

## مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن

دکتر منصور جباری Mansorjabari@gmail.com

دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی

تاریخ دریافت مقاله: ۸۸/۲/۱۲ تاریخ پذیرش نهایی: ۸۸/۴/۳

### چکیده

تعارض قوانین در حمل و نقل بین‌المللی کالا و مسافر، بیش از دیگر بخش‌های حقوقی به چشم می‌خورد. نیاز به یکسان کردن مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی، از همان ابتدای استفاده از هواپیما برای حمل و نقل احساس می‌شد. از سال ۱۹۲۹ تا ۱۹۹۹، اسناد متعددی به تصویب رسیده‌اند که عبارتند از: کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، کنوانسیون ۱۹۶۱ گوآدالاجارا، پروتکل ۱۹۷۱ گوآتمالا، پروتکل‌های چهارگانه مونترال ۱۹۷۵ و کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال. به علت وجود کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های متعدد، سند قابل اجرا در قضایای مطروحه گاهی با مشکل مواجه می‌شود. این مقاله در صدد است مختصراً این اسناد را معرفی نموده، ضمن اعلام اینکه حقوق خصوصی هوایی در طول هشتاد سال گذشته توسعه یافته، نشان دهد کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ نتیجه هفتاد سال تجربه جهان در حمل و نقل هوایی است.

**واژه‌های کلیدی:** حقوق هوایی، کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون گوآدالاجارا، پروتکل گوآتمالا، پروتکل‌های چهارگانه مونترال، کنوانسیون مونترال.

مقدمه

پس از جنگ جهانی اول، فقدان قوانین و مقررات متحد الشکل در سطح بین المللی در خصوص حمل و نقل هوایی مورد توجه مجامع بین المللی قرار گرفت. مشکلات فراوانی در این خصوص به چشم می خورد، زیرا کشورهای مختلف هر کدام قوانین و مقررات مختلفی داشتند و این امر موجب سرگردانی مسافرانی می شد که از کشوری به کشور دیگر مسافرت می کردند. این امر بخصوص وقتی اهمیت پیدا می کرد که مسافری مجبور بود در پرواز از مبدأ به مقصد، از کشور ثالثی عبور کند و در آن کشور فرود بیاید. مشکل و سردرگمی وقتی به وجود می آمد که مسافری در یک پرواز هوایی دچار حادثه می شد. در این صورت، در خصوص قانون حاکم بر این دعوی اختلاف نظر به وجود می آمد: قوانین و مقررات چه کشوری باید اجرا شود؟ قوانین و مقررات کشور مبدأ، مقصد و یا کشورهایی که مسافر مورد نظر از فراز آنها عبور کرده است، باید به مرحله اجرا گذاشته شوند؟ بنابراین، نیاز به هماهنگی در مقررات مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی کاملاً احساس می شد.

در سال ۱۹۲۵، به ابتکار و دعوت دولت فرانسه، کنفرانسی با عنوان "حقوق خصوصی هوا" در پاریس تشکیل شد. این اولین کنفرانسی بود که در زمینه حقوق خصوصی هوایی با حضور ۴۳ کشور، از جمله کشورهای اروپایی برگزار گردید. شرکت کنندگان در کنفرانس تصمیم گرفتند کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی<sup>۱</sup> را تشکیل دهند.

این کمیته در ایجاد و توسعه حقوقی هوایی، بخصوص حقوق حمل و نقل هوایی بسیار مؤثر بود. کمیته از کمیته های فرعی متعددی که هر کدام مسئولیت کار روی موضوع خاصی را به عهده داشتند، تشکیل شده بود و در طول فعالیت خود روی موضوعات مختلفی، از جمله مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی، رهن و اجاره هواپیما، وظایف و مسئولیتهای خلبان و کارکنان هواپیما فعالیت نمود. وظیفه پیش نویسی کنوانسیون برای حقوق خصوصی هوایی نیز به این کمیته واگذار شده بود.

کمیته مزبور در جلسه اول خود، پیش نویس کنوانسیون را در خصوص مقررات حاکم بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل در مورد جراحات، فوت مسافر و خسارات وارده به کالا را آغاز نمود. این پیش نویس در سال ۱۹۲۸ در مادرید به طور جدی مورد بحث و مناظره قرار گرفت و سرانجام در سال ۱۹۲۹ در کنفرانس دیپلماتیک که در ورشو تشکیل شده بود، تصویب گردید. در

1. Comité international technique d'experts juridiques aériens (CITEJA).

جامعه بین الملل، تلاشهای دیگری هم در این زمینه صورت گرفته و اسنادی به تصویب رسیده اند و مکررا اصلاحاتی در آنها صورت گرفته است. این مقاله کنوانسیون ورشو، پروتکل های اصلاحی آن و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ را با این هدف که تحول حقوق حمل و نقل هوایی مد نظر قرار گیرد، بررسی می کند.

### ۱- کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹<sup>۱</sup>

کنوانسیون ورشو پس از تصویب در کنفرانس ورشو، توسط ۲۳ دولت در ۲۳ اکتبر ۱۹۲۹ امضا شد و در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳؛ زمانی که حد نصاب لازم از پنج دولت اروپایی مراحل تصویب را در کشور خود طی کردند، لازم الاجرا گردید. نماینده ای از دولت آمریکا در این کنفرانس حضور نداشت، ولی این دولت در ۳۱ جولای ۱۹۳۴ با تسلیم اسناد الحاقی به آن پیوست و از طریق اعلان رئیس جمهور طبق قانون اساسی آمریکا جزئی از قانون آمریکا شد.

این کنوانسیون توسط کشورهایایی که از نظر حمل و نقل هوایی اهمیت بسزایی دارند، از جمله روسیه، آلمان، بریتانیا، کانادا، چین، ژاپن، برزیل و هند پذیرفته و تصویب شد. کنوانسیون ورشو در خرداد ماه ۱۳۵۴ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسیده، برای ایران لازم الاجرا شد. مجلس شورای اسلامی ایران در ۱۳۶۴ طی ماده واحده ای اجرای کنوانسیون ورشو را در پروازهای داخلی نیز پذیرفت.<sup>۲</sup>

کنوانسیون ورشو نقطه عطفی در پیشرفت حقوق بین الملل خصوصی هوایی محسوب می شود. حقوق بین الملل خصوصی هوایی؛ یعنی مقررات مرتبط با روابط بین اشخاص خصوصی که مشمول حمل و نقل هوایی بین الملل می گردند که شامل مسافر، فرستنده کالا، گیرنده کالا و متصدی حمل و نقل هوایی است. قبل از تصویب این کنوانسیون، مقررات مختلفی در خصوص حمل و نقل هوایی اجرا می گردید. با تصویب این سند، کشورها تصمیم گرفتند مقررات متحد الشکلی را در بین کلیه کشورها اجرا کنند تا بدین وسیله حقوق استفاده کنندگان از حمل و نقل هوایی حفظ گردد. بدین ترتیب، مسافر می داند که هر جا و هر زمانی که پرواز کند، مقررات

1. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838 (Warsaw Convention).

۲. طبق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی ایران «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در معاهده مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده، موضوع مصوب ۱۳۴۵، می باشد». مجموعه قوانین ۱۳۶۴، صص ۴۷۴ - ۴۷۵.

هماهنگی در خصوص مسؤلیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. در مقابل، متصدی حمل نیز از میزان مسؤلیت خود آگاه است و می تواند ترتیبی اتخاذ کند که مسافران و محموله خود را در مقابل خسارت های احتمالی بیمه نماید (Vershooor, 1983 p. 55).

بزودی اهمیت کنوانسیون برای همه کشورها روشن شد و اکثر کشورهای جهان به این کنوانسیون پیوستند. سه اشکال اساسی برای کنوانسیون ورشو مطرح بود:

اولا مطابق ماده ۲۲ این کنوانسیون در مورد حمل مسافر مسؤلیت متصدی حمل برای هر مسافر به مبلغ ۱۲۵۰۰۰ فرانک و در مورد حمل کالا و لوازم شخصی ثبت شده مسؤلیت متصدی حمل در مورد هر کیلو گرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می گردد. این مبالغ بر حسب فرانک فرانسه که معادل شصت و پنج و نیم میلیگرم طلا به عیار نهصد هزارم است، محاسبه می گردد.<sup>۱</sup> این مبالغ در سال ۱۹۲۹ قابل توجه بوده است، ولی بتدریج به دلیل کاهش ارزش پول موجبات نارضایتی مسافران را فراهم آورد.

ثانیا "تقصیر متصدی حمل و نقل در مسؤلیت متصدی حمل نقش اساسی دارد. اگر متصدی حمل و نقل ثابت کند که مرتکب تقصیر نشده است، مسؤلیتی متوجه او نخواهد شد.<sup>۲</sup> بسیاری از کشورها، از جمله ایالات متحده با این نوع از مسؤلیت مخالف بودند. با توجه به وضعیت متصدیان حمل و نقل در سال ۱۹۲۹ و لزوم حمایت از آنها، مسؤلیت مبتنی بر تقصیر، گزینه

۱. ماده ۲۲- (۱) - در مورد حمل مسافر مسؤلیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می گردد. هر گاه دادگاهی که به قضیه رسیدگی می کند، طبق قانون خود رای دهد که خسارت به اقساط پرداخت گردد، ارزش برابری اقساط مزبور نباید از ۱۲۵۰۰۰ فرانک تجاوز نماید. مع الوصف با انعقاد قرارداد مخصوص بین متصدی حمل و نقل و مسافر می توان حدود مسؤلیت بیشتری را توافق نمود. ۲ - در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا - مسؤلیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می گردد، مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه ای 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، مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است. ۳ - در مورد اشیایی که مسؤلیت نگهداری آنها به عهده مسافر می باشد، مسؤلیت متصدی حمل و نقل از پنج هزار فرانک نسبت به هر مسافر تجاوز نمی کند. ۴ - مبالغ مذکور در فوق بر حسب فرانک فرانسه که معادل (۲)/ (۱) ۶۵ میلیگرم طلا به عیار نهصد هزارم است، محاسبه می شود. این مبالغ را می توان به هم ارز آن در هر پول رایج ملی تا نزدیکترین عدد صحیح (غیر کسری) تبدیل نمود.

۲. مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو: " ( ۱ ) - در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارات اتخاذ نموده اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است - مسؤل نخواهد بود. ۲ - در مورد حمل بار و لوازم شخصی، چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از خطایی در امر خلبانی و هندلینگ ( انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین) یا نوابری بوده است و او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارات معمول داشته اند، مسؤل نخواهد بود." بند ۲ این ماده در پروتکل لاهه حذف شده است.

مناسبتی بوده است، اما بعد از جنگ دوم جهانی، به دلیل پیشرفت صنعت هوانوردی و توسعه شرکت های حمل و نقل، اصرار دولت ها بر آن بود که آنها به طور مطلق در برابر خسارات وارده بر مسافر مسؤولیت داشته باشند.

ثالثاً<sup>۱</sup> در زمان تدوین کنوانسیون ورشو، تعداد پروازهای چارتر بسیار کم بود، اما پس از پایان یافتن جنگ دوم جهانی، تعداد این نوع پروازها بسیار زیاد شد. به موجب ماده یک کنوانسیون ورشو، حمل و نقلی که به وسیله چند متصدی حمل و نقل هوایی به طور متوالی انجام گیرد، چنانچه طرفین متعاقد آن را یک عمل واحد بدانند، به منزله حمل و نقل واحد تلقی خواهد شد؛ اعم از آنکه حمل و نقل مزبور طبق یک قرارداد واحد مورد توافق طرفین انجام شده باشد یا طبق چند قرارداد. کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل را تعریف نکرده بود. ضروری بود حمل و نقل هایی که به وسیله متصدیان حمل و نقلی که طرف قرارداد نیستند و یا با پروازهای چارتر انجام می شوند تعریف و مقررات مخصوص آنها تدوین شود. این مقررات در سال ۱۹۶۱ در کنوانسیون جداگانه ای به نام کنوانسیون گوادالاخارا تهیه و تصویب گردید. اصلاحات وارده به کنوانسیون ورشو و همچنین کنوانسیون گوادالاخارا ذیلاً<sup>۲</sup> بررسی می گردد.

## ۲ - پروتکل ۱۹۵۵ لاهه<sup>۱</sup>

در سال ۱۹۳۸ به منظور رفع ابهام ها، تعارض ها و نواقص، کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی، عهده دار تجدید نظر در کنوانسیون ورشو گردید. میزان مسؤولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر و کالا مورد انتقاد بسیاری از کشورها، از جمله ایالات متحده آمریکا بود. کمیته می بایست در میزان مسؤولیت متصدی حمل مذکور در کنوانسیون ورشو نیز تجدید نظر می نمود.

در سال ۱۹۴۵ سازمان بین المللی هواپیمایی کشور (ایکائو)<sup>۲</sup> به وجود آمد و کمیته حقوقی آن، مطالعات کمیته متخصصان حقوق هوایی را در زمینه های مختلف، از جمله امر تجدیدنظر در کنوانسیون ورشو به عهده گرفت. ایکائو پیش نویسی را برای تجدید نظر در کنوانسیون ورشو آماده کرد و در سال ۱۹۵۵ در کنفرانس دیپلماتیکی در لاهه به بحث و بررسی گذاشت. در کنفرانس

1. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.

۲. سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در سال ۱۹۴۴ تاسیس شد. برای اطلاعات بیشتر در خصوص این سازمان رک: منصور جباری، حقوق بین الملل هوایی (تبریز: فروزش، ۱۳۸۰) ص ۴۴ به بعد.

لاسه، ۴۵ نماینده از کشورهای مختلف و هشت مستمع از اتحادیه حمل و نقل بین المللی هوایی (یاتا)<sup>۱</sup> شرکت کردند. کنفرانس پروتکل مزبور را تصویب کرد.

پروتکل ۱۹۵۵ لاهه، همان گونه که ماده ۲۲ مقرر کرده است، با تصویب ۳۱ کشور در اوت ۱۹۶۳ اجرا گردید. یکی از مهمترین تغییراتی که پروتکل لاهه در کنوانسیون ورشو صورت داد، افزایش میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل نسبت به مرگ یا جراحات وارده به مسافر بود. به موجب این پروتکل میزان مسؤلیت متصدی حمل از ۱۲۵۰۰۰ فرانک به ۲۵۰,۰۰۰ فرانک؛ یعنی به دو برابر افزایش یافت. اگر چه این پروتکل به دنبال نارضایتی آمریکا از رژیم مسؤلیت کنوانسیون ورشو و تلاش این کشور برای ارتقای استانداردهای مسؤلیت تدوین یافت، ولی آمریکا این پروتکل را تصویب ننمود. این کشور از اصلاحات انجام شده ناراضی بود. استانداردهای ایالات متحده برای جبران خسارت، بالاتر از حد تجدید نظر مذکور بود. بعضی از دولت های اروپایی نیز خواهان میزان مسؤلیت بیشتر متصدی حمل بودند.

### ۳- کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱<sup>۲</sup>

موضوع کنوانسیون گوادالاخارا به عامل حمل و نقل مربوط است. عامل حمل و نقل کسی است که مسافر و یا کالا را حمل می کند، ولی مستقیماً با مسافر و یا فرستنده کالا قراردادی منعقد نمی نماید. کنوانسیون متصدی حمل و نقل طرف قرارداد و عامل حمل و نقل را تعریف و مسؤلیت هر کدام را مشخص می کند. منظور از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد، شخصی است که طبق مقررات کنوانسیون ورشو، قرارداد بین او و مسافر یا فرستنده کالا یا شخصی که از طرف مسافر و یا فرستنده اقدام می کند، انعقاد یافته است، ولی منظور از عامل حمل و نقل، شخصی است غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد که طبق اختیاراتی که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد به او اعطا گردیده، عهده دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل می گردد.<sup>۳</sup>

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 مسؤل

۱. اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی در سال ۱۹۴۴ تاسیس شد. برای اطلاعات بیشتر در خصوص این اتحادیه رک: همان، صص ۶۲-۷۸.

2. Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara, on 18 September 1961, [Guadalajara Convention 1961].

۳. ماده ۱ کنوانسیون گوادالاخارا.

شناخته شوند. کنوانسیون گوادالاخارا در اول می ۱۹۶۴، پس از اینکه پنج دولت آن را تصویب کردند، اجرا گردید. ایران در اردیبهشت سال ۱۳۵۴ این کنوانسیون را تصویب کرده است.

#### ۴- موافقت نامه مونترال<sup>۱</sup>

همان طور که ذکر شد، آمریکا از ابتدا با تغییراتی که پروتکل لاهه در کنوانسیون ورشو ایجاد کرد موافق نبود. میزان مسؤلیت متصدی حمل مطابق کنوانسیون ورشو برای هر مسافر ۱۲۵۰۰۰ هزار فرانک بود که برابر با ۸۳۰۰۰ دلار آمریکا بود. با دو برابر شدن میزان مسؤلیت متصدی در پروتکل لاهه، این میزان به ۱۶۶۰۰ دلار افزایش یافت. به علت تورم بعد از جنگ جهانی دوم، قدرت خرید در آمریکا کاهش یافته بود و افزایش در میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل از ۸۳۰۰۰ دلار آمریکا به ۱۶۶۰۰ دلار آمریکا، به نسبت هزینه های مرافعات و حق الزحمه وکلا و استانداردهای داخلی جبران خسارت در آمریکا، کم بود. به هر حال، دولت آمریکا تصمیم گرفت با اخطار مورخ ۱۵ دسامبر ۱۹۶۵ خروج از کنوانسیون ورشو را اعلام نماید (Barta, 2003 p. 15).

مطابق بند ۲ ماده ۳۹ کنوانسیون ورشو، اخطاریه خروج شش ماه بعد از اعلان نافذ می گردد. دبیر کل اتحادیه حمل و نقل بین المللی هوایی (یاتا) فوراً از متصدیان حمل و نقل هوایی خواست در صورت تمایل با نهادهای هوانوردی آمریکا قراردادهای دو جانبه منعقد و میزان مسؤلیت متصدیان حمل و نقل را به ۷۵۰۰۰ دلار آمریکا افزایش دهند. با حمایت یاتا، متصدیان حملی که به مقصد آمریکا پرواز می نمودند و یا پروازی از آمریکا به خارج از آن داشتند، موافقتنامه ای با هیأت هوانوردی آمریکا<sup>۲</sup> در می ۱۹۶۶ در مونترال منعقد نمودند که به موجب آن حدود مسؤلیت متصدیان حمل و نقل به ۷۵۰۰۰ دلار آمریکا که شامل هزینه های اقامه دعوی و حق الوکاله وکیل بود تعیین شد.

موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ که به قرارداد مالتا معروف است، (Vershooor, 1983 p. 94) یک پروتکل الحاقی به کنوانسیون ورشو نیست، بلکه یک قرارداد دو جانبه خصوصی است که به طور دو جانبه بین هر یک از متصدیان حمل و نقل و هیأت هوانوردی آمریکا منعقد شد. به موجب آن، مفهوم جدیدی از مسؤلیت در حقوق خصوصی هوایی مطرح شد (Matte, 1981 pp. 454-468). در اسناد قبل از آن، مسؤلیت متصدی حمل مبتنی بر تقصیر بود که در این موافقتنامه به مسؤلیت مبتنی بر

1. Agreement Relating to Liability Limitation of the Warsaw Convention and the Hague Protocol, CAB Order No. 18900 of May 1966 [Montreal Agreement 1966].

2. US Civil Aeronautical Board.

خطر<sup>۱</sup> تغییر یافت. موافقتنامه مونترال از متصدیان حمل خواسته است به طور کتبی میزان مسؤلیت خود را به هنگام فروش بلیت به مسافر اطلاع دهند.

تغییر مهم دیگری که در این موافقت نامه به چشم می خورد، مسؤلیت متصدیان حمل به جبران "آسیب های شخصی"<sup>۲</sup> است. در اسناد قبلی به جای این عبارت "صدمات بدنی"<sup>۳</sup> ذکر شده بود. این امر ادعای جبران خسارت برای "آسیب های روحی"<sup>۴</sup> را ممکن می سازد، همچنانکه دادگاه بخش کالیفرنیا در دعوای کریستال<sup>۵</sup> بدان حکم داد. موافقتنامه مونترال، با تغییرات مهمی که تحول اساسی در حقوق حمل و نقل هوایی محسوب می شود، موجب استقبال دولت های اروپایی و ژاپن شد؛ به طوری که این دولت ها مقررات مشابهی را در کشورهای خود وضع نمودند. تغییر در مبنای مسؤلیت متصدی حمل و نقل موجب شد تا دولتها در اسناد بعدی، از جمله در پروتکل ۱۹۷۱ و چهار پروتکل الحاقی مونترال ۱۹۷۵ که متعاقبا<sup>۶</sup> توضیح داده می شود، از این نوع مسؤلیت پیروی کنند.

#### ۶- پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱<sup>۶</sup>

به دنبال انعقاد موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶، در چهارم می ۱۹۶۶، دولت آمریکا از دولت لهستان (امین کنوانسیون) تقاضا کرد اعلان خروج از کنوانسیون را متفی نماید و همچنین از ایکائو خواست در مورد افزایش حدود مسؤلیت و اصلاح مجدد کنوانسیون ورشو تلاش نماید (Martin, 1988 pp. 74-91). موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶ آشکارا موجب تبعیض شهروندان آمریکایی از دیگر مسافرانی شده بود که برای مسافرت از متصدیان حمل و نقل هوایی استفاده می کردند. برای جلوگیری از مشکلات احتمالی آینده ناشی از این تبعیض، اصلاح مجدد کنوانسیون ورشو و رساندن میزان و نوع مسؤلیت متصدیان حمل به حد موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ ضروری به نظر می رسید.

1. Strict liability.

2. Personal injury.

3. Wounding or bodily injury.

4. Mental injury.

5. Krystal v. BOAC and British Airways; Schooner's Case Law Digest, Air Law, Vol. II, 1977.P.117.

6. Protocol 1977.P.117.to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at The Hague on 28 September 1955, [Guatemala City Protocol, 1971].



پیش نویس مفصلی تهیه گردید که نه فقط حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل، بلکه همه جنبه های سیستم ورشو را دگرگون نمود. این پیش نویس در ۸ مارس ۱۹۷۱ توسط ۲۱ دولت، از جمله ایالات متحده آمریکا امضا گردید. این پروتکل برای لازم الاجرا شدن شرایطی را مد نظر قرار داده است که تاکنون شرایط مزبور تامین نگردیده است. به موجب ماده ۲۰ پروتکل، این سند در نودمین روز پس از سپرده شدن سی امین سند تصویب لازم الاجرا خواهد شد؛ مشروط بر اینکه مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای (پروازهای منظم) به ماخذ مسافر- کیلومتر طبق آمار سال ۱۹۷۰ سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در مورد شرکتهای هواپیمایی پنج دولتی که این پروتکل را تصویب نموده باشند، حداقل بالغ بر ۴۰ درصد مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای (پروازهای منظم) متصدیان حمل و نقل دولت های عضو سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در سال مزبور گردیده باشد. تاکنون فقط یازده دولت این پروتکل را تصویب کرده اند، لذا با توجه به شرط گفته شده، این پروتکل هنوز لازم الاجرا نشده است.

پروتکل گواتمالا تغییرات مهمی در سیستم ورشو به وجود آورد که برخی از آنها عبارتند از:

۱. متصدی حمل در خصوص جراحات وارده به مسافران در کلیه موارد، از جمله در مورد مرگ یا جراحات منتج از هواپیماربایی یا خرابکاری و غیره مسؤول خواهد بود.  
(Vershoo, 1983 p. 95)

۲. میزان مسئولیت متصدی حمل در مورد مرگ یا جراحات وارده به مسافر، ۱,۵۰۰,۰۰۰ فرانک خواهد بود. این میزان، غرامت کلیه خساراتی خواهد بود که برای مرگ یا جراحات وارده تعلق خواهد گرفت.

۳. در این پروتکل، برخلاف اسناد قبلی، در مورد تاخیر در حمل اشخاص، مسئولیت متصدی حمل مشخص شده است و میزان آن برای هر مسافر ۶۲۵۰۰ فرانک است.

پروتکل گواتمالا برای اولین بار پرداخت غرامت برای تاخیر در حمل و نقل کالا را مقرر داشت.<sup>۱</sup> این موضوع در کنوانسیون ورشو پیش بینی نشده بود. معمولاً دادگاهها برای تاخیری که به علت شرایط اضطراری صورت گرفته باشد، خسارتی تعیین نمی کنند، اما اگر تاخیر به علت دیگری صورت پذیرفته باشد، باید غرامت مناسب برای مدعی پرداخت شود. در صورتی که متصدی حمل

۱. پروتکل گواتمالا، ماده ۷.

اثبات کند که کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری از تاخیر انجام داده است، مسئولیتی در مورد تاخیر نخواهد داشت.<sup>۱</sup>

همچنانکه ذکر شد، کنوانسیون ورشو و دو پروتکل اصلاحی آن، فرانک فرانسه را به عنوان واحد پولی برای پرداخت غرامت به متضرر از حمل و نقل هوایی مقرر کرده بودند. با توجه به تورم و سقوط ارزش پول کشورها، ایکائو تصمیم گرفت واحد فرانک را به یک واحد بین المللی تغییر دهد. بنابراین، چهار پروتکل در سال ۱۹۷۵ در مونترال به تصویب رسید.

#### ۷- پروتکل‌های چهارگانه مونترال ۱۹۷۵<sup>۲</sup>

شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در سال ۱۹۶۶ از کمیته حقوقی این سازمان درخواست کرد مسئولیت محدود متصدیان حمل و نقل و میزان مسئولیت را بررسی نموده، به منظور اصلاح کنوانسیون ورشو و پروتکل های آن، پیشنهادهایی را به آن شورا ارائه کند. در این درخواست، شورا از کمیته حقوقی خواست ناپایداری ارزش طلا و پول رایج کشور فرانسه را که کنوانسیون ورشو میزان مسئولیت را بر مبنای آن قرار داده نیز بررسی و پیشنهادهایی برای جایگزینی آن ارائه دهد. (Barta, 2003 p. 22) در حقیقت، تا جنگ جهانی دوم ارزش طلا به علت پایداری آن مورد قبول بود، ولی بعد از جنگ دوم جهانی به علت وجود تورم در بازار آزاد، قیمت رسمی تعیین شده برای طلا مبنای مناسبی برای تعیین میزان غرامت برای مسافر و کالای وی نبود. در دعاوی مطروحه، دادگاهها رویه متفاوتی در تعیین غرامت داشتند؛ به طوری که بعضی از دادگاهها ارزش رسمی طلا را در تعیین خسارت مد نظر می گرفتند و در بعضی از دعاوی، ارزش طلا در بازار آزاد ملاک تصمیم دادگاهها بود (Vershoo, 1983 p. 55).

مطالعات شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشور در سال ۱۹۷۵ به ثمر رسید. کنفرانس دیپلماتیکی به منظور اصلاح کنوانسیون ورشو در شهر مونترال تشکیل گردید. در این کنفرانس چهار پروتکل به نام های پروتکل های اضافی تصویب شد. این پروتکل ها واحد پولی به نام SDR<sup>۳</sup> را جایگزین فرانک مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل های آن کردند. برای دولت هایی

۱. همان، ماده ۶.

2. Additional Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on October 1929, 25 September 1975 [Montreal Protocols].

۳. SDR مخفف Special Drawing Rights است که به "حق برداشت ویژه" ترجمه می شود. ارزش این واحد پولی به وسیله صندوق بین المللی پول مشخص می شود.

که پروتکل های چهارگانه را تصویب می نمایند، خسارت وارده به مدعی باید بر اساس SDR و مطابق با روش ارزیابی صندوق بین المللی پول در زمان رسیدگی به دعوی محاسبه گردد. شیوه تبدیل SDR به پول رایج کشورها به روشی که هر کشوری تعیین می کند، صورت می گیرد. پروتکل های چهارگانه اصلاحاتی به شرح ذیل در اسناد قبلی به عمل آوردند:

پروتکل الحاقی شماره ۱، واحد پولی مسئولیت متصدی حمل و نقل را در خصوص صدمات وارده به مسافر که در کنوانسیون ورشو به فرانک تعیین شده بود، به SDR تغییر داد. پروتکل الحاقی شماره ۲، مقادیر مندرج در پروتکل لاهه ۱۹۵۵ در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل را به SDR تغییر داد. پروتکل الحاقی شماره ۳، پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ را در مورد میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل اصلاح نمود و آن را به SDR تبدیل نمود. بنابراین، این سه پروتکل الحاقی، ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو را که در پروتکل های لاهه و گواتمالا اصلاح شده بود، یک بار دیگر اصلاح کردند. پروتکل الحاقی شماره ۴ برای نخستین بار مسئولیت متصدی حمل و نقل را در مورد کالا تغییر داد و میزان آن را با SDR مشخص نمود.

پروتکل های الحاقی شماره ۱ و ۲ از ۱۵ فوریه ۱۹۹۶ و پروتکل الحاقی شماره ۴، از ۱۴ ژوئن ۱۹۹۸ اجرا شده اند.<sup>۱</sup>

#### ۸ - کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹<sup>۲</sup>

کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، مربوط به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین المللی هوایی، نتیجه تحولات مهمی بود که به علت ضعف کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن به منظور روز آمد کردن مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی صورت گرفت. علی رغم اصلاحات متعددی که در کنوانسیون ورشو از سال ۱۹۵۵ تا سال ۱۹۷۵ به وسیله ایکائو صورت گرفت، بسیاری از کشورها، در حمایت از مسافران هوایی، در خصوص میزان و نوع مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی رضایت نداشتند. ایکائو در این مدت اقدام مؤثری برای به روز نمودن اسناد حمل و نقل انجام نداده بود. همین امر موجب شد بعضی از کشورها، از جمله ایالات متحده آمریکا با کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن مخالفت نمایند. متصدیان حمل و نقل هم خواهان افزایش مسئولیت خود در

1. Air Law, Status of Certain International Air Law Instruments, ICAO Journal, vol. 53, no. 6 July/August 1998, P.23.

2. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

برابر مسافر و کالا بودند؛ به طوری که در بعضی از کشورهای توسعه یافته، آنها به طور یکجانبه میزان مسئولیت خود در برابر مسافر را تا ۱۰۰,۰۰۰ SDR افزایش دادند که نمونه ای از آن قرارداد متصدیان حمل و نقل با هیأت هوانوردی آمریکا بود که در صفحات قبل مطرح شد. در سال ۱۹۸۸ با تصویب قانونی در ایتالیا، همین میزان مسئولیت، برای متصدیان حمل و نقلی که به ایتالیا پرواز می کردند، تعیین گردید.<sup>۱</sup> در ژاپن سیستم دو گانه ای در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل در برابر مسافر ایجاد شد. مطابق آن، متصدیان حمل و نقل به طور کامل در برابر خسارات وارده به مسافر مسئول هستند، به طوری که مسئولیت آنها تا مبلغ ۱۰۰,۰۰۰ SDR به صورت مطلق بوده و در صورتی که متصدی نتواند اثبات کند که کلیه اقدامات لازم را برای جلوگیری از وقوع خسارت انجام داده، باید کلیه خسارات وارده را جبران نماید. (Abe, 1993) این یک نوع آوری در تاریخ مسئولیت متصدیان حمل و نقل محسوب می شود. این ابتکار ژاپن، مبنای تصمیم متصدیان حمل و نقل هوایی در اجلاس ۱۹۹۵ اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) در کوالالامپور شد. متصدیان حمل و نقل شرکت کننده در این اجلاس موافقتنامه ای را امضا کردند که به موجب آن پذیرفتند مسئولیت آنان در قبال خسارات قابل جبران در بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، برای مدعیان جبران خسارت برای فوت و جراحت بدنی در محدوده مفهوم ماده ۱۷ آن کنوانسیون، تا سقف ۱۰۰,۰۰۰ SDR باشد؛ به طوری که برای این میزان مسئولیت، امکان توسل به دفاعیات موضوع بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو وجود نداشته نباشد.<sup>۲</sup> متصدیان مزبور برای خسارات بیشتر از میزان مذکور مسئولیت مبتنی بر تقصیر را پذیرفتند. طبیعی است که موافقتنامه بین متصدیان حمل و نقل اشکال اساسی دارد و آن الزام آور نبودن آن است. موافقتنامه به وسیله دولتها تصویب نشده بود که متصدیان حمل ملزم به رعایت مفاد آن باشند، ولی به هر حال با امضای این موافقتنامه، نوع و میزان مسئولیت قابل قبول برای متصدیان و بیمه گران مشخص گردید؛ معیاری که بعدها در کنفرانس دیپلماتیک سال ۱۹۹۹ پذیرفته شد. ابتکار ژاپن در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل، از طرف شورای اتحادیه اروپا نیز با استقبال روبه روشد. شورا در ۱۷ اکتبر

1. Law No. 274 of 7 July 1988 – "Limit of Liability in International Carriage by Air".

۲. ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: "(۱) در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارات اتخاذ نموده اند، یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود. ۲- در مورد حمل بار و لوازم شخصی، چنانچه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده ناشی از خطایی 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 خسارات معمول داشته اند، مسئول نخواهد بود."

۱۹۹۸ قانون قابل اعمال در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل در پروازهای داخلی و بین المللی را تصویب نمود. تصویب این قانون، در حقیقت عامل دیگری بود که کنفرانس دیپلماتیک سال ۱۹۹۹ مجبور بود مصوبه اتحادیه اروپا را ملاک تصمیم خود قرار دهد، زیرا اروپا سهم قابل توجهی از نظر تعداد متصدیان حمل و نقل و تعداد پروازهای بین المللی دارد.<sup>۱</sup>

این عوامل موجب شد ایکائو به فکر نوسازی سیستم ورشو بیفتد. ایکائو سازمانی است که ۱۸۸ کشور در آن عضویت دارند، هر کدام نظرهای سیاسی خود را منعکس می کنند، هر کدام وضعیت اقتصادی متفاوتی دارند و صنایع هوانوردی آنها هم یکسان نیست. بنابراین، برای اینکه ایکائو به نتیجه ای برسد که مورد پذیرش همه کشورها باشد، باید راهی طولانی را طی کند و به تلاشی مضاعف دست بزند.

تلاش شورای ایکائو برای کار روی موضوع مسئولیت متصدیان حمل و نقل، بعد از جلسه اکتبر سال ۱۹۹۵ «یاتا» شروع شد. دبیرخانه ایکائو گروه کاری را بدین منظور تشکیل داد.<sup>۲</sup> گروه کاری در سال ۱۹۹۶ دو دوره جلسه تشکیل دادند و نتیجه مطالعات خود را در اکتبر ۱۹۹۶ به شورای ایکائو ارائه نمودند. شورای ایکائو از کمیته حقوقی ایکائو خواست که سی امین نشست خود را که از ۲۸ آوریل تا ۹ می ۱۹۹۷ تشکیل خواهد شد، به بررسی موضوع مربوطه اختصاص دهد.<sup>۳</sup> در این نشست ۶۱ هیأت نمایندگی از کشورهای مختلف حضور یافته، مشکلات موجود را بررسی و انتقادات و پیشنهادهای خود را در خصوص پیش نویس ارائه شده مطرح کردند. کمیته پیش نویس را نهایی و آماده ارائه به کنفرانس دیپلماتیک تشخیص داد. به دلیل اینکه منافع دولتها با هم متفاوت است، کنفرانس با طیف وسیعی از نظرهای مختلف دولت های شرکت کننده روبه رو بود. دولت

1. Council Regulation (EC), No. 2027/97 of 9 October 1997, Published in Official Journal L 285 on 17 October 1997; reproduced in Uniform Law Review 1999, 114.

۲. رویه ای که در تهیه کنوانسیون مونترال در ایکائو دنبال شد، با روش کاری آن با موارد مشابه متفاوت بود. تهیه و تنظیم پیش نویس ها در ایکائو بر عهده دبیر خانه سازمان است. دبیر خانه وظایفی که به عهده آن گذاشته می شود، بررسی و پس از انجام وظائف خود، آن را به گزارش دهنده یا یکی از کمیته های فرعی کمیته حقوقی ارجاع می دهد. کمیته فرعی گزارش را مطالعه و بررسی و سپس آن را به کمیته حقوقی تسلیم می کند. کمیته حقوقی پیش نویسی تهیه و به دولتها و شورای ایکائو تسلیم می کند. در خصوص تفاوت های روند تهیه این پیش نویس با رویه قبلی ایکائو به مقاله دکتر میلده مراجعه فرمایید:

Doc. 7669-139/3, Attachment A-Procedure for the preparation of draft Conventions.

Michael Milde, Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention, Annals of Air and Space Law (1999, Vol. XXIV), pp. 7-10.

۳. جلسه اول در روز های ۱۲ و ۱۳ فوریه ۱۹۹۶ و جلسه دوم در ۱۰-۱۲ جون ۱۹۹۶:

LC 30 – WP/4-2 and LC 30 – 1 P/1.

4. Attachment A to C – WP/1057; The Rapporteur was Mr Vijay Poonosamy of Mauritius.

های کشورهای آمریکایی با پیش نویس موافق بوده، حمایت خود را از پیش نویس تهیه شده اعلام کردند. البته، انتقادهای بسیاری از سوی دولتها مطرح شد؛ مثلا دولت هند مسئولیت مطلق را به ضرر متصدیان حمل تلقی نمود. به نظر آنها، در صورت تصویب آن، بقای متصدیان حمل و نقل هوایی با خطر مواجه خواهند شد. این دیدگاه از سوی دولت های آفریقایی و عربی هم حمایت گردید.<sup>۱</sup>

به هر حال، به دلیل طرح دیدگاه های متفاوت، رئیس کنفرانس تصمیم گرفت کمیته ای برای جمع آوری نظریات و تجزیه و تحلیل آنها تشکیل دهد. کمیته پیش نویس را برای ارائه به کنفرانس دیپلماتیک آماده نمود و آن را در ۲۵ می ۱۹۹۹ به اطلاع نمایندگان دولتها در کنفرانس رساند که با کنسانسوس تصویب گردید. کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال در چهارم نوامبر ۲۰۰۳ به مرحله اجرا در آمد. تاکنون (می ۲۰۰۹) ۹۰ کشور به آن ملحق<sup>۲</sup> شده اند. اتحادیه اروپا در ژوئن ۲۰۰۴ به این کنوانسیون پیوسته است. ایرادهای بسیاری به کنوانسیون ورشو وارد می شد که در کنوانسیون مونترال تا حدودی اشکالات مزبور برطرف گردید:

۱. کنوانسیون ورشو در چند مرحله اصلاح شده بود. فقدان یکپارچی در مقررات پروتکل های آن موجب شده بود کشورها در زمینه های مهم با هم اتفاق نظر نداشته باشند. کنوانسیون مونترال موجب شد جامعه جهانی در مورد سندی به تفاهم برسد که یک بار دیگر مقررات یکسانی را در سطح جهانی در مورد حمل و نقل هوایی به مرحله اجرا گذاشت.
۲. کنوانسیون ورشو به زبان فرانسه تنظیم شده بود که ترجمه های مختلف آن موجب ایجاد رویه های متفاوتی شده بود. کنوانسیون مونترال به شش زبان عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیولی تدوین شده است که هر شش زبان معتبرند.
۳. با توجه به گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی و تغییرات اساسی در وضعیت اقتصادی جوامع، پذیرش مسئولیت مبتنی بر تقصیر، که کنوانسیون ورشو بر آن اساس تدوین شده بود، منطقی نبوده و به نفع مسافر و متصدیان حمل و نقل نبود. مسافران به خاطر تامین امنیت بیشتر

1. DCW Doc. No. 8 & DCW Docs. No. 12 and No. 27 & DCW Doc. No. 33, 15/5/99 & DCW Doc. No. 36, 19/5/99.

۲. از جمله دولتهای ذیل کنوانسیون مونترال را امضا نموده و در کشور خود آن را تصویب کرده اند: استرالیا، آلبانی، اتریش، بسنی هرزگوئین، بحرین، باربادس، بلژیک، بلیز، بنین، بتسوانا، بلغارستان، کامرون، کانادا، کیپورد، کلمبیا، جزیره قبرس، جمهوری چک، دانمارک، استونی، فنلاند، فرانسه، گامبیا، آلمان، یونان، لهستان، ایسلند، ایرلند، ایتالیا، ژاپن، اردن، کنیا، کویت، لوکزامبورگ، مالت، مکزیک، موناکو، مغولستان، نامیبیا، هلند، نیوزلند، نیجریه، نروژ، پاناما، پاراگوئه، پرو، پرتغال، قطر، رومانی، گرانیادا، وست و نسان، عربستان سعودی، اسلواکی، اسلونی، اسپانیا، سوئد، سوریه، مقدونیه، تانگو، امارات متحده عربی، تانزانیا، آمریکا، انگلستان، کره و اتحادیه اروپا.

ومتصدیان به دلیل نیاز به جلب مشتری، نیاز به تغییر اساسی در نوع مسئولیت داشتند. کنوانسیون مونترال مسئولیت دوگانه ای را تصویب نمود. بر اساس ماده ۲۱ این کنوانسیون، متصدی حمل تا یکصد هزار SDR مسئولیت مطلق دارد، به عبارت دیگر، تا این میزان، متصدی مسؤول است و نمی‌تواند مسئولیت خود را محدود کرده یا نادیده بگیرد<sup>۱</sup>. در ردیف دوم، مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارات بیشتر از محدوده فوق بر مبنای تقصیر خواهد بود؛ با این توضیح که وی باید بتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از قصور و یا فعل یا ترک فعل غیرقانونی او یا کارکنان یا نمایندگان او نبوده است. با این وصف، مسئولیت متصدی حمل در صورتی محدود به یکصد هزار SDR خواهد بود که وی بتواند مقصر نبودن خود را اثبات کند.

۴. با افزایش قابل توجه تعداد مسافر پس از تصویب پروتکل لاهه، دو موضوع جدید برای مسافران و متصدیان حمل مطرح بود که در زمان تصویب کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه قابل پیش بینی نبود: نخست، امکان صدور سند واحد برای حمل و نقل جمعی بود. مطابق کنوانسیون ورشو، برای هر مسافر می‌بایست بلیت جداگانه ای صادر می‌شد، اما گاهی اتفاق می‌افتد که گروهی قصد دارند با هم مسافرت نمایند و یا موسسه ای که کارکنانش برای انجام ماموریت اداری باید به طور مرتب سفر کنند، اگر متصدی حمل و نقل اجازه داشته باشد بلیت جمعی صادر کند، وی خواهد توانست با سرعت بیشتر و با هزینه کمتر امور مربوط به مسافران را انجام دهد.

دوم اینکه با پیشرفت تکنولوژی رایانه ای، در بسیاری از موارد صدور بلیت به شکل فعلی لزومی ندارد. گاهی مسافران با استفاده از تلفن و اینترنت رزرو خود را انجام داده، بهای بلیت را با استفاده از کارت های اعتباری پرداخت می‌کنند. به این ترتیب، دیگر نیازی به مراجعه به آژانس های مسافرتی و خرید بلیت نخواهد بود. در ضمن، برای متصدیان حمل و نقل هم به صرفه خواهد بود اگر الزامی به صدور بلیت نداشته باشند.

کنوانسیون مونترال این دو موضوع جدید را مد نظر قرار داد. به موجب بند ۱ ماده ۳ آن، در مورد حمل و نقل مسافر، یک سند حمل و نقل انفرادی یا جمعی حاوی مطالب زیر صادر می‌گردد: الف) اعلام مبدا و مقصد؛ ب) چنانچه مبدا و مقصد در قلمرو یک دولت عضو واقع شده باشد و

۱. البته، با استثنای مواردی که خسارت، ناشی از تقصیر خود خواهان بوده و یا تقصیر وی در وقوع خسارت سهیم بوده است.

یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت دیگری واقع شده باشد، اعلام حداقل یکی از این توقفگاه ها. مطابق بند ۲ همین ماده، هر وسیله دیگری که اطلاعات مذکور در بند ۱ را حفظ و نگهداری نماید، می تواند جایگزین صدور سند مورد اشاره در بند فوق گردد. در صورت استفاده از چنین وسیله ای، متصدی حمل باید تسلیم رسید کتبی را که حاوی اطلاعات نگهداری شده در آن باشد، به مسافر پیشنهاد نماید. برعکس کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، که برای عدم رعایت مندرجات بلیت ضمانت اجرا پیش بینی کرده است، بند ۵ ماده ۳ کنوانسیون مونترال مقرر می دارد رعایت نکردن مندرجات بلیت خدشه ای بر وجود یا اعتبار قرار داد حمل وارد نمی کند و قرارداد در هر حال تابع مقررات مذکور در کنوانسیون مونترال، از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت خواهد بود.

۵. بند ۱ ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو مقرر می دارد: «اقامه دعوی جبران خسارت باید به انتخاب خواهان در سرزمین یکی از طرفهای متعاقد کنوانسیون، در دادگاه محل سکونت متصدی حمل و نقل یا مقر اصلی کار او یا یکی از شعبات او که قرارداد حمل و نقل در آنجا منعقد گردیده یا در دادگاه مقصد به عمل آید». مطابق این ماده، دعوی در محلی اقامه می گردد که مقر، اقامتگاه یا محلی است که متصدی حمل در آنجا شعبه دارد. متصدی حمل هم اگر بخواهد می تواند در همان محل که مقر یا اقامتگاه اوست، علیه مسافر اقامه دعوی نماید. مسافر حق ندارد در محل اقامت خود علیه متصدی حمل دعوی مطرح کند، در حالی که متصدی حمل و نقل این اختیار را دارد. ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو بی جهت خواهان را از داشتن چنین اختیار معقولی محروم کرده بود. نداشتن این اختیار از جانب خواهان به نتایجی غیرمنطقی منجر شده بود. کنوانسیون مونترال تغییر مهمی در این خصوص انجام داده است. مطابق بند ۲ ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال، درخصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمه بدنی مسافر، دعوا می تواند در دادگاه واقع در قلمرو دولت عضوی طرح گردد که مسافر در زمان حادثه در آن محل سکونت اصلی و دائمی داشته و متصدی حمل، خدمات حمل و نقل مسافر به یا از آن کشور را با هواپیمای خود یا با هواپیمای متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد، انجام دهد و در آن کشور متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد و در ساختمانهای استیجاری یا ملکی به حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال دارد.

۶. برخی مفاهیم واصلاحات کنوانسیون ورشو و پروتکل های اصلاحی آن در مرحله تفسیر و اجرا موجب ایجاد رویه های متفاوت شده است؛ از آن جمله می توان به مفاهیمی نظیر صدمه



جسمانی، تخلف عمدی و حادثه اشاره کرد. برای مثال، بارها در دادگاهها این سؤال مطرح بوده است که آیا خسارات تنبیهی هم قابل مطالبه هستند یا نه؟ (Milde, 1999 p. 7-10) هر چند این مشکلات حل نشد ولی حداقل در مواردی موضع نمایندگان دولتها مشخص گردید. برای مثال، مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و آسیب بدنی متوجه مسافر می گردد؛ مشروط بر اینکه حادثه موجد خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. آیا آسیب بدنی، خسارات روحی و روانی را هم در بر می گیرد؟ تعداد بسیار کمی از دادگاهها به این سوال جواب مثبت دادند و غالب دادگاهها به این نتیجه رسیده اند که منظور تدوین کنندگان کنوانسیون ورشو این بوده است که با توجه به وضعیت صنعت هواپیمایی در آن زمان و نیاز به حمایت از متصدیان حمل و نقل، فقط خسارات بدنی قابل جبران بوده، خسارات معنوی قابل جبران نباشد.

در کنفرانس دیپلماتیکی که به منظور بررسی کنوانسیون مونترال از ۱۰ تا ۲۸ می ۱۹۹۹ در مونترال تشکیل شده بود، بیش از پانصد نفر از نمایندگان کشورها از ۱۲۱ کشور برای بررسی و بحث و تبادل نظر دعوت شده بودند. مطلب مهم قابل ذکر که در اصلاح ماده ۱۷ کنوانسیون مؤثر بود، اینکه در نخستین روز تشکیل کنفرانس، جو حاکم در جهت حمایت از صنعت حمل و نقل هوایی نبود، بلکه نظر اکثر نمایندگان کشورها به حمایت از حقوق اشخاص تمایل بیشتری داشت<sup>۱</sup>. پس از اظهارات نمایندگان کشورها، رئیس جلسه اظهار داشت در میان نمایندگان اجماع حاصل است که به هر حال آسیب های وارده به روح و روان مسافران، مستقل از آسیب های جسمانی، در حالتی که سلامتی انسان آسیب دیده باشد، باید قابل جبران باشد<sup>۲</sup>.

بنابراین، اکثریت کشورهای حاضر در کنفرانس با افزودن "خسارات روحی و روانی" مستقل از "خسارات جسمانی" موافقت نمودند. چند کشور هم معتقد بودند که متن ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو کافی بوده، بخوبی قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی از آن استنباط می شود. علی رغم اینکه متن ماده ۱۷ حفظ شد، ولی در اجرای آن، "آسیب جسمانی" باید طوری تفسیر شود که خسارات روحی و روانی را هم در بر گیرد، زیرا کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون، در تفسیر آن،

1. International Civil Aviation Organization, Minutes, The International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May, Doc. 9775 Volume 1, summarized in McKay Cunningham, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? See this Article in: [http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay\\_cunningham](http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham). Last visited on Shahrivar 10, 1387.

2. Ibid. at 120.

جزو وسایل مکمل تفسیر به شمار می رود. با بررسی کارهای مقدماتی می توان به قصد و نیت طرفهای معاهده پی برد. مقصود از کارهای مقدماتی عبارت است از: صورتجلسه مذاکرات و مباحثات کنفرانس ها و کمیسیون های بین المللی مربوط به انعقاد معاهده، پیش نویس و طرح اولیه معاهده و مکاتبات رسمی کشورها در حین انعقاد معاهده<sup>۱</sup>.

### نتیجه گیری

تا سال ۱۹۲۹ مقررات یکسانی در سطح جهان در خصوص حمل و نقل هوایی وجود نداشت. کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی تلاش کرد با تدوین کنوانسیون ورشو، اصل مهمی را تحت عنوان مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مقابل خسارات وارده به مسافران، کالا و لوازم شخصی آنان و خسارات وارده در اثر تاخیر در حمل و نقل هوایی ایجاد نماید. برای مدتی این کنوانسیون تقریباً در تمام دنیا اجرا می گردید و مسافران می دانستند که به هر نقطه از دنیا مسافرت کنند، نوعی یکنواختی در قوانین مربوط به مسؤولیت متصدیان حمل و نقل وجود دارد. بزودی با تغییر در وضعیت اقتصادی بازار جهانی و مهمتر از آن، با پیشرفت سریع صنعت هوانوردی، دولتها به این نتیجه رسیدند که اصول و مقررات موجود در کنوانسیون ورشو جوابگوی نیازهای روز نیست و تغییرات جدی باید صورت گیرد. کنوانسیون ورشو شش مرتبه اصلاح گردید و این اصلاحات هدف تدوین کنندگان کنوانسیون ورشو را که ایجاد مقررات یکسان در سطح جهان بود ناکام گذاشت. دولتهای مختلف برای رفع کاستیها تلاش نمودند و با تدوین موافقتنامه هایی اصول و مقررات جدیدی را در مورد مسؤولیت متصدیان حمل و نقل هوایی حاکم نمودند. ناهماهنگی در مقررات حمل و نقل هوایی در سطح جهانی، ایکائو را مجبور کرد در جهت یکسان کردن مقررات تلاش نماید. این تلاشها به تصویب کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال منجر گردید که حاصل هفتاد سال تجربه جامعه جهان در خصوص مقررات حقوق بین الملل خصوصی هوایی است. با توجه به اینکه این کنوانسیون مسؤولیت مطلق متصدی حمل را پذیرفته، صدور بلیت الکترونیکی را قبول نموده، حق مسافر را در اقامه دعوی در محل سکونت دائمی خود به رسمیت شناخته و صدور بلیت جمعی را امکان پذیر ساخته است، لذا با وضعیت اقتصادی و پیشرفت فناوری روز مطابقت دارد.

۱. برای اطلاعات بیشتر در این زمینه، رک: منصور جباری، جبران خسارات روحی و روانی در حمل و نقل هوایی، مجله تحقیقات حقوقی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۴۸ پاییز و زمستان ۱۳۸۷، صص ۱۸۵-۲۳۳.

فهرست منابع

- فارسی

- جباری، منصور. (۱۳۸۰). حقوق بین الملل هوایی (تبریز: فروزش).

- لاتین

- Barta, J.C.,(2003),**International Air Law** (India: Reliance Publishing House.
- Martin, Pete & J.D.Mc Clean etal.,(1988),**Air Law, Shawcross and Beaumont**,4<sup>th</sup> ed. Vol.1 (London: Butterworths.
- Matte, Nicholas M.,(1981),**Treaties on Air–Aeronautical Law**, (Montreal: Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell.
- Vershoor, L.H. Diederiks,(2003),**An Introduction to Air Law**, (Deventer/Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, Denventer/Netherlands, 1983) (New ed. 2003).

-Articles

- Abe, K., “The Warsaw Convention and the Waiver of the Limitations of Liability by the Airlines of Japan”, Lloyd’s Aviation Law, Vol. 12, No. 12. (June 1993).
- Cunningham, McKay, “The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?” See this Article in:  
[http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay\\_cunningham](http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham). Last visited on Shahrivar 10, 1387.
- Milde, Michael,(1999),“Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention”, Annals of Air and Space Law (Vol. XXIV).

- اسناد

- Attachment A to C – WP/1057; The Rapporteur was Mr Vijay Poonosamy of Mauritius.
- Council Regulation (EC), No. 2027/97 of 9 October 1997, Published in Official Journal L 285 on 17 October 1997; reproduced in Uniform Law Review 1999, 114.
- DCW Doc. No. 8 & DCW Docs. No. 12 and No. 27 & DCW Doc. No. 33, 15/5/99 & DCW Doc. No. 36, 19/5/99.

- Doc. 7669-139/3, Attachment A-Procedure for the preparation of draft Conventions.
  - Guadalajara Convention 1961: Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara, on 18 September 1961.
  - Guatemala City Protocol 1971: Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at the Hague on 28 September 1955.
  - Hague Protocol: Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.
  - Montreal Agreement (1966): Agreement Relating to Liability Limitation of the Warsaw Convention and the Hague Protocol, CAB Order No. 18900 of May.
  - Montreal Convention: Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.
  - Montreal Protocols: Additional Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on October 1929, 25 September 1975.
  - Warsaw Convention: Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838.
- رای دادگاه
- Krystal v. BOAC and British Airways; Schooner's Case Law Digest, Air Law, Vol. 11, 1977.P.117.