

## مسئولیت متصدی حمل بین‌المللی بار هوایی؛

### نقد آراء قضایی

#### مرتضی عادل<sup>۱</sup>

#### چکیده:

حمل بار هوایی توسط شرکتهای حمل و نقل هوایی (شرکتهای هواپیمایی) صورت می‌گیرد. در مقررات مختلف برای حمل بار هوایی قواعد مختلفی پیش‌بینی شده تا رابطه میان صاحب بار و متصدی حمل تنظیم و مسؤولیت هر یک از آنان مشخص شود. حمل بار هوایی یا در سطح داخلی و در محدوده جغرافیایی یک کشور انجام می‌گیرد، و یا در سطح بین‌المللی و از کشوری به کشور دیگر صورت می‌پذیرد. از این رو مقررات این حوزه هم در دو سطح داخلی و بین‌المللی تدوین و ارائه شده است. مقاله حاضر در جهت بررسی حمل بار هوایی بین‌المللی که پیچیدگیهای بیشتری از حمل بار هوایی داخلی دارد تنظیم و نگارش یافته است. بررسی این مقررات با مطالعه یک پرونده قضایی و آراء صادر شده در آن پرونده و نقد این آراء صورت گرفته است. این آراء که در سالهای ۱۳۹۷ تا ۱۳۹۹ صادر شده است به دو دادگاه حقوقی بدوی و تجدیدنظر شهرستان تهران تعلق دارد.

**کلیدواژه‌ها:** حمل و نقل هوایی، بار بین‌المللی، متصدی حمل، فرستنده بار، گیرنده بار

## مقدمه:

پرونده کلاسه ۹۵۰۰۰۶۶۳ و دادنامه‌های صادر شده در مرحله بدوی و تجدیدنظر موضوع نقد قضایی حاضر است. موضوع این پرونده حمل و نقل بین‌المللی بار هوایی و تعهدات متصدی حمل در جبران خسارات وارد شده به بار حمل شده است.

## شرح ماوقع:

در تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۰۵ (۲۰۱۶/۰۱/۲۵) شرکت (م) به‌عنوان متصدی حمل بار هوایی، کالایی (یک دستگاه ماشین تولید توپ پینت بال) را در شهر پکن (چین) از فرستنده تحویل می‌گیرد تا به تهران منتقل کند. بار توسط شرکت فروشنده (خواهان ردیف ۲- شرکت پ) در دو بسته از چوب و تخته سه لا در ابعادی حدود ۱×۱×۰.۱ و ۱×۰.۷۵×۰/۰۵ متر مربع و وزن ۱۹۹۳ کیلوگرم بسته بندی شده و تحویل متصدی حمل می‌شود. برای این منظور نیز بارنامه‌ای به شماره 537 PEK تنظیم و دو نسخه از آن در اختیار فرستنده بار (شرکت پ) قرار می‌گیرد. بر اساس بارنامه شرکت متصدی حمل متعهد است بار مزبور را به فرودگاه امام خمینی تهران حمل کند.

محموله مزبور در تاریخ ۱۳۹۴/۱۱/۱۱ به تهران رسیده است و متصدی حمل با رعایت مواد ۱۱ و ۱۸ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ بار مزبور را در محوطه روباز شرکت انبارهای عمومی، به عنوان «مرجع تحویل گیرنده» که در مواد ۱ و ۲۳ قانون مزبور تعریف شده،<sup>۲</sup> به عنوان نماینده

---

۱. ماده ۱۱ - به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می‌شود، مشمول تشریفات و کنترل های گمرکی با استفاده از شیوه‌هایی مانند مدیریت خطر، بازرسیهای منظم یا اتفافی، به کارگیری تجهیزات و شیوه‌های نوین بازرسی، روشهای مبتنی بر حسابرسی و در موارد استثنائی بدرقه یا مراقبت است.

ماده ۱۸ - شرکتهای حمل و نقل موظفند هنگام ورود وسیله نقلیه به قلمرو گمرکی، دو نسخه اظهارنامه اجمالی تنظیم و به هریک از آنها نسخه‌ای از فهرست کل بار و در صورت نیاز، بارنامه‌های (راهنامه‌های) هر ردیف از فهرست کل بار را ضمیمه و به گمرک و مرجع تحویل گیرنده کالا تسلیم کنند.

۲. ماده ۱ - مفاهیم اصطلاحات گمرکی به کار برده شده در این قانون طبق تعریفی است که از طرف شورای همکاری گمرکی به صورت مجموعه برای کشورهای عضو منتشر شده و یا می‌شود، مگر این که در بندهای ذیل یا در سایر مواد این قانون از آن تعریف دیگری به عمل آمده باشد:

.....

ک - مرجع تحویل گیرنده: شخص حقوقی که به موجب قانون یا قراردادهای منکی به قانون مسئولیت تحویل و نگهداری کالاهای مربوط به عموم اشخاص را که تشریفات گمرکی آن انجام نشده است در اماکن گمرکی بر عهده دارد.

گمرک، در فرودگاه امام خمینی تهران به نماینده آن شرکت تحویل می‌دهد. با انجام این مرحله، محموله دیگر در اختیار متصدی حمل نبوده (بر اساس ماده ۳۸۸ قانون تجارت<sup>۱</sup> مسئولیت حوادث پس از آن بر عهده متصدی حمل نیست) و در اختیار گمرک قرار می‌گیرد و پس از آن مسئولیت کالا بر عهده مرجع تحویل گیرنده کالا خواهد بود.<sup>۲</sup> طبق روال موجود میان متصدی حمل با شرکت انبارها، پس از تحویل بار در محوطه شرکت انبارها، آن شرکت ظرف ۲۴ ساعت نسبت به صدور رسید انبار و تحویل آن به متصدی حمل اقدام می‌کند تا نسخه‌ای از آن در اختیار گیرنده کالا قرار گیرد و بر اساس آن رسید نسبت به انجام امور گمرکی و ترخیص کالا از گمرک اقدام کند. شرکت انبارها نیز پس از تحویل گرفتن کلیه محمولات در محوطه رو باز آن شرکت، نسبت به انتقال آنها به سالن محصور شرکت انبارها اقدام کرده و همزمان نسبت به صدور قبض انبار و تحویل آن به متصدی حمل اقدام می‌کند.

در کالای موضوع پرونده حاضر نیز شرکت انبارها با استفاده از دستگاه لیفتراک نسبت به انتقال بسته کوچک به داخل سالن محصور اقدام کرده و سپس برای انتقال بسته بزرگ اقدام می‌کند. پس از بالا بردن جعبه توسط لیفتراک، این جعبه از روی بازوان لیفتراک سر خورده و از ارتفاع به زمین می‌افتد. بلافاصله کارکنان انبارها با تنظیم صورت جلسه‌ای، اعلام می‌دارند که جعبه کالا از روی لیفتراکی که آقای غ (پرسنل انبارها) مشغول کار با آن بوده است به زمین سقوط کرده و جعبه و دستگاه محتوی آن صدمه می‌بینند.

شرکت انبارها که انبارهای خود و مسئولیت ناشی از نگهداری کالاهای موجود در محوطه‌های انبار را نزد شرکت بیمه ایران بیمه کرده بود بلافاصله مراتب را به شرکت بیمه ایران برای بررسی و تعیین خسارت وارده شده اعلام می‌دارد. کارشناس شرکت بیمه ایران نیز در محل حضور یافته

ماده ۲۳ - منظور از انبارهای گمرکی اعم از انبار مسقف، غیرمسقف و محوطه، اماکنی است که برای نگهداری کالاهای ورودی و صدور تأسیس و توسط مراجع تحویل گیرنده کالا اداره می‌شود. هر جا ضرورت‌های تجاری ایجاب نماید گمرک اجازه تأسیس این انبارها را صادر و ترتیبات کنترلهای گمرکی را تعیین می‌کند. مراجع تحویل گیرنده کالا ملزمند مفاد این قانون را رعایت کنند.

۱. ماده ۳۸۸ - متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده، اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.

۲. ماده ۲۵ (قانون امور گمرکی) - مسئولیت حفظ و نگهداری کالای موجود در انبارهای گمرکی از هنگام تحویل گرفتن تا زمان تحویل دادن آن با مرجع تحویل گیرنده کالا است.

و با رد مسئولیت شرکت انبارها و در نتیجه رد مسئولیت شرکت بیمه ایران بیمه در جبران خسارت ورده به کالای موضوع پرونده، شرکت هواپیمایی حمل‌کننده را مسؤول جبران خسارت معرفی می‌کند؟! از این مرحله به بعد دیگر شرکت انبارها مسئولیتی در قبال جبران خسارت مالک کالای وارداتی نپذیرفته و آن را بر عهده شرکت حمل‌کننده می‌داند و درخواست جبران خسارت مالک را رد می‌کند. آن شرکت همچنین به بسته بندی بار ایراد گرفته و دلیل سقوط بار از روی لیفتراک متعلق به خود را مرکز ثقل نداشتن بسته بندی اعلام می‌دارد.

در این مرحله است که مالک کالا به بخش بار شرکت حمل‌کننده مراجعه و چون از آن شرکت نیز جواب مثبتی در پذیرش مسئولیت نمی‌گیرد، به همراه شرکت فرستنده کالا به طرح دعوا علیه شرکت هواپیمایی حمل‌کننده و شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران به خواسته: الزام تضامنی خواندگان به تحویل عین یک دستگاه ماشین اصلی تولیدی پینت بال به دلیل تلف حکمی عین مرسوله مقوم به ۲۱/۰۰۰/۰۰۰ تومان و الزام شرکت حمل‌کننده به پرداخت قراردادی و قانونی تاخیر در تحویل عین مرسوله در حق خواهانها با جلب نظر کارشناس رسمی فعلاً مقوم به ۲۱/۰۰۰/۰۰۰ تومان با جمیع خسارات دادرسی و حق الوکاله وکیل اقدام می‌کند که پرونده به دادگاه بخش فشافویه (که فرودگاه امام در حوزه قضایی آن قرار دارد) ارجاع می‌شود.

### رسیدگی بدوی:

در جلسه اول دادرسی وکلای شرکت هواپیمایی در دفاع از آن شرکت اعلام داشته‌اند که متصدی حمل وظیفه قانونی و قراردادی خود را انجام داده و کالا را به سلامت به مقصد رسانده و تحویل شرکت تحویل‌گیرنده کالا داده است. بنابراین طبق مقررات، از جمله ماده ۳۸۸ ق.ت، مسئولیت وی خاتمه یافته است. همچنین بر اساس بند (۴) ماده ۱۸ پروتکل مونترال ۱۹۷۵، «(۴) حمل و نقل هوایی با معنای ذکر شده در بندهای فوق‌الذکر این ماده، مدت زمانی را شامل می‌شود که طی آن بار همراه یا بار غیرهمراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا در صورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسئولیت متصدی حمل و نقل باشد». بر اساس بند (۲) ماده ۱۸ این پروتکل نیز: «(۲) متصدی حمل و نقل تنها در شرایطی که حادثه منتج به صدمه، طی حمل و نقل هوایی روی داده باشد، در برابر صدمه‌ای که در اثر

تخریب، مفقودی یا صدمه به بار وارد شده باشد مسؤول است».

همچنین گفته شد که شرکت حمل کننده بر اساس مقررات قانون امور گمرکی، پس از ورود کالا به کشور، کالاهای وارداتی را در فرودگاه امام خمینی تهران به محوطه انبار شرکت انبارهای عمومی به عنوان «مرجع تحویل گیرنده» و نماینده گمرک ایران تحویل داده است. با انجام این مرحله، مسؤولیت متصدی حمل خاتمه یافته و مسؤولیت مرجع دریافت کننده کالا آغاز شده است. بعلاوه، بر اساس اسناد موجود در پرونده مبنی بر اقرار کتبی مدیر شرکت انبارهای عمومی فرودگاه امام خمینی، این محموله پس از آن که توسط متصدی حمل هوایی به شرکت انبارهای عمومی به عنوان «مرجع تحویل گیرنده» و نماینده گمرک تحویل شده، در آن محوطه توسط راننده لیفتراک (بالابر) انبار به نام آقای غ. غ. بالا برده شده و سپس از بالای لیفتراک بر روی زمین سقوط کرده است. بنابراین مسؤولیت جبران زیان صاحب کالا بر عهده شرکت انبارهای عمومی است و نه متصدی حمل. این مسؤولیت هم از مواد ۲۵ و ۲۶ قانون امور گمرکی ۱۳۹۰ به آسانی استنباط می شود،<sup>۱</sup> و هم از قرارداد جداگانه ای که توسط شرکت حمل کننده برای انجام دادن خدمات انبارداری با شرکت انبارهای عمومی منعقد کرده است برداشت می شود. در این قرارداد، در تبصره ۱ ماده ۲، شرکت انبارهای عمومی مسئول امنیت، نگهداری و حراست از کلیه کالاهای ورودی شرکت حمل کننده به محوطه انبار شرکت انبارها شناخته شده است.<sup>۲</sup>

۱. ماده ۲۶ - در غیر از موارد مذکور در ماده (۲۵) این قانون و موارد قوه قهریه (فورس ماژور) و خسارت ناشی از کیفیت کالا یا بدی بسته بندی، در صورتی که کالا در مدت توقف در انبارهای گمرکی از بین برود یا آسیب ببیند، مرجع تحویل گیرنده مسؤول پرداخت غرامت است.

تبصره ۱ - پرداخت غرامت یا صرف نظر کردن صاحب کالا از دریافت آن رافع مسؤولیت مرجع تحویل گیرنده در مورد حقوق دولت نیست و در صورت ثبوت تقصیر و احراز تخلف باید حقوق ورودی متعلق به کالای از بین رفته را پرداخت کند.

تبصره ۲ - چنانچه مرجع تحویل گیرنده، گمرک و مرتکب کارمند گمرک باشد، خسارت به وسیله گمرک جبران و سپس از کارمند متخلف مطالبه و وصول می شود.

۲. مواد ۲۲۷ قانون مدنی و ۱۲ قانون مسؤولیت مدنی نیز این مسؤولیت را تایید می کنند:

ماده ۲۲۷ - متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تادیه خسارت می شود که نتواند ثابت کند که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمی توان مربوط به او دانست.

ماده ۱۲ - کارفرمایانی که مشمول قانون کار هستند مسؤول جبران خساراتی هستند که از طرف کارکنان اداری و یا کارگران آنان در حین انجام کار یا به مناسبت آن وارد شده است، مگر این که محرز شود تمام احتیاطهایی که اوضاع و احوال قضیه ایجاب می نموده به عمل آورده و یا این که اگر احتیاطهای مزبور را به عمل می آوردند باز هم جلوگیری از ورود زیان مقدور نمی بود. کارفرما می تواند به واردکننده خسارت در صورتی که مطابق قانون مسئول شناخته شود مراجعه کند.

در ادامه وکلای شرکت حمل‌کننده نتیجه گرفتند که با توجه به موارد بالا، شرکت حمل‌کننده مسؤولیتی نداشته و مسؤولیت تماماً متوجه شرکت انبارهاست.

در مقابل نماینده حقوقی شرکت انبارهای عمومی نیز همان مطالب شرکت بیمه ایران را طرح ساخته و به دادگاه ارائه داده است.

وکلای خواهانها نیز بر دعوی خود طبق مفاد دادخواست تاکید داشته و اصرار داشتند که چون کالا در فرودگاه پکن تحویل متصدی حمل شده، پس آن متصدی تا زمان تحویل کالا به تحویل گیرنده مسؤول هر نقص و تلفی است.

در این مرحله وکلای متصدی حمل از دادگاه درخواست کرده‌اند که بررسی امر را به کارشناس حمل بار هوایی ارجاع دهد و اگر در میان کارشناسان رسمی دادگستری کارشناس حمل بار هوایی وجود نداشته، دادگاه از نظر خبره (کارشناسان شرکت‌های هوایی متصدی حمل بار) بهره بگیرد. در این مرحله دادگاه با صدور قرار ارجاع امر به کارشناسی، در کمال تعجب و برخلاف انتظار، رییس اداره راهنمایی و رانندگی فشافویه را به عنوان کارشناس تعیین کرده و مشخص نیست که تصور و استدلال رییس دادگاه از این انتخاب چه بوده است. افسر پلیس اداره راهنمایی چه ارتباطی با حمل بار هوایی داشته و چه تخصص و مطالعه‌ای در این زمینه دارد؟ در کمال تعجب نیز افسر مربوط (که تجربه و دانش کار کارشناسی در دادگاه را نداشته است) بدون مراجعه به طرفین پرونده و دریافت نظرها و مستندات ایشان، با مطالعه نظر کارشناس بیمه و با ارجاع به آن نظر و بدون هیچ‌گونه استدلال تخصصی یا حقوقی و بدون هرگونه توجیه، و بدون توجه به موارد خواسته شده در قرار کارشناسی دادگاه، شرکت متصدی حمل را مسئول جبران خسارت معرفی کرد. این انتخاب و نظر مورد اعتراض وکلای شرکت متصدی حمل قرار گرفته است. با این حال، دادگاه بدوی بدون هیچ اقدام دیگر (مانند ارجاع به هیات کارشناسی) و با توجه به این نظریه، طی دادنامه‌ای در مفصلی در ۸ صفحه که ۹۵ غیر از مقدمه و دو صفحه آخر آن تماماً از متن یک کتاب مربوط به حقوق هوایی استخراج و در دادنامه درج شده بود، حکم به الزام شرکت متصدی حمل به پرداخت بدل (در صورت مثلی بودن مثل و در صورت قیمی بودن قیمت مال) کالای مورد خسارت و پرداخت هزینه دادرسی و حق الوکاله وکیل در حق خواهان ردیف اول صادر کرده است.

متأسفانه در متن رأی گزاره‌های غلطی هم دیده می‌شود که نشان از بی‌توجهی قاضی دارد. استفاده از عبارت «حادثه ایجاد شده در زمان تخلیه بار از هواپیما و به منظور طی فرایند تحویل رخ داده» از این موارد است که صحت ندارد و با محتوای پرونده تطبیق نمی‌کند. این رأی که بسیار عجیب و خلاف وقایع پرونده و مفاد مقررات داخلی و بین‌المللی در حوزه قراردادهای حمل و نقل و حمل و نقل هوایی است مورد اعتراض و تجدیدنظرخواهی وکلای شرکت متصدی حمل قرار گرفته است.

«قُلَّا تَتَّبِعُوا آلَهُمْ إِنْ أَنْتُمْ تُعَدِّلُونَ»		
9709972648101387	شماره دادنامه	دادگستری کل استان تهران
1397/09/29	تاریخ تنظیم:	
9509982648100663	شماره پرونده:	
	شماره بایگانی شعبه:	
شعبه دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران		دادنامه
<p>پرونده کلاسه 9509982648100663 شعبه دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران تصمیم نهایی شماره 9709972648101387 خواهان ها:</p> <p>1. به نشانی خ ولیعصر - بلوار شهید صدوقی - خواندگان:</p> <p>2. شرکت با وکالت آقای فرزند به نشانی</p> <p>1. هواپیمایی به نشانی تهران بلوار مرزداران با وکالت آقای فرزند احمد و آقای حسین همگی به نشانی تهران</p> <p>2. شرکت انبارها</p> <p>خواسته: مطالبه خسارت</p> <p>باسمه تعالی، به تاریخ 30/08/1397 در وقت فوق العاده جلسه شعبه اول دادگاه عمومی حقوقی بخش فشافویه تهران به تصدی امضاء کننده ذیل تشکیل است. پرونده کلاسه تحت نظر قرار دارد. دادگاه با ملاحظه اوراق و محتویات پرونده اقدام دیگری را لازم ندانسته و با استعانت از خداوند متعال و با تکیه بر شرف و وجدان خویش ختم دادرسی را اعلام و به شرح ذیل مبادرت به صدور رأی می نماید.</p> <p style="text-align: center;"><b>«رأی دادگاه»</b></p> <p>پیرامون دادخواست وکلای خواهانها آقایان و شرکت و به خواسته صدور حکم مبنی بر الزام خواندگان به صورت تضامنی به تحویل عین یک دستگاه ماشین اصلی تولیدی پینت باک موضوع بارنامه شماره 537-32372966 به دلیل تلف حکمی که وکلای خواسته خویش را در جلسه اول دادرسی به تحویل بدل دستگاه موصوف تغییر می دهند و الزام خوانده ردیف اول به پرداخت خسارت قراردادی و قانونی تأخیر در تحویل عین مرسوله، بدین توضیح که وکلای خواهانها در شرح دادخواست و در جلسه رسیدگی بیان داشته اند که مرسول الیه (شرکت) دستگاه متنازع فیه را از کشور چین خریداری می نماید و جهت حمل کالا به کشور، این امر به شرکت هواپیمایی سپرده می شود. شرکت چینی (مرسل) کلاهی موصوف را به صورت سالم تحویل متصدی حمل و نقل (شرکت هواپیمایی) می نماید ولی متأسفانه در حین تخلیه بار و حمل آن به انبارهای فرودگاه امام خمینی (ره) به علت بی احتیاطی و عدم رعایت نظامات دولتی از جانب متصدی حمل و نقل، دستگاه موصوف از روی لیفتراک سقوط</p>		

«فَلَا تُشِعُوا آلَهُوِي أَنْ تُفْدِلُوا»		
9709972648101387	شماره دادنامه	دادگستری کل استان تهران
1397/09/29	تاریخ تنظیم:	
9509982648100663	شماره پرونده:	
	شماره بایگانی شعبه:	
<b>دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران</b>		<b>شعبه</b>
<b>دادنامه</b>		
<p>قرارداد باربری در قسمت اطلاعات بسته بندی صراحتاً قید گردیده است که در بسته بندی کالا هیچ گونه جویی استفاده نشده است؛ یعنی حمل و نقل آن بایستی با نصب شاسی و حلقه اتصال جرتقبل صورت پذیرد که در بررسی به عمل آمده مشخص گردید که شرکت حمل کننده (شرکت هواپیمایی ) مفاد سند مذکور را نادیده گرفته و آن را در صندوق جویی قرار داده است؛ آن هم صندوقی که فاقد علائم هشدار دهنده اعم از علامت مرکز ثقل و نشانگرهای قرار گرفتن تیغه لیفتراک بر زیر دستگاه بوده که منجر به سقوط دستگاه گشته است لذا کارشناس منتخب دادگاه علت اصلی حادثه را بی دقتی و عدم رعایت نظامات دولتی (عدم درج علائم هشدار دهنده و استفاده از بسته بندی نامناسب) از جانب شرکت حمل کننده (شرکت هواپیمایی ) تشخیص داده است. از آنجایی اظهار نظر کارشناس منتخب دادگاه با احوال و احوال محقق و معلوم کارشناسی مطابقت دارد، شرکت هواپیمایی مسئول خسارات وارده بوده و می بایستی حسب مقررات کنوانسیونهای فوق الذکر از عهده جبران خسارت زیان دیده برآید. مطابق کنوانسیون ورشو، خسارت قابل جبران در مورد کالا محدود به 250 فرانک برای هر کیلوگرم کالا است. این میزان به 17 «حق برداشت ویژه» یا SDR برای هر کیلوگرم کالا در کنوانسیون مونترال افزایش پیدا کرده است. خواهان به دلایل مختلف می تواند از دادگاه درخواست کند تا متصدی حمل و نقل به پرداخت غرامت بیش از میزان محدود در کنوانسیون محکوم نماید. مطابق کنوانسیون ورشو اگر گیرنده کالا ثابت نماید که در ورود خسارت، متصدی حمل و نقل مرتکب خلافکاری عمدی یا معادل خلافکاری عمدی شده است، می تواند غرامت کامل از متصدی حمل و نقل مطالبه کند. همچنین مطابق کنوانسیون مونترال، اگر ثابت شود خسارت در اثر فعل یا ترک فعل متصدی حمل، خدمه یا نمایندگان وی که با قصد ورود خسارت یا بی احتیاطی و بی دقتی و یا علم ورود خسارت انجام یافته است، مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود خواهد بود. در ما نحن فیه همان گونه که قبلاً نیز بیان شد حسب اظهارنظر کارشناس رسمی دادگستری علت اصلی حادثه بی دقتی و عدم رعایت نظامات دولتی از جانب شرکت هواپیمایی تشخیص داده شده است لذا مسئولیت متصدی حمل و نقل، محدود به مقررات پیش بینی شده در کنوانسیونهای فوق الذکر (به ازای هر کیلوگرم بار، 17 SDR) نبوده و دادگاه می تواند شیوه و کیفیت جبران خسارت را به گونه ای تعیین نماید که تمامی غرامات زیان دیده جبران گردد. به نظر دادگاه الزام متصدی حمل و نقل به دادن بدل مال زیان دیده، شیوه و طریقی است که تمامی خسارات زیان دیده جبران خواهد شد.</p> <p>بنابراین دادگاه با توجه به دلایل و استدلالات فوق الذکر و با احراز مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی (شرکت هواپیمایی ) خواسته خواهان ردیف اول را موجه و قانونی دانسته و مستنداً به مواد 1، 2، 6، 8، 18، 22 و 28 از کنوانسیون ورشو مصوب 12 اکتبر سال 1929 میلادی، مواد 1، 3، 4، 6، 8 و 13 پروتکل لاهه مصوب 28 سپتامبر سال 1955 میلادی، مواد 3 و 8 معاهده گوادالاخارا مصوب 18 سپتامبر سال 1961 میلادی، ماده 2 از پروتکل شماره 1 و مواد 3، 6، 7 و 8 از پروتکل شماره 4 مونترال مصوب 25 سپتامبر سال 1975 میلادی، قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون 12 اکتبر 1929 ورشو و پروتکل 28 سپتامبر 1955 لاهه و کنوانسیون 18 سپتامبر 1961 گوادالاخارا و پروتکل 8 مارس 1971 گوانمالا مصوب 1354/02/31، قانون اجازه</p>		



«فَلَا تُشِعُوا آلِهَیْ أَنْ تُغَدِلُوا»		
9709972648101387	شماره دادنامه	دادگستری کل استان تهران
1397/09/29	تاریخ تنظیم:	
9509982648100663	شماره پرونده:	
	شماره بایگانی شعبه:	
<b>دادگاه عمومی بخش فشافویه</b>		<b>شعبه</b>
<b>تهران</b>		<b>تهران</b>
<b>دادنامه</b>		
<p>یک هواپیما به هواپیمای دیگر صورت گیرد یا خیر، در قلمرو دو دولت عضو کنوانسیون واقع شده باشد.</p> <p>2- هر نوع حمل و نقلی که مطابق توافق طرفین، مبدا و مقصد سفر در قلمرو یک دولت عضو کنوانسیون قرار گرفته و یک حمل توقف در سرزمین دولت دیگری واقع شده باشد؛ حتی اگر دولت اخیر عضو کنوانسیون نباشد.</p> <p>لازم به ذکر است حمل و نقلی که متوالیاً توسط چند متصدی هوایی صورت گیرد، چنانچه طرفین آن را عمل واحدی بدانند، به منزله حمل و نقل واحد تلقی خواهد شد؛ اعم از اینکه به شکل واحد یا چندین قرارداد، مورد توافق قرار گرفته باشد. این نوع حمل و نقل به صرف اینکه یکی از قراردادها و یا برخی از قراردادها به طور کامل در قلمرو یکی از دول عضو صورت پذیرفته باشد، وصف بین المللی خود را دارا خواهد بود (بند 3 ماده 1 کنوانسیون ورشو و مونترال) و زیان دیده می تواند جهت اقامه دعوا و مطالبه خسارت خویش به یکی از دادگاههای محل اقامت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا دادگاه محل انعقاد قراردادی که متصدی حمل و نقل در آنجا شعبه دارد یا دادگاه مقصد یا دادگاه محل سکونت اصلی دائمی مسافر (ماده 28 کنوانسیون ورشو، ماده 28 پروتکل گواتمالا و ماده 33 کنوانسیون مونترال) مراجعه نماید. در ما نحن فیه حسب اوراق و محتویات پرونده از جمله بازنامه صادره به شماره 92214 ملاحظه می گردد که شیء مورد خسارت، کالایی به وزن 1993 کیلوگرم می باشد که توسط هواپیمایی و در ازای دریافت حق الزحمه از کشور چین بارگیری شده تا به مقصد ایران حمل شود لذا شروط چهارگانه فوق الذکر در ما نحن فیه موجود می باشد و کنوانسیونهای فوق الذکر در اختلاف پیرامون اصحاب دعوا مجری خواهد بود. معاهده 12 اکتبر سال 1929 ورشو اصل حقوقی بسیار مهمی به نام اصل مسئولیت متصدی حمل و نقل برای خسارت وارده به مسافران، کالا و اسباب شخصی آنان و همچنین خسارات وارده در اثر تأخیر در حمل و نقل کالا و مسافر را بنا نهاده است. مطابق اصل مزبور در مورد خسارات وارده به کالا لازم به توضیح است در صورتی که در طی حمل و نقل هوایی و در زمانی که محموله (بار) در اختیار متصدی حمل باشد، حادثه ای اتفاق افتد و در نتیجه آن حادثه، کالایی منهدم یا مفقود شود یا به آن خسارت وارد آید، متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده خواهد بود. مدت زمان حمل و نقل هوایی، به حمل و نقل هایی که از طریق جاده، دریا یا از طریق آبراه داخلی که در خارج از فرودگاه انجام می گیرد، تسری داده نمی شود لکن چنانچه حمل و نقل هوایی به جهت اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی، به منظور بارگیری، تحویل یا انتقال محموله (بار) از یک هواپیما به هواپیمای دیگر انجام گیرد، فرض بر این است که خسارت وارده در جریان حمل و نقل هوایی رخ داده است (پروتکل شماره 4 مونترال). همچنین چنانچه در اجرای قرارداد حمل و نقل هوایی، عملیاتی به منظور بارگیری، تحویل یا ترابری انجام شود، چنین استنباط می شود که صدمه حادث شده در فرایند حمل و نقل هوایی بوده است (بندهای 1 تا 5 ماده 4 پروتکل شماره 4 مونترال). در ما نحن فیه ملاحظه می گردد که حادثه ایجاد شده زمان تخلیه بار از هواپیما و به منظور طی فرایند تحویل، رخ داده است لذا بر اساس مطالب فوق الذکر حادثه مزبور در جریان حمل و نقل هوایی به وقوع پیوسته است. از طرف دیگر حسب اظهار نظر کارشناس رسمی دادگستری، در</p>		

پرتال جامع علوم انسانی

«فَلَا تُشْعِرُوا آلِهَتِي أَنْ تُعْلَمُوا»		
شماره دادنامه 9709972648101387	تاریخ تنظیم: 1397/09/29	دادگستری کل استان تهران
شماره پرونده: 9509982648100663	شماره بارکدی شعبه:	
<b>دادگاه عمومی بخش فشافویه</b>		<b>شعبه</b>
<b>تهران</b>		<b>دادنامه</b>
<p>سال 1966 میلادی و پروتکل شماره 4 از 14 ژوئن سال 1988 میلادی به مرحله اجرا درآمده اند لکن پروتکل شماره 3 هنوز به مرحله اجرا در نیامده است. لازم به ذکر است کشور عزیزمان ایران به موجب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنواسیون ورشو و پروتکل لاهه و کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل گواتمالا مصوب 1354/02/31 به کنوانسیونها و پروتکل های فوق الذکر ملحق گشته و حسب قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل های 1، 2 و 4 مونترال مصوب 1394/04/24 به پروتکل های 1، 2 و 4 مونترال پیوسته است فلذا فی الحال ایران به تمامی کنواسیونها و پروتکل هایی که در بالا به آنها اشاره شد ( به غیر از پروتکل شماره 3 مونترال) ملحق گشته و قوانین بین المللی در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در ایران نیز قابلیت اجرایی دارد و در صورت بروز حادثه هوایی و مطمع نظر قرار دادن شرایط اجرای کنوانسیون، می توان از مقررات مزبور بهره برد. شرایط مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی که شامل اجرای مقررات کنواسیونهای فوق الذکر می شوند، مختصراً به شرح ذیل می باشد.</p> <p>الف- حمل و نقل اشخاص، لوازم شخصی یا کالا: شمول اجرای مقررات بین المللی فوق الذکر زمانی است که صدمه یا خسارت به شخص، کالا یا لوازم شخصی همراه (بار همراه) وارد شده باشد لذا حیواناتی که از طریق حمل و نقل هوایی، جابجا می گردند مشمول مقررات مذکور نخواهد بود.</p> <p>ب- حمل و نقل توسط هواپیما باشد: کنوانسیونهای ورشو و مونترال، تنها ناظر به حمل و نقل توسط هواپیما می باشد. بنابراین اگر بخشی از سفر به وسیله هواپیما و بخشی توسط وسایل نقلیه دیگر صورت پذیرفته باشد، شمول مقررات فوق الذکر فقط ناظر به بخشی از حمل و نقل که به وسیله هواپیما صورت گرفته، خواهد بود.</p> <p>ج - حمل و نقل باید در قبال دریافت حق الزحمه صورت گرفته باشد: حمل و نقل های رایگان در صورتی مشمول کنوانسیونهای ورشو و مونترال می گردند که توسط متصدی حمل و نقل هوایی یعنی متصدیانی که خدمات عمومی ارائه می دهند، صورت گرفته باشد لذا اگر حمل و نقل توسط غیر متصدیان حمل و نقل از جمله هواپیماهای متعلق به دولت و ارگانهای دولتی که به مقامات دولتی خدمات ارائه می دهند، صورت گیرد فقط در صورتی مشمول این کنوانسیونها خواهند شد که علاوه بر داشتن شرایط دیگر، از مسافر و فرستنده کالا، اجرت دریافت نموده باشند.</p> <p>د - حمل و نقل، بین المللی باشد: بین المللی بودن پرواز صرفاً بدان معنا نیست که پرواز بین دو کشور متعاهد باشد. از نظر کنوانسیونهای ورشو و مونترال، منظور از حمل و نقل بین المللی، حمل و نقلی است که یکی از شرایط ذیل را داشته باشد.</p> <p>1- هر نوع حمل و نقلی که مطابق توافق طرفین، مبداء و مقصد سفر، اعم از اینکه توقفی در مسیر یا انتقال از</p>		

	<p>«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تَعْدِلُوا»</p>
<p>دادگستری کل استان تهران</p>	<p>شعبه دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران</p>
<p>شماره دادنامه 9709972648101387</p> <p>تاریخ تنظیم: 1397/09/29</p> <p>شماره پرونده: 9509982648100663</p> <p>شماره بانگانی شعبه:</p>	<p>دادنامه</p>
<p>زمان و توسعه روزافزون صنعت هوانوردی، ضرورت اجتناب ناپذیری در مورد اصلاحات در عهدنامه ورشو احساس می‌گشت لذا با توجه به این ضرورت، اصلاحاتی در این معاهده به شرح ذیل صورت پذیرفت.</p> <p>الف- پروتکل 28 سپتامبر 1955 لاهه: این پروتکل به عهدنامه ورشو الحاق گردید تا عهدنامه مزبور با حمل و نقل پیشرفته جهانی مطابقت داشته باشد. بدین توضیح که کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی در سال 1983 میلادی به منظور رفع ابهامات، تعارضات و نواقص عهده دار تجدیدنظر در کنوانسیون ورشو گردید. میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر و کالا مورد انتقاد بسیاری از کشورها بود لذا به منظور افزایش میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی این پروتکل به تصویب رسید و در اول اوت سال 1963 میلادی به مرحله اجرا درآمد.</p> <p>ب- معاهده 18 ستامبر 1961 گوادلایخا: این عهدنامه در مورد یکسان نمودن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی می باشد که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می گردد. چون تغییرات انجام شده موضوعی کاملاً بدیعی را مطرح می نمود، نام «معاهده» بر آن نهاده شد. این معاهده از سال 1964 میلادی به مرحله اجرا درآمد و مطابق آن، متصدی حمل و نقل، عامل حمل و نقل، متصدی حمل و نقل پروازهای چارتر و اژانس های مسافرتی، ممکن است برای خسارات وارده به مسافر و کالای وی مسئول شناخته شوند.</p> <p>ج- پروتکل 8 مارس 1971 گواتمالا: این پروتکل برای اولین بار پرداخت غرامت برای تأخیر در حمل و نقل کالا را پیش بینی نمود. این موضوع در کنوانسیون ورشو تبیین نگشته بود. این پروتکل جهت لازم الاجراء شدن شرایطی را مد نظر قرار داده که تاکنون شرایط مزبور تأمین نگردیده است لذا این پروتکل هنوز به مرحله اجرا در نیامده است.</p> <p>د- پروتکل های چهارگانه 25 ستامبر 1975 مونترال: کنوانسیون ورشو و دو پروتکل اصلاحی آن (پروتکل لاهه و پروتکل گواتمالا) فرانک فرانسه را به عنوان واحد پولی برای پرداخت غرامت به متضرر از حمل و نقل هوایی مقرر کرده بودند. با توجه به تورم و سقوط ارزش پول کشورها، ایکاتو تصمیم گرفت واحد فرانک را به یک واحد بین المللی تغییر دهد لذا چهار پروتکل در سال 1975 در شهر مونترال به تصویب رسید. پروتکل الحاقی شماره 1، واحد پولی متصدی حمل و نقل در خصوص صدمات وارده به مسافر که در کنوانسیون ورشو به فرانک تعیین شده بود را به «حق برداشت ویژه» یا SDR تغییر داد. پروتکل شماره 2 مقادیر مندرج در پروتکل 1955 لاهه در خصوص متصدی حمل را به «حق برداشت ویژه» یا SDR تغییر داد. پروتکل الحاقی شماره 3، پروتکل 1971 گواتمالا در مورد میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را اصلاح نمود و آن را به «حق برداشت ویژه» یا SDR تبدیل نمود و بالاخره پروتکل شماره 4 برای نخسین بار مسئولیت متصدی حمل و نقل را در مورد کالا تغییر داد و میزان آن را با «حق برداشت ویژه» یا SDR مشخص نمود. پروتکل های الحاقی شماره 1 و 2 از 15 فوریه</p>	

	<p>«فَلَا تُعْبِرُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تَكْفُرُوا»</p>
شماره دادنامه 9709972648101387	شماره برونه : 9509982648100663
تاریخ تنظیم: 1397/09/29	شماره پروانه : 9509982648100663
شعبه دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران	شماره باریابی شعبه :
دادگستری کل استان تهران	
<b>دادنامه</b>	
<p>بدون هواپیما زندگی و تجارت در سطح داخلی و بین‌المللی دچار اختلال خواهد شد. از میان موارد مختلف استفاده از هواپیما، حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد دارای مقامی برتر است. این برتری به دو دلیل است. اولاً حمل و نقل هوایی جنبه خدمات عمومی دارد و از آن، نه تنها در سطح بین‌الملل بلکه در داخل کشور، به عنوان حمل و نقل بار و مسافر و پست همگانی نیز استفاده می‌شود. ثانیاً حمل و نقل هوایی جنبه بین‌المللی دارد؛ به طوری که روابط و مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها را توسعه داده و به طور نامحدودی امکان نزدیکی ملتها را فراهم آورده است. در نتیجه توسعه سریع خطوط هوایی، مسائل و مشکلات متعددی ایجاد گردید که از جمله آنها قوانین و مقررات راجع به امر بود. بدین توضیح که در سالهای نخست استفاده از هواپیما، فقدان قوانین و مقررات متداول شکل در سطح بین‌المللی در خصوص حمل و نقل هوایی مورد توجه مجامع بین‌المللی قرار گرفت؛ چرا که مشکلات فراوانی در این خصوص به چشم می‌خورد؛ زیرا ملل مختلف هر کدام قوانین و مقررات مختلفی داشتند و این موضوع، موجب سرگردانی مسافرانی می‌شد که از کشوری به کشور دیگر مسافرت می‌کردند. این امر علی‌الخصوص زمانی اهمیت پیدا می‌نماید که مسافری مجبور بود در پرواز از مبدأ به مقصد، از کشور ثالثی عبور کند و در آن کشور فرود بیاید. مشکل و سردرگمی وقتی به وجود می‌آمد که مسافری در یک پرواز هوایی دچار حادثه می‌شد. در این صورت در خصوص قانون حاکم در این دعوا اختلاف نظر به وجود می‌آمد. قوانین و مقررات چه کشوری باید اجرا شود؟ قوانین و مقررات کشور مبدأ، مقصد و یا کشورهای می‌بایست مورد نظر از فراز آنها عبور کرده است، باید به مرحله اجرا گذاشته شوند؟ بنابراین از آنجا که هواپیما با سرعت بالای خود در مسیر پروازی، از کشوری به کشور دیگر و از فراز ممالک بسیاری عبور می‌کند، این امر اجتناب‌ناپذیر و ضروری می‌بود که هماهنگی در مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی به وجود آید. در همین راستا دولت فرانسه که به ضرورت وجود هماهنگی در قوانین و مقررات مزبور پی برده بود، در سال 1925 میلادی، کنفرانسی با عنوان «حقوق خصوصی هوا» در پاریس تشکیل داد و دولتهای مختلف را جهت شرکت در کنفرانس بین‌المللی حقوق هوا دعوت نمود. شرکت‌کنندگان در کنفرانس که متشکل از 43 کشور بودند، تصمیم گرفتند کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی را تشکیل دهند. این کمیته در ایجاد و توسعه حقوق هوایی، علی‌الخصوص حقوق حمل و نقل هوایی بسیار مؤثر بود. کمیته مزبور در اولین جلسه خود، پیش‌نویس کنوانسیون را در خصوص مقررات حاکم بر متصدیان حمل و نقل در مورد جراحات، فوت مسافر و خسارات وارده به کالا را مهیا نمود. این پیش‌نویس در سال 1928 میلادی در شهر مادرید به طور جدی مورد بحث و مناظره قرار گرفت و سرانجام در 12 اکتبر سال 1929 میلادی در کنفرانسی دیپلماتیک که در شهر ورشو لهستان تشکیل شده بود، به تصویب رسید و موسوم به «معاهده ورشو» گشت و بالاخره این معاهده در 13 فوریه سال 1933 میلادی به مرحله اجرا درآمد. کنوانسیون ورشو نقطه عطفی در پیشرفت حقوق بین‌المللی خصوصی هوایی محسوب می‌گردد و این معاهده یکی از موافقت‌نامه‌های مهم و بنیادین جهت حل مشکلات ناشی از هوانوردی محسوب می‌گردد. قبل از تصویب این کنوانسیون، مقررات مختلفی در خصوص حمل و نقل هوایی اجرا می‌گردید. با تصویب این سند، ملل مختلف تصمیم گرفتند مقررات متداولی را در بین کلیه کشورهای اجرا کنند تا بدینوسیله حقوق استفاده‌کنندگان از حمل و نقل هوایی حفظ گردد. با گذشته</p>	

	<p>«فَلَا تُشْعِرُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تُغْلِبُوا»</p>
<p>دادگستری کل استان تهران</p>	<p>شعبه دادگاه عمومی بخش فشافویه تهران</p>
<p>دادنامه</p>	<p>دادنامه</p>
<p>شماره دادنامه: 9709972648101387 تاریخ تنظیم: 1397/09/29 شماره پرونده: 9509982648100663 شماره بایگانی شعبه:</p>	<p>شماره دادنامه: 9709972648101387 تاریخ تنظیم: 1397/09/29 شماره پرونده: 9509982648100663 شماره بایگانی شعبه:</p>
<p>نموده و از حیّز انتفاع خارج شده است. از آنجایی که بی احتیاطی ذکر شده سبب ورود خسارت به موکلین گردیده است لذا خواستار صدور حکم به شرح خواسته می باشیم. وکیل خوانده ردیف اول در جلسه رسیدگی حاضر گشته و در مقام دفاع طی لایحه ای بیان داشته است که مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی زمانی متصور است که حادثه منتج به صدمه، طی حمل و نقل هوایی رخ داده باشد و این در حالی است که این شرکت کالای موصوف را به شرکت انبارها ... و نماینده گمرک تحویل داده است. بنابراین مسئولیت جبران زیان وارده بر عهده شرکت انبارهای عمومی است. حسب سوابق موجود در پرونده، پس از وقوع حادثه، شرکت انبارها با پذیرش مسئولیت این خسارت، از شرکت بیمه ایران درخواست می نماید تا نسبت به جبران این خسارت اقدام نماید اما کارشناس شرکت بیمه، دلیل ورود خسارت را عدم درج علائم هشدار دهنده بر روی بار و عدم تناسب وزن درون جعبه و اظهار اطلاعات غلط دانسته و در نتیجه شرکت موکل را مقصر اعلام نموده است و این در حالی است که کارشناس شرکت بیمه صلاحیت تعیین مقصر حادثه را ندارد. از طرف دیگر عدم درج اطلاعات موصوف بر روی کالا و ... بر عهده متصدی حمل و نقل نبوده بلکه این امر بر عهده ارسال کننده بار می باشد. همچنین در ستون خواسته، الزام خواندگان به تحویل عین دستگاه درخواست شده است و این در حالی است که دستگاه موصوف صدمه دیده و موجود نیست لذا باید مثل یا قیمت آن خواسته شود. همچنین ادعای پرداخت خسارت تاخیر نیز صحیح نمی باشد؛ چرا که کالای مزبور به شرکت انبارها تحویل گردیده و از این لحاظ نیز مسئولیتی متوجه موکل نمی باشد. بنا به مراتب فوق الذکر وکیل خوانده ردیف دوم نیز در جلسه رسیدگی حاضر گشته و در مقام دفاع طی لایحه ای بیان داشته است که متصدی حمل و نقل کالای مورد نزاع، شرکت هواپیمایی (خواننده ردیف اول) می باشد و دعوا متوجه اداره متبوع اینجانب نمی باشد؛ چرا که فرستنده کالا و یا متصدی حمل و نقل اقدام به بسته بندی چوبی کالای مورد خسارت نموده‌اند و می بایستی به استناد بند ۸ ماده ۸ کنوانسیون ورشو نسبت به الصاق علائم مربوط به بسته بندی اقدام نمایند که متأسفانه بسته بندی صورت گرفته بدون هیچ گونه علامتی صورت پذیرفته است. در حمل کالاهای ابزار دقیق (که کالای مورد خسارت نیز از آن نوع میباشد)، استفاده از بالت و بسته بندی چوبی خلاف قاعده است. همان گونه که در عکسهای کالای خسارت دیده ملاحظه می شود، اساساً کالا در شرکت تولید کننده فاقد بسته بندی چوبی است و این بدان منظور است که کالای مذکور دارای حلقه اتصال حمل با جرتقیل می باشد ولی متأسفانه متصدی حمل و نقل و یا فرستنده کالا بدون در نظر گرفتن این موضوع، نسبت به بسته بندی غیراستاندارد کالا اقدام و کالا را از حالت حمل با جرتقیل خارج نموده است. بنا به مراتب فوق الذکر نماینده حقوقی خوانده ردیف دوم خواستار رد ادعای خواهانها نسبت به اداره متبوع خویش شده است.</p> <p>نظر به اینکه با اختراع هواپیما تغییرات مهمی در زندگی بشر به وجود آمد و روند بهینه سازی وسایل پرنده، تا آنجا توسعه پیدا نمود و مورد استفاده قرار گرفت که امروزه وجود آن از ضروریات جامعه صنعتی تلقی می گردد. بخش عمده ای از ارتباطات داخلی و حمل و نقل بار و مسافر، مرهون پیشرفت این صنعت است؛ به نحوی که</p>	

<b>«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تُغْلِبُوا»</b>		
9709972648101387	شماره دادنامه	دادگستری کل استان تهران
1397/09/29	تاریخ تنظیم:	
9509982648100663	شماره پرونده :	
	شماره بایگانی شعبه :	
<b>دادگاه عمومی بخش فشافویه</b>		
<b>تهران</b>		
<b>دادنامه</b>		
<p>الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل)های اصلاحی (1) (2) و (4) کنوانسیونهای ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل)های لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات بین‌المللی مصوب 1394/04/24، مواد 2، 3، 4، 331 و 336 از قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب 1379/01/21 با اصلاحات و الحاقات بعدی حکم به الزام خوانده ردیف اول به پرداخت بدل (در صورت مثلی بودن، مثل و در صورت قیمی بودن، قیمت مال) کالای مورد خسارت و پرداخت هزینه دادرسی به میزان پنج میلیون و سیصد و پنجاه هزار ریال (5,350,000) و حق الوکاله وکیل مطابق تعرفه مقرر قانونی در حق خواهان ردیف اول صادر و اعلام می‌نماید. رأی صادره در این خصوص حضوری محسوب می‌گردد و ظرف مدت بیست روز پس از ابلاغ، قابل تجدیدنظرخواهی در یکی از محاکم محترم دادگاه تجدیدنظر استان تهران می‌باشد. در مورد خواسته دوم دعوا (الزام خوانده ردیف اول دعوا به پرداخت خسارت قراردادی و قانونی تأخیر در تحویل عین مرسوله) با توجه به استرداد این بخش از خواسته از ناحیه وکیل خواهان ردیف اول و در مورد ردیف خواهان دوم با توجه به عدم ذینفع بودن ایشان و در مورد خوانده ردیف دوم دعوا، نظر به عدم توجه دعوا در این برهه از زمان نسبت به ایشان، دادگاه مستنداً به مواد 84، 89، 332 و 336 از قانون اخیرالذکر قرار رد دعوا صادر و اعلام می‌نماید. رأی صادره در این خصوص ظرف مدت بیست روز پس از ابلاغ، قابل تجدیدنظرخواهی در یکی از محاکم محترم دادگاه تجدیدنظر استان تهران می‌باشد. بدیهی است خوانده ردیف اول دعوا پس از پرداخت خسارت مندرج در رأی دادگاه می‌تواند از باب تسبیب و در صورت وجود شرایط ارکان مسئولیت مدنی به مسبب حادثه رجوع نماید.</p>		
<b>دادرس شعبه اول دادگاه عمومی حقوقی بخش فشافویه تهران</b>		
امضای صادر کننده		
		
		
نشانی: استان تهران - بخش فشافویه - 35 کیلومتری جاده قدیم تهران قم - حسن آباد - بلوار امام خمینی (ره) - 20 متری انقلاب - خیابان شهید احمد زندی		

### رسیدگی مرجع تجدیدنظر:

در مرحله تجدیدنظر دادگاه استیناف جلسه‌ای تشکیل داده و پس از استماع نظر خواهان و خواندگان، قرار ارجاع امر به هیات کارشناسی را صادر کرده است و هیات سه نفره کارشناسی را تعیین کرده است. اعضای این هیات نیز هیچ کدام کارشناس حمل و نقل هوایی و یا بار هوایی نبوده و در حوزه‌های برق، ماشین و تأسیسات کارخانجات تخصص داشته‌اند. همان ایراد اولیه مبنی بر تخصص نداشتن در حوزه حمل بار هوایی به این هیات نیز وارد بود.

این هیات نیز پس از بازدید از دستگاه صدمه دیده و تشکیل جلسه با طرفین پرونده و شنیدن دفاعیات و استدلال‌های وکلای شرکت متصدی حمل و دریافت لایحه و مستندات ایشان، در نهایت در مرداد ۱۳۹۸ نظر خود را ارائه کرده‌اند. در این نظر باز بدون هرگونه استدلال و توجیهی برای انتساب مسؤلیت‌ها، شرکت انبارها ۶۰٪، شرکت متصدی حمل ۳۰٪ و شرکت چینی ارسال کننده بار (که خود خواهان بود و نه خواننده) ۱۰٪ (به علت ایراد انتسابی در بسته بندی) مسؤول دانسته‌اند.

به این نظر و همچنین صلاحیت کارشناسان منتخب نیز اعتراض شده ولی متأسفانه دادگاه تجدیدنظر نیز بدون هر اقدامی، ضمن قبول تعین نظر هیات سه نفره کارشناسی، با رد تجدیدنظرخواهی شرکت متصدی حمل نسبت به ۳۰٪ مسؤولیت و قبول تجدیدنظرخواهی آن شرکت نسبت به مازاد ۳۰٪ مسؤولیت، دادنامه بدوی را اصلاح کرده و در پایان نیز قرار رد دعوی ابتدایی خواهان را اعلام کرده است؟!

در نتیجه پذیرش نظر کارشناسی، دادگاه تجدیدنظر راجع به ۷۰٪ باقی مانده مسؤولیت اتخاذ تصمیم نکرده، ولی به نظر می‌رسد که همان نسبت‌های مندرج در نظریه هیات کارشناسی مورد نظر دادگاه نیز بوده است، اگر چه در دادنامه اشاره‌ای به آنها نشده. به این ترتیب، شرکت انبارها ۶۰٪، شرکت متصدی حمل و نقل ۳۰٪ و شرکت چینی ارسال کننده بار ۱۰٪ مسؤول جبران خسارت شرکت خواهان بوده‌اند.

9909970269500481 1399/03/30 9509982648100663	شماره دادنامه تاریخ تنظیم: شماره پرونده: شماره بایگانی شعبه:	«فَلَا تَسْبِعُوا أَلْهَوِي أَنْ تَغْلِبُوا» شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران دادنامه	 دادگستری کل استان تهران
پرونده کلاسه 9509982648100663 شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران تصمیم نهایی شماره 9909970269500481 تجدید نظر خواهان ها: 1. هواپیمایی با وکالت آقای - شهر کرمان - خیابان شریعتی - به نشانی استان تهران - شهرستان تهران - شهر تهران - بلوار شهران - و آقای 2. شرکت با وکالت آقای به نشانی خ ولیعصر- به نشانی بلوار شهید صدوقی- به نشانی استان تهران- شهرستان تهران-تهران- شرکت انبارها تجدیدنظرخواسته: از دادنامه شماره ۱۲۸۷ مورخ 97/9/29 صادره از شعبه دادگاه بخش فشافویه			
گردشکار: دادگاه با بررسی اوراق و محتویات پرونده ختم دادرسی را اعلام و به شرح زیر مبادرت به انشای رای می نماید. رای دادگاه در خصوص تجدیدنظرخواهی شرکت هواپیمایی با وکالت آقایان و از طرفیت شرکت و شرکت دادنامه شماره ۱۲۸۷ مورخ 97/9/29 صادره از شعبه دادگاه بخش فشافویه که به موجب آن در خصوص دعوی شرکت به طرفیت معترض به خواسته الزام به تحویل بدل یک دستگاه اصلی تولیدی پینت بال حکم به محکومیت معترض به پرداخت بدل در صورت مثلی بودن مثل و در صورت قیمی بودن قیمت مال به انضمام خسارت دادرسی صادر گردیده توجه به اینکه برابر نظریه هیئت سه نفره کارشناسی معترض در ایراد خسارت به دستگاه مورد دعوی به میزان ۲۰ درصد مقصر بوده و بیش از شرکت معترض مقصر نمی باشد دادگاه اعتراض معترض را به دادنامه مورد اعتراض به میزان ۲۰ درصد غیر وارد تشخیص و دادنامه			



9909970269500481 1399/03/30 9509982648100663	شماره دادنامه تاریخ تنظیم: شماره پرونده: شماره بایگانی شعبه:	«فَلَا تُشْعِرُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تُفَدِّلُوا» شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران دادنامه	 دادگستری کل استان تهران
<p>مورد اعتراض را به میزان پادشده با رد اعتراض معترض مستندا به ماده ۲۵۸ قانون آیین دادرسی مدنی تایید و نسبت به مازاد به میزان یاد شده با توجه به اینکه در ایراد خسارت افراد دیگری مقصر بوده و دعوی متوجه شرکت معترض نمی باشد دادگاه مستندا به مواد ۸۴ و ۲۵۸ قانون آیین دادرسی مدنی دادنامه مورد اعتراض را نقض و در خصوص دعوی ابتدایی خواهان ( شرکت پروبال آسیا اطلس ارس) قرار رد دعوی صادر و اعلام می نماید رای صادره قطعی است.</p>			
دادگاه تجدیدنظر استان تهران		رئیس شعبه تهران	امضای صادرکننده
 شعبه ۱۰۰۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران شماره پرونده: ۹۵۰۹۹۸۲۶۴۸۱۰۰۶۶۶۳ تاریخ تنظیم: ۱۳۹۹/۰۳/۳۰ شماره دادنامه: ۹۹۰۹۹۷۰۲۶۹۵۰۰۴۸۱			
نشانی: تهران- میدان هروی - خیابان وفامین - مجتمع قضایی عدیر (دادگاههای تجدید نظر استان تهران) پرتال جامع علوم انسانی شعبه ۱۰۰۱ دادگاه تجدیدنظر استان تهران			

## نتیجه

این دو تصمیم دادگاههای بدوی و تجدیدنظر ایرادات متعددی دارند که در زیر به برخی از آنها اشاره می‌شود:

۱. ظاهراً هیچ یک از قضات محترم دو دادگاه با مقررات مربوط به قرارداد حمل و نقل داخلی مندرج در باب هشتم قانون تجارت (مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴) آشنایی نداشته‌اند.

۲. متأسفانه هیچ یک از قضات محترم دو دادگاه با مقررات حمل و نقل بین‌المللی مندرج در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحات آن آشنایی نداشته‌اند.

۳. قضات محترم هر دو دادگاه به این نکته توجه نداشته‌اند که ایرادات مربوط به بسته بندی یا عدل بندی بار متوجه فرستنده است و ربطی به متصدی حمل ندارد (ماده ۳۸۰ ق. ت. و ماده ۱۱ پروتکل شماره ۴ مونترال ۱۹۷۵).

۴. قضات محترم هر دو دادگاه در خصوص حق فرستنده کالا و حق گیرنده کالا در طرح ادعا علیه متصدی حمل اطلاعاتی نداشته و به مقررات قانونی توجهی نکرده‌اند (مواد ۱۲ و ۱۳ پروتکل شماره ۴ مونترال ۱۹۷۵).

۵. قضات محترم هر دو دادگاه از این نکته قانونی غفلت ورزیده‌اند که مسئولیت متصدی حمل بار فقط مربوط به دوره زمانی است که بار در اختیار متصدی حمل (مدت حمل) قرار دارد و نه مربوط به دوره زمانی که بار در اختیار دیگر اشخاص (مانند گمرک و یا انبار گمرک) است (ماده ۳۸۸ ق. ت. و ماده ۱۸ پروتکل شماره ۴ مونترال ۱۹۷۵).

۶. کارشناسان منتخب در مراحل بدوی و تجدیدنظر به دادگاه اعلام نکرده‌اند که صلاحیت اظهارنظر در حمل بار هوایی را ندارند.

۷. در هر دو مرحله رسیدگی نظر اعلامی کارشناسان بدون هر گونه استدلال ویا توجیهی برای موجه ساختن انتساب مسئولیت به متصدی حمل و یا دیگران بوده و دارای جنبه حکمی بودند تا موضوعی.

۸. در نظر هیات کارشناسی هیچ توجیه و استدلالی برای موجه بودن نسبت‌های مسئولیت محکومان پرونده (۶۰٪، ۳۰٪ و ۱۰٪) وجود ندارد.

۹. دادنامه بدوی بر اساس این مبنای غلط و خلاف محتوای پرونده که «حادثه ایجاد شده در

زمان تخلیه بار از هواپیما و به منظور طی فرایند تحویل رخ داده» صادر شده است، در حالی که حسب اوراق پرونده، حادثه پس از تخلیه و تحویل به شرکت انبارها و در زمانی که بار در اختیار شرکت انبارها بوده رخ داده و گواهی مدیر شرکت انبارها (که در پرونده موجود بود) هم آن را تایید کرده است.

۱۰. قضاات دادگاه بدوی و تجدیدنظر به اعتراضات و تذکرات قانونی وکلای شرکت متصدی حمل که یکی از آنها مدرس درس حقوق هوایی در دانشگاه تهران بوده است و حتی متعاقباً برای قضاات محترم دادگستری استان تهران حقوق حمل و نقل هوایی را به صورت برخط تدریس کرده بود توجهی نکرده‌اند.

این رأی نشان می‌دهد که متاسفانه دادگاهها در حوزه‌های تخصصی از ضعف مطالعاتی برخوردار بوده و نیاز به آموزش‌های خاص دارند و در همین زمینه نیز از اداره کل آموزش دادگستری استان تهران که پس از پرونده بالا امکان تدریس حقوق حمل و نقل هوایی را برای قضاات استان تهران فراهم کرده‌اند قدردانی می‌شود. امید است استان‌های دیگر نیز در زمینه آموزش حقوق حمل و نقل هوایی و دیگر انواع حمل و نقل به قضاات اقدام مشابهی معمول دادند.

### منابع:

۱. قانون امور گمرکی ۱۳۹۰
۲. قانون تجارت
۳. قانون مدنی
۴. قانون مسؤولیت مدنی ۱۳۳۹
۵. کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ (مصوب ۱۳۵۴ مجلس شورای ملی)
۶. پروتکل لاهه ۱۹۵۵ (مصوب ۱۳۵۴ مجلس شورای ملی)
۷. پروتکل شماره ۴ مونترال ۱۹۷۵ (مصوب ۱۳۹۴ مجلس شورای اسلامی)



## Liability of the International Air Freight Carrier

Morteza Adel<sup>۱</sup>

### Abstract

Air freight is transported by air carriers. Multiple rules have been provided in different regulations for air cargo transportation in order to define and regulate the relationship between the cargo owner and the carrier and the responsibility of each of them. Air cargo transportation is carried out either domestically, within the geographical borders of a particular country, or internationally from one country to another. Therefore, the regulations concerning this field have been codified and presented at both domestic and international levels. This article aims to examine the regulations that govern international air cargo transportation, which are more complex than those that apply to the domestic one. The examination of these regulations has been carried out by studying a judicial case, the judgments rendered in that case and by subjecting them to criticism. These judgments, which were rendered between 2017 to 2019, relate to a court of first instance and a court of appeals in Tehran.

**Keywords:** *air transportation, international cargo, carrier, sender of cargo, receiver of cargo*



---

۱. Assistance professor at University of Tehran, (Email:madel@ut.ac.ir)