

مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی

علی زارع^۱، پرویز مردانی^۲

^۱ دکتری حقوق خصوصی عضو هیئت علمی دانشگاه علوم تحقیقات تهران

^۲ کارشناس ارشد حقوق خصوصی دانشگاه علوم تحقیقات تهران

چکیده

اشخاص اعم از حقیقی و یا حقوقی در قبال ایراد خسارت اعم از مالی و یا بدنی درمقابل یکدیگر مسئولیت مدنی و یا کیفری دارند. شرکتهای هواپیمایی نیز به عنوان یکی از اشخاص حقوقی در مقابل جان و مال مسافران ضامن و مسئولیت دارد. مسئولیت مدنی متصدیان حمل هوایی به خصوص از جنبه‌ی محدوده مسئولیت از آن دسته از موضوعات حقوق هوایی است که مقررات مختلفی را در سطح بین‌المللی و داخلی به خود اختصاص داده است. کشور ما پس از الحاق به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل‌های بعدی آن در سال ۱۳۵۴، حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی (در پروازهای داخلی) را در مقاطع مختلف از جمله ۱۳۵۸، ۱۳۶۰ و ۱۳۶۴ قاعده‌مند نموده و در نهایت در سال ۱۳۹۱ با وضع «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی» آخرین اصلاحات مورد نظر را اعمال می‌نماید. قانون مزبور متضمن قواعد و نکات قابل ملاحظه‌ای است که در این تحقیق ضمن التفات به قوانین قبلی و نیز مبانی مسئولیت مدنی در حقوق اسلامی، از جهات علت وضع، قلمرو قانون، حدود مسئولیت و تحلیل اقتصادی و تطبیقی مورد تحلیل قرار گرفته است.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، شرکت هواپیمایی، کنوانسیون ورشو و مونترال، حقوق ایران.

مقدمه

مسئولیت مدنی را می توان عبارت از الزام و تعهد قانونی شخص بر رفع ضرری که به دیگری وارد کرده است، دانست. خواه این ضرر، ناشی از تقصیر خود وی باشد یا از فعالیت او ناشی شده باشد؛ بنابراین در هر موردی که شخص ناچار از جبران خسارت دیگری در مقابل زیان دیده باشد مسئولیت مدنی وجود دارد (لنگرودی، ۱۳۶۷، ص ۶۴۲). در این راستا، می توان بیان کرد که در صنعت هواپیمایی کشور نیز به منظور جبران خسارتهای وارده به مسافران و افراد حقیقی، قوانین و مقرراتی در این رابطه وجود دارد.

در حقوق ایران، با گذشت زمان، قانون حاکم بر صنعت حمل و نقل هوایی تغییر کرده است. بدین معنی که قبل از سال ۱۳۵۴ مقررات خاصی که ناظر بر حمل و نقل هوایی باشد، در نظام حقوقی ایران وجود نداشت و قراردادهای حمل و نقل هوایی، تابع مواد ۵۱۷ و ۵۱۹ قانون مدنی راجع به اجاره متصدی حمل و نقل و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت راجع به قرارداد حمل و نقل بود. در تعارض این دو قانون با یکدیگر، قانون تجارت به عنوان قانون خاص، قرارداد حمل و نقل را از شمول مقررات قانونی مدنی خارج می کرد. ولی در موارد سکوت یا اجمال یا مواردی که به طور صریح از شمول قانون تجارت خارج می شد، مقررات قانون مدنی قابل اجرا بود (جباری، ۱۳۸۸، ص ۴۸).

دولت ایران در سال ۱۳۵۴ به موجب قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاجارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا، به کنوانسیون ورشو پیوست و بدین ترتیب، پروازهای خارجی (بین المللی) تابع این کنوانسیونها و پروتکلها شدند، ولی پروازهای داخلی، تابع قوانین مدنی و تجارت باقی ماندند، همچنین در سال ۱۳۶۴ با تصویب ماده واحده قانون تعیین حدود مسوولیت شرکت های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور، مقررات کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه، در پروازهای داخلی نیز لازم الاجرا دانسته شد و با توجه به آن، سقف بیمه مورد قبول از طرف سازمان هواپیمایی کشوری در پروازهای داخلی کشور نیز تعیین شد. با این وجود تا سال ۱۳۷۵، در دعاوی راجع به خسارتهایی که متصدیان حمل و نقل هوایی باید پرداخت می کردند، دادگاه های ایران رویه یکسانی اتخاذ نکرده بودند؛ اما مبالغی که تا آن زمان شرکت های بیمه از طرف متصدیان حمل و نقل به بازماندگان متوفی در سوانح هوایی می پرداختند، بیست هزار دلار برای هر مسافر بود که معادل آن به نرخ ارز شناور پرداخت می شد (جباری، ۱۳۸۸، ص ۴۸-۴۹).

سرانجام در سال ۱۳۷۵، با توجه به قوانین مجازات اسلامی و براساس استعلام وزیر راه و ترابری وقت از فقهای محترم شورای نگهبان، سازمان هواپیمایی کشوری، حداقل سقف بیمه مسافر را برابر با حداکثر سقف دیه کامل تعیین کرد. ولی به نظر می رسد که چون این سقف تعیین شده فقط براساس یک استعلام صورت گرفته است، قطعاً می تواند مشکلاتی را در مراجع قضایی برای خطوط هوایی به دنبال داشته باشد؛ بنابراین، علی رغم تغییرات و اصلاحات مربوطه، می توان بیان کرد که هنوز مشکلاتی در رابطه با مسئولیت قانونی و مدنی صنعت هواپیمایی ایران وجود دارد (جباری، ۱۳۸۸، ص ۴۸-۴۹).

با توجه به مطالب ذکر شده در رابطه با مسئولیت مدنی و وجود این مسئولیت در صنعت هواپیمایی، می توان بیان کرد که صنعت هواپیمایی کشور به عنوان یک نهاد مهم و برجسته در ایران، باید در قبال مسافران و خسارات وارده به آنها مسئول بوده و آن را به طور کامل مورد پذیرش خود قرار دهند؛ اما مسئله اصلی در این باب را می توان چنین مطرح کرد که این مسئولیت مدنی به طور کامل و دقیق روشن نبوده و تمامی احکام حقوقی را در رابطه با مسافر و حقوق وی در نظر نمی گیرد. از این رو می توان بیان کرد که با توجه به مطالب مطرح شده، محقق بر آن است تا به بررسی مسائل و مشکلات موجود در قوانین و احکام اجرایی مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هواپیمایی در برابر زیانها و خسارات وارده به افراد ذی نفع پرداخته و این پرسش را پاسخ دهد که آیا مسوولیت مدنی در صنعت هواپیمایی در قبال خسارات و زیانهای وارده به افراد ذی نفع، طبق قانون و احکام حقوقی و فقهی اسلامی می باشد؟

مسئولیت مدنی

اصول مسئولیت در حقوق ایران از یک طرف تحت تأثیر شریعت و از طرف دیگر تحت تأثیر سیستم های حقوقی دیگر مخصوصاً نظام سیویل لا قرار دارد. نویسندگان قانون مدنی، اصول مسئولیت را بر مبنای فقه قرار داده و اصول اتلاف و تسبیب را برای جبران خسارت و مسئولیت بیان کرده اند.^۱ با وجود این، در قانون مسئولیت مدنی در سال ۱۹۶۰ قانونگذار مسئولیت را بر مبنای تقصیر قرار داده است. ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی بیان می دارد که: «هرکس بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتي یا به هر حق دیگر که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد»

در حقیقت قانون فوق مبنای مسئولیت مندرج در قانون مدنی را تغییر داده و برخلاف مقررات اتلاف، اصل مسئولیت را مطابق با نظام سیویل لا بر مبنای تقصیر و بی احتیاطی قرار داده است.

دکتر صفایی و قائم مقامی فراهانی بیان می دارند که: اصل مسئولیت در قانون مسئولیت مدنی مبتنی بر تقصیر است و به طور ضمنی مقررات مربوط به مسئولیت محض در قانون مدنی را بی اعتبار می کند و اصل تقصیر را به عنوان تنها مبنای مسئولیت به رسمیت شناخته است لذا در اتلاف مستقیم، رابطه سببی میان متلف و تلف مال برای تحمیل مسئولیت کافی نیست. تأکید شده است که تنها تقصیر باید به عنوان شرط الزام آور مسئولیت بررسی شود؛ و نتیجه می گیرند که بعد از تصویب این قانون مسئولیت مبتنی بر تقصیر قاعده انحصاری و اصلی در مسئولیت مدنی است و دیگر مسئولیت محض مبنای مسئولیت در مسئولیت مدنی نمی باشد (قائم مقام فراهانی، ۱۳۷۸، ۱۶۱).

علی رغم نظر فوق، به نظر می رسد حقوق ایران همانند شریعت اسلام بنا بر هر موضوع حقوقی مسئولیت را مبتنی بر تقصیر و یا محض قرار داده است و نمی توان گفت مانند نظام سیویل لا، تقصیر مبنای مسئولیت است. اگر مطابق با قواعد کلی در قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی اشخاص زمانی مسئول هستند که تقصیری انجام داده باشند. با وجود این، مسئولیت محض همچنین در قانون مدنی، قانون مجازات اسلامی و برخی قوانین خاص مثل بیمه مسئولیت اجباری برای وسایل موتوری پذیرفته شده است.^۲ در این ارتباط می توان اشاره کرد که قانونگذار مسئولیت محض را در قانون مجازات اسلامی و قوانین خاص و همچنین اتلاف پذیرفته است. برای نمونه مطابق با قوانین مسئولیت مدنی ناشی از مالکیت وسایل موتوری مسئولیت محض مبنای است و مالک وسایل موتوری باید خسارت های وارده را جبران کند و نمی تواند مسئولیت خود را با اثبات عدم تقصیر رفع نمایند.^۳ بنابراین نمی توان گفت که به موجب قانون مسئولیت مدنی مقررات مربوط به مسئولیت محض بی اعتبار شده اند. قانونگذار در برخی موارد مسئولیت محض را با توجه به شرایط جامعه و با توجه به موضوع پذیرفته است.

جبران خسارت برای فوت و آسیب بدنی (دیه و خسارت مازاد بر دیه)

در بررسی مسئولیت کلی شرکت های هواپیمایی در صورت فوت و آسیب بدنی مسافر علاوه بر مقررات قانون مدنی و تجارت، باید مقررات مربوط به جبران خسارت در دو قانون دیگر که عبارت از قانون مسئولیت مدنی و قانون مجازات اسلامی می باشند، همواره مورد توجه قرار گیرند:

^۱ غصب با آنکه مسائل مشترکی با مسئولیت مدنی دارد نظریه مستقلی است که از استیلای نامشروع بر مالی دیگری ناشی می شود. فقهای امامیه به طور معمول ضمان ید و ضمان ناشی از اتلاف تسبیب را در یک جا بررسی می کنند.

^۲ ماده ۱ قانون بیمه اجباری وسایل نقلیه موتوری زمینی مصوب ۱۳۴۷ بیان می دارد: «کلیه دارندگان وسایل نقلیه ... اعم از اینکه اشخاص حقیقی باشند یا حقوقی، مسئول جبران خسارت بدنی و مالی هستند که در اثر حوادث وسایل نقلیه مزبور و یا محمولات آنها به اشخاص وارد شود...» لذا مسئولیت دارندگان این نوع وسایل ناشی از تقصیر نیست بلکه مالکیت این وسایل آنان را به طور نوعی ضامن جبران خسارتي می سازد که در حادثه راننگی به دیگران وارد شود.

^۳ ۱۷۲ قانون اصلاح بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث مصوب ۱۳۸۷.

^۴ نک مواد ۲۳۳ و ۲۳۵ قانون مدنی

مسئولیت مبتنی بر قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹

مقررات قانون مسئولیت مدنی تا حد زیادی بر مبنای قانون مدنی آلمان و فرانسه پذیرفته شده است. این قانون شامل ۱۶ ماده است و دلیل اصلی تدوین قانون، تبیین مسئولیت مدنی و جبران خسارت هایی بوده که مردم با توجه به شرایط اقتصادی و اجتماعی متحمل می شدند و به طور خاص و مشخص در انون مدنی بیان نشده بود. بنابر شرایط مذکور، قانونگذار درصدد تقویت مسئولیت مدنی در قانون مدنی برآمد. قانون مسئولیت مدنی اولاً مبنای اصلی مسئولیت را به نفع اصل تقصیر قرار داد. ثانیاً مسئولیت نامحدود را ارائه داد و ثالثاً خسارت روحی را به طور شفاف در مورد فوت و آسیب بدنی به رسمیت شناخت (باریکلو، ۱۳۸۵، ۳۱).

حقوق دانان دو نظر متفاوت در خصوص وضعیت قانون مسئولیت مدنی ارائه داده اند:

۱. این قانون با تصویب قانون مجازات اسلامی بعد از انقلاب نسخ شده است؛
۲. قانون مسئولیت مدنی قانون خاص بوده و در تکمیل قانون مجازات اسلامی نیز در خصوص مسئولیت و جبران خسارت در موارد فوت و آسیب بدنی قابل استفاده است (همان، ۵۵).

با توجه به موضوع کتاب که مربوط به حمل و نقل هوایی است، با پذیرش نسخ قانون مسئولیت مدنی، درخواست مسئولیت نامحدود و همچنین جبران خسارت برای خسارت روحی برای قربانی سانحه هوایی در حمل و نقل هوایی خیلی سخت می شود، ولی با پذیرش نظر دوم که قانون مسئولیت مدنی را هنوز قابل اجرا می داند، جبران خسارت مازاد بر دیه (مسئولیت نامحدود) و خسارت روحی برای قربانیان سوانح هوایی بدون شک امکان پذیر است.

با وجود این، به نظر می رسد در حال حاضر نظر نسخ قانون مسئولیت مدنی نسبت به ابقاء آن تا حدودی توسط رویه قضایی پذیرفته شده است زیرا شورای نگهبان در نظر تفسیری خود اعلام کرده که خسارت روحی قابل جبران نمی باشد. لذا دادگاه ها با اشاره به نظر شورای نگهبان اکره دارند که به مفاد قانون مسئولیت مدنی بر جبران خسارت نامحدود و یا جبران خسارت روحی متوسل شوند (ملکی، ۱۳۸۱، ۸۲).

به نظر می رسد قانون مسئولیت مدنی هنوز لازم الاجرا است؛ زیرا اولاً قانونی و یا نظری صریح توسط قانونگذار مبنی بر نسخ آن ارائه نشده است. ثانیاً مقررات جبران خسارت در قانون مسئولیت مدنی مشابه مقررات مسئولیت در قانون مجازات اسلامی نیست. ثالثاً در قانون مسئولیت مدنی اشاره به مسئولیت نامحدود است و براساس آن می توان خسارت را به طور کامل تأمین کرد. قواعدی نظیر قاعده لاضرر می تواند در تأیید جبران خسارت کامل و نامحدود در باب مسئولیت مدنی مورد استناد قرار گیرد. لذا تعارض بین این دو قانون حل می شود و مسئولیت نامحدود و یا خسارت روحی را می توان بر مبنای قانون مسئولیت مدنی در کنار مقررات دیه برای جبران خسارت پذیرفت.

مسئولیت مبتنی بر قانون مجازات اسلامی

اولین قانونی که توسط مجلس شورای اسلامی به موضوع مسئولیت جبران خسارت در صورت فوت و آسیب بدنی افراد پرداخت، قانون مجازات اسلامی ۱۳۶۰ بود. این قانون در سال ۱۳۷۰ اصلاح شد و حاوی ۴۹۷ ماده بود در تکمیل قانون مجازات اسلامی، قانون تعزیرات در سال ۱۳۷۵ به تصویب رسید. بنابراین قانون مجازات اسلامی مشتمل بر موضوع جبران خسارت و مسئولیت برای فوت و آسیب بدنی بر مبنای فقه اسلامی شد. پس از آن که نواقص و کمبودهای قانون مجازات اسلامی در رویه قضایی مشخص شد، بعد از بررسی های قوه قضائیه و قوه مقننه، قانون جدید در سال ۱۳۹۲ به تصویب رسید.

قانون مجازات اسلامی هر جرم را به طور جداگانه تعریف و تحدید کرده است (ماده ۱. ق.م). قانونگذار جرائم، تفسیر آنها، ویژگی های حقوقی و قانونی، عناصر اختصاصی و مجازات های مربوطه را توضیح داده است. جرائم تحت این بخش شامل قتل عمد، قتل خطائی و قتل های شبه عمد می شود. در حال حاضر چهار کتاب قانون مجازات اسلامی شامل ۷۲۸ ماده می شود، که مواد ۴۴۸ تا ۷۲۷ آن مربوط به موضوع دیات است. بدون شک شدیدترین جرائم مربوط به آسیب ها و صدمات جانی است که منجر به فوت قربانی می شود. زمانی که سانحه هوایی باعث فوت و یا آسیب بدنی مسافر شود، موضوع توسط دادگاه های

جنایی براساس مفاد قانون مجازات اختصاصی رسیدگی می شود. قانون مجازات اسلامی از موضوعاتی همچون اصول مسئولیت جزایی و مدنی توأمان برای مسئولیت در صورت فوت و یا آسیب بدنی و انواع جبران خسارت ها و مجازات ها بحث می کند (لرستانی، ۱۳۷۵، ۴۰).

مسئولیت متصدی حمل و نقل برای فوت و آسیب بدنی مسافر تحت مقررات مربوط به قتل در حکم شبه عمد تعیین می شود. اصطلاح قتل در حکم شبه عمد در حقیقت ترکیبی از قتل شبه عمد و قتل خطائی است. این اصطلاح مربوط به زمانی است که قتل یا آسیب بدنی به خاطر سهل انگاری/ تقصیر، بی احتیاطی و عدم رعایت مقررات مربوطه اتفاق می افتد، در حالی که اگر مقررات مربوطه رعایت می شد، سانحه ای رخ نمی داد^۱.

بر طبق مقررات، قانون مجازات اسلامی اگر کسی غیرعمد کشته شود و یا صدمه ببیند، دیه او که مبلغ مشخصی است باید به قربانی پرداخت شود، ولی همان طور که بیان شد در خصوص جبران خسارت مازاد بر دیه در حقوق اسلامی اختلاف نظر وجود دارد و این اختلاف نظر در صلاحیت های قضایی نیز آشکار شده است.

پروازهای بین المللی

بر طبق قانون مصوب ۱۳۵۴؛ دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا ملحق شده است. ایران موافقت نامه های بین المللی دیگر سیستم ورشو را یعنی پروتکل های اصلاحی ۱۹۷۵ و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را تاکنون تصویب نکرده است. از آنجا که پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ نیز در سطح بین الملل لازم الاجرا نشده است لذا تنها سه موافقت نامه بین المللی اول یعنی کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه ۱۹۵۵ و کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ در حال حاضر برای ایران در پروازهای بین المللی لازم الاجرا می باشد (لرستانی، ۱۳۷۵، ۱۲۵).

محدوده اجرایی کنوانسیون ها برای مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی

بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون ورشو بیان می دارد: از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصطلاح حمل و نقل بین المللی هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبدأ و مقصد حمل و نقل بنابر شرایطی که توسط طرف های قرارداد حمل و نقل تعیین می شود (ولو اینکه انقطاعی در حمل و نقل واقع گردد یا تعویض وسیله نقلیه معمول شود یا نه) در سرزمین دو طرف متعاقد معظم واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک طرف متعاقد معظم باشد - در سرزمینی که بحت سلطه (حاکمیت) یا سیادت (سوزرنته) یا قیومیت یا اقتدار قدرت دیگری واقع است (حتی در صورتی که قدرت مزبور از متعاهدین کنوانسیون باشد) - توقفی برای آن پیش شده باشد.

از ماده فوق می توان موارد زیر را استنباط کرد:

۱. زمانی شرکت هواپیمایی ایرانی مسئولیت بین المللی بر طبق کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های آن را پیدا می کند که پرواز بین المللی را بین نقطه ای در ایران و نقطه ای در یک کشور خارجی متعاقد (مبدأ یا مقصد پرواز در سرزمین ایران باشد) انجام دهد.

۲. پروازهای رفت و برگشت شرکت هواپیمایی ایرانی به کشور خارجی همچنین تحت کنوانسیون ورشو - لاهه قرار می گیرد، زمانی که یک توقف در کشور خارجی داشته باشد. هر چند کشور خارجی عضو معاهده نباشد.

۳. زمانی که کنوانسیون ورشو تنها اعمال می شود که کشور عضو تنها به کنوانسیون ورشو ملحق شده باشد و زمانی پروتکل لاهه ۱۹۵۵ اعمال می شود اعمال می شود که کشور عضو نیز به آن معاهده ملحق شده باشد و همین قاعده به کنوانسیون

^۱ بر طبق ماده ۴۹۸: هرگاه شیئی که توسط انسان یا وسیله نقلیه حمل می گردد به نحوی از انحاء موجب جنایت گردد حمل کننده ضامن دیه است.

گوادلاخارا ۱۹۶۱ جاری است. بنابراین زمانی که کشور طرف مقابل هم کنوانسیون ورشو و هم پروتکل لاهه را پذیرفته باشد هر دو معاهده قابل اعمال است (حجتی، ۱۳۸۱، ۳۵).

۴. اگر مسافری در ایران بلیط پرواز از ایران به کشور دیگری را تهیه کند و شرکت هواپیمایی ایرانی به مقصد آن کشور که عضو کنوانسیون - لاهه است پرواز کند، اگر قبل از رسیدن به مقصد، در فرودگاه دیگری در خاک ایران توقف نماید، لذا اگر سانحه ای در ایران رخ دهد، پرواز بین المللی تلقی شده و کنوانسیون های مربوطه لازم الاجرا می باشد. با وجود این، اگر مسافری در همین پرواز بین المللی باشد، لکن مقصد او در خاک ایران باشد و قصد پرواز به کشور خارجی نداشته باشد، پرواز او داخلی محسوب می شود.

۵. بر طبق ماده ۲ کنوانسیون گوادلاخارا ۱۹۶۱؛ هرگه شرکت حمل و نقل هوایی حامل عهده دارد انجام تمامی یا قسمتی از حمل و نقل گردد که تابع مقررات کنوانسیون ورشو شود، مادام که در این کنوانسیون به نحو دیگری مقرر نگردیده، متصدی حمل و نقل قراردادی و حامل هر دو تابع مقررات کنوانسیون ورشو خواهند بود. شخص اول (شرکت حمل و نقل هوایی قراردادی) نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و شخص دوم (شرکت حمل و نقل هوایی حامل) تنها در مورد قسمتی که حمل و نقل را به عهده دارد، مسئول می باشند (همان، ۳۷).

مهم ترین مواد مربوط به اصول مسئولیت شرکت هواپیمایی در کنوانسیون ورشو در ماده ۱۷ برای فوت و آسیب بدنی مسافر و ماده ۱۸ برای خسارت به بار و ساک مسافر و ماده ۱۹ برای تأخیر بیان شده است. همچنین ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو - لاهه حدود دفاع و ماده ۲۲ آن به مسئولیت محدود متصدی حمل و نقل هوایی مربوط می شوند (همان).

مسئولیت برای فوت و آسیب بدنی مسافر

ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو یکی از مهمترین مواد کنوانسیون ورشو بوده که توسط رویه قضایی کشورها در طول ۸۰ سال به چالش کشیده شده است و توسط دادگاه ها و دکتترین با تفسیرهای مختلف مواجه شده است. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشوبیان میدارد که: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می - گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.» نویسندگان کنوانسیون برای تحقق مسئولیت به چند نکته کلیدی اشاره کرده اند:

۱. شرکت هواپیمایی زمانی مسئول است که مسافر فوت کند یا آسیب بدنی ببیند. در خصوص فوت مسافر بحث خاصی وجود ندارد، لکن در خصوص آسیب بدنی بحث های فراوانی در رویه های قضایی و دکتترین حقوق هواپیمایی به وجود آمده است. آیا شرکت هواپیمایی برای صرف خسارت های رویح نیز مسئولیت دارد یا تنها خسارت هایی که بدنی و فیزیکی باشند قابل جبران هستند؟ از متن کنوانسیون و کارهای مقدماتی نگارش کنوانسیون، جبران خسارت های روحی استنباط نمی شود. پذیرفتن یا نپذیرفتن جبران خسارت روحی توسط دادگاه ها بیشتر مبتنی بر نظام حقوقی کشوری است که به دعوا رسیدگی می کند. کشورهای پیرو نظام سیویل لا معمولاً خسارت های روحی را قابل جبران می دانند. ولی در کشورهای پیرو نظام کامن لا تنها خسارت های روحی که بر اثر خسارت های بدنی و فیزیکی ایجاد شده باشند قابل جبران هستند (حجتی، ۱۳۸۲، ۹۳). دادگاه ها در حقوق ایران تمایلی به صدور حکم به نفع خسارت های روحی ندارند. زیرا شورای نگهبان در نظر خود جبران خسارت را برای خسارت های روحی نپذیرفته و دادگاه ها نیز با پیروی از این نظر، حکم به جبران خسارت روحی نمی دهند (نقیبی، ۱۳۸۶، ۲۸۱). به نظر می رسد تفسیر موسع و توسل به قاعده لاضرر و قانون مسئولیت مدنی، دادگاه ها این اختیار را دارند که خسارت روحی را قابل جبران بدانند. البته دادگاه باید شرایط اقتصادی و اجتماعی کشور را نیز در نظر بگیرند (حجتی، همان، ۹۴).

۲. بر طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، خسارت باید در اثر سانحه ای رخ داده باشد که قابل جبران باشد. اگر خسارتی بدون وقوع سانحه ای ایجاد شود، دادگاه نمی تواند با توسل به کنوانسیون ورشو لاهه مسئولیت شرکت هواپیمایی را تعیین کند.

مشکل زمانی برجسته می شود که کنوانسیون ورشو سانحه را تعریف نکرده است. در رویه قضایی آمریکا تعریفی از سانحه ارائه شده است که تقریباً رویه قضایی کشورهای دیگر نظیر انگلیس و فرانسه همین تعاریف را پذیرفته اند (کریمی، ۱۳۹۰، ۶۶). با وجود این، دادگاه ها در تفسیر موسع و یا مضیق مفهوم سانحه اختیار دارند. دو نوع تفسیر مضیق و موسع در رویه های قضایی وجود دارد. تفسیر مضیق سانحه هوایی را مختص به خطرات ذاتی هواپیما دانسته و در نتیجه دایره خسارت های ایجاد شده محدود به سوانحی می شود که مربوط به خود هواپیما باشد. در تفسیر موسع که هر واقعه ای خارج از مسافر و غیرقابل انتظار و پیش بینی رخ دهد، به عنوان سانحه هوایی فرض می شوند، وقایعی که ارتباط با هواپیما نداشته و باعث خسارت شوند نیز سانحه تلقی می شوند. به نظر می رسد که دادگاه های ایران نیز می توانند بنابر هر دعوا و در نظر گرفتن انصاف و عدالت یکی از این دو تفسیر را در خصوص سانحه بپذیرند.

بر طبق مقررات قانون مدنی و تجارت همین که خسارتی بر اثر تقصیر خوانده ایجاد شود (بحث اتلاف و تسبیب) جبران خسارت باید پرداخت شود. همین که ثابت شود که مسافر در ایجاد خسارت نقش نداشته و تقصیر شرکت هواپیمایی ثابت شود جبران خسارت مسلم می گردد. بنابراین زمانی که قرارداد بین شرکت هواپیمایی با مسافر منعقد گردد و در زمان اجرای قرارداد به مسافر خسارتی وارد شود، شرکت هواپیمایی موظف به جبران خسارت می باشد خواه خسارت بر اثر وقوع سانحه ای باشد که مربوط به خطر ذاتی هواپیما است و خواه خسارت بدون وقوع سانحه بر اثر تقصیر یکی از خدمه پروازی رخ داده باشد (همان، ۹۲).

مسئولیت خسارت به کالا و ساک مسافر

بر طبق بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می گردد. مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد.»

مفاد ماده فوق مانند مقررات قانون تجارت ایران می باشد. از آنجا که محتوای مقررات کنوانسیون ورشو در خصوص مبنای مسئولیت در قانون داخلی قابل اجرا است لذا سیستم قضایی در اجرای مقررات بین المللی و تفسیر و صدور حکم برای جبران خسارتی به بار و ساک مسافر با مشکلی مواجه نیست.

از ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو می توان موارد زیر را استنباط کرد:

۱. بر طبق بند اول ماده ۱۸ کنوانسیون متصدی حمل و نقل زمانی مسئول است که بار و یا ساک مسافر منهدم، مفقود یا صدمه دیده باشد. این عبارت بدون اختلاف تفسیری اجرا می شود. ولی عبارت بعدی که بیان می دارد "واقعه موجب خسارت حین حمل و نقل" از جمله مقرراتی است که مواجه با تفسیرهای مختلف شده است. آنچه به نظر می رسد شرکت هواپیمایی ایرانی نیز بر طبق قرارداد حمل و نقل از زمانی که کالا را تحویل می گیرد و تا زمانی که کالا را به مرسل الیه تحویل نماید مسئول خسارت هایی خواهد بود که در اثر واقعه ایجاد شود. لذا دایره مسئولیت شرکت هواپیمایی ایرنی در خصوص کالا و ساک مسافر به نسبت فوت و آسیب بدنی مسافر گستره تر می باشد (کریمی، ۱۳۹۰، ۷۲).

زمانی که کالا توسط مقامات عمومی دولتی مثل گمرک و نیروی انتظامی و غیر شرکت هواپیمایی بررسی می شود، برخی اعتقاد دارند از آنجا که شرکت هواپیمایی نظارت و کنترلی بر بار و اثاثیه مسافر ندارد، لذا و نباید در صورت ایجاد خسارت به بار و اثاثیه در این موقعیت ها، مسئول باشد. از طرف دیگر برخی اعتقاد دارند که شرکت هواپیمایی باید تا زمان تحویل بار به مرسل الیه و تحویل اثاثیه به مسافر مسئول باشد هر چند که کالا در زمانی خسارت دیده باشد که تحت نظارت مقامات عمومی بوده است. آنها استدلال می کنند که مقررات کنوانسیون ورشو لاهه در خصوص مسئولیت شرکت های هواپیمایی با هدف تسهیل دریافت جبران خسارت توسط مشتریان بوده است و جبران خسارت آنها توسط مقامات عمومی به سادگی امکان پذیر نمی باشد (قدیری، ۱۳۹۱، ۱۰۵).

پروازهای داخلی

مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی ایرانی در پروازهای داخلی با فراز و نشیب همراه بوده است:

تا سال ۱۳۵۸ تنها قوانین و مقررات عام مانند قانون مدنی و قانون تجارت قابل اجرا بود. لکن با سانحه ای که برای بوئینگ ۷۲۷ شرکت هواپیمایی هما در مسیر مشهد - تهران در سال ۱۳۵۸ رخ داد و ۱۲۷ سرنشین آن کشته شدند، قانونگذار (شورای انقلاب) وجود قانون خاص برای جبران خسارت از زیان دیدگان را ضروری دید و مسئولیت محدود مندرج در کنوانسیون ورشو - لاهه را قبل اجرا برای شرکت های هواپیمایی هما به تصویب رساند.

سپس با توجه به ایجتی و توسعه شرکت های هواپیمایی ایرانی، نظیر شرکت های هواپیمایی آسمان، قانون گذار قانون ۱۳۶۴ را با عنوان "قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی" برای کلیه شرکت های هواپیمایی ایرانی در خصوص مسافر، ساک و بار او قابل اجرا کرد. به موجب این قانون، ایران مانند کشورهای اروپایی مقررات یکنواخت بین المللی، در زمینه مسئولیت محدود متصدی حمل و نقل را در پروازهای داخلی مشابه پروازهای بین المللی به اجرا درآورد (لرستانی، ۱۳۷۵، ۱۲۵).

به علت مشکلات حقوقی و اقتصادی که بین مقررات بین المللی با مقررات جبران خسارت بر مبنای دیه برای عمم شهروندان و شرکت های هواپیمایی در داخل کشور ایجاد شد، قانون گذار در سال ۱۳۹۱ ترجیح داد مسئولیت متصدی حمل و نقل ایرانی را در پروازهای داخلی در خصوص فوت و آسیب بدنی مسافر بر طبق دیه در قانون مجازات اسلامی قرار دهد. لذا محدوده جبران خسارت برای فوت و آسیب بدنی مسافر در پروازهای داخلی و بین المللی متفاوت شد؛ اما در خصوص ساک مسافر و بار همچنان مقررات کنوانسیون ورشو - لاهه با برخی اصلاحات بر پروازهای داخلی باقی ماند.

از آنجا که بعد از تشکیل اتحادیه اروپا و صدور پول واحد یورو در اروپا، فرانک فرانسه مانند دیگر پول های ملی کشورهای اروپایی منسوخ شد، دادگاه های ایران در محاسبه ارزش پول فرانک طلا به ریال برای جبران خسارت برای فوت و آسیب بدنی مسافر با مشکل مواجه شدند. از یک طرف ارزش طلا روزبه روز افزایش می یافت و مبلغ مورد محاسبه بیش از دیه می شد، لذا خواهان ها درخواست محاسبه جبران خسارت به فرانک طلا را در تاریخ صدور رأی داشتند. از طرف دیگر شرکت های هواپیمایی استناد می کردند که سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) رقم واقعی ۲۵۰ هزار فرانک طلا در پروتکل لاهه را در سال ۱۹۷۵ بررسی کرده و مبلغ معادل آن یعنی SDR ۱۶/۶۰۰ را به دست آورده و همین مبلغ را در پروتکل شماره ۲ مونترال ۱۹۷۵ اصلاحی کنوانسیون ورشو به جای ۲۵۰ هزار فرانک قرار داده است. لذا همین مبلغ باید به عنوان جبران خسارت به ریال تبدیل شده و به خانواده قربانیان سانحه داده شود.

دادگاه های بدوی و تجدیدنظر در بررسی سانحه شرکت هواپیمایی آسمان نظرات یکسانی را ارائه ندادند. آنچه در نظر دادگاه های تجدیدنظر مشهود است تمایل آنها به دیدگاه خواهان ها بود، یعنی در تسعیر فرانک طلا، معادل آن را که ۶۵ و نیم میلیون فرانک طلا به عیار نهمصد هزارن تعیین شده بود را از بانک مرکزی استعلام و نهایتاً آن را در ۲۵۰ هزار ضرب و حکم به پرداخت آن می کردند.^۱ در آخرین حکم صادره در سال ۱۳۹۱ مبلغ جبران خسارت برای هر فوت مسافر به ۵۰۰ میلیون تومان نیز رسید، که تقریباً در آن سال سه برابر نرخ دیه و دو برابر ۱۰۰ هزار SDR مندرج در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ بود. اگر همین رویه ادامه می یافت با توجه به افزایش ارزش نرخ طلا در بازار، اکنون افزایش جبران خسارت برای همرسافر به یک میلیارد یا بیشتر از آن می رسید.

مشکل همچنان ادامه داشت و احتمال رفتار مشابه توسط دادگاه های رسیدگی کننده به سانحه هوایی در آینده وجود داشت. روند فوق برای شرکت های هواپیمایی ایرانی یک فاجعه تلقی می شد. لذا با طرح مشکل در مراجع قانونگذاری، قانونگذار برای رفع مشکل تعارض بین قانون دیه و مقررات کنوانسیون ورشو - لاهه در خصوص مسئولیت محدود در پروازهای داخلی اقدام به اصلاح قانون ۱۳۶۴ کرد. قانونگذار قانون ۱۳۹۱ را تصویب و جایگزین قانون ۱۳۶۴ نمود. به طور خلاصه بر طبق قانون ۱۳۹۱

^۱ دادنامه شماره ۱۹۲-۷۶/۲/۲۵ شعبه ۴ دادگاه عمومی اصفهان و دادنامه شماره ۱۲۱۱-۱۳۷۷/۹/۳ شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر اصفهان

اولاً در خصوص فوت و آسیب بدنی مسافر در پروازهای داخلی مقررات دیه حاکم شد ثانیاً محاسبه فران طلا در کنوانسیون ورشو - لاهه مطابق با معادل آنها در پروتکل های شماره ۱ و ۲ مونترال ۱۹۷۵ تعیین شد (همان، ۹۰).

مسئولیت برای فوت و آسیب بدنی مسافر

ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی ۱۳۹۱ بیان می دارد: که در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی است. بنابر ماده فوق مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافر مطابق با قانون مجازات اسلامی تعیین می شود. در نتیجه مسئولیت شرکت هواپیمایی و تعیین جبران خسارت براساس قانون دیات مندرج در قانون مجازات اسلامی مانند سایر قتل های شبه عمد و یا خطائی توسط قاضی دادگاه تعیین می شود (قدیری، ۱۳۹۲، ۲۸).

پیش از تصویب قانون ۱۳۹۱ در خصوص مسئولیت محدود شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی، قانون ۱۳۶۴ با عنوان تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور اجرا می شد. لذا در یک دوره زمانی میان ۱۳۶۴ تا ۱۳۹۱، مقررات مسئولیت محدود مندرج در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵ در کنار مقررات دیه برای شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی همانند پروازهای بین المللی در صورت فوت و آسیب بدنی مسافر قابلیت اجرا داشت که با وضع قانون ۱۳۹۱ کن لم یکن و تعارض بین مقررات بین المللی و مقررات داخلی در خصوص جبران خسارت از یک مسافر در زمینه فوت و آسیب بدنی پایان یافت (همان).

با توجه به مطالب مذکور در صورتی که مسافری در سانحه هوایی در پرواز داخلی فوت نماید و یا دچار آسیب بدنی ود، دادگاه علاوه بر بررسی مقررات مسئولیت مدنی و مسئولیت قراردادی مندرج در قانون مدنی، قانون تجارت و قانون مسئولیت مدنی، بر مبنای قانون مجازات اسلامی و به طور خاص مقررات دیه به موضوع رسیدگی کرده و حکم به جبران خسارت می دهد.

بررسی تحلیلی و تطبیقی قانون ۱۳۶۴ و قانون ۱۳۹۱

پس از قانون "تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور" (قانون ۱۳۶۴)، حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی در حدود مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو - لاهه شد. لکن پس از اجرای قانون، مشکلات حقوقی (تعارض مسئولیت محدود در کنوانسیون ورشو - لاهه با مقررات دیه) و اقتصادی (نحوه محاسبه ریالی فرانک) در تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی برای مراجع قضایی پیش آمد. قانونگذار برای رفع ابهامات و مشکلات ایجاد شده، "تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی" (قانون ۱۳۹۱) را تصویب و قانون ۱۳۶۴ را لغو کرد. در اینجا با بررسی تطبیقی تحلیلی دو قانون به نقاط قوت و ضعف هر دو قانون اشاره می شود.

تحلیل قانون ۱۳۶۴

قانون "تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور" ۱۳۶۴ بیان می دارد: «ماده واحده - مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن، در لاهه به امضاء رسیده موضوع مصوب ۱۳۵۴ می باشد. این قانون مشتمل بر ماده واحده در جلسه روز یکشنبه نوزدهم آبانماه ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۶۴/۹/۶ به تأیید شورای نگهبان رسیده است.»

قانون ۱۳۶۴ دارای مزایا و معایبی بود که به ترتیب زیر به آنها اشاره می شود:

مزایا

تدوین یک قانون خاص برای تعیین مسئولیت محدود متصدی حمل و نقل هوایی در کنار قوانین داخلی به علت اهمیت صنعت هوانوردی امری پسندیده بود. از آنجا که وقوع سانحه هوایی و خسارت به مسافران افکار عمومی جامعه را بشدت متأثر می کند، تعیین مسئولیت شرکت های هواپیمایی در یک قانون خاص و پرداخت جبران خسارت به بازماندگان سوانح هوایی به طور آسان در راستای تسلی خاطر جامعه و کمک به جلوگیری از رکود حمل و نقل هوایی می باشد (عندلیب، ۱۳۹۳، ۷۷).

ایجاد و اجرای مقررات یکنواخت بین المللی در پروازهای بین المللی و داخلی، نشان داد که حقوق ایران، این انعطاف پذیری را دارد که به منظور ارتقای صنعت حمل و نقل هوایی، اولویت را به اجرای مقررات بین المللی مسئولیت محدود در پروازهای داخلی دهد. اجرای مقررات بین المللی یکنواخت در پروازهای داخلی و بین المللی موجب می شود که حقوق و وظایف طرفین قرارداد حمل و نقل هوایی در زمینه بین الملل و داخلی یکنواخت شود و طرفین قرارداد یعنی شرکت های هواپیمایی و مشتریان اعم از مسافران و فرستندگان کالا در صورت سانحه و خسارت از حقوق و وظایف مشخصی برخوردار شوند (همان).

معایب

برخی اعتقاد دارند که مقررات بین المللی در مواردی اجرا می شود که دو یا چند کشور مختلف در آن دخالت داشته باشند و یا حداقل یک عنصر خارجی باید وجود داشته باشد تا مقررات بین المللی اعمال شود و از آنجا که در پروازهای داخلی مبدأ و مقصد در داخل یک کشور است و غالباً مسافران آنها تابع ایران می باشند، لذا اجرای مقررات بین المللی در پروازهای داخلی براساس قانون ۱۳۶۴ امری غیرمعقول بود.

به نظر نویسنده نظر فوق خالی از اشکال نیست زیرا کشورهای اروپایی واضع مقررات، به منظور تقویت و تثبیت مقررات یکنواخت بین المللی، این مقررات را به پروازهای داخلی خود نیز تسری دادند و در حال حاضر نیز مقررات کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را در پروازهای داخلی لازم الاجرا کرده اند. لذا اجرای برخی مقررات کنوانسیون از جمله مسئولیت محدود و یا مبنای مسئولیت در پروازهای داخلی، علی رغم عدم عنصر خارجی در دعاوی مربوطه، برای مشتریان و شرکت های هواپیمایی مطلوب است و آنها از حقوق و وظایف یکنواختی برخوردار می شوند (همان، ۷۹).

تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی به میزان کمتر یا بیشتر از آنچه در قانون داخلی برای فوت و آسیب بدنی مسافر برای همه اشخاص در ایران اجرا می شود، امری نامطلوب است. یکی از نقاط ضعف قانون ۱۳۶۴ تفاوت در میزان مسئولیت محدود در کنوانسیون ورشو و لاهه در جبران خسارت برای فوت و آسیب بدنی با میزان دیه در داخل کشور بود؛ یعنی در دوران گذشته میزان مبلغ دیه کمتر از میزان مسئولیت محدود مندرج در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو می بود. تفاوت در میزان جبران خسارت، باعث تبعیض بین فوت مسافر هوایی و دیگر افراد تابع ایران شده و این رفتار تبعیض آمی، بی عدالتی را به همراه آورده بود.

این استدلال نیز قابل نقض است زیرا تعیین میزان مسئولیت محدود یکنواخت بیش از دیه در حمل و نقل هوایی، به منظور توسعه صنعت هوانوردی و امکان دریافت جبران خسارت عادلانه در سیستم حمل و نقل هوایی می باشد. این سیستم با توجه به نوع وسیله نقلیه ای که مورد استفاده قرار می گیرد به راحتی مرز کشورها را طی می کند؛ ویژگی بین المللی پیدا کرده و مقررات آن باید مانند سایر مقررات هوانوردی بر مبنای استانداردهای بین المللی باشد (همان، ۸۰).

تحلیل قانون ۱۳۹۱

قانونگذار در سال ۱۳۹۱ "قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی" را به جای قانون ۱۳۶۴ به تصویب رساند. از آنجا که ماده ۱ قانون ۱۳۹۱ علی رغم این که برای اصلاح و یا لغو قانون ۱۳۶۴ که در خصوص پروازهای داخلی شرکت های هواپیمایی ایرانی وضع شده؛ به پروازهای بین المللی نیز توجه کرده است (عندلیب، ۱۳۹۳، ۹۰). لذا به دو جنبه پروازهای بین المللی و داخلی که در قانون ۱۳۹۱ به آن اشاره شده، به طور جداگانه به ترتیب زیر پرداخته می شود:

پروازهای بین‌المللی: قانونگذار با وضع قانون جدید، به متن، قانون را فراتر از مقررات مربوط به مسئولیت محدود شرکت های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی برده است. در بند اول ماده ۱ در خصوص حمل و نقل بین‌المللی قواعدی وضع شده است. هرچند مفاد مقررات در ماده ۱ تکرار بیان قانون ۱۳۵۴ ایران در خصوص الحاق به دو معاهده، یعنی کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن یعنی لاهه ۱۹۵۵ می باشد، لکن در تبصره آن اشاره به موضوعی شده است که میزان جبران خسارت در خصوص بار و اثاثیه مسافر در کنوانسیون ورشو - لاهه را تحت تأثیر قرار داده و میزان آن را به نسبت به مبلغ واقعی آن که در بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو - لاهه بیان شده است، کاهش می دهد.

پروازهای داخلی: هدف اصلی قانون ۱۳۹۱، تعیین مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی بر مبنای مقررات دیه برای فوت و آسیب بدنی مسافران هوایی در پروازهای داخلی بود، لکن در کنار این هدف، خواسته های دیگر شرکت های هواپیمایی نیز مورد توجه قرار گرفته است.

در زیر مزایا و معایب قانون ۱۳۹۱ در خصوص پروازهای داخلی اشاره می شود:

مزایا: قانون ۱۳۹۱ در حقیقت با تثبیت مسئولیت محدود مبتنی بر دیه در پروازهای داخلی در صورت فوت و آسیب بدنی مسافر، به تعارض مقررات دیه کنوانسیون ورشو - لاهه قانون ۱۳۶۴ خاتمه داد و بدینوسیله یکنواختی مقررات داخلی را مورد توجه قرار داده است.

قانون ۱۳۹۱ با تعیین دیه برای فوت و آسیب بدنی مسافر در پروازهای داخلی، به ابهاماتی که در نحوه محاسبه مسئولیت محدود در ماده ۲۲ وجود داشت، خاتمه داد. برخی با مراجعه به محاسبه آ « در پروتکل های ۱ و ۲ مونترال ۱۹۷۵ مبالغی را بیان می کردند، که با عبارت صریح مربوط به محاسبه جبران خسارت بر مبنای نرخ طلا در زمان صدور در پروتکل لاهه منافات داشت. محاسبه مبتنی نرخ طلا در زمان صدور حکم مبتنی بر بند آخر ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو - لاهه، منجر به صدور احکامی شده بود که رقم های اعلامی به سرعت با بالا رفتن سریع طلا، افزایش می یافت و شرکت های هواپیمایی را در صورت سانحه هوایی با ورشکستگی مواجه می کرد. قانون ۱۳۹۱ این اختلاف را برطرف کرد و موجب شد که مبلغ جبران خسارت مبتنی بر دیه به طور یکنواخت به قربانیان سانحه هوایی پرداخت شود. لذا تعیین نرخ ثابت دیه که هر ساله توسط قوه قضائیه اعلام می شود، خطر را از شرکت های هواپیمایی دور می نماید و آنها می توانند خود را در برابر مسئولیت احتمالی بیمه نمایند (کریمی، ۱۳۹۰، ۱۲۶).

معایب: قانون ۱۳۹۱ علی رغم داشتن مزایا در ایجاد یکنواختی مقررات در کشور و حل تعارض قانون مجازات اسلامی و قانون ۱۳۶۴، دارای اشکالات شکلی و ماهوی است که به ترتیب زیر بیان می شود:

۱. ماده قانون ۱۳۹۱ ایراد اشکالی دارد و از پیوستگی و انسجام لازم برخوردار نیست. این ماده از یک طرف اشاره به "مسافر و بار و اثاثیه در پرواز داخلی" دارد؛ و از طرف دیگر در تبصره ماده فوق تنها اشاره به مبلغی دارد که برای جبران خسارت برای فوت یا آسیب بدنی مسافر در پروازهای بین‌المللی بر طبق کنوانسیون ورشو - لاهه تعیین شده است. مشخص نیست چرا مبلغ مندرج در پروتکل های ۱ و ۲ مونترال ۱۹۷۵ برای جبران خسارت در صورت فوت و آسیب بدنی مسافر به جبران خسارت به بار و اثاثیه تسری یافته است. در صورتی که اگر قانونگذار می خواست که بر مبنای پروتکل ۱ و ۲ مونترال ۱۹۷۵، مبلغ جبران خسارت به بار و اثاثیه را تعیین کند باید بر طبق خود این دو پروتکل عمل می کرد؛ یعنی ۱۷ SDR برای هر کیلو بار و اثاثیه مسافر که تحویل شرکت هواپیمایی می شود و ۳۳۲ SDR برای اثاثیه مسافری باشد که آن را به همراه خود به هواپیما می آورد (هانابل، ۱۳۹۲، ۸۸).

۲. قانونگذار در ادامه در ماده ۲ قانون ۱۳۹۱ مجدداً اشاره به پروازهای داخلی در خصوص مسافر می کند. در ماده ۲ قانونگذار بیان کرده است که اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارت بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات وار شده فقط براساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وار شده براساس این قانون می باشند. هدف قانونگذار از ارائه ماده ۲، تأکید بر انحصاری بودن ادعای

جبران خسارت بر مبنای کنوانسیون ورشو - لاهه برای بار و اثاثیه است و در حقیقت امکان رجوع خواهان ها به مقررات قانون مدنی و تجارت را برای مطالبه جبران خسارت کاملاً سلب می کند (عندلیب، ۱۳۹۳، ۱۲۸).

به نظر می رسد ماده ۲ قانون ۱۳۹۱ نتوانسته توازن منافع شرکت هواپیمایی و مشتری را رعایت کند و تنها نفع شرکت هواپیمایی را موردنظر قرار داده است. این ماده برخلاف رویه قضایی بین المللی و حقوق داخلی است. از یک طرف بر طبق کنوانسیون ورشو - لاهه، در صورت رفتار عمدی و تقصیری شدید، شرکت هواپیمایی نمی تواند به مسئولیت محدود استناد کند و مسئولیت او نامحدود و کامل می باشد. از طرف دیگر نیز در حقوق داخلی جبران خسارت برای اموال مبتنی بر قاعده اتلاف می باشد و شخص مسئول باید جبران خسارت کامل را نماید (گرچی، ۱۳۷۵، ۲۴۷). لذا اگرچه بر طبق قواعد کلی، متصدی حمل و نقل به موجب شروط قراردادی می تواند مسئولیت خود را محدود کند، لکن تعیین حدود مسئولیت غیر قابل نقض، غیرعادلانه و تنها به نفع شرکت های هواپیمایی در دوران حاضر مورد قبول نمی باشد (همان، ۱۲۹).

کشورها در سالهای اخیر با وضع قانون خاص و تثبیت رویه قضایی به نفع مشتری وارد عمل شده اند و در صورتی که در قراردادهای حمل و نقل، مسئولیت جبران خسارت شرکت های هواپیمایی برخلاف عرف و عادت به مقداری کاهش یافته باشد و مشتری را با ضرر مواجه کند، دادگاه ها این شروط قراردادی را نپذیرفته و حکم به خسارت کامل و نامحدود می دهند. لذا در صورتی که بپذیریم که ماده ۲ قانون ۱۳۹۱ انحصاری بودن جبران خسارت را بیان کرده است، برخلاف رویه بین المللی به زیان مشتری (مسافر و فرستنده کالا) وضع شده است (قدیری، ۱۳۹۱، ۹۹).

۳. نکته حائز اهمیت دیگر این است که چرا قانونگذار مسئولیت محدود برای بار و اثاثیه مندرج در کنوانسیون ورشو و همچنین پروتکل لاهه را برای حدود جبران خسارت ذکر می کند. در حالی که اگر قانونگذار اصرار به اجرای مقررات بین المللی در پروازهای داخلی داشت تنها کافی بود که به پروتکل لاهه اشاره کند. مبرهن است زمانی ذکر کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه توأمان ضروری است که پرواز بین المللی باشد و کشور متعاقد نیز کنوانسیون ورشو - لاهه را پذیرفته باشد. به طور مثال اگر شرکت هواپیمایی ایران ایر از ایران به یک کشور ثالث پرواز داشته باشد و دچار سانحه شود. از آنجا که ایران به کنوانسیون ورشو - لاهه ملحق شده است باید بررسی شود که کشور مقصد یا مبدأ به چه کنوانسیونی ملحق شده است تا بر مبنای مقررات مشترک به دعوا رسیدگی شود. یعنی اگر کشور مقصد به کنوانسیون ورشو ملحق شده باشد، تنها کنوانسیون ورشو لازم الاجرا می باشد و اگر به پروتکل لاهه فقط ملحق شده باشد فقط پروتکل لاهه اعمال می شود و اگر به هر دو ملحق شده باشد بر مبنای کنوانسیون ورشو - لاهه اعمال می گردد. لذا ذکر کنوانسیون ورشو - لاهه برای جبران خسارت در پروازهای داخلی بی معناست و دادگاه را در زمان رسیدگی با مشکل مواجه می سازد (هاناپل، ۱۳۹۲، ۷۷).

از کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ تا کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

اولین کنفرانس بین المللی در خصوص حقوق حمل و نقل هوایی در سال ۱۹۲۵ در پاریس تشکیل شد. در این کنفرانس نمایندگان نظام های حقوقی مهم آن زمان؛ یعنی نظام های کامن لا و سیویل لا (برای مثال انگلیس به عنوان نماینده اصلی نظام کامن لا و فرانسه و آلمان به عنوان نمایندگان اصلی نظام سیویل لا) حاضر بودند. دولت های اروپایی در این کنفرانس بین المللی کمیته متخصصان فنی و حقوقی معروف به سیتیجا (CITEJA) را ایجاد کردند. این کمیته مسئول مطالعه، بررسی و تهیه پیش نویس موضوعات حقوق هوایی خصوصی؛ مخصوصاً حل و فصل جنبه های مختلف مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی شد (موسویها، ۱۳۸۱، ۶۲).

دولت ها در این اجلاس مزایای فنی - اقتصادی یکنواخت کردن برخی قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در سطح بین المللی را به منظور توسعه بیشتر صنعت حمل و نقل هوایی به رسمیت شناختند. کنوانسیون ورشو از یک طرف منافع اقتصادی مشتری (مسافر و فرستنده بار) متصدی حمل و نقل هوایی را در شرایط و اوضاع و احوال اقتصادی و سیاسی اوایل قرن بیستم با پذیرش تحدید حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در نظر گرفت. از طرف دیگر قواعد کامن لا و

سیویل‌لا را در خصوص مسئولیت هماهنگ ساخت. در نتیجه این کنوانسیون توانست در صحنه بین‌المللی موفق باشد و دولت‌ها برای بیش از هشتاد سال آن را اجرا کنند. البته کنوانسیون ورشو، با توجه به شرایط بین‌المللی، در چند دوره اصلاح شد (موسویها، ۱۳۸۱، ۶۴).

اسناد بین‌المللی بین کنوانسیون ورشو تا کنوانسیون مونترال

جامعه بین‌المللی اعم از کشورهای مستقل، سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی نظیر سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO)، انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی (IATA)، دولت‌ها به طور مستقل پس از جنگ جهانی دوم تحت تأثیر شرایط اقتصادی، سیاسی و اجتماعی اقداماتی کردند که در برخی موارد کنوانسیون به طور مستقیم اصلاح و یا تکمیل شد و در برخی موارد به طور غیرمستقیم برخی از مواد کنوانسیون رعایت نشد. اسناد بین‌المللی که در پی اصلاح و تکمیل کنوانسیون ورشو در عرصه بین‌المللی پذیرفته شدند، عبارتند از:

۱. پروتکل لاهه ۱۹۵۵
 ۲. کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱
 ۳. پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱
 ۴. پروتکل‌های مونترال ۱۹۷۵ شماره‌های ۱، ۲، ۳ و ۴
 ۵. موافقت‌نامه مونترال بین شرکت‌های هواپیمایی ۱۹۶۶
 ۶. موافقت‌نامه یاتا بین شرکت‌های هواپیمایی در خصوص مسئولیت در قبال سفر ۱۹۹۵ (IIA)^۱.
 ۷. موافقت‌نامه یاتا^۲ (IATA) بین شرکت‌های هواپیمایی در خصوص اقدامات اجرایی (MIA)IIA ۱۹۹۶ و
 ۸. مقررات اجرایی آتا^۳ (ATA) بین شرکت‌های هواپیمایی یاتا در خصوص موافقت‌نامه‌های ۱۹۹۵ و ۱۹۹۶ (IPA)^۴
- کنوانسیون ورشو به همراه اصلاحیه‌های آن و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی فوق‌الذکر که پیش از کنوانسیون مونترال تصویب شدند، به عنوان یک مجموعه به عنوان سیستم ورشو نامیده می‌شوند.
- با تغییرات و تحولات اقتصادی و اجتماعی و سیاسی بعد از جنگ جهانی دوم، نیاز به مقررات بین‌المللی مستحکم‌تری احساس شد. با اجرای مقررات کنوانسیون ورشو توسط دادگاه‌ها در کشورها مختلف، به تدریج نواقص برخی مقررات مشخص شد. برخی کشورها مخصوصاً آمریکا، بعد از جنگ جهانی دوم از شرایط اقتصادی بهتری برخوردار شدند. در نتیجه این شرایط سطح رفاه شهروندان افزایش یافت و آنها انتظار دریافت جبران خسارت بیشتری را پیدا کردند. در حقیقت در پی جبران خسارت کامل و نامحدود همانند حقوق داخلی برآمدند (موسویها، ۱۳۸۱، ۷۹).

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

نویسندگان کنوانسیون مونترال قصد داشتند که مقرراتی ارائه نمایند که از یک طرف متضمن موضوعات جدید حقوق بین‌الملل هوایی باشد و از طرف دیگر یکنواختی حقوق هوایی را تقویت کنند. آنها قصد داشتند که سیستم ورشو را به روز و به هنگام کنند. کنوانسیون ورشو در زمانی پذیرفته شد که صنعت هواپیمایی در دوران نوپای خود بود و هنوز به حد خودکفایی نرسیده بود. لکن با گذشت زمان این صنعت توسعه یافت. توسعه در زمینه‌های تجهیزات فنی مربوط به هواپیمایی، جهانی سازی در زمینه بهره‌برداری‌های حمل و نقل هوایی و نهایتاً توازن منافع شرکت‌های هواپیمایی و مشتریان با تمایل بر حمایت حقوق مسافر برای جبران خسارت به نسبت شرکت‌های هواپیمایی، نویسندگان کنوانسیون مونترال را بر آن داشت که قواعد

^۱. The 1955 IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability.

^۲. International Air Transport Association.

^۳. The 1996 IATA Inter-carrier Agreement on Measures to Implement the IIA.

^۴. Air Transport Association of America.

حقوقی مسئولیت باید مطابق با توسعه و پیشرفت های فنی، اقتصادی و اجتماعی و متمایل به حمایت از حقوق مسافر باشند (همان، ۸۷).

در پرتو توسعه های فنی و ایمنی حمل و نقل هوایی، تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی دیگر ارزش گذشته را نداشت. در نتیجه نویسندگان کنوانسیون مونترال در پی ارائه مقرراتی برای جبران خسارت منصفانه و عادلانه و پذیرش مسئولیت نامحدود برای قربانی شدند. با وجود این، نویسندگان کنوانسیون مونترال تا جایی که امکان داشت از مقررات سیستم ورشو طی سالیان متمادی توسط سیستم های حقوقی کشورهای مختلف اعمال شده و رویه های قضایی ثابتی در تفسیر و اجرای آنها ایجاد شده است. لذا دلیلی ندارد آن مقرراتی که تثبیت شده است تغییر یابند. لذا آنها به جز مواردی که اصلاحات می توانست به یکنواختی مقررات بین المللی کمک نماید و در راستای تقاضای جامعه بین المللی باشد، تلاشی برای تغییر مقررات سیستم ورشو نکردند (همان).

ایکائو با در نظر گرفتن شریط بالا تصمیم به بررسی موضوع گرفت و در این خصوص کنفرانس مونترال را تشکیل داد. در این کنفرانس، کنوانسیون جدیدی پیشنهاد شد که با شرایط اقتصادی و حقوقی دولت ها در پروازهای بین المللی و داخلی بیشتر مطابقت داشت. بنابراین کنوانسیون مونترال به خاطر تقاضای جامعه بین المللی در حمایت بیشتر از مسافران و مدرنیزه کردن اسناد بین المللی مربوط به مسافرت های هوایی تصویب شد. اگرچه کنوانسیون مونترال توجه خاصی به جبران خسارت برای فوت و یا آسیب بدنی مسافران در سوانح هوایی داشت، لکن تلاش خود را برای برقراری توازن منافع متصدی حمل و نقل هوایی و مشتریان معطوف نمود. کنوانسیون مونترال جایگزین کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های آن شد، لکن اصول و مبانی اساسی در کنوانسیون ورشو تقریباً بدون تغییر باقی ماند. سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال را در حقوق بین الملل مخصوص هوایی می تواند به عنوان یک رژیم بین المللی در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر و فرستنده کالا با نام رژیم ورشو - مونترال معرفی کرد (همان، ۸۸).

حقوق بین الملل خصوصی هوایی

اصل و مبنای مسئولیت در کنفرانس اول حقوق بین الملل خصوصی هوایی ارائه شد. در پیش نویس اولیه کنوانسیون، مسئولیت مبتنی بر تئوری تقصیر با بار اثبات دعوا بر دوش متصدی حمل و نقل هوایی پیشنهاد شد. مبنای مسئولیت در مباحث سومین جلسه سیتیجا (مادرید ۱۹۲۸) و کنفرانس ورشو به چالش کشیده شد. هیچ اتفاق نظری میان طرفداران دکتترین تقصیر و مسئولیت محض راجع به مبنای مسئولیت برای مسافران و بار در کنفرانس ورشو بحث شد. دکتترین اول که مبتنی بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر بود توسط نویسندگان قانون مدنی فرانسه ارائه شد. آقای ریپرت نماینده فرانسه در کمیته سیتیجا استدلال می کرد که تحمیل مسئولیت مطلق بر متصدی حمل و نقل هوایی غیرمنطقی است و اگر متصدی حمل و نقل هوایی اقدامان منطقی معمول برای اجتناب از خسارت را اتخاذ کند، باید از مسئولیت معاف گردد. این نظر همچنین توسط نمایندگان انگلیس در سیتیجا حمایت شد (قدیری، ۱۳۹۱، ۱۳۹).

دکتترین دوم که در اواخر قرن نوزدهم پدیدار شده بود، مبتنی بر مسئولیت محض بود. نماینده آلمان این نظریه را ابتدا در سیتیجا ارائه داد و سپس توسط نماینده ایتالیا حمایت شد. این دکتترین ضرورت وجود تقصیر از طرف خواننده برای احراز مسئولیت را رد می کرد. آقای ریشر از آلمان در اجلاس سوم سیتیجا از مسئولیت محض شرکت های هواپیمایی در خصوص فوت و یا آسیب بدنی آنها حمایت کرد. او بر این باور بود اگر مسئولیت برای خطاهای ناوبری و خلبانی استثناء شود، عملاً سیستم اولیه در خصوص تضمین جبران خسارت از منظر مسافران ایجاد نمی شود. با وجود این، بیان کرد که در خصوص بار وضعیت فرض می کند زیرا در جابجایی کالاها خطا و تقصیر تجاری می تواند ملاک عمل قرار گیرد (همان، ۱۴۰).

مسئولیت محدود

نویسندگان کنوانسیون ورشو مسئولیت محدود را با هدف توازن میان منافع مشتریان و شرکت های هواپیمایی و با الگو گرفتن از حقوق دریایی پذیرفتند. مسئولیت محدود مالک کشتی با داشتن تاریخی طولانی یک منبع الهام برای نویسندگان کنوانسیون ورشو شد. مالکان کشتی از نظر مالی برای جبران کامل خسارت توانایی نداشتند لذا پیش از تدوین کنوانسیون های بین المللی بر طبق حقوق داخلی کشورهای صاحب دریانوردی مسئولیت مالکان کشتی محدود شده بود و در حقیقت این کشورها خود را ملزم به اجرای مسئولیت محدود کرده بودند. استدلال منطقی حمایت از مالک کشتی با تحدید حدود مسئولیت او در حقوق داخلی به مالکان کشتی خارجی نیز توسعه یافت و سپس در کنوانسیون های بین المللی تأیید شد (موسویها، ۱۳۸۱، ۷۲). مفسران حقوق هوایی همانند دریون استدلال فوق الذکر را برای حقوق هوایی نپذیرفته اند. مطابق با نظر آنها مسئولیت محدود متصدی حمل و نقل هوایی به منظور ایجاد فرصت های برابر و منصفانه در جبران خسارت و تقویت یکنواختی مقررات بین المللی بوده است. او عقیده داشت که دلایل اصلی درج مسئولیت محدود در کنوانسیون ورشو مربوط به حمایت از صنعت نوپای حمل و نقل هوایی در آن دوران و به منظور یکنواخت کردن قوانین جبران خسارت بوده است. مسئولیت شرکت های هواپیمایی تا جایی که به نفع صنعت هواپیمایی بود، محدود شد. مسئولیت محدود برای تشویق صنعت هواپیمایی و حمایت او در برابر خطراتی بود که مردم را برای استفاده از این وسیله نقلیه بی انگیزه می کرد. مسئولیت محدود در مقابل مسئولیت شدیدی بود که در آن زمان برای متصدی حمل و نقل تحمیل می شد و این راهی برای ایجاد تعادل منافع مشتری و متصدی حمل و نقل بود (همان، ۷۳).

مسئولیت نامحدود

همان وطر که تبیین شد یکی از مهمترین اصول مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در رژیم بین المللی، مسئولیت محدود برای فوت و آسیب بدنی مسافر بود که علی رغم این که در دو نظام حقوقی کامن لا و سیویل لا مسئولیت نامحدود پذیرفته شده بود، نویسندگان کنوانسیون ورشو ترجیح دادند به علل مختلف از جمله حمایت از صنعت نوپای حمل و نقل هوایی و ایجاد توازن میان منافع شرکت های هواپیمایی و مشتریان آن را بپذیرند. لکن در مواردی چند مسئولیت نامحدود را اجازه داده اند. نویسندگان کنوانسیون ورشو با ارائه دو استثناء (قصور در مطابقت با برخی تشریفات صدور بلیط و بارنامه و تقصیر سنگین)، مسئولیت نامحدود را پذیرفتند و در نهایت در کنوانسیون مونترال مسئولیت نامحدود برای فوت و آسیب بدنی مسافر به طور کلی پذیرفته شد. قصور در مطابقت با برخی تشریفات صدور بلیط و بارنامه که در کنوانسیون ورشو بیان شده است، در این مطالعه بررسی نمی شوند زیرا این موضوع در پروتکل لاهه ۱۹۵۵ حذف شد و پس از آن هیچگاه نیز در اسناد دیگر مربوطه ذکر نشدند و همچنین دادگاه ها را با چالش جدی در تفسیر آن مواجه نساخته است. لکن تنها مورد استثناء که بر مسئولیت محدود در کنوانسیون ورشو وارد شد و دادگاه ها را با چالش مواجه کرد ماده ۲۵ بود.

ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو بیان می دارد:

«۱. در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی یا 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 می کند استناد کند. ۲. همچنین در صورتی که خسارت به وسیله عاملین متصدی حمل و نقل که در حدود وظایف خود عمل می کند وارد گردد متصدی حمل و نقل از حق استناد به مفاد کنوانسیون حاضر محروم خواهد بود.»

ارائه تقصیر سنگین به عنوان استثناء در ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، ابزاری برای نقض مسئولیت محدود در کنوانسیون ورشو شد. از آنجا که مسئولیت محدود در این کنوانسیون به عنوان یک مزیت برای متصدی حمل و نقل هوایی بیان شد، نویسندگان کنوانسیون اقدامات عمدی متصدی حمل و نقل هوایی و مشتریان توازن ایجاد کنند. نویسندگان تنها مسئولیت محدود را منحصر به تقصیر متصدی حمل و نقل هوایی کرده و اقدامات عمدی تقصیر سنگین او را استثناء کردند (حجتی، ۱۳۸۱، ۶۳).

نتیجه گیری

یافته های این تحقیق برای نویسندگان کنوانسیون های بین المللی، شرکت های هواپیمایی، قانونگذاران اسلامی و محققان حقوق هوایی مفید خواهد بود. گروه اول می توانند از این یافته ها برای اصلاح رژیم بین المللی مسئولیت شرکت های هواپیمایی استفاده کنند. آنها می توانند با استفاده از این یافته ها قواعد حقوقی ارائه نمایند که از یکنواختی بیشتری برخوردار باشد. این مطالعه به گروه دوم و سوم نیز کمک می کند که بدانند یک دولت اسلامی چگونه می تواند میان قواعد و اصول شریعت اسلام و رژیم بین المللی مسئولیت شرکت های هواپیمایی همگرایی ایجاد کند و از چه راه حل هایی برای هماهنگی و تعامل بین اصول شریعت اسلام و اصول رژیم بین المللی برای مسئولیت شرکت های هواپیمایی بهره برد.

قوانین ایران به طور کلی و مقررات مسئولیت متصدی حمل و نقل به طور خاص تحت تأثیر حقوق اسلام می باشند. اسلام دارای اصول و قواعدی است که فقها مطابق با فقه و اصول قواعد از منابع اسلامی ارائه می دهند. نظرات فقهی متفاوتی در خصوص مقررات دیه به چشم می خورد و تفاسیر متفاوتی از شریعت برای یک موضوع مانند دیه وجود دارد. مثلاً آیا مسئولیت محدود در صورت فوت و آسیب بدنی مطابق با دیه اعمال می شود و آیا خسارت های مازاد نیز قابل جبران است، هر چند از محدوده دیه بیشتر باشند.

در بیشتر موارد، نظر اکثر فقها به عنوان نظر غالب و قوانین جزایی ایران براساس آنها وضع شده اند. برای مثال مقررات مربوط به دیه در خصوص مسئولیت محدود و یا نامحدود در صورت فوت و آسیب بدنی اشخاص بر مبنای نظر اکثریت فقها بر مبنای مسئولیت محدود توسط دادگاه ها اعمال می شود، اگرچه نظر اکثر فقها به عنوان یک امر معمول در قانونگذاری انجام می شود، لکن به این معنا نیست که قانونگذار همیشه باید از نظر فقها پیروی کند. با وجود این، اصول مذکور انتزاعی هستند و تا زمانی که به عنوان قانون مدون توسط قانونگذار وضع نشود، الزام آور نیستند.

دو نوع قوانین و مقررات در شریعت اسلام وجود دارد:

۱. اگر متن صریح و متقن در خصوص یک موضوع در شریعت وجود داشته باشد و نیازی به تفسیر آن نباشد، شریعت به عنوان یک منبع حقوق معمولاً تغییر ناپذیر بوده و توسط قانونگذار وضع و اجرا می شود. برای نمونه قرآن شامل مقرراتی در خصوص حقوق ارث و جبران خسارت برای فوت و آسیب بدنی می باشد. همان طور که این مقررات صریحاً در منابع اصلی شریعت مانند قرآن و سنت بیان شده اند، قانونگذاران در دولت های اسلامی نظیر ایران آن را به عنوان قانون وضع و از تغییر و اصلاح مفاد آن اجتناب می کنند.

۲. اگر متن صریحی در خصوص یک موضوع خاص در شریعت وجود نداشته باشد، قوانین و مقررات معمولاً انعطاف پذیر بوده و قابل تغییر می باشند و قانونگذار می تواند با توجه به شرایط جامعه خود، اقدام به وضع قانون مناسب نماید. موضوعات فقه به طور جهانی و مشابه توسط کشورهای اسلامی اجرا نمی شوند و هر کشور اسلامی با توجه به پیروی از فقه موردنظر، قوانین لازم را وضع می کند. برای مثال، اگرچه قرآن کریم مسئولیت برای فوت و آسیب بدنی را بیان کرده است، لکن متن صریحی که جبران خسارت را تنها بر مبنای دیه قرار دهد وجود ندارد و همچنین متن صریحی وجود ندارد که از جبران خسارت مازاد بر دیه را منع کند. فقها تفاسیر متفاوتی در این ارتباط ارائه کرده اند.

اصول مستقلى در خصوص مسئولیت در شریعت اسلام وجود دارد که به ترتیب زیر بیان می شود:

۱. در شریعت، مسئولیت مبتنی بر جبران خسارت است، مسئولیت در حوزه مسئولیت مدنی مبتنی در مسئولیت محض است یعنی فردی که به دیگری مستقیماً وارد کند (اتلاف)، باید خسارت های ایجاد شده را جبران کند، اگرچه او تقصیر نکرده باشد. با وجود این، اگر خسارت ایجاد شده غیرمستقیم باشد (تسبیب)، اصل مسئولیت مبتنی بر تقصیر است.

۲. شریعت در حوزه حمل و نقل مقررات مربوط به عقد امانت را پذیرفته است. اصل اساسی در عقد امانت مبتنی بر تقصیر می باشد. به عبارت دیگر، اگر متصدی حمل و نقل مرتکب تقصیر نشده باشد، او مسئول خسارت های وارده نیست و بار اثبات دعوای مسئولیت بر عهده مدعی خواهد بود.

۳. قواعد و مقررات خاصی در خصوص پرداخت دیه برای فوت و آسیب بدنی در اسلام وجود دارد. این اصول مشابه اصول اتلاف و تسبیب در حوزه مسئولیت مدنی است، هر چند اختلافاتی دارند. زمانی که فردی به طور مستقیم باعث فوت و آسیب بدنی به فرد دیگری شود، او مسئول جبران خسارت است و نیازی به اثبات تقصیر او نیست. لکن، اگر خاطی موجب فوت و آسیب بدنی فرد دیگری به طور مستقیم شود و تنها او سبب ایجاد خسارت باشد، تقصیر او باید احراز شود. بنابراین اگر متصدی حمل و نقل به عنوان مسئول مستقیم فوت و آسیب بدنی مسافر تلقی شود، مسئولیت محض برای احراز مسئولیت او اعمال می شود. به عبارت دیگر، اگر رابطه بین عمل متصدی و حمل و نقل و فوت و آسیب بدنی مسافر احراز شود، متصدی حمل و نقل مسئول جبران خسارت می باشد. با وجود این، اگر سبب ایجاد خسارت غیرمستقیم مربوط به عمل متصدی حمل و نقل باشد، مسئولیت او مبتنی بر تقصیر بوده و بار اثبات دعوا بر عهده خواهان می باشد.

اگر چه تمام قوانین و مقررات در ایران باید مطابق با اصول شریعت اسلام باشند ولی باید توجه داشت اولاً اصول اسلامی با توجه به نیازهای توسعه فناوری و شرایط جامعه ایرانی تدوین و وضع می شوند و وضع قوانین و مقررات همیشه بر مبنای قول مشهور فقها نبوده و در مواردی ممکن است از قول غیرمشهور نیز برای وضع قانون استفاده شود. ثانیاً مجلس شورای اسلامی را نمی توان تنها واضع قانون و مقررات تلقی کرد. مقامات دیگری همچون رهبر، شورای نگهبان نقش مهمی به طور مستقیم و غیرمستقیم در وضع برخی قوانین و مقررات و تطبیق آنها با اصول اسلامی دارند.

قوانین و مقررات در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در ایران پیچیده است. زمانی که مسئولیت شرکت های هواپیمایی در ایران بررسی می شود، باید به اصول مسئولیت در قانون مدنی، قانون تجارت و قانون مجازات اسلامی، معاهدات بین المللی قابل اعمال در حوزه داخلی و قوانین خاص توجه شود. همچنین نظرات فقها و شورای نگهبان باید مورد توجه قرار گیرد. قانون مدنی مقرراتی، در خصوص مسئولیت مدنی (اتلاف و تسبیب) و در خصوص حمل و نقل به عنوان اجاره و در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل مقررات عقد امانت را بیان می کند. قواعد کلی در قانون مدنی نیز حاکم بر حمل و نقل کالا و مسافر می باشند. با وجود این، قوانین و مقررات کلی و خاصی برای حمل و نقل مسافر و کالا وجود دارد که بر مقررات حمل و نقل موجود در قانون مدنی تأثیر دارند.

قانون تجارت اصول کلی مسئولیت را در خصوص حمل بار و کالا و تأخیر آن ارائه می دهد. مقررات قانون تجارت برای مسئولیت در برابر بار و تأخیر مشابه با مقررات مربوط به نظام سیویل لا می باشد. مسئولیت در قرارداد حمل و نقل، مطابق با قانون تجارت، مبتنی بر پیش فرض مسئولیت است. بنابراین زمانی که قانون ۱۳۶۴ و در پی آن قانون ۱۳۹۱ در خصوص تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی داخلی در پروازهای داخلی تصویب شد، دادگاه ها در بررسی دعاوی مربوط به بار و تأخیر با مشکلی مواجه نشدند و بدون دغدغه مسئولیت شرکت هواپیمایی مندرج در کنوانسیون ورشو - لاهه را به پروازهای داخلی اعمال کرده و می کنند.

در خصوص فوت و آسیب بدنی مسافر، علاوه بر مقررات قانون مدنی و قانون تجارت و قانون ۱۳۹۱ باید قانون مجازات اسلامی را نیز در نظر گرفت. این قانون مشتمل به مقررات مربوط به فوت و آسیب بدنی و جبران خسارت در حوزه مسئولیت مدنی و مسئولیت جزایی است.

مبانی مسئولیت حاکم بر نظام حمل و نقل در سیستم های حقوقی مختلف در پاره ای از موارد متفاوت هستند و علت اساسی این تفاوت ها مربوط به این حقیقت است که موضوع مسئولیت در مقابل دیگران یک نوع رفتار اجتماعی است که مبتنی بر هر جامعه در شکل قانون و مقررات نمایان می شود. با وجود این، همه نظام های حقوقی دارای اشتراکات و همانندی هایی هستند. دولت های اروپایی در دهه ۱۹۲۰ موفق شدند مقرراتی برای مسئولیت شرکت های هواپیمایی در حقوق بین المللی خصوصی هوایی تدوین کنند. چنین ابتکاراتی مبتنی بر دلایل مشترک قواعد مسئولیت در دو نظام کامن لا و سیویل لا بود که دولت های پیرو این دو نظام در کنفرانس های اول و دوم حقوق بین المللی خصوصی هوایی در فرانسه ۱۹۲۵ و ورشو ۱۹۲۸ و همچنین در کمیته حقوقی معروف به سیتیجا بین سالهای ۱۹۲۵ تا ۱۹۲۸ حضور داشتند. نمایندگان این دولت ها تلاش کردند که

تعارضات حقوقی در ارتباط با قواعد مسئولیت را برای شرکت های هواپیمایی، مسافران و صاحبان کالاها به حداقل برسانند، به طوری که مقررات یکنواختی را برای برخی جنبه های مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی تدوین نمایند.

نویسندگان رژیم بین المللی حمل و نقل هوایی، علاوه بر اتخاذ اصول و قواعد مسئولیت از دو نظام کامن لا و سیویل لا برخی قواعد را از کنوانسیون های بین المللی ریلی و دریایی پذیرفتند که در این زمینه دارای سابقه بودند. برای نمونه ایده مسئولیت محدود را که مناسب سیستم حمل و نقل هوایی تشخیص دادند، از دو کنوانسیون بین المللی فوق اخذ کردند. بدین وسیله دولت های اروپایی به منظور تشکیل رژیمی بین المللی حمل و نقل هوایی که دارای قواعد یکنواخت و توسط دولت های با نظام های حقوقی مختلف قابل اعمال باشد؛ از اصولی استفاده کردند که دارای مزایای فنی، سیاسی و اقتصادی باشد، هرچند آن قواعد و مقررات در دو نظام سنتی کامن لا و سیویل لا در آن زمان دارای جایگاهی نبود.

اکنون دیگر برخلاف وضعیت حاکم بر دهه ۱۹۲۰، یکنواختی مسئولیت متصدی حمل و نقل بین المللی هوایی تنها نیاز به دولت های اروپایی نیست. بلکه بعد از جنگ جهانی دوم، در صحنه بین المللی دولت هایی از قاره های مختلف فعال شدند که نظام حقوقی آنها مشابه دو نظام کامن لا و سیویل لا نبود. برای مثال دولت های اسلامی با نظام حقوقی متفاوت در آسیا و آفریقا به طور جدی درگیر حمل و نقل بین المللی هوایی شده اند. بنابراین عدم توجه به نظام حقوقی این کشورها قواعد و شریعت اسلام می تواند در درازمدت بر ثبوت اعمال مقررات یکنواخت بین المللی مسئولیت متصدی حمل و نقل تأثیر گذارد. ممکن است دولت های اسلامی ترجیح دهند به علت تفاوت بین مقررات شریعت اسلام و مقررات بین المللی، تنها مقررات داخلی خود را اعمال می کنند و از اجرای مقررات و قواعد مندرج در رژیم بین المللی صرف نظر می کنند. از این رو یکی از چالش هایی که حقوق بین الملل خصوصی هوایی با آن مواجه است، مربوط به قوانین و ساختار دولت های اسلامی می باشد.

فهرست منابع

۱. اسکینی، ربیعا، وجه التزام در قراردادهای تجاری بین المللی، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی، شماره ۹، ۱۳۶۷.
۲. اسماعیلی، محسن، قوه قاهره، انتشارات سروش، چاپ اول، ۱۳۷۹.
۳. اسماعیلی، محسن، نظریه خسارت، انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۸۴.
۴. امامی، سیدحسن، حقوق مودنی، انتشارات کتابفروشی اسلامیة، سال ۱۳۶۷.
۵. آخوندخراسانی، محمدکاظم، کفایه الاصول، چاپ سوم، مؤسسه نشر اسلامی جامعه مدرسین حوزه علمیه قم، سال ۱۴۱۵ ق.
۶. آشوری، محمد، آئین دادرسی، جلد اول، تهران، نشر سمت، ۱۳۷۴.
۷. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، ترمینولوژی حقوق، گنج دانش چاپ نهم، ۱۳۷۷.
۸. جعفری لنگرودی، محمدجعفر، دائرة المعارف حقوق مدنی و تجارت، ج ۱، حقوق تعهدات، نشر سمت، تهران، ۱۳۵۷.
۹. حجتی، محمدرضا، "بررسی مقررات حاکم بر رسیدگی به دعاوی ناشی از سوانح در حمل و نقل هوایی"، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی، پژوهشگاه هوافضا، اسفند ۱۳۸۲.
۱۰. حجتی، محمدرضا، "سازمان هواپیمایی کشوری مجری اعمال حاکمیت دولت در حمل و نقل هوایی"، مجموعه مقالات دومین همایش ایمنی هوایی، پژوهشگاه هوافضا، اسفند ۱۳۸۱.
۱۱. حسینی عاملی، محمدجواد، مفتاح الکرامله فی شرح القواعد العلامه، ج ۱، دارالاحیاء التراث العربی، بیروت، بی تا.
۱۲. خمینی، روح الله، تحریرالوسیله، ج ۲، تهران، مکتب علمی اسلامی، ۱۳۸۴ ق.
۱۳. خمینی، روح الله، کتاب البیع، چاپ چهارم، مؤسسه اسماعیلیان، ۱۳۶۸.
۱۴. ذهنی تهرانی، سیدجواد، تشریح المطالب، ترجمه مکاسب شیخ انصاری، ج ۶، چاپ اول، نشر حاذق، ۱۳۷۱.
۱۵. سبحانی، جعفر، تهذیب الاصول تقریرات درس اصول امام خمینی، ج ۳، قم، مؤسسه اسماعیلیان، ۱۴۱۴ ق.

۱۶. سراج، محمداحمد، ضمان العدوان فی فقه الاسلامی، چاپ اول، بیروت، المؤسسة الجامعیه للدراسات و النشر و التوزیع، ۱۴۱۴ ق.
۱۷. سوادکوهی فر، سام، تصادفات رانندگی و تأثیر تقصیر یا عدم تقصیر در مسئولیت، ماهنامه دادگستر، شماره ۳۷، سال هفتم، ۱۳۸۲.
۱۸. شفیعی سروسستانی، محمدابراهیم؛ کاظم، رحمان ستایش و جلال الدین قیاسی، تهران، مرکز تحقیقات استراتژیک ریاست جمهوری، ۱۳۷۶.
۱۹. صالحی، فاضل، دیه یا مجازات مالی، چاپ دوم قم، تبلیغات اسلامی حوزه علمیه قم، مرکز انتشارات، ۱۳۷۶.
۲۰. صانعی، یوسف، استفتائات قضایی، جلد یکم، مطابق با فتاویٰ نشر میزان، ۱۳۸۵.
۲۱. طریحی، فخرالدین، مجمع البحرین، دفتر نشر فرهنگ اسلامی، جلد ۱، ۱۴۰۸ ق.
۲۲. العاملی (شهیدثانی)، زین الدین بن علی، مسالک الافهام الی تنقیح شرایع الاسلام، مؤسسه المعارف الاسلامیه، ۱۴۱۳ ق.
۲۳. العاملی (شهیدثانی)، زین الدین بن علی، الروضه البهیة فی شرح للمعه الدمشقیه قم، دفتر تبلیغات اسلامی، ۱۳۶۵.
۲۴. عندلیب، محمدحسن، تحلیل قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران، نشر مجد، تهران، ۱۳۹۳.
۲۵. عوض، احمدادریس، دیه، ترجمه علیرضا فیض، تهران، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۷.
۲۶. غروی آشتیانی، شیخ مرتضی، اجاره در شرح شرایع و شرح لمعه، چاپ افست، جلد، ناشر مکتبه العلمیه الاسلامیه، تهران، ۱۳۰۹ ق.
۲۷. قائم مقامی، عبدالمجید، حقوق تعهدات، جلد ۱، نشر امیرکبیر، تهران، ۱۳۷۵.
۲۸. قبله ای خوبی، خلیل، قواعد فقه: بخش جزا، چاپ دوم، سمت، ۱۳۸۵.
۲۹. قدیری، یسنا، شرکت های هواپیمایی و مقررات بین المللی حاکم بر آن، نشر جامعه نگر، تهران، ۱۳۹۱.
۳۰. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی (ضمان قهری - مسئولیت مدنی)، دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.
۳۱. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی در قراردادها، جلد چهارم، شرکت سهامی انتشار، تهران، ۱۳۸۳.
۳۲. کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، شرکت سهامی انتشار، تهران، ۱۳۸۳.
۳۳. کاتوزیان، ناصر، ماهیت و قلمرو دیه زیان ناشی از جرم، مجله کانون وکلا، شماره ۷ و ۸، سال ۱۳۷۲.
۳۴. کاتوزیان، ناصر، مقدمه‌ی علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران، شرکت سهامی انتشار، تهران، ۱۳۸۲.
۳۵. کاتوزیان، ناصر، وقایع حقوقی، شرکت سهامی انتشار، چاپ نهم، ۱۳۸۴.
۳۶. کریمی، غلامرضا، مقررات بین المللی هوایی، نشر ارسباران، تهران، ۱۳۹۰.
۳۷. گرجی، ابوالقاسم، مقالات حقوقی انتشارات مؤسسه و چاپ دانشگاه تهران، جلد ۲، ۱۳۷۵.
۳۸. لرستانی، علی، مجموعه قوانین و مقررات هواپیمایی کشور، تدوین شده در سازمان هواپیمایی کشوری، دفتر حقوقی و بین المللی، چاپ اول، ۱۳۷۵.
۳۹. محمدی، ابوالحسن، مبانی استنباط حقوق اسلامی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ بیست و هفتم، ۱۳۸۵.
۴۰. محمودی، عباس علی، حقوق جزایی اسلام، تهران، انتشارات نهضت، ۱۳۷۹.
۴۱. مرعشی، سیدمحمدحسن، دیدگاه های نو در حقوق کیفری اسلام، جلد اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۷۶.
۴۲. مقدس اردبیلی، احمد، مجمع الفائده و البرهان فی شرح الارشاد الاذهان، مؤسسه النشر الاسلامی، ۱۴۱۷ ق.
۴۳. مکارم شیرازی، ناصر، قواعد فقهیه، جز دوم، قم، انتشارات مدرسه حضرت امیرالمؤمنین (ع)، چاپ سوم، ۱۴۱۱ ق.
۴۴. الموسوی الخوئی، سیدابوالقاسم، مبانی تکمله المنهاج موجبات ضمان، ج ۲، نجف، بی تا، ۱۳۶۳ ق.
۴۵. موسوی بجنوردی، میرزاحسن، القواعد الفقهیه، اسماعیلیان، قم، ج ۱، ۱۴۱۳ ق.

۴۶. موسویها، سیدرامین، مسئولیت مدنی شرکت های هواپیمایی، اولین همایش ملی مؤسسه تحقیقات استراتژیک، ۱۳۸۱.
۴۷. میرسعیدی، منصور، ماهیت حقوقی دیات، تهران، نشر میزان، ۱۳۷۳.
۴۸. نائینی، میرزاحمدحسین، منیه الطالب فی شرح المکاسب، مقرر شیخ موسی نجفی خوانساری، ج ۱، چاپ اول، انتشارات مدرسین حوزه علمیه قم، ۱۴۱۸ ق.
۴۹. نجفی، شیخ محمدحسن، جواهرالکلام، ج ۴۳، نجف الاسلامیه، ۱۳۷۷ ق.
۵۰. نوریها، رضا، زمینه حقوق جزای عمومی، تهران، گنج دانش، ۱۳۷۷.
۵۱. هاناپل، پیتر، مسئولیت شرکت های هواپیمایی، ترجمه مهدی فولادی، نشر فارس شیراز، ۱۳۹۲.
۵۲. یزدی طباطبایی، سیدمحمدکاظم، العروه الوثقی، چاپ دوم، بیروت، مؤسسه الاعلمی للمطبوعات، ۱۴۰۴ ق.

Study of Civil Liability Arising from Aviation Accidents

Ali Zare¹, Parviz Mardani²

1. *Ph. D in Private Law, Faculty Member, Tehran University of Science and Research*

2. *Master in Private Law, Tehran University of Science and Researches*

Abstract

Individuals, whether natural or legal have civil or criminal liability against each other for financial or physical damages including. Aviation companies as legal individuals also are liable for the lives and property of travelers. The civil liability of air carriers is particularly relevant to the scope of liability in the field of air law, which has various domestic and international regulations. Following Iran's accession to the Warsaw Convention of 1929 and its subsequent protocols in 1975, the liabilities of Iranian airline companies (on domestic flights) were regulated at various levels including 1979, 1981 and 1985, and in Ultimately, in 2012 applied the latest reform following, the "Law on Determining the Limitations of Responsibilities of Iranian Airlines Companies". The above mentioned law encompasses the significant rules and considerations that have been discussed in the present study in accordance with previous laws, as well as the principles of civil liability in Islamic law, in terms of the cause of the matter, the scope of the law, the limits of liability and economic and comparative analysis.

Keywords: Civil Liability, Airlines, Warsaw and Montreal Convention, Iranian Law
