

ارکان تحقق مسؤولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹

دکتر امیرحسین فخاری*

مسلم محمدزاده**

تاریخ دریافت: ۱۳۸۶/۲/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۶/۵/۱۴

چکیده

برای تحقق مسؤولیت قراردادی، افزون بر وجود قرارداد نافذ میان متصدی و مسافر سه رکن دیگر مسؤولیت که عبارت‌اند از ورود زیان، نقض عهد خواننده و رابطه سببیت، ضروری است. مسؤولیت متصدی در برابر مسافر در هنگام فوت، آسیب بدنی و تأخیر در حمل و نقل وی می‌باشد. در مورد فوت یا آسیب بدنی، وی هنگامی مسؤل است که حادثه موجب زیان در داخل هواپیما و یا هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن رخ داده باشد. در این نوشتار در آغاز مفهوم اصطلاحات «حادثه»، «داخل هواپیما»، «سوار یا پیاده شدن»، «فوت» و «آسیب بدنی» بیان گردیده و سپس در مورد «تأخیر» در حمل مسافر و تمایز آن از «عدم اجرای قرارداد حمل هوایی» سخن به میان آمده و در پایان دیگر ارکان تحقق مسؤولیت متصدی در هر یک از این موضوعات، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی

حادثه، داخل هواپیما، سوار شدن، پیاده شدن، فوت، آسیب بدنی، تأخیر، عدم اجرای قرارداد حمل و نقل

* عضو هیأت علمی دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران

با فرض وجود قرارداد نافذ و معتبر بین طرفین برای تحقق مسؤولیت قراردادی سه رکن مهم دیگر ضروری است (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ج ۱، ش ۱۵ به بعد؛ شهیدی، ۱۳۸۳، ج ۳، ش ۳۷؛ Philippe le Tourneau et loïc Cadiet; 2002- 2003. , no 815 et s) : ورود زیان، نقض عهد خوانده، رابطه سببیت بین نقض عهد خوانده و ورود خسارت به زیان دیده. فقدان هر کدام از این ارکان بحث مسؤولیت متصدی را منتفی می‌سازد، بنابراین شایسته است تا پیرامون این سه رکن مطالب ذکر گردد.

۱. ورود زیان

نخستین و مهم‌ترین رکن مسؤولیت مدنی (اعم از قراردادی و قهری) ورود زیان به زیان دیده است، تا زمانی به شخصی وارد نشود بحث از مسؤولیت مدنی کاملاً منتفی است. همان‌گونه که می‌دانیم ضرر انواعی دارد : ضرر مادی، بدنی و معنوی (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ج ۱، ش ۳۰ به بعد، بهرامی احمدی، ۸۵-۸۴، ص ۹۲ Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet. , 2002-2003 ; no 1302 et s).

در این جا باید به این پرسش پاسخ دهیم که اسناد بین‌المللی به ویژه سیستم ورشو و کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹^۱ کدام یک از این زیان‌ها را زیر پوشش خود قرار داده و جبران آن‌ها را مجاز می‌شمارند.

ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، اصل کلی در مورد مسؤولیت متصدی در برابر مسافر را بیان می‌دارد:

«متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط بر این‌که حادثه موجد خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد»^۲.

بنابراین با وجود سایر شرایط، مسؤولیت متصدی در برابر مسافر محدود به فوت یا جرح یا آسیب بدنی می‌شود، به زودی در مورد هر کدام از این موارد بحث به میان خواهد آمد.

بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل نیز با اندکی تغییر در نسخه فرانسوی کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو این گونه بیان می‌دارد:

«متصدی حمل و نقل مسؤل خسارت وارده در صورت فوت یا آسیب بدنی به مسافر خواهد بود، مشروط به این که حادثه موجد خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده با سوار شدن رخ داده باشد».^۳

در مورد تأخیر در جابه‌جایی مسافر نیز ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ چنین بیان می‌دارد:

«متصدی حمل و نقل مسؤل خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌شود». کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل نیز در همین ماده مفصلاً در مورد تأخیر آورده است:

«متصدی حمل و نقل مسؤل خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد. با وجود این، اگر متصدی ثابت نماید که خود یا کارکنان یا نمایندگان او کلیه اقدامات لازمه متعارف را برای جلوگیری از ورود خسارت اتخاذ کرده‌اند یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای آنها مقدور نبوده است، مسؤل نخواهد بود».

بنابراین مسؤولیت متصدی براساس این اسناد در سه موضوع فوت، آسیب بدنی به مسافر و تأخیر در جابه‌جایی وی خلاصه می‌شود، که در زیر به هر کدام از این موارد خواهیم پرداخت.

۱-۱. فوت مسافر

همان گونه که بیان شد ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ مسؤولیت متصدی در برابر فوت مسافر را هنگامی محقق می‌دانند که «... حادثه موجد خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد»، در غیر این صورت متصدی مسؤل فوت مسافر نمی‌باشد.

بنابراین مسؤولیت متصدی هنگامی آغاز می‌شود که نخست، زیان وارده (در این جا فوت مسافر) ناشی از «حادثه» باشد و دیگر این که این حادثه در «خلال مدت معینی» رخ داده باشد. این دو شرط ذیلاً مطالعه می‌گردد.

۱-۱-۱. مفهوم حادثه

در کنوانسیون‌ها مفهوم این اصطلاح توضیح داده نشده است. رویه قضایی فرانسه حادثه را به این گونه تعریف کرده است (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. , no 110):

«یک اتفاق خارجی و ناگهانی برای زیان دیده». منظور این است که اتفاق باید غیر مترقبه و ناگهانی (TGI Créteil, 13 nov. 1985) و بدون پیش بینی باشد و نتوان به زیان دیده نیز منتسب نمود یعنی خارجی باشد. در همین راستا دادگاه‌های آمریکا نیز حادثه را یک رویداد سرزده و غیر قابل پیش بینی و غیر عادی و غیر قابل انتساب به مسافر. می‌دانند (Air and space law, 1985, 173). بنابراین اگر فوت تن‌ها به دلیل وضعیت بیماری مسافر که از پیش موجود بوده، باشد یا این حادثه از واکنش‌های خاص مسافر در عملکرد عادی و معمولی و قابل پیش بینی هواپیما (مانند تغییر عادی فشار هوا) باشد، نباید گفت که متصدی مسؤول است چرا که مفهوم «حادثه موجد خسارت» در این جا محقق نشده چه آن که حادثه قابل انتساب به مسافر است و به متصدی ربطی ندارد. به عنوان نمونه در رأی ۳ نوامبر ۲۰۰۶ صادر شده در پرونده *Shinghal v. British Airways* خواهان در هنگام پیاده شدن از هواپیما تعادل خویش را از دست داده و مجروح می‌گردد، زیرا پله‌های مخصوص پیاده شدن ۶ اینچ نسبت به سطح در هواپیما پایین تر بود. دادگاه اعلام نظر کرد که چون جراحت در جریان معمولی و عادی پیاده شدن رخ داده و یک اتفاق قابل پیش بینی و عادی بوده، بنابراین در مفهوم حادثه (Accident) جای نمی‌گیرد (Condon & Forsyth; February 2007; p. 18). آراء زیادی وجود دارد که چون مسافر دچار بیماری‌ها می‌مانند سکت قلبی (Glégier, 1998, p. 541, note D)، سنگ مثانه (D. 1994. p. 463)، تنگی نفس

شدید (RFD aérien 1989, p. 105) بوده است، متصدی از مسؤولیت مبرا شده است. زیان دیده یا قائم مقامان وی می‌توانند ثابت کنند که حادثه متناسب به آنان نبوده است، اعم از این که حادثه موجب خسارت ناشی از هدایت هواپیما توسط کارکنان متصدی باشد یا ناشی از عمل یک مسافر دیگر باشد (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002, n° 112).

پرسش دیگری که ممکن است مطرح شود این است که، آیا هواپیماربابی و دیگر عملیات مجرمانه، مشمول تعریف «حادثه» می‌شوند یا خیر؟ در برخی از آراء مشاهده شده که حمله تروریستی به داخل هواپیما، اعلام خطر برای بمب و نیز هواپیما ربایی داخل در تعریف، حادثه آمده است. (Barthélémy Mercadal, transports aériens, 2001 – 2002, n° 113).

تعریف و مثال‌هایی که تاکنون از مفهوم «حادثه» بیان گردید، براساس نظام مسؤولیت کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ که مبتنی بر فرض تقصیر می‌باشد، آورده شده است. در این حالت اگر متصدی بی‌تقصیری خود را در مورد حادثه‌ی زیان‌بار اثبات کند، از مسؤولیت معاف می‌شود. بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون مزبور مقرر می‌دارد:

«در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارات اتخاذ نموده‌اند یا آن‌که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسؤول نخواهد بود».

این ماده مطلق است و متصدی می‌تواند با استناد به آن هم از مسؤولیت ناشی از فوت و آسیب جسمانی و هم از مسؤولیت ناشی از تأخیر رها بی‌پیدا کند. به این ترتیب به نظر ما، تعریف دقیق از حادثه مبتنی بر مبنای مسؤولیت می‌باشد، اگر مبنای مسؤولیت فرض تقصیر باشد، مفهوم این اصطلاح مضیق می‌باشد، چرا که متصدی با اثبات بی‌تقصیری می‌تواند بسیاری از موارد را از تحت شمول این مفهوم خارج گرداند. به عنوان نمونه در دعوی Price V. British Airways دادگاه ضرب‌های را که یکی از مسافران به دیگری می‌زند، خارج از مفهوم حادثه در معنای کنوانسیون ورشو دانسته است. (الکندری، ۱۹۹۹، ص ۱۰۱)

ماده ۴ پروتکل گواتمالا ۷ مارس ۱۹۷۱ در این مورد بیان می‌دارد:

«متصدی حمل و نقل در مورد خسارات ناشی از فوت یا آسیب بدنی یک مسافر هنگامی مسؤول است که حادث‌های که سبب فوت یا آسیب بدنی گردیده در داخل هواپیما و یا در جریان هر یک از عملیات مربوط به سوار شدن به هواپیما و یا پیاده شدن از آن رخ داده باشد. مع الوصف متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی که صرفاً بر اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد مسؤولیتی نخواهد داشت».

پروتکل مزبور که البته هنوز لازم الاجرا نشده و هرگز هم نخواهد شد، این دفاع را که «متصدی حمل و نقل ثابت کند او و مستخدمین و عاملین او کلیه تدابیر ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده‌اند و یا آن‌که اتخاذ چنین تدابیری برای آنان امکان پذیر نبوده است از مسؤولیت مبرا خواهند بود» تن‌ها و تن‌ها در مورد خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر یا لوازم شخصی داشته است و بنابراین مسؤولیت متصدی در حالت فوت یا آسیب جسمانی به مسافر باقی می‌ماند و نمی‌تواند به این دفاعیات متوسل شود، به عبارت دیگر مسؤولیت نوعی می‌باشد و بی‌تقصیری متصدی نمی‌تواند وی را از مسؤولیت معاف نماید. به این ترتیب تعریف حادثه مطابق این پروتکل گسترده‌تر شده و موارد بیشتری را نسبت به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در بر می‌گیرد چرا که حتی اگر متصدی ثابت کند کلیه تدابیر ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت اتخاذ نموده یا اتخاذ چنین تدابیری برای آن‌ها امکان پذیر نبوده است، باز هم مسؤول خواهد بود و این موضوع گستره مفهوم «حادثه» را بیشتر می‌کند.

کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل نیز تعریفی از حادثه به عمل نیاورده ولی با توجه به این‌که مسؤولیت متصدی را در دو سطح دانسته است می‌توان گفت که کنوانسیون مزبور نیز تفسیر موسعی از این اصطلاح ابزار داشته است. بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون مزبور بیان می‌دارد:

«در مورد خسارات موضوع بند (۱) ماده ۱۷ [منظور خسارات وارده در صورت فوت یا آسیب بدنی به مسافر است] که از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه (SDR) برای هر مسافر تجاوز ننماید، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند مسؤولیت خویش را ساقط یا محدود نماید. . .».

بنابراین کنوانسیون مزبور در ردیف و سطح اول خسارت که میزان آن تا ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه (SDR^۱ می باشد، برای متصدی حمل مسؤولیت مطلق یا عینی را وضع نموده است. به بیان دیگر متصدی در این سطح از جبران خسارت نمی تواند به هیچ دفاعی متوسل شود. بند پایانی ماده ۲۰ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ تنها دفاعی را که برای متصدی در این سطح نیز مجاز دانسته استناد به تقصیر و مشارکت زیان دیده در ورود ضرر به خود می باشد که ممکن است کلاً یا جزءاً متصدی را از مسؤولیت برها ند.

در بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون مزبور آمده است:

«متصدی حمل و نقل برای خسارت موضوع بند(۱) ماده ۱۷ از میزانی که متجاوز از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه برای هر مسافر باشد، مسؤول نخواهد بود مشروط به این که ثابت کند:

- الف. این خسارت ناشی از بی مبالاتی یا فعل یا ترک فعل زیان بار دیگر متصدی یا کارکنان یا نمایندگان او نبوده است؛ یا
- ب. خسارت منحصرأ ناشی از بی مبالاتی یا فعل یا ترک فعل زیان بار شخص ثالث بوده است»

به این ترتیب، مفهوم حادثه در جبران خسارت ردیف اول گسترده تر شده، چرا که اگر حادثه های رخ داده و متصدی در آن تقصیر نداشته باشد باز هم می بایست جبران خسارت صورت گیرد و نمی تواند مسؤولیت خود را در این قسمت محدود یا ساقط نماید.

ولی در ردیف دوم از خسارت مفهوم حادثه نسبت به ردیف اول، مضیق تر می شود چرا که همان گونه که دیدیم در صورتی که متصدی بی تقصیری خود یا تقصیر ثالث را ثابت کند، مسؤول نخواهد بود.

کنوانسیون شیکاگو (۷ دسامبر ۱۹۴۴) نیز راجع به هواپیمایی کشوری بین المللی بنا به ضرورت دست خوش تکمیل و اصلاحات و الحاقاتی گردیده است. در حال حاضر کنوانسیون مزبور دارای ۱۸ ضمیمه فنی می باشد که به تصویب شورای ایکائو رسیده است (A, 2001 – 2002, s. Barthélémy Mercadal, 39 n°). ضمیمه شماره ۱۳ پیرامون

«تحقیق درباره حوادث و رویدادها ی هوایی» می‌باشد. تعریف «حادثه» در این ضمیمه به این گونه آمده است:

«رویدادی است که مربوط به عملیات استفاده از هواپیما می‌باشد که هنگام وجود شخص در داخل هواپیما بیش از عملیات سوار شدن و تا پیاده شدن رخ می‌دهد».

این تعریف نیز که مطابق با نظام ورشو می‌باشد مفهوم مضیقی از حادثه را می‌رساند. متصدی می‌تواند ثابت کند که مثلاً ضرر ناشی از فعل دیگری و نه خود او، بوده است و از مسؤلیت معاف شود.

۱-۲-۱. وقوع حادثه در خلال مدت معین

یکی از تعهدات متصدی، تعهد ایمنی و سلامت مسافر در جابه‌جایی می‌باشد، اکنون باید به این پرسش پاسخ داد که این تعهد از چه هنگامی آغاز می‌گردد؟ مسافر با پرداخت قیمت بلیط به خود متصدی یا نماینده فروش متصدی، قرارداد حمل و نقل را منعقد می‌سازد ولی قطعاً از این هنگام مسؤلیت متصدی آغاز نمی‌شود چرا که ممکن است مسافر از ماه‌ها پیش مبادرت به خرید بلیط نموده باشد. در این قسمت بررسی می‌نماییم که افزون بر این که رخداد منجر به فوت یا آسیب بدنی باید در مفهوم «حادثه» بگنجد، شرایط دیگری نیز برای تحقق مسؤلیت متصدی در برابر فوت یا آسیب بدنی لازم است.

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و ماده چ‌ها رم پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل، حادثه منجر به فوت یا آسیب بدنی باید در یکی از زمان‌های زیر رخ داده باشد:

۱. هنگامی که شخص داخل هواپیما است؛
 ۲. هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن.
- این دو موضوع در دو قسمت بیان می‌گردد:

۱-۲-۱-۱. مفهوم داخل هواپیما

در این زمینه به ویژه هنگام بحث از هواپیماربابی یا گروگان‌گیری تفاسیر مختلفی ارائه شده است. مطابق یک رأی، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در این گونه مواقع نیز باقی می‌ماند هر چند که مسافر روزهای زیادی را در حالت بازداشت و گروگان‌گیری در هواپیما سپری نماید. به عنوان نمونه در دعوی Herman V. TWA رأی داده شده که هر چند عملیات گروگان‌گیری یک هفته به طول انجامیده و مسافران در هواپیما در حالت بازداشت بوده‌اند ولی مسؤولیت متصدی در خلال این مدت نیز ادامه دارد (الکندری، ۱۹۹۹، ص ۱۰۴).

برخی دیگر عقیده دارند، در این حالات مسؤولیت متصدی با برجا است حتی اگر مسافران هواپیما را ترک کرده و به مسافر خانه یا جای دیگری بروند. بنابراین نظر، مسؤولیت تا هنگامی که مطابق قرارداد، متصدی مسافر را تا مقصد نهایی جا به جا نماید، باقی می‌ماند هر چند روزهای زیادی سپری شود. در دعوی Husserl V. Swiss Air دادگاه عبارت «داخل هواپیما» را این گونه تفسیر نمود:

«مدت زمانی ما بین این که مسافر در هنگام آغاز مسافرت هوایی خود به هواپیما سوار می‌شود و هنگامی که در محلی که طبق قرارداد پیش بینی شده، پیاده می‌شود».

بنابراین دادگاه رأی داد که هر چند خانم Husserl یک روز پس از هواپیما ربابی به یکی از هتل‌های شهر عمان رفته و در آنجا چند روز را در بازداشت سپری کرده است ولی مسؤولیت متصدی در خلال این مدت تا هنگامی که مسافر به مقصد نهایی خود نرسیده، باقی است (الکندری، ۱۹۹۹، ص ۱۰۴).

در پرونده دیگری که هواپیماربابی و گروگان‌گیری رخ داده و تا روی زمین این عملیات ادامه داشته، دادگاه حکم داده است که می‌بایست به عنوان حادثه «داخل هواپیما» شناخته شود، چرا که داخل هواپیما جایی است که گروگان‌گیری از آن نقطه آغاز شده و حوادثی که روی زمین ادامه پیدا کرده نیز ادامه مستقیم همان عملیات پیشین می‌باشد (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. n° 116).

بنابراین آراء، از هنگامی که مسافر به هواپیما سوار می‌شود تا هنگامی که به محل توافق شده نرسیده است، می‌توان گفت که مفهوم «داخل هواپیما» مصداق پیدا کرده و

مسئولیت متصدی باقی می ماند ولی هنگامی که مسافر در محل پیش بینی شده (مقصد ن های) هواپیما را ترک می کند این مفهوم پایان پذیرفته و مسئولیت متصدی وارد مرحله «پیاده شدن مسافر از هواپیما» می شود.

۱-۲-۲-۱. وقوع حادثه هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن^۵

این مدت زمان نیز مطابق کنوانسیون های بین المللی تعریف نگردیده و چون تفسیر این دو عملیات (سوار یا پیاده شدن) به عهده دادگاه مرجوع الیه گذاشته شده رویه قضایی بسیار گسترده ای در این زمینه وجود دارد. آرایه که وجود دارد نشان دهنده یک تفسیر کاملاً موسع از این دو عبارت می باشد (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002, n°117 et s). بنابراین اگر بخواهیم قواعد کنوانسیون ورشو و ملحقات آن و نیز کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل را اجرا کنیم باید ثابت شود که حادثه در هنگام یکی از این دو عملیات رخ داده است، در غیر این صورت ممکن است مدعی مجبور شود مطابق قواعد عمومی مسئولیت مدنی اقامه دعوا نماید. در هر حال، این دو مفهوم مبهم و نامعین، نمایانگر آغاز و پایان قرارداد حمل و نقل و به بیان دقیق تر تعهدات طرفین قرارداد می باشد. معیارها بی که رویه قضایی کشورهای مختلف پیرامون این مسأله در نظر گرفت ها ند، به شرح زیر می باشد:

۱-۲-۲-۱-۱. خطرات هوایی

دیوان عالی فرانسه در پرونده معروف ماشه (Maché) این معیار را به کار برد. منظور این است که در صورت بروز حادثه منجر به فوت یا صدمه تن ها هنگامی متصدی مسئول است که مسافر در معرض «خطرات مرتبط با نوابری و بهره برداری از هواپیما»^۶ قرار گرفته باشد.

به عنوان نمونه دیوان عالی فرانسه در این پرونده نظر داده که محوطه ترافیک فرودگاه که گاهی مسافران برای رسیدن به هواپیما از آن عبور می کنند، مکانی است که مسافر در معرض این خطرات قرار داشته و در این محوطه در صورتی که برای مسافر حادثه ای رخ دهد متصدی مسئول است. در پرونده ماشه، زیان دیده در لحظه زمین

خوردن، در یک محوطه ترافیکی فرودگاه نبوده، بلکه در یک محوطه گمرکی قرار داشته است، بنابراین متصدی مسؤل قلمداد نشده است (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. n° 117 et s).

۱-۲-۲-۱-۲. قرار گرفتن مسافر در اختیار نمایندگان متصدی^۷

معيار خطرات هوانوردی و هوایی، مورد انتقاد برخی از حقوقدانان گردیده است. ایشان عقیده دارند که کنوانسیون ورشو می‌بایست در مورد همه حوادثی که در طول آن مدت مسافر در اختیار متصدی قرار گرفته، اجرا شود و نباید جستجو شود که آیا حادثه در زمان خطرات هوانوردی رخ داده یا نه (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. n° 118 et s). بنابراین، معیار، در اختیار داشتن مسافر می‌باشد. اکنون باید به این پرسش پاسخ داد که مسافر چه هنگامی در اختیار متصدی قرار می‌گیرد. دادگاه تجدید نظر پاریس در رأی خود در ۲۸ ژوئن ۱۹۶۳ آورده است (CA Paris, 28juin 1963, RFD aérien (1965, p. 353):

«حمل و نقل هوایی از لحظه ای آغاز می‌شود که مسافر در اختیار نمایندگان و کارکنان متصدی قرار بگیرد و تحت نظارت آن‌ها به داخل هواپیما هدایت شود و در مقصد هنگامی قرارداد حمل و نقل پایان می‌پذیرد که مسافران از تحت کنترل و سرپرستی کارکنان شرکت هواپیمایی رها شوند.»

در یک پرونده در آلمان رأی داده شده که مسؤولیت متصدی از هنگامی آغاز می‌شود که مسافران را به سوار شدن به هواپیما دعوت می‌کند. در این پرونده هواپیما به دلیل مه‌گرفتگی هوا قادر به پرواز نبود. مسافری که قصد داشت با سرعت خود را به هواپیما برساند، سُر خورد و به زمین افتاد. وی که زانو و رانش زخمی شده بود ادعای خسارت کرد و دادگاه به دلیل مزبور وی را محق دریافت خسارت نمود (به نقل از: جباری، ۱۳۸۱، ص ۹۷).

اگر دقت شود این معیار بی ارتباط با معیار خطرات هوایی نیست؛ چرا که معیار در اختیار گرفتن مسافر توسط متصدی نیز هنگامی مصداق دارد که در واقع مسافر در

معرض خطرات هوایی قرار گرفته است حداکثر در بیشتر مواقع این دو با هم منطبق می‌باشد.

معیار در اختیار داشتن این مزیت را دارد که از دقت بیشتری برخوردار است، چه آن‌که دو حد را برای آغاز و پایان مسئولیت متصدی مشخص می‌کند، که امر را برای دادرس آسان‌تر می‌نماید. رویه قضایی اخیر فرانسه نیز از این معیار استقبال نموده است. در پرونده‌های یک مسافر هنگام نزدیک شدن به هواپیما مجروح می‌شود، بی آن‌که به وی اجازه این کار داده شده باشد. دادگاه تجدید نظر پاریس رأی داد که عملیات سوار شدن هنگامی آغاز می‌شود که مسافر در اختیار نمایندگان متصدی قرار گرفته باشد. به طور کلی در محلی که مسافر در انتظار دستور متصدی برای هدایت هواپیما است یا محلی نزدیک به آن نیز مسافر در اختیار وی قرار دارد (CA Paris, 29. oct, 1992, G. légier 1993, p. 446. note D).^۱

در رأی دیگر، دادگاه تجدید نظر پاریس نظر داد، که هنگامی که کارکنان متصدی کارت پرواز (Carte d'embarquement(Fr); boarding pass(E)) را از مسافر می‌گیرند تا وی را به هواپیما برسانند، در این لحظه مسئولیت متصدی آغاز می‌گردد (CA Paris, 26 sept. 1990, BTL 1991. p. 78). به همین گونه عملیات پیاده شدن هنگامی رخ می‌دهد که مسافر از تحت نظارت متصدی خارج شود و آزادی عمل خود را بازیابد. به عنوان نمونه گفته شده هنگامی که مسافر پس از خروج از هواپیما در یک مکان امن منتظر تحویل وسایل خویش قرار گرفته، دیگر در اختیار متصدی نمی‌باشد و آزادی عمل دارد (V. Martinez Hernandez V. Air France, RFD aérien, 1977, p. 421).

به عنوان جمع بندی می‌توان گفت، از هنگامی که مسافران در سالن انتظار قرار گرفتند و منتظر اعلام متصدی برای سوار شدن به هواپیما هستند، مسئولیت متصدی آغاز می‌شود چرا که در این حالت می‌توان گفت مسافران در اختیار و کنترل متصدی قرار دارند و هنگامی که پس از خروج از هواپیما به یک سالن و مکانی رسیدند که آزادی عمل خود را باز یافتند، مسئولیت وی پایان می‌پذیرد.

رویه قضایی کشور آمریکا سه معیار زیر را مورد توجه قرار داده است:

- مکانی که مسافر هنگام حادثه در آنجا قرار دارد؛

- ماهیت فعالیت مسافر در آن هنگام؛

- درجه نظارت متصدی بر مسافر.

مطابق نظر دادگاه‌های آمریکا مسافر باید مشغول یک فعالیت ضروری و لازم برای سوار شدن به هواپیما در یک مکان نزدیک به ورودی به هواپیما باشد (US Court of Appeals, 31 mai 1995, Air and Space law 1997. p. 104).

بنابراین مسافری که هنگام یک حمله تروریستی، بلیط خود را تحویل داده و در گمرک به سر می‌برد و در منطق‌های که برای مسافران در حال عزیمت، تهیه شده و منتظر سوار شدن به هواپیماست، می‌توان گفت که در حال سوار شدن به هواپیما قرار دارد (US Court of Appeals, 22 déc, 1975). در مقابل، رأی داده شده است که مسافری که هنگام حادثه در سالن سوار شدن به هواپیما بوده و به هیچ یک از مناطق تحت نظارت انحصاری متصدی نرسیده است، مسافر در حال سوار شدن به هواپیما به شمار نمی‌آید (US District Court Massachusetts, 31 août 1994, Air and Space law, 1996. p. 92).

به نظر دادگاه‌های آمریکا، مسافری که داخل یک اتوبوس متعلق به متصدی قرار گرفته تا او را از هواپیما به ترمینال فرودگاه منتقل نماید، مسافر در جریان پیاده شدن از هواپیما قرار دارد (US District Court [Eastern District] New York, 30 nov. 1979. Air law 1981. p. 51). ولی مسافری که در منطقه عمومی که برای مسافران شرکت پیش بینی نشده، قرار گرفته (US District Court New York, 31 juill. 1990. Air law 1990 p. 201) یا مسافری که در منطقه کنترل خدمات مهاجرت قرار گرفته مسافران در حال پیاده شده به شمار نمی‌روند، چرا که این تشریفات از شرایط اجباری تعیین شده از سوی متصدیان حمل و نقل نمی‌باشد به بیان دیگر جز مفاد قرارداد حمل و نقل نیست. اخیراً دادگاه‌های انگلستان نیز به همین معیارهای دادگاه‌های آمریکا در مورد عملیات سوار و پیاده شدن روی آورده‌اند (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. n° 124).

شایان ذکر است که کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ نیز در این زمینه تغییری ایجاد ننموده و همان‌گونه که گفتیم مسایل مزبور در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ را از سر گرفته است، چرا که نمی‌خواسته رویه‌های مزبور را که در حدود ۷۰ سال پیرامون این مسأله به وجود آمده است، نادیده بگیرد. بنابراین هنگام تفسیر دادگاه از مواد کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل آشنایی با آراء پیشین بسیار سودمند بوده و هر یک از نظرات پیش گفته می‌تواند مورد استناد قرار گیرد.

۲-۱. آسیب بدنی به مسافر

همان‌گونه که بیان شد، ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ تن‌ها خسارات ناشی از فوت یا آسیب بدنی به مسافر را البته با وجود شرایطی که پیش‌تر در مورد حادثه بیان شد، قابل جبران می‌دانند.

ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد:

«متصدی حمل و نقل مسؤول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح (blessure) و یا هرگونه آسیب بدنی (lésion corporelle) متوجه مسافر می‌گردد...»^۹

در بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل نیز با حذف کلمه جرح (blessur) آمده است:

«متصدی حمل و نقل مسؤول خسارت وارده در صورت فوت یا آسیب بدنی (lésion corporelle) مسافر است...»^{۱۰}

سیستم ورشو و کنوانسیون جدید مونرآل طی دو بند جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۲-۱. سیستم ورشو

روشن نبودن مفهوم آسیب بدنی (lésion corporelle) در کنار مفهوم جرح (blessure)، زیان‌دیدگان را تشویق کرده است که در مورد صدمات روحی و معنوی نیز اقامه دعوا نمایند. در همین زمینه رویه قضایی بسیار گسترده‌ای به ویژه در فرانسه و

آمریکا و انگلیس به وجود آمده که در زمان‌های مختلف تفاوت‌های چشم‌گیری از یک‌دیگر دارند.

همان‌گونه که می‌دانیم طبق ماده ۳۶ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹^{۱۱} تنها نسخه رسمی کنوانسیون مزبور، به زبان فرانسه می‌باشد؛ بنابراین بهتر است تا عبارات فرانسوی را بیشتر بررسی نماییم.

برخی عقیده دارند باید بین جرح و جراحت و آسیب بدنی تمایز قایل شد. از آنجا که آسیب بدنی در برگیرنده همه خسارات وارده به شخص (در مقابل خسارات مربوط به دارایی) است، لطمات و صدمات روحی و روانی را نیز می‌تواند در بر گیرد (به نقل از پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، ص ۲۷۹).

برخی با این نظر مخالفت نموده و عقیده دارند که مفهوم خسارات غیر مرتبط با دارایی معمولاً تحت عنوان *lésion corporelle* تعریف نمی‌شود بلکه به عنوان *dommage corporel* بیان^{۱۲} می‌گردد. *Dommage corporel* به دو دسته تقسیم می‌شود: خسارت مادی (*dommage matériel*) و خسارات معنوی (*dommage moral*) (به نقل از پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، ص ۲۷۹).

دادگاه عالی منطقه New South Wales در استرالیا رأی داده که یک شوک عصبی می‌تواند موضوع یک آسیب جسمانی (*lésion corporelle*) را تشکیل دهد و بنابراین مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو زیان دیده می‌تواند اقامه دعوا نماید. از تاریخ صدور این رأی به بعد رویه قضایی استرالیا همین تفسیر را پذیرفته است (10 déc. 1993. Rev. District Court of New South Wales (dr. uniforme 1994-1995, p. 367). در تاریخ ۶ مارس ۱۹۹۶ دادگاه District Court of New South Wales اختلالات فیزیکی ناشی از یک شوک عصبی را که هنگام آتش سوزی موتور هواپیما بر مسافر وارد شده است مطابق ماده ۱۷ دانسته است (Rev. dr. uniforme, 1996, p. 777).

در رأی صادر شده توسط یکی از دادگاه‌های انگلستان، موضوع اعمال ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو نسبت به لطمات و صدمات روحی و روانی به تفصیل مورد بحث قرار گرفته است (به نقل از پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، ص ۲۸۰). در این پرونده آقای Philip king، خوانده (Bristow Helicopters LTD) را به علت خسارت

وارده به خود از جمله اختلال روانی ناشی از شوک ناگهانی، بی خوابی و کابوس‌ها ی شبانه ناشی از فرود ناشیانه یک چرخ بال در سکوی استخراج حوزه نفتی دریای شمال تعقیب کرد. او دعوا را براساس قانون حمل و نقل هوایی مصوب ۱۹۶۷ که باز نویسی 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 لوچیروم، هر دو توافق داشتند که لطمات و صدمات روحی و روانی محض به موجب ماده ۱۷ آن قابل جبران می‌باشد ولی لرد رید در نظری مخالف استدلال نمود که هیچ دلیل قانع کننده‌ای حاکی از قصد تدوین و امضاء کنندگان کنوانسیون بر شمول و ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو به صدمات و لطمات روحی و روانی محض وجود ندارد.^{۱۳}

در پرونده پرواز شرکت British Airways (پاتریس ژوردن، ۱۳۸۶، ص ۱۷۶ به بعد) که مسافران در جریان یک توقف فنی در کویت در شب ۲ اوت ۱۹۹۰، توسط نیروها ی اشغال‌گر عراق به گروگان گرفته شده بودند، مجلس اعیان انگلیس House of Lords ترجیح داد که در مورد اعمال ماده ۱۷ در موضوع صدمات روحی و روانی اظهار نظر ننماید (12 déc. 1996, RFD aérien 1997, p. 163).

رویه قضایی آمریکا نیز در این زمینه مبهم و نامعین می‌باشد. در سال ۱۹۷۸، دادگاه عالی نیویورک پذیرفت که اصطلاح *lésion corporelle* می‌بایست به عنوان لطمه به تمامیت جسمانی (*l'atteinte à l'intégrité d'une personne*) یک فرد معنا شود بنابراین تن‌ها آسیب جسمی و فیزیکی محض را در بر نمی‌گیرد و معنای آن گسترده‌تر می‌باشد. بنابراین نظر، اصطلاح مزبور در برگیرنده‌ی آسیب به تمامیت ذهنی یک فرد (*l'atteinte à l'intégrité mentale*) به عنوان خسارت اصلی قابل مطالبه براساس ماده ۱۷ کنوانسیون می‌باشد حتی اگر همراه با این آسیب، یک آسیب جسمانی و فیزیکی نیز وجود نداشته باشد (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002, n° 129).

ولی امروزه رویه قضایی حاکم بر دادگاه‌های آمریکا مطالبه این‌گونه آسیب‌ها را در صورتی که خسارت مزبور هم‌زمان یا در نتیجه یک خسارت جسمی نباشد، رد می‌کند. در آرای اخیر دیده می‌شود که به عنوان نمونه آژیر خطر بمب گذاری هواپیما

اشتباه به صدا درآمد و بر مسافری شوک وارد شد، ولی دادگاه (US District court [southern District] New York, 25 juill. 1996. Air and space law 1998. 87) این آسیب را که صدمه جسمانی به همراه نداشته، نپذیرفته است.

دادگاه تجدید نظر آمریکا درخواست جبران خسارت صرفاً عاطفی بر مادر یک طفل را به این علت که خسارت مزبور از سوختگی کودک بر اثر عدم مهارت کارگر یک شرکت ناشی شده، نپذیرفته است (Us Court of Appeals, 5 junv. 1998, Air and space law, 1999. p. 108).

جهت تکمیل بحث خاطر نشان می‌شود که دادگاه‌های برخی از کشورها با استناد به بند ۲ ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو به خواهان اجازه می‌دهد که براساس قانون دولت متبوع دادگاهی که در آنجا اقامه دعوا کرده است، درخواست جبران خسارت نماید. به این ترتیب اگر قانون آن کشور خسارت معنوی را قابل جبران می‌داند، خواهان می‌تواند این درخواست را مطرح کند.

در ماده ۲۴ می‌خوانیم:

«۱. در موارد پیش بینی شده در موارد ۱۸ و ۱۹ این کنوانسیون (در مورد خسارت وارده به بار و خسارت وارده در اثر تأخیر) دعوی جبران خسارت را تحت هر عنوان (...quelque titre que ce soit)، منحصرأ با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر می‌توان اقامه نمود.

۲. مقررات بند فوق در مورد پیش بینی شده در ماده ۱۷ (خسارت وارده به مسافر) نیز قابل اجراست بی آن‌که حق اشخاصی که می‌توانند اقامه دعوا کنند و یا به حقوق مربوطه هر یک از آنها لطمه‌های وارد سازد».

مطابق این نظر، خواهان می‌تواند به غیر از کنوانسیون، به قانون دولت متبوع دادگاهی که دعوا در آنجا اقامه شده، استناد کند و اگر آن قانون خسارت معنوی را قابل جبران دانسته، آن را مطالبه نماید. به عنوان نمونه در فرانسه در مواردی که حادثه در خارج از چارچوب ماده ۱۷ کنوانسیون می‌باشد، دادگاه تجدید نظر پذیرفته که اصول کلی مسؤولیت قراردادی که در ماده ۱۱۴۷ ق.م^{۱۴} در آن کشور آمده، قابل اجراست (به عنوان نمونه ر. ک. پاتریس ژوردن، ۱۳۸۶، ص ۱۷۶ به بعد).

در آمریکا نیز برخی از آراء مخالف با رویه حاکم دادگاه‌ها، پذیرفته است هنگامی که خسارت تحت پوشش کنوانسیون نباشد می‌توان به قواعد کامن لو استناد نمود (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002, n° 133).

در مقابل، برخی کشورها مانند انگلستان استناد به ماده بند ۱ ماده ۲۴ را در مورد زیان‌ها ی معنوی صحیح نمی‌دانند. مطابق نظر مجلس اعیان انگلیس این ماده می‌بایست با لحاظ ماده ۲۳ کنوانسیون تفسیر گردد که بیان می‌دارد:

«هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبالغی کمتر از آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است، باشد باطل و بلا اثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود، نمی‌شود».

از نظر دادگاه‌ها ی انگلیس از یک سو متصدی مطابق کنوانسیون از آزادی خود در ساقط یا محدود نمودن مسئولیت خود چشم پوشی نموده؛ از سوی دیگر مسافر یا هر شخص دیگر طرف قرارداد به وسیله شروط و محدودیت‌ها یی که توسط کنوانسیون مشخص شده، اقامه دعوا خود را محدود نموده است و بنابراین خارج از این چارچوب نمی‌تواند اقامه دعوا کند، چرا که در این صورت اساس کنوانسیون ورشو و مقررات حاکم بر مسئولیت متصدی سست شده و خواهان را به مقرراتی موازی و مخالف با سیستم ورشو رهنمون می‌سازد (12 déc. 1996. RFD aérien 1997. p. 163).

به عنوان نتیجه گیری از این بحث می‌توان گفت که به نظر می‌رسد آن دسته از خسارت‌ها ی معنوی که همراه با آسیب‌ها ی جسمانی بوده، از نظر کنوانسیون ورشو قابل جبران است، چرا که صراحتاً از این خسارت‌ها سخنی به میان نیامده ولی با توجه به تفکیکی که در صدر ماده ۱۷ کنوانسیون میان جرح و جراحت و آسیب جسمی و بدنی می‌توان قائل به این نظر گردید و گفت که خسارت‌ها ی معنوی هم اگر پیامدها ی خسارت جسمی باشد، قابل جبران و مطالبه است.

۱-۲-۲. کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹

تا این جا موضع رویه‌ها ی قضایی کشورها ی مختلف در تفسیر ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو پیرامون بحث خسارت معنوی بیان شد. در این قسمت به بررسی بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون جدید مونرآل در این باره می‌پردازیم. همان‌گونه که بیان شد بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل نسبت ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو دچار تغییراتی گشته است:

«متصدی حمل و نقل مسؤل خسارت وارده در صورت فوت یا آسیب بدنی به مسافر خواهد بود...»^{۱۵}

نحوه نگارش بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل یکی از موضوعاتی بود که در کنفرانس مونرآل مورد بحث‌ها ی عمده‌ها ی قرار گرفت. در مورد این که آیا لطمات و صدمات روحی در صورت فقدان خسارات بدنی قابل مطالبه می‌باشد یا خیر، دیدگاه‌ها ی متفاوتی وجود داشت (به نقل از پابلومندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، ص ۲۷۷).

در این جا استدلال‌ها ی دیدگاه‌ها ی مخالف و موافق را بررسی می‌نماییم:

۱-۲-۲-۱. مخالفین درج عبارت صدمات روحی در ماده ۱۷

۱. اثبات ادعای خواهان خسارت صدمات روحی و روانی بسیار مشکل است. بنابراین متصدی برای اثبات خلاف این امر باید از ابعاد شخصیتی و پرونده روانی مسافر آگاه باشد، که امر محالی می‌باشد.

۲. به طور قطع و یقین نمی‌توان ثابت کرد که حادثه مورد نظر موجب بروز اختلالات روحی و روانی در مسافر شده، چرا که امکان دارد مسافر پیش از سفر به دلیل حوادثی که برای وی رخ داده است، پیش زمینه ناراحتی روانی و روحی داشته و حادثه این امر را تشدید کرده باشد. بنابراین متصدی نمی‌تواند از هر مسافری پیش از مسافرت گواهی سلامتی مطالبه نماید.

۳. چگونه می‌توان برای ناراحتی‌ها ی روانی و عقلی که به سبب حادثه به وجود آمده، معادل پولی قرار داد؛ به بیان دیگر نحوه تقویم و ارزیابی این خسارت به پول ممکن نمی‌باشد (الکندری، ۱۹۹۹، صص ۱۰۸-۱۰۷).

۱-۲-۲. موافقین درج عبارت صدمات روحی در ۱۷م

۱- هر چند که اثبات خسارت و صدمات روحی و روانی مشکل است، ولی سنگینی این بار اثبات بر عهده خواهان و زیان دیده می‌باشد و مشکلی برای متصدی در این باره پیش نمی‌آید.

۲. در مورد خسارت‌های جسمی و بدنی و جراحات‌هایی که برای مسافر، به سبب حادثه رخ می‌دهد نیز می‌توان ادعا کرد که شاید پیش از سفر نیز مسافر دچار بیماری (مانند دیسک کمر) بوده و این بیماری خسارت‌های بعدی را تشدید کرده است. بنابراین، نمی‌توان تن‌ها در مورد خسارت‌های معنوی و روحی این ادعا را مطرح نمود. به این ترتیب آیا در خسارت‌های جسمی هم متصدی از مسافر گواهی سلامت پیش از سفر مطالبه می‌کند؟ افزون بر این، ما مدعی نیستیم که مطلق ناراحتی‌ها عقلی و روانی می‌بایست جبران شود، بلکه عقیده داریم که آن دسته از خسارت ناراحتی‌ها و اختلالات عقلی، قابل مطالبه است، که ناشی یا مرتبط از خسارت‌های بدنی و جسمی است، نه مطلق خسارت‌های معنوی.

۳. صدمات عقلی و روانی که به مسافر وارد می‌شود ممکن است تأثیرات خطیر و بدی بر روی فعالیت‌های روزمره شخص عادی و متعارف بگذارد که این‌گونه خسارت‌ها قابل ارزیابی با پول است (الکندری، ۱۹۹۹، صص ۱۰۸-۱۰۷).

در هر حال عبارت صدمات روحی و عقلی، صریحاً در بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ گنجانده نشد ولی به عقیده برخی، این به این معنا نمی‌باشد که خسارات مزبور قابل جبران نمی‌باشد، بلکه خسارت‌های عقلی نیز در زمره آسیب‌های بدنی (lésion corporelle) است چرا که مغز و روان نیز مرکز فرماندهی بدن بوده و چیز بیگان‌هایی از بدن نمی‌باشد.^{۱۶}

البته برخی از مخالفین عقیده دارند که عدم درج این صدمات در ماده ۱۷ بیان‌گر این است که خسارت‌های مزبور قابل مطالبه نمی‌باشد. به ویژه ایشان عقیده دارند که بند پایانی ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل نسبت به ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو- که پیش‌تر بررسی شد- عبارت اضاف‌های دارد:

«در حمل و نقل مسافر، باز همراه مسافر و کالا هرگونه دعوا برای مطالبه خسارت، با هر عنوانی که باشد اعم از این که بر مبنای این کنوانسیون یا بر مبنای قرارداد یا بر مبنای مسؤولیت مدنی یا بر مبنای دیگری مبتنی باشد تنها مشروط به شرایط و حدود مسؤولیت مقرر در این کنوانسیون می‌تواند اقامه گردد، بدون این که به حق اشخاصی که می‌توانند اقامه دعوا کنند و یا به حقوق مربوطه هر یک از آنها لطمه‌های وارد سازد. در هر یک از این دعاوی، خسارت‌های تنبیهی یا عبرت آموز یا هرگونه خسارت دیگری که عنوان جبرانی نداشته باشد، قابل مطالبه نیست».^{۱۷}

البته برخی از حقوقدانان عقیده دارند که این قید تنها به خساراتی توجه دارد که با «پرداخت غرامتی منصفانه که مبتنی بر اصل جبران کامل زیان باشد» منطبق نباشد. بنابراین مطالبه خسارت معنوی که صراحتاً از شمول ماده ۲۹ کنوانسیون مونرآل خارج نگردیده و با اصل جبران کامل زیان در تعارض نیست، با ماده ۲۹ کنوانسیون مونرآل قابل جمع و سازگاری است (به نقل از پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، صص ۲۸۲-۲۸۱).

مقالات گروه کار منصوب شورای ایکائو در سال ۱۹۹۵ که بعداً در تهیه کنوانسیون مونرآل مورد استفاده قرار گرفت، نشان دهنده 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 مانند افترا و توهین را از خسارات قابل مطالبه استثناء کرده‌اند. برخی از پژوهش‌گران به این عقیده‌اند که صرف حذف عبارت لطمات روحی از کنوانسیون مونرآل صراحتاً به معنای غیر قابل مطالبه بودن این خسارات روحی و روانی نیست. گنجاندن مفهوم لطمه به سلامتی به عنوان خسارتی قابل مطالبه در اسناد گروه کار می‌تواند به این معنا باشد که خسارات وارده به بهداشت روانی هنوز قابل جبران است (به نقل از پابلو مندس دولیون، ورنر ایسکنس، ۱۳۸۳، ص ۲۸۲).

به عنوان نتیجه گیری می‌توان همان استدلال گروه مصری در کنفرانس مونرآل را بیان کرد. به این گونه که لطمه به روان و عقل شخص نیز در شمار خسارت‌های بدنی بوده چرا که مغز نیز عضوی از اعضای بدن است که صدمه و لطمه به آن می‌تواند،

مسئولیت آفرین باشد و چه بسا این خسارت مهم‌تر و اساسی‌تر از خسارت‌های وارد بر اعضای بیرونی و فیزیکی فرد است و از آن‌جا که این خسارت‌ها نیز به طور آشکارا از کنوانسیون به ویژه بند پایانی ماده ۲۹ استثناء نشده، در صورتی که به همراه یا در نتیجه آسیب جسمانی باشد، قابل مطالبه است. به این ترتیب به نظر ما صرف خسارات معنوی که هیچ‌گونه آسیب جسمی را در بر نداشته، قابل مطالبه نمی‌باشد. افزون بر این نگارندگان کنوانسیون جدید، قطعاً از آراییی که بر طبق سیستم ورشو در طول سالیان متمادی به نفع خواهان‌های ضرر و زیان معنوی صادر شده، آگاه بودند و همین استثناء نکردن صریح خسارت‌های مزبور از کنوانسیون، شاید تأییدی بر این آراء باشد.

۳-۱. تأخیر در حمل مسافر

عامل سرعت یکی از عوامل مهم در انتخاب حمل و نقل هوایی مسافر است؛ همان‌گونه که پیش‌تر بیان شد یکی از تعهدات متصدی، جابه‌جایی مسافر مطابق با زمان مقرر در سند حمل (بلیط) می‌باشد. موضوع تأخیر در حمل و نقل در نظر نگارندگان کنوانسیون‌ها آن قدر مهم بوده که در کنوانسیون ورشو و مونرآل ۱۹۹۹، یک ماده به این امر اختصاص داده شده ولی از آن تعریفی به عمل نیامده است. در این جا در آغاز تمایز میان تأخیر و عدم اجرای قرارداد و سپس مسئولیت متصدی ناشی از تأخیر در حمل مسافر را مورد مطالعه قرار می‌دهیم.

۱-۳-۱. تمایز میان تأخیر و عدم اجرای قرارداد حمل و نقل

کنوانسیون‌های ورشو و همچنین مونرآل ۱۹۹۹ در مورد عدم اجرای قرارداد حمل و نقل ساکت است، بنابراین در این گونه موارد، موضوع تابع اصول کلی مسئولیت قراردادی است.

نگارندگان کنوانسیون‌های مزبور تنها به بحث تأخیر پرداخته‌اند، تمایز تأخیر و عدم اجرای قرارداد همیشه مسأله آسانی نمی‌باشد. به عنوان نمونه هنگامی که بحث از لغو پرواز پیش می‌آید، موضوع عبارت از عدم اجرای قرارداد می‌باشد، چرا که در

این حالت متصدی اصلاً به تعهد خویش عمل ننموده است (Barthélémy Mercadal, 66 n° 2002 – 2001).

مطابق رأی دادگاه تجدید نظر پاریس، هنگامی که رابطه قراردادی بین مسافر و متصدی غیر قابل تحمل شود، تأخیر مساوی با عدم اجرای قرارداد می باشد، مثلاً مطابق قرارداد پرواز می بایست در ۲۱ دسامبر صورت بگیرد ولی متصدی در این تاریخ پرواز را لغو و پرواز دیگری در ۲۵ دسامبر مقرر می دارد، دادگاه در این حالت امتناع مسافر از سوار شدن به هواپیما را عدم اجرای قرارداد توسط متصدی توصیف نموده است (CA Paris 30 mars 1990, BTL 1991, p. 96, D. 1990, IR110). معمولاً در موارد ذیل دادگاهها ، موضوع را تأخیر به شمار آورده اند:

۱. هنگامی که مسافر در پرواز مقرر به هواپیما سوار نشده است، چرا که متصدی مطابق قرارداد می بایست وی را در پرواز از پیش تعیین شده به مقصد برساند (CA Paris, 7 déc. 1994. BTL 1996, p. 23).

۲. هنگامی که مسافر پس از ساعت یا تاریخ مقرر به مقصد برسد. مثلاً در اثر تأخیر در یک پرواز چندین تأخیر برای مسافر در پروازها ی بعدی به وجود آمده (TGI Évry, 5 mars 1990, RFD aérien 1990. p. 219). یا مسافر فردای روزی که از قبل پیش بینی شده بود، به مقصد رسیده است (TGI Bobigny, 18 jan. 1984, RFD aérien 1984. p. 95).

در مقابل، دادگاهها موارد زیر را به عنوان عدم اجرای کامل قرارداد و نه یک تأخیر ساده ارزیابی کرده اند:

۱. هنگامی که پرواز مقرر صورت نگیرد، چه این امر به دلیل لغو پرواز باشد یا به علت فروش بلیط بیش از ظرفیت موجود، در این حالت مسؤولیت متصدی مطابق اصول کلی مسؤولیت قراردادی است، نه براساس تأخیر. افزون بر این در حالت مزبور متصدی نیز نمی توانسته ثابت کند که مسافر می توانسته از یک پرواز دیگری که به وی امکان دهد در مهلت متعارف و معقول مسافرت خود را انجام دهد، استفاده نماید (CA Paris, 30 mars 1990, BTL 1991, p. 96).

۲. هنگامی که رابطه قراردادی بین متصدی و مسافر غیر قابل تحمل و غیر متعارف و نامعقول گردد (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. , n° 14).

بنابراین تا هنگامی که این رابطه حالت متعارف و قابل تحمل دارد، بحثی از عدم اجرا به میان نمی آید بلکه ممکن است موضوع عبارت از یک تأخیر ساده باشد. به این ترتیب متصدی اگر نتوانست پرواز را در مهلت مقرر انجام دهد می بایست همه تلاش خود را به کاربرد تا حتی المقدور مسافر در یک زمان متعارف و نزدیک به زمان پیش بینی شده، به مقصد برسد.

۱-۳-۲. شرایط تحقق مسؤلیت متصدی در حالت تأخیر

در ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو می خوانیم:

«متصدی حمل و نقل مسؤل خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می گردد». همان گونه که پیش تر گفتیم، مسؤلیت متصدی براساس کنوانسیون ورشو، مبتنی بر فرض تقصیر می باشد که با اثبات بی تقصیری وی از مسؤلیت معاف می شود.

شرایط لازم برای مسؤلیت متصدی در حالت تأخیر عبارت است از:

- رخ دادن تأخیر، به بیان دیگر مفهوم تأخیر که در بند ۱ مورد مطالعه قرار گرفت، محقق باشد؛
- دیگر این که بین تأخیر و ورود خسارت رابطه علیت بر قرار باشد یعنی تأخیر موجب ورود خسارت شده باشد.

بنابراین صرف رخ دادن تأخیر موجب تحقق مسؤلیت متصدی نمی شود. در هر حال مطابق بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو متصدی با اثبات بی تقصیری خود می تواند از مسؤلیت رها یی یابد:

«در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسؤل نخواهد بود».

راه دیگر معاف شدن متصدی از مسؤولیت ماده ۲۱ همین کنوانسیون (اقدام زیان بار مشارکتی زیان دیده) بوده که بیان می‌دارد:

«هرگاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است، دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزءاً از مسؤولیت مبرا سازد».

بنابراین متصدی با اثبات اقدام زیان بار مشارکتی زیان دیده می‌تواند خود را کلاً یا جزءاً از مسؤولیت ناشی از تأخیر برها نند. به عنوان نمونه در پرونده *Medina V. American Airlines; Inc*. دادگاه به دلیل این‌که ریختن قهوه داغ روی مسافر و سوختن وی در اثر کاهلی و بی دقتی خودش بوده و متصدی سبب بروز خسارت نشده است، متصدی را از پرداخت خسارت به مسافر زیان دیده معاف نمود (Condon & Forsyth; (February 2007; p. 18).

در پرونده‌های متصدی حمل و نقل بدون هیچ دلیلی پروازی را که قرار بود گروهی را برای اجرای نمایش جابجا کند، لغونمود. طبق رأی دادگاه متصدی حمل و نقل را مسؤول شناخته و محکوم به پرداخت خسارت گردید (به نقل از جباری، ۱۳۸۱، ص ۱۰۰).

در بلیط‌های پرواز معمولاً شرطی به این شرح وجود دارد که از شرایط عمومی حمل و نقل یا تا^{۱۸} اقتباس شده است:

«اوقات مندرج در برنامه‌های پرواز یا جای دیگر تضمین نمی‌شوند و جزئی از این قرارداد به شمار نمی‌روند. . . برنامه‌های پرواز بدون اطلاع قبلی قابل تغییر می‌باشند».^{۱۹}

بنابراین همان‌گونه که گفتیم تن‌ها تأخیری مسؤولیت آفرین است که نامعقول و نامتعارف باشد. به نظر ما این‌گونه شروط حتی اگر روی بلیط مسافر هم درج شوند باز هم باطل می‌باشند؛ چرا که وجود این شرط فلسفه وجودی ماده ۱۹ کنوانسیون را که در آن مسؤولیت متصدی را در برابر تأخیر بیان داشته، از بین می‌برد. افزون بر این، ماده ۲۳ همین کنوانسیون بیان می‌دارد.

«هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل... باشد، باطل و بلا اثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد حمل و نقل که تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود نمی‌شود».

شروط مذکور نوعی سلب مسئولیت از متصدی در قبال تأخیر می‌باشد، که مطابق این ماده باطل است.

کنوانسیون جدید مونرآل ۱۹۹۹ نیز یک ماده مفصل (م ۱۹) را به موضوع تأخیر اختصاص داده که ادغام ماده ۱۹ و بند ۲۰ کنوانسیون ورشو می‌باشد:

«متصدی حمل و نقل مسئول خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد. با وجود این اگر متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خود و کارکنان و نمایندگان کلیه اقداماتی را که به طور متعارف برای جلوگیری از بروز خسارت لازم بود اتخاذ نموده‌اند یا آن‌که اتخاذ چنین تدابیری برای او و کارکنان و نمایندگان او مقدور نبوده است، مسئول خسارت ناشی از تأخیر نخواهد بود».^{۲۰}

بنابراین کنوانسیون جدید مونرآل، همان‌گونه که توضیح داده خواهد شد، مسئولیت مبتنی بر فرض تقصیر را در مورد تأخیر در حمل مسافر و لوازم شخصی و کالا پذیرفته است.

در ماده هشتم پروتکل گوتمالا (که اصلاح ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو باشد) برای جبران خسارت ناشی از تأخیر مسافر حدودی بیان شده است:

«۱- ب. در مورد تأخیر در حمل و نقل اشخاص مسئولیت متصدی حمل و نقل در قبال هر مسافر محدود به مبلغ شصت و دو هزار و پانصد فرانک است».

در کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ نیز در بند ۱ ماده ۲۲ این‌گونه آمده است:

«در مورد خسارتی که از تأخیر بر مسافران وارد می‌شود، مطابق ماده ۱۹، مسئولیت متصدی برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ واحد حق برداشت ویژه می‌باشد».

در ماده ۲۶ کنوانسیون مزبور نیز می‌خوانیم:

«هرگونه شرط مبنی بر سلب مسؤولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است، باطل و بلا اثر خواهد بود بظان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود، شود».

بنابراین با وجود سایر شرایط، در صورت تأخیر مسؤولیت متصدی تا این اندازه می باشد و این حد از مسؤولیت نیز قابل محدود کردن حتی با درج شروطی بر روی بلیط نظیر شروط حمل عمومی یا تا نمی باشد ولی متصدی مطابق شروط قرارداد می تواند بپذیرد که بیشتر از این مبلغ در صورت تأخیر پرداخت نماید، همان گونه که ماده ۲۵ کنوانسیون بیان می دارد:

«متصدی حمل و نقل می تواند شرط نماید که قرارداد حمل و نقل تابع سقف های بالاتر از آنچه در این کنوانسیون مقرر شده خواهد بود یا این که دارای هیچ نوع سقف مسؤولیتی نیست» (یعنی مسؤولیت نامحدود متصدی پذیرفته می شود).

۲. نقض عهد خوانده و رابطه سببیت

تاکنون یکی از ارکان مسؤولیت قراردادی که همان ورود ضرر بود، مورد بررسی قرار گرفت. در این جا دو رکن دیگر که عبارت از نقض عهد خوانده و رابطه سببیت میان نقض عهد مزبور و ورود زیان است، مطالعه می گردد.

۲-۱. نقض عهد خوانده (متصدی حمل هوایی)

همان گونه که گفتیم مسؤولیت متصدی نسبت به خود مسافر (و نه لوازم شخصی و بار) در سه موضوع برقرار می باشد: فوت، آسیب بدنی و تأخیر. پیرامون هر یک از این موارد مفصلاً سخن به میان آمد. مسائل های که پیش تر به آن اشاره شد، این که یکی از تعهداتی که بر دوش متصدی حمل قرارداد، تعهد ایمنی و سلامتی مسافر است. به این توضیح که متصدی وظیفه دارد که مسافر را سالم و ایمن به مقصد مورد نظر برساند. در

این جا بررسی می‌شود که تعهد مزبور در کدام یک از دسته‌های تعهد به وسیله و تعهد به نتیجه جای دارد، به بیان دیگر منظور از نقض عهد متصدی چیست؟

۲-۱-۱. تعهد به نتیجه و وسیله در سیستم ورشو

این تقسیم بندی بر حسب موضوع و ماهیت تعهد صورت می‌گیرد (کاتوزیان، ۱۳۸۲، ش ۳۶ به بعد). اگر تعهد و مدیون متعهد ناظر به انجام دادن کار معین یا وصول به نتیجه خاص باشد، تعهد به نتیجه ولی اگر تعهد ناظر به تهیه مقدمات کار معین یا کوشش و مواظبت است، تعهد از نوع تعهد به وسیله می‌باشد (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۷۱ و ۲۰۰۲-۲۰۰۳; Philippe le Tourneau et. , Loïc Cadiet. , n° 3209 et s).

ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو برای متصدی فرض مسئولیت و تقصیر پیش بینی می‌کند بنابراین کافی است که مسافر ثابت کند خسارتی در داخل هواپیما یا هنگام سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما به او رسیده است. ولی بند نخست ماده ۲۰ کنوانسیون مزبور به متصدی این امکان را می‌دهد که بی‌قصیری خود و خلاف اماره مسئولیت را ثابت کند:

«در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آن‌که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسؤول نخواهد بود».

بنابراین از لحاظ نظری تعهد ایمنی متصدی در این مورد ناظر به انجام احتیاط و کوشش در راه جلوگیری از ورود خسارت است، ولی با فرض مسئولیت برای متصدی این تعهد وصف اصلی خود را از دست داده و به «تعهد به نتیجه» نزدیک شده زیرا اثبات این گونه احتیاطات در سوانح هوایی بسیار دشوار است (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۷۲). در این گونه تعهدات، همین که مسافر (متعهد له) ثابت کند مقصود ن‌هایی وی که همان سالم رسیدن (در مورد آسیب بدنی) یا به موقع رسیدن به مقصد مورد نظر (در مورد تأخیر متصدی) محقق نشده است، با وجود سایر ارکان مسئولیت

قراردادی، متصدی (متعهد) مسؤول است و باید مطابق کنوانسیون جبران خسارت نماید و راه معافیت وی از مسؤولیت اثبات موارد بالا می‌باشد.

همان‌گونه که می‌دانیم اگر تعهدی به عنوان تعهد به نتیجه بر دوش متعهد قرار بگیرد، تعهد سنگینی می‌باشد چرا که تن‌ها با اثبات نرسیدن به نتیجه مزبور که معمولاً کار آسانی بوده وی مسؤول قلمداد می‌شود و باید جبران خسارت نماید. در موضوع ما این پرسش مطرح می‌شود که آیا تعهد ایمنی متصدی حمل هوایی در همه اوقات اجرای این تعهد از نوع تعهد به نتیجه است؟ به عنوان نمونه اگر توقفی در کشوری اتفاق بیافتد و مسافران از هواپیما پیاده شوند آیا در این دوره‌ی توقف نیز تعهد متصدی از نوع تعهد به نتیجه است؟

رویه قضایی ما تاکنون مجال پرسش به این پاسخ را نیافته است ولی آراء جدید دیوان عالی کشور فرانسه که مطابق نظر حقوقدانان کنونی این کشور بوده به این پرسش پاسخ منفی داده است. به بیان دیگر تعهد به نتیجه برای متصدی حمل تن‌ها در دوره اجرای قرارداد حمل و نقل، به معنای حقیقی کلمه، وجود دارد، به دیگر سخن در طول دوره‌ی که مسؤولیت متصدی از زمان سوار شدن مسافر آغاز و هنگام پیاده شدن پایان می‌پذیرد و مسافر در این دوره نیز در هواپیما قرار دارد، یعنی اگر توقفی صورت پذیرد، تعهد ایمنی متصدی از نوع وسیله می‌باشد.^{۲۱}

در رأی شعبه اول مدنی دیوان عالی کشور فرانسه در ۱۵ ژوئیه ۱۹۹۹ آمده است (Cass. 1^{re} civ. , 15 juill. 1999, D. 2000, p. 283, note S. Pech-le Gac; Bull. (Civ. I, n° 242):

«اگر چه متصدی حمل و نقل هوایی علاوه بر مدت پرواز به معنی دقیق آن، تن‌ها نسبت به عملیات سوار و پیاده شدن، تعهد ایمنی به نتیجه دارد اما در اجرای قراردادی که میان وی و مشتریانش وجود دارد، تعهد ایمنی به وسیله دارد.»

وقایع این پرونده به هنگام آغاز جنگ خلیج فارس (یکم و دوم اوت ۱۹۹۰) رخ داده است. تعدادی از مسافران در فرانسه از شرکت British Airways بلیط تهیه کردند تا با حرکت از پاریس از راه لندن به مقصد مدرس و کوآلامپور بروند. هواپیما از لندن

برخاست و اندکی پس از آن که نیروهای عراقی شروع به اشغال کویت کردند در شهر کویت به زمینی نشست. فرودگاه بر اثر بمباران بسته شد و مسافران به یک هتل انتقال داده شدند و در آنجا به اسارت ارتش عراق درآمدند. مسافران و خانواده‌ها یشان به منظور جبران زیان‌های ناشی از این اسارت از شرکت هواپیمایی برتیش ایرویز شکایت کردند. دادگاه تجدید نظر پاریس دعوای آن‌ها را نه براساس معاهده ورشو، بلکه بر اساس ماده ۱۱۴۷ ق.م. فرانسه (مسئولیت قراردادی) پذیرفت. متصدی در فرجام خواهی این ایراد را بر رأی دادگاه وارد کرد که در این پرونده مطابق کنوانسیون ورشو عمل نکرده است. دیوان عالی عدم استناد دادگاه به کنوانسیون ورشو را تأیید کرد، زیرا مسلم بود که زیان‌ها پس از پیاده شدن رخ داده و مسافران دیگر در معرض خطرات هوانوردی قرار نداشتند و آزادی عمل خود را در تحرک دل‌خواه باز یافته و به بیان دیگر تحت نظارت متصدی قرار نداشتند و بنابراین خارج از مدت تحت پوشش کنوانسیون ورشو قرار داشت‌ها ند (پاتریس ژوردن، ۱۳۸۶، صص ۱۷۸، ۱۷۷ و ۱۷۶).

به این ترتیب منظور از نقض عهد متصدی روشن گردید. در نتیجه مواردی که تعهد متصدی ناظر به وصول به نتیجه معین (مانند سالم رساندن مسافر به مقصد) است، همین که این تعهد به طور کامل اجرا نشد یا ناقص یا با تأخیر اجرا شد، مسئولیت وی، با وجود سایر شرایط، محقق می‌شود، به بیان دیگر تعهد ایمنی از نوع تعهد به نتیجه (سالم رسیدن مسافر) زیان دیده را از اثبات تقصیر متصدی معاف می‌کند یعنی اثبات عدم انجام تعهد در واقع اثبات تقصیر متعهد است (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش، ۷۷۹) و این متصدی است که برای رهایی از مسئولیت خویش می‌بایست خلاف این اماره گام بردارد و بی تقصیری خود و کارکنانش را اثبات نماید (م ۱۷ و بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹).

البته در پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ مسئولیت قراردادی متصدی در برابر مسافر حتی در مورد ضررهای ناشی از قوه قاهره نیز باقی است، به بیان دیگر نوعی تضمین کامل برای جبران خسارت بر عهده متصدی قرار دارد و مسئولیت وی را در برابر مسافر به مسئولیت مطلق و عینی تبدیل کرده است.^{۲۲}

۲-۱-۲. تعهد به وسیله و نتیجه در کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹

تعهدهای ایمنی جایگاهی برای گرایش به سوی تعهد به نتیجه است تا زیان دیده را از اثبات تقصیر طرف خود بی نیاز کند (کاتوزیان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۸۲). همان گونه که بیان شد، یکی از فایده‌های تقسیم بندی مزبور این است که در مورد تعهد به نتیجه علی الاصول اثبات به دست نیامدن آن کافی است و نیاز به اقامه دلیل وجود ندارد منتها در صورتی که نتیجه مورد نظر انجام دادن کار یا انتقال مال باشد، طلبکار نیاز به آوردن دلیل ندارد زیرا ادعای انجام نشدن آن موافق با اصل است. برعکس در تعهد به وسیله علی الاصول اثبات تقصیر با متعهد له است (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ج ۱، ش ۴۴) که گاهی به دلیل سختی اثبات این تقصیر قانون گذار متعهد له را از اثبات این امر معاف می‌دارد و تقصیر متعهد را مفروض می‌داند (مانند ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو). اکنون باید دید که نگرش کنوانسیون مونرآل به این مسأله چگونه می‌باشد.

همان گونه که پیش تر به طور خلاصه بیان شد، کنوانسیون جدید برای مسؤولیت متصدی در برابر مسافر دو ردیف و سطح خسارت پیش بینی کرده است: در سطح نخست، متصدی مطلقاً مسؤول خسارات وارده است و برای رهایی از مسؤولیت به هیچ دفاعی نمی‌تواند متوسل شود. به بیان دیگر در این قسمت، مسؤولیت متصدی، مطلق یا عینی است و وی نمی‌تواند به طرق دفاعی مندرج در بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون مزبور استناد کند.^{۲۳}

در بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مزبور مسؤولیت متصدی در برابر فوت یا آسیب بدنی مسافر معین شده است. در بند ۱ ماده ۲۱ آمده است:

«در مورد خسارات موضوع بند (۱) ماده ۱۷ که از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه برای هر مسافر تجاوز ننماید. متصدی نمی‌تواند مسؤولیت خویش را ساقط یا محدود نماید.»

ماهیت تعهد متصدی تا میزان ۱۰۰/۰۰۰ واحد برداشت ویژه، از نوع تعهد ایمنی به نتیجه می‌باشد، بنابراین همین که متعهد به تعهد خویش عمل ننمود و این میزان خسارت وارد شد، مسؤولیت وی مطلق می‌باشد که حق تحدید یا ساقط کردن آن را ندارد.^{۲۴}

در بند ۲ ماده ۲۱ کنوانسیون مزبور می‌خوانیم:

«متصدی حمل و نقل برای خسارت موضوع بند (۱) ماده ۱۷ از میزان که متجاوز از ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه برای هر مسافر باشد مسئول نخواهد بود، مشروط بر این‌که ثابت نماید:

الف. این خسارت ناشی از بی‌مبادلاتی یا یک فعل یا ترک فعل زیان بار دیگر متصدی یا کارکنان یا نمایندگان او نبوده است، یا

ب. این خسارات منحصرنا ناشی از بی‌مبادلاتی یا فعل یا ترک فعل زیان بار شخص ثالث بوده است».

بنابراین در خسارات ردیف دوم مسؤولیت متصدی مانند ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، ۱۹۲۹ مبتنی بر فرض تقصیر می‌باشد یعنی علی‌الاصول وی مسؤول است ولی با اثبات دو مورد بالا و همچنین اثبات و تقصیر مشترک زیان دیده (م ۲۰) می‌تواند از مسؤولیت معاف شود. همان‌گونه که گفتیم تعهد متصدی در این‌جا از لحاظ نظری تعهد به کوشش و مراقبت است ولی از آن‌جا که تقصیر وی مفروض می‌باشد، این تعهد ایمنی بیشتر به تعهد به نتیجه نزدیک شده است.

۲-۲. رابطه سببیت

از نظر تحلیلی، برای این‌که فعل مدیون به اضرار انجامد و ورود خسارت به او منسوب شود، دو رابطه سببیت لازم است (کاتویان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۸۴):

- بین انجام نشدن قرارداد و ورود ضرر؛
- بین فعل مدیون و انجام نشدن قراردادها؛

این موضوعات طی دو بند ارائه می‌گردد.

۲-۲-۱. رابطه سببیت بین انجام نشدن قرارداد و ورود ضرر

در بحث حمل و نقل هوایی مسافر باید ثابت کند که خسارت مورد مطالبه ناشی از نقض قرارداد است به بیان دیگر عدم انجام قرارداد سبب ورود ضرر شده است. همان‌گونه که بیان شد ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو یک تعهد ایمنی را بر عهده متصدی

حمل و نقل گذاشته و از آنجا که برای وی اماره تقصیر به وجود آورده، این تعهد را می‌توان در زمره تعهد به نتیجه آورد.

در زمینه حمل هوایی حقوقدانان عقیده دارند (Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet. , 2002-2003; n° 4485 et s) همین که بین پرواز و حمل و نقل هوایی با زیان وارد شده به زیان دیده یک هم‌زمانی ساده وجود داشته باشد، تن‌ها برای مسؤولیت متصدی کافی نیست.^{۲۵} قاضی باید جستجو کند که آیا خسارت وارده به وسیله یک «حادثه» در «داخل هواپیما یا هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن» رخ داده است. به بیان دیگر بین «حادثه» و ورود «زیان» به خواننده می‌بایست رابطه علیت برقرار باشد.

چه بسا در داخل هواپیما یا هنگام سوار یا پیاده شدن به مسافر زیانی وارد شود ولی به فعل متصدی ارتباطی نداشته باشد و به عنوان نمونه حادثه ناشی از وضع مزاجی خود زیان دیده باشد. به عنوان نمونه تنگی نفس شدید مسافر موجب فوت یا بروز صدمات دیگر به وی شده که این امر نیز بی ارتباط با فعل متصدی بوده است (TGI Paris, 21févr. 1986. RFD aérien, 1986, p. 105).

در این مورد بخش پایانی بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو (که توسط ماده ۴ پروتکل گواتمالا که هنوز لازم الاجرا نشده اصلاح گردیده است) بیان می‌دارد:

«... مع الوصف متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی مسافر که صرفاً بر اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد، مسؤولیتی نخواهد داشت».

با دقت در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ این رابطه سببیت به روشنی فهمیده می‌شود.

زیان دیده یا قائم مقامان وی باید ثابت کنند که خسارتی که براساس آن شکایت کرده‌اند ناشی از یک حادثه خارجی و غیر قابل انتساب به زیان دیده است تا بتوانند دعوای مسؤولیت را به نفع خود پیش ببرند (Barthélémy Mercadal, 2001 – 2002. , n° 112). به عنوان نمونه ثابت کنند که عمل کارکنان متصدی، مثلاً گذاشتن کمپرس گرم

روی گوش یک کودک توسط کارکنان (US Court of Appeals, 5 Janv. 1998. Air and Space law 1999. p. 108) موجب بروز خسارت شده است.

در این زمینه احراز رابطه سببیت متعارف کفایت می‌کند، به بیان دیگر رابطه عرفی میان دو پدیده چنان باشد که گفته شود عدم انجام قرارداد توسط متصدی سبب ورود ضرر است (کاتویان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۸۴). این رابطه باید در سایر حوادثی که طبق کنوانسیون برای متصدی مسئولیت آفرین است مانند تأخیر و آسیب بدنی به مسافر، رعایت گردد.

۲-۲-۲. رابطه سببیت بین فعل مدیون و انجام نشدن قرارداد

در بند پیشین بیان شد که علت ورود زیان باید انجام نشدن قرارداد و نقض عهد از سوی متصدی باشد. رابطه سببیت دیگری که برای مطالبه خسارت لازم است این که فعل مدیون موجب انجام نشدن قرارداد باشد. «این رابطه مبتنی بر یک اماره قانونی است: یعنی قانون‌گذار فرض می‌کند که هر جا قراردادی انجام نشود مستند بر فعل مدیون است مگر این که او بتواند آن را به حادثه خارجی و احتراز ناپذیر منسوب سازد و به این وسیله تقصیر مفروض را از خود دفع کند. فرض قانون در صورتی است که موضوع تعهد وصول به نتیجه یعنی (مانند سالم رسیدن مسافر به مقصد) باشد، یعنی به‌طور قطع بتوان گفت که قرارداد اجرا نشده است» (کاتویان، ۱۳۸۰، ج ۴، ش ۷۸۴).

انجام نشدن قرارداد که در نهایت می‌تواند موجب بروز زیان شود، ممکن است در نتیجه تقصیر ثالث یا زیان دیده یا قوه قاهره باشد که هر کدام می‌تواند به‌طور کلی یا جزئی از عوامل معاف‌کننده متصدی از مسئولیت باشد. به عنوان نمونه، اگر عدم اجرای قرارداد حمل و نقل متصدی به سبب تقصیر مسافر زیان دیده (مثلاً عدم رعایت تشریفات قانونی خروج از کشور که بر عهده خود مسافر است) باشد، نمی‌توان خسارات وارد بر مسافر را به متصدی مربوط دانست، در این حالت متصدی کلاً از مسئولیت رها می‌یابد.

ماده ۱۳ قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی شیکاگو بیان می‌دارد:

«قوانین و نظامات یک کشور متعاقد راجع به اجازه‌ی ورود و خروج در قلمرو آن کشور در مورد مسافری، عملجات [کارکنان] هواپیما و بار از قبیل نظامات مربوطه به ورود، ترخیص م‌ها جرت، گذرنامه گمرک، قرنطین باید از طرف مسافری، عملجات و نسبت به بارها در هنگام ورود و خروج و در تمام مدتی که هواپیما در قلمرو آن کشور است؛ مراعات گردد».

نتیجه‌گیری

۱. مسؤولیت متصدی براساس اسناد سیستم ورشو و کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل در سه موضوع فوت، آسیب بدنی به مسافر و تأخیر در جابه‌جایی وی خلاصه می‌شود.
۲. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ مسؤولیت متصدی در برابر فوت یا آسیب بدنی مسافر را هنگامی محقق می‌دانند که «... حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد»، در غیر این صورت متصدی مسؤل نمی‌باشد.
۳. تعریف دقیق از حادثه مبتنی بر مبنای مسؤولیت می‌باشد، اگر مانند کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، مبنای مسؤولیت فرض تقصیر باشد، مفهوم این اصطلاح مضیق می‌باشد، چرا که متصدی با اثبات بی‌تقصیری می‌تواند بسیاری از موارد را از تحت شمول این مفهوم خارج گرداند. کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل نیز تعریفی از حادثه به عمل نیاورده ولی با توجه به این که مسؤولیت متصدی را در دو سطح دانسته است می‌توان گفت که کنوانسیون مزبور نیز تفسیر موسعی از این اصطلاح ابزار داشته است. کنوانسیون مزبور در ردیف و سطح اول خسارت که میزان آن تا ۱۰۰/۰۰۰ واحد حق برداشت ویژه می‌باشد، برای متصدی حمل مسؤولیت مطلق یا عینی را وضع نموده است. به بیان دیگر متصدی در این سطح از جبران خسارت نمی‌تواند به هیچ دفاعی متوسل شود مگر دفاع تقصیر مشترک زیان دیده در ورود خسارت. ولی در ردیف دوم از خسارت (بالتر از ۱۰۰۰۰۰ واحد SDR) مفهوم حادثه نسبت به ردیف اول، مضیق‌تر می‌شود زیرا در صورتی که متصدی بی‌تقصیری خود یا تقصیر ثالث را در ورود زیان ثابت کند، مسؤل نخواهد بود.

۴. مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و ماده چها رم پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ و بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل، حادثه منجر به فوت یا آسیب بدنی باید در یکی از زمان‌های «داخل هواپیما» یا «هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن» رخ داده باشد. از هنگامی که مسافر به هواپیما سوار می‌شود تا هنگامی که به محل توافق شده نرسیده است، می‌توان گفت که مفهوم «داخل هواپیما» مصداق پیدا کرده و مسئولیت متصدی باقی می‌ماند ولی هنگامی که مسافر در محل پیش‌بینی شده (مقصد نهایی) هواپیما را ترک می‌کند این مفهوم پایان پذیرفته و مسئولیت متصدی وارد مرحله «پیاده شدن مسافر از هواپیما» می‌شود. از هنگامی که مسافران در سالن انتظار قرار گرفتند و منتظر اعلام متصدی برای سوار شدن به هواپیما هستند، مسئولیت متصدی آغاز و هنگامی که پس از خروج از هواپیما به یک سالن و مکانی رسیدند که آزادی عمل خود را باز یافتند، مسئولیت وی پایان می‌پذیرد.
۵. روشن نبودن مفهوم آسیب بدنی در کنار مفهوم جرح، زیان دیدگان را تشویق کرده است که در مورد صدمات روحی و معنوی نیز اقامه دعوا نمایند. به نظر می‌رسد آن دسته از خسارت‌های معنوی که همراه با آسیب‌های جسمانی بوده، از نظر کنوانسیون ورشو قابل جبران است، چرا که صراحتاً از این خسارت‌ها سخنی به میان نیامده ولی با توجه به تفکیکی که در صدر ماده ۱۷ کنوانسیون میان جرح و جراحتو آسیب جسمی و بدنی می‌توان قائل به این نظر گردید و گفت که خسارت‌های معنوی هم اگر پیامدهای خسارت جسمی باشد، قابل جبران و مطالبه است. در مورد مطالبه این گونه خسارات مطابق کنوانسیون مونرآل، می‌توان همان استدلال گروه مصری در کنفرانس مونرآل را بیان کرد. به این گونه که لطمه به روان و عقل شخص نیز در شمار خسارت‌های بدنی بوده چرا که مغز نیز عضوی از اعضای بدن است که صدمه و لطمه به آن می‌تواند، مسئولیت آفرین باشد و چه بسا این خسارت مهم و اساسی‌تر از خسارت‌های وارد بر اعضای بیرونی و فیزیکی فرد است و از آنجا که این خسارت‌ها نیز به طور آشکارا از کنوانسیون به ویژه بند پایانی ماده ۲۹ استثناء نشده، قابل مطالبه است. افزودن بر این نگارندگان کنوانسیون جدید، قطعاً از آرای که بر طبق سیستم ورشو در طول سالیان متمادی به نفع خواهران‌ها و ضرر و

- زیان معنوی صادر شده، آگاه بودند و همین استثناء نکردن صریح خسارت‌های مزبور از کنوانسیون، شاید تأییدی بر این آراء باشد.
۶. در مورد مفهوم تأخیر و عدم اجرای قرارداد حمل و نقل باید گفت هنگامی که رابطه قراردادی بین متصدی و مسافر غیر قابل تحمل و غیر متعارف و نامعقول گردد، بحث از عدم اجرا مصداق پیدا می‌کند. بنابراین تا هنگامی که این رابطه حالت متعارف و قابل تحمل دارد، بحثی از عدم اجرا به میان نمی‌آید بلکه ممکن است موضوع عبارت از یک تأخیر ساده باشد. به این ترتیب متصدی اگر نتوانست پرواز را در مهلت مقرر انجام دهد می‌بایست همه تلاش خود را به کاربرد تا حتی المقدور مسافر در یک زمان متعارف و نزدیک به زمان پیش بینی شده، به مقصد برسد.
۷. از لحاظ نظری تعهد ایمنی متصدی در کنوانسیون ورشو ناظر به انجام احتیاط و کوشش در راه جلوگیری از ورود خسارت است، ولی با فرض مسؤولیت برای متصدی این تعهد وصف اصلی خود را از دست داده و به «تعهد به نتیجه» نزدیک شده زیرا اثبات این گونه احتیاطات در سوانح هوایی بسیار دشوار است. در این گونه تعهدات، همین که مسافر (متعهدله) ثابت کند مقصود ن‌ها یی وی که همان سالم رسیدن (در مورد آسیب بدنی) یا به موقع رسیدن به مقصد مورد نظر (در مورد تأخیر متصدی) محقق نشده است، با وجود سایر ارکان مسؤولیت قراردادی، متصدی (متعهد) مسؤول است و باید مطابق کنوانسیون جبران خسارت نماید. ماهیت تعهد متصدی تا میزان ۱۰۰/۰۰۰ واحد SDR، از نوع تعهد ایمنی به نتیجه می‌باشد، بنابراین همین که متعهد به تعهد خویش عمل ننمود و این میزان خسارت وارد شد، مسؤولیت وی مطلق می‌باشد که حق تحدید یا ساقط کردن آن را ندارد. در خسارات ردیف دوم مسؤولیت متصدی مانند ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، ۱۹۲۹ مبتنی بر فرض تقصیر می‌باشد، تعهد متصدی در این‌جا از لحاظ نظری تعهد به کوشش و مراقبت است ولی از آن‌جا که تقصیر وی مفروض می‌باشد، این تعهد ایمنی بیشتر به تعهد به نتیجه نزدیک شده است.
۸. همین که بین پرواز و حمل و نقل هوایی با زیان وارد شده به زیان دیده یک هم‌زمانی ساده وجود داشته باشد، تن‌ها برای مسؤولیت متصدی کافی نیست. قاضی

باید جستجو کند که آیا خسارت وارده به وسیلهٔ یک «حادثه» در «داخل هواپیما یا هنگام هر یک از عملیات سوار یا پیاده شدن» رخ داده است. به بیان دیگر بین «حادثه» و ورود «زیان» به خواننده می‌بایست رابطه علیت برقرار باشد.

یادداشت‌ها

۱. نخستین سند بین‌المللی پیرامون مسؤولیت متصدی حمل هوایی در برابر مسافر کنوانسیون ورشو راجع به یک‌سان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹) می‌باشد که در سال ۱۹۵۵ به وسیلهٔ پروتکل لاهه مورد اصلاح قرار گرفت. این کنوانسیون در سال‌های بعد نیز به وسیلهٔ اسناد مختلف دستخوش تغییراتی گردید که همگی به نام سیستم ورشو معروف شدند. همین اصلاح و الحاقات موجب ایجاد تعارض قوانین در عرصهٔ بین‌المللی شد تا این که در سال ۲۸ مه ۱۹۹۹ کنوانسیون جدیدی در مورد حمل هوایی به تصویب رسید که به نام «کنوانسیون مونرآل» شناخته می‌شود که در ۴ نوامبر ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا گردید. ایران هنوز به این کنوانسیون نپیوسته است و مقررات کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل الحاقی ۱۹۵۵ لاهه اجرا می‌شود. نوشتار حاضر پژوهشی مقایسه‌ای بین این دو سیستم، در مورد ارکان تحقق مسؤولیت قراردادی متصدی در برابر مسافر می‌باشد که به دلیل نوآوری‌های کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ در این مورد، دارای اهمیت می‌باشد.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.
3. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
4. Le droit de triage special (DTS) = Special Drawing Rights (SDR).
یک مقررات یکنواخت مالی است که تابع تعریف «صندوق بین‌المللی پول» از این واحد می‌باشد و از ارزش ارزهای نظیر یورو، ین، دلار و پوند به دست می‌آید. در

- تاریخ ۷ سپتامبر ۲۰۰۷ بر اساس اعلام صندوق بین‌المللی پول هر واحد SDR معادل ۱.
۳۶ یورو می‌باشد. http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)
5. Accidents au cours des operations d'embarquement et de débarquement.
6. "... La victime soit exposée aux risques inhérents à la navigation et à l'exploitation aérienne".
7. Critère de la prise en charge par les proposés du transporteur.
8. l'opération d'embarquement commence au moment où le passager est pris en charge par les préposés du transporteur, généralement dans le local d'accueil ou à proximité de celui-ci pour être conduit jusqu'à l'avion.
۹. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو با این عبارت فرانسوی بیان گشته است:
"... dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur...".
۱۰. عبارت فرانسوی به این گونه است:
"...préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager...".
۱۱. ماده ۳۶: «کنوانسیون حاضر در یک نسخه‌ی واحد به زبان فرانسه تنظیم گردیده و در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری خواهد شد. . .»
۱۲. متن کامل این پرونده در سایت زیر قابل دسترسی می‌باشد: <http://www.Scotcourts.gov>
۱۳. ترجمه ماده ۱۱۴۷ ق. م. ف. به این شرح است:
«در صورتی که متعهد، تعهد را اجرا نکند یا در انجام آن تأخیر کند، می‌بایست بران خسارت نماید مگر این که ثابت کند که عدم اجرا ناشی از یک خارجی غیر قابل انتساب به او بوده و هیچ گونه سو نیتی نیز نداشته است».
14. "le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager...".
۱۵. این استدلالی است که گروه مصری در کنفرانس مونرآل مطرح کرد و برخی نیز پذیرفتند: (به نقل از: الکندری، ۱۹۹۹، ص ۱۰۹) دکتر سنهوری (الوسیط فی شرح القانون المدنی الجدید، الجلد الثانی، الإلتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، منشورات الحلبي الحقوقیه، بیروت - لبنان، ۱۹۹۸، الطبعة الثالثة الجدیدة، ش ۵۷۷ ص ۹۸۱) در تعریف یکی از اقسام ضرر معنوی عبارت زیبایی را بیان داشته است:
«ضرر أدبی یصیب الجسم - فالجروح و التلف الذی یصیب الجسم و الألم الذی ینجم عن ذلک و ما قد یعقب من تشویه فی الوجه أو فی الأعضاء أو فی الجسم بوجه عام، کل هذا یكون ضرراً مادياً و ادبياً، إذا نتج عنه إنفاق المال فی العلاج أو

نقص فی القدره علی الکسب المادی و یکون ضرراً ادبياً فحسب إذا لم ینتج عنه ذلک».

16. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages- intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

17. Conditions générales de transport(Conditions of carriage)

البته رویه قضایی فرانسه شروط مزبور را در صورتی که روی بلیط مسافر درج نشده باشد، قابل استناد نمی داند.

18. "...Time shown in time table or elsewhere are not guaranteed and form no part of this contract... schedules are subject to change without notice".

۱۹. می توان گفت که کنوانسیون مونرآل ۱۹۹۹ متن ماده ۶ پروتکل لازم الاجرا نشده ی ۱۹۷۱ گواتمالا را در این خصوص از سر گرفته؛ با این تفاوت که به جای اقدامات ضروری (les mesures nécessaire) از عبارت اقدامات متعارف و معقول (les mesures raisonnables) استفاده کرده است.

۲۰. عبارت (Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet, Droit de la responsabilité et

des contrats, Dalloz, paris, 2002- 2003. n° 417) گویای حقوقدانان فرانسه

در این مورد چنین است:

La période pendant laquelle existe l'obligation de sécurité-résultat... l'obligation de sécurité- résultat n' existe à la charge de transporteur que pendant l'exécution proprement dite du transport, cest à dire à partir de moment ou le voyageur commence à monter dans le véhicule et jusqu'au moment où il achève d'en descendre.

۲۱. رک. مواد ۴ و ۶ پروتکل گواتمالا.

۲۲. ولی بند پایانی ماده ۲۰ کنوانسیون مونرآل به متصدی اجازه داده حتی در این مورد از دفاع اشتراک تقصیر زیان دیده استفاده کند. بنابراین متصدی تنها نمی تواند از طرق دفاعی بند ۲ ماده ۲۱ استفاده نماید.

۲۳. البته در این حد هم اگر متصدی بتواند اشتراک تقصیر زیان دیده، را در ورود زیان اثبات کند، جزءاً یا کلاً از مسؤولیت معاف می شود (م ۲۰ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونرآل).

۲۴. عبارت این حقوقدانان به این گونه است:

L'accident, survenu á bord d' un avion (comme lors de l'embarquement ou du débarquement), a été la cause du dommage de la victime: la simple concomitance serait insuffisante.

۲۵. به عنوان نمونه صدر ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد: «متصدی حمل و نقل مسؤول خسارت ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می‌باشد».

کتابنامه

الف. منابع فارسی

۱. بهرامی احمدی، حمید (۸۵-۸۴)، جزوه مسؤولیت مدنی، مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه امام صادق(ع).
۲. پابلو منس دولیون و ورنر ایسکنس (۱۳۸۳). کنوانسیون مونترآل: تجزیه و تحلیل از جنبه‌های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشاءالله بنا نیاسری، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌الملل جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱.
۳. پاتریس ژوردن (۱۳۸۶). تحلیل رویه قضایی در زمینه مسؤولیت مدنی، ترجمه و تحقیق: مجید ادیب، تهران: نشر میزان، چاپ اول.
۴. جباری، منصور (۱۳۸۱). حقوق بین‌الملل هوایی، تهران: انتشارات فروزش، چاپ اول.
۵. شهیدی، مهدی (۱۳۸۳). حقوق مدنی، آثار قراردادهای و تعهدات، تهران: انتشارات مجد، ج ۳، چاپ دوم.
۶. کاتوزیان، ناصر (۱۳۷۸). الزام‌های خارج از قرارداد: مسؤولیت مدنی، تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ج ۱، چاپ دوم.
۷. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۰). قواعد عمومی قراردادهای، تهران: شرکت س‌ها می‌انتشار، ج ۴، چاپ سوم.
۸. کاتوزیان، ناصر (۱۳۸۲). نظریه عمومی تعهدات، تهران: نشر میزان، چاپ دوم.

ب. منابع عربی

۱. الکندری، محمود احمد (۲۰۰۰م). النظام القانونی للنقل الجوی الدولی وفق اتفاقیه مونتریال لعام ۱۹۹۹، کویت: کلیه الحقوق، مجلس النشر العلمی، لجنه التألیف و التقریب و النشر جامعه الکویت.

۲. السنهوری، عبد الرزاق (۱۹۹۸)، الوسيط فی شرح القانون المدني الجديد، الجلد الثاني، الإلتزام بوجه عام، مصادر الإلتزام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت: الطبعة الثالثة الجديدة.

ب. منابع لاتین

۱. کتابها

1. Barthélémy Mercadal,(2001-2002), *Encyclopédie juridique dalloz, Repertoire de droit commercial, Aviation*, paris, édition Dalloz, tome I.
2. Barthélémy Mercadal,(2001-2002), *Encyclopédie juridique dalloz, Repertoire de droit commercial, Transports aériens*, paris, édition Dalloz, Tome v.
3. Condon & Forsyth LLP ; Liability Reporter ; february 2007 ;*International Air Transport Association(IATA)* ; volume10.
4. Philippe le Tourneau et Loïc Cadiet(2002- 2003), *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz, paris.

۲. مجلات و مقالات

5. Air and Space law, 1981, 1990, 1996,1997,1998,1999.
6. BTL(Bulletin des transports): 1977,1990,1991,1994.
7. RFD aérien(Revue français de droit aérien): 1965, 1977, 1984, 1985, 1986, 1989, 1990, 1997, 1999.(<http://www.dalloz.fr> rubrique actualité: decisions en ligne sur le site www.dalloz.fr).
8. D.(Dalloz): 1990, 1993, 1994, 1998.
9. Rev. dr. uniforme:, 1996.

۳. منابع اینترنتی

در سایت های زیر کنوانسیونها وسایر اسناد بین المللی پیرامون حمل هوایی موجود می باشد:

10. <http://legifrance.gouv.fr>.
11. <http://Aviation-civile.gouv.fr>.
12. <http://Icao.int>.
13. <http://logistiqueconseil.org>.
14. <http://lexmercatoria.org>