخیر پرواز آسیب دیده است، برای مطالبه خسارت اعلام شده نیازی به اثبات خطای شرکت هواپیمایی ندارد. و با وقوع خسارت در نتیجه تأخیر و احراز رابطه علیت میان تأخیر و ورود خسارت، می‌تواند خسارت خود را مطالبه کند، اما این اصل استثنائاتی دارد؛ به این ترتیب، اگر متصدی حمل و نقل ثابت کند که او و نمایندگانش تمام اقدامات لازم را برای جلوگیری از خسارت انجام داده‌اند، مسئولیتی در قبال خسارات ناشی از تأخیر نخواهد داشت.^۱

بخش سوم: مسئولیت ناشی از تأخیر در پروازهای داخلی

قبلاً گفته شد که ماده ۱ کنوانسیون ورشو پرواز بین‌المللی را تعریف می‌کند و پروازها مشمول ماده بیان شده بین‌المللی هستند. اگر پرواز داخلی باشد، به صورتی که کشورهای مبدأ یا مقصد عضو کنوانسیون ورشو نباشند، قوانین و اصلاحیه‌های کنوانسیون ورشو اعمال نمی‌شود و پرواز داخلی به حساب می‌آید و در نتیجه مطابق با قوانین حل تعارض، قانون کشور موردنظر در مورد پروازهای موردنظر اعمال می‌شود. با مراجعه به قوانین داخلی کشورها روشن است هر یک از آن‌ها به طور کلی یکی از سه گزینه را در این زمینه انتخاب کرده‌اند:

۱- برخی از قوانین داخلی غرامت را در حوادث هوایی اعمال کرده و وحدت سیستم حقوقی را در کشور خود انتخاب کرده‌اند.

^۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو

۲- گروه دیگری از کشورها، پروازهای داخلی خود را به طور کامل یا جزئی در حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی، منوط به کنوانسیون‌های بین‌المللی کرده و وحدت سیستم حقوقی داخلی و بین‌المللی را در زمینه حمل‌ونقل هوایی ترجیح داده‌اند.

۳- برخی از کشورها، با توجه به ویژگی‌های خاص هواپیمایی، قانون ویژه‌ای را درباره مسئولیت متصدی پروازهای داخلی تصویب کرده‌اند. (ساعتچی، و سیدیان هاشمی، ۱۳۹۴، ص ۷۴) در ایالات متحده آمریکا، اگر مسافری در پروازهای داخلی با رجوع به دادگاه قصد شکایت برای خسارت را داشته باشد، مقررات داخلی در مورد پروازهای داخلی اعمال می‌شود، اما در پروازهای بین‌المللی، مواد ۱۹ و ۲۰ کنوانسیون ورشو یا مونترال اعمال می‌شود. (جباری، ۱۳۹۱، ص ۴۱)

در زمینه پروازهای بین‌المللی، ایران به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵ پیوست. در پروازهای بین‌المللی، مفاد کنوانسیون ورشو، مواد ۹۱ و ۲۱، در مورد تأخیر پرواز و خسارات ناشی از آن، در صورت پیوستن کشور عضو این کنوانسیون اعمال می‌شود. سیستم حقوقی ایران قبلاً وحدت قوانین داخلی و بین‌المللی را در زمینه هواپیمایی پذیرفته بود و طبق قانون، در مواردی که متصدی حمل، حمل‌ونقل مسافر یا کالا را به تأخیر بیندازد، بر طبق کنوانسیون ورشو برخورد می‌شود، اما ایران در سال ۱۳۹۱، دستورالعمل‌های سازمان هواپیمایی کشوری راجع به حقوق مسافران هواپیما را تصویب کرد و سایر قوانین و مقررات را به‌عنوان بخشی از این دستورالعمل تصویب نکرد. در واقعیت با تصویب دستورالعمل ۱۳۹۱، قانون ۱۳۶۴ را لغو کرده است. طبق ماده ۱ این دستورالعمل، اگر پرواز بین‌المللی باشد، مسئولیت حمل‌ونقل مسافر و کالا توسط ایرلاین‌های ایرانی مطابق با کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است، اما اگر پرواز داخلی باشد، در آن آمده است که برای حمل‌ونقل مسافر و آسیب‌دیدگی از نظر جسمی، یک مسافر فقط مطابق با قانون مجازات اسلامی می‌تواند دیه بخواهد و فقط مفاد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و مسئولیت محدود مندرج در آن برای حمل کالا و اثاثیه

اعمال می‌شود.^۱ با این حال، این ماده حاوی گزاره‌ای نیست که مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را در قبال خسارات ناشی از تأخیر پرواز تعیین کند و این ابهام در اینجا وجود دارد و این سؤال مطرح می‌شود که مسافری که پروازش به تأخیر افتاده و در نتیجه باعث خسارت به او شده بر اساس چه قوانینی می‌تواند خسارت مطالبه کند؟

طبق دستورالعمل ۱۳۹۱، اگر خسارت به کالاها و تجهیزات شخصی به دلیل تأخیر در پرواز ایجاد شود، مفاد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، همان‌طور که در بالا توضیح داده شد، اعمال می‌شود، اما در مورد مسافر خسارت دیده می‌توان گفت او می‌تواند در رابطه با زخم‌ها و صدمات جسمی بر طبق مقررات مجازات دیه را طلب کند، در حالی که خسارات ناشی از تأخیر یا مادی است یا معنوی، و قانون مجازات اسلامی برای تأخیر حکمی پیش‌بینی نکرده است. در نتیجه، دستورالعمل‌ها در این زمینه مبهم هستند و باید مورد توجه قرار گیرند. (ساعتچی، و سیدیان هاشمی، پیشین، ص ۱۶) در واقع، این مسئله در نظر نمی‌گیرد که خساراتی که در حین جابجایی مسافران ممکن است ایجاد شود، از جمله صدمات جسمی است. به نظر می‌رسد از آنجا که موضوع فوق‌الذکر در دستورالعمل‌های سال ۱۳۹۱ همچنان مورد تردید بوده و با مراجعه به قانون مجازات اسلامی نمی‌توان خسارات ناشی از تأخیر را مطالبه کرد. (قاسمی، پیشین، ص ۱۹) اکنون برای جبران خسارت ناشی از عدم انجام تعهد (تأخیر) در حقوق کشور ما، شرایط لازم در نظر گرفته شده است که در زیر بررسی می‌شود.

بند اول: شرایط تحقق مسئولیت

شرکت‌های هواپیمایی معمولاً زمان دقیق پرواز با بلیط‌های صادر شده را تضمین نمی‌کنند؛ زیرا پرواز هواپیماها، برخلاف سایر وسایل نقلیه، به شرایط مختلفی بستگی دارد که فراتر از تعهدات معمول شرکت‌های هواپیمایی خارج است و عواملی که باعث تأخیر می‌شوند در بیشتر موارد به شرایط فنی هواپیما، شرایط آب و هوایی، ترافیک هوایی و ... مربوط می‌شوند. برای

^۱ ماده ۹ دستورالعمل سازمان هواپیمایی کشوری

حفظ ایمنی پرواز، آن‌ها باید موارد فوق را رعایت کنند. (همان، پیشین، ص ۱۹) شرکت‌های هواپیمایی وقتی در پرواز اشتباه کنند و به دلیل تأخیر به مسافر آسیب برسانند، مسئول هستند. بنابراین، در پروازهای داخلی، صرف تأخیر در پرواز باعث مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی نمی‌شود، همان‌طور که عدم انجام تعهد مسئولیتی ایجاد نمی‌کند و این تنها زمینه مسئولیت را فراهم می‌کند. بنابراین، طبق قوانین عمومی در قانون داخلی و مواد قانون مدنی، برای اینکه مسافر بتواند خسارات ناشی از تأخیر را مطالبه کند، باید موارد زیر وجود داشته باشد: ۱- فرارسیدن موعد؛ ۲- عدم انجام تعهد؛ ۳- وجود ضرر؛ ۴- دستیابی به رابطه علی بین عدم انجام تعهد و ضرر. (کاتوزیان، ۱۳۸۹، ص ۲۵۹) که برای جلوگیری از بحث بیشتر در این مقاله به‌طور مفصل مورد بحث قرار نگرفته است.

بند دوم: رابطه سببیت میان عدم اجرای تعهد و ورود ضرر

طبق ماده ۵۱۶ قانون مدنی، اساس مسئولیت متصدی حمل‌ونقل مطابق ماده مذکور است که وی را به‌عنوان امین می‌داند و در صورت خسارت، هیچ مسئولیتی ندارد، مگر اینکه ثابت شود متصدی دارای سوء رفتار باید بر اساس تقصیر باشد. در دعوا بین طرف آسیب‌دیده و متصدی حمل‌ونقل، مسافر آسیب‌دیده باید ثابت کند که متصدی حمل‌ونقل مرتکب تخلفی از جمله رفتار ناشایست شده است. در حقوق داخلی، قانون مدنی و قانون تجارت بر اساس مسئولیت، دو پایه متفاوت برای متصدی دارند، به‌طوری‌که در قانون مدنی، مبنای مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بر اساس تقصیر است و این خسارت‌دیده می‌باشد که باید تقصیر متصدی را اثبات کند، اما در حقوق تجارت مبنای مسئولیت فرض تقصیر است و اصل بر عهده شخص مسئول است. آخرین شرط انجام مسئولیت در قوانین داخلی، اثبات رابطه علی بین عدم اجرای تعهد و متحمل شدن ضرر است. یعنی اینکه ثابت کنیم تأخیر در پرواز باعث خسارت به مسافر شده به‌گونه‌ای که بین تأخیر و رسیدن خسارت رابطه مستقیمی وجود دارد، به‌طوری‌که اگر پرواز به تأخیر نمی‌افتاد، خسارتی رخ نمی‌داد. در مورد حمل‌ونقل هوایی، مسافر باید ثابت کند که

خسارت ادعا شده به دلیل نقص در قرارداد (تأخیر) است، به عبارت دیگر، عدم اجرای قرارداد باعث ضرر شده است. (فخاری، پیشین، ص ۲۲۸)

در مورد ادعای خسارت طبق ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی، شاکی (مسافر) باید ثابت کند که خسارت واسطه‌ای ناشی از تأخیر یا عدم اجرای تعهد یا عدم ارائه دعوی بوده است. بنابراین، اگر مسافر ثابت کند که در نتیجه تأخیر پرواز متحمل خسارت شده است، ادعای خسارت ناشی از تأخیر پرواز منعقد می‌شود (جباری، پیشین، ص ۴۸). علاوه بر خسارات اعلام شده، باید به مسافری که پرواز آن به تأخیر افتاده خدمات مناسبی ارائه شود، اما متأسفانه در ایران به دلیل تأخیر پرواز، مسافری هنوز خسارت دریافت نکرده است و به نظر می‌رسد تأخیر پرواز برای مسافران طبیعی است. طبق دستورالعمل‌های ۱۳۹۱، شرکت‌های هواپیمایی اکتفاء به ارائه خدمات محدود می‌کنند، در حالی که طبق مقررات اتحادیه اروپا، به مسافرانی که پروازهای آن‌ها با تأخیر انجام می‌شود خدمات بسیار خوبی ارائه می‌دهند.

بخش چهارم: مسئولیت ناشی از ابطال پرواز

یکی دیگر از مسئولیت‌های شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران هواپیمایی جبران خسارت لغو پرواز است. همان‌طور که قبلاً در قسمت مفاهیم گفته شد، لغو پرواز هواپیما به این معنی است که شرکت هواپیمایی به هر دلیلی پرواز از قبل تنظیم شده را لغو می‌کند و پرواز به صورت از قبل برنامه‌ریزی شده انجام نشود. با انعقاد قرارداد بین شرکت هواپیمایی و مسافر و تحویل بلیط توسط شرکت هواپیمایی، شرکت مربوطه موظف است پرواز را در ساعت مشخص شده در بلیط انجام دهد و اگر شرکت به هر دلیلی تصمیم به لغو پرواز دارد، قیمت بلیط باید به مسافر پرداخت شود و خسارت را جبران گردد. در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال هیچ شرطی برای لغو پروازها وجود ندارد، اما این بدان معنی نیست که خسارات ناشی از لغو قابل جبران نیست. لغو پرواز را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد. اول، لغو پرواز ممکن است یک لغو عمومی باشد. مانند ممنوعیت قانونی پرواز، مانند زمانی که پرواز حجاج به خانه خدا در ساعت

معینی لغو شود، یا شرایط آب و هوایی از فرودگاه مبدأ تا مقصد نامطلوب باشد، یا در موارد جنگ. حالت دوم زمانی است که فقط یک پرواز خاص لغو شده و در واقع عمومی نباشد. مانند وقتی که یک شرکت هواپیمایی بلیط های بیشتری نسبت به ظرفیت هواپیما به فروش برساند. (قاسمی، پیشین، ص ۱۵)

بند اول: مسئولیت ناشی از ابطال پروازهای داخلی و خارجی

این پرواز معمولاً به دلیل عاملی لغو می‌شود که در آینده نزدیک حل نخواهد شد، اما توجه به این نکته حائز اهمیت است که در کلیه معاهدات بین‌المللی از جمله کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی اشاره‌ای به لغو پرواز نشده است. بنابراین این سؤال پیش می‌آید که در صورت لغو پرواز، مسافران پرواز خارجی چه حقوقی دارند؟ پرواز ممکن است به دلیل قوه قاهره مثل شرایط نامساعد جوی لغو شود، اما لغو پرواز به دلایل دیگر از جمله نقص فنی در صورت جایگزینی هواپیمای دیگر بی‌معنی است. فاکتورهای لغو پرواز هواپیما، همان‌طور که در قسمت مفهوم لغو بیان شد، ممکن است به دلایل درون یا برون‌سازمانی باشد، اگر دلیل لغو پرواز به دلیل تقصیر متصدی حمل‌ونقل یا کارکنان او باشد، و در واقع علت آن "درون‌سازمانی" نباشد، قابل جبران است. (خزائی، پیشین، ص ۱۱) اما عامل "برون‌سازمانی" متصدی حمل‌ونقل نقشی در آن ندارد، بنابراین شرکت هواپیمایی مسئولیتی در جبران زیان ندارد. بسیاری از حقوقدانان استدلال می‌کنند که اگر بخشی از قرارداد توسط شرکت حمل‌ونقل هوایی انجام نشود، اقدام وی به این معنا نیست که کنوانسیون ورشو به طور کلی اجرا نمی‌شود، اما اگر شرکت حمل و نقل به طور کلی قرارداد را انجام ندهد، اوضاع متفاوت خواهد بود. عدم انجام آن منجر به عدم اجرای قرارداد یا نقض قرارداد می‌شود و در نتیجه کنوانسیون ورشو و مونترال اجرا نخواهد گردید. (Goldhirsch, L.B. (۱۹۸۸), p ۸۲.) در بسیاری از موارد، شرکت‌های هواپیمایی برای جلب رضایت مشتری، با رضایت مشتری پرواز دیگری را جایگزین پرواز اصلی لغو شده می‌کنند. (جباری، پیشین، ص ۳۷) در حقیقت، چنین خدماتی را نمی‌توان جبران‌کننده از دست دادن پرواز اصلی دانست. مسافرانی که پرواز آن‌ها

لغو شده است، ملزم به انجام پرواز جایگزین نیستند، اما در پذیرش یا رد پیشنهاد هواپیمایی برای پرواز جایگزین آزاد هستند و در اصل مسافر می‌تواند تمام خسارات وارده را مطالبه کند. (رضی پور، پیشین، ص ۳)

در این مورد نیز به دلیل سکوت کنوانسیون ورشو و عدم پیش‌بینی جبران خسارت توسط شرکت‌های هواپیمایی مربوطه، باید دستور جبران خسارت و مقدار آن با مراجعه به قوانین داخلی در نظر گرفته شود و در واقع مسافران باید بتوانند خسارت وارده را مطالبه کنند. با استناد به قوانین داخلی کشورها، روشن است که برخی از کشورها مقرراتی را در مورد لغو یا اقدام شرکت‌های هواپیمایی برای فروش بلیط بیش از ظرفیت وضع کرده‌اند که به موجب آن شخص آسیب‌دیده می‌تواند خسارت خود را مطالبه کند. (جباری و حسن نژاد، ۱۳۹۳، ص ۳۹) قوانین و مقررات داخلی اتحادیه اروپا و ایالات متحده آمریکا نیز توجه ویژه‌ای به این موضوع دارند و آیین‌نامه‌هایی را وضع کرده‌اند. (فتح الله پور شیرازی، پیشین، ص ۹۸) در کشور ما چون مقرراتی در این زمینه وجود ندارد، می‌توان با مراجعه به قوانین داخلی و بر اساس مسئولیت قراردادی و نقض تعهد قراردادی، خسارت را مطالبه کرد؛ زیرا با صدور بلیط توسط شرکت‌های هواپیمایی، متصدی حمل و نقل متعهد می‌شود مسافر را از مبدأ به مقصد برساند. (کاتوزیان، ۱۳۸۹، ص ۲۵۶) بنابراین، هر زمان که متصدی پرواز را لغو کند، در واقع، او به تعهد خود عمل نکرده و مسئولیت او یک قرارداد است که عبارت است از: تعهد متعهد به جبران خسارت وارده به او در اثر عدم اجرای قرارداد. (فخاری، و محمدزاده، پیشین، ص ۲۱۹) به تعبیری دیگر، وجود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به دلیل تقصیر متصدی است. از این رو ارتکاب یا امتناع از عمل برخلاف مقررات به تنهایی برای اثبات مسئولیت کافی نیست و اگر شرکت حمل و نقل ثابت کند که مرتکب تقصیر نشده است، هیچ مسئولیتی نخواهد داشت. (جباری، ۱۳۹۱، ص ۴۸)

بخش پنجم: چگونگی جبران خسارات

برای اینکه بتوانید خسارت تأخیرهای پرواز را مطالبه کنید، تعدادی از شرایط مندرج در کنوانسیون ورشو مورد نیاز است و کنوانسیون همچنین برای مطالبه خسارت تأخیرها، زمانی را معین کرده است که مسافر آسیب دیده مجاز به مطالبه خسارت می باشد در حالی که در کنوانسیون ورشو و مونترال هیچ قانونی برای لغو پرواز در این زمینه وجود ندارد، به نظر می رسد در این مورد می توان به قوانین داخلی کشور مورد نظر مراجعه کرد.

بند اول: مهلت اقامه دعوا و شرایط آن

در صورت بروز اختلاف بین مسافران و شرکت های هواپیمایی، ابتدا مسافران اعتراض خود را به شرکت های هواپیمایی ارائه می دهند تا با معرفی آن ها به شرکت های بیمه خسارت را جبران شود. زیرا شرکت های هواپیمایی خود را در برابر خسارت بیمه می کنند، اما اگر اختلافات به گونه ای باشد که با مراجعه به شرکت هواپیمایی حل و فصل نشود، مسافر آسیب دیده چاره ای جز مراجعه به دادگاه صالح و طرح شکایت ندارد. مسافر آسیب دیده یا صاحب کالا باید برخلاف خسارت (مادی یا معنوی) در مدت زمان تعیین شده به شرکت هواپیمایی مراجعه کند تا خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل کالا یا وسایل شخصی خود را مطالبه کند. در همین راستا، بند ۹ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: "دریافت لوازم شخصی یا کالا بدون آن که گیرنده به آن اعتراضی داشته باشد، حاکی از این است که کالا بدون نقص و بر طبق سند حمل و نقل گیرنده تحویل شده است - مگر خلاف آن ثابت شود." ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال نیز همان محدودیت های زمانی را برای طرح دعوا تعیین کرده است. در واقع، مهلت های تعیین شده در پروتکل لاهه، که اصلاحیه ای در کنوانسیون ورشو است، تغییری نکرده و مهلت ۲۱ روزه را برای جبران تأخیر در حمل کالا تعیین کرده است. نکته دیگری که باید مورد بحث قرار گیرد این است که اقامه دعوی برای خسارت مادی و معنوی مسافر به دلیل تأخیر پرواز محدودیت و زمانی خاصی ندارد، مگر اینکه مشمول محدودیت زمانی ۲ ساله

شود. همچنین، ادعای خسارت ناشی از لغو محدود به تاریخ خاصی نیست. زیرا در کنوانسیون‌های بین‌المللی هیچ قانونی در این زمینه وجود ندارد.

در رابطه با اشخاص ذینفع و دادگاه صالح برای رسیدگی به ادعای خسارت، این سؤال مطرح می‌شود که در صورت تأخیر پرواز و خسارت، چه کسی حق طرح دادخواست را دارد؟ بند ۹ ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو چنین مقرر می‌دارد: "در موارد پیش‌بینی شده در مواد ۱۸ و ۱۹ این کنوانسیون، دعوی جبران خسارت را تحت هر عنوان، منحصراً با توجه به شرایط و حدود مقرر در این کنوانسیون می‌توان اقامه نمود." ماده ۲۹ کنوانسیون مونترال، علاوه بر ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو، مقرر می‌دارد: "حمل مسافر، کالا و بار مسافر هرگونه ادعای خسارت به هر شکل، خواه طبق این کنوانسیون یا بر اساس قرارداد یا با مسئولیت مدنی یا غیر آن باشد صرفاً تحت شرایط و محدودیتهای مسئولیت پیش‌بینی شده در این کنوانسیون می‌تواند بدون تعارض در تعیین اشخاصی که حق شکایت و حقوق آنها را دارند، اقامه گردد، بدون اینکه به تعیین اشخاص دارای حق اقامه دعوا و حقوق مربوط به آنها لطمه‌ای وارد کند. در هر یک از این نوع دعاوی، خسارت آموزنده عرامت تنبیهی یا هرگونه خسارت دیگری که عنوان جبرانی نداشته باشد قابل مطالبه نیست" موضوع اشخاصی که واجد شرایط طرح دعوی هستند طبق مقررات ماده فوق به مقررات طرف دعوا اختصاص داده می‌شود. زیرا در کنوانسیون ورشو، شکایت از طرف‌های ذینفع ساکت است. (جباری، ۱۳۷۹، ص ۲۸) در رابطه با دادگاه صالح، ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو پیش‌بینی کرده است: "طرح شکایت ادعای خسارت باید به انتخاب شاکی در قلمرو یکی از طرفین معظم متعاقد - در دادگاه محل اقامت حمل‌کننده یا محل کار وی با یکی از شعبات وی که قرارداد حمل و نقل منعقد شده یا در دادگاه مقصد انجام شود." تشخیص اینکه خسارت دیده به کدام یک از دادگاه‌های فوق‌الذکر مراجعه می‌کند، به خود او بستگی دارد و ملزم به مراجعه به یکی از آنها نیست. البته انتخاب‌های او باید براساس چهارچوب شرایط ماده ذکر شده باشد باید دادگاهی انتخاب شده‌اش در یکی از کشورهای متعاهدی باشد که کنوانسیون ورشو را تصویب کرده‌اند و یکی از چهار دادگاهی است که در

این ماده پیش‌بینی شده است و طرفین نمی‌توانند به‌غیراز چهار دادگاه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، پرونده دیگری را طرح و توافق کنند. (قاسمی، پیشین، ص ۹۱) کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال، مطابق با ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، بر طبق ماده ۳۳ خود، حق مسافر را برای طرح دعوی در محل اقامت دائم خود به رسمیت می‌شناسد. منظور از اقامت دائم، اقامت گاه ثابت و دائمی مسافر در زمان حادثه است. (جباری، ۱۳۸۸، ص ۶۱) و تابعیت مسافر در این زمینه تعیین‌کننده نیست. (بناءنیا سیری، و محمدزاده وادقانی پیشین، ص ۳۱۵)

بند دوم: جبران خسارت به وسیله مؤسسات بیمه‌گر

کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های الحاقی و مونترال شرکت‌های هواپیمایی را ملزم به بیمه کردن مسئولیت خود در برابر خسارات ناشی از تأخیر پرواز یا لغو نزد شرکت‌های بیمه نمی‌کند، اما از آنجا که ممکن است شرکت‌های هواپیمایی توانایی جبران خسارت را نداشته باشند، آن‌ها ترجیح می‌دهند خود را در مؤسسات مربوطه بیمه کنند. پروتکل گواتمالا که هنوز عملی نشده است، به این شرکت هواپیمایی پیشنهاد می‌کند که آن‌ها یک سیستم مکمل برای جبران خسارت پیش‌بینی شده در کنوانسیون ورشو در نظر بگیرند.^۱ هر زمان که شرکت هواپیمایی مسئولیت خود را بیمه کند، شرکت‌های بیمه موظف به جبران خسارت‌های مندرج در قرارداد بیمه هستند و اگر خسارت بیش از آنچه بیمه پرداخت کرده است، باشد مابقی هزینه‌ها را شخص آسیب‌دیده می‌تواند از شرکت هواپیمایی دریافت کند. در واقع قرارداد بیمه نوعی ضمانت برای شخص زیان‌دیده است که بر اساس آن وی علاوه بر مراجعه به شرکت هواپیمایی می‌تواند برای جبران خسارت خود به بیمه‌گر نیز مراجعه کند. (شهلایی، ۱۳۷۴، ص ۹۲) در صورت تأخیر در حمل مسافر و کالا، شرکت حمل‌ونقل طبق ماده ۱۹ مسئولیت دارد، اگرچه شرکت‌های هواپیمایی معمولاً با ذکر شرایط روی بلیط این نوع مسئولیت را مستثنی

^۱ بند ۱ ماده ۳۵ پروتکل لاهه

می‌کنند، اما در این مورد نیز پوشش بیمه‌ای می‌تواند مسئول باشد و تأخیر و همچنین تلفات مسافران را پوشش دهد. (اسدی، ۱۳۹۰، ص ۹۳)

بند سوم: بیمه مسئولیت برای جبران خسارات وارده بر مسافر و لوازم شخصی مسافر

اگر شرکت هواپیمایی خود را در برابر خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر بیمه کند، در این صورت بیمه‌گر متعهد می‌شود خسارت تأخیر در حمل مسافر را جبران کند که از نظر قانونی مسئولیت آن با بیمه‌گذار است. جبران تأخیر در حمل و نقل افراد به صراحت در کنوانسیون ورشو پیش‌بینی نشده است، اما ماده ۸ پروتکل گواتمالا، برخلاف اسناد قبلی در مورد تأخیر در حمل و نقل افراد، مسئولیت شرکت حمل‌کننده را ۶۲۵۰۰ فرانک برای هر مسافر مشخص می‌کند. و در بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، این میزان گرامت ۴۱۵۰ است، اگرچه مقرراتی وجود دارد که خطوط هوایی را از حق استناد به مواد کنوانسیون که مسئولیت آن‌ها را محدود می‌کند، سلب می‌کند.^۱ در این حالت، شرکت‌ها باید تمام خسارات وارده را جبران کنند. اگر شرکت‌های هواپیمایی می‌خواهند چنین خساراتی را از شرکت بیمه جبران کنند، باید با شرکت بیمه قرارداد منعقد کرده و بیمه مربوطه را خریداری کرده باشند. اگر شرکت‌های هواپیمایی خود را در برابر خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل کالا یا وسایل شخصی مسافر به شرکت‌های بیمه‌گر، بیمه کنند. در صورت خسارت، مؤسسات ملزم به جبران خسارت می‌شوند. در ماده ۷ پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا برای اولین بار ذکر شده است که گرامت تأخیر در حمل کالا و وسایل شخصی به‌طور جداگانه تأمین می‌شود. معمولاً دادگاه‌ها برای تأخیری که به خاطر شرایط اضطراری صورت گرفته خسارتی مشخص نمی‌کنند اما در صورتی که تأخیر دلیل دیگری داشته باشد، باید خسارت مناسب به شاکی پرداخت شود. در نتیجه، اگر کالاهای مسافر یا وسایل شخصی در اثر تأخیر آسیب ببینند و شرکت هواپیمایی این موارد را تحت

^۱ ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو

نتیجه گیری

پوشش بیمه قرار داده باشد، این بیمه گر است که باید متناسب با خسارت، غرامت پرداخت کند، اما اگر تأخیر در شرایط اضطراری رخ دهد، اگرچه شرکت هواپیمایی تمام اقدامات لازم را انجام داده باشد اما جلوگیری از خسارت امکان پذیر نباشد، هیچ مسئولیتی متوجه آن نیست و شرکت هواپیمایی مسئولیتی ندارد. در مورد خسارت به کالاها یا تجهیزات شخصی در صورت لغو پرواز، به نظر می رسد در این حالت نیز اگر شرکت های هواپیمایی خود را در برابر خسارت بیمه کنند، شرکت بیمه موظف است خسارات ناشی از لغو پرواز را جبران کند.

تأخیرهای پرواز هواپیما جزء لاینفک پروازهای ایران است. به گفته سازمان هواپیمایی کشوری، میانگین تأخیرهای پرواز در ایران در مسیرهای داخلی و بین المللی مطابق با اعلام سازمان هواپیمایی کشوری حدود نیم ساعت است. با این وجود مسافرانی که طبق عرف بین المللی بیش از این مدت در فرودگاه ها تأخیر دارند، از حقوقی برخوردارند که معمولاً در ایران چندان مورد توجه قرار نمی گیرد. خسارات ناشی از تأخیر یا مادی است یا معنوی. خسارات مادی که بیشتر مربوط به عدم النفع است، اگرچه سودی که قطعی و مسلم است، اما طبق ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو و مونترال قابل مطالبه است. در سال ۱۳۹۱، ایران دستورالعمل های سازمان هواپیمایی کشوری در مورد حقوق مسافران را تصویب کرد. اگرچه ماده ۱ این دستورالعمل تصریح کرده است که این شرکت هواپیمایی مسئول حمل کالا و اثاثیه مطابق با کنوانسیون ورشو و حمل و نقل مسافر فقط مطابق با قانون مجازات اسلامی است، اما مشخص نیست که در زمینه پرواز داخلی بر طبق چه قانونی خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل مسافر را درخواست کرد. مسافر آسیب دیده می تواند مطابق با قوانین عمومی مسئولیت مدنی و قراردادی خسارت دریافت کند. از آنجاکه بلیط صادر شده نشان دهنده قرارداد بین مسافر و شرکت هواپیمایی است، در صورت عدم اجرای قرارداد، شرکت هواپیمایی موظف به جبران خسارت است. البته مسافر برای اینکه بتواند خسارت خود را مطالبه کند، لازم است که شرایطی را اثبات کند که وظیفه ی خسارت دیده است که عبارتند از: تاریخ سررسید،

عدم انجام تعهد، ورود خسارت، رابطه علی. در مورد خسارت ناشی از لغو پرواز، از آنجا که در هیچ‌یک از کنوانسیون‌های ورشو و مونترال پیش‌بینی نشده است. در این حالت، مسافران باید مطابق با قانون ملی خود و از طریق دادگاه صالح درخواست خسارت کنند. در نتیجه، ایرلاین‌ها در قبال خسارات ناشی از لغو پرواز به مدت نامحدود مسئول هستند و آن‌ها حق استناد به معافیت‌های ذکر شده در کنوانسیون‌های ورشو و مونترال را نخواهند داشت. در زمینه پروازهای داخلی، برخلاف برخی از کشورها که مقررات ویژه‌ای در مورد لغو پرواز دارند، کشور ما نحوه جبران خسارت را تعیین نکرده است و فقط طبق دستورالعمل ۱۳۹۱ خدمات محدودی ارائه داده است. در بسیاری از کشورها، اگر پروازی به تأخیر بیفتد، پس از عذرخواهی از تأخیر پرواز، با جبران مدت تأخیر، غرامت پرداخت می‌شود. اما در ایران، علی‌رغم وعده‌های قبلی برای بررسی و جبران خسارت تأخیرهای پرواز، هنوز هیچ اقدام مؤثری توسط شرکت‌های هواپیمایی برای جبران خسارت و جلب رضایت مسافران انجام نشده است. اگرچه طبق مفاد کنوانسیون ورشو، شرکت‌های هواپیمایی ملزم به پرداخت خسارت تأخیرهای پرواز هستند، اما به نظر می‌رسد به دلیل نبود سازوکار مشخص و ناآگاهی مسافران، این روش در کشور ما معمول نیست و روند به تأخیر انداختن پروازهای طولانی ادامه دارد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

منابع و ماخذ

الف) منابع فارسی

اسدی، ملیحه، (۱۳۹۰)، " بیمه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه قم.

اشتری، محمد، (۱۳۸۵)، " مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی"، پایان نامه دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران.

بنایا سیری، ماشاءالله و محمد زاده وادقانی، علی رضا، (۱۳۸۴)، " کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۶۸، صص ۲۹۷ تا ۳۲۱.

جباری قره باغ، منصور، (۱۳۷۹)، " مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (بررسی سیستم ورشو)"، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۴۸، صص ۳ تا ۴۶.

جباری، منصور و حسن نژاد، مجید، (۱۳۹۳)، بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل در مقررات بین المللی و ایران، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۴، صص ۱۴۱ تا ۱۶۸.

جباری، منصور، (۱۳۸۸)، مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن، مجله پژوهش حقوق خصوصی، شماره ۲۶، صص ۴۳ تا ۶۲.

خزائی، سید علی و گلرو، علی اکبر، (۱۳۸۶)، "حقوق مسافران هواپیما"، تهران_ پژوهشگاه هوا فضا.

ساعتچی، علی و سیدیان هاشمی، سروش، (۱۳۹۴)، "مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در صورت تأخیر"، مجله حقوقی دادگستری (علمی پژوهشی)، شماره ۹۱، صص ۵۷ تا ۸۴.

شهلائی، ناصر، (۱۳۷۴)، "مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی و شرکت‌های بیمه در قبال مسافر و بار همراه وی"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران.

شهیدی، مهدی، (۱۳۷۴)، برخورد قانون مدنی و تجارت در مورد قرارداد حمل و نقل"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

صفارزاده، محمد و معصومی، غلام رضا، (۱۳۸۰)، "برنامه‌ریزی و طراحی فرودگاه"، تهران: انتشارات ایمان.

صفوی، حسن، (۱۳۶۲)، "حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی"، تهران: موسسه خدمات.

عرفانی، محمود (۱۳۹۴) حقوق تجارت: ورشکستگی و تصفیه اموال (جلد ۴) چاپ ۳ ناشران: جاودانه،

فتح‌الله پور شیرازی، احمدرضا، (۱۳۸۶)، "حقوق مسافران هواپیما"، قم - انتشارات همای غدیر.

فرحناکیان، فرشید، (۱۳۸۹)، "قانون تجارت در نظم کنونی"، تهران: نشر میزان، چاپ سوم.

کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۱)، "تهران - انتشارات شرکت سهامی، چاپ سوم.

کریمی، مسعود، (۱۳۷۵)، "ایمنی در صنعت حمل و نقل هوایی"، تهران: انتشارات جزیل.

واعظی، جلیل، (۱۳۸۹)، "مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در کنوانسیون بین‌المللی و قوانین ایران"، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه قم.

ب) منابع لاتین

Diederiks– Verschoor, (۱۹۹۷), An International to Air law ۵d, Kluwer law and Taxation, Netherlands.

Goldhirsch, L. B. (۱۹۸۸), the Warsaw Convention Annotated, a Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff).

H. Drion, (۱۹۵۴), Limitation of Liability in International Air law, Thesis (The Netherlands), para. ۱۸۱.

James D. Macintyre, (۱۹۹۴-۱۹۹۵), Where are you goin? Destination, gurisdiction, and the Warsaw Convention: Does passenger intent enter the analysis? J. air law and commerce.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی