

## مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی و شرکتهای بیمه در قبال مسافر و بار همراه وی

از: ناصر شهلائی

در حقوق ایران، با گذشت زمان، قانون حاکم بر قرارداد حمل و نقل هوایی تغییر کرده است. قبل از سال ۱۳۵۴ هجری شمسی، مقررات خاصی که ناظر بر حمل و نقل هوایی باشد، در نظام حقوقی ایران وجود نداشت و قراردادهای حمل و نقل هوایی، تابع مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی (راجع به اجاره متصدی حمل و نقل) و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت (راجع به قرارداد حمل و نقل) بود. در تعارض این دو قانون با یکدیگر، قانون تجارت به عنوان قانون خاص، قرارداد حمل و نقل را از شمول مقررات قانون مدنی خارج می‌کند. ولی در موارد سکوت یا اجمال یا مواردی که به طور صریح از شمول قانون تجارت خارج شده، مقررات قانون مدنی قابل اجراست.

در سال ۱۳۵۴، با تصویب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل گواتمالا، تعدادی از پروازهای خارجی، تابع این کنوانسیونها و پروتکلها شدند و پروازهای خارجی و برخی از پروازهای بین‌المللی، تابع قوانین مدنی و تجارت باقی ماندند.

کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، مربوط به «یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی»، مهمترین کنوانسیونی است که در زمینه مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی، نسبت به مسافران و کالا، قابل اجراست. اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی» را دو عنصر تعیین می‌کند: ۱. مبدأ و مقصد حمل و نقل؛ و ۲. مسیر پرواز؛ یعنی هرگاه مبدأ و مقصد حمل و نقل سرزمین دو طرف عضو کنوانسیون یا سرزمین یکی از آنها یا توقف در سرزمین تحت قیمومت یکی از دو طرف پیش‌بینی شده باشد، حمل و نقل بین‌المللی است (ماده ۲ کنوانسیون ورشو). کنوانسیون ورشو، این پروازها را دربر نمی‌گیرد: ۱. پروازهای داخلی؛ ۲. پروازهایی که طبق مقررات کنوانسیونهای پستی بین‌المللی انجام شود؛ ۳. پروازهای آزمایشی برای برقراری سرویس منظم هوایی؛ ۴. حمل و نقلی که در اوضاع و احوال فوق‌العاده و خارج از حدود

فعالیت عادی متصدی حمل و نقل به انجام برسد؛ و ۵. حمل و نقل رایگان که غیرمتصدیان حمل و نقل انجام دهند. قانون حاکم بر پروازهای داخلی، قانون داخلی است و در مورد حمل و نقل های بین المللی که مشمول کنوانسیون نیستند، قانون داخلی که قواعد حقوق بین الملل خصوصی آن را تعیین می کند، راه حل قاعده را مشخص می سازد.

پروتکل ۱۹۵۵ لاهه که ناظر به اصلاح کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو است، هفده ماده از کنوانسیون ورشو را تغییر داده است. برای مثال، حدود مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی برای هر مسافر، از مبلغ ۱۲۵,۰۰۰ فرانک طلای فرانسه به مبلغ ۲۵۰,۰۰۰ فرانک فرانسه افزایش یافت و در مورد اشیایی که خود مسافر عهده دار حمل آنها می شود، مسؤلیت متصدی حمل و نقل، برای هر مسافر به ۵,۰۰۰ فرانک محدود شد. در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا، مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی مانند کنوانسیون ورشو، در مورد هر کیلوگرم، به مبلغ ۲۵۰ فرانک طلای فرانسه محدود می شود.

به علت آنکه همه کشورهای به کنوانسیون ورشو ملحق نشده اند و کلیه کشورهای که کنوانسیون ورشو را امضا کرده اند، پروتکل لاهه را نپذیرفته اند، پروازهای بین المللی تابع قوانین و کنوانسیونهای متفاوتی به شرح زیر است:

مبدأ پرواز	مقصد پرواز	کنوانسیون قابل اجرا
کشور امضا کننده کنوانسیون ورشو	کشور امضا کننده کنوانسیون ورشو	کنوانسیون ورشو
کشور امضا کننده کنوانسیون ورشو	کشور امضا کننده پروتکل لاهه	کنوانسیون ورشو
کشور امضا کننده پروتکل لاهه	کشور امضا کننده کنوانسیون ورشو	کنوانسیون ورشو
کشور امضا کننده پروتکل لاهه	کشور امضا کننده پروتکل لاهه	پروتکل لاهه
کشوری که هیچ یک از آنها را امضا نکرده است	کشوری که کنوانسیون ورشو یا پروتکل لاهه را امضا کرده است	هیچ کنوانسیونی اعمال نمی شود
کشوری که کنوانسیون ورشو یا پروتکل لاهه را امضا کرده است	کشور که هیچ یک از آنها را امضا نکرده است	هیچ کنوانسیونی اعمال نمی شود

به نظر می رسد در موردی که مبدأ پرواز کشوری باشد که امضا کننده کنوانسیون ورشو است و مقصد پرواز، کشوری باشد که اصلاحیه لاهه را پذیرفته یا برعکس، در رابطه با قانون یا کنوانسیون قابل اجرا می توان قایل به تفصیل شد. یعنی اگر منظور از تعیین کنوانسیون یا قانون قابل اجرا، تعیین حدود مسؤلیت باشد، چون حد مسؤلیت متصدی حمل و نقل در کنوانسیون ورشو کمتر از حد مسؤلیت مقرر در پروتکل لاهه است، در این تعارض، میزان

مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو، قدر متیقن حد مسئولیت است، کنوانسیون ورشو قابل اجراست و اگر منظور از تعیین کنوانسیون یا قانون قابل اجرا، بحث از مفادی از کنوانسیون باشد که پروتکل لاهه آن را دستخوش تغییر کرده است، نظر به اینکه کشورهایی که پروتکل لاهه را پذیرفته‌اند، در واقع، موادی از کنوانسیون ورشو را که پروتکل لاهه تغییر داده است، قبول ندارند و با توجه به ماده ۹۶۸ قانون مدنی که تعهدات ناشی از عقود را تابع قانون محل وقوع عقد قرار داده است، می‌توان گفت که در چنین مواردی، قانون محل وقوع عقد قرارداد حاکم است و اگر منظور از تعیین کنوانسیون قابل اجرا، بحث از مفادی از کنوانسیون باشد که پروتکل لاهه آن را تغییر نداده، تعارضی وجود ندارد.

کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا، متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی است که شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام داده است. هرگاه عامل حمل و نقل عهده‌دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل شود، متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و عامل حمل و نقل، تابع کنوانسیون ورشو خواهند بود؛ یعنی شخص اول نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و شخص دوم، تنها در مورد قسمتی که انجام آن را به عهده دارد. به موجب این کنوانسیون، شاکلی مختار است علیه عامل مزبور یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو یا هر یک جداگانه، ادعای خسارت کند. چنانچه ادعای خسارت فقط علیه یکی از متصدیان حمل و نقل باشد، این شخص محق خواهد بود که خواستار ملحق شدن دیگر متصدی حمل و نقل در جریان محاکمات شود. بعد از اعلام امریکا مبنی بر انصراف از کنوانسیون ورشو، به سبب پایین بودن حد مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی، در سال ۱۹۶۶، موافقتنامه مونترال امضا شد. این موافقتنامه توافقی میان خطوط هوایی است (نه کشورها). حدود مسئولیت تعیین شده در این توافق، برای کلیه مسافران که بلیت آنها از امریکا باشد یا نقطه توقف اعلام شده‌ای در امریکا داشته باشد اعمال می‌گردد. دولت امریکا موفق شده است که موافقت اکثر خطوط هوایی را نسبت به این موافقتنامه به دست آورد. براساس این موافقتنامه، در متن بلیط درج می‌شود که متصدی حمل و نقل، قراردادی با مسافر منعقد کرده که برای هر مسافر حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل همراه با هزینه‌های قانونی ۷۵۰،۰۰۰ دلار و بدون هزینه‌های قانونی ۵۸۰،۰۰۰ دلار است.

در سال ۱۹۷۱، در پاسخ به اعتراضهای دولت امریکا مبنی بر پایین بودن حدود مسئولیت در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، پروتکل گواتمالا به امضا رسید. براساس این پروتکل، مسئولیت مؤسسه حمل و نقل هوایی در مقابل هر مسافر، به ۱،۲۵۰،۰۰۰ فرانک طلای فرانسه افزایش یافت. این پروتکل هنوز لازم‌الاجرا نیست.

در سال ۱۳۶۴، ماده واحده قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور به تصویب رسید و براساس آن، مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاث در پروازهای داخل کشور، در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه شد.

طبق ماده هفده کنوانسیون ورشو، مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی، به دلیل تعهدش به موجب قرارداد، مفروض است؛ مشروط بر آنکه در مورد مسافر، حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا در حین عملیات پیاده و سوار شدن رخ داده باشد و در مورد لوازم شخصی و کالا، حادثه موجب خسارت، طی زمانی باشد که لوازم شخصی یا کالا در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داشته باشد. مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی، مسؤولیت قانونی و غیر قراردادی است. کنوانسیون ورشو، سه نوع سند را در کنوانسیون ذکر کرده است: بلیط مسافر، رسید لوازم شخصی و بارنامه هوایی. متصدی حمل موظف است که اسناد حمل و نقل را به مسافر یا فرستنده کالا تسلیم کند. دادگاههای کشورهای کامن‌لو (حقوق عرفی) مانند آمریکا و انگلستان، این رویه را اتخاذ کرده‌اند که مقصود از تسلیم بلیط آن است که مسافر در شرایطی بلیت دریافت کند که او را از محدودیتهای مسؤولیت مطلع سازد تا فرصت به دست آوردن بیمه اضافی داشته باشد و در ضمن، بلیط به گونه‌ای باشد که خواندن و فهم آن با مشکلی مواجه نباشد. لذا صدور بلیت فاقد این شرایط را بی‌ارزش دانسته‌اند. اما دادگاههای فرانسه معتقدند که نیازی به ابلاغ دقیق شرایط محدودیت به مسافر نیست، چرا که مفاد کنوانسیون مقرر می‌دارد که حدود مسؤولیت، بدون رضایت دو طرف نسبت به آنها اعمال می‌شود. پروتکل لاهه مقرر می‌دارد که بلیت باید بیانگر این مطلب باشد که کنوانسیون ورشو بر این قرارداد حاکم است. در ضمن، بلیت باید حاوی «اخطار» در خصوص اعمال کنوانسیون باشد و صرف «شرح» حدود مسؤولیت کفایت نمی‌کند. لذا، مندرجات مذکور باید به شکل «اخطار» باشد. یعنی به نحوی باشد که توجه مسافر را در تشخیص آن نسبت به کلیه مطالب دیگری که در بلیت چاپ شده است، جلب کند. هرگاه بلیت مسافر فاقد این اخطار باشد، متصدی حمل و نقل، حق استفاده از مقررات ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، که مسؤولیت متصدی حمل و نقل را محدود می‌سازد، ندارد.

براساس ماده هفده کنوانسیون ورشو، در صورت احراز دو شرط، متصدی حمل و نقل مسؤول است: ۱. وقوع حادثه‌ای که موجب خسارت باشد، و ۲. حادثه در داخل هواپیما یا در حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. بار اثبات وقوع حادثه، بر عهده خواهان است. آیا هواپیماری، خرابکاری در داخل هواپیما و عملیات تروریستی در داخل هواپیما یا فرودگاه، دلیلی است برای آنکه متصدیان حمل و نقل خسارت بپردازند؟ دادگاههای فرانسه معتقدند که اگر

متصدی حمل و نقل بتواند اثبات کند که کلیه اقدامهای امنیتی مورد نیاز را انجام داده، می تواند از مسئولیت مبرا شود، اما دادگاههای امریکا، در چنین مواردی شرط وقوع حادثه را ایفا شده دانسته اند. زمان شروع و پایان مسئولیت متصدی حمل و نقل را می توان این گونه تعریف کرد: از زمانی که مسافران در میز بلیت خط هواپیمایی ثبت می گردند شروع می شود، در طول پرواز ادامه می یابد و هنگامی که در پایان به سالن عوارض وارد می شوند، خاتمه می پذیرد.

بر اساس کنوانسیون ورشو، مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در مورد حمل مسافر، به مبلغ ۱۲۵،۰۰۰ فرانک طلا فرانسه محدود می شود که این سقف در پروتکل لاهه به ۲۵۰،۰۰۰ فرانک طلا فرانسه افزایش یافت. هر فرانک طلا معادل ۶۵/۵ میلیگرم طلا با عیار نهمصد هزارم است. این مبلغ را می توان به پول ملی غیر از طلا، بر اساس ارزش این پول به طلا، در تاریخ صدور رأی تبدیل کرد. دلیل قانونی برای تبدیل فرانک طلا به هر ارز دیگری مانند دلار و تبدیل دلار به ریال وجود ندارد و امکان ضایع شدن حقوق زیان دیدگان یا جانشینان آنها وجود دارد. در دعوی راجع به خسارتهایی که متصدیان حمل و نقل هوایی باید پرداخت کنند، دادگاههای ایران رویه یکسانی اتخاذ نکرده اند. اما مبالغی که تاکنون شرکتهای بیمه از طرف متصدیان حمل و نقل به بازماندگان متوفی در سوانح هوایی پرداخته اند، بیست هزار دلار برای هر مسافر بوده که معادل آن به نرخ ارز شناور پرداخت می شود.

بین احکام دیه و مقررات کنوانسیون ورشو تعارضی وجود ندارد و هر کدام در محدوده خود قابل اجرا هستند. البته اگر مقررات خسارت مذکور در کنوانسیون و پروتکل های آن را از باب فصل کلیه ادعای بازماندگان بدانیم، با توجه به خاص بودن مقررات کنوانسیون، در مقابل عمومیت مقررات مربوط به قانون مجازات اسلامی، مقررات کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن در لاهه، بر دعوی مطروحه حاکم خواهد بود.

لوازم شخصی مسافر به دو دسته تقسیم می شود: لوازم شخصی ثبت شده و لوازم شخصی ثبت نشده. لوازم شخصی ثبت شده، به متصدی حمل و نقل تحویل داده می شود و رسید دریافت می گردد. لوازم شخصی ثبت نشده، همراه مسافر باقی می ماند و در داخل هواپیما با اوست. در مورد اشیایی که مسئولیت نگاهداری آنها به عهده مسافر است، مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به هر مسافر، از ۵،۰۰۰ فرانک طلا فرانسه تجاوز نمی کند و در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده، مسئولیت متصدی حمل و نقل، در مورد هر کیلوگرم، به مبلغ ۲۵۰ فرانک طلا محدود می شود.

متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می شود. ملاک پذیرش تأخیر در دادگاههای کامن لو، معقول بودن علت

تأخیر است؛ یعنی هرگاه متصدی حمل اثبات کند که کلیه اقدامهای ضروری را برای جلوگیری از تأخیر انجام داده یا انجام این گونه اقدامها برای او و کارکنانش ناممکن بوده است، از مسؤلیت مبرا می‌شود. بار اثبات چنین ادعایی به عهده متصدی حمل و نقل است و شرایط قید شده در قرارداد حمل نمی‌تواند آن را تغییر دهد. دادگاههای فرانسه ملاک مسؤل شناختن متصدی حمل و نقل را «تأخیر جزئی» قرار داده‌اند. در صورت وقوع تأخیر، شرط پرداخت خسارت، اثبات وجود خسارت جبران‌پذیر است. در ضمن باید بین تأخیر و خسارت وارده رابطه قوی وجود داشته باشد. کنوانسیون ورشو و پرتکل لاهه، حدی را برای پرداخت خسارت در قبال تأخیر ذکر نکرده‌اند. اما به نظر می‌رسد که نباید از مبالغ مذکور در بند ۲ ماده ۱۱ پروتکل لاهه تجاوز کند؛ یعنی در مورد لوازم شخصی ثبت نشده، محدود به ۵,۰۰۰ فرانک و در مورد لوازم شخصی ثبت شده و کالا، محدود به ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم.

براساس کنوانسیون ورشو، اصل، مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی است و اثبات خلاف آن تنها با تکیه بر دفاعیات خاصی ممکن است. این دفاعیات عبارتند از:

۱. کلیه تدابیر لازم برای جلوگیری از خسارت انجام شده باشد.

۲. خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده باشد.

۳. مرور زمان.

۴. حادثه در داخل هواپیما یا در حین عملیات سوار یا پیاده شدن نباشد.

در ضمن، کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، در موارد زیر متصدی حمل و نقل را از بهره‌مند شدن از تحدید مسؤلیت مقرر در کنوانسیون محروم کرده‌اند:

۱. خسارت وارده، ناشی از عمل یا قصور متصدی حمل و نقل یا مستخدمان و عاملان او باشد.

۲. اول اینکه سوار کردن مسافر بدون صدور بلیت و پذیرش لوازم شخصی یا کالا بدون

تسلیم رسید یا بارنامه هوایی نباشد؛ و دوم اینکه، بلیت مسافر حاوی اخطار به مسافر در خصوص اعمال تحدید مسؤلیت نباشد.

هرگاه متصدی حمل و نقل هوایی مسؤلیت خود را بیمه کند، بیمه‌گر تا سقف تعیین شده در قرارداد بیمه، خسارت وارده را جبران می‌کند و اگر خسارت وارده بیشتر از مبالغی باشد که بیمه‌گر پرداخته است، زیان دیده می‌تواند برای بقیه آن به متصدی حمل و نقل رجوع کند. قرارداد بیمه، تضمینی است برای زیان دیده جهت دریافت خسارت؛ زیرا، زیان دیده گذشته از رجوع به متصدی حمل و نقل می‌تواند به بیمه‌گر نیز رجوع کند.