

## مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در نظام حقوق بین الملل

مهريار داشاب\*

مهرداد محمدی\*\*

وحیده نجفی\*\*\*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۱۲/۷ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۲۹

### چکیده

حدود و چارچوب مسئولیت شرکت های هواپیمایی در قبال مسافران توسط «نظام ورشو» شامل کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل های اصلاحی آن، در سفرهای هوایی بین المللی، تنظیم گردیده است. از مهم ترین اهداف کنوانسیون ورشو، یکپارچه سازی مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بود؛ لیکن با گذشت زمان، اصلاحات صورت گرفته در مقررات کنوانسیون موجود با توجه به تحولات صنعت هواپیمایی، موجبات تعارض در مقررات مربوط به حمل و نقل را فراهم آورده و نهایتاً منجر به ناکامی این سند بین المللی در دستیابی به هدف آن گردید. متعاقب تلاش های بین المللی صورت گرفته برای حل این مشکل، در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون جدید مونترال باهدف به روز نمودن مقررات حمل و نقل هوایی به تصویب رسیده و مورد پذیرش اکثریت کشورها قرار گرفت. هدف از این پژوهش، بررسی و مقایسه مسئولیت متصدیان حمل و نقل در قبال مسافران در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال و تحولات صورت گرفته در رژیم مسئولیت مسافران از سال ۱۹۲۹ تاکنون است.

### کلیدواژگان:

نظام ورشو، متصدیان حمل و نقل هوایی، کنوانسیون مونترال.

---

\* دکتری حقوق بین الملل؛ استادیار دانشکده حقوق دانشگاه علامه طباطبایی

EMAIL: mehryarbsdashab@gmail.com

\*\* دکتری حقوق بین الملل؛ دانشگاه شهید بهشتی

EMAIL: meh\_mohammadi@sbu.ac.ir

\*\*\* کارشناس ارشد حقوق بین الملل؛ دانشگاه علامه طباطبایی

EMAIL: najafi.v1365@gmail.com  
1. The Warsaw System

## مقدمه

هم‌زمان با تأکید بر جایگاه حمل‌ونقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی، باید به این مهم اشاره کرد که حمل‌ونقل هوایی به دلیل ویژگی‌هایی همچون سرعت، سهولت، آسایش و نیز تأثیر پویایی این صنعت در توسعه پایدار ملی و پیشرفت در حوزه‌های مختلف، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. به‌طور کلی حمل‌ونقل هوایی در دو سطح داخلی و بین‌المللی انجام می‌شود. حمل‌ونقل هوایی داخلی معمولاً در محدوده قلمرو حاکمیتی یک کشور صورت می‌گیرد، در حالی که حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی به معنای جابجایی مسافر و بار میان دو یا چند کشور است. بر همین اساس، قوانین و مقررات حاکم بر حوزه‌های حمل‌ونقل هوایی داخلی و بین‌المللی از یکدیگر متفاوت بوده و به همین سبب تشخیص و تمیز محدوده قوانین و مقررات قابل اجرا در این حوزه نیز امری حساس و پیچیده تلقی می‌گردد. ممکن است قوانین و مقررات داخلی بدون این که شرایط لازم برای اعمال یک کنوانسیون بین‌المللی لازم‌الاجرا را داشته باشد، نسبت به شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی اعمال شوند و یا بالعکس؛ ممکن است قوانین بین‌المللی با وجود عدم توافق طرفین یک کنوانسیون، به‌عنوان بخش جدایی‌ناپذیر از یک قانون ملی، نسبت به شرکت‌های هواپیمایی داخلی اعمال گردند.

امروزه بخش عظیم جابجایی‌های هوایی در سطح بین‌المللی تابع نظام مقرر در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در خصوص متحد و یکسان‌سازی مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی است. این کنوانسیون به تشریح مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی در قبال آسیب‌های وارده به مسافران، بار همراه آن‌ها و کالاهای داخل هواپیما و نیز خسارات ناشی از تأخیر می‌پردازد. بدین ترتیب، در دوره‌ای که سفرهای هوایی امنیت و ایمنی فعلی را نداشت، این کنوانسیون نقش بسزایی در هماهنگی و یکپارچه‌سازی قوانین و مقررات ایفا نمود؛ لیکن با مرور زمان و روند رو به رشد صنعت هوانوردی، مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو، پاسخ‌گوی نیازهای موجود نبوده و تلاش جامعه بین‌المللی در طول سالیان مختلف از طریق تدوین پروتکل‌ها و کنوانسیون‌های اصلاحی، منجر به برهم خوردن وحدت قوانین و مواجهه با قوانین و مقررات متعارض گردید که باهدف اولیه و فلسفه وجودی تدوین کنوانسیون ورشو در تضاد قرار گرفت.

بنابراین، جامعه بین‌المللی در سال ۱۹۹۹ در کنفرانس بین‌المللی مونترال که به میزبانی سازمان هوایمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) برگزار شد، در جهت روزآمد نمودن سیستم ورشو، معاهده بین‌المللی یکپارچه‌سازی قوانین حمل‌ونقل هوایی (کنوانسیون مونترال) را به تصویب رسانید. هدف از نگارش مقاله حاضر، مطالعه و شناسایی سیر تکامل رژیم مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی در قبال مسافران با در نظر گرفتن ضوابط مندرج در سیستم ورشو و ارزیابی نقاط ضعف و قوت کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ است.

### ۱. بخش اول: نظام ورشو

رژیم مسئولیت شرکت‌های هوایمایی که حاکم بر روابط میان متصدیان حمل‌ونقل و مسافران در سفرهای هوایی بین‌المللی هست، با عنوان «نظام ورشو» شناخته می‌شود که شامل کنوانسیون ورشو و پروتکل‌ها و موافقت‌نامه‌های اصلاحی آن است. بدین ترتیب، در جهت شناخت این نظام، ضرورت دارد که به بررسی گام‌به‌گام اسناد بین‌المللی موجود در این سیستم به شرح ذیل بپردازیم.

کنوانسیون متحدالشکل سازی مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی که با عنوان کنوانسیون ورشو<sup>۱</sup> معروف بوده و بر حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی مسافر و بار حاکم است، نتیجه دو کنفرانس بین‌المللی جداگانه بود. اولین کنفرانس در سال ۱۹۲۵ در پاریس و کنفرانس بعدی در سال ۱۹۲۹ در ورشوی لهستان برگزار شد. اغلب امور مربوط به تدوین پیش‌نویس و تهیه گزارش‌های مقررات هوایمایی بین‌المللی توسط گروه اول در کنفرانس ورشو و در سال ۱۹۲۹ تصویب و در سال ۱۹۳۳ نسبت به ۱۵۲ کشور متعهد در سرتاسر جهان، لازم‌الاجرا گردید.<sup>۲</sup> در نتیجه با ایجاد چنین چارچوبی برای یکپارچه نمودن مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی، تعارضات سخت و پیچیده حقوقی موجود در این عرصه که ناشی از قوانین و حقوق گوناگون در

1. The Convention for the unification of certain rules relating to International carriage by air signed at Warsaw 1929

2. Available at: "[http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/the Warsaw System on air carriers liability.htm](http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/the%20Warsaw%20System%20on%20air%20carriers%20liability.htm)"

کشورهای مختلف بود، مرتفع گردیده و موضوعات مهمی همچون مسئولیت، صلاحیت محاکم، اسناد متحدالشکل سفر به منظور حمایت از صنعت نوظهور هوانوردی مورد توجه واقع شد.<sup>۱</sup> در حقیقت، جامعه بین‌المللی و تدوین‌کنندگان این معاهده در صدد دستیابی به اهداف مهمی از جمله سیستمی یکنواخت و هماهنگ در صدور اسناد و مدارک در صنعت حمل‌ونقل بودند که نمود آن را می‌توان در مفاد ابتدایی کنوانسیون مشاهده کرد.<sup>۲</sup> همچنین با توجه به تبیین و تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در مفاد معاهده، ایجاد اطمینان از رسیدگی قضایی به سوانح و حوادث هوایی و آسیب‌های وارده به مسافران به عنوان مهم‌ترین هدف تدوین معاهده تأمین گردیده است. طرح مسئولیت تدوین‌شده توسط کنوانسیون ورشو، دربرگیرنده عرف و رویه غالب کشورها بر اساس حقوق و قوانین مدنی آن‌ها، از جمله سلب مسئولیت قراردادی در قبال صدمات و حتی مرگ مسافر است.

در حقیقت، با پایه‌گذاری و پیش‌بینی چنین سیستمی، تهیه‌کنندگان کنوانسیون، متصدیان حمل‌ونقل هوایی را از عدم مسئولیت نسبت به اقدامات خود در قبال مسافران زیان‌دیده، محروم نموده و سیستم تحدید حدود مسئولیت در حوادث هوایی را در قالب ماده (۱۷) به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و برجسته‌ترین احکام مندرج در کنوانسیون به ایشان تحمیل کردند.<sup>۳</sup>

مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در این معاهده منوط به تحقق سه شرط است؛ نخست آن که مسافر باید دچار جرح و یا هرگونه آسیب بدنی شده یا فوت گردد، آسیب وارده و فوت باید ناشی از حادثه باشد و در نهایت این که حادثه باید در داخل هواپیما و حین عملیات سوار و پیاده شدن مسافر رخ دهد.<sup>۴</sup> در هر حال، پس از وقوع چنین خسارتی، این حق برای زیان‌دیده متصور گردیده است که ظرف مدت دو سال، در دادگاه‌های ذی‌صلاح که واقع در محل سکونت متصدی حمل

۱. ذکر این نکته ضروری است، کشورمان به‌موجب ماده‌واحد «قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، پروتکل لاهه ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا» کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن را ← پذیرفته است. همچنین، بر اساس قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل‌های) اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به‌موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی، ایران عضو متعاهد پروتکل‌های (۱)، (۲) و (۴) مونترال ۱۹۷۵ گردیده است.

2. Articles 3-16 of the Warsaw Convention 1929

3. Jacqueline Etil Serrao, "Montreal convention of 1999: A Well-worn Restructuring of liability and jurisdiction", M.A theses. McGill University Montreal, 2006, p 28

4. Articles 17 of the Warsaw Convention 1929

یا مقر اصلی فعالیت وی یا یکی از شعبات وی که قرارداد حمل‌ونقل در آنجا منعقد گردیده است و یا در دادگاه مقصد، مبادرت به اقامه دعوی نماید. بدین ترتیب، با پیش‌بینی حدود مسئولیت در مقررات کنوانسیون موصوف، هر شرطی که ناظر بر سلب مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بوده و یا مبلغی کمتر از سقف مقرر در کنوانسیون را پیش‌بینی نماید، به‌منظور حمایت از مسافران، باطل و بلااثر خواهد بود<sup>۱</sup> و در نتیجه بر اساس مقررات این کنوانسیون، محدوده مسئولیت متصدی حمل‌ونقل برای جبران خسارت مسافر زیان‌دیده، مبلغ یکصد و بیست‌وپنج هزار فرانک تعیین شده است و البته در صورت انعقاد قرارداد میان متصدی حمل و مسافر، می‌توان بر حدود مسئولیت بیشتری توافق نمود.<sup>۲</sup>

ذکر این نکته ضروری است که به‌رغم تحدید حدود مسئولیت برای متصدی حمل‌ونقل، دفاعیاتی برای تبرئه از مسئولیت پیش‌بینی شده است؛ به‌طوری‌که اگر متصدی حمل ثابت نماید که تمام تدابیر لازم و مقتضی را به‌منظور جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده است، از مسئولیت مبرا خواهد بود و یا با اثبات خطا و سهل‌انگاری شخص زیان‌دیده در بروز خسارت، از مسئولیت وی کاسته خواهد شد<sup>۳</sup> و البته در هر دو مورد فوق، بار اثبات بر عهده متصدی حمل‌ونقل است. لیکن، در صورتی که خسارت وارده ناشی از تخلف عمدی و یا خطای متصدی حمل‌ونقل باشد، وی از حق استناد به سلب یا محدودیت مسئولیت، محروم خواهد بود.

کنوانسیون ورشو یکی از موفق‌ترین معاهدات در عرصه بین‌المللی است و اعمال تغییرات متعدد در مقررات و ضوابط مندرج در آن منافاتی باهدف وجودی آن نداشته است؛ بنابراین، نظر به نارضایتی برخی کشورها درخصوص میزان مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در قبال مسافران و با توجه به کاهش ارزش فرانک فرانسه بعد از وقوع جنگ جهانی دوم، کشورهای متعاهد ضمن تلاش برای اعمال حق پیش‌بینی‌شده در ماده (۴۱) کنوانسیون در جهت اصلاح کنوانسیون و به‌منظور بهبود مقررات، از کشور فرانسه درخواست کردند تا نسبت به تشکیل یک کنفرانس جدید اقدام نماید.

1. Irene, Larsen, " Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention 1999", Student erafhandling 2002, Vol 2, p 18.

2. Article 22 of the Warsaw Convention 1929

3. Articles 20,21 of the Warsaw Convention 1929

## ۱. مبحث اول: پروتکل ۱۹۵۵ لاهه

متعاقباً و در واکنش به فشارهای بین‌المللی در افزایش دامنه مسئولیت موجود در کنوانسیون ورشو، پس از مطالعات گسترده در کمیته‌های فرعی، شورای حقوقی ایکائو در کنفرانس دیپلماتیک در لاهه، در ۲۵ اکتبر سال ۱۹۵۵، با اصلاح برخی از مقررات مندرج در کنوانسیون، پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو را تصویب نمود که به‌تنهایی اعتبار نداشته و به همراه کنوانسیون ورشو به‌عنوان سندی واحد تلقی می‌شود. این پروتکل شامل اصلاحات متعددی در کنوانسیون ورشو است که مهم‌ترین آن‌ها، افزایش محدوده مسئولیت به مبلغ ۲۵۰۰۰۰ فرانک به نفع مسافران بود.<sup>۱</sup> علاوه بر این، مقررات مربوط به سوءرفتار عمدی از بابت فعل یا ترک فعل عمدی یا سهل‌انگارانه متصدی حمل‌ونقل، مندرج در ماده ۲۵ تغییر یافته و مطابق ماده ۱۴ پروتکل، موجب مسئولیت نامحدود متصدی حمل‌ونقل گردیده است.<sup>۲</sup> از جمله ویژگی‌های خاص پروتکل، تدوین آن به ۳ زبان انگلیسی، فرانسه و اسپانیولی و صحت و اصالت یکسان هر یک از این متون است. این در حالی است که کنوانسیون ورشو تنها بر پایه یک زبان معتبر یعنی فرانسه، بنیان‌گذاری شده بود. درنهایت، این نکته قابل‌ذکر است که کشورهایی تصویب‌کننده پروتکل لاهه، به‌طور خودکار عضو متعاهد کنوانسیون اصلی یعنی معاهده ورشو نیز محسوب می‌شوند.<sup>۳</sup>

## ۲. مبحث دوم: کنوانسیون گوادالاخارا

گام بعدی تکامل در سیستم ورشو، پس از مطالعات فراوان توسط کمیته حقوقی و کمیته‌های فرعی آن برداشته شد و منجر به تصویب کنوانسیون گوادالاخارا<sup>۴</sup> در سال ۱۹۶۱ و لازم‌الاجرا

1. Jacqueline Etil Serrao, op.cit, p 29

2. Article 14 of the Hague Protocol 1955 provides: After Article 25 of the Convention, the following article shall be Inserted: "Article 25 A: If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which this Convention relates, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the limits of liability which that carrier himself is entitled to invoke under Article 22.

2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits. 3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

3. Article 21 of the Hague Protocol 1955.

4. Guadalajara Convention 1961

شدن این سند بین المللی در سال ۱۹۶۴ گردید.<sup>۱</sup> در واقع، بنیان کنوانسیون گوادالاخارا، گسترش حوزه اعمال و شمول مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه از متصدی حمل و نقل مشخص شده در قرارداد و تسری آن به عامل حمل و نقل یعنی شخصی غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد، است. به عبارت دیگر، میان متصدی حمل و نقل که موافقت نامه حمل را منعقد کرده است که «متصدی حمل و نقل طرف قرارداد» خوانده می شود و متصدی حمل و نقلی که در عمل تمام یا بخشی از فرآیند حمل را به موجب اختیار حاصله از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام می دهد، قائل به تمییز و تفاوت شده است.

### ۳. مبحث سوم: موافقت نامه مونترال

علی ایحال، در روند اعمال نظام حقوقی ورشو در حقوق بین الملل هوایی، بحران ناشی از خروج ناگهانی دولت آمریکا از کنوانسیون ورشو به دلیل سقف پایین مسئولیت در جبران خسارت مرگ یا آسیب بدنی مسافران، توجه همگان را به خود جلب نمود. بدین ترتیب، ایکائو در فوریه سال ۱۹۶۶ جلسه ویژه ای را در مونترال به منظور گردهمایی دول متعاقد برای یافتن راهکاری در جهت جلوگیری از خروج قریب الوقوع آمریکا، تشکیل داد. در نهایت، ابتکار انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)<sup>۲</sup> منجر به دستیابی به راهکاری موقت با عنوان انعقاد موافقت نامه مربوط به تحدید مسئولیت کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه موسوم به موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶ میان شرکت های هواپیمایی و انجمن هوانوردی کشوری ایالات متحده آمریکا، گردید و با این راه حل آمریکا از خروج خود از کنوانسیون ورشو صرف نظر کرد. بر اساس موافقت نامه موصوف، متصدی حمل و نقل موافقت نموده است که محدوده مسئولیت خود را بابت جبران خسارت آسیب جسمی و مرگ مسافران به مبلغ هفتاد و پنج هزار دلار در پرواز به مبدأ یا مقصد آمریکا، افزایش دهد<sup>۳</sup> و البته مسئولیت متصدی حمل و نقل در این موافقت نامه مبتنی بر خطر بوده و هنگام فروش بلیت به مسافر باید در خصوص میزان مسئولیت متصدی اطلاع رسانی گردد. این موافقت نامه، سند حقوقی بین المللی و اصلاحیه کنوانسیون ورشو محسوب نمی شود و به عنوان یک قرارداد دوجانبه

1. Available at: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf).

2. International Aviation Transport Association (IATA)

3. Karin Paulsson, "Passenger Liability, according to the Montreal Convention 1999" Faculty of law University of Lund, 2009, p 12

خصوصی میان هیئت هوانوردی آمریکا و هر یک از شرکت‌های هواپیمایی و فقط نسبت به پروازها در محدوده ایالات متحده آمریکا، اعمال می‌گردد. در نتیجه متصدیان حمل و نقل بسته به مقصد سفر، به رعایت سه رژیم حقوقی متفاوت، بر اساس کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه و موافقت‌نامه مونترال در حوزه مسئولیت ملزم می‌باشند.<sup>۱</sup>

#### ۴. مبحث چهارم: پروتکل گواتمالا

بعد از انعقاد موافقت‌نامه مونترال، دولت آمریکا اعلان خروج خود از کنوانسیون ورشو را منتفی نموده و درخواست افزایش حدود مسئولیت و اصلاح کنوانسیون ورشو را به سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی، ارائه نمود. از آنجاکه موافقت‌نامه مونترال زمینه بروز تبعیض میان شهروندان آمریکایی و مسافرانی شده بود که با سایر شرکت‌های هواپیمایی مسافرت می‌کردند، برای جلوگیری از مشکلات احتمالی آینده ناشی از این تبعیض، اصلاح مجدد کنوانسیون ورشو و رساندن میزان نوع مسئولیت متصدیان حمل به حد موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ ضروری به نظر می‌رسید.

پروتکل گواتمالا<sup>۲</sup> به منظور اعمال برخی از اصلاحات شامل اصلاحات اساسی در حوزه مسافر و بار همراه مسافر در سال ۱۹۷۱ مدون گردید و از جمله تغییرات صورت گرفته در این پروتکل، تغییر در مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل از کنوانسیون ورشو به مسئولیت احتمال خطر (ریسک) است. بر این اساس، متصدی حمل و نقل همواره مسئول جبران خسارت وارده بر مسافر و بار همراه وی است، مگر این که ثابت نماید وقوع خسارت به سبب سهل‌انگاری یا فعل و ترک فعل شخص خواستار جبران خسارت بوده است. با این حال مسئولیت متصدی حمل از مبلغ مشخص شده در کنوانسیون بیشتر نخواهد بود.

از دیگر تغییرات برجسته در متن پروتکل، معرفی دادگاه محل اقامت و سکونت مسافر به عنوان دادگاه صالح برای رسیدگی است که این موضوع همراه با تحدید حدود مسئولیت به مسئولیت محض در جهت حمایت از حقوق و منافع مسافران است.<sup>۳</sup> لیکن، متأسفانه این پروتکل به دلیل عدم حصول حدنصاب لازم کشورها در مرحله تصویب، از ادامه مسیر ناکام ماند.<sup>۴</sup>

1. af IRENE LARSEN, op.cit, p7

2. Guatemala City Protocol 1971

3. Karin Paulsson, op.cit. p13

4. available at: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guatemala_EN.pdf)

## ۵. مبحث پنجم: پروتکل‌های مونترال

همان‌طور که پیش‌ازاین اشاره شد، کنوانسیون ورشو و دو پروتکل اصلاحی آن، فرانک فرانسه را به‌عنوان واحد پولی برای پرداخت غرامت به متضرر از متصدی حمل‌ونقل هوایی مقرر کرده بودند؛ ولی با توجه به تورم و سقوط ارزش پول کشورها، ایکائو تصمیم گرفت واحد فرانک را به یک واحد پولی بین‌المللی تغییر دهد. متعاقب این امر، با توجه به تحولات صندوق بین‌المللی پول در خصوص تبدیل طلا به ارز در مبادلات مالی کشورها، اجلاس دیپلماتیکی در مونترال با هدف به‌روزرسانی نظام ورشو و جایگزینی واحد فرانک با پولی جدید، اقدام به تصویب چهار سند اصلاحی کنوانسیون ورشو مصوب سال ۱۹۲۹، نمود.<sup>۱</sup> پروتکل الحاقی یک، این امکان را فراهم می‌نماید که پرداخت خسارت در محدوده تعیین‌شده در کنوانسیون ورشو، بر اساس حق برداشت ویژه<sup>۲</sup> (SDR) که توسط صندوق بین‌المللی پول تعریف و تبیین شده است، صورت پذیرد. پروتکل الحاقی دوم، مقادیر تعیین‌شده در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در پروتکل لاهه را به‌حق برداشت ویژه (SDR) تغییر داد که هر دو سند در فوریه سال ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا گردیدند. در پروتکل الحاقی سوم نیز، همین موضوع در خصوص مسئولیت‌های معینه در پروتکل گواتمالا عنوان گردیده است؛ بنابراین، این سه پروتکل الحاقی، ماده (۲۲) کنوانسیون ورشو را که در پروتکل‌های لاهه و گواتمالا اصلاح شده بود، یک بار دیگر اصلاح نمودند. در حقیقت، پروتکل شماره یک و دو از نظر ماهیت دربرگیرنده قواعد فنی بوده<sup>۳</sup> و پروتکل شماره ۳ مقررات پروتکل لاهه و گواتمالا را شامل شده و SDR را به‌عنوان استاندارد جهانی جایگزین طلا نمود. درنهایت، مهم‌ترین تغییرات در حوزه مسئولیت حمل‌ونقل بار که در حقیقت اصلاح مقررات موجود در پروتکل لاهه به‌عنوان اصلاحیه کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ بود، در پروتکل الحاقی چهارم مونترال

1. The UNCTAD secretariat, "Carriage of goods by air: A guide to the international legal framework", "UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT", 2006, p26.

2. The currency value of the SDR is determined by summing the values in U.S. dollars, based on market exchange rates, of a basket of major currencies (the U.S. dollar, Euro, Japanese yen, and pound sterling). The SDR currency value is calculated daily (except on IMF holidays or whenever the IMF is closed for business) and the valuation basket is reviewed and adjusted every five years. See: [https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)

3. see: ICAO Doc. C-WP/10853.

گردآوری شده که در ژوئن سال ۱۹۹۸ لازم‌الاجرا گردیده است.<sup>۱</sup> در این سند بین‌المللی، الزامات بارنامه هوایی نیز تسهیل گردیده و امکان ثبت الکترونیکی جایگزین بارنامه هوایی فراهم شده است.<sup>۲</sup>

## ۲. بخش دوم: کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

هنگامی که در سال ۱۹۲۹ کنوانسیون ورشو به تصویب رسید، به‌عنوان موفقیتی بزرگ در یکنواخت و یکپارچه‌سازی قوانین و مقررات حقوق هوایی بین‌المللی محسوب می‌شد و حتی امروزه باوجود تغییرات سریع در صنعت هوانوردی جهان، به‌عنوان سنگ بنای حقوق هوایی بین‌المللی موردتوجه است؛ ولی به‌هرحال وقت آن رسیده بود که کنوانسیون ورشو با در نظر گرفتن تغییرات صنعت هوانوردی دنیا، به‌روز شده و سیستم کامل‌تری جایگزین آن گردد. همان‌طور که گفته شد، هدف از تدوین کنوانسیون ورشو ایجاد یکنواختی در قوانین و مقررات هوایی و همچنین حمایت از صنعت نوظهور هوانوردی بود که با تصویب پروتکل‌ها و اصلاحیه‌های متعدد منجر به بروز تعارض قوانین شد و به همین دلیل سیستم ورشو به‌طور کامل به این هدف نائل نگردید.

کنوانسیون مونترال<sup>۳</sup> ۱۹۹۹ که یکی از نقاط عطف حقوق بین‌الملل هوایی ارزیابی می‌شود، مظهر تلاش‌های جامعه بین‌المللی به‌منظور یکنواخت نمودن معاهدات و موافقت‌نامه‌های خصوصی است که سازنده نظام ورشو بودند، این کنوانسیون طی کنفرانس بین‌المللی حقوق هوایی در مونترال کانادا در سال ۱۹۹۹ تدوین شده و در چهارم نوامبر سال ۲۰۰۳ به مرحله اجرا درآمد<sup>۴</sup> که امروزه در مدیریت و اداره صنعت حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی به‌عنوان سند بین‌المللی جدیدی شناخته می‌شود که مقررات آن جایگزین کنوانسیون ورشو مصوب سال ۱۹۲۹ و اصلاحات آن شده است. در این بخش به مهم‌ترین تغییرات و ابتکارات مندرج در ساختار این کنوانسیون اشاره خواهد شد.

1. available at: [http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf)

2. Article 25 of Montreal Protocol No. 4

3. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999

۴. جباری، منصور، **حقوق بین‌الملل هوایی**، تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹، ص. ۱۱۸.

## ۱.۱. مبحث اول: مسئولیت

همان‌گونه که قبلاً اشاره شد، مطابق قرارداد حمل‌ونقل مسافر و یا بار، متصدی حمل‌ونقل موظف به انجام حمل‌ونقل سالم و بدون تأخیر در مقابل مسافر و یا صاحب کالا است و بدین ترتیب، این موضوع به‌عنوان هسته اصلی کنوانسیون ورشو و به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مباحث کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مورد توجه قرار گرفت. لیکن، از جمله دلایل مهم روی آوردن دولت‌ها به تدوین مقررات جدید، تغییر نوع مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل به منظور تأمین امنیت بیشتر مشتریان و جلب مسافر بیشتر از سوی متصدیان حمل‌ونقل بوده است.

حوزه شمول کنوانسیون مونترال، حمل‌ونقل هوایی مسافر و بار بین‌المللی بوده و متصدی حمل‌ونقل در قبال خسارات وارد بر مسافر در صورت فوت و یا صدمات بدنی، مسئول خواهد بود.<sup>۱</sup> همان‌طور که پیش‌از این اشاره شد، مطابق با مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو، فرض تقصیر متصدی حمل‌ونقل برای مسئولیت وی پیش‌بینی شده بود؛ ولی در کنوانسیون جدید، زیان دیده از اثبات تقصیر متصدی حمل‌ونقل، اعمال غیرقانونی، سهل‌انگاری یا سوءرفتار وی که منجر به ورود خسارت گردیده، معاف است. در واقع از جمله مهم‌ترین تغییرات مورد توجه در کنوانسیون مذکور، پیش‌بینی رژیم‌های مسئولیت جداگانه‌ای برای جبران خسارت وارده بر مسافر، بار همراه وی و کالا است.<sup>۲</sup> مطابق با مقررات مندرج در کنوانسیون در مورد آسیب بدنی وارده بر مسافر، دو گونه مسئولیت برای متصدی متصور است. در نوع اول، به مسئولیت محض متصدی حمل‌ونقل در جبران خسارت فوت یا آسیب بدنی به میزان صد هزار حق برداشت ویژه تأکید می‌نماید که جبران خسارت به‌طور کامل صورت می‌گیرد و متصدی حمل نمی‌تواند به سلب مسئولیت و یا محدود نمودن مسئولیت خود تا سقف صد هزار SDR استناد نماید؛ مگر این‌که متصدی حمل‌ونقل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از قصور و یا فعل غلط یا نادرست مدعی ورود خسارت بوده است. در این نوع مسئولیت، کنوانسیون مبلغی را پیش‌بینی نموده است که بخش

1. Article 17 of Montreal convention 1999

۲. دو لیون، پابلو مندس، ایسکنس، ورتز، کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه: ماشاء‌الله بناء نیاسری، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، ۱۳۸۳، شماره ۳۱، (ص ۲۵۹).

عظیمی از دعاوی جبران خسارت را پوشش می‌دهد.<sup>۱</sup> البته مسئولیت محض به این معنی نیست که هر مسافری به راحتی می‌تواند تحت عنوان جبران خسارت ناشی از آسیب جسمی یا روحی در حادثه هوایی اقامه دعوی نماید. بدین معنا که مسافر ابتدا باید ثابت کند که حادثه هوایی رخ داده و متعاقباً اثبات کند که خسارت وارده ناشی از این حادثه بوده است. در نهایت اثبات این که آسیب جسمی وارده تأثیر اساسی در سلامت وی داشته، ضروری است. در واقع، از زمان اثبات این امور توسط مسافر، متصدی حمل و نقل مسئول خواهد بود.<sup>۲</sup> در نوع دوم، کنوانسیون مونترال، مسئولیت نامحدود و مبتنی بر تقصیر را برای خسارت بیشتر از صد هزار SDR پیش‌بینی کرده است. در صورتی که زیان دیده یا وراث وی، بیشتر از صد هزار حق برداشت ویژه درخواست نماید، متصدی حمل و نقل بایستی ثابت کند که خسارت وارده ناشی از فعل و ترک فعل سهل‌انگارانه وی نبوده و یا این که خسارت وارده ناشی از قصور و یا ترک فعل شخص ثالث بوده است. به هر حال، اگرچه کنوانسیون دو نوع مسئولیت را برای جبران آسیب جسمی یا فوت مسافر پیش‌بینی نموده، ولی در عمل مسئولیت متصدی حمل و نقل محض و مطلق است مگر اینکه اثبات دو حالت مندرج در بند دوم ماده (۲۱) را انتخاب نماید.<sup>۳</sup> متصدی حمل و نقل نسبت به جبران خسارت بار چک شده همراه مسافر، در صورتی که تلف یا مفقود شده و خسارتی واقع گردد، مسئولیت محض خواهد داشت؛ لیکن در مورد بار چک نشده همراه مسافر از جمله اشیای شخصی مسافر، اگر خسارت به موجب تقصیر متصدی حمل و نقل و یا عوامل و نمایندگان وی رخ دهد، متصدی حمل مسئول جبران خسارت است.

کنوانسیون مونترال، مسئولیت خلل‌ناپذیری را برای جبران خسارت ناشی از تلف یا فقدان کالا پیش‌بینی نموده است. بدین ترتیب که مسئولیت متصدی حمل و نقل نسبت به خسارت وارده بر کالا، محض و مطلق است و در صورتی که ثابت نماید اتلاف یا فقدان ناشی از یک یا چند مورد ذیل بوده، مسئول نخواهد بود: الف) نقص ذاتی، نوع یا عیب کالا؛ ب) انجام بسته‌بندی ناقص کالا توسط شخصی غیر از متصدی، خدمه یا نماینده وی؛ ج) جنگ یا منازعات مسلحانه؛ د) عمل

1. Article 21 of Montreal convention 1999

2. Bartholomew J. Banino, "Recent developments in air carrier liability under the Montreal convention", The Brief 38 (2009), 24.

۳. منصور جباری، *مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن*، مجله پژوهش حقوق و سیاست ۲۶، (۱۳۸۸)، ۴۳.

مقام عمومی در ارتباط با ورود، خروج و ترانزیت کالا. مسئولیت پیش‌بینی شده در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ برای متصدی در حوزه حمل کالا، با اندک تغییراتی برگرفته از پروتکل شماره ۴ مونترال است.

### ۲.۱.۱. بخش اول: خسارات معنوی

علاوه بر موارد فوق، بررسی راهکارهای جبران خسارات معنوی مسافران از جمله مباحث جدید در حاشیه تدوین و تصویب کنوانسیون مونترال محسوب می‌شود. در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ جبران خسارت وارده ناشی از حوادث هوایی بین‌المللی محدود به آسیب‌های جسمانی می‌شد که البته تفسیر محاکم قضایی از این عنوان، متفاوت بود. برخی از قضات، خسارت معنوی و روانی را از روح ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو استنباط می‌کردند، درحالی‌که برخی دیگر از محاکم قضایی، ضرورت وجود آسیب روحی را همراه با ورود آسیب جسمانی، به‌منظور جبران خسارت به رسمیت شناخته و درنهایت تعداد اندکی نیز جبران خسارت آسیب‌های روحی و روانی را بدون نیاز به همراهی آسیب جسمانی پذیرفته بودند. به دلیل همین تشکیک آرای قضایی، اصطلاح آسیب جسمانی در کنفرانس مونترال ۱۹۹۹ برای درج در کنوانسیون مونترال جهت جایگزینی با کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، مورد بحث قرار گرفت.<sup>۱</sup>

بدین ترتیب اکثریت کشورها، طی مذاکرات متعدد در کنفرانس مونترال درخصوص توسعه و گسترش دامنه شمول جبران خسارت نسبت به آسیب‌های روحی و معنوی نیز بحث و گفتگو نمودند. برخلاف مذاکرات کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ که هدف از تدوین مقررات آن، حمایت از صنعت نوپا و نوظهور هواپیمایی بود، مذاکره‌کنندگان در کنوانسیون مونترال، بر حمایت از مسافران تأکید داشتند. در حقیقت، در سال ۱۹۲۰ کشورهای عضو معاهده، برای محدود نمودن مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی، در جهت سرعت بخشیدن به روند توسعه صنعت هوانوردی، متحد بودند. این در حالی بود که ابقای محدودیت آسیب‌های جسمانی در سال ۱۹۹۹ با توجه به افزایش حساسیت نسبت به منافع و مصالح ذی‌نفعان صنعت هوانوردی باید مورد تأمل قرار می‌گرفت. در نتیجه، برخلاف پیشینه موجود در زمان تصویب کنوانسیون ورشو، در طول دوره

1. Carrier's liability in air transport with particular reference to Iran, Kazemi, Hamid available at: <http://hdl.handle.net/1887/20171>

تصویب کنوانسیون مونترال، از سوی نمایندگان کشورها مذاکرات و بحث‌های فراوانی درخصوص بسط و توسعه حیطه تعریف آسیب‌های جسمانی به دایره جبران خسارت و آسیب‌های وارده از نظر معنوی و روانی به ثبت رسیده است.

## ۲.۲. مبحث دوم: دادگاه ذی صلاح

از دیگر نوآوری‌های کنوانسیون مونترال نسبت به سیستم ورشو، اضافه شدن مرجع قضایی ذی صلاح به دادگاه‌های صالح برای رسیدگی به دعاوی خسارات مسافران است که به پنجمین دادگاه صالح<sup>۱</sup> شناخته می‌شود و از پروتکل گواتمالا اقتباس<sup>۲</sup> گردیده است. در واقع علاوه بر چهار مرجع قضایی صالح به رسیدگی که در بند یک ماده (۳۳) کنوانسیون ذکر شده، با توجه به خسارت ناشی از مرگ یا آسیب بدنی مسافر، اقامه دعوا در دادگاه واقع در قلمرو دولت متعهدی که در زمان حادثه محل سکونت دائمی و اصلی مسافر بوده، یا متصدی حمل خدمات مربوط به حمل و نقل به آن کشور با هواپیمای خود و یا هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقت‌نامه تجاری داشته و متصدی حمل و نقل یا متصدی دیگری که دارای موافقت‌نامه تجاری است، در ساختمان‌های استیجاری یا ملکی آن کشور به حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال داشته، امکان‌پذیر می‌گردد.<sup>۳</sup> با توجه به منطوق این بند می‌توان گفت، پنجمین دادگاه صالح، صرفاً در دعاوی مربوط به فوت و صدمه بدنی مسافر، در دسترس خواهان است، در نتیجه مقرر مذکور برای دعاوی مربوط به بار همراه مسافر و کالا اعمال نمی‌گردد.

## ۲.۳. مبحث سوم: بیمه

در نهایت، از ابتکارات مهم در ضوابط کنوانسیون جدید، پیش‌بینی زمینه‌ای است که دولت‌ها از متصدیان حمل و نقل بخواهند بیمه کافی و مناسب را برای مسافر و بار همراه وی، تأمین نمایند.<sup>۴</sup> کشورهای متعهد این حق را دارند که شرکت‌های هواپیمایی خارجی را که در قلمرو حاکمیتی آن‌ها مشغول فعالیت می‌باشند، به ارائه مدارک و مستندات دال بر تأمین بیمه مناسب، ملزم

1. Article 33 of montreal convention 1999

۲. رجوع کنید به: ماده ۱۲ پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱

3. Wahlen, Thomas J, "The New Warsaw Convention: The Montreal Convention", Air and space law, vol 25, 2000, p 34

4. Article 50 of montreal convention 1999

نمایند. در حقیقت، الزام شرکت‌های هواپیمایی به بیمه اجباری، مقررره کنوانسیون مونترال به منظور حمایت از مشتریان و حصول اطمینان از جبران کامل خسارت وارده به خواهان است که در عمل ممکن است شرکت‌های هواپیمایی را دچار چالش نماید.<sup>۱</sup>

### بخش سوم: بررسی الحاق ایران به کنوانسیون مونترال

در یک سیر تاریخی، قواعد حاکم بر مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی ایران تا زمان الحاق به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، مقررات و ضوابط مندرج در قانون تجارت و قانون مدنی بود. لیکن با توجه به اینکه هدف از تدوین کنوانسیون ورشو ایجاد سیستمی یکپارچه و یکنواخت از مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بود و همچنین نظر به گستردگی قوانین ملی موجود در کشور و عدم انطباق کامل آن با قوانین بین‌المللی، در سال ۱۳۵۴ زمینه برای الحاق کشور ایران به کنوانسیون ورشو فراهم گردید. متعاقباً، در سال‌های بعد از الحاق به کنوانسیون ورشو، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در حوزه حمل‌ونقل مسافران، بار و لوازم همراه مسافران در پروازهای داخل کشور براساس "قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴"<sup>۲</sup> تعیین و مقرر گردید.<sup>۳</sup>

حال با در نظر گرفتن وضعیت فعلی کشورمان به‌عنوان عضو متعهد کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، پروتکل لاهه ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱، پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ و پروتکل‌های (۱)، (۲) و (۴) مونترال ۱۹۷۵ و با در نظر گرفتن ابتکارات و نوآوری‌های مندرج در کنوانسیون مونترال، در این بخش به‌صورت اجمالی به مزایا و منافع الحاق ایران به کنوانسیون موصوف و چالش‌های اجرای این کنوانسیون خواهیم پرداخت.

ماده (۵۵) این کنوانسیون، زمینه‌ای را فراهم نموده است که مقررات مندرج در آن بر کلیه قوانین و مقررات حاکم بر حمل‌ونقل هوایی و البته میان اعضای متعهد، برتری یابند. بدین ترتیب، با

1. Wahlen, Thomas J, op.cit, 21

۲. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور ماده واحده- مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل‌ونقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه به امضا رسیده است، موضوع مصوب ۱۳۵۴ است.  
۳. این قانون، با قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ نسخ گردیده است.

اجرای مقررات آن، از پیچیدگی ناشی از وجود چندین سند بین‌المللی حاکم بر حقوق هوایی، کاسته خواهد شد. البته باید به این نکته توجه داشت که در زمانی که تهیه‌کنندگان پیش‌نویس این معاهده بین‌المللی باهدف یکپارچه‌سازی مقررات حاکم بر حمل‌ونقل هوایی گردهم آمدند، دیدگاه کشورهای درحال توسعه به دلیل کمبود امکانات زیربنایی و ضروری همچون فرودگاه‌های مجهز و یا هواپیماهای جدید، مبتنی بر حمایت از صنعت هواپیمایی بود؛ درحالی‌که کشورهای قدرتمند جهان، دارای دیدگاه جبران کامل خسارت وارده به زیان‌دیدگان در پروازها به‌منظور حمایت از مسافران و رشد و گسترش صنعت توریسم بودند. ولی درنهایت، باوجود این تفاوت دیدگاه میان کشورهای درحال توسعه و کشورهای توسعه‌یافته، کنوانسیون جدید با دیدگاه غالب حمایت از مسافران زیان‌دیده در پرواز به تصویب رسید. چراکه اگر در نیمه اول قرن بیستم، صنعت نوظهور هواپیمایی نیازمند حمایت در جهت پیشرفت و توسعه حمل‌ونقل از طریق هوایی بود، اما دیگر شرایط متفاوت بوده و کشورهای درحال توسعه نیز با رفع نیازمندی‌های صنعت هوانوردی خود، به‌واسطه کشورهای توسعه‌یافته می‌توانند همانند کشورهای قدرتمند جهان، دیدگاه حمایتی نسبت به ذی‌نفعان صنعت مذکور داشته باشند. چراکه در جهان امروز، جایی برای انزوا و کناره‌گیری یک کشور از سایر کشورها وجود ندارد. از آنجایی‌که ایران و سایر کشورهای درحال توسعه، با عدم تصویب کنوانسیون جدید، خارج از سیستم جهانی حاکم بر حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی محسوب می‌شوند، این بخش ضمن بیان مقررات جدید کنوانسیون مونترال و تطبیق آن با حقوق داخلی ایران، به بررسی مزایای الحاق کشور به کنوانسیون مذکور می‌پردازد.

#### ۴.۱. مبحث اول: مطالبه خسارت

پیش‌تر اشاره شد که کنوانسیون ورشو، در صورت وقوع خسارت بر مسافر و یا بار همراه وی، فرض تقصیر متصدی حمل‌ونقل را به رسمیت شناخته که این اصل در حقوق ایران و در تمامی شقوق حمل‌ونقل نیز مورد توجه قرار گرفته است. لیکن، مشکل اساسی جامعه کنونی در میزان مبلغ تعیین‌شده برای جبران خسارت زیان‌دیده و عدم پاسخ‌گویی آن در شرایط فعلی بوده که در کنوانسیون مونترال، تغییرات شایان توجهی در خصوص آن اعمال شد؛ به‌طوری‌که در کنوانسیون مونترال، متصدی حمل‌ونقل نسبت به پرداخت مبلغ صد هزار SDR به مسافر زیان‌دیده، مسئولیت محض دارد و در صورتی‌که متصدی حمل‌ونقل ثابت نماید خسارت وارده، ناشی از

تقصیر و یا فعل و ترک فعل سهل‌انگارانه وی یا خدمه و عاملین وی نبوده و یا ورود خسارت ناشی از فعل و یا ترک فعل شخص ثالث بوده، مسئولیتی متوجه متصدی حمل‌ونقل نخواهد بود. علت تغییرات مذکور، فراهم نمودن امکان جبران خسارت کامل برای مسافر زیان‌دیده است. لذا، با در نظر گرفتن دیدگاه جهانی در صنعت حمل‌ونقل هوایی به این نتیجه خواهیم رسید که به‌طور کلی حرکت جهانی به سوی رژیم مسئولیت نامحدود است. در حقوق ایران با توجه به موضوع، هر دو نوع مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر و مسئولیت محض مورد شناسایی واقع شده است.<sup>۱</sup> مطابق با احکام موجود در برخی مواد قانون مدنی کشور<sup>۲</sup>، اشخاص زمانی که مرتکب خطایی شوند، ملزم به جبران خسارت ناشی از این خطا به دیگران هستند؛ لیکن در برخی موارد استثنایی، مثلاً در صورت وجود قرارداد میان طرفین، آن‌ها می‌توانند به نوع دیگری از مسئولیت به‌غیر از مسئولیت مبتنی بر تقصیر توافق نمایند. همچنین، در صورت وجود قرارداد و تعیین میزان خسارت در قرارداد، قاضی نمی‌تواند شخصی را به پرداخت خسارت بیشتر و یا کمتر از آن میزانی که در قرارداد مشخص شده، محکوم نماید.<sup>۳</sup> در این حالت، تفاوتی میان خسارت مادی و جسمانی وجود ندارد و طرفی که مسئول جبران خسارت وارده است، قادر به کاهش هزینه جبران خسارت نخواهد بود؛ بنابراین، همانند سیستم مسئولیت پیش‌بینی‌شده در کنوانسیون مونترال در خصوص مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نسبت به مسافر، در حقوق ایران نیز مسئولیت محض در موارد مختلفی به رسمیت شناخته شده است. در نتیجه این اشتراک دیدگاه ناشی از احکام موجود در قوانین داخلی با مقررات بین‌المللی، زمینه برای الحاق ایران به این کنوانسیون برای هم‌سویی با جامعه بین‌المللی فراهم است.

از سویی دیگر، مطابق با بند یک ماده (۲۲) کنوانسیون مونترال، مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در حوزه تعیین خسارت ناشی از تأخیر برای هر مسافر به میزان ۴۱۵۰ SDR است که بر اساس مطالعات صورت گرفته از سوی انجمن شرکت‌های هواپیمایی، فرض پرداخت غرامت از بابت

1. Jabbari, Mansour, Shoarian, Ebrahim, "Legal aspects and advantages for Iran to ratify the 1999 Montreal Convention with emphasis on Islamic law", Intl. J. Humanities, vol 18, 2011, 14

۲. در این خصوص رجوع نمایید به قانون مدنی ایران، مواد: ۴۹۳، ۵۰، ۵۱۶، ۵۵۶، ۵۷۷، ۶۴۰

۳. ماده ۲۳۰ قانون مدنی

تأخیر، هزینه‌های مالی فراوانی را به شرکت‌های هواپیمایی تحمیل می‌نماید.<sup>۱</sup> این در حالی است که در حوزه حمل و نقل هوایی عوامل متعددی از جمله شرایط آب و هوایی، ترافیک سنگین در بسیاری از مسیرهای هوایی به‌ویژه در اروپا، ترافیک سنگین در فرودگاه‌های اصلی، مشکلات ناشی از مسائل فنی و ایمنی پرواز و تهدیدات امنیتی، موجب تأخیر در انجام به‌موقع پروازها می‌گردد. در حال حاضر، سیستم مشخصی برای تفکیک سهم هر یک از نهادها و عوامل وابسته برای پرواز هواپیما، وجود نداشته و به همین دلیل در صورت بروز هرگونه تأخیر، تمامی انتظارات متوجه شرکت‌های هواپیمایی است. به همین دلیل، شرکت‌های هواپیمایی به‌عنوان متصدیان حمل و نقل هوایی، تمایل چندانی برای الحاق به کنوانسیون موصوف ندارند.

#### ۴. مبحث دوم: پوشش بیمه‌ای

افزون بر این، چنان که قبلاً بیان شد از جمله مهم‌ترین نوآوری‌های کنوانسیون جدید، مسئله بیمه است که بر اساس آن کشورهای عضو، متعهد شده‌اند تا زمینه را برای شرکت‌های هواپیمایی خود جهت برقراری پوشش بیمه‌ای مناسب در راستای مسئولیت خود بر اساس کنوانسیون مونترال فراهم نمایند. بیمه از جمله عوامل مهم در ایجاد امنیت اقتصادی است و وجود آن در اقتصاد مدرن از ضرورت‌ها، محسوب می‌شود. در واقع یکی از شرایط اصلی برای رونق اقتصادی، اصل لزوم جبران خسارت و حفظ دارایی اشخاص است که بیمه می‌تواند به راحتی و با موازین قانونی، این بار را بر عهده گیرد.<sup>۲</sup>

در کشور ما نیز مصادیق متعدد و بی‌شماری برای بیمه وجود دارد. برای مثال، مسئولیت مدنی دارندگان وسیله نقلیه موتوری، یعنی مسئولیت جبران خسارت ناشی از حوادث رانندگی از قانون بیمه اجباری دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ استخراج می‌گردد که براساس آن، کلیه دارندگان وسایل نقلیه ملزم به بیمه نمودن وسیله نقلیه خود در برابر خسارات جسمی و

۱. مطابق تحقیق به عمل آمده از سوی کارشناس اقتصاد هوانوردی، در فرض ایجاد تأخیر در یک پرواز بین‌المللی در یک مسیر بین‌المللی با زمان پروازی ۳ ساعت و هواپیمای حامل ۱۵۰ مسافر، باید مبلغی برابر با SDR ۶۲۲/۵۰۰ یعنی بالغ بر ۹۰۰/۰ دلار بابت خسارت تأخیر یک پرواز پرداخت گردد، درحالی که به‌ندرت درآمد حاصل از فروش بلیط چنین پروازی به ۴۵/۰ دلار برسد.

۲. ماده (۱) قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ مقرر می‌دارد: «بیمه عقدی است که به‌موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا جوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران کرده یا وجه معینی را بپردازد».

مالی وارد بر اشخاص می‌باشند. در حقیقت، با توجه به جایگاه بیمه در قوانین و مقررات موضوعه کشورمان، پذیرش مقررات کنوانسیون مونترال در حوزه بیمه قابل درک خواهد بود. البته، ذکر این نکته ضروری است که پذیرش حکم مندرج در کنوانسیون جدید درخصوص بیمه، با توجه به افزایش مبلغ قابل پرداخت برای جبران خسارت و به تبع آن، افزایش سطح تعهد بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی که منجر به بالا رفتن هزینه‌های متصدیان حمل و نقل می‌شود، همواره مورد تردید شرکت‌های هواپیمایی داخلی قرار داشته و به نظر می‌رسد یکی از دلایل تردید برای عدم الحاق ایران به کنوانسیون مورد بحث به شمار می‌آید.<sup>۱</sup>

البته، با دیدگاهی هوشمندانه، می‌توان از این موضوع در راستای نوسازی ناوگان هوایی و تجهیزات مربوطه استفاده نمود؛ زیرا حق بیمه هواپیماهای فرسوده با احتمال خطر بالا، قطعاً بیشتر از حق بیمه هواپیماهای نو با سن پایین است و بدین ترتیب، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی ضمن تلاش برای نوسازی ناوگان هواپیمایی خود، ایمنی پروازها را با خرید و یا اجاره کردن هواپیمای جدید، افزایش خواهند داد.<sup>۲</sup>

#### ۴. مبحث سوم: خسارات معنوی

چنان که ذکر شد، مطابق با مفاد کنوانسیون مونترال، مطالبه خسارات معنوی، روحی و روانی تا حدودی موجه گردیده است؛ لیکن در حقوق ایران موضوع مطالبه خسارات معنوی مورد اختلاف نظر حقوقدانان کشور است. از سویی ضرر و زیان معنوی به موجب مصادیق مقرر در اصل ۱۷۱ قانون اساسی کشور<sup>۳</sup> و همچنین مطابق مفاد قانون مسئولیت مدنی<sup>۱</sup> مورد پذیرش واقع شده

۱. براساس یک برآورد کارشناسی، در حال حاضر از میان پوشش‌های مختلف بیمه هوایی از جمله بیمه بدنه، مسئولیت شخص ثالث، مسافر و بار همراه و اثاثیه، بیمه مسافر نزدیک به ۴۰ درصد حق بیمه‌ها را به خود اختصاص خواهد داد که قطعاً با روند پیشرو در تغییر و نوسازی ناوگان، بخش بیمه بدنه نیز افزایش فراوانی یافته و هزینه بالایی بر دوش شرکت‌های هواپیمایی می‌گذارد.

۲. با نوسازی ناوگان هوایی کشور، زمینه‌ای جهت توسعه صنعت توریسم کشور فراهم می‌آید، چراکه مسافران با آرامش و امنیت خاطر بیشتری سفر نموده و در نتیجه، سودآوری و درآمدزایی بیشتری برای شرکت‌های متصدی حمل و نقل هوایی و منافع اقتصادی کشور را من حیث‌المجموع، به ارمغان می‌آورند و بدین وسیله در بلندمدت، هزینه بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی جبران خواهد شد.

۳. در اصل یکصد و هفتاد و یکم قانون اساسی قاضی مسئول جبران خسارت‌های مادی و معنوی ناشی از تقصیر و اشتباه خود قرار گرفته است.

است. از سوی دیگر، بامطالعه در روند پرونده‌های مربوط به خسارات معنوی، دعاوی راجع به خسارات معنوی در محاکم قضایی ایران بسیار مهجور مانده و برخی قضات توجه چندانی به این‌گونه دعاوی ندارند یا حداکثر موضوع را از طریق صلح و سازش فیصله می‌دهند. با این وجود، در صورت پذیرش الحاق به این کنوانسیون، موضوع باید از طریق قوه قضاییه مورد بررسی و مذاقه قرار گیرد.

#### ۴. مبحث چهارم: پنجمین دادگاه صالح<sup>۲</sup>

از دیگر نوآوری‌های مندرج در کنوانسیون مونترال، پنجمین دادگاه صالح به رسیدگی است. همان‌طور که کنوانسیون ورشو، با پیش‌بینی مراجع قضایی زمینه را برای دفاع متصدی حمل‌ونقل از خود در برابر زیان دیده فراهم نموده بود، کنوانسیون مونترال نیز دادگاه پنجم را برای حصول اطمینان از احقاق حقوق زیان‌دیده و یا خانواده وی، پیش‌بینی نموده است.

درج پنجمین دادگاه صالح نیز، این منفعت را برای کشورمان خواهد داشت که اتباع ایران برای انجام امور قضایی مربوطه در چارچوب کنوانسیون مونترال، نیازی به توسل به مراجع و محاکم قضایی خارج از کشور نخواهند داشت و بنابراین قربانی سانحه هوایی و یا خانواده وی می‌توانند به جای صرف هزینه هنگفت برای اقامه دعوی در مسافت‌های دورتر، با هزینه کمتری نسبت به اقامه دعوی جبران خسارت در داخل کشور اقدام نمایند؛ که این امر، در حقوق ایران و با قانون آیین دادرسی مدنی که مقرر نموده است «خواهان می‌تواند بنا به شرایط مندرج در مواد این قانون و یا در صورت وجود قرارداد میان خواهان و خوانده (صرف نظر از محل وقوع قرارداد) علیه خوانده در کشور محل اقامت خود اقامه دعوی نماید»، پذیرفته شده است.

لیکن، انجمن شرکت‌های هواپیمایی بر این باور است که پذیرش و الحاق به این کنوانسیون، ایجاد تشکیلات عریض و طویل حقوقی را متحمل می‌شود و ضرورت دارد که قبل از الحاق بستر و راهکارهای قضایی مقتضی برای اجرای حکم موصوف پیش‌بینی گردد.

۱. ماده یک به صراحت بیان می‌دارد هر کس بدون مجوز قانونی از روی عمد یا در نتیجه بی‌احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد شده است، لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود است.

2. Fifth Forum

## نتیجه‌گیری

موضوع این نوشتار، رژیم مسئولیت متصدیان در حوزه حقوق حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی است. این رژیم مسئولیت در دو سیستم حقوقی بین‌المللی ورشو و مونترال پیش‌بینی شده است. پایه و اساس سیستم ورشو، کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ است که این کنوانسیون مکرراً به‌وسیله پروتکل‌ها، کنوانسیون‌ها و قراردادهای خصوصی مورد اصلاح قرار گرفته است. هدف اصلی از تدوین این معاهده بین‌المللی همان‌گونه که از نام آن برمی‌آید، نخست یکپارچه‌سازی و متحد نمودن قوانین و مقررات حمل‌ونقل هوایی است که در همین راستا، از تعارض قوانین و همچنین تعارض صلاحیت دادگاه‌ها، پیشگیری نماید. در وهله بعدی، ایجاد سیستم مسئولیت متصدی حمل‌ونقل نسبت به مسافران با تأکید بر جنبه حمایت و حفاظت از صنعت هوانوردی مدنظر بوده است. با گذر زمان و نیاز به ایجاد تحول و تغییر در مقررات معاهده‌ای موجود در قالب پروتکل‌های اصلاحی و موافقت‌نامه‌ها، متعاهدین این کنوانسیون در خصوص مقررات موجود حوزه حمل‌ونقل هوایی دچار سردرگمی شدند و بدین ترتیب، بار دیگر، جامعه بین‌المللی به‌منظور به‌روزرسانی قوانین و مقررات و پایان بخشیدن به سردرگمی ناشی از تعدد اسناد یک کنوانسیون، در ۲۸ می سال ۱۹۹۹ در کنفرانس مونترال، اقدام به تصویب سند جدیدی با عنوان کنوانسیون مونترال به‌صورت معاهده بین‌المللی مستقل، به‌عنوان جایگزین سیستم ورشو نمود.

در ادامه، همان‌طور که مشاهده شد، پس از بررسی و ارزیابی محاسن و همچنین کاستی‌های موجود در سیستم ورشو و مقایسه آن با نوآوری‌های موجود در کنوانسیون مونترال، ضرورت تصویب و الحاق کشور ایران به این کنوانسیون، آشکار و مبرهن گردید. در حقیقت، فارغ از این‌که کنوانسیون مونترال بخش عمده‌ای از مشکلات سیستم قبلی را رفع نموده است، به دلیل مشارکت و همراهی کشورها با جامعه جهانی در دستیابی به یکنواختی و وحدت در قوانین و مقررات هوایی بین‌المللی، لزوم پیوستن ایران به این سند بین‌المللی مهم به نظر می‌رسد. به‌بیان دیگر، ابقاء و پایبندی برخی کشورهای متعاهد در سیستم ورشو، موجبات ناکامی تدوین‌کنندگان کنوانسیون مونترال را در نیل به هدف خود که همانا یکپارچه‌سازی و یکسان نمودن قوانین حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی است، فراهم می‌آورد؛ بنابراین، با در نظر گرفتن آثار و تبعات مثبت ناشی از الحاق، همچنین با توجه به تکلیف دولت در بسط و توسعه روابط حمل‌ونقل هوایی با سایر کشورهای جهان و لزوم و ضرورت همسویی و هماهنگی مقررات ملی و بین‌المللی از سوی دیگر، زمینه برای پیوستن کشورمان به این سند بین‌المللی فراهم است.

## فهرست منابع

### فارسی

#### کتاب

۱. جباری، منصور، **حقوق بین‌الملل هوایی**، تهران: انتشارات فروزش، ۱۳۸۹.
۲. جباری، منصور، **مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن**، مجله پژوهش حقوق و سیاست، شماره ۲۶، ۱۳۸۸.
۳. جباری، منصور، عزیزی، ابراهیم، **افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی**، حقوقی مفید ۱۳۸۵، ۲.
۴. دولیون، پابلومندس، ایسکنس، ورنر، **کنوانسیون مونترال: تجزیه‌وتحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام‌شده سیستم ورشو**، ترجمه ماشاءالله بناء نیاسری، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری ۳۱، ۱۳۸۳.

### قوانین و مقررات

۵. قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا
۶. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱

### انگلیسی

7. Buff, Andrea L, Reforming the Liability Provisions of the Warsaw Convention: Does the IATA Inter-carrier Agreement Eliminate the Need to Amend the Convention?, Fordham International Law Journal 20,1996
8. Banino, Bartholomew J, Recent developments in air carrier liability under the Montreal convention, The Brief 38,2009
9. Bo, Jiang, International Air Carrier's Liability to passengers under the Warsaw Convention 1929 and the Montreal Convention 1999, Golden Gate University School of Law, 2006.

10. Jabbari, Mansour, shoarian, Ebrahim, legal aspects and advantages for Iran to ratify the 1999 montreal convention with emphasis on Islamic law, Intl. J. Humanities 18, 2011
11. Larsen, Irene, Regime of Liability in Private International Air Law - with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention 1999, Student erahandling 2, 2002
12. Paulsson, Karin, Passenger Liability, according to the Montreal Convention 1999, Faculty of law University of Lund, 2009
13. Serrao, Jacqueline, montreal convention of 1999: a well-worn Restructuring of liability and jurisdiction, McGill University Montreal, 2006
14. Wahlen, Thomas J, The New Warsaw Convention: The Montreal Convention, Air and space law 25, 2000
15. Weigl, Torya, The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, Massachusetts Law Review, 2000

## منابع الکترونیک

16. Icao." Postal history international legal instruments before icao."available at:  
[http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/international\\_legal\\_instruments\\_before\\_icao.htm](http://www.icao.int/secretariat/postalhistory/international_legal_instruments_before_icao.htm)
17. Icao." Guadalajara\_EN.pdf."available at :  
[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf)Jacqueline Etil
18. Icao." Guadalajara\_EN.pdf." available at:  
[http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4\\_EN.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf)