

مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران
شماره سی و یکم، ۱۳۸۳، صص ۳۱۲ - ۲۵۹

کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو*

پابلو مندس دو لیون**

ورنر ایسکنس***

مترجم: ماشاءاله بناء نیاسری****

اشاره مترجم

شاید پس از حمل و نقل ریلی و دریایی، مقررات راجع به حمل و نقل هوایی از قدیمی‌ترین مقررات موجود در قلمرو حقوق حمل و نقل است. کنوانسیون مربوط به یکپارچه کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹)^۱ که در زمینه رژیم حقوقی حمل و نقل

*. مشخصات اصلی مقاله به قرار زیر است:

Pablo Mendes De Leon & Werner Eyskens, The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System, Journal of Air Law and Commerce, vol. 66, 2001, pp. 1155-1185.

** مدیر مؤسسه بین‌المللی حقوق هوا و فضا - دانشگاه لیدن.

*** عضو کانون وکلای بروکسل.

**** دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی دانشگاه شهید بهشتی.

۱. دولت ایران در سال ۱۳۵۴ هجری شمسی 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 این کنوانسیون پیوسته است. رک. مجموعه قوانین سال ۱۳۵۴،

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۲۵۹

هوایی کنوانسیون مادر به شمار می‌رود، در زمانی تدوین گردیده است که هنوز صنعت هواپیمایی در مرحله طفولیت به سر می‌برد و به شدت نیازمند حمایت و مراقبت بود. ملاحظات و مصالحی از این دست، مورد توجه تدوین‌کنندگان این کنوانسیون قرار گرفت و تعادل و توازن بین حقوق مسافران و صاحبان کالا از یک سو و متصدیان حمل از دیگر سو، به گونه‌ای تعیین گردید که در آن زمان عادلانه می‌نمود.

بی‌گمان یکی از اهداف اصلی و اولیه تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) یکنواخت کردن مقررات راجع به حمل و نقل هوایی بین‌المللی و فائق آمدن بر مشکلات ناشی از تعارض قوانین در سطح بین‌المللی بوده است؛ امری که از نام کنوانسیون نیز به خوبی هویداست. این کنوانسیون اقبال عام یافت و در نیل به این مقصود و ایجاد یکنواختی در حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی بی‌شک موفق بود. اندک اندک و با گذشت زمان به منظور پاسخگویی به نیازهای نوین سعی گردید با تدوین پروتکل‌های اصلاحی یا تکمیلی، کنوانسیون موصوف با نیازهای زمانه دمساز و هماهنگ گردد، اما پروتکل‌های اصلاحی یا تکمیلی مزبور به سان خود کنوانسیون مقبولیت عمومی نیافت، چندان که برخی از کشورها عضو متن اصلی کنوانسیون بودند و بعضی دیگر عضو فلان پروتکل که برخی از مقررات متن اصلی را اصلاح و تغییر داده بود. در نتیجه این امر، شبکه به هم پیچیده‌ای از تعارض قوانین بروز کرد؛ پدیده‌ای که آشکارا با اهداف اولیه و فلسفه وجود کنوانسیون ورشو در تعارض بود. از دیگر سو، از دیدگاه کشورهای صنعتی محدوده‌های مالی مسؤلیت که در متن کنوانسیون ورشو یا پروتکل‌های اصلاحی آن پیش‌بینی شده بود، امروزه به نحو آشکاری ناعادلانه

صص ۱۸۹-۱۵۳. همچنین در سال ۱۳۶۴ هجری شمسی با تصویب «ماده واحده قانون تعیین حدود مسؤلیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور» مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه را در پروازهای داخلی نیز لازم‌الاجرا دانسته است. رک. مجموعه قوانین سال ۱۳۶۴، صص ۴۷۵-۴۷۴.

می‌نمود. از این رو، بسیاری از کشورهای صنعتی از جمله ایالات متحده آمریکا، کشورهای اروپایی و ژاپن شرکت‌های هواپیمایی خود را مجبور نمودند که سقف مسؤلیتهای خود را به مبلغی بالاتر افزایش دهند.

مجموع عوامل فوق سبب گردید سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) برای دستیابی مجدد به یکنواختی مورد انتظار کنوانسیون ورشو، چاره‌ای بیندیشد. در اثر هم‌اندیشی و همکاری ایکائو و برخی دیگر از سازمانهای بین‌المللی نهایتاً کنوانسیون جدیدی تدوین گردید که با نام کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (مونترال ۲۸ می ۱۹۹۹) شناخته می‌شود.^۲

همانگونه که نویسندگان این کنوانسیون در مقدمه کنوانسیون بیان کرده‌اند هدف از تدوین این کنوانسیون روزآمد و یک کاسه کردن مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن می‌باشد. برطبق بند (۶) ماده ۵۳ کنوانسیون مونترال، این کنوانسیون در شصتمین روز پس از تاریخ تودیع سی‌امین سند الحاق، قبول، تصویب یا عضویت نزد مرجع تودیع اسناد، مابین دولتهایی که این اسناد را سپرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد گردید. ایالات متحده آمریکا سی‌امین کشوری بود که در تاریخ ۵ سپتامبر ۲۰۰۳ میلادی به کنوانسیون فوق‌الذکر پیوست و سرانجام این کنوانسیون از تاریخ ۴ نوامبر ۲۰۰۳ میلادی لازم‌الاجرا گردید. مقاله‌ای که فراروی شما قرار دارد از یکی از معتبرترین نشریات در زمینه حقوق هوایی انتخاب و ترجمه شده است. در این مقاله نویسندگان مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی را در سیستم ورشو با کنوانسیون مونترال مقایسه و طی هر بحث به نوآوری‌های کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹) اشاره کرده‌اند.

۲. متن انگلیسی این کنوانسیون و ترجمه فارسی آن در بخش اسناد همین شماره به چاپ رسیده است.

فهرست مطالب

یک - مقدمه

- الف. ضرورت‌های بیان شده برای تدوین یک کنوانسیون جدید: روزآمد و یک کاسه کردن قواعد پیشین
- ب. گزینه‌های ممکن به جای تدوین کنوانسیون جدید
- دو - مسئولیت متصدی در حمل و نقل مسافر
- الف. مباحث مربوط به اسناد
- ب. «پنجمین دادگاه صالح»
- ۱- فقط دعاوی مربوط به فوت و صدمهٔ بدنی مسافر در پنجمین دادگاه صالح قابل طرح است
 - ۲- حق مسافر برای انتخاب یکی از دادگاه‌های صالح
 - ۳- «پنجمین دادگاه صالح» باید در یکی از دولتهای عضو واقع شده باشد
 - ۴- متصدی حمل باید در محل استقرار «پنجمین دادگاه صالح» به عملیات حمل و نقل هوایی اشتغال داشته باشد
 - ۵- مسافر زیان‌دیده باید تنها یک سکونتگاه دائمی داشته باشد
 - ۶- اهمیت نسبی «پنجمین دادگاه صالح» در مقایسه با چهار دادگاه صالح موجود
- ج. فوت و صدمه بدنی - آیا لطمات و صدمات روحی و روانی نیز قابل جبران است؟
- د. مسئولیت نامحدود و دفاعیات
- ۱- بررسی مختصر نظام‌های موجود مسئولیت
 - ۲- ترکیب و ادغام کنوانسیونها و پروتکل‌های پیشین در کنوانسیون مونترال
- ه. مسئولیت متصدی حمل در قبال بار همراه مسافر
- ۱- مسئولیت در قبال بار همراه تحویل شده
 - ۲- مسئولیت در قبال بار همراه تحویل نشده
 - ۳- محدوده‌های مسئولیت، دفاعیات و دادگاه صالح در دعاوی راجع به بار همراه تحویل شده و بار همراه تحویل نشده

و. پیش پرداختها

سه - مسؤولیت متصدی در حمل و نقل کالا

الف. مباحث مربوط به اسناد

ب. مسؤولیت در قبال کالا: مطلق و غیر قابل نقض

۱- بررسی مختصر نظامهای موجود مسؤولیت

۲- ترکیب و ادغام کنوانسیونها و پروتکلهای پیشین در کنوانسیون مونترال

چهار - مسؤولیت متصدی حمل در قبال تأخیر

الف. مسؤولیت در قبال تأخیر مسافر

ب. مسؤولیت در قبال تأخیر کالا

پنج - بیمه

شش - آزادی قراردادی

هفت - نتیجه

یک - مقدمه

الف. ضرورت‌های بیان شده برای تدوین کنوانسیون جدید: روزآمد و یک کاسه کردن قواعد پیشین

کنوانسیون مونترال راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (۲۸ می ۱۹۹۹) به منظور روزآمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است. افزون بر این، منافع مسافران و ارسال کنندگان کالا نیازمند حمایتی بهتر بود. اعتقاد عمومی بر این بود که تعادل و توازن بین منافع متصدیان حمل از یکسو، و منافع مسافران از دیگر سو، باید به نفع مصرف‌کننده اصلاح گردد.

کنوانسیون ورشو و معاهدات و پروتکل‌های مرتبط با آن، که مجموعاً «سیستم ورشو» را تشکیل می‌دهند «نامزدهایی» بودند که برای تدوین یک کنوانسیون جدید مورد استفاده قرار گرفته و در یکدیگر ادغام شدند. معاهدات زیر جملگی، اسنادی هستند که کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) را اصلاح یا تکمیل نموده‌اند:

- پروتکل لاهه (۱۹۵۵)؛
- کنوانسیون تکمیلی گوادالاجارا (۱۹۶۱)؛
- پروتکل گواتمالاسیتی (۱۹۷۱)؛
- پروتکل‌های شماره ۱، ۲ و ۳ مونترال (۱۹۷۵)؛ و
- پروتکل شماره ۴ مونترال (۱۹۷۵) که مقررات کنوانسیون ورشو در باب حمل کالا را روزآمد می‌کند.

مجموع معاهدات فوق، امروزه جوابگوی نیازهای سیستم حمل و نقل هوایی که در آن خطوط هوایی غالباً به طور مستقل از دولتها، مبادرت به ارائه و انجام خدمات خود می‌نمایند، نمی‌باشد. به منظور پاسخ‌گویی به

نیازهای روز و مراقبت بیشتر از منافع مسافران، اقداماتی یک جانبه و تدابیری که بیشتر در قلمرو حقوق خصوصی و در سطح ملی می‌باشد، انجام گرفته است.^۳

۳. موافقتنامه مونترال که سیاستی یکجانبه و غیرحقوقی بود در سال ۱۹۶۶، توسط هیأت هوانوردی کشوری ایالات متحده منعقد شد.

در سال ۱۹۷۶، شماری از کشورهای اروپایی که گروهی را به نام «گروه مالتا» تشکیل می‌دهند، اعطای مجوز به متصدی حمل و نقل هوایی را منوط به این نمودند که متصدی حمل محدوددهای مسؤلیت خود را به ۸۰۰۰۰ یا ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه افزایش دهد و این امر را در شروط مربوط به قرارداد حمل و نقل خود بگنجانند؛

در سال ۱۹۸۵، دادگاه قانون اساسی ایتالیا رأی داد که مقررات موجود در قوانین ایتالیا که محدوده مسؤلیت پیش‌بینی شده در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را لازم‌الاجرا می‌داند، مغایر با قانون اساسی است. از این رو، قانون شماره ۲۷۴ ایتالیا مصوب ۷ جولای ۱۹۸۸، محدوده جدید مسؤلیت را ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه تعیین کرد؛

در سال ۱۹۹۲، متصدیان حمل و نقل هوایی ژاپن شروط موجود در قرارداد حمل و نقل خود را اصلاح نمودند که در نتیجه این اصلاح، محدوده‌های مسؤلیت برای صدمه بدنی یا فوت مسافر در حمل و نقل بین‌المللی مشمول کنوانسیون ورشو یا پروتکل لاهه اعمال نمی‌گردد و به جای آن در دعاوی مطالبه خسارت برای فوت یا جرح مسافر که مبلغ آن تا ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، رژیم مسؤلیت مطلق در شروط حمل گنجانده شد؛

در سال ۱۹۹۴، شانزدهمین مجمع عمومی کنفرانس هواپیمایی کشوری اروپا (ECAC) توصیه شماره ۱۶/۱ را پذیرفت. این توصیه حدود مسؤلیت مقرر در کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را به حداقل ۲۵۰۰۰۰ حق برداشت ویژه افزایش می‌دهد و به متصدیان حمل مؤکداً توصیه می‌نماید با تنظیم موافقتنامه‌ای فی‌ما بین خود مقرراتی همسان با مقررات موافقتنامه مونترال ۱۹۶۶ را بپذیرند؛

در سال ۱۹۹۵، موافقتنامه بین متصدیان حمل یا تا درخصوص مسؤلیت در قبال مسافر، مورد پذیرش قرار گرفت. این موافقتنامه محدوده‌های مسؤلیت مذکور در کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را نسبت به خسارات قابل مطالبه در اثر جرح یا فوت مسافران غیرقابل اجرا معرفی می‌کند؛

در سال ۱۹۹۶، موافقتنامه راجع به اتخاذ تدابیری برای اجرای موافقتنامه بین متصدیان حمل یا تا (MIA)، پذیرفته شد. به موجب این موافقتنامه در دعاوی مطالبه خسارت که مبلغ آن تا ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، برای متصدیانی که این موافقتنامه (MIA) را امضا نموده‌اند مسؤلیت نامحدود و مطلق در نظر گرفته شده است. (همچنین ر.ک. فوق، «طرح ژاپن»؛)

در سال ۱۹۹۷، وزارت حمل و نقل ایالات متحده آمریکا فرمان شماره ۲-۱-۹۷ را صادر کرد. به موجب این فرمان موافقتنامه‌های IIA و MIA مورد تصویب قرار گرفت مشروط بر این‌که مقررده موجود در موافقتنامه MIA که به موجب آن اعمال رژیم مسؤلیت مطلق برای خسارات زیر ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه در برخی از مسیرها اختیاری است، در کلیه پروازهایی که به آمریکا یا از آمریکا انجام می‌گیرد یا در ارتباط با آمریکا است و یا محل توقف آنها در ایالات متحده است اختیاری نبوده و اجرای این محدوده مسؤلیت اجباری باشد. همچنین در سال ۱۹۹۷ کمیسیون اروپا مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ درخصوص

❖ ۲۶۵ کنوانسیون مونترال: تجزیه و ...

ب. گزینه‌های ممکن به جای تدوین کنوانسیون جدید

این اقدامات یک جانبه اثبات کرد زمان آن فرارسیده است که سازمان هواپیمایی کشوری (ایکائو) دوباره رهبری را در دست بگیرد. در طی دهه ۱۹۹۰، با یک کاسه کردن این اقدامات حقوقی جایگزین‌های مختلفی به جای تدوین یک کنوانسیون جدید ارائه گردید، از جمله این گزینه‌ها عبارت بودند از:

۱- حفظ وضع موجود، بدین معنا که رژیم ورشو از طریق موافقتنامه‌های منطقه‌ای و خصوصی تکمیل گردد که این امر مجموعاً منجر به ایجاد «شبکه‌ای به هم پیچیده و درهم» از معاهدات و سایر موافقتنامه‌ها می‌گردید؛

۲- تدوین پروتکلی دیگر که کنوانسیون ورشو را از برخی جهات مشخص اصلاح نماید، جنبه‌هایی از قبیل مبنای مسئولیت برای مطالبه خسارت بیش از سطحی که عموماً پذیرفته شده یعنی خسارات بیش از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه در صورت جرح یا فوت مسافر، اصطلاحاً «پنجمین دادگاه صالح»، امکان سقوط محدوده‌های مسئولیت در قبال خسارات وارده به کالا، بار همراه مسافر و اشیای شخصی، و مقررات روزآمدی برای صدور اسناد و اخطاریه؛^۴ و

۳- نسخ و کنار نهادن کنوانسیونهای مربوط به حمل و نقل هوایی و حل مسائل حقوقی ناشی از حمل و نقل هوایی بین‌المللی از طریق قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی و توافقی‌های خصوصی بین متصدیان حمل و

مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در صورت بروز حوادث را پذیرفت که اخیراً این مقررات در دست اصلاح است. همچنین رک. مطالب آتی.

4. See: George N. Tompkins, The Future for the Warsaw Convention Liability System, The Aviation Q. 38, 43 (1999).

مشتریان با توجه به آزادی قراردادی وسیع بین طرفین مربوط.^۵ در حالی که هر یک از گزینه‌های فوق با ایراداتی مواجه بود، نهایتاً در سال ۱۹۹۹ تصمیم گرفته شد به جای گزینه‌های فوق کنوانسیون جهانی جدیدی تدوین گردد. مدتی طول خواهد کشید تا سی‌امین سند الحاق، قبول، تصویب یا امضای کنوانسیون مونترال توسط ایکائو دریافت گردد.^۶ در زمان نوشتن این مقاله، سند الحاق هفت کشور به کنوانسیون مونترال توسط ایکائو دریافت شده است. تا زمانی که سی‌امین سند الحاق صورت گیرد، باید با وضع موجود به سر بریم.

روابط بین معاهدات تا زمان سپری شدن این دوره موقت به نحو آشکاری پیچیده خواهد شد. این دوره موقت ممکن است نسبتاً به طول انجامد و طی آن معاهدات «سیستم ورشو» در کنار کنوانسیون مونترال به وجود خود ادامه خواهند داد. این روابط پیچیده بین معاهدات، حقوقدانان و قضات را بیش از پیش گیج و حیران خواهد کرد و یکنواختی‌ای را که مسلماً مطلوب و مورد علاقه است برآورده نخواهد نمود. اگرچه موافقتنامه‌های IIA / MIA و مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا مسأله پایین بودن محدوده‌های مسئولیت را حل کرده، اما یکنواختی‌ای که مدنظر می‌باشد چیزی بیش از این است. متصدیان حمل، در این زمان تابع انواع مختلفی از رژیم‌های مسئولیت خواهند بود، رژیم‌هایی از قبیل رژیم

۵. رک. کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، ۲۸ می ۱۹۹۹، ایکائو سند شماره ۹۷۴۰ [از این به بعد کنوانسیون مونترال نامیده می‌شود]. کنوانسیون مونترال دربردارنده مقرره‌ای راجع به «آزادی قراردادی» می‌باشد. در این مقرره آزادی قراردادی محدود به این شده است که توافق‌های بین متصدی حمل و مسافر با مقررات کنوانسیون مونترال مخالف نباشد. هدف این مقرره دقیقاً هدایت توافقاتی است که بین طرفین (متصدی حمل و مسافر) صورت می‌گیرد. رک. ماده ۲۷ کنوانسیون مونترال.

۶. رک. بند (۶) ماده ۵۳ کنوانسیون مونترال (این بند مقرر می‌دارد که کنوانسیون در شصتمین روز پس از الحاق سی‌امین کشور لازم‌الاجرا خواهد گردید).

ورشو، رژیم ورشو/ پروتکل لاهه، موافقتنامه بین متصدیان حمل مونترال ۱۹۶۶، موافقتنامه‌های IIA / MIA، مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا، یا ترکیبی از این اسناد.

بنابراین، پیش از رسیدن به کنوانسیون واحدی که بر روابط قراردادی بین متصدی حمل از یکسو و مسافر یا ارسال‌کننده از سوی دیگر حاکم باشد، لاجرم بایست از مرحله اعمال «شبکه به هم پیچیده‌ای» از رژیم‌های مسؤلیت گذر کنیم. کنوانسیون واحدی که مشتاقانه در انتظار حکومت آن نشستیم همان کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹) خواهد بود که برخی از جنبه‌های آن به تفصیل در زیر مورد بحث قرار خواهد گرفت. هدف این مقاله این نیست که تمام مطالب کنوانسیون مونترال به طور جامع بررسی گردد بلکه در مقاله حاضر صرفاً موضوعاتی به بحث نهاده خواهد شد که در کنوانسیون مونترال در مقایسه با کنوانسیون ورشو که هم اکنون ساری و جاری است، به نحو قابل توجهی دستخوش تغییر قرار گرفته‌اند.

دو- مسؤلیت متصدی در حمل و نقل مسافر

الف. مباحث مربوط به اسناد

در خصوص حمل و نقل هوایی مسافر، بند (۱) ماده ۳ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد که «سند حمل جمعی یا انفرادی» باید به مسافر تحویل گردد. از سند حمل جمعی که می‌تواند برای عملیات چارتر مفید واقع شود، در ماده ۳ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه که مربوط به مقررات بلیط مسافر است، سخنی به میان نیامده است.^۷ در ماده ۳ کنوانسیون مونترال از

7. See: Elmar Giemulla, Ronald Schmid, Wolf Müller-Rostin and P. Nicolai Ehlers, Warsaw Convention, art. 3 § 10 (Kluwer Law International 2000).

«خطاریه لاهه» که در بند (۱) (ج) ماده ۳ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه مقرر شده دیگر نامی برده نشده است و محدوده‌های مسئولیت در صورت عدم رعایت مقررات مربوط به اسناد حمل کماکان اعمال خواهد گردید.^۸ به موجب بند (۲) ماده ۳ کنوانسیون مونترال، سیستم‌های الکترونیکی صدور بلیط می‌تواند جایگزین روش سنتی صدور بلیط مسافر گردد.

ب. «پنجمین دادگاه صالح»

یکی از نوآوری‌های عمده کنوانسیون مونترال تعیین به اصطلاح «پنجمین دادگاه صالح» است که به چهار مرجع صالحی که پیش از این به موجب ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو موجود بود، اضافه شده است.^۹ مراجع صالح چهارگانه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، هم اکنون در بند (۱)

۸. رک. بند (۵) ماده ۳ کنوانسیون مونترال.

۹. در طرح اولیه مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷، کمیسیون اروپا قبلاً پیشنهاد داده بود که پنجمین دادگاه صالح در این مجموعه مقررات گنجانده شود، لیکن این پیشنهاد در پیش‌نویس‌نهایی این مقررات باقی‌ماند و حذف گردید. رک. 10 (C 29) O. J. (C 29) 1997 همچنین رک.

Christopher Shawcross & Major Beaumont, § 226 (Martin et al. Eds., 4th ed., Butterworths 2000) (1977).

ادعا شده است که ایجاد پنجمین دادگاه صالح مغایر ماده ۳۲ کنوانسیون ورشو می‌باشد که «هرگونه شرط مندرج در قرارداد یا هرگونه توافق خاصی که بین طرفین پیش از بروز خسارت [...] از طریق تغییر قواعد راجع به صلاحیت، به منظور تخلف از مقررات این کنوانسیون به عمل آید...» را باطل و بی‌اعتبار می‌داند. از این رو استدلال شده است که گنجاندن دادگاه پنجم در مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ تنها از طریق تجدید نظر در کنوانسیون ورشو ممکن است. در این باره رک.

M. Godfroid and P. Frühling, *Le Nouveau Régime de Responsabilité des Transporteurs Aériens envers les Voyageurs* [The New Liability Regime of the Air Carrier with respect to the Passenger], *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, at 12945 (6) (1998); Shawcross & Beaumont, *supra* note 7, § 207.

مع‌هذا، این سؤال باقی می‌ماند که آیا مقررات کمیسیون اروپا می‌تواند به عنوان یک «شرط مندرج در قرارداد» یا یک «توافق خاص بین طرفین پیش از ورود خسارت» که در ماده ۳۲ کنوانسیون ورشو بیان شده، به شمار رود. این سؤال ظاهراً به اعتبار مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا که در سال ۱۹۹۹ مورد تردید قرار گرفت، مربوط می‌شود. رک. زیرنویس شماره ۳۸.

ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال ذکر شده‌اند. «پنجمین دادگاه صالح» در بند (۲) ماده ۳۳ قید شده و از ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی اقتباس گردیده است.^{۱۰} تعریف نسبتاً سراسر است و روشن موجود در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی جای خود را به عبارات پیچیده بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال داده است که مقرر می‌دارد:

«در خصوص خسارت ناشی از فوت یا صدمهٔ بدنی مسافر دعوی مطالبه خسارت می‌تواند نزد یکی از دادگاههای مذکور در بند ۱ این ماده، یا 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 موافقتنامهٔ تجاری دارد انجام می‌دهد و در آن کشور متصدی حمل یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری دارد در ساختمانهای استیجاری یا ملکی به حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال دارد».

«موافقتنامه تجاری» و «سکونتگاه اصلی و دائمی» در بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال تعریف شده است.^{۱۱}

۱۰. پروتکل گواتمالاسیتی، ۸ مارس ۱۹۷۱، ماده ۱۰. متن ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو/پروتکل گواتمالاسیتی که در تدوین بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال مورد اقتباس قرار گرفته مقرر می‌دارد: «در خصوص خسارت ناشی از فوت، صدمهٔ بدنی یا تأخیر مسافر یا اتلاف، تلف، ناقص شدن یا تأخیر بار همراه مسافر دعوی مطالبه خسارت می‌تواند نزد یکی از دادگاههای مذکور در بند (۱) این ماده در قلمرو یکی از دولتهای عضو این کنوانسیون و نزد دادگاهی که متصدی حمل در آنجا اقامتگاه دارد، اقامه گردد مشروط به این که محل سکونت یا اقامتگاه دائمی مسافر در قلمرو همان دولت عضو قرار داشته باشد». پروتکل گواتمالاسیتی (۱۹۷۱) هرگز لازم‌الاجرا نگردید.

۱۱. بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد: «از نظر بند (۲)، الف) «موافقتنامه تجاری» به معنای قراردادی به جز موافقتنامه نمایندگی است که بین متصدیان حمل و در ارتباط با فراهم آوردن خدمات مشترک حمل و نقل هوایی مسافر منعقد می‌گردد؛ ب) «محل سکونت اصلی و دائمی» به معنای

از تعاریف مذکور در بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال چنین استفاده می‌شود که علاوه بر چهار مرجع صالح موجود در کنوانسیون ورشو که هم اکنون در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال درج گردیده،^{۱۲} پنجمین دادگاه صالح نیز که مبتنی بر محل سکونت مسافر است، در دسترس خواهان می‌باشد. لیکن در مورد پنجمین دادگاه صالح قیود و شرایط ششگانه زیر باید لحاظ گردد:

۱- فقط دعاوی مربوط به فوت و صدمهٔ بدنی در پنجمین دادگاه صالح قابل طرح است. «پنجمین دادگاه صالح» صرفاً در دعاوی که براساس فوت یا صدمهٔ بدنی مسافر اقامه می‌گردد در دسترس خواهان می‌باشد، در حالی که چهار دادگاه صالح دیگر که در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال احصا گردیده، در کلیهٔ دعاوی مربوط به مسافر یا کالا قابل رجوع است. در مقام مقایسه، «پنجمین دادگاه صالح» همچنین در پروتکل گواتمالاسیتی نیز مقرر گردیده بود لیکن در پروتکل گواتمالاسیتی نه تنها این دادگاه در دعاوی راجع به تأخیر مسافر نیز قابل رجوع است بلکه صلاحیت آن شامل دعاوی مربوط به اتلاف، تلف، ناقص شدن یا تأخیر در تحویل بار همراه مسافر نیز می‌گردد.

در نتیجه، «پنجمین دادگاه صالح» مذکور در بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال در مورد دعاوی مربوط به بار همراه مسافر اعمال نمی‌گردد. در صورتی که دعوی برای مطالبهٔ خسارات ناشی از فوت یا صدمهٔ بدنی مسافر اقامه گردد و بار همراه مسافر نیز به علتی (به عنوان

سکونتگاه ثابت و دائمی مسافر در زمان وقوع حادثه است. تابعیت مسافر در این خصوص مؤثر در مقام نیست.»

۱۲. بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال چهار دادگاه صالح را به قرار زیر بیان می‌دارد: (۱) اقامتگاه متصدی حمل، (۲) محل اصلی تجارت متصدی حمل، (۳) محل تجارت متصدی حمل که به واسطهٔ آن قرارداد حمل منعقد شده، و (۴) محل مقصد.

مثال، در اثر سقوط هواپیما) مفقود یا تلف شده باشد، دعوی مربوط به بار همراه مسافر باید در محضر یکی از دادگاه‌های چهارگانه مذکور در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال اقامه شود و نمی‌توان آن را در سکونتگاه اصلی و دائمی مسافر اقامه کرد.^{۱۳}

۲- حق مسافر برای انتخاب یکی از دادگاه‌های صالح

دعوی مطالبه خسارت که قابل طرح در چهار دادگاه مذکور در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال است «باید به انتخاب خواهان» نزد یکی از دادگاه‌های موصوف اقامه گردد، در حالی که دعوی مطالبه خسارت مربوط به دادگاه پنجم «می‌تواند» در دادگاه پنجم اقامه گردد. رویه قضایی تأکید می‌کند تنها فرستنده می‌تواند انتخاب کند که در کدام یک از چهار دادگاه صالح مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو طرح دعوا نماید و اگر خود متصدی حمل دعوی علیه فرستنده داشته باشد، چنین دعوی بر حق فرستنده برای انتخاب یکی از دادگاه‌های چهارگانه که به موجب ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو به وی اعطا شده تأثیری نخواهد گذاشت.^{۱۴} با توجه به عبارت بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال این موضوع محل تردید است که آیا مسافر حق انتخاب دادگاه پنجم را برای طرح دعوا در موردی که متصدی حمل قبلاً در یکی از دادگاه‌های مذکور در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال طرح دعوا کرده، خواهد داشت و آیا رویه قضایی فوق در اینجا نیز اعمال خواهد شد؟

13. See: Wolf Müller-Rostin, The Montreal Convention of 1999: Uncertainties and Inconsistencies, The Aviation Q. 218, 223 (2000).

14. در فرضی که فرستنده دادگاه دیگری را از میان چهار دادگاه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو انتخاب می‌کند، دادگاهی که توسط متصدی حمل انتخاب شده فاقد صلاحیت می‌گردد. رک.

Trib. Comm. Brussels, Sept. 21, 1998, Antwerp Maritime Law Review [A. M. L. R.] , 68, 75 - 77 (1999).

۳- «پنجمین دادگاه صالح» باید در قلمرو یکی از دولتهای عضو کنوانسیون واقع شده باشد اگرچه ظاهر چنین است که مسافر زیان‌دیده مجاز است در محل سکونت اصلی و دائمی خود علیه متصدی حمل اقامه دعوا نماید، اما این محل سکونت باید در قلمرو یکی از دول عضو کنوانسیون واقع شده باشد. به علاوه، تنها محل سکونت اصلی و دائمی مسافر در زمان بروز حادثه در نظر گرفته می‌شود.

علی‌الخصوص، در روزهای اولیه لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون مونترال این احتمال زیاد است که مسافر زیان‌دیده که می‌خواهد متصدی حمل را در پنجمین دادگاه صالح تعقیب نماید، به علت این که محل سکونت اصلی و دائمی وی در قلمرو یکی از دولتهای عضو کنوانسیون واقع نشده، قادر به انجام این کار نباشد. کنوانسیون مونترال (به جز «پنجمین دادگاه صالح») تغییرات دیگری نیز بر سیستم موجود ورشو که در کوتاه مدت در کنار کنوانسیون جدید مونترال به حیات خود ادامه خواهد داد، وارد نموده است.^{۱۵} این ملاحظات ممکن است برخی دولتها را ناگزیر نماید به جای عضویت فوری در کنوانسیون مونترال، عضو کنوانسیون ورشو باقی بمانند. بنابراین، روزهای اولیه کنوانسیون مونترال ممکن است تقریباً طولانی باشد.

۴- متصدی باید در محل استقرار «پنجمین دادگاه صالح» به عملیات حمل و نقل هوایی اشتغال داشته باشد. محل سکونت اصلی و دائمی زیان‌دیده باید در قلمرو دولت عضوی واقع شده باشد که: (۱) متصدی حمل مورد تعقیب به آنجا یا از آنجا خدمات حمل مسافر انجام می‌دهد^{۱۶} (یا با

15. See: George N. Tompkins, The Future for the Warsaw Convention Liability System, The aviation Q. 38, 38 (1999); Harold Caplan, A Second Supplement for the Warsaw Convention: An Historic Opportunity, The Aviation Q. 70, 70 - 76 (1999).

۱۶. خدمات حمل و نقل کالا، ظاهراً در نظر گرفته نمی‌شود.

هواپیمای متعلق به خود یا با هواپیمای متعلق به متصدی حمل دیگر به موجب موافقتنامه کد شیرینگ)؛ و ۲) متصدی حمل مورد تعقیب یا متصدی دیگری که با وی موافقتنامه تجاری به جز موافقتنامه نمایندگی دارد در آن کشور به حمل و نقل مسافر در ساختمانهای استیجاری یا ملکی مشغول باشد. از عبارت این مقرر استفاده می‌شود که متصدی دیگری که متصدی مورد تعقیب با او موافقتنامه تجاری دارد لازم نیست که ضرورتاً همان متصدی حملی باشد که به عنوان اولین شریک کد شیرینگ خدمات حمل و نقل مسافر را به یا از کشور عضو کنوانسیون که سکونتگاه اصلی یا دائمی مسافر زیان‌دیده در آن واقع است، انجام می‌دهد.^{۱۷}

این مطلب روشن نیست که آیا لازم است شرکای توافق کد شیرینگ که به انجام خدمات حمل و تجارت حمل و نقل هوایی مشغولند خود در حادثه منجر به دعوا دخیل بوده باشند یا خیر.^{۱۸} علاوه بر این، به نظر می‌رسد که اشاره به متصدی دیگر که دارای موافقتنامه تجاری است، با

۱۷. برای نمونه اگر متصدی حمل الف از طریق موافقتنامه کد شیر (code-share) که با متصدی حمل ب دارد، پروازهایی را به کشور X به انجام رساند، بدون این که از یکسو بلیطی را در کشور X به فروش رساند و از دیگر سو، موافقتنامه کد شیر با متصدی حمل ج که او نیز پروازهایی را به کشور X انجام می‌دهد داشته باشد (که برای پروازهای ب متصدی حمل الف در کشور X به واسطه متصدی حمل ج بلیطهایی به فروش می‌رساند). یک حادثه که در پرواز الف/ب اتفاق افتاده و یک ساکن کشور X در آن حادثه وجود داشته، این امکان را به مسافر می‌دهد که الف را در کشور X تعقیب نماید، هر چند که اولین و دومین شریک کد شیر واحد نیستند.

۱۸. در صورتی که نیازی به دخالت شریک کد شیر در حادثه نباشد، و متصدی حمل الف در همان مثال فوق پروازهای کد شیر دیگری با متصدی حمل ب به کشور Y داشته باشد، یک شخص ساکن کشور X می‌تواند متصدی حمل الف را در کشور X برای حادثه‌ای که در پرواز الف/ب به کشور Y اتفاق افتاده، به علت انجام خدمات حمل توسط متصدی الف همراه با متصدی ب و متصدی ج به کشور X و به علت اشتغال متصدی الف به تجارت در کشور X به واسطه متصدی ج، تعقیب نماید. بر طبق ماده ۴۶ کنوانسیون مونترال که از ماده ۱۲ کنوانسیون گوادالاجارا اقتباس شده، صلاحیت پنجمین دادگاه صالح می‌تواند بیش از این گسترش داده شود به نحوی که بتوان متصدی حملی را که عضو یک موافقتنامه همکاری است در هر یک از کشورهایی که سایر اعضای موافقتنامه همکاری در آن مستقر می‌باشند، تحت تعقیب قرار داد.

محل ساختمانهایی که در آنجا تجارت حمل و نقل هوایی انجام می‌گیرد، ارتباطی محکم دارد. اگرچه این مقررّه صریحاً به «اشتغال به تجارت حمل و نقل هوایی» اشاره می‌کند، اما این قید را نباید به نحو خیلی مضیقی تفسیر کرد. زیرا واضح است که اشتغال به حمل و نقل هوایی در داخل هواپیما انجام می‌گیرد و نه در ساختمانها. بنابراین، تأسیساتی که در آنجا فعالیتهای جانبی از قبیل حفظ و نگهداری هواپیمای مسافری انجام می‌گیرد، می‌تواند به عنوان «ساختمانهایی که در آن متصدی مورد تعقیب به تجارت حمل و نقل هوایی مسافر اشتغال دارد» توصیف گردد.^{۱۹}

چنین تفسیری از عبارت «ساختمانهایی که در آن متصدی مورد تعقیب به تجارت حمل و نقل هوایی اشتغال دارد» می‌تواند به آسانی به وب‌سایتی که به صورت آن لاین بلیط صادر می‌کنند یا به مراکز تلفنی که از طریق آنها بلیط صادر می‌شود، بسط و گسترش داده شود. بنابراین، اعمال بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال ممکن است منجر به آن گردد که درباره مکان جغرافیایی وب‌سایتی که از آنجا بلیط یا سایر خدمات مربوط به حمل و نقل هوایی ارائه می‌شود، تحقیق و بررسی صورت گیرد.

۵- مسافر زیان‌دیده تنها یک سکونتگاه دائمی داشته باشد

قطع نظر از تابعیت زیان‌دیده، سکونتگاه اصلی و دائمی به سکونتگاه ثابت و دائمی واحدی برای زیان‌دیده در زمان بروز حادثه اشاره دارد. از آنجا که مسافرانی که قرار است از «پنجمین دادگاه صالح» منتفع شوند،

19. Sean Gates, The Montreal Convention of 1999: A Report on the Conference and What the Convention Means for Air Carriers and Their Insurers, The Aviation Q. 186, 188 (1999).

گیت حتی پیشنهاد می‌کند که چون بسیاری از شرکتهای حمل و نقل هوایی در شرکت هواپیما سازی بوئینگ دفاتری به منظور نظارت بر ساخت هواپیماهای سفارش شده دارند، بنابراین سیاتل که مرکز شرکت بوئینگ در آنجا است، می‌تواند به عنوان «پنجمین دادگاه صالح» دانسته شود.

اشخاصی بسیار متحرک و سیار هستند، ممکن است در موردی که مسافر در دو کشور مختلف دو خانه دارد یا مسافری که تنها دارای یک خانه است و برای مدت زمانی به منظور انجام مأموریت به کشور دیگری اعزام می‌شود اما قصد دارد پس از مدتی به کشوری که در آنجا منزل دارد بازگردد، مشکلاتی بروز نماید.

۶- اهمیت نسبی «پنجمین دادگاه صالح» در مقایسه با چهار دادگاه صالح

موجود

هدف از تعیین «پنجمین دادگاه صالح» این است که به افرادی که بسیار سیار هستند، از قبیل اشخاصی که به طور موقت به کشور دیگری مهاجرت می‌نمایند، اجازه دهد متصدی حمل را در کشوری که منزل و مسکن دائمی‌شان در آنجا واقع است، تعقیب نمایند. با این وصف، تعداد مسافرانی که ممکن است از بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال بهره‌برند نسبتاً اندک خواهد بود.^{۲۰} اگر مسافری بلیط یک طرفه برای رفتن به کشوری که مسکنش در آنجا واقع است خریداری نماید، محل مقصد برای تعیین دادگاه صالح به موجب بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال مبنای کافی خواهد بود. اگر بلیط یک طرفه از کشوری که مسکن شخص در آنجا واقع است به منظور رفتن به خارج خریداری شود بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال به دادگاه محلی که قرارداد حمل در آنجا منعقد شده صلاحیت اعطا می‌نماید. اگر بلیط رفت و برگشت در کشوری که مسکن شخص در آنجا واقع است خریداری شود، کشور مقصد با مبدأ سفر یکی خواهد بود و در نتیجه مسافر خواهد توانست در کشور محل سکونت خود

20. Harold Caplan, A Second Supplement for the Warsaw Convention: An Historic Opportunity, *The Aviation Q.* 70, 74 (1999).

نیز اقامه دعوا نماید. بنابراین، در هیچ یک از موارد فوق احتیاجی به پنجمین دادگاه صالح نمی‌باشد. تنها در موردی که بلیط رفت و برگشت در خارج از کشور محل سکونت شخص خریداری می‌شود «پنجمین دادگاه صالح» کاربرد مهمی خواهد یافت.

ج. فوت و صدمات بدنی - آیا لطمات روحی و روانی نیز قابل جبران است؟

بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد متصدی حمل مسؤول «خسارات وارده در صورت فوت یا صدمات بدنی مسافر خواهد بود تنها به این شرط که حادثه منتهی به فوت یا جرح در داخل هواپیما یا در جریان هر یک از عملیات سوار شدن به هواپیما یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد».^{۲۱}

عبارت بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال با ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو متفاوت است. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد که متصدی حمل مسؤول خسارات «وارده در صورت فوت یا صدمه بدنی مسافر و هرگونه آسیب جسمانی دیگر که به مسافر وارد شده، می‌باشد». از سوی دیگر، ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی پیش‌بینی می‌کند که متصدی حمل مسؤول «خسارات وارده در صورت فوت یا آسیب شخصی مسافر می‌باشد».^{۲۲}

نحوه نگارش بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال یکی از موضوعاتی بود که در کنفرانس مونترال مورد بحثهای عمده‌ای قرار گرفت. درخصوص این که آیا لطمات و صدمات روحی در صورت فقدان خسارات بدنی قابل مطالبه می‌باشد یا خیر، دیدگاههای متفاوتی وجود داشت.^{۲۳}

۲۱. ر.ک. بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال.

۲۲. ر.ک. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی.

23. See: The Aviation Q., 51 (2000).

«آسیب شخصی» مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی ظاهراً شامل لطمات و صدمات روحی و روانی نیز می‌گردد.^{۲۴} همچنین استدلال شده است که «اخطاریه لاهه» مذکور در بند (۱) (ج) ماده ۳ کنوانسیون ورشو که به «آسیب شخصی» اشاره می‌نماید، همچنین شامل خسارات معنوی نیز می‌گردد و بنابراین خسارات معنوی نیز در شمول ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو قرار می‌گیرد. از آنجا که «اخطاریه لاهه» مذکور در بند (۱) (ج) ماده ۳ کنوانسیون ورشو در بند (۱) ماده ۳ کنوانسیون مونترال باقی‌نمانده است، این استدلال دیگر برای مسؤلیت مشمول کنوانسیون مونترال معتبر نمی‌باشد.

رویه قضایی ایالات متحده امریکا در خصوص این سؤال که آیا لطمات و صدمات روحی محض که توأم با جرح بدنی نیست قابل جبران است یا خیر، صریح و بدون ابهام نمی‌باشد.^{۲۵} به هر حال، بنا به عقیده برخی از حقوقدانان، از عبارت متن رسمی فرانسوی کنوانسیون ورشو در مورد مسؤلیت متصدی؛ “en cas de mort, de blessure ou toute autre lésion corporelle

24. See: Giumulla, *Supra* note 5, at art. 17, § 6.

25. برای مثال، رک.

Eastern Airlines v. Floyd, 499 U. S. 530 (1991); *Terrafranca v. Virgin Atl. Airways Ltd.*, 151 F. 3d 108 (3d Cir. 1998); *Croucher v. Worldwide Flight Servs., Inc.*, 111 F. supp. 2d 501 (D. N. J. 2000); *Fields v. Bwia Int'l Airways Ltd.*, No. 99 - cv - 2493 (JG), 2000 U. S. Dist. LEXIS 9397 (E. D. N. Y. 2000).

(آرای فوق مربوط به خروج لطمات و صدمات روحی و روانی صرف در اثر تأخیر از شمول ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو می‌باشد). برای مداخله رأیی که خسارات روحی و روانی را در یک پرواز داخلی که تحت حکومت کنوانسیون ورشو نبوده، ممکن دانسته است. رک. پرونده:

Spielberg v. Am. Airlines Inc., 105 F. Supp. 2d 280 (S. D. N. Y. 2000).

(در این رأی دادگاه، خواننده را به پرداخت مبلغ ۱۵۰۰۰۰ دلار امریکا به هر یک از مسافران در قبال ۳۰ ثانیه ترس و وحشتی که آنان متحمل شده بودند، محکوم کرد). برای دیدن امکان مطالبه خسارت روحی و روانی در پرونده‌ای که مشمول کنوانسیون ورشو بوده رک.

Lloyd v. Am. Airlines Inc., 118 F. Supp. 2d 916 (E. D. Ark. 2000).

*، "subie" چنین استنباط می‌شود که باید بین جرح (blessure) از یکسو و خسارات شخصی (lésion corporelle) از سوی دیگر تمایز قائل شد. از آنجا که «خسارات شخصی» شامل کلیه خسارات وارد به شخص (در مقابل خسارات مربوط به دارایی) است، لطمات و صدمات روحی و روانی نیز می‌تواند مشمول آن عنوان قرار گیرد.^{۲۶} با این همه، به نظر می‌رسد که مفهوم خسارات غیرمرتبط با دارایی معمولاً تحت عنوان "lésion corporelle" تعریف نمی‌شود بلکه به عنوان "dommage corporel" بیان می‌گردد. "dommage corporel" به دو دسته تقسیم می‌شود: خسارت مادی (dommage matériel) (یعنی خساراتی که بر بدن شخص وارد شده است) و خسارت معنوی (dommage moral) (یعنی لطمات روحی و روانی).^{۲۷} از این رو، این سؤال ممکن است پیش بیاید که آیا "lésion corporelle" می‌تواند به گونه‌ای تلقی گردد که شامل «خسارات معنوی» نیز گردد، زیرا اصطلاح "lésion" صدماتی را که بیشتر از لحاظ فیزیکی قابل رؤیت هستند، می‌رساند و به نظر می‌رسد که بیشتر یکی از گونه‌های «خسارات مادی» (dommage matériel) باشد تا یکی از اقسام «خسارات معنوی» (dommage moral).

در یکی از آرای صادره توسط یکی از دادگاههای انگلستان، موضوع

*. «در صورت فوت، جرح یا هرگونه خسارات شخصی».

26. See: Giumulla, Supra note 5, at art. 17, § 6; Frans Ponet, De Overeenkomst Van Internationaal Luchtvervoer [The Agreement for International Air Transport] 103 § 263 (Kluwer Rechtswetenschappen 1985).

27. See: Jean-Luc Fagnart & Robert Bogaert, La Réparation du Dommage Corporel en Droit Commun [The Compensation of Bodily Dammage Under General Principels of Law], at 13 (Larcier 1994).

لرد رید (Lord Reed) در نظر مخالف خود در پرونده Philip King v. Bristow Helicopters Ltd. منابع خوبی را که دارای تجزیه و تحلیل مشابهی است، برمی‌شمارد. لرد رید در این پرونده نظرات مساواتیه (Savatier)، تنک (Tunc)، ریپر (Ripert) و پروست (Proust) را نقل می‌نماید. رک. زیرنویس شماره ۲۶.

اعمال ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو نسبت به لطمات و صدمات روحی و روانی به تفصیل مورد بحث قرار گرفته است.^{۲۸} در دعوی Philip King v. Bristow Helicopters، آقای کینگ خوانده را به علت خسارات وارده به خود از جمله اختلال روانی ناشی از شوک ناگهانی، بی‌خوابی و کابوس‌های شبانه ناشی از فرود ناشیانه یک چرخ بال در سکوی استخراج حوزه نفتی دریای شمال، تعقیب کرد. وی دعوا را براساس قانون حمل و نقل هوایی مصوب ۱۹۶۷ که بازنویسی مقررات کنوانسیون ورشو می‌باشد، اقامه نمود. از این رو ملاحظه می‌گردد که، در مستندات دادگاه مقررات ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو به طور کامل اعمال گردیده است. لرد پرزیدنت و لرد کامرون آف لوچبروم، هر دو توافق داشتند که لطمات و صدمات روحی و روانی محض به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو قابل جبران می‌باشد. اما لرد رید در نظری مخالف استدلال نمود که هیچ دلیل قانع کننده‌ای حاکی از قصد تدوین کنندگان و امضاکنندگان کنوانسیون بر شمول و تسری ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو به صدمات و لطمات روحی و روانی محض وجود ندارد. به نظر برخی دیگر از نویسندگان حقوقی ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو با لحاظ ماده ۲۴ کنوانسیون مذکور (هم اکنون ماده ۲۹ کنوانسیون مونترال) لطمات و صدمات روحی و روانی را نیز دربرمی‌گیرد. ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد:

«هر دعوی برای مطالبه خسارت [در موردی که مشمول ماده ۱۷

کنوانسیون ورشو باشد] هر چند مستند و مبتنی بر دلیل باشد تنها با توجه

28. See: Philip King v. Bristow Helicopters Ltd., Court Order of July 12, 2000, available at <http://www.Scotcourts.gov.uk/Opinions/01489-5-95.Html>.

در عقاید لرد پرزیدنت (Lord President)، لرد کامرون آف لوچبروم (Lord Cameron of Lochbroom) و لرد رید (Lord Reed) استدلال‌های له یا علیه دخول لطمات روحی و روانی در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، به طور مفصل بررسی و بیان شده است.

به شرایط و محدودیت‌های تعیین شده در این کنوانسیون قابل طرح می‌باشد بدون این‌که به دارندگان حق اقامه دعوا و حقوق مربوط به خواهان لطمه‌ای وارد شود.^{۲۹}

به اعتقاد این نویسندگان، بر اساس ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو تعیین خسارات قابل جبران با قانون مقر دادگاه است و همان قانون است که تعیین می‌کند آیا خسارت معنوی قابل جبران می‌باشد یا خیر.^{۳۰} به نظر می‌رسد این دیدگاه به موجب یکی از آرای صادره از دیوان عالی ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۹۶ تقویت گردیده است. دیوان عالی ایالات متحده در این رأی تأیید می‌نماید که خواهان می‌تواند «خسارات قانوناً به رسمیت شناخته شده» را که توسط قانون مقر دادگاه و از طریق اعمال قواعد حل تعارض تعیین می‌گردد، مطالبه نماید.^{۳۱}

به هر حال، در متن ماده ۲۹ کنوانسیون مونترال عبارتی جدید به صدر ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو اضافه شده است. این عبارت بیان می‌نماید که «در هیچ یک از این دعاوی خسارت تنبیهی، عبرت‌آمیز یا هرگونه خسارات دیگری که دارای ماهیت جبرانی نباشد، قابل مطالبه نیست». این محدودیت و قید تنها به خساراتی توجه دارد که با «پرداخت غرامتی منصفانه که مبتنی بر اصل جبران کامل زیان باشد» منطبق نمی‌باشد.

29. Jacques Naveau & Marc Godfroid, Précis de Droit Aérien [Air Law Treatise], 202 § 149 (Bruylant 1988); Max Litvine, Droit Aérien - Notions de Droit Belge et de Droit International [Air Law - Notions of Belgian and International Law], 204 § 88 (Bruylant 1970).

30. See: Ingrid Opdebeek, De Aansprakelijkheid Van de Luchtvervoerder Voor de Door Hem Vervoerde Reizigers, Zoals Geregeld Door het Verdrag Van Warschau [The Liability of the Air Carrier for Goods Transported, as governed by the Warsaw convention], Rechtskundig Weekblad [R. W.] 1393, 1401 (1985 - 86).

31. Zicherman v. Korean Airlines Co. Ltd., 516 U. S. 217 (1996); Shawcross & Beaumont, Supra note 7, at §§ 525, 543.

بنابراین، مطالبه خسارات معنوی که صراحتاً از شمول ماده ۲۹ کنوانسیون مونترال خارج نگردیده و با اصل جبران کامل زیان در تعارض نیست، با ماده ۲۹ کنوانسیون مونترال قابل جمع و سازگاری است.^{۳۲} مقالات گروه کار منصوب شورای ایکائو در سال ۱۹۹۵ که بعداً در تهیه کنوانسیون مونترال مورد استفاده قرار گرفت، نشان‌دهنده دغدغه گروه از بابت قابل جبران دانستن «لطمه به سلامتی» (از قبیل صدمات روحی و روانی) می‌باشد، در حالی که گروه کار مزبور خسارات مطلقاً شخصی مثل افترا و توهین را از خسارات قابل مطالبه استثنا کرده‌اند. در متن تصویب شده بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال، عبارت لطمات و صدمات روحی حذف شده است. برخی از پژوهشگران بر این عقیده‌اند که صرف حذف لطمات روحی از کنوانسیون مونترال صراحتاً به معنای غیرقابل مطالبه بودن خسارات روحی و روانی نیست. گنجاندن مفهوم «لطمه به سلامتی» به عنوان خسارتی قابل مطالبه در اسناد گروه کار می‌تواند بدین معنا باشد که خسارات وارد به بهداشت روانی هنوز می‌تواند قابل جبران باشد.^{۳۳}

د. مسؤلیت (نا)محدود و دفاعیات

۱- بررسی مختصر نظامهای موجود مسؤلیت

به موجب بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی محدود به ۲۵۰۰۰۰ فرانک پوانکاره

32. See: Harold Caplan, Novelty in the New Convention, The Aviation Q. 193, 197 (1999).

33. See: Ruwantissa I.R. Abeyratne, Mental Injury Caused in Accidents During International Air Carriage - A point of View, The Aviation Q. 206, 229 (1999); Sean Gates, The Montreal Convention of 1999: A Report on the Conference and What the Convention Means for Air Carriers and Their Insurers, The Aviation Q. 186, 190 (1999);

همچنین رک. گزارش موجود در:

The Aviation Q. 51 - 53 (2000).

(یعنی ۲۰۰۰۰ دلار آمریکا) می‌باشد. در صورتی که ثابت شود متصدی حمل مرتکب بی‌احتیاطی یا خطای عمدی شده است، محدوده‌های مسئولیت موجود در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه اعمال نخواهد گردید. با وجود فرض مسئولیت مقرر در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل می‌تواند به موجب بند (۱) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه «انجام کلیه اقدامات لازم» را به عنوان دفاع مطرح نماید. به موجب ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو متصدی حمل می‌تواند به تقصیر مشترک زیان‌دیده نیز استناد نماید.

نظام مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو به گونه‌ای که توسط پروتکل لاهه اصلاح شده، با گذشت زمان به وسیله اسناد حقوقی مختلف دستخوش تغییر شده است. موافقتنامه بین متصدیان مونترال راجع به مسئولیت در قبال مسافر (۴ می ۱۹۶۶) توسط شماری از متصدیان حمل و نقل هوایی مورد توافق قرار گرفته تا نهایتاً مانع خروج کشور ایالات متحده از کنوانسیون ورشو گردد. به موجب موافقتنامه بین متصدیان حمل مونترال، متصدیان حمل و نقل هوایی امضاکننده موافقتنامه توافق نمودند که محدوده مسئولیت مقرر در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه در حمل و نقل‌های بین‌المللی به یا از آمریکا به ۷۵۰۰۰ دلار آمریکا افزایش یابد.^{۳۴}

سایر اسناد حقوقی به نتیجه مشابهی با موافقتنامه مونترال رسیده‌اند. به موجب مقررات موافقتنامه منتشر نشده مالتا، شماری از متصدیان حمل و

۳۴. این توافق مبتنی بر بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه می‌باشد که صراحتاً این امکان را برای متصدیان حمل فراهم می‌آورد که در چارچوب شروط عمومی قرارداد به محدوده مسئولیت بالاتری توافق نمایند. بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه مقرر می‌دارد: «مع الوصف، متصدی حمل و مسافر می‌توانند به موجب قرارداد خاصی به مبلغ بالاتری توافق نمایند». اعتبار و درستی موافقتنامه مالتا، IIA و MIA نیز مبتنی بر بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه می‌باشد.

نقل اروپا توافق نمودند که محدودهٔ مسؤولیت خود را به ۵۸۰۰۰ دلار آمریکا و بعداً به ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه (SDR) افزایش دهند. در سال ۱۹۹۲، در چارچوب مقررات موسوم به «طرح ژاپن» متصدیان حمل و نقل هوایی ژاپن شروط عمومی مندرج در قراردادهای حمل و نقل خود را به مسؤولیت نامحدود تغییر دادند و برای خسارات تا مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه نظام مسؤولیت مطلق را پذیرفتند. موافقتنامهٔ بین متصدیان حمل عضو یاتا (IIA) منعقد در ۳۱ اکتبر ۱۹۹۵ و موافقتنامهٔ اجرایی آن (MIA) به تاریخ ۱ فوریهٔ ۱۹۹۶ که بین تعدادی از متصدیان حمل و نقل هوایی منعقد شده، مقرر می‌دارند که: (۱) مسؤولیت متصدیان حمل محدود نمی‌باشد (یعنی بند (۱) مادهٔ ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه اعمال نمی‌گردد)؛ (۲) متصدیان حمل از حق خود برای توسل به دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» مندرج در بند (۱) مادهٔ ۲۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه در مورد ردیف اول مسؤولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، صرف‌نظر می‌نمایند؛ و (۳) دفاع تقصیر مشترک برای متصدیان حمل باقی می‌ماند.

مقررات شمارهٔ ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا مصوب ۹ اکتبر ۱۹۹۷ در حمل و نقل هوایی بین‌المللی و داخلی که توسط متصدیان حمل عضو جامعهٔ اروپا انجام می‌گیرد، اعمال می‌گردد.^{۳۵} متصدی حمل و نقل هوایی عضو جامعهٔ اروپا، متصدی‌ای است که به موجب مقررات شماره ۲۴۰۷/۹۲ کمیسیون اروپا مجوز AOC دریافت کرده باشد.^{۳۶} مشخصات اصلی نظام مسؤولیتی که توسط مقررات کمیسیون اروپا تدوین شده عبارت است از:

35. Council Regulation 2027/97 of October 9, 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, 1997 O. J. (L 285) 1.

36. Council Regulation 2407/92 of July 23, 1992 on Licensing of Air Carriers, 1992 O. J. (L 240) 1.

۱) محدوده مسؤولیت (به گونه‌ای که در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه مقرر شده) وجود ندارد؛ ۲) دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» مندرج در بند (۱) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه نسبت به ردیف اول مسؤولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، قابل ایراد نیست؛ ۳) دفاع تقصیر مشترک در سراسر کنوانسیون برای متصدی حمل وجود دارد؛ و ۴) حداقل باید ظرف ۱۵ روز پس از اثبات هویت زیان‌دیده مبلغ ۱۵۰۰۰ حق برداشت ویژه به عنوان پیش پرداخت به وی پرداخت شود.

متصدیان حمل و نقل هوایی عضو کمیسیون اروپا باید در شرایط عمومی قراردادهای خود تصریح کنند که مسؤولیت ایشان تابع مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا بوده و در صورت بروز حادثه مبلغ پیش پرداخت می‌تواند توسط زیان‌دیده درخواست گردد. متصدیان حمل و نقل هوایی‌ای که مقرشان خارج از اتحادیه اروپایی است ولی پروازهایی به یا از یا درون خود اتحادیه اروپایی انجام می‌دهند و نظام مسؤولیت مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ را اعمال نمی‌کنند، باید در شرایط عمومی خود عدم اعمال مقررات فوق را قید نمایند.

ضمناً، در دادگاههای انگلستان مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا با ادعای عدم انطباق با کنوانسیون ورشو مورد ایراد و اعتراض قرار گرفته است.^{۳۷}

^{۳۷} مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا توسط یاتا نزد دادگاه عالی انگلستان مورد اعتراض قرار گرفته است. در ۲۱ آوریل ۱۹۹۹ قاضی جوویت (Jowitt) در پرونده

R. v. Secretary of State for Transport, the Environment and the Regions ex parte IATA
مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا را معارض با کنوانسیون ورشو شناخت. با اعمال ماده ۳۰۷ (ماده ۲۳۴ پیشین) معاهده کمیسیون اروپا، مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا، باید معلق به شمار رود. برای دیدن گزارش رأی فوق وتفسیر آن رک.

کمیسیون اروپا به منظور اصلاح مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ و همسو کردن آن با کنوانسیون مونترال، مقررات دیگری پیشنهاد داده تا همسویی این مقررات با کنوانسیون مونترال و اجرای آن توسط متصدیان عضو جامعه اروپا تضمین گردد.^{۳۸} این اصلاحات به منظور اجرای مقررات کنوانسیون مونترال در رابطه با مسؤولیت در قبال مسافر و اساساً مقررات راجع به بار همراه مسافر و مسائل مربوط به تأخیر در سطح اتحادیه اروپا می‌باشد.^{۳۹} مسؤولیت در قبال حمل کالا در اصلاحیه پیشنهادی مورد اشاره قرار نگرفته است.

اصلاحیه پیشنهادی حاوی مقررات شایان ذکر متعددی می‌باشد. اولاً، به طور کلی کلیه ارجاعات به کنوانسیون ورشو جای خود را به ارجاع به مقررات مربوطه کنوانسیون مونترال داده است. ثانیاً، تنها اشخاص حقیقی در عداد «اشخاصی که مستحق مطالبه خسارت هستند» قرار می‌گیرند. ثالثاً، نظام مسؤولیت در قبال فوت یا خسارات شخصی که در ماده ۳ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا مقرر شده به ارجاع ساده‌ای به مواد ۱۷، ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون مونترال مبدل شده است. رابعاً، ماده ۳ (الف) که مقرره‌ای جدید است اشعار می‌دارد: «مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا در قبال تأخیر حمل مسافر و در مورد اتلاف، تلف، ناقص شدن یا تأخیر در حمل بار همراه مسافر تابع مقررات مواد ۱۹، ۲۰، بند (۱) ماده ۲۲، بندهای (۲)، (۵) و (۶) ماده ۳۱ [کنوانسیون مونترال] خواهد بود». در این مقرره به ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال هیچ اشاره‌ای نشده است.

John Balfour, Council Regulation (EC) 2027/97 on Air Carrier Liability – A Tale of Suspense, *The Aviation Q.* 175, 175 (1999); Shawcross & Beaumont, *Supra* note 7, at § 241. 1.

38. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council Amending Regulation No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, COM (00) 340.

39. عنوان مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ نیز به «مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ راجع به مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوایی» تغییر یافته است.

نتیجه، در مواردی که کنوانسیون مونترال قابل اجرا نبوده لیکن مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ اعمال می‌گردد (برای نمونه، پروازهایی که در درون کشورهای عضو جامعه اروپا انجام می‌گیرد). واضح نیست که آیا متصدی حمل هوایی عضو جامعه اروپا در قبال خسارت یا تلف بار همراه مسافر به صرف این که حادثه موجب خسارت یا تلف در داخل هواپیما صورت گرفته یا خسارت و تلف در زمانی وارد شده که کالا تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل بوده، مسؤول است یا خیر؛^{۴۰} آیا دفاع وجود عیب ذاتی در بار همراه مسافر که در بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال قید گردیده قابل اعمال است یا خیر؛^{۴۱} آیا تفاوتی بین بار همراه چک شده و بار همراه چک نشده وجود دارد یا خیر، در مورد اخیر باید تقصیر متصدی حمل اثبات شود؛ و آیا مسافر باید شرط پیش‌بینی شده در ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال را (که در این اصلاحیه صراحتاً به آن اشاره شده) رعایت کند یا خیر. این شرط بیان می‌کند که در صورت مفقود یا تلف شدن بار همراه چک شده اعتراض باید به طور کتبی به عمل آید.^{۴۰}

در اصلاحیه پیشنهادی همچنین مقرر شده است که در صورت فوت مسافر پیش پرداخت به مبلغ ۱۶۰۰۰ حق برداشت ویژه افزایش می‌یابد.^{۴۱} به موجب این اصلاحیه اطلاعات مربوط به نظام مسؤولیت در قبال فوت و خسارات بدنی، تأخیر مسافر یا بار همراه مسافر، حق درخواست پیش‌پرداخت باید «به اندازه کافی» در سازمانهای متعلق به متصدی حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا، مراکز فروش بلیط و محلهای چک کردن بار همراه و همچنین در آژانس‌های مسافرتی در اختیار مسافر قرار داده شود. اشاره به محلهای فروش بلیط می‌تواند شامل وب سایت‌های متصدی حمل

۴۰. در این باره رک. شرح نظام مسؤولیت متصدی در قبال بار همراه مسافر به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال.

41. See: Amended Council Regulation 2027/97, art. 5 (2), COM (00) 340.

که به صورت آن لاین مبادرت به عرضه بلیط می‌نمایند، نیز بشود. این امر مبهم باقی مانده است که آیا منظور از «آژانس‌های مسافرتی»، آژانس‌های مسافرتی است که جزو و مربوط به متصدیان حمل و نقل هوایی عضو کمیسیون اروپا هستند، یا آژانس‌های مسافرتی که صرفاً مبادرت به فروش بلیط‌های متصدیان حمل و نقل مربوطه می‌نمایند، نیز داخل در این تعریف است. تا آنجا که به اعضای یاتا مربوط می‌شود کنترل تعداد آژانس‌های مسافرتی که توسط یاتا تأیید شده و صرفاً به فروش بلیط متصدیان حمل اشتغال دارند، امکان‌پذیر نیست.

به موجب مقرره دیگری در این اصلاحیه متصدیان حمل و نقل هوایی که عضو جامعه اروپا نمی‌باشند باید مسافرانی را که در جامعه اروپا مبادرت به خرید بلیط می‌نمایند از حدود مسئولیت خود در قبال خسارت شخصی، فوت، لطمه دیدن و یا تلف بار همراه و تأخیر آگاه سازند. متصدیان حمل و نقل غیرعضو کمیسیون اروپا که در خارج از جامعه اروپا مبادرت به فروش بلیط می‌نمایند مقید به تعهد فوق نیستند. چنانچه بلیط به صورت آن لاین در اینترنت یا از طریق مراکز تلفن فروخته شده باشد، چگونگی مشخص کردن این که بلیط در داخل یا خارج از اتحادیه فروخته شده است، می‌توانست مفید باشد.

اصلاحیه پیشنهادی همچنین مقرر می‌دارد که عدم رعایت تعهد فوق «تأثیری بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل نخواهد گذاشت و قرارداد کماکان تابع این مقررات خواهد بود». به نظر می‌رسد که این مقرره همچون بند (۲) ماده ۳ و بند (۲) ماده ۴ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه، متصدی حمل غیرعضو کمیسیون اروپا را که تعهد فوق را رعایت ننموده تابع نظام مسئولیتی می‌کند که در صورت اجرای تکلیف اطلاع‌رسانی به مسافران تابع آن نظام مسئولیت نمی‌گردد. اگر مقصود تهیه‌کنندگان اصلاحیه

همین بوده باشد، بهتر است که متن اصلاحیه واضح تر و صریح تر شود.^{۴۲}

۲- ترکیب و ادغام کنوانسیون ها و پروتکل های پیشین در کنوانسیون

مونترال

بند (۱) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال متصدی را از درج شرط عدم مسؤولیت یا محدود کردن مسؤولیت در قبال خسارات تا مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه که برای وی تعیین شده، ممنوع کرده است. برای خسارات متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه، به موجب بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال متصدی حمل مسؤول نخواهد بود مشروط به این که وی بتواند ثابت نماید که «الف» این خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه دیگر متصدی حمل یا خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا «ب» این خسارت منحصراً ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است». بنابراین، کنوانسیون مونترال برای ردیف اول خسارت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه می باشد، مسؤولیتی مطلق وضع نموده که در مورد آن دفاع مذکور در بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال در دسترس متصدی نمی باشد.

افزون بر این، محدوده مسؤولیت مذکور در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو وارد کنوانسیون مونترال نشده و بنابراین کنوانسیون مونترال یک سیستم نامحدود مسؤولیت در دعاوی راجع به خسارت وارد به مسافر تعیین کرده است (که این سیستم مسؤولیت به وسیله دفاعی که در

۴۲. به عنوان مثال می توان برای رساندن معنای مورد نظر عبارت زیر را جایگزین کرد: «عدم رعایت مقررات بند (۳) تأثیری بر وجود یا صحت قرارداد حمل نخواهد گذاشت، و مسؤولیت متصدی حملی که از این مقررات پیروی ننموده در قبال فوت یا جرح بدنی مسافر در صورتی که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا در جریان عملیات سوار یا پیاده شدن اتفاق افتاده باشد و همچنین مسؤولیت متصدی حمل در برابر خسارت ناشی از تأخیر مسافر و تلف، فقدان، خسارت یا تأخیر بار همراه مسافر، به هر حال، تابع این مقررات خواهد بود».

بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال برای خسارات متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه مقرر شده، تعدیل می‌شود). مسؤولیت متصدی حمل برای ردیف دوم از خسارات که متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است مفروض تلقی می‌شود.

هم برای ردیف اول مسؤولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است و هم مورد دوم که امکان تجاوز مسؤولیت از سقف ۱۰۰۰۰۰۰ وجود دارد، دفاع تقصیر مشترک مقرر در ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو، در ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال بازنویسی شده است. متن مفصل‌تر ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال نیاز به تفسیر اصطلاح مبهم «زیان‌دیده» را که در ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو آمده برطرف می‌سازد. اصطلاح «زیان‌دیده» در ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو باید به گونه‌ای تفسیر شود که دعاوی مربوط به مسافر و بار همراه مسافر و نیز دعاوی مربوط به کالا و تأخیر را دربرگیرد.^{۴۳}

حذف دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» (که در بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال پذیرفته شده) برای مسؤولیت متصدی در موردی که خسارت از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه تجاوز نمی‌کند، قبلاً به طور قراردادی در موافقتنامه‌های MIA، IIA و به موجب بند (۲) ماده ۳ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا حاصل شده بود. این دفاع در کنوانسیون مونترال برای ردیف دوم مسؤولیت که میزان آن متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، باقی ماند، اما جای خود را به دفاع «عدم ارتکاب تقصیر» داد. به علاوه این امکان نیز برای متصدی حمل فراهم است که ثابت نماید خسارت صرفاً از ناحیه شخص ثالث ایجاد گردیده است. برخی گفته‌اند که دفاع اخیر یعنی دفاع انتساب خسارت به شخص ثالث زائد می‌باشد زیرا دفاع «عدم ارتکاب تقصیر» می‌تواند در مواردی نیز که تنها

43. See: Gjemulla, *Supra* note 5, at art. 21, § 11.

شخص ثالث مسؤول است مورد استناد قرار گیرد و اثر این دو دفاع یکسان است.^{۴۴} مع هذا، برخی دیگر از حقوقدانان بیان کرده‌اند که قضاوت در باب این که در چه صورت متصدی مرتکب تقصیر شده است (برای مثال، متصدی دستورات سازنده هواپیما برای حفظ و نگهداری را اجرا ننموده باشد)، می‌تواند مشکل باشد، در حالی که شخص ثالث (یعنی مثلاً در اینجا سازنده) ممکن است به تنهایی در همین اوضاع و احوال مسؤول دانسته شود.^{۴۵} تبدیل دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» که در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، موافقتنامه‌های IIA و MIA و همچنین مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا دیده می‌شود،^{۴۶} به دفاع «عدم ارتکاب تقصیر» در بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال به نفع متصدی حمل می‌باشد، زیرا کشیدن بار اثبات در این حالت آسان‌تر می‌باشد.^{۴۷}

برخلاف مقررات موافقتنامه‌های IIA و MIA در کنوانسیون مونترال «دعای غیرخانوادگی» که توسط بیمه‌های تأمین اجتماعی یا سایر مجموعه‌های مشابه اقامه می‌گردد استثنا نشده و این سازمانها می‌توانند به مسؤولیت مطلق متصدی در ردیف اول مسؤولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است و همچنین به مسؤولیت نامحدود متصدی در صورتی که خسارت از میزان فوق تجاوز نماید استناد کنند.^{۴۸} این اظهارنظر

44. See: Caplan, Supra note 30, at 202.

45. See: Gates, Supra note 17, at 190.

۴۶. اصلاحیه پیشنهاد شده برای مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ به ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال اشاره و همچنین دفاع «عدم ارتکاب تقصیر» را پیش‌بینی کرده است.

47. See: Gate, Supra note 17, at 190.

48. Amended Council Regulation 2027/97, art. 2 (1) (C), COM (00) 340.

در مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا، سازمان‌های تأمین اجتماعی در شمول تعریف «اشخاصی که مستحق دریافت غرامت هستند» قرار دارند. در این باره رک.

Ibid, at art. 5 (1).

درست است که فقدان قید و شرط در این زمینه ممکن است سازمانهای تأمین اجتماعی و کارفرمایان را تشویق نماید که دعاوی مسؤولیت مطلق و نامحدود علیه متصدیان حمل اقامه نمایند. در عین حال، از آنجا که یکی از علل تدوین کنوانسیون مونترال «اهمیت حمایت از منافع مصرف کنندگان در حمل و نقل بین‌المللی» است، از این رو گسترش مسؤولیت متصدی به نفع سازمانهای تأمین اجتماعی و کارفرمایان مورد استقبال قرار نگرفته است، زیرا که این گروه مصرف کننده به شمار نمی‌روند. اگر مقصود این باشد که «دعاوی غیرخانوادگی» را از سیستم مسؤولیت مطلق و نامحدود استثنا کنیم مفید می‌نماید که امکان مطالبه غرامت در ارتباط با خسارات وارد بر مسافر محدود به «اشخاص حقیقی» شود، همانگونه که مطالبه پیش‌پرداختها در ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال محدود به اشخاص حقیقی شده است.^{۴۹}

ه. مسؤولیت متصدی حمل در قبال بار همراه مسافر

بین بار همراه تحویل شده و بار همراه تحویل نشده باید قائل به تمایز شد.

۱- مسؤولیت در قبال بار همراه تحویل شده

به موجب بند (۳) ماده ۳ کنوانسیون مونترال متصدی حمل باید «برای هر تکه بار همراه تحویل شده، رسید شناسایی بار همراه برای مسافر» صادر نماید. مع هذا، اگر این مقرر کنوانسیون مونترال اجرا نگردد،

در آن مقرر سازمانهای تأمین اجتماعی از حق دریافت پیش‌پرداخت استثنا شده‌اند. در اصلاحیه پیشنهاد شده برای مقررات ۲۰۲۷/۹۷ عبارت «شخصی که مستحق خسارت است» به معنای «مسافر یا هر شخص حقیقی می‌باشد که مطابق قانون حاکم می‌تواند نسبت به آن مسافر مطالبه خسارت کند». به نظر می‌رسد مطابق این اصلاحیه «دعاوی غیرخانوادگی» از شمول اصلاحیه خارج شده باشد.

49. Caplan, Supra note 30, at 205.

آثار و نتایج زیادی برای متصدی حمل به همراه ندارد. ماده ۳ کنوانسیون مونترال مقتبس از ماده ۴ کنوانسیون ورشو می‌باشد. ماده ۴ کنوانسیون ورشو اشعار می‌دارد که عدم صدور رسید بار همراه مسافر (که این رسید در کنوانسیون مونترال به رسید شناسایی بار همراه تبدیل شده) مانع بهره‌مندی متصدی حمل از محدوده‌های مسئولیت مقرر در بند (۲) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو می‌گردد. بند (۵) ماده ۳ کنوانسیون مونترال همچون بند (۲) ماده ۴ کنوانسیون ورشو اشعار می‌دارد که عدم صدور رسید شناسایی بار همراه مسافر بر وجود یا صحت قرارداد حمل تأثیری نمی‌گذارد، اما برخلاف کنوانسیون ورشو متصدی حمل حتی در صورت عدم صدور رسید شناسایی بار همراه می‌تواند از محدوده‌های مسئولیت مقرر در بند (۲) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال بهره‌مند شود.

متصدی حمل در قبال (۱) تلف بار همراه تحویل شده، (۲) مفقود شدن بار همراه تحویل شده و (۳) خسارت به بار همراه تحویل شده، مشروط بر این که حادثه منتهی به اتلاف، تلف یا خسارت در زمانی رخ داده باشد که بار همراه تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل بوده، مسؤول است. مع هذا، به موجب بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند درخصوص بار همراه مسافر از مسئولیت معاف شود «اگر و تا میزانی که خسارت، ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه باشد».^{۵۰} به موجب بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال نقص بسته‌بندی، دفاع معتبری به شمار نمی‌آید و به نظر نمی‌رسد که متصدی حمل بتواند براساس آن مسئولیت خود را در قبال بار همراه تحویل شده ساقط نماید.^{۵۱} درخصوص بار همراه

۵۰. بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/پروتکل گواتمالاسیتی مقرر می‌دارد که «[...] چنانچه خسارت صرفاً ناشی از عیب ذاتی، کیفیت یا عیب بار همراه مسافر باشد، متصدی مسؤول نمی‌باشد».

۵۱. رک. بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال. همچنین مقایسه کنید با بند (۳) (ب) ماده ۱۸ پروتکل شماره ۴ مونترال و بند (۲) (ب) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال (در خصوص کالا).

به طور کلی مسافر عهده‌دار عمل بسته‌بندی می‌باشد نه متصدی حمل. برای متصدی حمل بهترین راه‌حل این است که در زمان تحویل بار از کیفیت مطلوب بسته‌بندی اطمینان حاصل کند.^{۵۲}

اگر بار همراه تحویل شده مفقود شود بند (۳) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال به مسافر اجازه می‌دهد که حق خود را در مقابل متصدی حمل اجرا نماید اگر (۱) متصدی حمل مفقود شدن بار را بپذیرد؛ یا (۲) بار همراه مسافر ظرف مدت ۲۱ روز از موعد مقرر نرسیده باشد. ظاهراً حق مسافر با پذیرش مفقود شدن بار همراه توسط متصدی حمل یا انقضای ۲۱ روز به طور خود به خود لازم‌الاجرا می‌شود. مع الوصف، این حق خود به خود با بند (۲) ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال که مقرر می‌دارد مسافر باید به موقع اختاریه بدهد، در تعارض می‌باشد.^{۵۳} به نظر می‌رسد که حق خود به خود مسافر به این معنا است که دعاوی مربوط به گم شدن بار همراه دیگر نیازی به ارسال اختاریه مذکور در بند (۲) ماده ۳۱ ندارد و باید به عنوان دسته جدایی از خسارات وارد به مسافر شناخته شود. به موجب بند (۲) ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال مسافری که بار همراه تحویلی وی مفقود شده است، لازم نیست که ظرف هفت روز از ورود خسارت یا ۲۱ روز از ابلاغ تأخیر به متصدی، اعتراض کتبی تسلیم کند. بنابراین، کنوانسیون مونترال این بحث را که آیا به موجب ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مفقود شدن بار همراه تحویلی، نیاز به اعتراض کتبی دارد یا خیر، حل نموده است.^{۵۴}

۵۲. در چارچوب نظام مسؤلیت مقرر در بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال برای بار همراه تحویل نشده، این امکان برای متصدی حمل فراهم است که در مقام دفاع به نقض بسته‌بندی از جانب مسافر استناد نماید.

۵۳. قبلاً ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو.

54. See: Giumulla, *Supra* note 5, at art. 26 § 22; I.H. Diederiks-Verschoor, *An Introduction To Air Law* 80 (6th ed., Kluwer Law International 1997).

به هر حال، بند (۱) ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال که مقرر می‌دارد دریافت بدون اعتراض بار همراه تحویل شده توسط مسافر دلیل محمول بر صحت دریافت سالم آن است، در مورد مفقود شدن بخشی از بار همراه مسافر (از قبیل سرقت از بار همراه که غالباً پس از دریافت بار همراه تحویل شده توسط مسافر کشف می‌شود) نیز اعمال می‌گردد. به علاوه، در مورد مفقود شدن جزئی، فرض تحویل سالم بار همراه ظاهراً مانع می‌شود که مسافر حق خود مبنی بر مفقود محسوب کردن بار همراه را در صورت عدم تحویل ظرف ۲۱ روز از تاریخ مقرر اجرا کند. بنابراین، متأسفانه موضوع سرقت جزئی از بار همراه مسافر مبهم باقی می‌ماند.^{۵۵} در نتیجه، لزوم انجام اعتراض کتبی برای مفقود شدن جزئی بار همراه تحویل شده که قبلاً وجود داشت^{۵۶} - اگرچه محل بحث بود - در کنوانسیون مونترال هنوز وجود دارد، زیرا مفقود شدن جزئی بار همراه تحویلی می‌تواند هنوز به عنوان مصداقی از خسارت به بار همراه تحویل شده محسوب گردد.^{۵۷}

به موجب بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال مسئولیت متصدی حمل در قبال بار همراه تحویلی تابع دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» که در

نویسنده در این کتاب پرونده Dalton v. Delta Airlines, 638 F. 2d 1233 (5th Cir. 1981) را نقل می‌نماید. در این پرونده رأی داده شده است که شرط اخطاریه کتبی که در ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو مقرر شده در مورد تلف کل محموله (و همچنین در مورد صرف خسارت یا تأخیر محموله) اعمال نمی‌گردد.

55. See: Caplan, *Supra* note 30, at 199.

56. See: Giumulla, *Supra* note 5, at art. 26 § 28.

57. See: Naveau & Godfroid, *Supra* note 27, at 239, § 175; Litvine, *Supra* note 27, at 251, § 10; همچنین رک.

M. Godfroid, *Les Transports Aériens - Chronique de Jurisprudence* (1983 - 1988) [Air Transport - Analysis of Case Law (1983 - 1988)], *Revue de Droit Commercial* [R. D. C.] 599, 621 § 42 (1999); Shawcross & Beaumont, *Supra* note 7, § 567.

بند (۱) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو وجود دارد، نیست.^{۵۸} بنابراین، به موجب کنوانسیون مونترال مسئولیت متصدی برای بار همراه تحویلی باید مسئولیت مطلق تلقی گردد.

۲- مسئولیت در قبال بار همراه تحویل نشده

به هر حال، به موجب کنوانسیون مونترال متصدی حمل در قبال بار همراه تحویل نشده و وسایل شخصی مسافر، تابع نظام مسئولیت مطلق نمی‌باشد^{۵۹} بلکه در مورد بار همراه تحویل نشده و وسایل شخصی وی مسئولیت مبتنی بر تقصیر متصدی، خدمه یا نمایندگان وی می‌باشد و مسافر است که باید بار اثبات تقصیر را به دوش کشد.^{۶۰}

بر اساس ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو استدلال شده است که این موضوع که آیا متصدی حمل مسئول خسارات وارد به کیف دستی مسافر می‌باشد یا خیر بسته به آن است که قانون چه کشوری اعمال شود.^{۶۱} علت این است که بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو برای «اشیایی که در اختیار خود مسافر است» محدوده مسئولیت تعیین کرده که در نتیجه کیف دستی باید تحت شمول قرارداد حمل و نقل قرار گیرد، هر چند که بند (۱) ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو به طور خاص به کیف دستی اشاره نکرده است.^{۶۲}

۵۸. رک. بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال (دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» قبلاً به موجب ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل شماره ۴ مونترال بر داشته شده بود).

59. See: Shawcross & Beaumont, *Supra* note 7, at § 266.

برای مثال، کیف دستی، ساعت مچی و جواهراتی که همراه مسافر می‌باشد.

60. See: Caplan, *Supra* note 30, at 199.

61. See: Giumulla *Supra* note 5, at § 9; Litvine, *Supra* note 27, at 229, § 99.

۶۲. رک. بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو. برخی از نویسندگان صریحاً تأیید نمی‌کنند که مسئولیت متصدی حمل در قبال بار همراه تحویل نشده در شمول قرارداد حمل است. این گروه استدلال می‌کنند که در مورد مطالبه خسارات بدنی، مسئولیت در قبال بار همراه تحویل نشده باید مبتنی بر ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو باشد، چه در این صورت مطالبه خسارات وارد بر بار همراه ثبت نشده به عنوان «خسارتی که در

نتیجتاً، محدودهٔ مسؤولیت مقرر در بند (۳) مادهٔ ۲۲ کنوانسیون ورشو تنها در صورتی اعمال می‌شود که متصدی به موجب قانون داخلی مسؤول کیف دستی مسافر شناخته شود. این نظر در بند (۲) مادهٔ ۱۷ کنوانسیون ورشو/پروتکل گواتمالاسیتی تأیید شده است. بند یاد شده متصدی حمل را مسؤول «خسارات وارده در صورت تلف، یا مفقود شدن یا خسارت به بار همراه مسافر» می‌شناسد و در ادامه در بند (۳) مادهٔ ۱۷ «بار همراه مسافر» را این‌گونه تعریف می‌کند: «بار همراه مسافر شامل بار همراه تحویل شده و اشیایی است که توسط مسافر حمل می‌شود».^{۶۳}

در حال حاضر، کنوانسیون مونترال برای بار همراه تحویل نشده صریحاً نظام مسؤولیتی جداگانه‌ای را که مبتنی بر تقصیر است پیش‌بینی کرده است.^{۶۴} همچنین در مادهٔ ۲۲ کنوانسیون مونترال دیگر محدوده‌های خاص مسؤولیت مذکور در بند (۳) مادهٔ ۲۲ کنوانسیون ورشو درخصوص «اشیایی در اختیار خود مسافر» وجود ندارد.^{۶۵} بنابراین، به موجب اصل اجرای انحصاری کنوانسیون مونترال که در مادهٔ ۲۹ این کنوانسیون مقرر شده، مسؤولیت متصدی حمل برای بار همراه تحویل نشده مذکور در بند (۲) مادهٔ ۱۷ کنوانسیون مونترال باید مبتنی بر کنوانسیون مونترال باشد نه قانون داخلی کشورها.^{۶۶}

اثر فوت یا جرح مسافر» که در ماده ۱۷ ذکر شده به شمار می‌رود. افزون بر این، این گروه از نویسندگان استدلال می‌کنند که «هیچ دلیل قانع‌کننده‌ای» وجود ندارد که براساس آن مسؤولیت متصدی حمل را برای بار همراه ثبت نشده به مواردی محدود کنیم که خسارات بدنی نیز وجود داشته باشد. در این‌باره رک.

Shawcross & Beaumont, *Supra* note 7, § 582.

۶۳. رک. بند (۲) و (۳) ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/پروتکل گواتمالاسیتی.

۶۴. رک. بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال.

۶۵. رک. ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال.

66. See: Naveau & Godfroid, *Supra* note 27, at 196 § 146; *El Al Israel Airlines Ltd. v. Tseng*, 525 U. S. 155 (1999); *Croucher v. Worldwide Flight Servs., Inc.*, 111 F. Supp. 2d 501 (D. N. J.

۳- محدوده‌های مسؤلیت، دفاعیات و دادگاه صالح در دعاوی راجع به بار

همراه تحویل شده و بار همراه تحویل نشده

بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال محدوده مسؤلیت در قبال بار همراه مسافر را ۱۰۰۰ حق برداشت ویژه تعیین کرده که به موجب بند (۴) ماده ۱۷ کنوانسیون شامل بار همراه تحویل شده و تحویل نشده هر دو می‌گردد. در صورتی که مسافر وجود نفع خاصی را در تحویل اعلام نموده باشد این محدوده مسؤلیت اعمال نمی‌گردد. به هر حال، از آنجا که اعلام نفع خاص باید در زمانی انجام گیرد که «بار همراه تحویل شده تحویل متصدی حمل می‌شود»، معلوم نیست که این محدوده چگونه در مورد بار همراه تحویل نشده افزایش می‌یابد.^{۶۷}

در مقایسه با بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه که محدوده مسؤلیت جداگانه‌ای برای بار همراه ثبت نشده (۵۰۰۰ فرانک پوانکاره) تعیین کرده، ۱۰۰۰ حق برداشت ویژه مذکور در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، محدوده مسؤلیت یکپارچه‌ای است که در مورد بار همراه تحویل شده و تحویل نشده هر دو اجرا می‌گردد. این محدوده مسؤلیت دیگر بر حسب وزن آنگونه که برای بار همراه تحویل شده در بند (۲ الف) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه تعیین شده، محاسبه نمی‌گردد.^{۶۸}

در کنوانسیون مونترال دفاع تقصیر مشترک برای بار همراه تحویل شده و تحویل نشده هر دو در دسترس متصدی حمل می‌باشد.^{۶۹} بر حسب

2000); Fields v. Bwia Int'l Airways Ltd., No. 99 - Cv - 2493 (JG) , 2000 U. S. Dist. LEXIS 9397 (E. D. N. Y. July 7, 2000); Shawcross & Beaumont, Supra note 7, § 388.

۶۷. رک. بند (۲) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال.

۶۸. بنابراین، در کنوانسیون مونترال ثبت وزن بار همراه مسافر در رسید بار همراه لازم نیست. رک. Shawcross & Beaumont, Supra note 7, § 265.

۶۹. رک. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال.

بند (۵) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال محدوده مسئولیت برای بار همراه مسافر در موارد زیر اعمال نمی‌شود: (۱) متصدی حمل عامداً خسارت وارد کرده باشد؛ یا (۲) متصدی مرتکب تقصیر شده و نسبت به احتمال ناشی شدن خسارت بر اثر این تقصیر علم داشته باشد. استثنای وارد بر محدوده مسئولیت، به عنوان ضابطه ماده ۲۵ ورشو/لاسه نیز شناخته می‌شود. نهایتاً این که «پنجمین دادگاه صالح» مذکور در بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال در خصوص دعاوی مربوط به بار همراه مسافر قابل مراجعه نیست. در نتیجه، اگر دعوی مربوط به فوت یا صدمه بدنی مسافر شامل مفقود شدن یا تلف بار همراه مسافر نیز گردد - برای مثال در اثر سقوط هواپیما - دعوی مربوط به بار همراه باید نزد یکی از چهار دادگاه صالح مذکور در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال اقامه گردد و نمی‌تواند در حوزه قضایی محل سکونت اصلی و دائمی مسافر یعنی پنجمین دادگاه صالح طرح شود.

و. پیش‌پرداختها

«در مورد حوادث هواپیما که منجر به فوت یا صدمه بدنی مسافر گردد» متصدی حمل مکلف است «در صورت الزام قوانین داخلی، مبالغی را به عنوان پیش‌پرداخت تأدیه نماید».^{۷۰} این پیش‌پرداختها باید به اندازه کافی «نیازهای اقتصادی و فوری این اشخاص» را برآورده سازد. بنابراین، ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال در مقایسه با کنوانسیون ورشو دارای یک نوآوری است. از مدتها پیش فراهم آوردن کمکهای مالی اضطراری برای این افراد، برای شرکتهای هواپیمایی و بیمه‌گران به صورت معیاری صنعتی درآمده است. از این رو، برخی ادعا کرده‌اند که نیازی به

۷۰. ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال.

نوشتن این تکلیف در کنوانسیون مونترال نبوده،^{۷۱} و برخی دیگر بر این اعتقادند که چنانچه این پیش پرداختها ریشه در تکلیفی مبتنی بر قانون داخلی داشته باشد درج چنین تکلیفی در کنوانسیون مونترال غیرضروری می‌باشد.^{۷۲}

همچنین استدلال شده است که اشاره خاص ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال به «حوادث هواپیما» به جای صرف اشاره به «حوادث» که در بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال به کار رفته، ممکن است به تفسیر مضیق‌تر اصطلاح «حوادث هواپیما» مندرج در ماده ۲۸ بینجامد.^{۷۳} مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا دادن پیش‌پرداختها را در قبال فوت، جرح یا سایر صدمات بدنی در صورت بروز حادثه اجباری می‌داند. به موجب این مقررات حادثه باید در زمانی رخ داده باشد که مسافر در اختیار متصدی حمل است حتی اگر هنوز داخل هواپیما نرفته باشد (برای مثال، مسافر داخل اتوبوسی است که مسافران را برای سوار شدن از سالن انتظار به طرف هواپیما منتقل می‌کند). بنابراین، تکلیف تأدیة پیش‌پرداخت در مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا ممکن است از تکلیف موضوع کنوانسیون مونترال بسیار وسیع‌تر باشد.

تکلیف دادن پیش‌پرداختها در مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا علاوه بر این که از لحاظ قلمرو وسیع‌تر است، دقیق‌تر نیز می‌باشد. مطابق این مقررات متصدی حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا باید بدون تأخیر و در هر صورت، ظرف مدت ۱۵ روز از تاریخ شناسایی شخص حقیقی مستحق خسارت، پیش‌پرداختهایی که نیازهای اقتصادی و فوری

71. See: Caplan, *Supra* note 30, at 198; Gates, *Supra* note 18, at 191.

72. See: Müller-Rostin, *Supra* note 11, at 222.

73. See: *Ibid*, at 223.

زیان‌دیده^{۷۴} را با توجه به دشواری‌های ایجاد شده رفع نماید، پردازد. این مبلغ در صورت فوت حداقل ۱۵۰۰۰ حق برداشت ویژه خواهد بود.^{۷۵} افزون بر این، به موجب بند (۳) ماده ۵ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا متصدی حمل می‌تواند پیش‌پرداخت‌های قبلی را استرداد نماید اگر (۱) مسافر زیان‌دیده مرتکب تقصیر مشترک شده باشد، یا (۲) ذی نفع پیش‌پرداخت، خود در ورود خسارت سهیم بوده یا ذی نفع خسارت شناخته نشود.^{۷۶}

سه - مسؤلیت متصدی در حمل و نقل کالا

مقررات کنوانسیون مونترال در خصوص حمل و نقل کالا عمدتاً از پروتکل شماره ۴ مونترال اقتباس گردیده است.

الف. مباحث مربوط به اسناد

مطابق ماده ۴ کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند تصمیم بگیرد که از بارنامه هوایی متعارف استفاده نکند و به جای آن از سایر وسایل (برای مثال، وسایل الکترونیکی) برای ثبت و ضبط قرارداد حمل استفاده نماید. به موجب بند (۲) ماده ۵ کنوانسیون ورشو/پروتکل شماره ۴ مونترال فرستنده باید به این جایگزینی رضایت دهد، اما به موجب کنوانسیون مونترال دیگر رضایت فرستنده لازم نیست. با وجود این، تکمیل

74. Se: Shawcross & Beaumont, Supra note 7, § 228.

۷۵. در اصلاحیه پیشنهاد شده برای مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا، این مبلغ به ۱۶۰۰۰ حق برداشت مخصوص افزایش یافته است.

۷۶. رک. بند (۳) ماده ۵ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال نیز مقرر می‌دارد که دادن پیش‌پرداخت به معنای مسؤل شناختن متصدی حمل نیست، اما این کنوانسیون تصریح نمی‌نماید که تقصیر مشترک موجبی برای استرداد پیش‌پرداخت است. رک. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال.

مندرجات بارنامه هوایی برعهده فرستنده باقی مانده است.^{۷۷}

به موجب بند (۳) ماده ۵ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال متصدی حمل نمی‌تواند به علت این که استفاده از بارنامه هوایی الکترونیک در نقاط ترانزیت یا مقصد ناممکن است، از قبول کالا امتناع ورزد. ماده ۴ کنوانسیون مونترال حاوی چنین مقرره‌ای نیست و در نتیجه چنین مستفاد می‌گردد که در کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند از این جهت از قبول کالا امتناع ورزد. در واقع، به موجب کنوانسیون مونترال فرستنده دیگر نمی‌تواند - آن گونه که قبلاً در بند (۱) ماده ۵ کنوانسیون ورشو مقرر شده بود - از متصدی حمل درخواست نماید که بارنامه هوایی را بپذیرد.

بارنامه هوایی باید حاوی نکات زیر باشد: (۱) نقاط مبدأ و مقصد، (۲) اگر محل‌های مبدأ و مقصد در قلمرو یک دولت عضو بوده و یک یا چند محل توقف مورد توافق در سرزمین دولت دیگری واقع باشد، اعلام حداقل یکی از این محل‌های توقف، و (۳) اعلام وزن محموله.^{۷۸} به موجب ماده ۵ کنوانسیون مونترال برای حمل و نقل کالا دیگر «اخطاریه لاهه» که در ماده ۸ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه مقرر شده بود، نیاز نمی‌باشد.^{۷۹} اگر تشریفات گمرکی یا پلیسی چنین مقرر دارد، فرستنده باید سندی که حاکی از نوع کالا است، ارائه نماید.^{۸۰} این تکلیف ظاهراً مربوط به صادرات کالا است، زیرا طبق ماده ۱۶ کنوانسیون مونترال فرستنده همین تکلیف را هنگامی که مبادرت به واردات کالا و تحویل آن به گیرنده

۷۷. رک. بند (۱) ماده ۷ کنوانسیون مونترال.

۷۸. رک. ماده ۵ کنوانسیون مونترال.

۷۹. همان.

۸۰. رک. ماده ۶ کنوانسیون مونترال.

می‌نماید، برعهده دارد.^{۸۱}

ماده ۹ کنوانسیون مونترال همچون بند (۲) ماده ۵ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد که عدم رعایت مقررات مربوط به بارنامه هوایی خدشه‌ای بر صحت قرارداد حمل وارد نخواهد کرد. مع الوصف، بر خلاف ماده ۹ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه، محدوده‌های مسئولیت مقرر در کنوانسیون مونترال حتی در صورت عدم رعایت مقررات مربوط به اسناد حمل اعمال خواهد گردید، زیرا که «اخطاریه لاهه» دیگر لازم نمی‌باشد.

ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال مقررات مربوط به مسئولیت ناشی از مندرجات سند حمل را که در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل شماره ۴ مونترال آمده بود، دوباره بازتاب می‌دهد، و به این ترتیب فرستنده و متصدی حمل هر دو به طور کامل در قبال کلیه خسارات ناشی از نادرستی در مندرجات یا اعلانات بارنامه هوایی مسؤول می‌باشند.

مطابق ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه تنها ارسال‌کننده در خصوص مندرجات و اعلانات راهنما هوایی مسؤول است. متصدی حمل حتی در صورتی که تقصیر مشترک را در این زمینه بپذیرد مسئولیتی بر عهده ندارد.^{۸۲} مسئولیت فرستنده مطلق و نامحدود است و دلیلی برای معافیت از مسئولیت مسموع نیست.^{۸۳} این مسئولیت نامحدود از محدوده‌های مسئولیت مذکور در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو اقتباس شده که در فصل سوم آن دیده می‌شود. در نتیجه، استدلال شده است که ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مسئولیت مذکور در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل

81. See: Müller-Rostin, *Supra* note 11, at 219.

مولر روستین ماده ۶ و ماده ۱۶ کنوانسیون مونترال را به عنوان مقررات مکمل یکدیگر نمی‌شناسد بلکه به نظر وی هر دو ماده به تکلیف مشابهی که بر دوش ارسال‌کننده است، اشاره دارند.

82. See: Giumulla, *Supra* note 5, at art. 10, § 9.

93. See: *Ibid*, at art. 10, §§ 9, 21.

لايه را كه بخشي از فصل دوم كنوانسيون است، در بر نمي گيرد.^{۸۴} همين استدلال مسؤليت موجود در ماده ۱۰ كنوانسيون ورشو/پروتكل لايه را از دفاع «انجام كلييه اقدامات لازم» كه در ماده ۲۰ كنوانسيون ورشو/پروتكل لايه مقرر شده استثنا مي كند و بدين طريق مسؤليت مذكور در ماده ۱۰ كنوانسيون ورشو/پروتكل لايه به مسؤليتي مطلق تبديل شده و از قواعد مربوط به صلاحيت و مرور زمان خارج مي گردد.^{۸۵} اين استدلال مبتني بر عنوان فصل سوم كنوانسيون ورشو بوده كه راجع به «مسؤليت متصدي حمل» مي باشد و نمي تواند بر مسؤليتهاي ناشي از ماده ۱۰ كنوانسيون ورشو/پروتكل لايه حاكم باشد، زيرا اين مسؤليتها فقط مربوط به فرستنده است.^{۸۶}

به هرحال، در كنوانسيون مونترال نه تنها مسؤليت فرستنده بلكه همچنين مسؤليت متصدي حمل در بند (۳) ماده ۱۰ كنوانسيون مونترال درج شده است كه اين امر استدلال فوق را در مورد كنوانسيون مونترال ضعيف مي نمايد.^{۸۷} به نظر نگارنده اين مقاله، يا مقررات راجع به مسؤليت مذكور در فصل سوم كنوانسيون مونترال نسبت به مسؤليت ارسال كننده و متصدي حمل (به موجب ماده ۱۰ كنوانسيون مونترال) اعمال نمي گردد يا اين كه فصل دوم بر مسؤليت هر دو گروه فوق (به موجب ماده ۱۰

94. See: Litvine, *Supra* note 27, at 240, § 104;

همچنين ر.ك.

Fed. Ins. Co. v. Yusen Air & Sea Serv. pte. Ltd., 232 F. 3d 312 (2d Cir. 2000).

۸۵. ر.ك. مواد ۲۸ و ۲۹ كنوانسيون ورشو.

86. See: Giumulla, *Supra* note 5, at art. 10, § 10.

۸۷. لازم به ذكر است كه اعمال فصل سوم كنوانسيون مونترال بر مسؤليت متصدي حمل به موجب بند (۳) ماده ۱۰ به اين معنا نيست كه متصدي حمل هنوز بتواند به دفاع «انجام كلييه اقدامات لازم» استناد نمايد، زيرا به موجب ماده ۱۸ كنوانسيون مونترال مسؤليت متصدي حمل مطلق است. از سوي ديگر، محدوده هاي مسؤليت در قبال حمل کالا در كنوانسيون مونترال غير قابل نقض گرديده است كه با توجه به اين احتمالاً مسؤليت مقرر در بند (۳) ماده ۱۰ به نتيجه مناسبي خواهد انجاميد.

کنوانسیون مونترال) نظارت دارد. با توجه به عنوان فصل سوم کنوانسیون مونترال درباره «مسئولیت متصدی حمل و میزان غرامت»، اجرای مقررات این فصل بر مسئولیت فرستنده ظاهراً با عبارات این فصل منطبق نمی‌باشد. خسارات مورد اشاره در ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال همواره ناشی از اتلاف، مفقود شدن یا ورود ضرر به کالا نمی‌باشد بلکه ممکن است صرفاً از هزینه‌های اضافی جابجایی منتج گردد، بدون این که خود کالا از لحاظ فیزیکی خسارت دیده باشد. مسئولیت متصدی حمل در قبال هزینه‌های اضافی احتمالاً مشمول مسئولیت مطلق مذکور در بند (۳) ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال خواهد بود (که تابع مقررات فصل سوم کنوانسیون مونترال نمی‌باشد) در حالی که اگر کالا تخریب، مفقود یا ناقص شود، مسئولیت متصدی حمل کماکان تابع فصل سوم کنوانسیون مونترال باقی خواهد ماند.

ب. مسئولیت در قبال کالا: مطلق و غیرقابل نقض

۱- بررسی مختصر نظام های موجود مسئولیت

به موجب بند (۲) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه محدوده مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در قبال کالا ۲۵۰ فرانک پوانکاره (۲۰ دلار آمریکا) برای هر کیلوگرم می‌باشد. در صورتی که نفع خاصی برای تحویل کالا در مقصد اعلام شده یا تقصیر یا خطای عمدی متصدی حمل اثبات گردد، این محدوده مسئولیت اعمال نمی‌گردد.

ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال دفاع تقصیر یا خطای عمدی متصدی را پیش‌بینی نمی‌کند. بنابراین، محدوده مسئولیت به موجب ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال غیرقابل نقض است. پروتکل شماره ۴ مونترال محدوده مسئولیت را ۱۷ حق برداشت ویژه

برای هر کیلوگرم تعیین نموده است. به علاوه، متصدی حمل فقط زمانی می‌تواند به دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» مذکور در بند (۱) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه استناد نماید که تأخیری در حمل کالا رخ داده باشد.

۲- ادغام مقررات پیشین در کنوانسیون مونترال

در کنوانسیون مونترال مسئولیت متصدی حمل در قبال کالا به مسئولیتی مطلق تبدیل شده است، زیرا دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» که در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو ذکر شده بود، در کنوانسیون مونترال جایی ندارد. از طرف دیگر، محدوده‌های مسئولیت لازم‌الاجرا غیرقابل نقض شده است، زیرا ضابطه ماده ۲۵ ورشو/ لاهه (بند (۵) ماده ۲۵ کنوانسیون مونترال) درخصوص مسئولیت در قبال کالا اعمال نمی‌گردد.^{۸۸} محدوده‌های مسئولیت لازم‌الاجرا برای کالا ۱۷ حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر این که نفع خاصی برای تحویل کالا در مقصد اعلام شده باشد.

به موجب بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال متصدی حمل می‌تواند به دفاعیاتی که در بند (۳) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال ذکر شده بود استناد کند مشروط بر این که خسارت ناشی از: الف) نقص ذاتی، کیفیت یا عیب کالا، ب) نقص بسته‌بندی که متصدی حمل مسؤول آن نبوده، ج) جنگ یا منازعه مسلحانه یا د) عمل مقام عمومی که در ارتباط با ورود، خروج یا ترانزیت کالا صورت پذیرفته، باشد. در حالی که بند (۳) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال از متصدی حمل خواسته تا ثابت نماید خسارت «فقط» ناشی از یکی از اسباب

88. See: Shawcross & Beaumont, *Supra* note 7, § 281.

فوق‌الذکر بوده. کلمه «فقط» از بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال حذف شده است و بنابراین می‌توان گفت که کنوانسیون مونترال امکان اثبات رابطه علیت را آسان‌تر کرده است.

افزون بر این، در صورتی که کالا به وسیله حمل و نقل دیگری (جاده‌ای، ریلی یا دریایی) انتقال یابد، بند (۴) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال مقرر می‌دارد که چنانچه متصدی حمل هوایی شیوه حمل دیگری را بدون رضایت فرستنده جایگزین حمل و نقل هوایی کند چنین فرض می‌گردد که از نظر کنوانسیون مونترال آن شیوه حمل دیگر در دوره حمل و نقل هوایی انجام گرفته است. بسط و گسترش اجرای ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال در مورد شیوه‌های حملی که ارسال‌کننده اجازه نداده است، موجب بهره‌مندی متصدی حمل از حمایت ناشی از کنوانسیون مونترال گردیده^{۸۹} و در نتیجه متصدی حمل می‌تواند به دفاع تقصیر مشترک مذکور در ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال استناد ورزد.

چهار- مسئولیت متصدی حمل در قبال تأخیر

مطابق ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال، متصدی حمل در قبال هرگونه تأخیری مسؤول است مشروط بر این که آن تأخیر سبب ورود خسارت به مسافر یا ذینفع در کالا شده باشد. همچون ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو مسافر یا ذی‌نفع در کالا باید ثابت نماید که (۱) تأخیری رخ داده است (با توجه به زمان متعارف برای حمل و این که مدت حمل از این زمان به نحو قابل توجهی تجاوز نموده است) و (۲) تأخیر موجب ورود خسارت شده است. دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» مذکور در ماده ۲۰ کنوانسیون

89. Marc Godfroid, L'étendue dans le Temps de la Responsabilité du Transporteur Aérien en Matière de Fret [The Time During Which an Air Carrier of Cargo is Liable], Revue de Droit Commercial [R. D. C.] 92, 100 (1984); Litvine, Supra note 27, at 228, § 99.

ورشو، در کنوانسیون مونترال نیز در خصوص تأخیر باقی مانده، و این حکم همچنین در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال نیز دیده می‌شود. دفاع تقصیر مشترک مذکور در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو نیز در صورت تأخیر در دسترس متصدی حمل قرار دارد.

الف. مسئولیت در قبال تأخیر مسافر

محدوده‌های مسئولیت موجود در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل گواتمالاسیتی در کنوانسیون مونترال گنجانده شده است. در صورت تأخیر مجموع میزانی که به عنوان محدوده مسئولیت متصدی تعیین شده ۴۱۵۰ حق برداشت ویژه برای هر مسافر می‌باشد. اگر تأخیر صرفاً بر بار همراه مسافر تأثیر گذاشته باشد، محدوده مسئولیت ۱۰۰۰ حق برداشت ویژه خواهد بود. این محدوده‌های مسئولیت تابع ضابطه ماده ۲۵ ورشو/ لاهه بوده و بنابراین غیرقابل نقض نمی‌باشد.

ب. مسئولیت در قبال تأخیر کالا

همچون ماده ۲۵ (الف) کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال محدوده مسئولیت ۱۷ حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم در مورد تأخیر در حمل کالا نیز اعمال می‌گردد. ضابطه ماده ۲۵ ورشو/ لاهه در مورد مسئولیت برای تأخیر در حمل کالا اعمال نمی‌گردد و بنابراین، این محدوده مسئولیت غیرقابل نقض می‌باشد.

پنج - بیمه

بیش از سی سال پیش پیشنهاد شده بود که نظام بیمه اتوماتیک به

طور کامل جایگزین نظام مسؤولیت ورشو گردد.^{۹۰} هرچند که سیستم ورشو و اصلاحات آن به طور اساسی وارد کنوانسیون مونترال شده است، مباحث مربوط به بیمه نیز به کنوانسیون مونترال وارد شده است.

مطابق ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال، متصدی حمل باید «دارای بیمه کافی برای پوشش مسؤولیت ناشی از این کنوانسیون باشد». برخی از مفسران حقوقی انتقاد کرده‌اند که کنوانسیون مونترال تلاش نمود تا تکالیف بیمه‌ای متصدیان حمل را در کنوانسیون تنظیم و تدوین نماید که مربوط به مباحث مسؤولیت بین متصدیان حمل و مسافران یا اشخاص ذینفع در کالا می‌باشد.^{۹۱} همچنین ادعا شده است که اصطلاح «بیمه کافی» که در این ماده ذکر شده مبهم می‌باشد.^{۹۲}

مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا با تفصیل بیشتری تکالیف بیمه‌ای متصدیان حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا را تعیین می‌نماید. مطابق این مقررات متصدیان حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا مکلفند هر مسافر را تا محدوده مسؤولیت ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه بیمه نمایند. مع هذا، در مورد مسؤولیت‌های بالاتر از این محدوده مسؤولیت، متصدی باید دارای بیمه‌ای «در سطح معقول» باشد که این سطح معقول مبهم می‌باشد.^{۹۳} این حداقل تکلیف بیمه‌ای متصدیان حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا، صرفاً مربوط به مسؤولیت ایشان در قبال خسارات ناشی از فوت یا جرح بدنی مسافران می‌باشد و برای خسارات وارد به کالا، خسارات ناشی از تأخیر، خسارات وارد به بار همراه مسافر و خسارات وارد به مسافر که بیش از ردیف اول مسؤولیت (یعنی ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه)

90. See: Litvine, Supra note 27, at 177 § 78.

91. See: Gates, Supra note 17, at 191; Müller-Rostin, Supra note 11, at 224.

92. See: Caplan, Supra note 30, at 200.

۹۳. رک. بند (۱) (ب) ماده ۳ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا.

است،^{۹۴} پوشش بیمه‌ای مبهم و نامعلوم می‌باشد.^{۹۵}

شش - آزادی قراردادی

مطابق ماده ۳۳ کنوانسیون ورشو و بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه متصدی حمل می‌تواند به مبلغی بالاتر از محدوده مسئولیت در قبال فوت یا صدمه بدنی یا تأخیر توافق نماید. این آزادی متصدی حمل برای توافق راجع به افزایش میزان مسئولیت یا اسقاط محدوده‌های مسئولیت یا اسقاط دفاعیاتی که در دسترس وی می‌باشد، صریحاً در مواد ۲۵ و ۲۷ کنوانسیون مونترال مورد تأیید قرار گرفته است. گفته شده است که در خصوص نظام مسئولیت در قبال مسافر، کنوانسیون مونترال تأییدی است بر اعتبار موافقتنامه‌هایی از قبیل IIA و MIA که برای افزایش مسئولیت متصدی حمل منعقد می‌شود، و بنابراین لزومی به درج مقررات این موافقتنامه‌ها در فصل سوم کنوانسیون مونترال نبوده است.^{۹۶} اما باید در نظر داشت که موافقتنامه‌هایی مانند IIA و MIA اساساً اسنادی قراردادی هستند و از لحاظ حمایت از مصرف کننده نمی‌توانند تضمینات و ثباتی بلند مدت در خصوص یک نظام مسئولیت آن گونه که توسط یک کنوانسیون بین‌المللی فراهم می‌شود، ارائه نمایند.

۹۴. همچنین مطابق ماده ۷ مقررات شماره ۲۴۰۷/۹۲ کمیسیون اروپا متصدی حمل و نقل عضو جامعه اروپا دارای تکالیف بیمه‌ای می‌باشد.

۹۵. اصلاحیه پیشنهاد شده برای مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا مقرر می‌دارد که تکلیف بیمه‌ای مذکور در مقررات شماره ۲۴۰۷/۹۲ «باید به گونه‌ای تفسیر شود که به موجب آن متصدی حمل عضو جامعه اروپا مکلف باشد مسئولیت خود را تا سطحی که برای کلیه اشخاص حقیقی که مستحق غرامت هستند برای کل مبلغی که آنها مطابق این اصلاحیه مستحق دریافت هستند، بیمه نماید». (بند ۲) ماده ۳ مقررات اصلاح شده پیشنهادی (۲۰۲۷/۹۷).

96. See: Caplan, Supra note 30, at 198.

هفت - نتیجه

مسائلی وجود دارد که لازم است توسط دادگاهها و با بذل توجه بیشتر پاسخ لازم به آنها داده شود. از جمله این مسائل عبارت است از:

- رابطه بین کنوانسیون مونترال و اسناد مرتبط با «سیستم ورشو» به ویژه مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا (و اصلاحیه آن) چگونه است؛

- «پنجمین دادگاه صالح» در عمل چگونه باید تفسیر شود و در موردی که همزمان به مسافر و بار همراه او خسارت وارد شده، رسیدگی‌های توأمان برای این دو دعوا باید در کدام دادگاه انجام گیرد؛

- به موجب کنوانسیون مونترال تا چه حد لطمات و صدمات روحی باید و می‌تواند جبران گردد؛

- ارزیابی خسارات براساس قوانین داخلی چگونه است؛

- آیا سازمانهای تأمین اجتماعی و کارفرمایان می‌توانند در چارچوب دعاوی نیابتی به مسؤولیت مطلق متصدی حمل استناد نمایند یا خیر؛

- شرط ارسال اختاریه به موقع برای فقدان (جزئی) بار همراه تحویل شده؛

- میزان پیش پرداخت‌هایی که ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال پیش‌بینی کرده است؛

- آیا مسؤولیت در قبال مندرجات اسناد حمل به موجب ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال، مسؤولیتی مطلق است و چه کسی تابع چنین مسؤولیت مطلق است؛

- لزوم به دست دادن تعریفی از تأخیر و این که این تعریف چگونه باید باشد؛

- چه نوع پوشش بیمه‌ای به موجب ماده ۵۰ کنوانسیون مونترال لازم

است.

نتیجه‌گیری کلی نگارندگان مقاله این است که کنوانسیون مونترال تلاشی موفق برای یکپارچه کردن برخی مقررات مربوط به روابط قراردادی بین متصدیان حمل و نقل هوایی از یکسو و مسافران و ارسال‌کنندگان کالا از سوی دیگر می‌باشد. تحقق اهداف کنوانسیون در این «تلاش جهانی» سعی و مراقبت همگی ما را می‌طلبد، و این آینده است که نشان خواهد داد که آیا کنوانسیون با استقبال کافی کشورها برای خلق سندی جهانی روبرو خواهد شد یا خیر. از سوی دیگر تعامل بین متصدیان حمل، مسافران یا فروشندگان کالا و اجرا و تبیین برخی مقررات این کنوانسیون در قوانین داخلی یا منطقه‌ای و تبلور آنها در رویه قضایی کشورها آشکار خواهد کرد که آیا کنوانسیون مونترال از شفافیت و کارآمدی لازم برای دستیابی به هدف یکپارچه‌سازی و وحدت در قوانین حمل و نقل بین‌المللی برخوردار می‌باشد یا خیر.