

موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و کالا

دکتر ابراهیم عزیزی*

چکیده

مسئولیت متصدیان حمل و نقل در مورد حمل و نقل مسافران، بار و لوازم شخصی مسافران در حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو می‌باشد.

مطابق این سند، متصدیان حمل و نقل در مقابل مسافر و کالای او مسئول می‌باشند. این کنوانسیون مواردی که متصدیان حمل و نقل از مسئولیت معاف هستند را نیز ذکر کرده است که از آن جمله می‌توان موارد ذیل را نام برد: در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند، وقتی که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، تقصیر خواهان و هواپیماربایی. موارد مذکور در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرند.

واژگان کلیدی: مسئولیت، متصدی حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو، معافیت از مسئولیت، مسافر

* استادیار دانشکده حقوق دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکز.

مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و لوازم شخصی مسافران در حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد شده در ورشو می‌باشد. این کنوانسیون با صراحت، مسئولیت عاملین اصلی زیان و حق مراجعه صاحب کالا به آنها را بیان می‌دارد.

برای روزآمد کردن کنوانسیون ورشو^۱ در سال ۱۹۵۵ با تصویب پروتکلی در شهر لاهه اصلاحاتی در آن صورت گرفت؛ این پروتکل به پروتکل لاهه معروف است. مسئولیت متصدی حمل و نقل در پروتکل لاهه به دو برابر افزایش یافته است. مجدداً در سال ۱۹۷۱ پروتکل گواتمالا، کنوانسیون ورشو را اصلاح کرد که به موجب آن میزان مسئولیت و نوع مسئولیت در آن تغییر کرده است. در همه این اسناد، مسئولیت متصدی حمل بر اساس فراتک، پول رایج فرانسه تعیین گردیده بود. در سال ۱۹۷۵ مقرر گردید میزان مسئولیت متصدی حمل از پول رایج کشوری، به یک واحد اصلی به نام «SDR»^۲ یا حق برداشت ویژه تغییر یابد. بنابراین چهار پروتکل بنام‌های پروتکل‌های شماره یک، دو، سه و چهار سال ۱۹۷۵ که مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن را در باب حمل کالا روزآمد می‌کنند، تدوین گردیدند.

در سال ۱۹۹۶ هیأت هوانوردی کشوری ایالات متحده امریکا، موافقتنامه موتترال را تصویب نمود که درخصوص کلیه متصدیان حمل و

1 - Warsaw Convention, ICAO Doc. 7838, 9201; (1933) 137 LNTS 11

۲ - «SDR» مخفف «Special Drawing Rights» می‌باشد که در کتب فارسی به «حق برداشت ویژه» ترجمه شده است. از آنجا که به نظر نگارنده به کار بردن ترجمه مذکور خواننده را به اشتباه می‌اندازد لذا در این نوشتار مخفف «SDR» آمده است.

نقل هوایی که به امریکا پرواز نمایند و یا از امریکا به مقصدی پرواز داشته باشند، اجرا می‌گردد. بین متصدیان حمل یا تا موافقتنامه دیگری تصویب شد که به موجب آن در دعاوی مطالبه خسارت، مسئولیت متصدیان حمل و نقل نامحدود و مطلق در نظر گرفته شده است. برای افزایش میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل، اقدامات یکجانبه در بعضی از کشورها صورت گرفته است. برای مثال، در سال ۱۹۹۲، متصدیان حمل و نقل هوایی ژاپن، رژیم مسئولیت مطلق متصدی حمل را پذیرفتند. بدین ترتیب مقررات متفاوتی در کشورهای مختلف به تصویب رسید که در نهایت منجر به تصویب کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی شد.^۳ این کنوانسیون به منظور روز آمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است.

مطابق این اسناد متصدیان حمل و نقل در مقابل مسافر و کالای او مسئول می‌باشند. همین اسناد مواردی را که متصدیان حمل و نقل از مسئولیت معاف هستند را نیز ذکر کرده‌اند. این مقاله به منظور بررسی موارد معافیت متصدیان حمل و نقل هوایی تهیه شده است.

ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آنکه انجام چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود». این ماده به دو مورد در خصوص معافیت متصدی حمل و نقل اشاره می‌نماید: اتخاذ کلیه تدابیر لازم و فورس

3 - Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

ماژور. علاوه بر این دو مورد، موارد دیگری از جمله تقصیر خواهان، هواپیماربابی، وضعیت جسمی مسافر و اعتراض خارج از موعد گیرنده کالا ممکن است معافیت متصدی را موجب گردند که در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرند.

الف- اتخاذ کلیه تدابیر لازم

اگر متصدی حمل کلیه تدابیر لازم را اتخاذ نموده باشد از مسئولیت معاف خواهد بود منظور از اتخاذ تمام تدابیر لازم چیست؟ آیا منظور این است که متصدی حمل باید کلیه تدابیر معقول و منطقی را به کار ببندد یا هدف انجام کلیه تدابیر ممکن است. در چه صورت متصدی حمل می‌تواند ثابت کند که کلیه تدابیر لازم را اتخاذ کرده است؟ می‌توان گفت که صرف وقوع خسارت بدین معنی است که کلیه تدابیر لازم اتخاذ نشده است، زیرا اگر متصدی حمل کلیه تدابیر لازم را جهت جلوگیری از وقوع خسارت اتخاذ نماید، هیچ‌گونه خسارتی وارد نمی‌آید، مگر اینکه اتخاذ چنین تدابیری ممکن نباشد (فورس ماژور). ذکر دعاوی ذیل قضیه را روشن خواهد کرد؛ در پرونده‌ای^۱ مقداری پوست خز گرانبها جهت حمل به انبار یک شرکت هواپیمایی تحویل داده می‌شود که متعاقب آن سارقان مسلح به انبار حمله و به آنها دستبرد می‌زنند. دادگاه نیویورک رأی داد که چون همه اقدامات لازم و ممکن اتخاذ نگردیده، لذا متصدی حمل و نقل مسئول می‌باشد. به نظر دادگاه، اگرچه در حین سرقت نگهبان در محل

4 - *Rugani v. KLM Royal Dutch Airlines*, City Court, NewYork County, 20 January, 1954, [1954] USAV, R. 74; Av. Vol. 4, p.17257; IATAACLR, No.25.

حاضر بوده، لیکن در چنین مواردی لازم است نگهبان مسلح باشد. اگر نگهبان مسلح بود، می‌توانست از اجناس فوق الذکر نگهداری نماید. در این دعوی، دادگاه عبارت «کلیه تدابیر لازم» را به صورت مضیق معنی کرده است، زیرا به رغم وجود نگهبان در محل نگهداری کالاها، متصدی حمل مسئول شناخته شد. اگر این چنین تفسیری از عبارت فوق شود، متصدی حمل هیچ‌گاه نخواهد توانست ثابت کند که کلیه اقدامات لازم را اتخاذ کرده است.

در پرونده دیگری،^۵ شخصی قرار بود به کشور پرتغال مسافرت کرده و نمایشی را در حضور رئیس جمهور آن کشور اجرا نماید. وی به دلیل لغو پرواز از اجرای نمایش در موعد مقرر بازماند، از همین رو با طرح دعوی علیه متصدی حمل و نقل مطالبه غرامت نمود. دادگاه رسیدگی کننده به دعوی، اعلام داشت که چون متصدی حمل و نقل نتوانسته ثابت نماید که کلیه اقدامات لازم و معقول را جهت پرواز به موقع هواپیما انجام داده و نیز ثابت نکرده است که تمام سعی و کوشش خود را برای جلوگیری از این واقعه به کار بسته است، لذا مسئول پرداخت خسارت وارده به خواهان خواهد بود.

در دعوی دیگری،^۶ خلبان هواپیما به مسافران تذکر می‌دهد که در شرایط نامساعد جوی قرار داریم و از آنان می‌خواهد تا کمربندهای خود را ببندند. در این حین هواپیما تکان شدیدی خورده و یکی از مسافران که به

5. Robert Houdin v. Panair de Brasil, Cited in O. Kahn Freund, The Law of the Carriage by Inland Transport, 4 th ed., Stevens, p.257.

6. Chiso; M. v. British European Airways (1964); Cited in ibid., at 251

اخطارها توجه نکرده و در حال رفتن به دستشویی بود، افتاده و مجروح می‌گردد. وی علیه متصدی حمل اقامه دعوا نموده و مطالبه خسارت می‌نماید. دادگاه انگلیس در این خصوص مقرر داشت، چون متصدی حمل و نقل کلیه تدابیر لازم را جهت جلوگیری از خسارت اتخاذ نموده، مسئول نمی‌باشد.

در قوانین بعضی از کشورها، «کلیه اقدامات لازم» به معنی «کلیه اقدامات معقون» در نظر گرفته شده است. ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران می‌گوید: «اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید...». در پایان می‌توان گفت منظور از انجام کلیه تدابیر لازم از سوی متصدی حمل، انجام کلیه تدابیر متعارفی است که یک متصدی مواظب، جهت جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ می‌نماید و بدیهی است تعیین اینکه آیا متصدی حمل چنین اقداماتی را انجام داده یا خیر با دادگاه است.

ب- فورس ماژور

عامل دیگری که موجب می‌گردد تا متصدی حمل و نقل از مسئولیت معاف گردد، وقتی است که وی ثابت نماید که اتخاذ کلیه تدابیر لازم برای او و عاملینش امکان‌پذیر نبوده است. به عبارت دیگر در حالت فورس ماژور متصدی حمل و نقل مسئولیتی نخواهد داشت. فورس ماژور در معنای

عام خود عبارت است از هر حادثه خارجی (خارج از حیطه قدرت متصدی) که قابل پیش‌بینی نبوده و اجتناب‌ناپذیر باشد.^۷ این معنی را در قانون مدنی جمهوری اسلامی ایران نیز می‌توان یافت. ماده ۲۲۹ این قانون مقرر می‌دارد: «اگر متعهد به واسطه حادثه‌ای که دفع آن خارج از حیطه اقتدار اوست نتواند از عهده تعهد خود برآید محکوم به تأدیه خسارت نخواهد بود». ماده ۲۲۷ نیز مقرر می‌دارد: «متخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تأدیه خسارت می‌شود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمی‌توان مربوط به او نمود».

برای تحقق فورس ماژور سه شرط ضروری است:

۱- غیر قابل اجتناب بودن

حوادث طبیعی همچون سیل و زلزله ممکن است اجرای تعهدی را غیر ممکن سازند. دولت نیز ممکن است به واسطه مصالح ملی، پرواز هواپیماها را در مقطعی از زمان با محدودیت‌هایی مواجه سازد. اینها از جمله مواردی هستند که دفع آنها از سوی متصدی حمل امکان ندارد. البته این شرایط نسبی هستند؛ به عبارت دیگر وجود حوادث طبیعی به وضعیت و تجهیزات هواپیما بستگی دارد، برای مثال وزیدن باد شدید ممکن است برای هواپیماهای کوچک حادثه طبیعی به حساب آید، در حالی که هواپیماهایی که دارای امکانات و تجهیزات لازم هستند مقاومت بیشتری در برابر این گونه حوادث طبیعی دارند.

۷ - صفایی، سید حسین، قوه قاهره یا فورس ماژور، محله حقوقی، دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، ش ۳،

ج ۱۱، پاییز ۱۳۶۴، ص ۱۱۲

۲- غیر قابل پیش‌بینی بودن

حادثه وقتی غیر قابل پیش‌بینی است که بوجود آمدن آن از قبل تصور نشود؛ مانند زلزله‌ای که در ناحیه‌ای که زلزله خیز نیست به وقوع می‌پیوندد. در حقوق بعضی از کشورها، از جمله ایران به این شرط تصریح نشده است.^۸

۳- خارجی بودن

در خصوص خارجی بودن علت، تفاسیر مختلفی را می‌توان مدنظر قرار داد. نخست اینکه حادثه از اراده متصدی حمل خارج باشد، تا حدی که نتوان حادثه را به عمد یا تقصیر او نسبت داد. این تفسیر بر مبنای نظریه خطر می‌باشد.^۹ دوم اینکه حادثه خارج از حوزه فعالیت متصدی حمل و نقل باشد. در این خصوص اگر حادثه‌ای در داخل فرودگاه یا هواپیما رخ دهد و هیچ تقصیری را بر نتوان به متصدی نسبت داد، باید آن حادثه را خارجی شمرد. این تفسیر بر مبنای نظریه تقصیر بنا شده است. این تفسیر منطبق با مقررات کنوانسیون ورشو می‌باشد.

بنابراین حادثه وقتی فورس ماژور تلقی می‌گردد که از اراده متصدی حمل یا عاملین او خارج باشد، حتی اگر حادثه در داخل فرودگاه یا در هواپیما رخ داده باشد. حوادث ناشی از فورس ماژور به دو گونه است: گاهی عوامل طبیعی، دخالت دولت و امثال آن فورس ماژور تلقی می‌گردد که در صورت اثبات آنها، متصدی حمل از مسئولیت معاف می‌گردد. در

۸ - کاتوزیان، ناصر، حقوق مدی، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، ج ۲، ۱۳۶۹، ص ۲۹۱.

۹ - کاتوزیان، ناصر، فم عد عمومی قراردادها، ج ۴، ۱۳۶۸، ص ۲۰۷ به بعد.

مواردی هم صرف اثبات وقوع حادثه برای معافیت متصدی کافی نیست، بلکه وی باید ثابت کند که جلوگیری از آن حادثه برای وی امکان نداشته است؛ برای مثال در مورد سرقت کالا از انبار متصدی، اثبات حمله افراد مسلح برای معافیت وی کافی نیست، بلکه متصدی باید ثابت کند که کلیه اقدامات لازم را معمول داشته، ولی نتوانسته است از حادثه جلوگیری نماید.

نکته مهم دیگری را که می‌بایست مدنظر داشت اینکه اگر خسارتی از نقص ذاتی یا کیفیت یا عیب کالای موضوع حمل ناشی شده باشد، آیا مسئولیتی متوجه متصدی حمل خواهد بود؟ برای مثال اگر کالایی به لحاظ طبیعتی که دارد، در مدت مسافرت معیوب گردد، آیا متصدی حمل در برابر خسارات ورده مسئولیت دارد؟ کنوانسیون ورشو در این خصوص ساکت است، لیکن پروتکل گواتمالا با حذف ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متنی را جایگزین آن کرده است که در بند ۲ آن مقرر می‌دارد: «... متصدی حمل و نقل در مورد خسارتی که صرفاً ناشی از نقص ذاتی یا کیفیت یا عیب موجود در لوازم شخصی باشد مسئولیتی نخواهد داشت».

متصدی حمل و نقل می‌تواند با استناد به ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو در موارد فوق‌الذکر خود را از مسئولیت معاف نماید؛ یعنی وی می‌تواند با اثبات اینکه کلیه تدابیر لازم را جهت جلوگیری از خسارت اتخاذ کرده و یا اتخاذ چنین تدابیری برای وی غیرممکن بوده است خود را از مسئولیت معاف دارد. پروتکل لاهه، بند ۲ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو را حذف نمود و متعاقباً پروتکل گواتمالا تغییری اساسی در ماده فوق ایجاد کرد. بر این اساس، معافیت موضوع ماده فوق به طور کلی در مورد حمل مسافر حذف گردید. بنابراین متصدی حمل نمی‌تواند با اثبات اینکه کلیه اقدامات لازم را

اتخاذ نموده است و یا با اثبات وقوع فورس ماژور خود را از مسئولیت معاف نماید. البته یادآور می‌شود که این پروتکل در خصوص حمل و نقل کالا و لوازم شخصی و همچنین تأخیر تغییری در ماده فوق الذکر معمول نداشته است.

ج- معافیت کامل یا جزئی از مسئولیت: اعمال مراقبت یا فقدان تقصیر

چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت نماید که او و کارکنان یا عواملش مراقبت‌های متعارف یا سعی لازم را نموده‌اند، یعنی به عبارت ماده ۲۰، آنها تمامی اقدامات لازم را برای جلوگیری از ورود خسارت اتخاذ نموده‌اند، یا اینکه برای آنها اتخاذ چنین اقداماتی غیرممکن بوده است، از مسئولیت معاف خواهد شد. با این حال در مورد حمل کالا توسط متصدیان جایگزین، متصدی اول از مسئولیت مبرا نخواهد شد، اگر ثابت شود که خسارت ایجاد شده به واسطه فقدان مراقبت لازم از طرف متصدی جایگزین یا کارکنان و نمایندگان او بوده است.^{۱۰}

عبارت مندرج در ماده ۲۰ محصول مباحث طولانی کنفرانس ورشو راجع به خصوصیات رژیم مسئولیت حمل و نقل هوایی می‌باشد. پس از بحث و پیشنهادات مختلف تصمیم گرفته شد عبارت «اقدامات متعارف»^{۱۱} به جای «اقدامات ضروری» که می‌بایست توسط متصدی حمل و کارکنان او رعایت شود، مقرر گردد.

10 - Court of Appeals, Paris, 31 May 1956: 1956 RFDA 320.

11 - Reasonable Measures.

کنفرانس لاهه در سال ۱۹۷۵ پیشنهادهای مختلفی را برای جایگزینی عبارت «کلیه اقدامات لازم» به بحث گذاشت. در این خصوص پیشنهاد شد بند ۱ ماده مزبور بدین صورت مورد تصویب قرار گیرد: «اگر متصدی حمل ثابت کند که خسارت ناشی از تقصیر او یا کارکنان یا عاملین او نیست، مسئول نخواهد بود». این پیشنهاد با اکثریت ۲۸ رأی مخالف در مقابل ۸ رأی موافق رد شد، چرا که به این ترتیب مسئولیت متصدی حمل و نقل به نحو نامناسبی کاهش می‌یافت و این امر در واقع نقض فلسفه وجودی مسئولیت مفروض پذیرفته شده در کنوانسیون ورشو بود.^{۱۲}

عبارت ماده ۲۰ کاملاً آشکار می‌سازد که تنها بعد از اثبات علت حادثه یا خسارت است که متصدی حمل می‌تواند به طور مؤثری ثابت نماید که او و کارکنان یا عاملینش تمامی اقدامات لازم برای جلوگیری از ورود خسارت را انجام داده‌اند یا اینکه برای آنها چنین اقداماتی غیر ممکن بوده است.^{۱۳} به بیان دیگر اگر علت حادثه، تأخیر یا گم شدن و خسارت کالا ناشناخته بماند، ماده ۲۰ نمی‌تواند مورد استناد قرار گیرد.^{۱۴}

«تمامی اقدامات لازم» به معنای تمامی اقداماتی است که یک متصدی حمل با احتیاط برای اجتناب از حادثه‌ای خاص اتخاذ می‌نماید؛^{۱۵} برای مثال در این خصوص دادگاهی مقرر داشته است که متصدی حمل تمام

12 - Minutes of the Hague Conference, ICAO Doc. 7686, Vol. 1, pp.94 sq

13 - New York, Court of Appeals, 8 June 1956; 4 Avi. 18, 234 (affirming New York Supreme Court, New York County, 21 June 1954).

14 - Tribunal, Paris, Embs vs. Air France, 27 June 1969; 1969 RFDA 325; Court of Appeals, Paris, 31 May 1956; 1956 RFDA 320.

15 - Italian Supreme Court, 31 March 1983; 1983 Revistadi Dvitto Aerinauticol 141; Tribunal, Athens, Greece, No. 7029/ 1972; 1977 RFDA 139.

احتیاط‌های «ممکن» را برای تأمین امنیت پرواز و اجتناب از تصادف اتخاذ کرده است.^{۱۶} بنابراین مطابق بند ۱ ماده ۲۰، متصدی حمل متعهد می‌شود تا به واسطه یک حادثه قابل اجتناب زیانی متوجه مسافر نشود.^{۱۷} بر این اساس، متصدی حمل و نقل می‌بایست در هر مورد به جای اثبات انجام تعداد زیاد اقدامات پیشگیرانه، «تخاذ تمام اقدامات احتیاطی‌ای» که مجموعاً مقتضی بوده را ثابت نماید، یعنی اقداماتی که به طور متعارف در اختیار خواننده بوده و به طور متعارف برای جلوگیری از خسارت ضروری بوده است.^{۱۸}

مطابق نظر دیوان عالی ایتالیا و دیوان عالی سوئیس متصدی حمل و کارکنان و نمایندگان او می‌بایست تمامی اقدامات لازم را که متناسب تشخیص داده می‌شود، انجام داده باشند. به این ترتیب صرف اثبات اینکه خدمه هواپیمای مورد نظر واجد شرایط بوده و مجوز و گواهینامه معتبر داشته‌اند و تمامی مقررات لازم‌الاجرا رعایت شده بوده‌اند، کافی نخواهد بود.^{۱۹}

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

16 - New York Supreme Court, New York County, 21 June 1954; 1954 USAR 221 and Appellate Division, 3 May 1955; 1955 USA 385.

17 - Kings Bench Division, London, Crein vs. Imperial Airways, 23 October 1935; 1936 USAR 184 and Court of Appeal, London, 13 July 1936; 1936 USAR 211, 1 Avi. 622.

18 - U. S. District Court, Southern District of New York, Manufacturers Hanover Trust Co. vs. Alitalia, 16 April 1977, 14 Avi. 17, 710.

19 - Court of Appeals, Paris, 12 December 1961; 1961 II, Jurisclasseur Pratiques, 12596; New York City Court, Queens County, June 1951; 1953 USAR 479.

متصدی حمل بایستی بتواند ثابت کند که خسارت به واسطه فورس مازور، یا توسط شخص ثالث، حتی مستخدم او، یا به واسطه حادثه‌ای که مربوط به اجرای قرارداد حمل نبوده، به وقوع پیوسته است.^{۲۰}

همچنین ماده ۲۰ در فرضی که خسارت ایجاد شده صرفاً به واسطه نقص فنی هواپیما بوده است اعمال نخواهد شد.^{۲۱} در هر حال، ماده ۲۰ همانند ماده ۲۱، هرگاه به نحو مناسبی تفسیر و اعمال گردد، مسئولیت تحمیل شده به واسطه مواد ۱۷ تا ۱۹ را به متصدی حمل کاهش خواهد داد.

د- بررسی دعاوی ای که در آنها معافیت متصدی از مسئولیت پذیرفته نشده است

در موارد ذیل مقرر شده است که متصدی حمل از بار اثبات مبرا نشده و مسئول است:

- ۱- در مواردی که متصدی حمل با استفاده از یک کپسول فشرده هوا می‌توانسته از ورود خسارت جلوگیری کند.^{۲۲}
- ۲- صرف شهادت در خصوص شرایط حاکم بر تصادف، فی نفسه برای اثبات وقوع تصادف به علت یک حادثه غیرمرتبط با امر هوانوردی کافی نیست و لذا چنین شهادتی متصدی حمل را از مسئولیت مبرا نمی‌نماید.^{۲۳}

20 - French Supreme Court, 18 January 1937: 1937 RGDA 152. 11 July 1966: 1966 RFDA 454; Court of Appeals, Aix- en- Province, France, 14 November 1967: 1968 RFDA 201; Court of Appeals, Pari. UTA vs. Blain, 6 January 1977. 1977 RFDA 181.

21 - Swiss Supreme Court, 28 June 1960: 1961 ZLW 133.

22 - New York City Court, Queens County, New York, June 1951- 1953 USAR 479.

23 - French Supreme Court, Air France vs. Blondelle, 11 July 1966. 1966 RFDA 454; also Swiss Supreme Court, 28 June 1969: 1966 ZLW 133.

- ۳- خلبانی که می‌دانسته در یک ناحیه طوفانی خطرناک قرار دارد، نمی‌بایست پیشنهاد کنترل هواپیما را قبول می‌نمود.^{۲۴}
- ۴- متصدی حمل از سوار کردن مسافر خودداری نموده، صرفاً به این خاطر که بیش از ظرفیت هواپیما بلیط رزرو شده بود.^{۲۵}
- ۵- محموله به علت کاهش ارزش پول و یا خراب شدن هواپیما بارگیری نشده بود.^{۲۶}
- ۶- وقتی متصدی حمل تمامی اقدامات لازم را برای جلوگیری از سرقت کالا از انبارهایی که به سهولت در دسترس بوده به عمل نیاورده است و همچنین وقتی متصدی می‌توانسته به طور متعارف سرقت را پیش‌بینی کند و از نگهبان مسلحی استفاده کند ولی کوتاهی کرده است، مسئول می‌باشد.^{۲۷}
- ۷- خسارت توسط عامل متصدی حمل، یعنی شرکتی که وی برای حمل کالا یا تصفیه امور گمرکی استخدام نموده، بوجود آمده بود.^{۲۸}
- ۸- متصدی حمل به یک مسافر معلول برای استفاده از پلکان هواپیما، جهت سوار شدن، کمک مناسبی نکرده بود.^{۲۹}

24 - Court of Appeals, Paris, Air Inter vs. Simon 19 March 1968; 1968 RI-DA 198.

25 - United States NewYork City Court, 27 September 1974 13 Avi. 17, 307; Court of Appeals, Bamberge, Germany (Fed. R), 9 October 1974; 1975 ZLW

26 - Commercial Court, Seine, France, 17 January 1949; 1950 RGA 431

27 - NewYork City Court, NewYork County, 20 January 1954; 1954 USAR 74; also U. S. District Court, Southern District of NewYork, Manufacturers Hanover Trust vs. Alitalia, 16 April 1972; 14 Avi. 17, 710; 20 April 1973; 12 Avi. 17, 884; and 4 April 1977; 14 Avi. 17, 771.

28 - Court of Appeals, Frankfurt, Germany (Fed. R), 21 May 1975 1975 ZLW 218; and 14 July 1977; 1978 ZLW 53.

29 - Texas Court of Civil Appeals, Delta Air Lines vs. Gibson, 3 March 1977; 14 Avi. 17 988.

۹- اگرچه برخی اقدامات تأمینی اتخاذ شده بود، اما متصدی حمل ثابت نکرد که تمام اقدامات لازم را برای ممانعت از سرقت قسمتی از کالا انجام داده است.^{۳۰}

۱۰- متصدی حمل نتوانست ثابت کند که تأخیر از ناحیه فرستنده یا اولین متصدی حمل بوده یا به واسطه حادثه‌ای خارج از کنترل او بوده است.^{۳۱}

۱۱- وقتی که پرواز متصدی حمل و نقل به علت نقص فنی هواپیما منتفی شده بود، وی می‌توانسته متصدی جایگزینی را معرفی نماید، حال آنکه چنین نکرده بود.^{۳۲}

در موارد ذیل مقرر شده است که متصدی حمل مسئول نمی‌باشد:

۱- در مورد خسارتی که در اثر حمله هوایی یک هواپیمای جنگی ایجاد شده است.^{۳۳}

۲- در مورد خودکشی مسافر، زیرا متصدی حمل ثابت کرد که کارکنان و نماینده او تمامی اقدامات ممکن را برای جلوگیری از تصادف یا سانحه به کار بسته‌اند.^{۳۴}

30 - Court of Appeal. London, Rustenburg Platinum Mines et al. vs. South African Airlines et al. 11 July 1978: 1979. [1] LLLR 19.

31 - Court of Appeals. Paris. UTA vs. Blain. 6 January 1977: 1977 RFD A 181.

32 - New York City Civil Court, McMurray vs. Capital International Airways. 4 January 1980: 15 Avt. 18.087.

33 - Court of Appeals. Paris. Maydeck vs. El Al. 22 March 1965: 1965 RFD A 232.

34 - Tribunal. Paris. Embs vs. Air France. 27 June 1969: 1969 RFD A 325.

- ۳- در مورد جراحات وارد بر مسافر در حین حرکت، چرا که علامت کمر بند صندلی روشن بوده و هواپیما در حین پرواز بوده است.^{۳۵}
- ۴- در مورد افتادن مسافر در حین پیاده شدن از پلکان هواپیما، زیرا پلکان مذکور از نوع متعارف بوده و سرازیری آن توسط کارکنان متصدی حمل بازدید شده بود.^{۳۶}
- ۵- هرگاه با ارائه دلایل معتبر ثابت شود که تصادف هواپیما در اثر مجموعه عواملی نظیر تقصیر خلبان، تقصیر و دستورات اشتباه برج مراقبت فرودگاه و ... وضعیت بد آب و هوا و وضعیت خطرناک محل فرود رخ داده است، خواننده می‌تواند از تمام مسئولیت معاف شود.^{۳۷}
- ۶- هنگامی که هواپیما به علت مواجه شدن با هوای طوفانی و قطع تماس رادیویی مجبور به تغییر مسیر خود شده، ولی به خاطر کم بودن سوخت هواپیما بر روی دریا فرود اضطراری کرده و غرق شده است، مشروط به آنکه ثابت شود هواپیما با وضعیت خطرناکی مواجه بوده و کارکنان متصدی حمل نتوانسته‌اند کار دیگری انجام دهند، هیچ تقصیری را نمی‌توان به متصدی حمل، کارکنان یا نمایندگان او نسبت داد.^{۳۸}

35 - United Kingdom, Manchester Assizes, Chisholm vs. TWA, 22 March 1963: 1963 [1] LILR 626; U.S. District Court, Southern District Court, Southern District of New York, 4 Avi. 17.247.

36 - Commercial Court, Preyval vs. Air France, Nice, 7 May 1973. 1973 RFDA 340; Likewise: Court of Appeals, Aix-en-province. Fratan vs. Air France, 14 November 1967: 1968 RFDA 210.

37 - New York Supreme Court, New York County, American Smelting and Refining Comp. vs. Philippine Air Lines, 21 June 1954: 1954 USCAR 221; affirmed New York Court of Appeals, 8 June 1956: 4 Avi 18. 234.

38 - Commercial Court, Seine, France, Ammerican Casualty, Ect. vs. Ainnautic. 20 December 1963: 1964 RFDA 413.

۷- در مورد افتادن اتفاقی مسافران قبل از سوار شدن روی پلکان، کنار پایانه فرودگاه، زیرا متصدی حمل تمامی اقدامات لازم را که می‌توانسته انجام دهد، اتخاذ نموده بود، ضمن آنکه مسافران توسط دو مهماندار همراهی می‌شده‌اند؛ آنها قادر بودند تا به هر کسی که نیاز به کمک داشت کمک کنند.^{۳۹}

۸- در مورد سرقت کالا از انبار گمرک، چرا که متصدی حمل هیچ کنترلی بر آن انبار نداشته است.^{۴۰}

۹- در مورد گم شدن محموله‌ای که توسط مقامات گمرکی به دلیل فقدان اسناد گمرکی لازم، توقیف شده بود.^{۴۱}

۱۰- در مورد تأخیر ناشی از بسته بودن باند فرودگاه مقصد، زیرا بسته بودن فرودگاه مقصد، قوه قاهره محسوب می‌شود.^{۴۲}

ه- معافیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت در صورت هواپیماریایی

کمی بعد از جنگ جهانی دوم ارتکاب به هواپیماریایی شروع شد که عمدتاً شامل هواپیماهای مهم دولتی و خصوصی‌ای می‌شد که از کشورهای اروپای غربی پرواز می‌کردند. ربودن هواپیمای تجاری نیز حدوداً از سال ۱۹۶۴ آغاز شد، از زمانی که بعضی از متصدیان حمل و نقل هوایی ایالات متحده پرواز به طرف کوبا را آغاز کردند. پیش از این وقایع، ربودن

39 - Court of Appeals, Aix-en-Provence, 14 November 1967: 1968 RFDA 210.

40 - Court of Appeals, Brussels, 10 June 1950: 1950 USAR 392. Court Appeals, Paris, Aerofret vs. Syndicat d'Assurance des Lloyds, 27 June 1966: 1967 RGAE 168.

41 - Supreme Court, Germany (Fed. R), 9 October 1964: 1965 ZLW 167.

42 - Tribunal, Brussels, Wegge vs. Sabena, 20 December 1965: 1966 RFDA 353.

هوایمای تجاری برای متصدیان حمل و نقل، البته به جز متصدیان امریکایی، یک حادثه غیرقابل پیش‌بینی تلقی می‌شد و موضوع در قلمرو ماده ۲۰ قرار می‌گرفت.

این وضعیت به سرعت تغییر کرد؛ امروزه هوایماربایی و خرابکاری در هوایمما، یک عمل خاصی محسوب می‌شود، به حدی که اقدامات خاصی، هم در سطح بین‌المللی و هم در سطح ملی، برای مقابله و غلبه بر آن اتخاذ شده است. کنوانسیون لاهه (۱۹۷۰) در خصوص جلوگیری از تصرف غیرقانونی هوایمما^{۳۳} و کنوانسیون مونترال (۱۹۷۱) برای جلوگیری از اقدامات غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی کشوری^{۳۴} در این خصوص تدوین شدند. در نتیجه متصدی حملی که می‌خواهد از مسئولیت راجع به خسارات ناشی از چنین اقداماتی معاف شود، باید ثابت کند که تمامی اقدامات لازم را برای جلوگیری از این گونه اقدامات اتخاذ نموده است. متصدی حمل با اثبات اینکه مقررات ملی و بین‌المللی قابل اعمال نسبت به حملات محتمل و غیرقانونی علیه هوایمما را به درستی و با دقت رعایت کرده است، از مسئولیت رهایی خواهد یافت. با این حال بسیاری از اقدامات بازدارنده از نوعی هستند که تنها توسط مقامات عمومی نظیر پلیس و مأموران محلی یا حتی پرسنل ارتش اجرا می‌شوند. اینکه این افراد به درستی و به طور مؤثری وظایف خود را انجام داده‌اند یا خیر، خارج از کنترل متصدی حمل و نقل است. بنابراین پیشنهاد شده است، چنانچه متصدی حمل ثابت نماید که وی

43 - The 1970 Hague Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft.

44 - The 1971 Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts the Safety of Civil Aviation.

و کارکنان او تمامی اقدامات امنیتی را به موجب قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی رعایت کرده‌اند، در قبال این قبیل حوادث مسئولیت نخواهد داشت.^{۴۵}

این رویکرد در دعوی مربوط به ربوده شدن هواپیمای شرکت هواپیمایی فرانسه و انتقال آن به اوگاندا، توسط دادگاه استیناف پاریس پذیرفته شده است. هواپیمایی در مسیر تلاویو به پاریس، توسط مسافران مسلحی که در آتن سوار شده بودند ربوده می‌شود. مسافرانی که در آن پرواز حضور داشتند، برای دریافت غرامت جراحات بدنی ناشی از هواپیما ربایی، علیه شرکت هواپیمایی فرانسه طرح دعوا کردند، و اظهار داشتند که فرمانده هواپیما مرتکب تخلف عمدی شده است، چرا که به افرادی که می‌توانسته به سادگی تشخیص دهد که افراد خطرناکی هستند اجازه سوار شدن داده است. در راستای نقض رأی دادگاه بدوی، دادگاه استیناف مطابق ماده ۲۰، شرکت خوانده را از تمام مسئولیت‌ها معاف نمود. دادگاه معتقد بود که:

- ۱- فقط مأموران پلیس حق داشته‌اند در یونان از مسافران تحقیق و جستجو کنند و شرکت هواپیمایی فرانسه حق تحقیق و تفحص از مسافران در حین سوار شدن را نداشته است.
- ۲- نحوه تحقیق و تفحص توسط مقامات یونانی به درستی رعایت شده و خواهان‌ها نتوانسته‌اند ثابت نمایند که شرکت هواپیمایی فرانسه اطلاع داشته که اقدامات امنیتی در فرودگاه آتن با مسامحه انجام شده است.

45 - Schweickhardt, 1971, ASDA Bulletin, No. 1; Mankiewicz, same Bulletin, 1976, No. 2.

۳- با توجه به شمار زیاد هواپیماربابی دیگر نمی‌توان حضور تروریست‌ها در هواپیما را به عنوان یک حادثه غیرقابل پیش‌بینی تلقی کرد، به رغم اینکه تمام اقدامات امنیتی قبل از پرواز رعایت شده باشد. به نظر دادگاه بدوی در این پرونده شرکت هواپیمایی فرانسه نمی‌توانست به ماده ۲۰ استناد کند، زیرا هیچ دلیلی شرکت فرانسوی را از تأمین امنیت پرواز با قرار دادن پرسنل آموزش دیده منع نمی‌کرد؛ پرسنل آموزش دیده‌ای که برای نظارت و مراقبت از مسافران به کار گرفته می‌شوند تا به محض مشاهده مسافری که رفتار خطرناک یا مشکوکی انجام می‌دهد، واکنش نشان داده و دخالت نمایند. در این پرونده دادگاه بدوی شرکت فرانسوی را مطابق با محدودیت‌های موجود در کنوانسیون مسئول شناخت. با وجود این، دادگاه استیناف در خصوص نقض رأی دادگاه بدوی اعلام داشت، هواپیماربابی حادثه‌ای در معنای مندرج در ماده ۱۷ است؛ شرکت هواپیمایی فرانسه نمی‌تواند مسئول قلمداد شود، زیرا هواپیماربابی توسط مسافرانی ارتکاب یافته که مجاز بوده‌اند تا بدون هیچ کنترلی سوار هواپیما شوند و این شرکت هواپیمایی نه حق داشته و نه اختیار داشته تا این مسافران را در یک فرودگاه خارجی کنترل نمایند.^{۴۶}

46 - Air France vs. Haddad, 19 June 1979: 1979 RFDA 327, Mankiewicz, R. H. The Liability Regime of the International Air Carrier (London, Kluwer Law and Taxation Publishers, 1981), at 103

و- وضعیت جسمی مسافر و عیب مخفی کالا

به موجب نظریه فرض خطر عمدی،^{۴۷} مسافری که سالم نبوده یا مسافری که معلول بوده است، نمی‌تواند به خاطر تشدید بیماری یا به خاطر حادثه ناشی از ناتوانی‌اش از متصدی حمل مطالبه غرامت کند، مشروط به اینکه پرواز به طور طبیعی انجام شده باشد. هنگامی که هواپیما با وضعیت جوی بدی مواجه شده و مسافر متحمل صدمه بدنی می‌شود، او باید نزد دادگاه ثابت نماید که حمله قلبی وی که منتهی به صدمات بدنی شده، به واسطه حادثه مورد نظر بوده نه اینکه حاصل شرایط از پیش موجود بوده است.^{۴۸}

مع هذا، اگر چنین خسارتی به واسطه یک حادثه یا واقعه «داخل در معنای کنوانسیون» در خلال مدت زمان تعریف شده در مواد ۱۷ و ۱۸ ایجاد شود، بار اثبات دعوا تغییر می‌کند و متصدی حمل تنها در صورت ارائه بار اثبات مقرر در ماده ۲۰، از مسئولیت معاف می‌شود. این اصل همچنین هنگامی که متصدی از وضعیت مسافر مطلع بوده و حادثه مذکور خسارتی به دیگر مسافران وارد نموده است نیز اعمال می‌شود.^{۴۹}

47 - Voluntary Assumption of Risk: Ibid.

48 - U. D. District, Southern District of New York, Fleming vs. Delta Lines (Non- Warsaw Case), 25 May 1973: 12 Avi. 18. 122; also U. S. District, District of Massachusetts, Metz vs. Ketz vs. KLM, 26 November 1979: 15 Avi. 17. 843.

49 - U. S. Court of Appeals, Seventh Circuit, Suarez vs. TWA, 18 June 1974 (Non- Warsaw Case), 13 Avi. 17. 138.

در قضیه‌ای متصدی حمل به علت استفاده نادرست از سیستم تنظیم فشار هوا، یا در موردی که می‌توانست با استفاده از هواپیمایی مجهز به این امکانات از خسارت جلوگیری کند، مسئول شناخته شد.^{۵۱}

در قضیه‌ای به دلیل آنکه کارکنان متصدی حمل و نقل در تشخیص معلول بودن مسافر قصور کرده و به فرد مزبور کمک ننموده بودند، متصدی حمل مسئول شناخته شد.^{۵۲} در دعوی دیگری با موضوع مشابه، هنگامی که مسافر معلول در موقع تعویض هواپیما توسط مسافران و مهمانداران همراهی می‌شد، به زمین خورده و مجروح می‌شود، در این خصوص دادگاه متصدی حمل را از مسئولیت مبرا دانست.^{۵۳}

این قاعده در مواردی که از بین رفتن کالا یا فقدان یا خسارت آن به واسطه عیوب مخفی در کالا بوده باشد نیز اعمال خواهد شد. البته بار اثبات وجود چنین عیبی به عهده متصدی حمل است.^{۵۴} چنانچه حیوانات موضوع حمل و نقل در طول سفر هوایی بمیرند، متصدی حمل باید ثابت نماید که تمامی اقداماتی را که به طور متعارف ضروری و مورد انتظار بوده، جهت مراقبت از این حیوانات انجام داده است.^{۵۵}

50 - U. S. District Court, Eastern District of Pennsylvania, Demarines vs. K1.M. 28 June 1977: 14 Avi. 18.212.

51 - U. S. Texas Court of Civil Appeals, Delta Air Lines vs. Gison (Non- Warsaw Case), 30 March 1977: 14 Avi. 17. 988.

52 - Court of Appeals, Aix- en- Province, Fratani- Bassaler vs. Air France. 14 November 1967: 1968 RFDA 201

53 - French Supreme Court, 29 May 1974: 1974 RFDA 404.

54 - Tribunal, Amsterdam. 15 June 1956: 1956 [1] ULR 100.

ز- خطای شخص خسارت دیده

ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد، «هرگاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده بوده است، دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون متبوع خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا نماید».

در بعضی مواقع خطای شخص زیان دیده موجب ورود خسارت به وی می‌شود، برای مثال مسافری ممکن است به دستورات خدمه هواپیما برای بستن کمربند خود توجهی ننموده و در نتیجه تکان شدید هواپیما خسارتی به وی وارد آید.

عبارت پایانی ماده ۲۱ حاکی از این است که دادگاه می‌تواند متصدی را از جبران بخشی از زیان وارده معاف نماید و این در صورتی است که علاوه بر خطای شخص زیان دیده، متصدی نیز از اجرای وظایف خود قصور کرده باشد.

پرسشی که در اینجا مطرح می‌گردد این است که آیا ماده ۲۱ کنوانسیون فقط در مورد جراحات وارده به مسافر اعمال می‌گردد یا این ماده خسارات وارده به کالا و لوازم شخصی مسافر را نیز در بر می‌گیرد. با توجه به عبارت «شخص خسارت دیده» می‌توان گفت این ماده در مورد کالا و لوازم شخصی مسافر قابل اجرا است،^{۵۵} زیرا خسارت وارده به شخص اعم از خسارات جانی و مالی است.^{۵۶}

55 - Injury: Actual harm caused to people or property; E. A. Martin. A Dictionary of Law, 3rd ed., Oxford Uni. Press, 1994, p. 201.

56 - Geoffrey Ham. The Warsaw Convention: Points of Controversy, L.I.M Thesis Institute of Air and Space Law, 199, at 51-70.

پرسش دیگری که در خصوص خسارت وارده مطابق ماده ۲۱ مطرح می‌گردد این است که چنانچه مسافر و متصدی حمل هر دو مرتکب تقصیر شده باشند، متصدی حمل چه نسبتی از خسارت وارده را باید جبران کند. عبارت «... دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون متبوع خود ...»، نشان می‌دهد که در این خصوص به دادگاه رسیدگی‌کننده اجازه داده شده تا در مورد این موضوع مطابق قانون محل رسیدگی تصمیم بگیرد. در قانون ایران، دادگاه می‌تواند با استناد به ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی، میزان مسئولیت متصدی حمل را در این گونه موارد تخفیف دهد. این ماده مقرر می‌دارد:

«دادگاه می‌تواند میزان خسارت را در موارد زیر تخفیف دهد:

- ۱- هر گاه پس از وقوع خسارت، واردکننده زیان به نحو مؤثری به زیان‌دیده کمک و مساعدت کرده باشد.
- ۲- هر گاه وقوع خسارت ناشی از غفلتی بوده که عرفاً قابل اغماض باشد و جبران آن نیز موجب عسرت و تنگدستی واردکننده زیان شود.
- ۳- وقتی که زیان‌دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت واردکننده زیان را تشدید کرده باشد».

ماده ۲۱ به قانون ملی اشاره می‌کند، زیرا نتایج تقصیر انتسابی مطابق قوانین ملی متفاوت است؛ برای مثال، هنوز در نوزده ایالت از ایالات متحده آمریکا، کلاً مطالبه خسارت در این موارد ممنوع است و برخی از سی و یک ایالت باقی مانده نیز که چنین دفاعی را به رسمیت شناخته‌اند، این امر را در مسئولیت مطلق قبول ندارند.^{۵۷} در کشورهایی که تقصیر انتسابی به

57 - Mankiewicz, R. H., *The Liability Regime of the International Air Carrier* (London: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1981), at 106-107.

زیان دیده مانعی برای مطالبه خسارت نیست، توافقات طرفین یا شرایط اولیه حمل که متصدی حمل را در صورت تقصیر انتسابی، از مسئولیت میرا می‌کنند، به موجب ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو باطل و بلااثر می‌باشند.^{۵۸}

بدیهی است که در دعاوی مطروحه در خصوص مسافر متوفی، عبارت شخص زیان‌دیده در ماده ۲۱ می‌بایست با اشاره به آن مسافر بررسی شود. مسامحه‌ای که به خاطر عجله در نوشتن پیش‌نویس ماده ۲۱ پیش آمد، با اصلاحیه آن در پروتکل لاهه مرتفع شد. این نکته دیگر در کنفرانس گواتمالا مورد بحث قرار نگرفت.

در دعاوی مربوط به حمل و نقل کالا، عبارت «شخص زیان دیده» اشاره به فرستنده یا گیرنده دارد، زیرا هر دوی آنها از حق اقامه دعاوی خسارت برخوردار هستند (ماده ۱۴ و بند ۳ ماده ۳۰). بر عکس، دفاعیه موجود در ماده ۲۱ می‌تواند توسط شخصی که از طرف و به موجب قرارداد با متصدی حمل و نقل همکاری می‌نماید نیز مورد استناد قرار گیرد.^{۵۹} در هر حال باید توجه داشت که اصطلاح «شخص» نسبت به اشخاص حقوقی نیز به کار می‌رود.^{۶۰}

به موجب اسناد سیستم ورشو، دفاع تقصیر انتسابی، چنانچه مطابق قانون مقر دادگاه رسیدگی کننده قابل استناد باشد، دفاع عامی است که در تمام دعاوی مطالبه خسارت از متصدی حمل قابل استناد می‌باشد. در نتیجه، این موضوع حتی در مواردی که مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود می‌باشد

58 - Court of Appeals. Frankfurt. Germany (Fed. R). 14 July 1977. 1978 ZLM 53.

59 - U. S. District Court. Southern District of New York, Chutter vs. K.I.M. 27 June 1955: 4 Avi. 17. 733.

60 - New York Supreme Court, New York County. 24 April 1972.

نیز قابل استناد است.^{۶۱} البته به نظر می‌رسد یک مورد استثنایی در این خصوص وجود داشته باشد: اگر مسئولیت متصدی حمل به دلیل قصور در رعایت مفاد معینی از اسناد حمل و نقل نامحدود تشخیص داده شود، دفاع تقصیر انتسابی قابل اجرا نخواهد بود (بند ۲ ماده ۳ و بند ۴ ماده ۴).

در خصوص دعاوی مربوط به ماده ۲۰، متصدی حمل و نقل می‌تواند بر اساس ماده ۲۱ ادعای معافیت کلی یا جزئی از خسارت را بنماید، البته تنها زمانی که علت خسارت احراز شده باشد؛ در هر حال این امر به عهده متصدی حمل است که تقصیر انتسابی خواهان یا زیان‌دیده را ثابت بنماید.^{۶۲}

ح- عدم اعتراض گیرنده کالا به معیوب بودن آن

در صورتی که هنگام تحویل، کالا یا لوازم شخصی معیوب باشد، متصدی حمل و نقل در برابر گیرنده کالا مسئول خواهد بود. لیکن پرسش این است که اگر گیرنده به هنگام تحویل کالا یا لوازم شخصی به متصدی حمل اعتراضی ننماید و یا اصلاً متوجه خسارات وارده نگردد و بعد از مدتی متوجه شود که کالای او معیوب بوده، متصدی حمل و نقل چه مسئولیتی خواهد داشت؟ مثلاً اگر گیرنده کالا، کالای خود را تحویل و پس از چند روز هنگام بازرسی یا باز کردن بسته‌ها متوجه شود کالایش شکسته و یا کم شده است چه باید بکند؟

61 - Court of Appeals, Paris, 20 December 1968: 1979, RFDA 95.

62 - New York City Civil Court, New York County, Feibelmann vs. Air France, 5 July 1972: 12 Avi. 17, 575.

مادامی که گیرنده، کالا یا لوازم شخصی را دریافت نکرده است، اصل بر این است که اگر خسارتی در آن مشاهده گردد متصدی حمل و نقل مسئول جبران خواهد بود، ولی از لحظه‌ای که کالا تحویل داده می‌شود، اصل فوق‌الذکر از بین می‌رود و اصل بر این است که کالا بدون عیب و نقص به گیرنده تحویل داده شده است، لذا در این صورت متصدی از مسئولیت معاف خواهد بود مگر آنکه گیرنده به طریقی ثابت کند که خسارت در حین حمل و نقل وارد آمده است. بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «دریافت لوازم شخصی یا کالا، بدون آنکه گیرنده نسبت به آن اعتراضی داشته باشد، حاکی از این است که کالا یا لوازم شخصی بدون نقص و بر طبق سند حمل و نقل به گیرنده تحویل شده است، مگر خلاف آن ثابت شود».

به عبارت دیگر، گیرنده کالا، اگرچه در صورت عدم اعتراض امتیاز خوبی را از دست می‌دهد، لیکن همچنان می‌تواند در صورت امکان اثبات ورود خسارت در حین حمل و نقل، علیه متصدی حمل اقامه دعوا نماید. کنوانسیون ورشو در این خصوص مهلت‌هایی را در نظر گرفته است. بند ۲ ماده ۲۶ مقرر می‌دارد: «در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت، حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا، از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل اعتراض نماید. در صورت تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود».

همچنانکه ملاحظه می‌شود کنوانسیون ورشو در مورد لوازم شخصی، کالا و تأخیر مهلت‌های سه روز، هفت روز و چهارده روز را معین نموده است، لیکن پروتکل لاهه در ماده ۱۵ خود مهلت‌های ذکر شده را به ترتیب به هفت روز، چهارده روز و بیست و یک روز تغییر داده است.

۱- شرایط اعتراض به متصدی حمل و نقل

کنوانسیون ورشو برای اعمال ماده ۲۶ شرایطی را ذکر کرده است. مطابق بند ۳ ماده ۲۶، «اعتراض باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه‌ای و در طی مهلت‌های مقرر در فوق به عمل آید». لذا صرف اعتراض شفاهی به متصدی حمل و نقل کافی نخواهد بود. هر چند کنوانسیون در مورد نحوه اعتراض تصریحی ندارد، ولی با توجه به این ماده و مواد بعدی کنوانسیون، این گونه استنباط می‌شود که اولاً منظور از اعتراض، اعلام ورود خسارت به خود متصدی حمل و نقل است و نه اقامه دعوا علیه او در دادگاه صالحه. هدف این ماده این است که متصدی حمل و نقل از ورود خسارت مطلع شده و در صورت تمایل با قبول خسارت وارده آن را جبران نماید. ثانیاً اعتراض باید خالی از ابهام بوده و دلالت بر وقوع خسارت، میزان خسارت و علت خسارت داشته باشد. برای مثال، اگر تعداد بسته‌های تحویلی به گیرنده کم شده باشد، گیرنده باید وزن، حجم و ارزش آنها را دقیقاً مشخص نماید؛ یا اگر در اثر تأخیر خسارتی وارد شده باشد، گیرنده باید علت خسارت را مشخص نماید. مثلاً شخصی که کالا را با مدت قابل توجهی تأخیر دریافت کرده است، باید ثابت نماید در این مدت ارزش کالای او در بازار کاسته شده است و یا وی قبل از دریافت کالا، آن را با

شخص دیگری معامله نموده و خریدار به علت تأخیر، معامله را فسخ نموده و از این بابت او متضرر شده است.

دومین شرطی که کنوانسیون برای ادعای خسارت تعیین کرده است، اعتراض به شخص متصدی حمل و نقل است. اگر گیرنده یا مسافر برای بار دوم در حین بررسی کالا یا لوازم شخصی خود متوجه خسارت دیگری شود، بدیهی است که خسارت تازه کشف شده را باید جداگانه اعلام نماید، وی نباید به گزارش قبلی خود اکتفا نماید.

در این رابطه این پرسش مطرح می‌شود که اگر کالا کاملاً تلف یا مفقود شود، آیا گیرنده یا مسافر باید مهلت‌های مقرر در این ماده را رعایت نماید؟ کنوانسیون در بند ۳ ماده ۱۳ به این پرسش پاسخ داده است. بر این اساس، «چنانچه متصدی حمل و نقل مفقود شدن کالا را قبول نماید یا در صورتی که کالا تا مدت هفت روز پس از انقضای تاریخی که طی آن باید به مقصد می‌رسیده، نرسیده باشد گیرنده مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد». پرسش دیگر این است که آیا مهلت‌های مندرج در ماده ۲۶، در خصوص فوت یا جراحت وارده به مسافر هم باید رعایت شود؟ کنوانسیون ورشو در این خصوص ساکت است و به نظر می‌رسد که کنوانسیون اعتراض مسافر جراحت‌دیده یا بستگان مسافر فوت شده را ضروری تشخیص نداده است. احتمالاً علت این امر آن است که شخص مصدوم به علت بستری شدن و در صورت مرگ مسافر، بستگان وی به لحاظ موقعیتی که دارند، فرصت اعتراض به متصدی حمل و نقل را نخواهند داشت.

۲- استثنائات وارده در خصوص اعتراض به متصدی حمل و نقل

در صورتی که گیرنده کالا طبق مهلت‌های مذکور در ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو عمل ننماید، متصدی حمل می‌تواند با استناد به این ماده از جبران خسارت خودداری نماید، لیکن در مواردی متصدی حمل و نقل حق استناد به این ماده را نخواهد داشت.

بند اول - تحویل کالا به غیر از شخصی که در بارنامه ذکر شده است

صدر ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو اعلام می‌دارد، عدم اعتراض تحویل گیرنده یا مسافر گواه آن است که کالا «بر طبق سند حمل و نقل تحویل شده است». ماده ۱۲ این کنوانسیون متصدی حمل را ملزم می‌دارد که در اجرای کلیه تعهدات ناشی از قرارداد حمل و نقل، کالا را به دستور فرستنده کالا، در فرودگاه مبدأ یا مقصد یا در ضمن فرود در مسیر پرواز به وی یا به هر شخص دیگری که فرستنده تعیین خواهد کرد تحویل نماید. منظور از گیرنده کالا، شخصی است که فرستنده مشخص می‌نماید. در صورتی که بر خلاف دستور فرستنده کالا، متصدی حمل کالا را به شخصی غیر از گیرنده کالا که توسط فرستنده مشخص می‌شود تحویل نماید، حق استناد به مهلت‌های مذکور در ماده ۲۶ را نخواهد داشت.

بند دوم - تقلب متصدی حمل و نقل

در صورتی که متصدی حمل تقلب نماید، مهلت‌های مندرج در ماده ۲۶ منظور نخواهد شد. بند ۴ ماده ۲۶ مقرر می‌دارد: «چنانچه در مهلت‌های مقرر اعتراضی به عمل نیاید، اقامه دعوا علیه متصدی حمل و نقل به هیچ

وجه امکان نخواهد داشت، به استثنای موردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تقلب شده باشد». به عبارت دیگر، در صورتی که گیرنده کالا طی مهلت‌های مذکور در ماده ۲۶ به متصدی حمل و نقل اعتراض ننماید و پس از مدتی متوجه شود که متصدی تقلب نموده و برای مثال با تغییر وضعیت کالا، خسارت وارده را مخفی نموده است، پس از کشف خسارت وارده می‌تواند علیه متصدی حمل و نقل شکایت نماید.^{۶۳}

ط - معافیت عامل حمل و نقل از مسئولیت به موجب کنوانسیون گوادالاخارا

مطابق ماده ۲ کنوانسیون گوادالاخارا، مقررات مربوط به عامل حمل و نقل همان است که در مورد متصدی حمل و نقل طرف قرارداد اجرا می‌شود. اینکه این مقررات همان مقررات کنوانسیون ورشو باشد یا مقررات کنوانسیون اصلاح شده، بستگی به آن دارد که اعمال کدام یک از این مقررات توسط متصدی طرف قرارداد مربوط منظور شده است (بند ب ماده ۱).

در حالی که مسئولیت متصدی طرف قرارداد در تمام طول دوره حمل و نقل بدون تغییر باقی می‌ماند، عامل حمل و نقل فقط در صورتی مسئول است که خسارت ناشی از تأخیر، تصادف، گم شدن، از بین رفتن یا خسارت کالا و لوازم شخصی مسافر در طول مدت حمل توسط وی رخ داده

63 - Barta, J. C., Air Law. (Including Warsaw Convention and Montreal Convention 1999). (New Dehli: Reliance 2003), at pp.37-38.

باشد (ماده ۲).^{۶۴} با این وجود، باید متذکر شویم که در هر حال اثبات اینکه متصدی طرف قرارداد یا یکی از کارکنان یا نمایندگان او یا عامل حمل و نقل کدام یک مسئول وقوع حادثه بوده است، ضروری نیست، زیرا نتیجه عملی آنها یکسان است.^{۶۵}

چنانچه حمل و نقل کالا تحت کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و یا کنوانسیون گوادالاخارا انجام شده باشد، کارکنان و نمایندگان متصدی طرف قرارداد و یا عامل حمل و نقل تنها در محدوده‌های قابل اعمال نسبت به متصدی طرف قرارداد مسئول خواهند بود.^{۶۶}

در موارد فوق کارکنان متصدی حمل و نقل باید ثابت نمایند که در حیطه کارشان اقدام نموده‌اند. یک فعل یا ترک فعل زمانی که جهت اجرای تکالیف و وظایف شغلی (کارکنان) انجام شده باشد داخل در قلمرو کاری منظور می‌گردد.^{۶۷} البته بایستی میان فعالیت‌هایی که جهت اجرای تکالیف صریح و ضمنی انجام شده و آن اقداماتی که در حین حادثه انجام شده‌اند، تمایز قائل شد.

حتی اقدامات غیرمجازی نظیر سرقت کالا و اقدامات کاملاً متمرده می‌توانند داخل در حیطه کاری کارکنان منظور شوند. مشروط به اینکه آن اقدامات با اقداماتی که به طور مجاز یا شیوه‌های درست یا نادرست انجام

64 - Court of Appeals, Paris, 3 February 1917: 1972 RFDA 49, 51

65 - Supreme Court, Germany (Fed. R), 20 May 1974: 1974 II ULR 204; Court of Appeals, Paris, 3 February 1971: 1972 RFDA 49.

66 - بند ۱ از ماده ۲۵ (الف) الحاقی به کنوانسیون ورشو و ماده ۵ کنوانسیون گوادالاخارا.

67 - Tribunal, Brussels, 30 January 1978: 1979 ETI, 957, also French Supreme Court, Fuller Freres, and Superior Court, Montreal, Tele- Moulage.

می‌شوند، ارتباط مؤثر و تنگاتنگی داشته باشند.^{۶۸} به علاوه رفتار نادرست نیز داخل در حیطه کاری می‌باشد، مگر اینکه کارمند مربوط به وضوح از چارچوب کاری خود خارج شده باشد. از طرف دیگر در پرونده‌ای به درستی مقرر شده است، کارمندی که کالایی را به سرقت برده و یا با یکی از مقامات گمرکی در سرقت آن همکاری داشته است، در حیطه قلمرو کاری‌اش اقدام ننموده است.^{۶۹} لرد دنینگ در جریان رسیدگی به پرونده‌ای^{۷۰} چنین بیان داشته است: «اگر این جعبه پلاتینیوم به یکی از باربرها [که از کارکنان متصدی حمل و نقل بوده] تحویل شود تا وی در راستای وظیفه خود آن را با دقت و اطمینان به داخل هواپیما ببرد، در صورتی که این جعبه توسط خود او یا با مشارکت او توسط دیگران خارج از هواپیما سرقت شود، این شخص مرتکب تخلف عمدی در حیطه کاری‌اش شده است. زیرا او کار نامشروعی انجام داده که برای آن کار استخدام شده بوده است».

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

68 - House of Lords, Canadian Pacific Railways vs. Lockhart [1982] A. C. 591, and Court of Appeals Athens of Appeals. Paris, Mutuelle Generale Francaise Accidents vs. Sabena, 18 October 1978: 1978 RFDA 456

69 - Contra Court of Appeal, London, Rustenburg Platinum Mines et al., vs. South African Airways et al., 11 July 1978: 1979, 1, LLLR 19

70 - Pablo Dendes de León & Werner Eyskens, The Montreal Convention: Analysis of some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 66, 2001, pp. 1155- 1185.

بنا نیاسری، ماشاء الله، کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱، ۱۳۸۳، ص

ی - معافیت متصدی حمل و نقل هوایی مطابق کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال، ترکیبی از مفاد کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های پیشین است. مطابق بند ۱ ماده ۲۱ این کنوانسیون، متصدیان حمل و نقل از درج شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت خویش در قبال خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی که تا مبلغ یکصد هزار SDR تعیین شده است، منع گردیده‌اند. البته اگر متصدی حمل ثابت نماید: (یک) خسارات وارده ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل‌انگارانه خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا

(دو) این خسارات منحصراً ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل‌انگارانه شخص ثالث بوده است، مسئول خسارات وارده نخواهد بود. بنابراین کنوانسیون مونترال تا سقف یکصد هزار SDR مسئولیتی مطلق برای متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته است. به عبارت دیگر بر خلاف کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی آن، کنوانسیون مونترال، در خصوص دعاوی مربوط به خسارت وارده به مسافر، یک سیستم مسئولیت نامحدود را تعیین کرده است.^{۷۱}

کنوانسیون مونترال همچون اسناد پیشین، در خصوص مسئولیت متصدی حمل در قبال بار ثبت شده، لوازم همراه مسافر و تأخیر قائل به تفکیک شده است. در صورتی که مسافر با تأخیر به مقصد برسد و مشخص گردد که در نتیجه تأخیر خساراتی به وی وارد شده است، مسئولیت متصدی حمل به میزان چهار هزار و صد و پنجاه SDR خواهد بود.^{۷۲}

۷۱ - کنوانسیون مونترال، ماده ۲۲، بند ۱.

۷۲ - همان، بند ۲.

اگر بار همراه مسافر در حمل و نقل هوایی تلف یا ناقص شود و یا با تأخیر به مقصد برسد، مسئولیت متصدی حمل در برابر هر مسافر به یکصد هزار SDR محدود می‌گردد، مگر آنکه مسافر قبلاً ارزش ویژه‌ای برای بار خود اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی حمل آن را پرداخته باشد. در این صورت، مسئولیت متصدی حمل و نقل از مبلغ اظهار شده تجاوز نخواهد کرد.^{۷۳}

در خصوص حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل در صورت اتلاف، ناقص شدن و یا تأخیر، به هفده SDR در ازای هر کیلوگرم محدود شده است، مگر اینکه فرستنده در هنگام تحویل کالا به متصدی حمل، ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم مبلغی اضافی برای حمل آن پرداخته باشد. در این صورت مسئولیت متصدی حمل به میزان ارزش اظهار شده خواهد بود، مگر آنکه وی ثابت نماید که این مبلغ از نفع واقعی مسافر یا فرستنده کالا در زمان تحویل بیشتر است.^{۷۴} اگر بخشی از محموله یا محتویات آن تلف یا ناقص شود یا با تأخیر ارسال گردد، جهت تعیین خسارتی که مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به آن است، فقط وزن کامل همان محموله در نظر گرفته می‌شود. مع هذا، اگر اتلاف یا ناقص شدن یا تأخیر بخشی از محموله بر ارزش سایر بسته‌های تحت پوشش همان رسید بار، بارنامه هوایی و مانند آن تأثیرگذار باشد، وزن کل محموله در تعیین حدود مسولیت لحاظ می‌گردد.^{۷۵}

۷۳ - همان، بند ۲.

۷۴ - همان، بند ۳.

۷۵ - همان، بند ۴.

بنابراین معافیت از مسئولیت در کنوانسیون مونترال هم مطرح شده است. متصدی حمل و نقل در صورتی که ثابت کند خواهان خود با قصور و یا هرگونه فعل یا ترک فعل غیرقانونی موجبات وقوع خسارات را فراهم کرده و یا لاقلاً در وقوع آن سهیم بوده، حسب مورد به طور کامل و یا نسی از مسئولیت در قبال خسارت منظور تبرئه خواهد شد.^{۷۶}

متصدی حمل این دفاع را در مورد مرگ یا صدمه بدنی مسافر، حتی در خصوص اولین ردیف مسئولیت یعنی مسئولیت برابر با مبلغ یکصد هزار SDR (که مسئولیت متصدی حمل و نقل مطلق می‌باشد) نیز می‌تواند اظهار نماید. بنابراین، این استدلال که متصدی حمل تا مبلغ یکصد هزار SDR در حکم بیمه‌گر بدون دفاع قلمداد می‌شود نادرست می‌باشد.

نتیجه

در صورتی که متصدی حمل و نقل هوایی ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آنکه انجام چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود. دادگاهها در کشورهای مختلف تفاسیر متفاوتی از «کلیه تدابیر لازم» نموده‌اند. به نظر بعضی از آنها صرف وقوع خسارت بدین معنی است که کلیه تدابیر لازم منظور نشده است، زیرا اگر متصدی حمل کلیه تدابیر لازم را جهت جلوگیری از وقوع خسارت اتخاذ نماید، هیچ گونه خسارتی وارد نمی‌آید، مگر اینکه اتخاذ چنین تدابیری ممکن نباشد (فورس ماژور). در قوانین بعضی از کشورها، «کلیه اقدامات لازم»

۷۶ - کنوانسیون مونترال، ماده ۲۰.

به معنی «کلیه اقدامات معقول» در نظر گرفته شده است. به نظر غالب دادگاهها منظور از انجام کلیه تدابیر لازم از سوی متصدی حمل، انجام کلیه تدابیر متعارفی است که یک متصدی مواظب، جهت جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ می‌نماید و بدیهی است تعیین اینکه آیا متصدی حمل چنین اقداماتی را انجام داده یا خیر با دادگاه است.

در حالت فورس ماژور نیز متصدی حمل و نقل مسئولیتی نخواهد داشت. حادثه وقتی فورس ماژور تلقی می‌گردد که از اراده متصدی حمل یا عاملین او خارج باشد. برای تحقق فورس ماژور وجود سه شرط غیرقابل اجتناب بودن، غیرقابل پیش‌بینی بودن و خارجی بودن علت ضروری است. تا چند دهه پیش، هواپیماربابی برای متصدیان حمل و نقل یک حادثه غیرقابل پیش‌بینی تلقی می‌شد و موضوع در قلمرو ماده ۲۰ قرار می‌گرفت. این رویکرد امروزه تغییر نموده است. دادگاهها معتقدند به دلیل اینکه فقط مأموران پلیس حق درند از مسافران تحقیق و جستجو کنند و خطوط هواپیمایی معمولاً حق تحقیق و تفحص از مسافران را ندارند لذا شرکت‌های هواپیمایی نباید در این باره مسئول قلمداد شوند.

وضعیت جسمی مسافر و عیب مخفی کالا هم بحث‌های مفصلی در دادگاهها به دنبال داشته است. اگر پروازی به طور طبیعی انجام شده باشد مسافر معلول نمی‌تواند به خاطر تشدید بیماری یا به خاطر حادثه ناشی از ناتوانی‌اش از متصدی حمل غرامت مطالبه کند. این قاعده در مواردی که از بین رفتن کالا یا فقدان یا خسارت آن به واسطه عیوب مخفی در کالا بوده باشد نیز اعمال خواهد شد. البته بار اثبات وجود چنین عیبی به عهده متصدی حمل است.

کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال که ترکیبی از اسناد پیشین مربوط به حمل و نقل هوایی است، معافیت متصدیان حمل و نقل را به همان صورت نقل کرده است. مطابق آن در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند خواهان خود با قصور و یا هرگونه فعل یا ترک فعل غیرقانونی موجبات وقوع خسارات را فراهم کرده و یا لاقط در وقوع آن سهم بوده، حسب مورد به طور کامل و یا نسبی از مسئولیت در قبال خسارت منظور تبرئه خواهد شد. اگرچه در مواردی کنوانسیون مونترال مسئولیت مطلق مقرر داشته است، ولی مسوئیت مطلق مانع از معافیت متصدی حمل نیست.

