

بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران

منصور جباری* - مجید حسن نژاد**

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۴/۲۳، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۱۱/۹)

چکیده

متصدیان حمل و نقل مطابق مقررات بین‌المللی و مقررات داخلی در موارد مختلف از مسئولیت معاف می‌باشند که از جمله آنها اتخاذ کلیه اقدامات لازم از طرف متصدی، تقصیر مسافر یا صاحب کالا و یا موارد فورس ماژور می‌باشد. اصولاً معافیت‌ها به دو دسته تقسیم می‌شوند: یکی معافیت‌های قانونی و یا به عبارتی غیر قراردادی و دیگری معافیت‌های قراردادی که تابع توافق طرفین در چارچوب قانون می‌باشند. به دلیل وسعت مطالب در این مقاله قسم اول از معافیت‌ها را بررسی خواهیم کرد. سعی ما در این مقاله این است تا با بررسی معافیت‌های مقرر در مقررات بین‌المللی آنها را با حقوق ایران تطبیق دهیم تا در صورت وجود کاستی‌ها و یا خلأ قانونی، زمینه را برای تحول مقررات داخلی در این خصوص تسهیل کنیم.

کلیدواژه‌گان: متصدی حمل و نقل، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، معافیت از مسئولیت.

* استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی (نویسنده مسئول)

Email: mansorjabari@gmail.com

** کارشناسی ارشد حقوق تجارت بین‌الملل، دانشگاه علامه طباطبایی

مقدمه

هوایما یک وسیله نقلیه سریع‌السیر هوایی است واز آن برای امور مختلف که مهمترین نوع آن حمل‌ونقل اشخاص و اشیا می‌باشد استفاده می‌گردد (صفوی، ۱۳۶۲، ص ۳۶۳). در سال‌های اولیه پس از اختراع هوایما نیاز به همکاری بین کشورها، به خصوص کشورهایی که از نظر حمل‌ونقل هوایی اهمیت بسزایی دارند، کاملاً احساس می‌شد؛ با این توضیح که اصولاً هوایماها در مدت زمان حمل‌ونقل از فراز کشورهای متفاوتی عبور می‌کنند. به همین دلیل کشورها برای تسهیل در روابطشان و همچنین جلوگیری از انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه متفاوت به سمت تدوین قوانینی روی آوردند که مصالح کلی کشورها را در نظر بگیرد تا کشورها با عضویت در آنها مرادوات خود را در این خصوص تسهیل کنند. بهترین وسیله برای نیل به این هدف تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی چندجانبه بود.

برای همین منظور، در سال ۱۹۲۵ به پیشنهاد فرانسه اولین کنفرانس بین‌المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد که شرکت‌کنندگان در کنفرانس، کمیته‌ای به نام کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی^۱ تشکیل دادند که این کمیته اولین جلسه خود را در تاریخ ماه مه ۱۹۲۶ میلادی در پاریس تشکیل داد و پیش‌نویس کنوانسیون ورشو نیز در همین کنفرانس تهیه شد. این کمیته، کنوانسیون مزبور را بازمینی و به کنفرانس دیگری که در سال ۱۹۲۹ تشکیل شد، تسلیم نمود که ۳۱ دولت در آن کنفرانس آن را امضا نمودند. در نهایت کنوانسیون ورشو در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا درآمد که از جمله موافقتنامه‌های مهم در زمینه حمل‌ونقل هوایی به حساب می‌آید (صفوی، همان، ص ۴۲۹).

کنوانسیون ورشو علی‌رغم مقبولیت عام خود و اینکه در زمینه رژیم حقوقی حمل‌ونقل هوایی کنوانسیونی مهم به شمار می‌رود، در زمانی تدوین گردید که هنوز صنعت هوایمایی در مرحله طفولیت به سر می‌برد و به شدت نیازمند حمایت و مراقبت بود. اندک‌اندک و با گذشت زمان به‌منظور پاسخگویی به نیازهای نوین سعی گردید با تدوین پروتکل‌های اصلاحی یا تکمیلی، کنوانسیون موصوف با نیازهای زمانه هماهنگ گردد، اما پروتکل‌های اصلاحی بدان خود کنوانسیون مقبولیت عمومی نیافتند، به‌طوری‌که برخی از کشورها عضو متن اصلی کنوانسیون بودند و بعضی دیگر عضو پروتکل‌های آن. در نتیجه باعث تعارض قوانین بین کشورها شد که با اهداف اولیه و فلسفه وجود کنوانسیون ورشو

1. Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens (CITEJA)

در تعارض بود. همچنین از دیدگاه کشورهای صنعتی از جمله آمریکا و ژاپن محدوده‌های مالی مسئولیت که در متن کنوانسیون ورشو پیش‌بینی شده بود مناسب نبود. مجموعه عوامل فوق سبب گردید تا در اثر هم‌اندیشی و همکاری سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و کشورها کنوانسیون جدیدی تدوین گردد که با نام کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی (مونترال، ۲۸ می ۱۹۹۹) شناخته می‌شود. همانگونه که نویسندگان این کنوانسیون در مقدمه کنوانسیون بیان کرده‌اند، هدف از تدوین این کنوانسیون روزآمد کردن و ادغام مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن می‌باشد (بنا نیاسری، ۱۳۸۳، ص ۲۶۱).

مسائل مربوط به قراردادهای حمل‌ونقل در ایران نیز از شروع قانون‌گذاری در کشور متناوباً موضوع قوانین مختلفی قرار گرفته است. گسترش دامنه فعالیت‌های اقتصادی کشور و توسعه شبکه ارتباطی در سطح بین‌المللی در سالهای اخیر ضرورت الحاق دولت ایران را به پاره‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی اقتضا نموده است. در زمینه حمل‌ونقل هوایی علاوه بر عضویت ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در خرداد ماه ۱۳۵۴ (جاری، ۱۳۸۸، ص ۴۵)، مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی: «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل‌ونقل مسافرین، 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 که در لاهه به امضا رسیده، موضوع مصوب ۱۳۵۴، می‌باشد» (مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۴۷۵-۴۷۴).

علی‌رغم اعمال کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی در حمل‌ونقل داخلی، مواردی وجود دارد که کنوانسیون شامل آنها نمی‌شود و بنابراین نباید تصور کرد با الحاق ایران به کنوانسیون تمامی پروازهای حمل‌ونقل تابع آن بوده و نیازی به بررسی قوانین داخلی در این خصوص نمی‌باشد. به‌عنوان مثال، با عنایت به ماده ۱ کنوانسیون ورشو، برای اجرای معاهده، باید هزینه حمل پرداخت شده باشد. حمل مجانی فقط در صورتی مشمول معاهده ورشو خواهد بود که توسط متصدی انجام گیرد که حمل‌ونقل مسافر یا کالا کار اصلی آن محسوب می‌شود؛ مثلاً اگر یک هواپیمای دولتی^۱ تعدادی از مسئولان را برای شرکت در یک

۱. کنوانسیون‌های حمل‌ونقل هوایی هواپیمای دولتی را تعریف نکرده ولی مطابق ماده ۲ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۵، هواپیماهای نظامی، انتظامی و گمرکی هواپیماهای دولتی محسوب می‌شوند.

اجلاس بین المللی به صورت مجانی به آمریکا حمل کند، این پرواز مشمول کنوانسیون نخواهد بود ولی اگر این کار توسط یک شرکت حمل و نقل به عنوان نمونه شرکت هواپیمایی آتا صورت گیرد مشمول کنوانسیون خواهد بود. بنابراین حمل توسط هواپیماهای دولتی تنها در صورتی مشمول کنوانسیون می باشد که به صورت مجانی صورت نگیرد.

مطابق مقررات و اسناد، در حمل و نقل بین المللی و داخلی در مواردی متصدی از مسئولیت معاف می باشد. همچنین مواردی وجود دارد که متصدی حمل نمی تواند از این معافیت ها استفاده نماید. این مقاله در نظر دارد این موارد را مورد بررسی قرار دهد:

الف) موارد معافیت متصدی حمل از مسئولیت در برابر کالا و مسافر

۱- اتخاذ کلیه تدابیر لازم

متصدی حمل و نقل مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده است. ولی در ادامه، بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون مذکور مقرر می دارد: «در صورتیکه متصدی حمل ثابت کند که او و مستخدمین و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده اند و یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای آنان امکان پذیر نبوده است از مسئولیت مبری خواهند بود»؛ به عبارت دیگر، یکی از موارد معافیت متصدی از مسئولیت در برابر مسافر و کالا اتخاذ کلیه تدابیر لازم از طرف او می باشد. واضح است که بار اثبات دعوی با متصدی می باشد؛ زیرا ماده ۲۰ استثنای وارد بر ماده ۱۷ است و موارد استثنا باید به طور محدود تفسیر شوند (Larsen, 1999, p.12).

مشکلی که معمولاً به وجود می آید، این است که منظور از «اتخاذ تمام تدابیر لازم»^۱ چیست؟ آیا منظور این است که متصدی حمل باید کلیه تدابیر معقول و منطقی را به کاربرد یا هدف انجام کلیه تدابیر ممکن است. در چه صورت متصدی حمل می تواند ثابت کند که کلیه تدابیر لازم را اتخاذ کرده است. عده ای معتقدند 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 می نمود، هیچ گونه خسارت وارد نمی آمد، مگر

1. All necessary measures

اینکه اتخاذ چنین تدابیری ممکن نباشد.^۱ گروهی نیز بر این عقیده‌اند که متصدی همین که ثابت کند تمامی اقدامات معقول را انجام داده از مسئولیت بری خواهد شد و نیازی به اثبات این که همه اقدامات ممکن را انجام داده نیست.^۲ بر اساس همین اختلافات نظرها، آرای متفاوت و ناهماهنگی نیز در دعاوی مختلف صادر شده است؛ که به چند مورد از آنها اشاره می‌کنیم و در ادامه گرایش حقوق دانان و همچنین جهت گیری تدوین کنندگان کنوانسیون‌های بعدی را بررسی خواهیم کرد.

آرائی که متصدی را مسئول قلمداد کرده عبارتند از:

- دادگاه استیناف پاریس در پرونده‌ای چنین رأی داد که خلبانی که از وضعیت جوی نامساعد آگاهی داشت، نمی‌بایست درخواست مأمور کنترل پرواز را برای پرواز هواپیما می‌پذیرفت.^۳

- دادگاه فرانسه در رأی دیگری متصدی را به این دلیل که نتوانسته ثابت کند تأخیر بوجود آمده به دلیل قصور فرستنده کالا یا متصدی قبلی یا هر عامل دیگری خارج از کنترل او بوده است، مسئول دانست.^۴

آرائی که متصدی را معاف از مسئولیت دانسته است:

- در قضیه‌ای، به علت تکان شدید هواپیما شکایتی مطرح شده بود واز آنجا که علت تکان هواپیما، وجود هواپیماهای جنگی بوده است، دادگاهی در فرانسه به براءت متصدی حمل و نقل رأی صادر کرد.^۵

- در خصوص خودکشی یک مسافر چون متصدی ثابت کرد که خدمتکاران و عاملین او تمامی اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع آن را انجام داده‌اند، دیوان داوری فرانسه رأی بر براءت متصدی داد.^۶

1. Henrik specht, "Passagerasvart Ved International Lufttransport", U 1986 B 99, cited in Henrik Larsen , Ibid, P13

2. Finn Hjalsted, International Lufret , TFR 1958, S,60, cited in Henrik Larsen , ibid p13

3. Court of Appeals, Paris Air Inter vs. Simon, 19 march 1968; 1968 RFDA 198, Cited in Mankiewicz., R.H., The Liability Regim of the International Air Carrier, London:Kluwer Law and Taxation Publisher, 1981, at 101

4. Court of Appeals, paris, UTA vs. Blain, 6January 1977; 1977RFDA 181. cited in R.H, Ibid at 102

5. Court of Appeals, Paris, maydeck vs. ElAl, 22 March 1965 RFDA 232. cited in R.H, Ibid

6. Tribunal ,Paris ,Embs vs. Air France, 27 june 1969 ; 1969 RFDA 325. cited in R.H, Ibid

- در پرونده‌ای که به مسافر تعلیمات لازم برای بستن کمربند ارائه شده بود و در موقع حادثه به مسافران اعلام شده بود که سریعاً در صندلی‌های خود بشینند و کمربند خود را ببندند ولی یکی از مسافران بر خلاف هشدار اعلام شده صندلی خود را ترک کرده و آسیب دیده بود، دادگاه اظهار داشت که کفایت تا متصدی اثبات کند که تمامی اقدامات معقول نسبت به آموزش و هشدار به مسافران را انجام داده است تا از مسئولیت رهایی یابد که در نهایت رأی به رد ادعای خواهان صادر شد.^۱

نکته دیگری که در حمل مسافر می‌بایست ملاحظه شود این است که متصدی باید تدابیر لازم را مطابق با ویژگی‌های اشخاص انجام دهد. به عنوان نمونه، هنگام سوار شدن اشخاص معلول به هواپیما باید از وسایل ویژه برای سوار شدن این اشخاص استفاده کند؛ عدم استفاده از این وسایل موجبات مسئولیت متصدی را فراهم می‌کند. در خصوص اینکه معیار معافیت، نوعی می‌باشد یا شخصی، باید قائل به نوعی بودن آن بود و آوردن چنین مثال‌هایی برای انطباق مصداق با نوع آن می‌باشد؛ به عبارتی نوعاً همه افراد مثل هم نیستند بلکه نوع افراد نابینا با افراد عادی متفاوت می‌باشد که متصدی باید به آنها توجه داشته باشد و تدابیر لازم را با نوع مسافران تطبیق دهد.

در عمل نیز در اکثر کشورها، متصدیان حمل و نقل، هنگامی از مسئولیت معاف می‌شوند که ثابت نمایند که علت غیر قابل انتساب به ایشان، موجب بروز خسارت شده است. بنابراین، متصدی اثبات دو امر ایجابی و سلبی را بر عهده دارد؛ نخست باید ثابت کند که حادثه ناشی از خطای وی نبوده و علت دیگری خسارت بوجود آورده است (اثبات سلبی)، دیگر آنکه وی و کارکنانش کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از وقوع زیان به کار برده‌اند (اثبات ایجابی). بدین ترتیب بیشتر دادگاه‌ها با چنین تفسیری از مسافر زیان‌دیده در مقابل متصدی قدرتمند حمایت می‌کنند (محمد زاده، ۱۳۸۶، ص ۸۹).

کنوانسیون مونترال در جهت رفع ابهام برای «کلیه تدابیر لازم»^۲، عبارت «همه اقداماتی که برای اجتناب از خسارت معقول بوده» را به کار برده است؛^۳ تا تفسیرهای متفاوت مانع از ایجاد رویه متحد بین کشورها، که از اهداف مهم کنوانسیون می‌باشد، نشود.

1. *Christholm vs. British European Airways*, 1, *Lloyd's Rep.* 626 (Manchester Assize, 1963).
Cited in R.H, *Ibid*, at 103

2. All necessary measures

۳. ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال

یک سؤال اساسی و مبتلا به در این زمینه، مسأله مسئولیت متصدی در خصوص سوانحی می‌باشد که علت آن شناسایی نمی‌شود؛ زیرا یکی از ویژگی‌های سوانح هوایی این است که در اکثر موارد حادثه چنان سنگین است که کسی از مسافری یا خدمه زنده نمی‌ماند تا بتواند جریان حادثه را توضیح دهد و خلبان نیز در مواردی به علت محدودیت زمانی نمی‌تواند قبل از تصادف ارتباط برقرار کند و در نتیجه علت حادثه معلوم نمی‌شود؛ در نهایت در چنین مواقعی سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا متصدی مسئول می‌باشد یا خیر؟ در این خصوص نیز اختلاف نظر وجود دارد.

یک نظر بر این است که متصدی مجبور نیست برای اثبات اینکه او و نمایندگان کلبه اقدامات لازم را انجام داده اند علت حادثه را توضیح دهد و کفایت قید کند که هواپیما هنگام پرواز کاملاً مجهز بوده و خدمه و کارکنان وی نیز صلاحیت پرواز را داشته‌اند (Lemoine, 1947, pp. 815-821). در مقابل، گفته شده است که در چنین مواردی مطابق سیستم ورشو متصدی حمل و نقل مسئول می‌باشد چرا که در سیستم ورشو فرض بر این است که متصدی کلبه اقدامات لازم را انجام نداده است و برای رهایی از مسئولیت باید خلاف آن را به اثبات برساند و چون در چنین سوانحی متصدی قادر نیست خلاف فرض مذکور را ثابت کند، در نتیجه مسئول خواهد بود (Stuttgart, 1949, pp. 454-461).

در خصوص انتخاب یکی از این دو نظر باید قائل به برتری نظر دوم شد؛ زیرا با توجه به اینکه فرض مسئولیت در کنوانسیون پذیرفته شده است، نتیجه این خواهد بود که در صورت حدوث خسارت، متصدی باید موارد معافیت از مسئولیت را به اثبات برساند در غیر این صورت مسئول خواهد بود، و چون در فرض مورد بررسی متصدی قادر به اثبات علت خسارت نمی‌باشد همچنان مسئول باقی خواهد ماند. علاوه بر آن، اگر قائل به نظر اول باشیم، متصدی به راحتی می‌تواند خود را از مسئولیت برهاند و چه بسا پس از وقوع حادثه آثار به جای مانده را از بین ببرد تا خود را از مسئولیت مبرا کند.

در حقوق ایران در این خصوص مقرره‌ای وجود ندارد؛ به عبارت دیگر، ماده‌ای که مقرر دارد اگر متصدی تمامی اقدامات لازم یا معقول را انجام دهد ولی نتواند مانع بروز خسارت شود مسئول نخواهد شد، وجود ندارد و چون موارد معافیت از مسئولیت عمدتاً در ماده ۳۸۶ قانون تجارت احصا شده است به نظر می‌رسد این دفاع در حقوق ایران جایگاهی ندارد. در ماده ۳۸۶ قانون تجارت نیز که مقرر گردیده است چنانچه متصدی



ثابت نماید که تلف یا گم شدن کالا و یا تأخیر در تحویل آن مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نمی‌توانست از آن جلوگیری کند، منظور از حوادث مذکور همان فورس ماژور یا قوه قاهره می‌باشد. حتی در پیش نویس لایحه اصلاح قانون تجارت نیز چنین عبارتی لحاظ نشده است. بنابراین متصدی نمی‌تواند با استناد به چنین دفاعی خود را از مسئولیت بری کند.

۲- عدم امکان اتخاذ کلیه تدابیر لازم (فورس ماژور)

مورد دیگری که باعث معافیت متصدی حمل از مسئولیت می‌گردد، هنگامی است که وی اثبات کند اتخاذ کلیه تدابیر لازم یاد شده برای خود و عاملین وی امکان‌پذیر نبوده است (قسمت اخیر ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو). موقعی این دفاع مورد پذیرش قرار می‌گیرد که هم معنی با فورس ماژور تلقی شود؛ زیرا در غیر این صورت توجیه منطقی نخواهد داشت. به عنوان مثال، موردی که در نتیجه اشتباه خود متصدی حمل امکان اتخاذ تدابیر لازم ممکن نباشد، متصدی مطمئناً نمی‌تواند به عنوان دفاع از آن استفاده کند. بنابراین باید عناصر فورس ماژور موجود باشد تا چنین دفاعی پذیرفته شود.

فورس ماژور در معنای عام خود عبارت است از هر حادثه خارجی (خارج از حیطه قدرت متصدی) که قابل پیش‌بینی نبوده و اجتناب‌ناپذیر باشد (صفایی، ۱۳۶۴، ص ۱۱۲).

مصادیق فورس ماژور در حمل و نقل هوایی عبارتند از:

۱- شلوغی فرودگاه‌ها: منظور این است که به دلیل ازدحام در دالان‌های هوایی یا عبور و مرور، هواپیما قادر بر برخاستن از زمین نباشد. با این وجود متصدی می‌بایست تمام اقدامات لازم را برای کاهش نتایج ناشی از آن به کار نبرد؛ به عنوان نمونه اخطارها و پیام‌هایی را برای مسافرانی که داخل هواپیما مانده‌اند، برساند.

۲- شرایط آب و هوایی: این شرایط مانند مه، طوفان و ... هنگامی به عنوان فورس ماژور تلقی می‌شوند که همه اوصاف آن را داشته باشند. بدین معنی که چنین شرایطی قابل پیش‌بینی و قابل اجتناب نباشد در غیر این صورت فورس ماژور تلقی نخواهد شد.

۳- اعتصاب: اعتصاب نیز باید شرایط قوه قاهره را داشته باشد؛ بنابراین اگر تقصیر متصدی در برانگیختن اعتصاب کارکنان موثر بوده و درخواست آنان نیز مشروع باشد

نمی‌توان گفت حادثه خارجی بوده است. همچنین باید ناگهانی باشد. در هر حال اعتصاب باید چنان ناگهانی باشد که متصدی امکان جایگزینی پرواز را نداشته باشد و لذا امکان اجرای قرارداد را ناممکن سازد (محمدزاده، پیشین، ص ۹۱).

۴- جنگ: در این خصوص می‌بایست بین حالت جنگ و اقدامات و حوادث جنگی تفاوت گذارد. حالت جنگ دشواری‌های مالی ایجاد می‌کند و دارای مشکلاتی است ولی متصدی چون با اطلاع و آگاهی قرارداد را منعقد می‌کند در نتیجه مسئول می‌باشد و فورس‌ماژور ارکانش محقق نمی‌باشد ولی اقدامات و حوادث جنگی (مثل بمباران موشکی) اوصاف قوه قاهره را دارا می‌باشند (محمدزاده، پیشین، ص ۹۲).

۵- هواپیماربابی: در این خصوص گفته شده است:

«متصدی حملی که می‌خواهد از مسئولیت راجع به خسارت 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 غیر قانونی علیه هواپیما را به درستی و با دقت رعایت کرده است، از مسئولیت رهایی خواهد یافت» (عزیزی، ۱۳۸۵، ص ۲۶۲).

منع قانونی: ممکن است بعد از عقد قرارداد، در اثر تغییرات در قوانین و مقررات، اجرای تعهد غیرممکن شده و به تعبیر دیگر مانع قانونی برای آن ایجاد شده باشد. این نیز از مصادیق فورس‌ماژور به‌شمار می‌آید. در حقوق ایران نیز دفاع فورس‌ماژور در ماده ۳۸۶ قانون تجارت پیش‌بینی شده است و در این خصوص تفاوتی بین مقررات بین‌المللی و حقوق ایران وجود ندارد. ماده مذکور در این خصوص مقرر می‌دارد: «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 حادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید ...».

۳- تقصیر زیان‌دیده

بر اساس همه کنوانسیون‌های هوایی بین‌المللی، اگر متصدی اثبات کند که بی‌مبالاتی از طرف مدعی صورت گرفته که منجر به تلف، خسارت یا تأخیر شده باشد، متصدی به صورت کلی یا جزئی از مسئولیت معاف خواهد شد (ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال). نکته قابل توجه در خصوص ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو اشاره آن به

قانون ملی کشورهاست.^۱ و دلیل آن این است که نتایج تقصیر انتسابی مطابق با قوانین ملی متفاوت می‌باشد. به عنوان مثال، در قانون ایران دادگاه می‌تواند با استناد به ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی، میزان مسئولیت متصدی حمل را در این گونه موارد تخفیف دهد. اما در مورد اینکه تا چه میزانی دادگاه می‌تواند در حکم صادره به متصدی حمل تخفیف دهد بعضی (کاتوزیان، ۱۳۶۱، ص ۳۰۱) معتقدند از ملاک بند ۲ ماده ۱۴ قانون مسئولیت مدنی ایران می‌توان استفاده نمود. در این ماده نحوه مداخله هر یک از مسئولان معیار تقسیم مسئولیت قرار داده شده است. بنابراین قاعده، دادگاه تمامی عواملی را که در ایجاد ضرر دخالت داشته‌اند ارزیابی می‌کند و با ملاحظه آنها نحوه مداخله هر یک را تشخیص و بر همین مبنا در حکم صادره برای متصدی حمل تخفیف قائل می‌شود.

البته در این خصوص مقرر کنوانسیون ورشو قابل نقد می‌باشد زیرا احاله کنوانسیون به قوانین ملی کشورها بر خلاف هدف کنوانسیون در خصوص یکسان سازی قوانین می‌باشد و باعث می‌شود قوانین متفاوتی در موضوعات مشابه اعمال گردد که به دو مورد از آنها اشاره می‌شود؛ در آرای زیر تقصیر زیان دیده مورد بررسی قرار گرفته است:

- ۱- در قضیه‌ای، با وجود اینکه مسافر وضعیت جسمی مناسبی نداشت ولی اگر فشار هوای داخل هواپیما به درستی تنظیم می‌شد آسیبی به مسافر وارد نمی‌شد. متصدی حمل و نقل اظهار داشت علت بروز خسارت وضعیت جسمی مسافر است ولی دادگاه دفاع متصدی را نپذیرفت.^۲
- ۲- در پرونده‌ای که یک مسافر با برخورد با پروانه هواپیما کشته شده بود رأی داده شد چون صراحتاً فقط درب پشتی هواپیما برای خروج مسافران اعلام شده بود و مسافر بدون توجه به این موضوع برای ملاقات دوستش به در جلویی رفته و با پروانه هواپیما برخورد کرده بود متصدی معاف از مسئولیت اعلام شد.^۳

همانطور که ملاحظه می‌شود، در دو پرونده نسبتاً مشابه به دلیل مطرح شدن آنها در دو کشور متفاوت آرای متفاوتی صادر شده است و دلیل آن نیز اعمال قوانین ملی توسط دادگاه‌ها بود که کنوانسیون مونترال برای جلوگیری از چنین آرای متناقضی در ماده ۲۰

۱. ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو: «هر گاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده معلول خطای شخص خاص خسارت دیده است، دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود متصدی را کلاً یا جزاً از مسئولیت مبرا سازد».

2. U.S. New York supreme court, city court of Queen's county, June 1951; 1953 USAR 479. Cited in Reneh, op cit, at 107

3. Court of appeals, Rennes, France, 15 October 1971; 1972 RFDA 60. cited in Videla Escalada, Federico, Aeronautical law, BRILL, 1980, at 305

خود هیچگونه اشاره‌ای به قوانین ملی کشورها نکرده و علاوه بر آن دادگاه‌ها را ملزم کرده خود متصدی را فقط تا حدی که زیان دیده مقصر می‌باشد از پرداخت خسارت معاف کنند.^۱ در حقوق ایران، به جای عبارت تقصیر زیان دیده از عبارات تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه استفاده شده است. در خصوص ارسال کنند هچنانچه فقدان یا تأخیر یا عیب و نقص کالا نتیجه تقصیر ارسال کننده باشد متصدی حمل و نقل معاف از جبران خسارت خواهد بود (ماده ۳۸۶ ق.ت) تقصیر ارسال کننده ممکن است قبل از تسلیم مال التجاره باشد و یا مقارن آن و یا پس از تسلیم کالا بوده باشد. به عنوان مثال، اگر ارسال کننده هر یک از وظایف مقرر در مواد ۳۷۹ و ۳۸۰ قانون تجارت را رعایت نکند و در نتیجه این قصور خسارتی وارد شود متصدی مسئولیتی نخواهد داشت البته برای اینکه تقصیر زیان دیده موثر واقع شود و متصدی بتواند از جبران تمام یا بخشی از خسارت رهایی یابد جمع شرایطی لازم است که به طور اختصار عبارتند از:

«الف. تقصیر؛ رفتار زیان دیده به گونه‌ای باشد که بتوان آن را تقصیر تلقی نمود. ب؛ انتساب عمل به زیان دیده؛ عمل یا رفتار موثر در ایجاد زیان از زیان دیده و یا کسی سرزده باشد که زیان دیده در قبال اعمال وی مسئول است. ج؛ رابطه سببیت؛ بین رفتار زیان دیده و زیان وارده رابطه سببیت (عرفی) وجود داشته باشد». (جنیدی، ۱۳۷۸، ص ۶۵) بنابراین همانطور که ملاحظه می‌شود، در حقوق ایران نیز همانند کنوانسیون‌های ورشو و مونترال متصدی با اثبات اینکه مدعی خسارت در ایجاد خسارت دخالت داشته است به صورت کلی یا جزئی معاف از مسئولیت خواهد شد.

۴- وضعیت جسمی مسافر و عیب مخفی کالا

در کنوانسیون ورشو ماده خاصی که به بررسی معافیت متصدی در خصوص وضعیت جسمی مسافر و عیوب کالا پردازد وجود ندارد فقط در کنوانسیون مونترال در خصوص بار

۱. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال: «اگر متصدی حمل ثابت نماید که خسارت در اثر تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه مدعی خسارت یا شخصی که وی حقوق خود را از او گرفته یا در اثر مشارکت او وارد شده است، تا میزانی که این تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه سبب خسارت بوده یا در ورود خسارت مدخلیت داشته وی کلاً یا بعضاً در برابر مدعی خسارت از مسئولیت میرا خواهد شد ...».

۲. ماده ۳۷۹: «ارسال کننده باید نکات ذیل را به اطلاع متصدی حمل و نقل برساند: آدرس صحیح مرسل الیه، محل تسلیم مال، خسارت ناشی از عدم تعیین نکات فوق و یا تعیین آنها به غلط متوجه ارسال کننده خواهد بود».

۳. ماده ۳۸۰: «ارسال کننده باید مواظبت نماید که مال التجاره به طرز مناسبی عدل بندی شود. خسارت بحری (آواری) ناشی از عیوب عدل بندی به عهده ارسال کننده است».



همراه چک شده چنین دفاعی پیش‌بینی شده است. بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد: «متصدی حمل مسئول خسارت وارده در صورت تلف یا فقدان، یا ورود خسارت به بار چک شده همراه می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، فقدان یا خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره‌ای که بار چک شده همراه در اختیار متصدی بوده رخ داده باشد. مع هذا چنانچه خسارت ناشی از نقص ذاتی، نوع و یا عیب بار همراه باشد، متصدی حمل مسئول نیست. البته علی‌رغم اینکه این صراحت در کنوانسیون ورشو وجود ندارد، به معنای عدم امکان توسل به چنین دفاعی از جانب متصدی نمی‌باشد و طبق قواعد عمومی مسئولیت، متصدی می‌تواند با توسل به آن بصورت جزئی یا کلی از مسئولیت معاف شود. علاوه بر آن سولاتی که در این خصوص قابل طرح می‌باشد به این شکل می‌تواند باشد که منظور از عیوب مخفی در خصوص کالا چیست؟ آیا متصدی باید از نقص ذاتی، نوع یا عیب کالا آگاه نباشد تا بتواند به این دفاع استناد کند یا در هر حال می‌تواند با استناد به آن از مسئولیت رهایی یابد؟ در خصوص عیوب مخفی کالا می‌بایست گفت، منظور عیوبی است که از دید یک متصدی متعارف که به صورت معقولی کالاهای دریافتی‌اش را بازرسی کرده است مخفی مانده است. به عبارت دیگر، عیب مخفی بدین معنی نیست که اصلاً امکان پی بردن به عیب کالا نباشد بلکه همین که به صورت متعارف کالا مورد بررسی قرار گرفت و عیبی مشاهده نشد کافی است تا متصدی با اثبات اینکه خسارت وارد بر کالا به خاطر عیب خود کالا بوده است از مسئولیت معاف شود. البته به مثابه تمامی موارد معافیت، اثبات این امر نیز با متصدی می‌باشد. بعضی کالاها بدون اینکه عیب خاصی نیز داشته باشد به خاطر طبع خاص خودشان در معرض تلف یا عیب و نقص قرار می‌گیرند. مثلاً مایعاتی که تبخیر می‌شوند یا خشکبار کرم می‌زند و ماهی فاسد می‌شود و در این گونه موارد نیز چون خسارت ناشی از جنس کالا می‌باشد مسئولیتی برای متصدی حمل ایجاد نمی‌کند. اگر متصدی مواظبت لازم را به عمل آورده باشد مثلاً در حمل میوه و یا مواد غذایی بدون آنکه از طرف متصدی تعدی و تفریطی شده باشد فاسد شود متصدی مسئول نیست. البته اگر متصدی برای حمل چنین کالاهایی یک تعهد خاص و اضافی را نیز پذیرفته باشد در این حالت با اثبات اینکه مواظبت‌های متعارف را انجام داده نمی‌تواند خود را از مسئولیت معاف کند. به عنوان مثال، اگر متصدی تعهد کرده باشد که ماهی را با هواپیمای یخچال‌دار حمل کند ولی آن را با هواپیمای عادی ارسال کند و موجب خسارت شود مسئول است.

دادگاه آمستردام نیز در یک پرونده‌ای چنین رأی داده است که متصدی با اثبات اینکه تمامی اقدامات متعارف مورد انتظار را درخصوص حیوانات موضوع حمل و نقل که حالت طبیعی نداشته‌اند، انجام داده است می‌تواند از مسئولیت معاف شود.^۱

همانطور که اشاره شد کنوانسیون مونترال بین بار همراه چک شده و بار همراه چک نشده قائل به تمایز شده است. در خصوص بار همراه چک شده، متصدی حمل در قبال تلف، مفقود شدن و خسارت به بار همراه چک شده، مسؤول است به شرط اینکه حادثه منتهی به اتلاف، تلف یا خسارت در زمانی رخ داده باشد که بار همراه تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل بوده است. مع هذا به موجب بند ۲ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند درخصوص بار همراه مسافر از مسئولیت معاف شود اگر و تا میزانی که خسارت ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه باشد. ولی به موجب کنوانسیون مونترال متصدی حمل در قبال بار همراه چک نشده و وسایل شخصی مسافر، تابع نظام فرض مسئولیت نمی‌باشد بلکه در مورد بار همراه تحویل نشده و وسایل شخصی وی مسئولیت مبتنی بر تقصیر متصدی، خدمه یا نمایندگان وی می‌باشد و مسافر است که باید بار اثبات تقصیر را به دوش بگیرد (بند ۲ ماده ۱۷). چرا که به صراحت قسمت اخیر بند ۲ ماده ۱۷ در صورتی که خسارت ناشی از تقصیر متصدی و یا خدمه و نمایندگان وی باشد مسؤول خواهد بود.

درخصوص حمل مسافر که مسافر دارای وضعیت جسمی خاص می‌باشد صراحتی در کنوانسیون‌های مورد بحث وجود ندارد ولی به نظر می‌رسد مسافر نتواند به خاطر تشدید بیماری یا به خاطر حادثه ناشی از ناتوانی‌اش از متصدی حمل مطالبه غرامت کند (عزیزی، همان، ص ۲۶۵) به خاطر فقدان مقررات روشن در این خصوص، فروضی به شرح زیر قابل بررسی است:

الف: مسافر دارای وضعیت جسمانی خاص بوده و متصدی اطلاعی از این موضوع نداشته باشد؛ این مورد نیز به دو قسمت تفکیک می‌شود بدین صورت که عدم آگاهی متصدی ناشی از تقصیر وی بوده و یا اینکه تقصیری از جانب وی و کارکنانش در تشخیص وضعیت جسمانی مسافر صورت نگرفته است. در مورد قسمت اخیر که متصدی به صورت متعارف و معقول وضعیت جسمی مسافر را بررسی کرده و متوجه مشکل خاص مسافر نشده و در طول سفر در پی حادثه‌ای مسافر به خاطر همین وضعیت جسمی آسیب ببیند نه به خاطر حادثه خارجی در این

1. Tribunal, Amsterdam, 15 Jun 1956:1959[1] ULR 100, cited in R.H, op cit, at 146



حالت متصدی مسئولیتی نخواهد داشت؛ ولی در حالی که متصدی و کارکنانش در بررسی وضعیت جسمانی مسافر کوتاهی کنند و اقدامات و تدابیر لازم را نیز اتخاذ نکنند و مسافر به خاطر همین کوتاهی دچار آسیب شود، متصدی مسئول خواهد بود و نمی‌تواند به وضعیت جسمی خاص مسافر استناد کند. در این خصوص 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.^۱ در این مورد نیز باید توجه داشت اگر حادثه‌ای که بعداً ایجاد شده مصداقی از فورس‌ماژور باشد و آسیبی که به مسافر وارد شده به دلیل وضعیت خاص او نباشد بلکه تمامی مسافران به مخاطره بیفتند، در این حالت نیز متصدی می‌تواند تحت شرایطی معاف از مسئولیت گردد؛ چرا که علت آسیب و ضرر و زیان، حادثه خارجی می‌باشد نه وضعیت جسمی مسافر که متصدی با قصور خود متوجه آن نشده است. البته حادثه خارجی خود می‌بایست علت مستقیم صدمه شود و تمام مسافران در یک وضعیت مشابه دچار مخاطره شوند با وجود این شرایط اگر حادثه علت محرک (دینامیک یا پویا) برای تشدید بیماری و آسیب مسافر باشد در این حالت متصدی مسئول است. البته به نظر می‌آید بار اثبات این امر با مسافر می‌باشد همانطور که در یک پرونده‌ای مقرر شد 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.^۲

ب: مسافر دارای وضعیت جسمانی خاص می‌باشد و متصدی از این موضوع آگاهی دارد: در این حالت باید گفت متصدی که آگاه از وضعیت جسمی خاص مسافر می‌باشد باید تدابیر ویژه‌ای برای این گونه مسافران اتخاذ کند در غیر این صورت مسئول خواهد بود. به عنوان مثال، کسی که ناراحتی تنفسی دارد باید امکانات لازم متناسب با این مسافر در صورت ایجاد مشکل تنفسی در اختیار وی قرار گرفته شود.

در حقوق ایران در این خصوص مقرره خاصی وجود ندارد ولی می‌توان از بحث اجتماع اسباب برای پر کردن خلأ قانونی استفاده کرد بدین معنی که اگر خسارت مستند به

1. U.S.Texas Court of Civil Appeals, Delta Air Lines vs.GIBSON,30 March 1977;14 Avi 17.988.cited in Reneh,op cit,at 146

2. U.S.Districtcourt, Southern District of New York, Fleming vs.Delta Air Lines, 25 May 1973; 12 Avi 18.122.cited in Reneh, Ibid

تقصیر متصدی و وضعیت خاص مسافر باشد مسئولیت تقسیم خواهد شد در غیر این صورت اگر رابطه سببیت فقط بین یکی از آن دو برقرار باشد مسئولیت جبران ضرر به طور کامل متوجه او خواهد بود.

در خصوص کالا ماده ۳۸۶ ق. ت مقرر کرده که اگر متصدی ثابت کند که تلف یا گم شدن مربوط به جنس مال التجاره باشد می‌تواند از مسئولیت بری شود ولی تفکیکی بین کالا و بار همراه انجام نداده است و به نظر می‌رسد مانعی ندارد که بار همراه را نیز مشمول آن قرار دهیم چرا که قانون تجارت ما تفکیکی در خصوص مال التجاره به عمل نیاورده است و استثنا کردن آنها بدون مستند قانونی بی وجه است، هر چند وضع مقررات روشن و صریح در این خصوص کاملاً ضروری است.

۵- گذشتن مهلت اقامه دعوا

در صورتی که هنگام تحویل، کالا یا لوازم شخصی معیوب باشد، متصدی حمل و نقل در برابر گیرنده کالا مسئول خواهد بود. ولی مطابق بند ۱ ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو، دریافت لوازم شخصی یا کالا بدون آنکه گیرنده نسبت به آن اعتراضی داشته باشد حاکی از این است که کالا بدون نقص و بر طبق سند حمل و نقل گیرنده تحویل شده است مگر خلاف آن ثابت شود.

بنابراین اگر گیرنده به هنگام تحویل کالا یا لوازم شخصی به متصدی حمل اعتراضی ننماید و یا متوجه خسارت وارده نگردد و بعد از مدتی متوجه شود که کالای او معیوب بوده، تکلیف گیرنده کالا و متصدی چگونه می‌باشد؟ در این خصوص کنوانسیون ورشو قواعدی وضع کرده است تا به نوعی بین حقوق و تکالیف طرفین توازن ایجاد شود بدین معنی که تا موقع تحویل کالا اصل را بر این قرار داده 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 منقلب می‌شود بدین صورت که در این حالت 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 اینکه گیرنده به طریقی ثابت کند که خسارت در حین حمل و نقل وارد آمده است. با این توضیحات مشخص می‌شود که قبول بدون قید و شرط محموله توسط گیرنده موجب معافیت کلی و مطلق متصدی نمی‌باشد و تنها بار اثبات بر

دوش گیرنده منتقل می‌شود و این کاملاً منطقی می‌باشد چرا که شاید گیرنده دقت کافی یا وقت لازم برای بررسی کالا نداشته و یا اینکه بررسی اینکه محموله صحیح به دست او رسیده نیاز به کارشناسی مشخصی می‌باشد که لازمه آن صرف وقت کافی و محیط مساعد می‌باشد.

کنوانسیون ورشو مهلت‌هایی را تعیین کرده است که در صورت ورود خسارت، زیان دیده باید خسارت وارده را به متصدی حمل گزارش دهد. 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». البته باید به این نکته توجه کرد که مواعد اعتراض با مهلت اقامه دعوی متفاوت می‌باشد و نباید بین این دو شبهه ایجاد شود؛ اعتراض دارای یک سری شرایطی می‌باشد و به متصدی ارائه می‌شود^۱ در حالی که دعوی در دادگاه مطرح می‌شود و مهلت آن، دو سال می‌باشد.^۲

نکته‌ای که باید بدان توجه کرد این است که ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو نسبت به مواردی است که کالا به دست گیرنده یا مسافر می‌رسد ولی در خصوص موردی که کالا مفقود می‌شود ساکت است. در این خصوص بند ۳ ماده ۱۳ تعیین تکلیف کرده است بدین صورت که بیان داشته: «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 رسیده، نرسیده باشد گیرنده مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد».

همچنین مطابق با ماده ۲۷ کنوانسیون ورشو در صورت فوت متصدی حمل، دعوی جبران خسارت در حدودی که در این کنوانسیون پیش‌بینی شده است علیه کسانی که قائم مقام قانونی اموال متوفی گردیده‌اند اقامه خواهد شد. البته عکس این قضیه نیز صادق است

۱. مطابق بند ۳ ماده ۲۶: «اعتراض باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه‌ای و در طی مهلت‌های مقرر در فوق به عمل آید». بنابراین صرف اعتراض شفاهی به متصدی حمل و نقل کافی نخواهد بود.

۲. ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو در این خصوص مقرر می‌دارد:

۱- هرگاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زائل خواهد شد.

۲- طریق محاسبه مهلت مقرر طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده تعیین خواهد شد.

یعنی در صورت فوت مسافر اولیای دم او می‌توانند علیه متصدی طرح دعوی بکنند. در کنوانسیون مونترال نیز مطابق ماده ۳۱ آن در یافت بدون اعتراض کالا و بار همراه ثبت شده توسط گیرنده دلیل ظاهری است که بار همراه ثبت شده را در وضعیت خوب و وفق سند حمل تحویل گیرنده داده است. مگر آنکه خلاف آن ثابت شود.

به موجب کنوانسیون مونترال در صورت ورود خسارت، گیرنده باید بلافاصله پس از کشف خسارت و حداکثر ظرف مهلت ۷ روز از تاریخ دریافت در مورد بار همراه ثبت شده و ۱۴ روز از تاریخ دریافت در مورد کالا علیه متصدی حمل اعتراض کند. در صورت تأخیر، اعتراض باید حداکثر ظرف ۲۱ روز از تاریخی که بار همراه یا کالا باید در اختیار شخص گیرنده قرار می‌گیرد، به عمل آید.

مطابق بند ۳ ماده ۳۱ نیز اعتراض باید به صورت کتبی به عمل آمده و ظرف مهلت مقرر صادر یا ارسال گردد؛ چنانچه هیچ اعتراضی ظرف مهلت‌های فوق الذکر به عمل نیاید، هیچ‌گونه دعوی علیه متصدی حمل قابل اقامه نخواهد بود مگر در صورت ارتکاب تقلب از طرف او.

در حقوق ایران نیز در این خصوص مقرر مشابهی در ماده ۳۹۱ قانون تجارت پیش‌بینی شده است. ماده مذکور مقرر می‌دارد: «اگر مال التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تأدیه شود دیگر بر علیه متصدی حمل و نقل دعوی پذیرفته نخواهد شد مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمده. به علاوه متصدی حمل و نقل مسئول آواری غیر ظاهر نیز خواهد بود در صورتی که مرسل الیه آن آواری را در مدتی که مطابق اوضاع و احوال رسیدگی مال التجاره ممکن بود به عمل آید و یا بایستی به عمل آمده باشد مشاهده کرده و فوراً پس از مشاهده به متصدی حمل و نقل اطلاع دهد. در هر حال این اطلاع باید منتها تا هشت روز بعد از تحویل گرفتن مال التجاره داده شود». ولی در مورد مرور زمان در حقوق ایران باید گفت علی‌رغم اینکه ماده ۳۹۳ قانون تجارت در این خصوص بیان می‌دارد: «نسبت به دعوی خسارت بر علیه متصدی حمل و نقل مدت مرور زمان یک سال است. مبدأ این مدت در صورت تلف یا گم شدن مال التجاره و یا تأخیر در تسلیم روزی است که تسلیم بایستی در آن روز به عمل آمده باشد و در صورت خسارت بحری (آواری) روزی که مال به مرسل الیه تسلیم شده». ولی طبق نظر اکثریت فقهای شورای نگهبان مندرج در روزنامه رسمی ۱۳۶۳/۶/۱۱۵۲، ۳ مقررات مربوط به مرور زمان مخالف با موازین شرع تشخیص



داده شد، و با وجود اختلاف نظر در این زمینه به نظر نمی‌رسد در حال حاضر دادگاه‌های ما دفاع مرور زمان را بپذیرند.

۶- خطا در امر خلبانی و هندلینگ

یکی دیگر از موارد معافیت متصدی از مسئولیت که در کنوانسیون ورشو پیش‌بینی شده بود خسارت ناشی از خطا در امر خلبانی و هندلینگ است. مطابق بند ۲ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو: «در مورد حمل بار و لوازم شخصی چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از خطای در امر خلبانی و هندلینگ (انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین) یا ناوبری بوده است و او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارت معمول داشته‌اند مسئول نخواهد بود». مطابق ماده مذکور متصدی باید از یک طرف اثبات کند که خسارت وارده ناشی از خطای در امر خلبانی و هندلینگ می‌باشد؛ از طرف دیگر باید ثابت کند که او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را انجام داده‌اند. بنابراین، نکته اول اینکه نماینده و خدمه متصدی مشمول خدمه پرواز و خلبان نمی‌شود زیرا اگر آنها جزء خدمه حساب شوند و تقصیر منتسب به آنها باشد متصدی مسئول خواهد بود. نکته دوم اینکه مطابق بند ۱ ماده ۲۰، اگر متصدی و عاملینش کلیه تدابیر لازم را برای احتراز از خسارت انجام دهند از مسئولیت بری خواهد شد. در نتیجه نیازی نیست تا متصدی اثبات کند که علت خسارت خطای در امر خلبانی می‌باشد؛ به عبارتی بند ۲ ماده ۲۰ چندان منطقی به نظر نمی‌رسد. به خاطر همین ایراد نیز با تصویب پروتکل لاهه کارایی خود را از دست داد چرا که در پروتکل لاهه مصونیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت در برابر خسارت ناشی از خطا در امر خلبانی یا انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین یا ناوبری آن چنان که در معاهده اصلی ورشو ذکر گردیده بود، حذف شد (ماده ۱۰ پروتکل لاهه).

در حقوق ایران نیز با توجه به عدم وجود قانون خاص در خصوص حمل و نقل هوایی چنین دفاعی برای متصدی پیش‌بینی نشده است ولی با این وجود می‌توان این حق را برای متصدی قائل شد که با اثبات اینکه خسارت ناشی از تقصیر دیگری بوده است خود را از مسئولیت برهاند. به عبارت دیگر مطابق قواعد عام مسئولیت با اثبات رابطه سببیت بین خسارت ایجاد شده و عمل شخص ثالث خود را از جبران خسارت رهایی دهد.

ب: مواردی که متصدی نمی‌تواند به معافیت خود از مسؤلیت استناد کند

همانطور که بیان شد به خاطر صنعت نوپای هواپیمایی و لزوم حمایت از آنها در زمان تصویب کنوانسیون ورشو نظام مسؤلیت محدود انتخاب شد. به عبارتی کنوانسیون ورشو برای جبران خسارت وارده در حمل و نقل هوایی سقفی را تعیین کرده است. مثلاً کنوانسیون ورشو مبلغ ۱۲۵۰۰۰ فرانک را به عنوان حداکثر مسؤلیت متصدیان حمل و نقل تعیین کرده است. همچنین این سند اعلام داشته که در صورت اجماع برخی شرایط، سقف در نظر گرفته شده برای مسؤلیت متصدی حمل و نقل قابل اجرا نبوده و دادگاه رسیدگی کننده با توجه به اوضاع و احوال، میزان مسؤلیت را معین خواهد کرد. همچنین مواردی که به عنوان معافیت‌های متصدی حمل و نقل مورد بررسی قرار گرفت در این شرایط و اوضاع و احوال قابل اعمال نخواهد بود. به عبارت دیگر، کنوانسیون ورشو در بعضی از مواد خود متصدی خطا کار را از استناد به موادی از کنوانسیون که مسؤلیت او را محدود یا سلب می‌کند محروم کرده است که در ادامه به آنها می‌پردازیم.

۱- کوتاهی در تحویل به موقع بلیط حائز شرایط به مسافر

مطابق بند ۲ ماده ۳ کنوانسیون ورشو: «همراه نداشتن بلیط یا منطبق نبودن آن با مقررات یا گم شدن آن در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات کنوانسیون حاضر است تأثیری نخواهد داشت معهداً هرگاه متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیط مسافرت بپذیرد نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را یا از مسؤلیت مبرا و یا مسؤلیت او را محدود می‌کند استناد نماید».

بنابراین مسؤلیت متصدی، مطابق کنوانسیون ورشو، در صورتی که هیچ نوع بلیطی صادر ننموده باشد، نامحدود خواهد بود. همچنین مطابق پروتکل لاهه، این مقرر زمانی که بلیط فاقد اطلاعیه مربوط به قابل اجرا بودن معاهده ورشو باشد نیز اجرا می‌گردد (بند ۲ ماده ۳).

علی‌رغم اینکه کنوانسیون اعلام داشته که عدم صدور باعث مسؤلیت نامحدود نسبت به متصدی می‌شود ولی متأسفانه تعریفی از بلیط ارائه نداده است؛ به همین خاطر مشخص کردن اینکه چه زمانی بلیط تحویل داده شده است مشکل می‌باشد. به همین خاطر، برای تعیین آن بهتر است هدف از صدور بلیط مورد توجه قرار گیرد. چرا که بلیط علاوه بر اینکه دلیل بر وجود قرارداد حمل می‌باشد سندی است که مسافر به کمک آن متوجه

می‌شود که حمل و نقل تابع کنوانسیون ورشو می‌باشد. دلیل آن این است که کنوانسیون در مقابل اعطای مسئولیت محدود به متصدی خواسته است با الزام او به صدور بلیط صحیح، موضوع را به اطلاع مسافر برساند تا مسافر بتواند اقدام مقتضی در مقابل آن به انجام برساند (Larsen, op.cit, p.18).

در نتیجه بلیط باید شرایط لازم برای اطلاع دهی به مسافر را داشته باشد و همچنین باید زمانی به مسافر ارائه گردد که مسافر فرصت کافی برای بررسی مندرجات آن را داشته باشد. همچنین که در یک پرونده که بلیط مسافر موقع پرواز هواپیما توسط خدمه به او تحویل داده شده بود، با وجود اینکه شرایط مقرر در کنوانسیون در بلیط درج شده بود ولی دادگاه اظهار داشت متصدی نمی‌تواند به موارد محدود کننده مسئولیت استناد کند زیرا بلیط موقعی تحویل مسافر شده که او فرصت کافی برای مطالعه آن قبل از پرواز هواپیما را نداشته است.^۱

همچنین در پرونده‌ای، از آنجا که شرایط و مقررات درج شده در بلیط ناخوانا بود، توجه مسافر به محدودیت مسئولیت جلب نشده و بنابراین مسافر به گرفتن تضمین اضافی اقدام نکرده بود. لذا دادگاه حکم نمود که توجه کافی به مسافر نشده است و مقررات لازم برای صدور بلیط انجام نگرفته است.^۲ به نظر می‌رسد با توجه به هدف صدور بلیط که اطلاع دهی به مسافر می‌باشد، ناخوانا بودن بلیط نیز همان آثار عدم تحویل بلیط را خواهد داشت.

۲- کوتاهی در تحویل به موقع رسید حائز شرایط برای لوازم شخصی مسافر

بند ۱ ماده ۴ کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل را ملزم کرده است که برای حمل لوازم شخصی باستثنای اشیاء کوچک شخصی که خود مسافر نگهداری می‌کند، رسید صادر و تحویل نماید که مشخصات این رسید نیز در بند ۳ همین ماده بیان شده است. در ادامه همین ماده در بند ۴ کنوانسیون مقرر می‌دارد: «همراه نداشتن رسید، عدم تطبیق با مقررات یا گم شدن آن تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که در هر حال مشمول مقررات این کنوانسیون خواهد بود نخواهد داشت. مع‌هذا هرگاه متصدی حمل و نقل لوازم شخصی را بدون تسلیم رسید بپذیرد یا چنانچه رسید این لوازم فاقد مشخصات مشروحه در بندهای د-ز-ح مذکور در بند ۳

1. Warren v. Flying Tiger line (1965) A.C.T.352 F. 2d 494 .cited in Larsen, op cit, at 17

2. Mertens v. Flyingline, Inc(1965)A.C.T.,341 F,2d851 .cited in Ibid, at 18

باشد^۱ نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را از مسئولیت مبری یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید».

ج) کوتاهی در تحویل بارنامه هوایی حائز شرایط

کنوانسیون ورشو در ماده ۹ خود در این خصوص مقرر می‌دارد: «چنانچه متصدی حمل و نقل، کالایی را که برای آن بارنامه هوایی صادر نشده باشد قبول کند یا چنانچه بارنامه صادره حاوی مشخصات مندرج در بندهای الف لغایت ط و نیز بند ف ماده ۸ نباشد متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که او را از مسئولیت مبری یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید». شرایط بارنامه هوایی در بندهای الف تا ط و بند ف ماده ۸ نیز بدین صورت می‌باشد:

محل و تاریخ تنظیم بارنامه، نقاط مبدأ و مقصد، نقاط توقف مورد توافق به شرط آنکه متصدی حمل و نقل حق داشته باشد در صورت لزوم نقاط مزبور را تغییر دهد بدون آنکه اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را منتفی سازد. نام و نشانی فرستنده، نام و نشانی اولین متصدی حمل و نقل، در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده، نوع کالا، تعداد بسته‌ها و نوع بسته‌بندی و علائم مخصوص و شماره آنها، وزن و مقدار حجم و ابعاد کالا و ذکر این نکته که حمل و نقل تابع مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون می‌باشد که بعداً پروتکل لاهه ماده مذکور را به این صورت تغییر داده است:

چنانچه کالا با موافقت متصدی حمل و نقل بدون تنظیم بارنامه هوایی بارگیری شود یا بارنامه مذکور متضمن شرح مندرج در بند ج از ماده ۸ نباشد متصدی حمل و نقل نمی‌تواند از محدودیت مسئولیت استفاده کند. بند ج ماده ۸ پروتکل لاهه مقرر می‌دارد: «در بارنامه هوایی، شرحی خطاب به فرستنده کالا به این مضمون ذکر شود که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل کشوری غیر از کشور مبدا باشد یا در چنین کشوری توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود و طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت گم شدن یا معیوب شدن کالا در اغلب موارد محدود می‌گردد». مطابق کنوانسیون مونترال در خصوص موارد فوق الذکر در مورد نا محدود شدن مسئولیت

۱. بند های مذکور عبارتند از: شماره بلیط مسافر، مبلغ ارزش اظهار شده، ذکر این نکته که حمل و نقل مشمول مقررات مربوط به مسئولیت مصرحه در این کنوانسیون می‌باشد.

متصدی حمل و نقل، مسئولیت متصدی حمل و نقل در هر حال مطابق کنوانسیون مذکور خواهد بود.

د: در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تخلف عمدی شده باشد:

به طور معمول در بسیاری از نظام‌های حقوقی قاعده‌ای وجود دارد که به موجب آن، شرط عدم مسئولیت یا تحدید مسئولیت مندرج در قرارداد در صورت ارتکاب تقصیری سنگین یا تقصیری عمدی خنثی خواهد شد؛ این قاعده در حقوق رم نیز ریشه داشته است و در کنوانسیون‌های بین‌المللی هم پذیرفته شده است (امانی، ۱۳۸۶، ص ۸۶). کنوانسیون ورشو نیز از این قاعده مستثنی نبوده و در بند ۱ ماده ۲۵ مقرر می‌دارد: «در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده معادل با خلافکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون حاضر که مسئولیت او را سلب یا محدود می‌کند استناد نماید».

البته عبارت خلافکاری عمدی (wilfull misconduct) در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ تعریف نشده است ولی با این وجود می‌شود چنین برداشت کرد که چنین خطایی مستلزم درجه‌ای از قصد یا بی‌مبالاتی عمدی می‌باشد. مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون، تشخیص اینکه خطای متصدی یا کارکنانش در حکم قصور عمدی می‌باشد یا نه با قانون دادگاه رسیدگی کننده است و قاضی رسیدگی کننده باید مفهوم تقلب یا خلافکاری عمدی را مطابق حقوق ملی خود احراز کند. این امر نیز باعث شده است رویه‌های متفاوتی بین کشورها ایجاد شود.

«رویه قضایی فرانسه مفهوم «خطای سنگین» را معادل با تقلب دانسته است. به بیان دیگر، هیچ تفاوتی میان این دو مفهوم قائل نشده‌اند و این سؤال که مفهوم خطای معادل با تقلب چیست در حقوق فرانسه و دادگاه‌های آن کشور در مورد ماده ۲۵ کنوانسیون مطرح نمی‌شود. اما رویه قضایی بلژیک مصداقی برای خطای معادل با تقلب به رسمیت نشناخته است و دکتین این کشور نیز، شبیه‌سازی خطای سنگین با تقلب را به گونه‌ای که در دادگاه‌های فرانسه معمول است محکوم می‌سازد» (امانی، ۱۳۸۶، ص ۹۱).

در حقوق آمریکا نیز رویه واحدی در بین دادگاه‌ها وجود ندارد و تفسیرهای متفاوتی در این خصوص ارائه داده‌اند. در قضیه‌ای خطای عمدی به معنای ترک عامدانه وظیفه‌ای که برای حفظ و صیانت از کالا و مسافر لازم می‌باشد تفسیر شده است.^۱

1. American Airlines v.Ulen (1999)A.Ct.188f .2d529,87U.S,APP.d.c.307.available at www.lawnix.com



در پرونده ایسه معیار برای اثبات خطای عمدی اظهار شد:

۱- اجرای عامدانه عملی که آن عمل به احتمال زیاد به خسارت منجر خواهد شد ۲- بی‌مبالاتی در خصوص بررسی عواقب ناشی از عمل خطرناک ۳- ترک عمدانه وظیفه‌ای که برای حفظ و صیانت از کالا و مسافر لازم می‌باشد.^۱

همچنین دادگاه‌های آمریکا به دلیل نارضایتی از اعمال مسئولیت محدود در کنوانسیون، خطای عمدی را به مواردی نیز که متصدی هیچ اقتدار و کنترلی در این خصوص نداشته تسری می‌دهند. به عنوان نمونه، در پرونده ای که مقداری از بار حاوی مواد منفجره بوده و فقط نهادهای دولتی حق بازرسی کالا را داشته‌اند با این وجود دادگاه متصدی را به دلیل ارتکاب تخلف عمدی مسئول شناخته بود (Larsen, op. cit. at. 20).

همان‌طور که ملاحظه می‌شود، تفسیر دادگاه‌ها در مورد خلاف کاری عمدی متفاوت می‌باشد و بهتر بود کنوانسیون در این خصوص معیاری را در نظر می‌گرفت و تشخیص آن را به قوانین ملی احاله نمی‌کرد تا باعث ایجاد وحدت رویه در بین کشورها می‌شد. اما سؤال دیگری که پیش می‌آید این است که ملاک و معیار احراز خطای سنگین چیست و چگونه باید خطای سنگین را از غیر آن باز شناخت. در این خصوص آنچه از آرای دادگاه‌ها بیشتر قابل استنباط است این است که قضات به دنبال احراز تقصیری به عنوان تقصیر سنگین و معادل تقلب هستند که ناشی از یک «غفلت»^۲ فوق‌العاده مهم باشد که نشان‌دهنده بی‌کفایتی متصدی حمل و نقل در انجام مأموریتی باشد که به او واگذار شده است. همچنین برای احراز تقصیر سنگین، قضات بیشتر به عرف خاص متصدیان حمل و نقل مراجعه می‌کنند و این کاملاً منطقی است چرا که تشخیص توانایی متصدی حمل نیازمند شناخت قواعد حرفه‌ای حمل و نقل است که بدون مراجعه به «عرف خاص متصدیان حمل»^۳ ممکن نیست (امانی، همان، ص ۹۳).

پروتکل ۱۹۵۵ به منظور روشن شدن عبارت مذکور در ورشو به جای آن عبارات، فعل یا ترک فعلی که از طرف متصدی یا کارکنان و عاملین تحت نظارت استخدامی او صورت گرفته است که به قصد ایجاد خسارت و یا از روی بی‌احتیاطی و با علم به امکان ایجاد

1. Piambacortes v. American Airlines (1999) A. CT. 177.3d1272, 1999 A. M. C. 2286, 12fla. weekly Fed. c947. available at www.call.uscourts.gov

2. negligenc

3. customary law

خسارت صورت گرفته باشد، استفاده کرده است. در این خصوص دعوایی در استرالیا مطرح شده است که به شرح آن می‌پردازیم:

در این قضیه عاملان متصدی حمل و نقل که با مشاهده علامت روی محموله می‌دانستند که محموله می‌بایست در یک محیط خشک انبار شود و همچنین آنها باید از پوشش بسته‌های پلاستیکی برای جلوگیری از ورود رطوبت به بسته‌ها استفاده می‌کردند، آنها را در یک محیط باز و بدون پوشش رها کرده بودند. زمان این حمل نیز موقعی بوده که احتمال وجود توفان‌های شدید و سیل آسا محتمل بوده است. با این وجود، کارکنان متصدی حمل و نقل آن را بدون هیچ‌گونه پوششی در یک محیط باز رها کرده بودند که توفان باعث ایجاد خسارت به محموله شده بود. دادگاه در این مورد چنین استدلال کرد که چون نمایندگان متصدی حمل و نقل به احتمال زیاد براساس اوضاع و احوال می‌دانستند که اقدامات آنها منجر به بروز خسارت خواهد شد در نتیجه به نظر دادگاه، متصدی حق استناد به مواد کنوانسیون که مسئولیت او را محدود یا معاف از مسئولیت کند، ندارد.^۱

البته با اینکه اثر قصور عمدی در کنوانسیون ورشو و پروتکل آن این است که متصدی از استناد به محدودیت و معافیت از مسئولیت محروم می‌شود ولی به هر حال وی بیشتر از میزان خسارت واقعی که می‌بایست مدعی اثبات کند مسئول نخواهد بود.

در خصوص کنوانسیون مونترال با توجه به اینکه سیستم مسئولیت در آن سیستم نامحدود می‌باشد، خسارت دیده نیازی ندارد تا با اثبات مواردی که بررسی شد از متصدی حمل و نقل میزان بیشتری غرامت دریافت کند. به عبارت دیگر، پیش‌بینی موارد عدم اعمال معافیت‌ها در کنوانسیون ورشو به این علت است که کنوانسیون مذکور برای جبران خسارت سقفی را در نظر گرفته است که زیان دیده بیشتر از آن نمی‌تواند مطالبه کند در حالی که چنین سقفی در کنوانسیون مونترال وجود ندارد و زیان دیده به میزان خسارت وارده می‌تواند از متصدی مطالبه خسارت کند. بنابراین نیازی به پیش‌بینی چنین مقرره‌ای در کنوانسیون مونترال وجود نداشت.

در حقوق ایران تنها در یک مورد قانون‌گذار تدلیس یا تقصیر عمده را مانع از ایراد دفاع از طرف متصدی قرار داده است. ماده ۳۹۱ قانون تجارت مقرر می‌دارد: «اگر مال‌التجاره بدون هیچ قیدی قبول و کرایه آن تأدیه شود دیگر بر علیه متصدی حمل و نقل دعوی

1. SS Pharmaceuticals v. Qantas, (1991) 1 Loyd's rep. 288 (NSWCA), available at www.findlaw.com

پذیرفته نخواهد شد مگر در مورد تدلیس یا تقصیر عمدۀ ...» با توجه به مقید کردن چنین مقرره‌ای به ماده ۳۹۱ به نظر می‌رسد امکان تسری آن به سایر موارد معافیت‌ها صحیح نباشد. البته این ماده خصوصیتی ندارد تا آن را از بقیه مستثنی کنیم و بهتر بود قانون‌گذار با پیش‌بینی آن به عنوان یک قاعده مستقل آن را شامل تمام موارد معافیت‌ها می‌کرد.

نتیجه‌گیری

هر چند مقررات بین‌المللی در خصوص معافیت‌های متصدی حمل و نقل دارای ابهام و کاستی می‌باشد ولی با این وجود سیر تحول خوبی را پشت سر گذاشته است و توانسته است تا حدودی منافع طرفین مخصوصاً مسافر و صاحب کالا را تضمین کند ولی در حقوق داخلی ما، قانون تجارت در بخش عمدۀ خود همچنان صورت قدیمی خود را حفظ کرده است که این امر باعث شده است که نواقص متعددی در آن ملاحظه شود که حقوق دانان مجبور می‌شوند برای رفع مشکل به قواعد عام قانون مدنی مراجعه کنند.

البته در اکثر موارد می‌توان به نحوی مقررات مشابه مقررات بین‌المللی را از قوانین داخلی استنباط کرد ولی به دلیل عدم صراحت کافی حمایت از طرف ضعیف‌تر در مقابل شرکت‌های متصدی حمل و نقل که از مزایای انحصار و قدرت فراوان برخوردارند مشکل می‌باشد؛ بنابراین شایسته است در راستای تحولات صنعت هوایمایی همانند مقررات بین‌المللی، قوانین داخلی خود را به روز کرده تا باعث پیشرفت حمل و نقل هوایی گردد. البته اقداماتی نیز در این خصوص صورت گرفته و لایحه قانون تجارت دارای یک سری مزایای غیرقابل انکاری می‌باشد. به عنوان نمونه، حمل و نقل اشخاص نیز در تعریف متصدی حمل گنجانده شده است (بند ۲ ماده ۶۳) که از معایب بارز قانون تجارت فعلی ما می‌باشد؛ امیدواریم هر چه سریعتر این مقررۀ به تصویب نهایی رسیده و نواقص قانون تجارت را برطرف کند. همچنین اعمال کنوانسیون ورشو در خصوص حمل و نقل‌های داخلی یکی از اقدامات قابل تحسین در این خصوص می‌باشد که قسمت عمدۀ آن از پروازهای داخلی را شامل می‌شود ولی همان‌گونه که بیان شد، شامل تمام حمل و نقل‌های هوایی داخلی نمی‌شود و نباید تصور کرد در این خصوص نیازی به تکمیل و تجدید قوانین موجود نیست.

منابع

الف: فارسی

۱. کتب

- جباری، منصور، (۱۳۸۱)، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش.
- صفوی، حسن، (۱۳۶۲)، حقوق بین‌المللی هوایی و فضایی، مؤسسه خدمات چاپ، جلد سوم.
- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۶۱)، حقوق مدنی، ضمان قهری، ج دوم.

۲. مقالات

- امانی، مسعود (۱۳۸۶)، مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل، فقه و حقوق، سال چهارم، شماره ۱۴.
- جباری، منصور (۱۳۸۸)، مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن، پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶.
- جنیدی، لعلیا (۱۳۷۸)، تقصیر زیان‌دیده، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۴۶.
- صفایی، سید حسین (۱۳۶۴)، قوه قاهره یا فورس ماژور، (بررسی اجمالی در حقوق تطبیقی و حقوق بین‌المللی و قراردادهای بازرگانی)، مجله حقوقی دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی، شماره ۳، ج ۱.
- عزیزی، ابراهیم (۱۳۸۵)، موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و کالا، تحقیقات حقوقی، شماره ۴۳.
- کاظمی، محمود (۱۳۸۴)، آثار تقصیر زیان‌دیده بر مسئولیت مدنی، فصلنامه پژوهشی دانشگاه امام صادق، شماره ۲۸.
- محمد زاده وادقانی، علیرضا - بناء نیاسری، ماشاء الله (۱۳۸۴)، کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۸، تابستان.
- ورنر ایسکنس، پابلو مندس دولیون (۱۳۸۳)، کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روز آمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشاء الله بناء نیاسری، مجله حقوقی نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱.



۳. پایان‌نامه

فردین، فروغ (۱۳۸۱)، مساله فورس ماژور در آراء و رویه دیوان دعاوی ایران و ایالات متحده آمریکا، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

محمد زاده، مسلم (۱۳۸۶)، مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی در برابر مسافر در کنوانسیون‌ها و رویه‌های قضایی بین‌المللی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه امام صادق.

ب: منابع لاتین

- Castellví Laukamp, Luis (2009), Carrier Liability in Case of Death or Injury of Passengers, STALS Research Paper no. 2/.
- Clark, Malcolm – Yates, David (2004), Contract of Carriage by Land and Air, 1st edition, LLP, Business & Economics.
- Damar, Duygu (2011), Willful Misconduct in International Transport Law, Max Plank institute.
- Larsen, Irene (2002), "Regime of Liability in Private International Air Law With Focus on the Wersaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999", RETTID.
- Mankiewicz, Reneh (1981), the Liability Regime of the International Air Carrier, Kluwer Law and Taxation Publisher, Deventer/Netherlands.
- Paulsson, Karin, Passenger Liability According to Montreal Convention, University of Lund, Thesis. 30, Autumn 2009.
- Report by UNCTAD, Carriage of Goods by Air: Agide to The International Legal Framework, Jun 2006, available: <http://unctad.org>.