

## بررسی اسناد حاکم بر حقوق حمل نقل هوایی بین المللی و مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی

خلیل الله احمد وند<sup>۱</sup>، علی پاشاه خانی زاده<sup>۲</sup>، بهمن مرادی فر<sup>۳</sup>

<sup>۱</sup>استادیار دانشگاه رازی کرمانشاه

<sup>۲</sup>دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد کرمانشاه

<sup>۳</sup>دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه آزاد کرمانشاه

---

### چکیده

این مقاله به بررسی اسناد ومدارک مورد نیاز در حمل و نقل های هوایی بین المللی و مسئولیت متصدیان در کنوانسیونهای ورشو، مونترال، گوادالاجارا و پروتکل لاهه پرداخته است. ابتدا مشخص می گردد که مقررات حمل و نقل هوایی اعم از مسافر و کالا و بار همراه چگونه پدید آمد و منتج به پیدایش کنوانسیونهای هوایی گردید و این کنوانسیونها باعث یکپارچگی مقررات صنعت حمل و نقل هوایی، وتضمین خسارات جانی و مالی مسافران و بار همراه آنها و کالاهای تحویلی به متصدی حمل و نقل و راه های جبران خسارات و میزان پرداختی بر اساس مدارک و دادگاه های صالحه جهت طرح دعوا می پردازد.

**واژه های کلیدی:** کنوانسیون، متصدی، تقصیر، حق برداشت ویژه.

---

## ۱- مقدمه

یکی از دغدغه‌های متصدیان حمل و نقل هوایی بین‌المللی مسئولیتی است که در برابر مسافر و بار همراه آن و محموله‌های تحویلی به آنها می‌باشد؛ زیرا مسافران و محموله‌های قابل حمل در صورت ایراد صدمه باید جبران خسارت شده و قانون و مقرراتی باشد که مسئول را مشخص و وی را اجبار به جبران ضرر و زیان نماید. در اوایل، قانون و مقرراتی بمنظور نظارت بر کار این متصدیان وجود نداشت و هر متصدی بر اساس مقررات خاصی اقدام می‌نمود. تا اینکه مقررات قابل اجرا و یکپارچه در مورد حمل و نقل بین‌المللی هوایی را کنوانسیون ۱۹۲۸ ورشو رهبری نمود. ولی با توسعه صنعت هوانوردی و همچنین بعثت تورم‌های اقتصادی در کشورها و عدم برابری مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالاهای دومتبه در کنوانسیون ورشو تغییراتی بوقوع پیوست اولین اصلاحات در سال ۱۹۵۵ در لاهه و مرتبه دوم در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا اما این اصلاحات با طبع بعضی کشورها موافق نبود که در نهایت منجر به کنوانسیون مونترال گردید. این مقاله برآن است که روند تغییرات اسناد این کنوانسیون و ضمانت اجرای آنها و همچنین مارک مورد نیاز جهت طرح دعوی جبران خسارت و دادگاه‌های صالح به رسیدگی را بررسی نماید.

## ۲- بررسی چگونگی تشکیل اسناد مورد نیاز همراه مسافر و محموله‌های تحویل به متصدی حمل و نقل هوایی بین‌المللی

دراوایل استفاده از حمل و نقل هوایی قوانین و مقررات یک شکلی وجود نداشت و همین بی‌قانونی باعث شد که جامعه بین‌الملل به فکر چاره افتاده و مردم و مسافران را از این سر درگمی و هرج و مرج خارج کنند؛ زیرا کشورها در اوایل هرکدام بر اساس قوانین خود اقدام می‌کردند. تا اینکه در سال ۱۹۲۵ کنفرانسی تحت عنوان حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل و ۴۳ کشور در آن شرکت کرده بودند تشکیل گردید و تصمیم به تشکیل کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی گرفتند.

این کمیته نقطه عطفی در ایجاد توسعه حقوق هوایی بود. کمیته مذکور باعث رونق و توسعه حقوق هوایی مخصوصاً حقوق حمل و نقل هوایی شد. کمیته دارای شاخه‌های متعددی بود که هر شاخه بر روی موضوع خاصی کار می‌کرد از جمله مسوولیت متصدیان حمل و نقل، رهن و اجاره، هواپیما و غیره فعالیت می‌نمودند. این کمیته مأمور پیش‌نویس کنوانسیون برای حقوق خصوصی هوایی گردیدند. کمیته مذکور مقرراتی در مورد جراحات، فوت مسافران و خسارات وارده بر کالاهای آنها تصویب نمود. سرانجام در سال ۱۹۲۸ پیش‌نویس مذکور بطور جدی پیگیری و مورد مناظره قرار گرفت و بالاخره در سال ۱۹۲۹ این پیش‌نویس در کنفرانس ورشو تصویب رسید. در جامعه بین‌الملل تلاش‌های دیگری شد و سندهای دیگری بتصویب رسیدن و دائماً اصلاحاتی در آن صورت پذیرفت. بشرح ذیل کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

### ۳- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

کنوانسیون ورشو در ۲۹ اکتبر ۱۹۲۹ به امضای ۲۳ دولت رسید و در سال ۱۹۳۳ پس از تصویب پنج کشور لازم‌الاجرا شد، کشور آمریکا در کنفرانس حضور نداشت ولی در ۳۱ جولای ۱۹۳۴ با تقدیم اسناد الحاقی به کنوانسیون پیوست و طبق قانون اساسی آن کشور جزئی از قانون آمریکا گردید. سپس توسط کشورهایمانند روسیه، چین، ژاپن، و کشورهای دیگر که حمل و نقل هوایی برای آنها اهمیت داشت تصویب گردید. اهمیت این کنوانسیون برای کشورهای مشخص گردید و تا ماه می ۲۰۱۱ یکصد و پنجاه و دو کشور به آن ملحق شدند. "سه اشکال اساسی برای کنوانسیون ورشو مطرح بود ۱- مبلغ مسوولیت متصدی حمل برای هر مسافر و مبلغ مسوولیت متصدی در هر کیلو گرم بار و لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا مسافر ۲- تقصیر متصدی حمل نقش اساسی دارد زیرا اگر متصدی ثابت کند که مرتکب تقصیری نگردیده مسوولیتی متوجه او نخواهد شد. ولی تعدادی از کشورها خواستار مسوولیت مطلق شرکتهای هوانوردی در برابر خسارات وارده به مسافربودند. ۳- تردیدات در رابطه با پروازهای چارتر که آیا کنوانسیون ورشو این نوع پروازها را شامل می‌شود یا نه". (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی). "اگر فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد، در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که از میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد

بود. (ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو).

#### ۴- پروتکل های کنوانسیون ورشو

در سال ۱۹۳۸ کنوانسیون مورد تجدید نظر قرار گرفت، در سال ۱۹۴۵ سازمان بین المللی هواپیمایی تاسیس شد. "ایکائو پیش نویسی را برای تجدید نظر در کنوانسیون آماده و در سال ۱۹۵۵ در کنفرانس دیپلماتیکی لاهه مورد بحث قرار گرفت در این کنفرانس ۴۵ نماینده از کشورهای مختلف وهشت مستمع از اتحادیه حمل و نقل بین المللی هوایی شرکت نمودند و کنفرانس، پروتکل را تصویب نمود.

پروتکل با تصویب ۳۱ کشور در اوت ۱۹۶۳ اجرایی شد. در پروتکل لاهه مسولیت متصدیان حمل و نقل نسبت به مرگ و یا جراحات وارده به مسافران افزایش یافت. ولی آمریکا این پروتکل را تصویب ننمود. این کشور از اصلاحات انجام شده ناراضی بود، زیرا استانداردهای ایالات متحده برای جبران خسارات، بالاتر از حد تجدید نظر مذکور بود. بعضی از دولتهای اروپایی نیز خواهان میزان مسولیت متصدی حمل بودند. (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل).

#### ۵- پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱

پروتکل گواتمالا باعث تغییرات اساسی در کنوانسیون ورشو گردید که پاره ای از آنها بشرح ذیل می باشد:

- ۱- متصدی حمل در خصوص جراحات وارده به مسافران وفوت آنها مسولیت مطلق دارد
- ۲- میزان مسولیت در رابطه با مرگ مسافر یا جراحات وارده ۱۵۰۰۰۰۰ فرانک خواهد بود این میزان غرامت به تمام خسارات وارده برای مرگ یا جراحات وارده به مسافر تعلق می گیرد.
- ۳- در صورت تاخیر در حمل مسافر ان متصدی حمل و نقل باید به هر مسافر شصت و دو هزار و پانصد فرانک پرداخت نماید.
- ۴- پروتکل گواتمالا برای اولین بار پرداخت غرامت برای تاخیر در حمل و نقل کالا را در نظر گرفته است.

#### ۶- پروتکل های چهار گانه مونترال ۱۹۷۵

شورای ایکائو در سال ۱۹۶۶ از کمیته حقوقی درخواست کرد که مسولیتهای محدود متصدیان حمل و نقل را بررسی و به منظور اصلاح کنوانسیون ورشو و پروتکل های آن پیشنهادهایی را به آن شورا ارائه کند. شورا از کمیته حقوقی خواست که ناپایداری ارزش طلا و پول فرانسه را که کنوانسیون ورشو میزان مسولیت را بر اساس آن قرارداد داده بود نیز بررسی کند و پیشنهادات جایگزینی را ارائه دهد. (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی)

کنفرانس دیپلماتیکی به منظور اصلاح کنوانسیون ورشو در شهر ورشو تشکیل و در این کنفرانس چهار پروتکل به نامهای پروتکل های اضافی ۱، ۲، ۳، ۴ تصویب شد (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل) این پروتکلها واحد پولی بنام "حق برداشت ویژه" را جایگزین فرانک فرانسه نمودن. "حق ویژه برداشت، یک واحد پولی مصنوعی است که توسط صندوق بین المللی پول ایجاد شده است، این واحد پولی بر ارزش وجه رایج پنج کشور برتر جهان مبتنی است که تورم وعوامل مختلف دیگر دائما بر ارزش آن موثر می باشد." (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل)

دولتهایی که پروتکل های چهار گانه را تصویب کرده باشند، اظهار داشتن که خسارات وارده به مدعی باید بر اساس حق برداشت ویژه و مطابق باروش ارزیابی صندوق بین المللی پول در زمان رسیدگی به دعوا محاسبه گردد.

#### ۷- اصلاحات پروتکل چهار گانه

پروتکل شماره یک، واحد پولی را به حق برداشت ویژه تغییر داد

پروتکل الحاقی شماره دو، مقادیر مندرج در پروتکل لاهه ۱۹۵۵ در خصوص مسولیت حمل و نقل را به حق برداشت ویژه تغییر داد

پروتکل الحاقی شماره سه، پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ را در مورد میزان مسولیت متصدی حمل و نقل را اصلاح و آن را به حق برداشت ویژه تبدیل کرد.

پروتکل شماره چهار، برای نخستین بار مسولیت متصدی را به حق برداشت ویژه تغییر داد.

**۸- موافقت نامه مونترال**

موافقت نامه مونترال که به قرارداد مالتا معروف است، یک پروتکل الحاقی به کنوانسیون ورشو نیست بلکه یک قرارداد دو جانبه خصوصی است که بطور دو جانبه بین هریک از متصدیان حمل و نقل و هیأت هوانوردی امریکا منعقد شد. به موجب آن مفهوم جدیدی از مسولیت در حقوق خصوصی هوایی مطرح شد. در اسناد قبل از آن، متصدی حمل مبنی بر تقصیر بود، اما در این موافقتنامه به مسولیت مبتنی بر خطر تغییر یافت. در موافقت مونترال از متصدیان حمل خواسته شد، بطور کتبی میزان مسوولیت خود را به هنگام فروش بلیت به مسافر اطلاع دهند. تغییر دوم مسوولیت متصدیان حمل به جبران آسیب های شخصی است که در اسناد قبلی به جای آن عبارت صدمات بدنی ذکر شده بود. (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل هوایی)

**۹- کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱**

موضوع این کنوانسیون به عامل حمل و نقل بر میگردد. عامل کسی است که مسافر و یا کالا را از راه هوا حمل می کند، ولی مستقیماً با مسافر و یا با فرستنده کالا قرارداد منعقد نمی کند. در این کنوانسیون مسولیت متصدی و عامل حمل و نقل هر کدام بطور جداگانه معین گردیده است. (ماده ۱ ک گوادالاخارا) مطابق این کنوانسیون، متصدی حمل و نقل، عامل حمل و نقل، متصدی حمل و نقل پروازهای چارتر و آژانس های مسافرتی، ممکن است برای خسارات وارده به مسافر و کالای وی مسوول شناخته شوند. (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل هوایی)

**۱۰- کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹**

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ جهت یکپارچه کردن بعضی مقررات حمل و نقل بین المللی هوایی که بعلت کاستیهای کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن و به روز کردن مسولیت متصدیان حمل و نقل و هوایی بوجود آمد؛ زیرا باتوجه به اصلاحات بعمل آمده از سال ۱۹۵۵ تا سال ۱۹۷۵ در حمایت از مسافران هوایی در جهت نوع و میزان مسولیت متصدیان تعدادی از کشورها رضایت کافی نداشتند. با توجه به اینکه

ایکا نو اقدام لازمی به منظور به روز رسانی اسناد بوجود نمی آورد، تعدادی از کشورها مخصوصاً ایالات متحده آمریکا با کنوانسیون ورشو و اصلاحات بوجود آمده مخالفت نمودن. در این بین متصدیان نیز خواهان بروز رسانی مسولیت خود در برابر مسافران و کالاها بودند، و به همین انگیزه در برخی از کشورهای صنعتی مسولیت خود را در برابر مسافر و بارمورد حمل افزایش دادن. برای نمونه کشورهای همچون آمریکا، ژاپن، ایتالیا میزان مسولیت خود را افزایش دادند.

متصدیان حمل و نقل شرکت کننده در اجلاس ۱۹۹۵ اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی در کوالالا مپور موافقتنامه ای را امضاء کردند که به موجب آن پذیرفتند مسولیت آنان در قبال خسارت برای فوت و جراحات بدنی در محدوده مفهوم ماده ۱۷ کنوتنسیون تا سقف ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه باشد؟ (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی) ولیکن آنان برای پرداخت غرامت بیشتر مسولیت مبتنی بر تقصیر را پذیرفتند. ولی این موافقتنامه به تصویب دولتها نرسیده بود و فاقد ضمانت اجرا بود ولی با این وجود نوع و اندازه مسولیت برای متصدیان و بیمه گران معلوم گردید، و این چهار چوب در سال ۱۹۹۹ مورد پذیرش قرار گرفت. شورای ۱۷ اکتبر ۱۹۹۸ قانونی در رابطه بامسولیت متصدیان داخلی و بین المللی را تصویب کرد. با تصویب این قانون کنفرانس ۱۹۹۹ اجباری شد تا مقررات اتحادیه اروپا را مدنظر خود در تصمیم گیری قرار دهد زیرا متصدیان حمل و نقل در اروپا سهم بسزایی دارند. با توجه به مشکلات عدیده و ناهماهنگیهای موجود، ایکائو ب فکر چاره افتاد ولیکن کار ساده نبود و بنظر میرسید که راه طولانی در پیش دارد، به همین منظور بعد از جلسه اکتبر ۱۹۹۵ گروه کاری توسط دبیرخانه تشکیل و این گروه در سال ۱۹۹۶ دو دوره جلسه تشکیل و نتیجه این دو دوره را در اکتبر ۱۹۹۶ به شورای ایکائو تحویل دادند. شورای ایکائو از کمیته ایکائو درخواست سی و مین نشست را کرد. در این نشست ۶۱ هیأت نمایندگی از کشورهای گوناگون شرکت کردند و مشکلات را مورد مذاقعه قراردادن و انتقادات و پیشنهادات خود را برای پیش نویس تقدیم نمودند. پیش نویس توسط کمیته نهایی گردید ولی کشورها باتوجه با منفعت های مختلفی که داشتند نظرات متفاوتی داشتند، به همین علت رئیس کنفرانس تصمیم به تشکیل کمیته ای بمنظور جمع آوری دیدگاهها و آنالیز نظرات آنها نمود. کمیته تشکیل و پیش نویس آماده و در ۲۵ ماه می ۱۹۹۹ به اطلاع نمایندگان دولتهای شرکت کننده در کنفرانس رسید و با جدیت به

تصویب رسید. کنوانسیون ۱۹۹۹ در چهارم نوامبر ۲۰۰۳ به اجرا درآمد. این کنوانسیون تک زبانی فرانسوی را رها و زبان کنوانسیون به شش زبان تغییر کرد و براساس ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال مسئولیت متصدیان حمل و نقل بین المللی دارای دوگانه بوده و یکصد هزار حق برداشت ویژه مسئولیت مطلق داشته و بیش از مبلغ مذکور بر اساس مسئولیت مبنی بر تقصیر می باشد. بعد از اینکه پروتکل لاهه تصویب شد دوموضوع جدید در آن مطرح شد که تا آن زمان فاقد سابقه بود، یکی صدور بلیت دسته جمعی و دوم صدور بلیت اینتر نتی که این دو موضوع مورد پذیرش کنوانسیون مونترال قرار گرفت و بند ۱ ماده ۳ بدین شرح به آن اختصاص یافت "در مورد حمل و نقل مسافر، یک سند حمل و نقل انفرادی یا جمعی حاوی مطالب زیر صادر می گردد، الف) اعلام مبدا و مقصد. ب) چنانچه مبدا و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع شده باشد و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سر زمین دولت دیگری واقع شده باشد اعلام یکی از این توقفگاهها ضروری می باشد". البته بنابه بند ۵ ماده ۳ عدم رعایت مندرجات بلیت باعث عدم اعتبار قرارداد حمل و نقل نیست و قرارداد در هر حال تابع مقررات کنوانسیون مونترال می باشد در بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو محل اقامه دعوا را در اختیار خواهان قرارداده بود و خواهان می توانست در یکی از دولتهای طرف قرارداد کنوانسیون یا محل سکونت یا کار متصدی حمل و نقل و یا یکی از شعبات متصدی حمل و نقل که قرارداد را منعقد نموده و یا در دادگاه مقصد طرح دعوا نماید؛ اما مسافر حق نداشت در محل اقامت گاه خود طرح دعوا کند ولی متصدی این حق را داشت که در محل اقامتگاه خود بر علیه مسافر طرح دعوا نماید؛ اما کنوانسیون مونترال طبق بند ۲ ماده ۳۳ جهت خسارات ناشی از فوت و صدمه بدنی مسافر می تواند در دادگاه دولت عضوی که در هنگام حادثه در آن محل سکونت دائمی داشته دعوا نماید.

"کنوانسیون مونترال نسبت به هر حمل و نقل بین المللی مسافری کالا که به وسیله هواپیما در ازاء دریافت کرایه صورت گیرد، قابل اجراء است این کنوانسیون همچنین بر حمل و نقل رایگان به وسیله هواپیما که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام گیرد حاکم است (جباری-منصور-حمل و نقل هوایی بین المللی)

در کنوانسیون مونترال بار همراه مسافر عبارت است از بار چک شده و چک نشده، از نظر کنوانسیون مونترال حمل و نقل بین المللی شامل هر حمل و نقلی است که مورد توافق هر دو طرف واقع شود مانند تعیین مبدا و مقصد، توقفات در بین راه تعویض هواپیما و محلهای مورد توقف در سر زمین دو دولت عضو باشد و یا یکی از توقفگاهها در سر زمین دولتی غیر عضو باشد. در صورتی هر دو محل توقف در سر زمین یک دولت عضو باشد از نظر کنوانسیون مونترال حمل و نقل بین المللی نمی باشد. حمل و نقل متوالی که بوسیله چند متصدی انجام بگیرد در صورتی که توسط متصدیان بعنوان عملیات واحد پذیرفته شده باشد را پذیرفته است. چه در یک قرارداد و یا در چند قرارداد مورد توافق قرار گرفته باشد. برابر ماده دو کنوانسیون مونترال در حمل اشیاء پستی متصدی حمل و نقل فقط در برابر ادارات پست جوابگو بوده صاحب محموله حق مراجعت به متصدی حمل و نقل راندارد، و گر نه مقررات کنوانسیون مونترال بر حمل و نقل اشیاء حاکم نخواهد بود.

### ۱۱- اسناد مربوط به مسافر و بار همراه وی

کنوانسیون مونترال در رابطه با حمل و نقل مسافر یک بلیط جمعی یا انفرادی صادر نموده که نکات زیر در آن منعکس گردیده است ۱- نقاط مبدا و مقصد ۲- یکی از نقاط توقفگاه ۳- متصدی حمل برای قسمت چک شده همراه مسافر ۲ برگ جهت شناسایی بار همراه به مسافر تحویل نماید. ۴- در مواردی که کنوانسیون مونترال قابل اجرا است، متصدی باید کتبا به مسافر اطلاع داده که حمل و نقل مشمول کنوانسیون مونترال می باشد و بر اساس آن مسوولیت متصدی تعیین می شود؛ اما بند یک ماده سه کنوانسیون ورشو بدین شرح تنظیم شده بود؛ متصدی حمل و نقل برای هر مسافر بایستی حاوی نکات ذیل صادر نماید؛ ۱- محل و تاریخ صدور ۲- نقاط مبدا و مقصد ۳- توقفهای توافق شده ۴- نام و نشانی متصدیان یا متصدی حمل و نقل ۵- شرحی مبنی بر اینکه حمل و نقل مزبور مشمول مقررات مربوطه مسئولیت مقرر در این کنوانسیون می باشد (بند ۱ ماده ۳ کنوانسیون ورشو)

پروتکل لاهه تغییراتی در مقررات بلیت صادر شده برای مسافر بعمل آورده و بلیت را مدرکی معتبر مبنی بر انعقاد قرارداد حمل

ونقل و شروط منعقد در آن میدانست، مگر خلاف آن اثبات شود. همراه نداشتن، گم شد، وعدم مطابقت بلیت با قوانین تأثیری در اعتبار قرارداد حمل و نقل ندارد. اگر مسافری بدون بلیت با موافقت متصدی حمل و نقل سوار هواپیما شود، مسولیت متصدی نامحدود بوده و نمی تواند به مقررات ماده ۲۲ استناد کند.

#### ۱۲- بارنامه هوایی

در مورد حمل و نقل کالا باید بارنامه هوایی صادر شود و در اختیار فرستنده قرارداد شده و در صورتی از کامپیوتر جهت ضبط اطلاعات کالا استفاده می شود در صورت درخواست فرستنده متصدی باید رسید بار را که شناسایی محموله و دسترسی به اطلاعات ضبط شده در آن است را تحویل وی دهد.

#### ۱۳- اطلاعاتی که در بارنامه هوایی قید می گردد

در بارنامه این اطلاعات قید می گردد ۱- مبدا و مقصد ۲- توقفهای توافق شده ۳- وزن محموله ۴- در صورت لزوم متصدی حمل ممکن است از فرستنده بخواهد جهت رعایت تشریفات گمرکی، پلیسی، و جواب دادن به مقامات عمومی فاکتوری که مشخصه نوع کالا باشد را در اختیار وی قرار دهد، ولی این اقدامات تکلیف یا مسولیتی را برای متصدی به همراه ندارد. (ماده ۶ کنوانسیون مونترال)

در حمل و نقل هایی که بر اساس کنوانسیون ورشو اجرا میشود، متصدی حمل اجبار به درج اطلاعات بیشتری در بارنامه می باشد (ماده ۸ کنوانسیون ورشو) پروتکل لاهه اطلاعات کمتری را مد نظر قرارداد است (ماده ۶ پروتکل لاهه) اگر تعداد بسته های ارسالی زیاد باشد متصدی حمل می تواند از فرستنده بخواهد تا بارنامه های جداگانه صادر کند. در صورتی بوسیله کامپیوتر اطلاعات ثبت و ضبط گردیده فرستنده حق اخذ رسید از متصدی را دارد. وفق ماده ۸ کنوانسیون مونترال صدور رسید الکترونیکی فقط مطابق کنوانسیون مونترال امکان پذیر است.

#### ۱۴- در رابطه با صحت مندرجات اسناد حمل کالا فرستنده مسولیت دارد

چون فرستنده بارنامه هوایی را تنظیم می کند، پس وی مسوول صحت مندرجات آن می باشد اگر نماینده فرستنده نماینده متصدی حمل هم باشد همین مقررات اعمال خواهد شد.

در صورتی بی نظمی، عدم صحت یا ناقص بودن مندرجاتی که بوسیله فرستنده درج گردیده باعث خسارات به متصدی و یا دیگر اشخاص گردد، در برابر آنها مسوول است و باید خسارات را جبران کند. در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو نیز فرستنده را مسوول صحت و سقم و اظهارات وی در باره کالا در بارنامه هوایی وارد نموده است.

#### ۱۵- اختیارات فرستنده پس از تحویل کالا به متصدی حمل و نقل هوایی

اگر فرستنده به کلیه تعهدات عمل نموده باشد، این حق را دارد که کالای خود را در فرودگاه مبدا یا مقصد و یا با توقیف کالای در حال حمل اقدام ولی نباید اعمال این حق باعث ضرر و خسارات به متصدی گردد و باید کلیه هزینه های اعمال این حق را جبران کند. متصدی باید قبل از اجرای دستور امر نسخه بار نامه یا رسید را تحویل بگیرد و در صورتی بدون تحویل بارنامه دستورات فرستنده را اجرا کند در مقابل خسارات افراد ثالث مسوول و پاسخگو خواهد بود. وفق بند ۲ ماده ۱۵ کنوانسیون مونترال "حق فرستنده به در اختیار گرفتن کالا" به موجب شرط صریح در بارنامه هوایی یا رسید بار قابل تغییر است.

#### ۱۶- تحویل گیرنده کالا

کسی که کالا برای وی ارسال گردیده به محض رسیدن کالا به مقصد با پرداخت هزینه های مربوطه کالا را از متصدی حمل و نقل تحویل می گیرد، البته لازم است که متصدی هنگامی که کالا به مقصد رسید گیرنده را آگاه کند. با توجه به ماده ۱۳ کنوانسیون هنگامی که کالا گم شود و در صورتیکه کالا تا هفت روز پس از پایان تاریخ انقضای که در مدت آن کالا باید به مقصد برسد اما نرسیده باشد، گیرنده حق دارد حقوق قراردادی خود را بر علیه متصدی به اجرا گذارد. البته قواعد و شروط قید شده در بارنامه هوایی یا رسید بار قابل تغییر است و طرفین می توانند به نحو دیگری توافق کنند.

#### ۱۷- میزان غرامت به هنگام فوت یا خسارات بدنی و یا خسارت به بار همراه مسافر

اگر حادثه در داخل هواپیما و یا هنگام سوار و پیاده شدن رخ دهد که این حادثه باعث جرح یا صدمات دیگر و یا فوت مسافر گردد متصدی حمل و نقل مسئول خواهد بود. در رابطه با بار همراه مسافر، در صورتی حادثه در داخل هواپیما یا در جریان و آرسی کالا که تحت نظر متصدی است رخ دهد و موجب خسارت به کالا و یا مفقود شدن آن گردد متصدی حمل پاسخگو می باشد، ولی اگر خسارت ناشی از نقص ذاتی، نوع و عیب بار باشد متصدی مسئول نیست. "در رابطه با بار همراه چک نشده مسافر، اگر خسارات وارده ناشی از تقصیر متصدی یا خدمه و یا نمایندگان وی باشد متصدی حمل و نقل مسئول است" (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل هوایی)

#### ۱۸- میزان مسولیت متصدی در خسارات وارده به کالا

اگر متصدی اثبات کند منهدم شدن یا گم شدن و یا خسارات وارده به کالا ناشی از یک یا چند مورد از موارد زیر می باشد به اندازه دلایل ومدارک اثباتی مسولیت ندارد. ۱- نقص ذاتی و یا عیب کالا ۲- رعایت متعارف در بسته بندی نشده باشد و بسته بندی توسط اشخاصی غیر از متصدی یا نمایندگان آن بعمل آمده باشد ۳- بر اثر جنگ یا منازعه مسلحانه از بین رفته و یا خسارت دیده باشد ۴- در صورتی توسط ماموران عمومی در هنگام ورود و خروج یا ترانزیت به کالا خسارتی وارد شود.

#### ۱۹- تأخیر در حمل

متصدی حمل مسول تأخیر حمل مسافر و بار همراه وی و کالا میباشد، مگر اینکه ثابت کند که تأخیر از ناحیه وی و نمایندگان وی نبوده و کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری از ورود خسارات بعمل آورده ولی قادر به مهار خسارات وارده و تأخیر بعمل آمد بعلت خارج بودن از اراده آنها بوجود آمده است.

#### ۲۰- تبدیل واحدهای پولی

"مبالغ مذکور بر حسب، حق برداشت ویژه، با توجه به تعریف صندوق بین المللی پول از حق برداشت محاسبه می گردد." (جباری-منصور-حقوق حمل و نقل هوایی)

#### ۲۱- میزادی انعقاد قرارداد مسولیت متصدی

متصدی حمل قادر است مسولیت خود را در برابر خسارات وارده بالا برده و برای جبران خسارت هیچ محدودیتی را اعمال ننماید.

#### ۲۲- پیش پرداخت خسارت به حادثه دیدگان

اگر قوانین داخلی اجازه دهند و به نظر مقنن ضرورت داشته باشد، متصدی حمل باید مبالغی را بعنوان پیش پرداخت به حادثه دیدگان و خانواده های متوفای سوانح هوایی پرداخت نموده و بعد از طی مراحل قانونی از مبلغ کل کسر نماید.

#### ۲۳- طرح دعوا و دادگاه صالحه به رسیدگی

۱= مبنای دعوا

اقامه دعوا در رابطه با حمل و نقل مسافر و بار همراه و یا کالا فقط مشروط به شرایط و حدود مسولیت مقرر در این کنوانسیون قابل پیگیری می باشد و این امر باعث ورود لطمه به طرح کننده دعوا نمی شود اگر دعوی خسارت علیه مستخدم یا نماینده متصدی حمل صورت پذیرفته باشد مستخدم باید ثابت کند که در حدود استخدامی و اختیارات و دستورات امر انجام وظیفه کرده و در غیر این صورت نمی تواند از شرایط و حدود مسولیتی که خود متصدی می تواند به موجب کنوانسیون مونترال مورد استناد قرار دهد استفاده کند. عامل حمل و نقل و خدمه او نیز باید ثابت کند که در حدود استخدامی خود عمل نموده است در غیر این صورت پاسخگو می باشد. البته خسارات وارده در صورت اثبات به اندازه ای که در کنوانسیون مونترال تعیین گردیده جبران خواهد شد؛ و بیشتر از آن قابل جبران نیست.

#### ۲۴- مرجع صلاحیت دار رسیدگی به دعوا

وفق کنوانسیون ورشو طرح دعوی جبران خسارت در یکی از محل های ذیل قابل طرح است.

۱- اقامتگاه متصدی حمل ۲- مرکز اصلی کار متصدی حمل و نقل ۳- مرکز تجاری متصدی حمل و نقل که قرارداد در آنجا منعقد گردیده ۴- در مقصد. کنوانسیون مونترال علاوه بر دادگاههای فوق طرح دعوی جبران خسارت را در دادگاه واقع در سرزمین

یکی از دولت های عضو که مسافر در زمان حادثه در آن محل اسکان داریم و اصلی را داشته و متصدی حمل و نقل بوسیله هواپیمای خود و یا هواپیمای اجاره ای از متصدی دیگر اقدام به حمل و نقل نماید و یا موافقت نامه تجاری با متصدی دیگر در آن دولت عضو داشته باشد. برابر کنوانسیون مونترال خواهان دعوی مطالبه جبران خسارات به انتخاب خود می تواند علیه عامل حمل و نقل یا متصدی حمل یا هر دو اقامه دعوا کند. اگر دعوا علیه یکی از آنها اقامه شود، خواننده حق دارد طرف دیگر را به دادرسی جلب کند.

در مورد حمل و نقل متوالی خسارت دیده فقط می تواند علیه متصدی طرح دعوا کند که در زمان بروز حادثه یا تاخیر وظیفه حمل و نقل را بر عهده داشته است، جز در صورتی متصدی اول مسئولیت تمام مسیر حمل را پذیرفته باشد. دولت های عضو کنوانسیون مونترال باید درخواست خود را به متصدیان حمل و نقل جهت بیمه کافی مسافران و کالاها ارائه نمایند و مدارک لازم مبنی بر بیمه را در اختیار آنها قرار دهند.

## ۲۵- زبان کنوانسیون ها

کنوانسیون ورشو به زبان فرانسه نوشته شده است، کنوانسیون گوادالاخارا به زبانهای انگلیسی، فرانسه و اسپانیایی و پروتکل لاهه به زبانهای انگلیسی و اسپانیایی و کنوانسیون مونترال به زبانهای انگلیسی، روسی، فرانسه و چینی و عربی و اسپانیایی تنظیم گردیده اند.

## نتیجه گیری

در مطالعه بررسی اسناد حاکم بر حمل و نقل بین المللی و مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی این نتایج بدست آمد.

- ۱- متصدی حمل و نقل ملزم به صدور بلیط و برنامه و یا رسید بار می باشد.
- ۲- در صورت حدوث خسارت جانی یا مالی متصدی حمل و نقل هوایی باید جبران خسارت کند، مگر اینکه اثبات نماید که حادثه بر اثر سهل انگاری و قصور وی و مستخدمانش نبوده است.
- ۳- متصدی حمل و نقل مسئول تاخیر پروازها و دیر رسیدن مسافر و کالاها می باشد و در صورت حدوث باید غرامت پرداخت نماید.
- ۵- فرستنده مسئول اطلاعات درج شده بر روی کالا بوده و متصدی در این باب مسئولیتی ندارد، مگر آنکه متصدی خود اطلاعات را درج نموده باشد.
- ۶- دادگاه صالحه به رسیدگی حتما باید در مقر دولتی باشد که عضو کنوانسیون است.
- ۷- برای رفع ابهامات زبان کنوانسیون ها از یک زبان به شش زبان تغییر کرده است.
- ۸- جهت اصلاح و به دست آمدن مقررات یکپارچه و متحد تمام کشورهای عضو سعی و تلاش خود را به کار برده اند تا مقرراتی جامع و کاملی را تصویب کند. بعضی از کشورها در پروازهای داخلی در هنگام حادثه برای پرداخت خسارت به مسافران از حق برداشت ویژه استفاده نمی نمایند و به استناد قانون مجازات خود غرامتی بسیار پایین تر از حق برداشت ویژه به حادثه دیدگان پرداخت می نمایند، به نظر می رسد کنوانسیون و شورا باید فکری به حال این مسئله نموده تا دولت ها از روزنه های قانونی سوءاستفاده ننموده و حقوق مسافران و صاحبان محموله را ضایع ننمایند.

## منابع :

- ۱- حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی، دکتر منصور جباری
- ۲- کنوانسیون حمل و نقل هوایی ورشو ۱۹۲۹
- ۳- پروتوکل ۱۹۵۵ لاهه
- ۴- پروتوکل ۱۹۷۱ گواتمالا
- ۵- پروتوکل های چهارگانه مونترال
- ۶- کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱



مطالعات علوم سیاسی، حقوق و فقه

دوره ۳، شماره ۱، بهار ۱۳۹۶، صفحات ۲۳۶-۲۲۷

۷- کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال

.

.

# A Review of the Documents Governing the International Air Transport Rights and the Responsibilities of the Air Transport Operators

Dr. Khalilollah Ahmadvand<sup>1</sup>, Ali Pashah Khanizadeh<sup>2</sup>, Bahman Moradifar<sup>3</sup>

1. Assistant Professor of Razi University of Kermanshah

2. PhD candidate of private law, Islamic Azad University, Branch of Kermanshah

3. PhD candidate of private law, Islamic Azad University, Branch of Kermanshah

---

## Abstract

This paper examines the documents required in international air transport and the operators' responsibilities in the Warsaw Convention, Montreal Convention, Guadalajara Convention and the Hague Protocol. First, it dealt with how the air transport regulations including regulations about passengers, cargo and baggage were developed and resulted in the emergence of the air transport conventions, and how these conventions helped integrate the air transport industry regulations and ensure the passengers' damages and losses and carry-on baggage and goods delivered to the transport operators, and then discussed different ways of compensation and the amount of payment based on the evidence and the competent courts where actions may be brought.

**Keywords:** Convention, Operator, Fault, Special Drawing Rights

---