

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: ماشاء اله 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

*. 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.

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۲۵۹*

هوایی بین‌المللی (کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹)^۱ که در زمینه رژیم حقوقی حمل و نقل 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 اولیة تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) یکنواخت کردن مقررات راجع به حمل و نقل هوایی بین‌المللی و فائق آمدن بر مشکلات

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، 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.

ناشي از تعارض قوانين در سطح بين‌المللي بوده است؛ امري كه از نام كنوانسيون نيز به خوبي هويداست. اين كنوانسيون اقبال عام يافت و در نيل به اين مقصود و ايجاد يكنواختي در حقوق بين‌الملل خصوصي هوايي بي‌شك موفق بود. اندك اندك و با گذشت زمان به منظور پاسخگويي به نيازهاي نوين سعي گرديد با تدوين پروتكل‌هاي اصلاحي يا تكميلي، كنوانسيون موصوف با نيازهاي زمانه دمساز و هماهنگ گردد، اما پروتكل‌هاي اصلاحي يا تكميلي مزبور به سان خود كنوانسيون مقبوليت عمومي نيافت، چندان كه برخي از كشورها عضو متن اصلي كنوانسيون بودند و بعضي ديگر عضو فلان پروتكل كه برخي از مقررات متن اصلي را اصلاح و تغيير داده بود. در نتيجه اين امر، شبكه به هم پيچيده‌اي از تعارض قوانين بروز كرد؛ پديده‌اي كه آشكارا با اهداف اوليه و فلسفه وجود كنوانسيون ورشو در تعارض بود. از ديگر سو، از ديگاه كشورهاي صنعتي محدوده‌هاي مالي مسؤليت كه در متن كنوانسيون ورشو يا پروتكل‌هاي اصلاحي آن پيش‌بيني شده بود، امروزه به نحو آشكاري ناعادلانه مي‌نمود. از اين رو،

كنوانسيون مونترال: تجزيه و ... ❖ ۲۶۱

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

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

الحاق، قبول، تصویب یا عضویت نزد مرجع تودیع اسناد، مابین دولتهایی که این اسناد را سپرده‌اند لازم‌الاجرا خواهد گردید. ایالات متحده امریکا 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 مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی را در سیستم ورشو با کنوانسیون مونترال مقایسه و طی هر بحث به نوآوری‌های کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹) اشاره کرده‌اند.

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 - مسؤولیت 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. مسؤولیت نامحدود و دفاعیات

- ۱- بررسی مختصر نظام‌های موجود مسؤولیت
- ۲- ترکیب و ادغام کنوانسیونها و پروتکل‌های پیشین در کنوانسیون مونترال
- ه. مسؤولیت متصدی حمل در قبال بار همراه مسافر
- ۱- مسؤولیت در قبال بار همراه تحویل شده
- ۲- مسؤولیت در قبال بار همراه تحویل نشده
- ۳- محدوده‌های مسؤولیت، 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 غیرقابل 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

يك - مقدمه

الف. ضرورت‌هاي بيان شده براي تدوين
كنوانسيوني جديد: روزآمد و يك كاسه كردن
قواعد پيشين

كنوانسيون مونترال راجع به يكپارچه
كردن برخي مقررات حمل و نقل هوايي
بين‌المللي (۲۸ مي ۱۹۹۹) به منظور
روزآمد كردن و ادغام كنوانسيون ورشو و
اسناد مرتبط با آن تدوين شده است.
افزون بر اين، منافع مسافران و ارسال
كنندگان کالا نيازمند حمايتي بهتر بود.
اعتقاد عمومي بر اين بود كه تعادل و
توازن بين منافع متصديان حمل از يكسو،
و منافع مسافران از ديگر سو، بايد به
نفع مصرف‌كننده اصلاح گردد.

كنوانسيون ورشو و معاهدات و
پروتكلهاي مرتبط با آن، كه مجموعاً
«سيستم ورشو» را تشكيل مي‌دهند
«نامزدهايي» بودند كه براي تدوين يك
كنوانسيون جديد مورد استفاده قرار
گرفته و در يكدیگر ادغام شدند. معاهدات
زیر جملگی، اسنادي هستند كه كنوانسيون
ورشو (۱۹۲۹) را اصلاح يا تکميل
نموده اند:

- 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 جوابگویی 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 یک‌جانبه 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 محدودده‌های مسؤولیت خود را به ۸۰۰۰۰۰ یا ۱۰۰۰۰۰۰ 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 محدودده مسؤولیت 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، محدودده جدید مسؤولیت را ۱۰۰۰۰۰۰ 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، محدودده‌های مسؤولیت 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 ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، رژیم مسؤولیت 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 مسؤولیت مقرر در کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را به حداقل ۲۵۰۰۰۰۰ 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 یاتا درخصوص مسؤولیت در قبال مسافر، مورد پذیرش قرار گرفت. این موافقتنامه محدودده‌های مسؤولیت 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 یاتا (MIA)، پذیرفته شد. به موجب این موافقتنامه در دعاوی مطالبه خسارت که مبلغ آن تا ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، برای متصدیانی که این موافقتنامه (MIA) را امضا نموده‌اند مسؤولیت نامحدود و مطلق در نظر گرفته شده است. (همچنین ر.ک. فوق، «طرح ژاپن»)؛

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

در سال ۱۹۹۷، وزارت حمل و نقل ایالات متحده آمریکا
فرمان شماره ۹۷-۱-۲ را صادر کرد. به موجب این فرمان
موافقتنامه‌های IIA و MIA مورد تصویب قرار گرفت مشروط بر
این‌که مقررۀ موجود در موافقتنامه MIA که به موجب آن
اعمال رژیم مسؤلیت مطلق برای خسارات زیر ۱۰۰۰۰۰۰ حق
برداشت ویژه در برخی از مسیرها اختیاری است، در کلیۀ
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 مسؤلیت متصدی حمل و نقل
هوایی در صورت بروز حوادث را پذیرفت که اخیراً این
مقررات در دست اصلاح است. همچنین رك. مطالب آتی.

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۲۶۹*

موافقتنامه‌ها می‌گردید؛

۲- تدوین پروتکلی دیگر که کنوانسیون ورشو را از برخی جهات مشخص اصلاح نماید، جنبه‌هایی از قبیل مبنای مسؤولیت 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 مسؤولیت 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 مشتریان با توجه به آزادی قراردادی وسیع بین طرفین مربوط.^۵

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

۵. رك. كنوانسیون راجع به يكپارچه 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

در حالی که هر يك از گزینه‌هاي فوق با ایراداتي مواجه بود، نهایتاً در سال ۱۹۹۹ تصمیم گرفته شد به جاي گزینه‌هاي فوق کنوانسیون جهاني جديدی تدوين گردد. مدتي طول خواهد کشيد تا سي‌امين سند الحاق، قبول، تصويب يا امضاي کنوانسیون مونترال توسط ايکائو دريافت گردد.^۶ در زمان نوشتن اين مقاله، سند الحاق هفت کشور به کنوانسیون مونترال توسط ايکائو دريافت شده است. تا زماني که سي‌امين الحاق صورت گيرد، بايد با وضع موجود به سر برريم.

روابط بين معاهدات تا زمان سپري شدن اين دوره موقت به نحو آشکاري پيچيده خواهد شد. اين دوره موقت ممکن است نسبتاً به طول انجامد و طی آن معاهدات «سیستم ورشو» در کنار کنوانسیون مونترال به وجود خود ادامه

قراردادي محدود به اين شده است که توافق‌هاي بين متصدي حمل و مسافر با مقررات کنوانسیون مونترال مخالف نباشد. هدف اين مقررہ دقیقاً هدايت توافقاتي است که بين طرفين (متصدي حمل و مسافر) صورت مي‌گيرد. رک. ماده ۲۷ کنوانسیون مونترال.

۶. رک. بند (۶) ماده ۵۳ کنوانسیون مونترال (اين بند مقرر مي‌دارد که کنوانسیون در شصتمين روز پس از الحاق سي‌امين کشور لازم‌الاجرا خواهد گرديد).

کنوانسیون مونترال: تجزيه و ... ❖ ۲۷۱

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 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 مسئولیت گذر کنیم. کنوانسیون واحدی که مشتاقانه در

انتظار حکومت آن نشسته ایم 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- مسئولیت متصدی در حمل و نقل مسافر

الف. مباحث مربوط به اسناد

درخصوص 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 «اخطاریه 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

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

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. 1997 O. J. (C 29) 10 همچنین رک.

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

صالح چهارگانه مذکور در ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو، هم اکنون در بند (۱) 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

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 رك.

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.

مع هذا، این سؤال باقی می‌ماند که آیا مقررات کمیسیون اروپا می‌تواند به عنوان يك «شرط مندرج در قرارداد» یا يك «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. رك. زیرنویس شماره ۳۸.

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: «درخصوص خسارت ناشی از فوت، صدمه بدنی یا تأخیر مسافر یا اتلاف، تلف، ناقص شدن یا تأخیر بار همراه مسافر دعوی مطالبه خسارت می‌تواند

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۲۷۵

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 صدمه
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
موافقتنامه 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».

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 اینکه محل سکونت یا اقامتگاه دائمی
مسافر در قلمرو همان دولت عضو قرار داشته باشد».
پروتکل گواتمالاسیتی (۱۹۷۱) هرگز لازم‌الاجرا نگردید.

«موافقتنامه تجاري» و «سکونتگاه اصلي و دائمي» در بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال تعريف شده است.^{۱۱} از تعاريف مذکور در بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال چنين استفاده ميشود که علاوه بر چهار مرجع صالح موجود در کنوانسيون ورشو که هم اکنون در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال درج گرديده،^{۱۲} پنجمين دادگاه صالح نيز که مبتني بر محل سکونت مسافر است، در دسترس خواهان ميباشد. ليکن در مورد پنجمين دادگاه صالح قيود و شرايط ششگانه زير بايد لحاظ گردد:

۱- فقط دعاوي مربوط به فوت و صدمه

۱۱. بند (۳) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال مقرر مي‌دارد: «از نظر بند (۲)، الف) «موافقتنامه تجاري» به معنای قراردادي به جز موافقتنامه نمايندگي است که بين متصدیان حمل و در ارتباط با فراهم آوردن خدمات مشترک حمل و نقل هوايي مسافر منعقد مي‌گردد؛ ب) «محل سکونت اصلي و دائمي» به معنای سکونتگاه ثابت و دائمي مسافر در زمان وقوع حادثه است. تابعیت مسافر در اين خصوص مؤثر در مقام نيست.»

۱۲. بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال چهار دادگاه صالح را به قرار زير بيان مي‌دارد: ۱) اقامتگاه متصدی حمل، ۲) محل اصلي تجارت متصدی حمل، ۳) محل تجارت متصدی حمل که به واسطه آن قرارداد حمل منعقد شده، و ۴) محل مقصد.

بدني در پنجمين دادگاه صالح قابل طرح است. «پنجمين دادگاه صالح» صرفاً در دعاوي که براساس فوت يا صدمة بدني مسافر اقامه مي‌گردد در دسترس خواهان مي‌باشد، در حالي که چهار دادگاه صالح ديگر که در بند (۱) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال احصا گرديده، در کلیه دعاوي مربوط به مسافر يا کالا قابل رجوع است. در مقام مقایسه، «پنجمين دادگاه صالح» همچنين در پروتکل گواتمالاسيتي نیز مقرر گرديده بود لیکن در پروتکل گواتمالاسيتي نه تنها اين دادگاه در دعاوي راجع به تأخير مسافر نیز قابل رجوع است بلکه صلاحیت آن شامل دعاوي مربوط به اتلاف، تلف، ناقص شدن يا تأخير در تحویل بار همراه مسافر نیز مي‌گردد. در نتیجه، «پنجمين دادگاه صالح» مذکور در بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسيون مونترال در مورد دعاوي مربوط به بار همراه مسافر اعمال نمی‌گردد. در صورتي که دعوايي براي مطالبه خسارات ناشي از فوت يا صدمة بدني مسافر اقامه گردد و بار همراه مسافر نیز به علتی (به عنوان مثال، در اثر سقوط هواپیما) مفقود يا

تلف شده باشد، دعوای 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 دعوایی علیه فرستنده داشته باشد، چنین دعوایی بر حق فرستنده

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

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؟

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

۱۴. 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).

اصلي و دائمي مسافر در زمان بروز حادثه در نظر گرفته مي‌شود.

علي‌الخصوص، در روزهاي اوليه لازم‌الاجرا شدن کنوانسيون مونترال اين احتمال زياد است که مسافر زيانديده که مي‌خواهد متصدي حمل را در پنجمين دادگاه صالح تعقيب نمايد، به علت اينکه محل سکونت اصلي و دائمي وي در قلمرو يکي از دولتهاي عضو کنوانسيون واقع نشده، قادر به انجام اين کار نباشد. کنوانسيون مونترال (به جز «پنجمين دادگاه صالح») تغييرات ديگري نيز بر سيستم موجود ورشو که در کوتاه مدت در کنار کنوانسيون جديد مونترال به حيات خود ادامه خواهد داد، وارد نموده است.^{۱۰} اين ملاحظات ممکن است برخي دولتها را ناگزير نمايد به جاي عضويت فوري در کنوانسيون مونترال، عضو کنوانسيون ورشو باقي بمانند. بنا بر اين، روزهاي اوليه کنوانسيون مونترال ممکن است تقريباً طولاني باشد.

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).

۴- متصدي بايد در محل استقرار «پنجمين دادگاه صالح» به عمليات حمل و نقل هوايي اشتغال داشته باشد. محل سکونت اصلي و دائمي زيانديده بايد در قلمرو دولت عضوي واقع شده باشد که: (۱) متصدي حمل مورد تعقيب به آنجا يا از آنجا خدمات حمل مسافر انجام مي‌دهد^{۱۶} (يا با هواپيماي متعلق به خود يا با هواپيماي متعلق به متصدي حمل ديگر به موجب موافقتنامه کد شيرينگ)؛ و (۲) متصدي حمل مورد تعقيب يا متصدي ديگري که با وي موافقتنامه تجاري به جز موافقتنامه نمايندگي دارد در آن کشور به حمل و نقل مسافر در ساختمانهاي استيجاري يا ملکي مشغول باشد. از عبارت اين مقرره استفاده مي‌شود که متصدي ديگري که متصدي مورد تعقيب با او موافقتنامه تجاري دارد لازم نيست که ضرورتاً همان متصدي حمله باشد که به عنوان اولين شريك کد شيرينگ خدمات حمل و نقل مسافر را به يا از کشور عضو کنوانسيون که سکونتگاه اصلي يا دائمي مسافر زيانديده در آن واقع است، انجام

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

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

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 این‌که از یکسو بلیطی را در کشور X به فروش رساند و از دیگر سو، موافقتنامه کد شیری 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 کشورهای که سایر اعضای موافقتنامه همکاری در آن مستقر می‌باشند، تحت تعقیب قرار داد.

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۲۸۳*

این، به نظر می‌رسد که اشاره به متصدی دیگر که دارای موافقتنامه تجاری است، با محل ساختمانهایی که در آنجا تجارت حمل و نقل هوایی انجام می‌گیرد، ارتباطی محکم دارد. اگرچه این مقرره 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

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.

حمل و نقل هوایی اشتغال دارد» می‌تواند به آسانی به وبسایت‌هایی 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.

ه - مسافر زیان‌دیده تنها يك 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، اشخاصی بسیار متحرک و سیار هستند، ممکن است در موردی که مسافر در دو کشور مختلف دو خانه دارد یا مسافری که تنها دارای يك 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 بهره برند 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

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

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 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

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۲۸۷*

یا در جریان هر يك 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 مسئول خسارات «وارد شده 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 مسئول «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 اینکه آیا لطمات و صدمات روحی در صورت فقدان خسارات بدنی قابل مطالبه می‌باشد یا خیر، دیدگاه‌های متفاوتی وجود داشت.^{۲۳}

«آسیب شخصی» مذکور در ماده ۱۷

۲۱. رك. بند (۱) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال.

۲۲. رك. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو/پروتکل گواتمالاسیتی.

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

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 باقی نمانده 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 هرحال، بنا به عقیده

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

۲۵. 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).

برخی از حقوقدانان، از عبارت متن رسمی فرانسوی کنوانسیون ورشو در مورد مسؤولیت متصدی؛ «en cas de mort, de blessure ou toute autre lésion corporelle 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

(آرای فوق مربوط به خروج لطمات و صدمات روحی و روانی صرف در اثر تأخیر از شمول ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو می‌باشد). برای مدخله رأی 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، خوانده 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).

*. «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).

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 اعمال ماده

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 ساواتیه (Savatier)، تنک (Tunc)، ریپر (Ripert) و پروست (Proust) را نقل می‌نماید. رك. زیرنویس شماره ۲۶.

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 ناایمنانه 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 این‌رو 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

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.

در نظري مخالف استدلال نمود که هيچ دليل قانع کننده اي حاكي از قصد تدوين کنندگان و امضا کنندگان کنوانسيون بر شمول و تسري ماده ۱۷ کنوانسيون ورشو به صدمات و لطمات روحي و رواني محض وجود ندارد. به نظر برخي ديگر از نويسندگان حقوقي ماده ۱۷ کنوانسيون ورشو با لحاظ ماده ۲۴ کنوانسيون مذکور (هم اکنون ماده ۲۹ کنوانسيون مونترال) لطمات و صدمات روحي و رواني را نيز دربرمي گيرد. ماده ۲۴ کنوانسيون ورشو مقرر مي دارد:

«هر دعوايي براي مطالبه خسارت [در موردی که مشمول ماده ۱۷ کنوانسيون ورشو باشد] هرچند مستند و مبتني بر دليل باشد تنها با توجه به شرايط و محدوديتهاي تعيين شده در اين کنوانسيون قابل طرح مي باشد بدون اين که به دارندگان حق اقامة دعوا و حقوق مربوط به خواهان لطمه اي وارد شود».^{۲۹}

به اعتقاد اين نويسندگان، بر اساس

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).

کنوانسيون مونترال: تجزيه و ... ۲۹۳*

مادة ٢٤ 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.^{٣٠} به نظر می‌رسد این دیدگاه به موجب یکی از آرای صادره از دیوان عالی ایالات متحده امریکا در سال ١٩٩٦ 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.^{٣١}

به هرحال، در متن ماده ٢٩ کنوانسیون مونترال عبارتی جدید به صدر ماده ٢٤ 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».

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.

محدودیت و قید تنها به خساراتی توجه دارد که با «پرداخت غرامتی منصفانه که مبتنی بر اصل جبران کامل زیان باشد» منطبق نمی‌باشد. 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 غیر قابل مطالبه

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

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 (یعنی ۲۰۰۰۰ دلار آمریکا) می‌باشد. در صورتی که ثابت شود متصدی حمل مرتکب بی‌احتیاطی یا خطای عمده شده است، محدوده‌های مسؤلیت موجود در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه اعمال نخواهد گردید. با وجود فرض مسؤلیت مقرر در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل می‌تواند به

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 رك. گزارش موجود در:

The Aviation Q. 51 - 53 (2000).

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 زیاننده نیز استناد نماید.

نظام مسئولیت مقرّر 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 مقرّر در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه در حمل و نقل‌های بین‌المللی به یا از امریکا به ۷۵۰۰۰ دلار امریکا افزایش

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۲۹۷

یابد. ۳۴

سایر اسناد حقوقی به نتیجه مشابهی با موافقتنامه مونترال رسیده‌اند. به موجب مقررات موافقتنامه منتشر نشده‌ی مالتا، شماری از متصدیان حمل و نقل اروپا توافق نمودند که محدوده‌ی مسؤلیت خود را به ۵۸۰۰۰ دلار امریکا و بعداً به ۱۰۰۰۰۰ 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 مسؤلیت نامحدود تغییر دادند و برای خسارات تا مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه نظام مسؤلیت مطلق را پذیرفتند. موافقتنامه بین متصدیان حمل عضو یاتا (IIA) منعقد شده در ۳۱ اکتبر ۱۹۹۵ 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 مسؤلیت 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.

موافقتنامه اجرایی آن (MIA) به تاریخ ۱ فوریه ۱۹۹۶ که بین تعدادی از متصدیان حمل و نقل هوایی منعقد شده، مقرر می‌دارند که: (۱) مسؤلیت متصدیان حمل محدود نمی‌باشد (یعنی بند (۱) ماده 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) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه در مورد ردیف اول مسؤلیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، صرفنظر نمی‌نمایند؛ و (۳) دفاع تقصیر مشترک برای متصدیان حمل باقی می‌ماند.

مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا مصوب ۹ اکتبر ۱۹۹۷ در حمل و نقل هوایی بین‌المللی و داخلی که توسط متصدیان حمل عضو جامعه اروپا انجام می‌گیرد، اعمال می‌گردد.^{۳۰} متصدی حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا، متصدی ای است که به موجب مقررات شماره ۲۴۰۷/۹۲ کمیسیون اروپا مجوز AOC دریافت کرده

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

باشد.^{۳۶} مشخصات اصلي نظام مسؤوليتي كه توسط مقررات كميسيون اروپا تدوين شده عبارت است از: (۱) محدوده مسؤوليت (به گونه اي كه در بند (۱) ماده ۲۲ كنوانسيون ورشو/ پروتكل لاهه مقرر شده) وجود ندارد؛ (۲) دفاع «انجام كلييه اقدامات لازم» مندرج در بند (۱) ماده ۲۰ كنوانسيون ورشو/ پروتكل لاهه نسبت به ردیف اول مسؤوليت كه ميزان آن ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ويژه است، قابل ايراد نيست؛ (۳) دفاع تقصير مشترك در سراسر كنوانسيون براي متصدي حمل وجود دارد؛ و (۴) حداقل بايد ظرف ۱۵ روز پس از اثبات هويت زيانديده مبلغ ۱۵۰۰۰۰ حق برداشت ويژه به عنوان پيش پرداخت به وي پرداخت شود.

متصدیان حمل و نقل هوایی عضو كميسيون اروپا بايد در شرايط عمومي قراردادهاي خود تصريح كنند كه مسؤوليت ايشان تابع مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ كميسيون اروپا بوده و در صورت بروز حادثه مبلغ پيش پرداخت مي تواند توسط

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

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 مسؤلیت 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} 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

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.

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.

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۳۰۱*

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،

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.

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

۲۰ و ۲۱ کنوانسیون مونترال مبدل شده است. رابعاً، ماده ۳ (الف) که مقرره‌ای جدید است اشعار می‌دارد: «مسئولیت 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. در 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 (۱) آیا متصدی حمل هوایی عضو جامعه اروپا در قبال خسارت یا تلف بار همراه مسافر به صرف این‌که حادثه مورد 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، مسئول است یا خیر؛ (۲) آیا دفاع وجود عیب ذاتی در بار همراه مسافر

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۳۰۳۶

که در بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال قید گردیده قابل اعمال است یا خیر؛ ۳) 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 ۴) 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 مسئولیت 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

^{۴۰} در این باره ر.ک. شرح نظام مسئولیت متصدی در قبال بار همراه مسافر به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال.

^{۴۱} See: Amended Council Regulation 2027/97, art. 5 (2), COM (00) 340.

چك كردن بار همراه و همچنين در آژانس‌هاي مسافرتي در اختيار مسافر قرار داده شود. اشاره به محلهاي فروش بليط مي‌تواند شامل وب سايتهاي متصدي حمل كه به صورت آن لايين مبادرت به عرضه بليط مي‌نمايند، نيز بشود. اين امر مبهم باقي مانده است كه آيا منظور از «آژانس‌هاي مسافرتي»، آژانس‌هاي مسافرتي است كه جزو و مربوط به متصديان حمل و نقل هوايي عضو كميسيون اروپا هستند، يا آژانس‌هاي مسافرتي كه صرفاً مبادرت به فروش بليط‌هاي متصديان حمل و نقل مربوطه مي‌نمايند، نيز داخل در اين تعريف است. تا آنجا كه به اعضاي ياتا مربوط مي‌شود كنترل تعداد آژانس‌هاي مسافرتي كه توسط ياتا تأييد شده و صرفاً به فروش بليط متصديان حمل اشتغال دارند، امكان‌پذير نيست.

به موجب مقررة ديگري در اين اصلاحيه متصديان حمل و نقل هوايي كه عضو جامعه اروپا نمي‌باشند بايد مسافراني را كه در جامعه اروپا مبادرت به خريد بليط مي‌نمايند از حدود مسؤوليت خود در قبال خسارت شخصي، فوت، لطمه ديدن و يا 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 نمی‌گردید. اگر مقصود تهیه‌کنندگان اصلاحیه همین بوده باشد، بهتر است که متن اصلاحیه واضح‌تر و

صریح‌تر شود.^{۴۲}

۲- ترکیب و ادغام کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های 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 اینکه وی بتواند ثابت نماید که «الف» این خسارت ناشی از تقصیر یا فعل یا ترك فعل سهل‌انگارانه دیگر متصدی حمل یا خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا ب) این خسارت

۴۲. به عنوان مثال می‌توان 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.»

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۲۰۷*

منحصراً ناشی از تقصیر یا فعل یا ترك فعل سهلانگارانة شخص ثالث بوده است». بنابراین، کنوانسیون مونترال برای ردیف اول خسارت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه می‌باشد، مسؤولیتی مطلق وضع نموده که در مورد آن دفاع مذکور در بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال در دسترس متصدی نمی‌باشد.

افزون بر این، محدوده مسؤولیت مذکور در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو وارد کنوانسیون مونترال نشده و بنابراین کنوانسیون مونترال يك سیستم نامحدود مسؤولیت در دعاوی راجع به خسارت وارد به مسافر تعیین کرده است (که این سیستم مسؤولیت به وسیله دفاعی که در بند (۲) ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال برای خسارات متجاوز از ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه مقرر شده، تعدیل می‌شود). مسؤولیت متصدی حمل برای ردیف دوم از خسارات که متجاوز از ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است مفروض تلقی می‌شود.

هم برای ردیف اول مسؤولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است و هم مورد دوم که امکان تجاوز مسؤولیت از

سقف ۱۰۰۰۰۰۰ وجود دارد، دفاع تقصیر مشترك 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 مسئولیت متصدی در موردی که خسارت از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه تجاوز نمی‌کند، قبلاً به طور قراردادی در موافقتنامه‌های IIA، MIA و به موجب بند (۲) ماده ۳ مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا حاصل شده بود. این دفاع در کنوانسیون مونترال برای ردیف دوم مسئولیت که میزان آن متجاوز از ۱۰۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است، باقی

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

ماند، اما جاي خود را به دفاع «عدم ارتكاب تقصير» داد. به علاوه اين امکان نيز براي متصدي حمل فراهم است كه ثابت نمايد خسارت صرفاً از ناحية شخص ثالث ايجاد گرديده است. برخي گفته اند كه دفاع اخير يعني دفاع انتساب خسارت به شخص ثالث زائد مي باشد زيرا دفاع «عدم ارتكاب تقصير» مي تواند در موارد نيز كه تنها شخص ثالث مسؤول است مورد استناد قرار گيرد و اثر اين دو دفاع يكسان است.⁴⁴ مع هذا، برخي ديگر از حقوقدانان بيان کرده اند كه قضاوت در باب اين كه در چه صورت متصدي مرتكب تقصير شده است (براي مثال، متصدي دستورات سازنده هواپيما براي حفظ و نگهداري را اجرا ننموده باشد)، مي تواند مشكل باشد، در حالي كه شخص ثالث (يعني مثلاً در اينجا سازنده) ممكن است به تنهائي در همين اوضاع و احوال مسؤول دانسته شود.⁴⁵ تبديل دفاع «انجام كلييه اقدامات لازم» كه در ماده ۲۰ كنوانسيون ورشو، موافقتنامه هاي IIA و MIA و همچنين

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

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

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 مسئولیت مطلق متصدی در ردیف اول مسئولیت که میزان آن ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه است و همچنین به مسئولیت نامحدود متصدی در صورتی که خسارت از میزان فوق تجاوز نماید استناد کنند.^{۴۸} این اظهارنظر درست است که

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).

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۳۱۱

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 مصرفکنندگان 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 مصرف‌کننده 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

در آن مقرره 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.

اشخاص حقیقی شده است.^{۴۹}

ه. مسئولیت متصدی حمل در قبال بار همراه مسافر

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

۱- مسئولیت 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 مقرره کنوانسیون مونترال اجرا نگردد، 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)

49. Caplan , Supra note 30, at 205.

مادة 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 اینکه حادثه منتهی به اتلاف، تلف یا خسارت در زمانی رخ داده باشد که بار همراه تحت مراقبت و کنترل متصدی حمل بوده، مسؤول است. مع‌هذا، 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 معتبري به شمار نمی‌آید و به نظر نمی‌رسد که متصدي حمل بتواند براساس آن مسؤولیت خود را در قبال بار همراه تحویل شده ساقط نماید.^{۵۱} درخصوص بار همراه به طور کلی مسافر عهده‌دار عمل بسته‌بندی می‌باشد نه متصدي حمل. برای متصدي حمل بهترین راه حل 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 متصدي حمل اجرا نماید اگر (۱) متصدي حمل مفقود شدن بار را بپذیرد؛ یا

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، متصدي مسؤول نمی‌باشد».

۵۱. رك. 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).

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

(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 لازم الاجرا می‌شود. مع الوصف، این حق خود به خود با بند (۲) ماده ۳۱ کنوانسیون مونترال که مقرر می‌دارد مسافر باید به موقع اخطاریه 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 اخطاریه 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

۵۳. قبلاً ماده ۲۶ کنوانسیون ورشو.

دارد یا خیر، حل نموده است.^{۵۴}

به هرحال، 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

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).

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.

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 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

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 رك.

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.

۵۸. رك. 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).

به هرحال، به موجب کنوانسیون مونترال متصدي حمل در قبال بار همراه تحويل نشده و وسايل شخصي مسافر، تابع نظام مسؤوليت مطلق نمي‌باشد^{۵۹} بلکه در مورد بار همراه تحويل نشده و وسايل شخصي وي مسؤوليت مبتني بر تقصير متصدي، خدمه يا نمايندگان وي مي‌باشد و مسافر است که بايد بار اثبات تقصير را به دوش کشد.^{۶۰}

براساس ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو استدلال شده است که اين موضوع که آیا متصدي حمل مسؤول خسارات وارد به كيف دستي مسافر مي‌باشد يا خير بسته به آن است که قانون چه کشوري اعمال شود.^{۶۱} علت اين است که بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو براي «اشيائي که در اختيار خود مسافر است» محدوده مسؤوليت تعيين کرده که در نتيجه كيف دستي بايد تحت شمول قرارداد حمل و نقل قرار گيرد، هر چند که بند (۱) ماده ۱۸

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

براي مثال، كيف دستي، ساعت مچي و جواهراتي که همراه مسافر مي‌باشد.

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

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

کنوانسیون ورشو به طور خاص به کیف دستی اشاره نکرده است.^{۶۲} نتیجتاً، محدوده مسؤولیت مقرر در بند (۳) ماده 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) ماده 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) ماده ۱۷ «بار همراه مسافر» را اینگونه تعریف می‌کند: «بار همراه مسافر شامل بار همراه تحویل شده و اشیایی است که توسط

۶۲. رک. بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو. برخی از نویسندگان صریحاً تأیید نمی‌کنند که مسؤولیت متصدی حمل در قبال بار همراه تحویل نشده در شمول قرارداد حمل است. این گروه استدلال می‌کنند که در مورد مطالبه خسارات بدنی، مسؤولیت 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 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.

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 ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال دیگر محدوده‌های خاص مسؤولیت مذکور در بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو درخصوص «اشیایی در اختیار خود مسافر» وجود ندارد.^{۶۵} بنابراین، به موجب اصل اجرای انحصاری کنوانسیون مونترال که در ماده ۲۹ این کنوانسیون مقرر شده، مسؤولیت متصدی حمل برای بار همراه تحویل نشده مذکور در بند (۲) ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال باید مبتنی بر کنوانسیون مونترال باشد نه قانون داخلی کشورها.^{۶۶}

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

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

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

۶۵. رك. 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. 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.

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖۳۲۱

تحويل شده و بار همراه تحويل نشده

بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال محدودة مسؤوليت در قبال بار همراه مسافر را ۱۰۰۰ حق برداشت ويژه تعيين کرده که به موجب بند (۴) ماده ۱۷ کنوانسیون شامل بار همراه تحويل شده و تحويل نشده هر دو مي‌گردد. در صورتي که مسافر وجود نفع خاصي را در تحويل اعلام نموده باشد اين محدوده مسؤوليت اعمال نمي‌گردد. به هرحال، از آنجا که اعلام نفع خاص بايد در زماني انجام گيرد که «بار همراه تحويل شده تحويل متصدي حمل مي‌شود»، معلوم نيست که اين محدوده چگونه در مورد بار همراه تحويل نشده افزايش مي‌يابد.^{۶۷}

در مقايسه با بند (۳) ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه که محدودة مسؤوليت جداگانه‌اي براي بار همراه ثبت نشده (۵۰۰۰ فرانک پوانکاره) تعيين کرده، ۱۰۰۰ حق برداشت ويژه مذکور در بند (۱) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال، محدودة مسؤوليت يکپارچه‌اي است که در مورد بار همراه تحويل شده و تحويل نشده

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

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 بند (۵) ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال محدوده مسؤلیت برای بار همراه مسافر در موارد زیر اعمال نمی‌شود: (۱) متصدی حمل عمداً 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 مسؤلیت، به عنوان ضابطه ماده ۲۵ ورشو/ لاهه نیز شناخته می‌شود.

نهایتاً اینکه «پنجمین دادگاه صالح» مذکور در بند (۲) ماده ۳۳ کنوانسیون مونترال در خصوص دعاوی مربوط به بار

۶۸. بنابراین، در کنوانسیون مونترال ثبت وزن بار همراه مسافر در رسید بار همراه لازم نیست. رك.

Shawcross & Beaumont, Supra note 7, § 265.

۶۹. رك. ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال.

همراه مسافر قابل مراجعه نیست. در نتیجه، اگر دعوای مربوط به فوت یا صدمه بدنی مسافر شامل مفقود شدن یا تلف بار همراه مسافر نیز گردد - برای مثال در اثر سقوط هواپیما - دعوای 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، مبلغی 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

۷۰. ماده ۲۸ کنوانسیون مونترال.

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 نوشتن این تکلیف در کنوانسیون مونترال نبوده،^{۷۱} و برخی دیگر بر این اعتقادند که چنانچه این پیش‌پرداختها 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

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.

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 پیش پرداختها در مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ کمیسیون اروپا علاوه بر اینکه 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 زیان‌دیده^{۷۴} را با توجه به دشواری‌های ایجاد شده رفع نماید، بپردازد. این مبلغ در صورت فوت حداقل ۱۵۰۰۰ حق برداشت ویژه خواهد بود.^{۷۵}

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

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

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 سهام بوده یا ذی نفع خسارت شناخته نشود.^{۷۶}

سه - مسئولیت 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 برنامه هوایی متعارف استفاده نکند و به جای آن از سایر وسایل (برای مثال، وسایل الکترونیکی) برای ثبت و ضبط

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

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ۳۲۷*

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 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 این‌که 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 - آن‌گونه که قبلاً در بند (۱) ماده ۵ کنوانسیون ورشو مقرر شده بود - از متصدی حمل درخواست نماید که بارنامه هوایی را بپذیرد.

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

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 مقرّر 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 می‌نماید، برعهده دارد.^{۸۱}

۷۸. رك. مادة ۵ کنوانسیون مونترال.

۷۹. همان.

۸۰. رك. مادة ۶ کنوانسیون مونترال.

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

مادة ٩ کنوانسیون مونترال همچون بند (٢) مادة ٥ کنوانسیون ورشو مقرر مي‌دارد که عدم رعايت مقررات مربوط به بارنامه هوایي خدشه‌اي بر صحت قرارداد حمل وارد نخواهد کرد. مع الوصف، بر خلاف مادة ٩ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه، محدوده‌هاي مسؤوليت مقرر در کنوانسیون مونترال حتي در صورت عدم رعايت مقررات مربوط به اسناد حمل اعمال خواهد گردید، زیرا که «اخطاریه لاهه» دیگر لازم نمی‌باشد.

مادة ١٠ کنوانسیون مونترال مقررات مربوط به مسؤولیت ناشی از مندرجات سند حمل را که در مادة ١٠ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ٤ 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 هوایي مسؤول می‌باشند.

مطابق مادة ١٠ کنوانسیون ورشو/ پروتکل لاهه تنها ارسال‌کننده در خصوص

هر دو ماده به تکلیف مشابهی که بر دوش ارسال‌کننده است، اشاره دارند.

مندرجات و اعلانات راهنما هوایی مسؤول است. متصدی حمل حتی در صورتی که تقصیر مشترک را در این زمینه بپذیرد مسؤولیتی بر عهده ندارد.^{۸۲} مسؤولیت فرستنده مطلق و نامحدود است و دلیلی برای معافیت از مسؤولیت مسموع نیست.^{۸۳} این مسؤولیت نامحدود از محدوده‌های مسؤولیت 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 مسؤولیت مذکور در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را که بخشی از فصل دوم کنوانسیون است، در بر نمی‌گیرد.^{۸۴} همین استدلال مسؤولیت موجود در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه را از دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» که در ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه مقرر شده استثنا می‌کند و بدین طریق مسؤولیت مذکور در ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه به مسؤولیتی مطلق

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

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

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

همچنین رک.

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

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۳۳۱

تبدیل شده و از قواعد مربوط به صلاحیت و مرور زمان خارج می‌گردد.^{۸۵} این استدلال مبتنی بر عنوان فصل سوم کنوانسیون ورشو بوده که راجع به «مسئولیت متصدی حمل» می‌باشد و نمی‌تواند بر مسؤولیتهای ناشی از ماده ۱۰ کنوانسیون ورشو/پروتکل لاهه حاکم باشد، زیرا این مسؤولیتهای فقط مربوط به فرستنده است.^{۸۶}

به هر حال، در کنوانسیون مونترال نه تنها مسؤولیت فرستنده بلکه همچنین مسؤولیت متصدی حمل در بند (۳) ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال درج شده است که این امر استدلال فوق را در مورد کنوانسیون مونترال ضعیف می‌نماید.^{۸۷} به نظر نگارنده این مقاله، یا مقررات راجع به مسؤولیت مذکور در فصل سوم کنوانسیون

۸۵. رك. مواد ۲۸ و ۲۹ کنوانسیون ورشو.

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

۸۷. لازم به ذکر است که اعمال فصل سوم کنوانسیون مونترال بر مسؤولیت متصدی حمل به موجب بند (۳) ماده ۱۰ به این معنا نیست که متصدی حمل هنوز بتواند به دفاع «انجام کلیه اقدامات لازم» استناد نماید، زیرا به موجب ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال مسؤولیت متصدی حمل مطلق است. از سوی دیگر، محدوده‌های مسؤولیت در قبال حمل کالا در کنوانسیون مونترال غیرقابل نقض گردیده است که با توجه به این احتمالاً مسؤولیت مقرر در بند (۳) ماده ۱۰ به نتیجه مناسبی خواهد انجامید.

مونترال نسبت به مسئولیت ارسال کننده و متصدی حمل (به موجب ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال) اعمال نمی‌گردد یا اینکه فصل دوم بر مسئولیت هر دو گروه فوق (به موجب ماده ۱۰ 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 اینکه 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

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۳۳۳

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 می باشد. 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
نمی گردد.

ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو/ پروتکل
شماره ۴ مونترال دفاع تقصیر یا خطای
عمدی متصدی را پیش بینی نمی کند.
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) در خصوص مسئولیت در قبال کالا اعمال نمی‌گردد.^{۸۸} محدوده‌های مسئولیت لازم‌الاجرا برای کالا ۱۷ حق برداشت ویژه برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر اینکه نفع خاصی برای تحویل کالا در

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

مقصد اعلام شده باشد.

به موجب بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال متصدي حمل مي‌تواند به دفاعياتي که در بند (۳) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال ذکر شده بود استناد کند مشروط بر اين که خسارت ناشي از: الف) نقص ذاتي، کيفيت يا عيب کالا، ب) نقص بسته‌بندي که متصدي حمل مسؤول آن نبوده، ج) جنگ يا منازعه مسلحانه يا د) عمل مقام عمومي که در ارتباط با ورود، خروج يا ترانزيت کالا صورت پذيرفته، باشد. در حالي که بند (۳) ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو/ پروتکل شماره ۴ مونترال از متصدي حمل خواسته تا ثابت نمايد خسارت «فقط» ناشي از يکي از اسباب فوق‌الذکر بوده. کلمه «فقط» از بند (۲) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال حذف شده است و بنا بر اين مي‌توان گفت که کنوانسیون مونترال امکان اثبات رابطه عليت را آسان‌تر کرده است.

افزون بر اين، در صورتي که کالا به وسيله حمل و نقل ديگري (جاده‌اي، ريلي يا دريايي) انتقال يابد، بند (۴) ماده ۱۸ کنوانسیون مونترال مقرر مي‌دارد که

چنانچه متصدي حمل هوایي 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 متصدي حمل از حمایت ناشی از کنوانسیون مونترال گردیده^{۸۹} و در نتیجه متصدي حمل می‌تواند به دفاع تقصیر مشترک مذکور در ماده ۲۰ کنوانسیون مونترال استناد ورزد.

چهار- مسئولیت متصدي حمل در قبال تأخیر

مطابق ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال، متصدي حمل در قبال هرگونه تأخیری مسؤول است مشروط بر این‌که آن تأخیر سبب ورود خسارت به مسافر یا ذینفع در کالا شده باشد. همچون ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو مسافر یا ذی نفع در کالا باید ثابت نماید که (۱) تأخیری رخ داده است (با

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.

توجه به زمان متعارف برای حمل و اینکه 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 ورشو، در کنوانسیون مونترال نیز درخصوص 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 مسئولیت 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،

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

متصدي حمل بايد «داراي بيمه كافي براي پوشش مسؤوليت ناشي از اين كنوانسيون باشد». برخي از مفسران حقوقي انتقاد کرده اند كه كنوانسيون مونترال تلاش نمود تا تكاليف بيمه اي متصديان حمل را در كنوانسيوني تنظيم و تدوين نمايد كه مربوط به مباحث مسؤوليت بين متصديان حمل و مسافران يا اشخاص ذينفع در كالا مي باشد.⁹¹ همچنين ادعا شده است كه اصطلاح «بيمه كافي» كه در اين ماده ذكر شده مبهم مي باشد.⁹²

مقررات شماره ۲۰۲۷/۹۷ كميسيون اروپا با تفصيل بيشتري تكاليف بيمه اي متصديان حمل و نقل هوايي عضو جامعه اروپا را تعيين مي نمايد. مطابق اين مقررات متصديان حمل و نقل هوايي عضو جامعه اروپا مكلفند هر مسافر را تا محدوده مسؤوليت ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ويژه بيمه نمايند. مع هذا، در مورد مسؤوليتهاي بالاتر از اين محدوده مسؤوليت، متصدي بايد داراي بيمه اي «در سطح معقول» باشد كه اين سطح معقول مبهم

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

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

می‌باشد.^{۹۳} این حداقل تکلیف بیمه‌ای متصدیان حمل و نقل هوایی عضو جامعه اروپا، صرفاً مربوط به مسؤلیت 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 مسؤلیت (یعنی ۱۰۰۰۰۰ حق برداشت ویژه) 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

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

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 مسؤلیت 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).

کنوانسیون مونترال: تجزیه و ... ❖ ۳۴۱

بالتر از محدوده مسؤولیت در قبال فوت یا صدمه بدني یا تأخیر توافق نماید. این آزادی متصدي حمل برای توافق راجع به افزایش میزان مسؤولیت یا اسقاط محدوده هاي مسؤولیت یا اسقاط دفاعیاتی که در دسترس وي می باشد، صریحاً در مواد ۲۵ و ۲۷ کنوانسیون مونترال مورد تأیید قرار گرفته است. گفته شده است که در خصوص نظام مسؤولیت در قبال مسافر، کنوانسیون مونترال تأییدی است بر اعتبار موافقتنامه های از قبیل IIA و MIA که برای افزایش مسؤولیت متصدي حمل منعقد می شود، و بنابراین لزومی به درج مقررات این موافقتنامه ها در فصل سوم کنوانسیون مونترال نبوده است.^{۹۶} اما باید در نظر داشت که موافقتنامه های مانند IIA و MIA اساساً اسنادی قراردادی هستند و از لحاظ حمایت از مصرف کننده نمی توانند تضمینات و ثباتی بلند مدت در خصوص يك نظام مسؤولیت آن گونه که توسط يك کنوانسیون بین المللی فراهم می شود، ارائه نمایند.

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

هفت- نتیجه

مسائلي 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 مسئولیت مطلق متصدی حمل استناد نمایند یا خیر؛

- شرط ارسال اخطاریه به موقع برای
فقدان (جزئی) بار همراه تحویل شده؛
- میزان پیش‌پرداخت‌هایی که ماده ۲۸
کنوانسیون مونترال پیش‌بینی کرده است؛
- آیا مسئولیت در قبال مندرجات
اسناد حمل به موجب ماده ۱۰ کنوانسیون
مونترال، مسئولیتی مطلق است و چه کسی
تابع چنین مسئولیت مطلق است؛
- لزوم به دست دادن تعریفی از
تأخیر و اینکه 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 همگامی 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.