

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی

منصور جباری

تاریخ دریافت: ۸۵/۴/۱

دانشیار حقوق دانشگاه علامه طباطبائی

تاریخ تأیید: ۸۵/۹/۳۰

ابراهیم عزیزی

عضو حقوق دان شورای نگهبان

چکیده

کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن و کنوانسیون مونترال، نوع و میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل را در پروازهای داخلی و بین‌المللی تعیین کرده‌اند. مطابق آنها متصدیان حمل و نقل می‌توانند علاوه بر قراردادهای مربوطه در این اسناد، قرارداد حمل و نقل جداگانه‌ای با فرستنده کالا یا مسافر منعقد نمایند لیکن آن‌ها نمی‌توانند شروطی را که ناقض کنوانسیون‌ها باشد در این قراردادها وارد نمایند.

این مقاله به این سؤال‌ها پاسخ می‌دهد که: آیا متصدیان حمل و نقل و مسافر می‌توانند در مورد میزان مسئولیت با هم توافق کنند و آن را کاهش یا افزایش دهند؟ در چه مواردی میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی کاهش و در چه مواردی افزایش می‌یابد؟ آیا خارج از قرارداد نیز ممکن است مسئولیت متصدی حمل و نقل افزایش یا کاهش یابد؟
واژگان کلیدی: کنوانسیون ورشو، پروتکل لاهه، کنوانسیون مونترال، مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی، افزایش مسئولیت، کاهش مسئولیت، مسئولیت محدود، مسئولیت نامحدود.

مقدمه

قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی کشور تا قبل از الحاق ایران به کنوانسیون ورشو (مصوب ۱۹۲۹) در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی و پروتکل‌های اصلاحی آن (که در خرداد ماه ۱۳۵۴ به تصویب مجلس رسید)، همان مقررات حاکم بر قانون تجارت و قواعد عام مدنی بوده است. ولی به لحاظ پیچیدگی این نوع از حمل و نقل و عدم انطباق مقررات آن با مقتضیات عصر، کشور ما بدان ملحق شد. مطابق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواییمایی ایران در پروازهای داخل کشور (مصوب ۱۳۶۴) مسئولیت شرکت‌های هواییمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و لوازم شخصی مسافران در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی، مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضا رسیده است، موضوع مصوب

۱۳۵۴ می‌باشد. با تصویب این قوانین، مقررات کنوانسیون‌های مزبور قانون خاص محسوب و قانون تجارت قانون عام تلقی می‌گردد. در این کنوانسیون‌ها با موادی مواجه می‌شویم که با صراحت، مسئولیت عاملین اصلی زیان و حق مراجعه صاحب کالا به آنها را بیان می‌دارد. به موجب کنوانسیون ورشو، مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر، برای هر مسافر به مبلغ ۱۲۵۰۰۰ فرانک و در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا حمل کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود شده است.

برای روزآمد کردن کنوانسیون ورشو، در سال ۱۹۵۵ با تصویب پروتکلی در شهر لاهه اصلاحاتی بر آن وارد گردید. این پروتکل به پروتکل لاهه معروف است. مسئولیت متصدی حمل و نقل در پروتکل لاهه به دو برابر افزایش یافته است. مجدداً در سال ۱۹۷۱ پروتکل گواتمالا، کنوانسیون ورشو را اصلاح کرد که میزان مسئولیت و نوع مسئولیت در آن تغییر کرده است. در همه این اسناد، مسئولیت متصدی حمل براساس فرانک، پول رایج فرانسه تعیین گردیده بود. در سال ۱۹۷۵ مقرر گردید میزان مسئولیت متصدی حمل از پول رایج کشوری به یک واحد اصلی به نام SDR^۱ تغییر یابد. بنابراین چهار پروتکل به نام‌های پروتکل‌های شماره یک، دو، سه و چهار سال ۱۹۷۵ که مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن را در باب حمل کالا روزآمد می‌کنند، تدوین گردیدند.

علاوه بر اسناد که در سطح بین‌المللی از حمایت بسیاری از دولت‌ها برخوردار بودند، به دلیل حمایت دولت‌ها از مسافران، اقدامات یک جانبه‌ای از طرف بعضی از دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در سطوح ملی و بین‌المللی صورت گرفت که موجب شد مقررات متفاوتی در کشورهای مختلف به تصویب رسد. کشورها تلاش کردند مقررات یکسانی را در سطح جهان به مرحله اجرا بگذارند که در نهایت به تصویب کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ راجع به یکپارچه‌کردن برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی منجر شد.^۲ این کنوانسیون به منظور روزآمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو

۱ - SDR مخفف Special Drawing Rights به معنی «حق برداشت ویژه» واحد پولی مصنوعی است که توسط صندوق بین‌المللی پول ایجاد شده است. این واحد پولی بر ارزش وجه رایج پنج کشور برتر جهان مبتنی است که تورم و عوامل مختلف دیگر دائماً بر ارزش آن مؤثر می‌باشد. برای مثال در حالی که در سال ۱۹۷۱، ارزش یکصد هزار SDR برابر با یکصد هزار دلار آمریکا بود، ارزش آن در سال ۱۹۷۵ پانزده درصد و در سال ۱۹۸۵ بیش از شصت و دو درصد در مقابل دلار آمریکا کاهش یافت (Bin Cheng, 1989:232).

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

ترجمه کنوانسیون: بناء نیاسری، ۱۳۸۳: ۳۱۳-۳۴۹ و همان: ۳۴۵ به بعد:

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.

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و ... ۱۳۱

و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است. مطابق این کنوانسیون میزان مسئولیت متصدی حمل برای هر مسافر ۱۰۰۰۰۰۰ SDR تعیین شده است. در مورد خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل اشخاص مسئولیت متصدی حمل برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ SDR می‌باشد. در حمل و نقل بار همراه مسافر، مسئولیت متصدی حمل در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن و یا تأخیر محدود به ۱۰۰۰ SDR برای هر مسافر می‌باشد. در حمل و نقل کالا، مسئولیت متصدی حمل در صورت اتلاف، از بین رفتن، ناقص شدن یا تأخیر محدود به هفده SDR برای هر کیلوگرم می‌باشد (کنوانسیون مونترال، مواد ۲۱ و ۲۲).

هیچ یک از مواد کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، متصدیان حمل و نقل را از انعقاد قرارداد حمل و نقل جداگانه منع نمی‌کند. بنابراین متصدیان حمل و نقل می‌توانند هر شرطی را که ناقص مقررات کنوانسیون نباشد اتخاذ نمایند. در حمل و نقل مسافر و بار، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌تواند با توافق میان مسافر و متصدی حمل افزایش یابد. در خصوص مسافر، بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد». نمونه‌ای از این توافقات می‌توان به توافق ۱۹۶۶ میان هیأت هوا نوردی ایالات متحده آمریکا^۱ و متصدیان حمل و نقلی که به آمریکا یا از آمریکا به هر مقصدی پرواز می‌کنند اشاره کرد که به موافقتنامه مونترال معروف است. این توافقنامه میزان مسئولیت متصدیان را افزایش داد. هیأت هوا نوردی ایالات متحده در همان سال مقرره‌ای را تصویب کرد^۲ که بر اساس آن، مسافر و متصدی حمل و نقل می‌توانند با موافقت یکدیگر، مسئولیت متصدی حمل را از میزان مقرر در کنوانسیون افزایش دهند. از جمله دعوی‌هایی که بر این اساس بررسی و نهایتاً منجر به تصمیم‌گیری شده است، دعوی وارن^۳ می‌باشد که در آن متصدی حمل و نقل به میزان توافق شده مسئول شناخته شده است. به دنبال تصمیم هیأت هوا نوردی ایالات متحده به سال ۱۹۶۶، بسیاری از خطوط هوایی که میزان مسئولیت پیش‌بینی شده در پروتکل لاهه را ناکافی می‌دانستند، میزان مسئولیت بیشتری را برای مسافران‌شان پیشنهاد دادند. مشابه این مصوبه را در کشورهای دیگر هم می‌توان دید. برای مثال، قانون ۱۹۷۶ فرانسه^۴، میزان مسئولیت

1- Civil Aeronautical Board (CAB-USA).

۲- تصمیم ماه می ۱۹۶۶ هیأت هوانوردی آمریکا.

3- U.S. District Court, Southern District of New York, Warren vs. the Flying Tiger Line Inc., 21 September 1964: 9 Avi. 17.621 (17.626).

4- French Law No. 26-529 of 18 June 1976.

متصدی حمل و نقل را به سیصد هزار فرانک جدید افزایش داد. این قبیل اقدامات، چه توسط دولت‌ها و چه توسط متصدیان حمل و نقل، سیستم متحدالشکل ورشو را با خطر جدی مواجه ساخت.

مطابق کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، مسافر و متصدی در خصوص میزان ارزش کالا نیز می‌توانند با هم توافق نمایند. اگر در زمان تحویل کالا یا لوازم شخصی مسافر به متصدی حمل، فرستنده یا مسافر ارزش آن را در زمان تحویل اعلان نماید و آن ارزش در بارنامه یا رسید لوازم تحویل شده قید شود، ارزش اعلان شده جانشین مبلغ تعیین شده در بند ۲ ماده ۲۲ می‌شود، البته مشروط به این که فرستنده یا مسافر، مبلغ اضافی تعیین شده توسط متصدی حمل را بپردازد (کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، ماده ۲۲). در این صورت در صورت تلف، گم شدن یا ورود خسارت به بخشی از کالا یا لوازم شخصی مسافر، قسمت (ب) بند ۲ ماده ۲۲ با تغییرات لازم اعمال خواهد شد. ارزش اعلام شده، حتی اگر بیشتر یا کمتر از قیمت واقعی کالا یا لوازم تحویل شده باشد، همچنان معتبر است. مبلغ اعلان شده، حداکثر مبلغ خسارت قابل پرداخت خواهد بود.^۱ در هر حال، اگر ارزش اعلام شده مورد توافق طرفین باشد ولی مبلغ اضافی حمل آن، از سوی فرستنده یا مسافر پرداخت نشده باشد، ارزش اعلام شده قابل استناد نخواهد بود.^۲

ارزش اعلام شده در مقابل متصدی جایگزین نیز قابل استناد است، حتی اگر برای انجام عملیات حمل توسط وی، بدون درج ارزش اعلام شده، بارنامه هوایی جدیدی صادر شده باشد.^۳ در صورت فقدان یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال کالا نیز میزان ارزش اعلام شده قابل پرداخت است، بدون این که خواهان تعهد داشته باشد تا میزان واقعی خسارت را مشخص نماید.^۴ با وجود این، میزان غرامت نمی‌تواند بیشتر از حق واقعی مسافر یا فرستنده کالا در زمان تحویل باشد (کنوانسیون ورشو، ماده ۲۲، بند ۱). به عبارت دیگر، اگر در پایان حمل و نقل متصدی حمل ثابت نماید مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است، متصدی ارزش واقعی کالا را به عنوان غرامت به فرستنده یا مسافر پرداخت خواهد نمود.

1- Tribunal, Geneva, Switzerland, Compagnie d'Assurances Alpina vs. TWA, 16 March 1962: 1962 RFDA 231; Commercial Court, Brussels, Air Zaire vs. Kimo, 9 January 1976: 1977 RFDA 96. cited in Mankiewicz, R.H., the Liability Regime of the International Air Carrier (London; Kluwer Law and Taxation publishers, 1981). at p. 112.

2- U.S. Court of Appeals, Third Circuit, Thomas vs. TWA, 15 March 1972: 12 Avi. 17.428; U.S. New York Supreme Court, New York County, 28 February 1951 and 10 June 1966: 3 Avi. 17.929 and 9 Avi. 18.229. cited in Mankiewicz, op. cit.

3- Supreme Court, Germany (Fed. R.), 20 May 1974: 1974 ULR 204. Cited in Mankiewicz, op. cit.

4- Commercial Court, Brussels, 19 April 1969: 1969 ETL1174. cited in Mankiewicz, op. cit.

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و... ۱۳۳

در ادامه مواردی که ممکن است میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی کاهش یابد بررسی می‌شود. آیا متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند در مورد میزان مسئولیت با هم توافق کنند و آن را کاهش دهند؟ ابتدا حق متصدی حمل برای انعقاد قراردادی جداگانه در کنار کنوانسیون‌های ورشو و مونترال بررسی خواهد شد. با توجه به این که در حال حاضر کنوانسیون ورشو در اغلب پروازهای بین‌المللی و حتی در برخی پروازهای داخلی بعضی از کشورها اجرا می‌گردد، در این مقاله، توجه بیشتری به این کنوانسیون خواهد شد.

گفتار اول: کاهش یا سلب مسئولیت از متصدی حمل و نقل هوایی

الف - کاهش یا سلب مسئولیت در کنوانسیون ورشو

بر اساس ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو، هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل یا تعیین مبلغی پایین‌تر از آن چه کنوانسیون ورشو مقرر داشته‌است باشد، باطل و بی‌اعتبار خواهد بود، اما بی‌اعتباری این چنین شرطی سبب بی‌اعتباری کل قرارداد حمل و نقل که کماکان تابع مقررات کنوانسیون ورشو خواهد بود، نمی‌شود. ماده مذکور، یکی از دو ماده‌ای است که سوء استفاده از بعضی شرطها را در انعقاد قرارداد حمل و نقل بی‌اثر می‌کند. ماده ۳۲ نیز هرگونه شرطی درباره انتخاب قانون و صلاحیت قضایی را که ناقض مقررات کنوانسیون ورشو باشد، باطل و بی‌اعتبار می‌شمارد. این قبیل شرطها که معمولاً توسط متصدیان حمل و نقل در اسناد حمل و نقل تعرفه درج می‌شوند، باطل و بی‌اعتبارند. وجود چنین شروطی در قراردادها، باعث بی‌اعتباری کل قرارداد حمل و نقل نخواهد بود، تنها شروطی که منع شده‌اند باطل و بی‌اثر می‌باشند. در هر حال مواد دیگر کنوانسیون شامل محدودیت‌های مربوط به میزان مسئولیت متصدی که ذکر شد همچنان مؤثر هستند.^۱

ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو توسط پروتکل لاهه (ماده ۱۲) اصلاح شده است. بر این اساس، در صورت پذیرش پروتکل لاهه، شرط عدم مسئولیت متصدی حمل یا محدود بودن مسئولیت وی در خصوص «ضرر و زیان یا خسارات ناشی از نقص ذاتی، کیفیت یا عیب کالای حمل شده»، معتبر می‌باشد. شروط دیگری نیز در اسناد حمل و نقل مجاز شمرده شده‌اند. مواردی در کنوانسیون ورشو ذکر شده است که مطابق آنها طرفین مجاز هستند شرایط مقرر در بعضی از مواد کنوانسیون، از جمله بند ۲ ماده ۱۳ (حق تحویل گیرنده / متصدی حمل در خصوص اعلان ورود کالا)^۲، بند ۱ ماده ۲۲

1- Danziger v. Air France 14 Avi. 18280 (D.C. N.Y. 1977). Cited in Goldhirsch, The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff, 1988) at p. 110.

۲- بند ۲ ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو: متصدی حمل و نقل مکلف است به محض وصول کالا مراتب را به گیرنده اطلاع

(محدوده‌های مسئولیت در قبال مسافر) و بند ۲ ماده ۲۲ (محدوده‌های مسئولیت در قبال کالا و لوازم شخصی مسافر) را تغییر دهند. بعضی از شرط‌ها ممکن است ناظر به مسئولیت متصدی حمل و نقل نباشد لیکن به طور غیر مستقیم به کاهش یا سلب مسئولیت وی کمک نماید. از این رو قبل از پاسخ به این پرسش که آیا یک شرط به دلیل اینکه منجر به کاهش یا محدود شدن مسئولیت‌های متصدی حمل می‌شود منع شده است یا خیر، باید مشخص شود که کدام شروط در کنوانسیون، حاکم بر مسئولیت متصدی حمل بوده و میزان مسئولیت وی را مشخص می‌کنند. مقرراتی که در کنوانسیون ورشو مربوط به مسئولیت متصدی حمل نقل هستند عبارتند از:

۱- موارد مسئولیت متصدی حمل و نقل

کنوانسیون ورشو موردی را ذکر نموده است که در صورت وقوع خسارت متصدی حمل و نقل مسئول شناخته می‌شود. این موارد عبارتند از:

الف- متصدی حمل و نقل هوایی در قبال هرگونه خسارت وارده به مسافر در اثر حادثه منجر به مرگ یا جراحت، مسئول است، البته مشروط به آن که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا حین پیاده یا سوارشدن رخ داده باشد (کنوانسیون ورشو، ماده ۱۷).

ب- متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد (همان، ماده ۸).

ج- متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد (همان، ماده ۱۹).

د- چنان چه متصدی حمل و نقل دستورهای فرستنده را نسبت به در اختیار گذاشتن کالا بدون درخواست ارائه نسخه‌ای از بارنامه که به فرستنده تسلیم شده است اجرا نماید، مسئول جبران خسارتی است که از این جهت متوجه شخصی می‌گردد که قانوناً بارنامه در دست اوست؛ بدون آن که به حق متصدی حمل و نقل در مورد جبران خسارت توسط فرستنده لطمه‌ای وارد آید (همان، ماده ۱۲، بند ۳).

در همه موارد بالا به استثنای مورد اخیر، متصدی حمل و نقل حق دارد به محدودیت مسئولیت خود استناد کرده و از خودش طبق مفاد کنوانسیون دفاع کند. به عبارت دیگر، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل به همان اندازه‌ای است که ذکر شد مگر آن که وی تخلف نموده باشد که در این صورت مسئولیت بیشتری خواهد داشت که اصطلاحاً گفته می‌شود مسئولیت متصدی حمل و نقل نامحدود است.

۲- موارد امکان دفاع برای متصدی حمل و نقل

در موارد زیر متصدی حمل و نقل ممکن است جزئاً یا کلاً از مسئولیت معاف شود:

الف- در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که همه اقدامات ضروری را برای اجتناب از وقوع خسارت انجام داده است، از هرگونه مسئولیتی معاف خواهد بود (همان، ماده ۲۰). این چنین معافیتی در کنوانسیون ورشو ذکر شده است ولی کنوانسیون مونترال در این خصوص مسئولیت مطلق در نظر گرفته است. مطابق بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال، در مورد فوت یا صدمات بدنی مسافر، متصدی حمل نمی تواند شرط عدم یا تحدید مسئولیت در قرارداد درج نماید.

ب- در صورتی که خسارت وارده ناشی از قصور شخص زیان دیده باشد، متصدی حمل می تواند کلاً یا جزئاً خود را از مسئولیت مبرا سازد (همان، ماده ۲۱)

ج- مسئولیت متصدی حمل و نقل در پرداخت غرامت، محدود به ارزشی است که مسافر یا فرستنده کالا در هنگام تحویل کالا اظهار کرده است (همان، ماده ۲۲). بنابراین در صورتی که مسافر یا فرستنده کالا ارزش کالا را اعلام کرده باشد و به علت تخلف متصدی حمل و نقل کالا از بین برود، متضرر نمی تواند به بیش از اظهاراتش ادعای خسارت نماید.

د- متصدی حمل و نقل حق دارد در موعد مقرر، به صورت مکتوب از ورود خسارت به محموله و یا تأخیر آن مطلع شود (همان، ماده ۲۶).

در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید. در صورت تأخیر در حمل و نقل، شکواییه باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود. این مواعد در پروتکل لاهه به ترتیب به هفت، چهارده و بیست و یک روز تغییر یافته است.

ه- در صورتی که تا دو سال دعوایی علیه متصدی حمل اقامه نشود، حق مطالبه خسارت از مسافر یا گیرنده زایل خواهد شد (همان، ماده ۲۹)

۳- منع متصدی حمل و نقل از اقامه برخی دفاعیات

چنان که ذکر شد کنوانسیون ورشو و دیگر اسناد مربوط به مسئولیت متصدیان حمل و نقل، برای جبران خسارات وارده در حمل و نقل هوایی سقفی را تعیین کرده اند. مثلاً کنوانسیون ورشو مبلغ ۱۲۵۰۰۰ فرانک را به عنوان حداکثر مسئولیت متصدیان حمل و نقل تعیین کرده است. این اسناد با تدوین مقرراتی اعلام داشته اند که در صورت اجتماع برخی شرایط، سقف در نظر گرفته شده برای مسئولیت متصدی حمل و نقل قابل اجرا نبوده و دادگاه رسیدگی کننده با توجه به اوضاع و

احوال، میزان مسئولیت را معین خواهد کرد. این موارد عبارتند از:

الف - کوتاهی در تحویل به موقع بلیط حائز شرایط به مسافر (همان، ماده ۳، بند ۲): همراه نداشتن بلیت یا منطبق نبودن آن با مقررات یا گم شدن آن، در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که مشمول مقررات کنوانسیون ورشو است تأثیری نخواهد داشت. لیکن هر گاه متصدی حمل و نقل مسافری را بدون تسلیم بلیط مسافرت بپذیرد نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که متصدی حمل و نقل را یا از مسئولیت میرا و یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید.

ب - کوتاهی در تحویل به موقع رسید حائز شرایط برای لوازم شخصی مسافر (همان، ماده ۴، بند ۲): هر گاه متصدی حمل و نقل لوازم شخصی را بدون تسلیم رسید بپذیرد یا رسید این لوازم فاقد مشخصات مذکور در بندهای د، ز و ح ماده ۴ باشد، نمی‌تواند به مقررات کنوانسیون ورشو که متصدی حمل و نقل را از مسئولیت میرا یا مسئولیت او را محدود می‌کند استناد نماید.^۱ پروتکل لاهه با اصلاح کنوانسیون ورشو، رسید لوازم شخصی ساده‌تری را جایگزین رسید فوق‌الذکر با مندرجات مفصل نموده است. مطابق آن در رسید لوازم شخصی باید ذکر شود که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل، کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد، در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که طبق آن مسوولیت متصدی حمل و نقل - در صورت گم شدن یا معیوب شدن لوازم شخصی - در اغلب موارد محدود می‌باشد. کنوانسیون موتترال برای روزآمد کردن مقررات حمل و نقل، نوآوری مهمی به وجود آورده است. مطابق ماده ۳ آن، هر وسیله دیگری که اطلاعات لازم را حفظ و نگهداری نماید، می‌تواند جایگزین صدور رسید لوازم شخصی گردد. در صورت استفاده از چنین وسیله‌ای، متصدی حمل، تسلیم رسیدی کتبی، حاوی اطلاعات نگهداری شده را به مسافر پیشنهاد می‌دهد.

در مواقعی که متصدی حمل و نقل به واسطه کوتاهی در تحویل رسید واجد شرایط برای لوازم شخصی مسافر، مسئولیت نامحدودی دارد، هر شرطی که مسئولیت او را نادیده بگیرد نافذ نخواهد بود. همچنین شرطی که متصدی حمل را از سوءرفتار عمدی میرا کند، در واقع از ماده ۲۵ عدول کرده و در نتیجه چنین شرطی طبق ماده ۲۳ بی‌اعتبار خواهد بود.^۲

۱- بند ۳ ماده ۴ مقرر می‌دارد: رسید لوازم شخصی شامل مشخصات ذیل خواهد بود: الف - محل و تاریخ صدور، ب - نقاط مبدا و مقصد، ج - نام و نشانی متصدی یا متصدیان حمل و نقل، د - شماره بلیط مسافر، ه - تذکار این نکته که لوازم شخصی به دارندنده رسید مزبور تحویل داده خواهد شد، و - تعداد و وزن بسته‌ها، ز - مبلغ ارزش اظهار شده طبق بند ۲ ماده ۲۲، ح - ذکر این نکته که حمل و نقل مشمول مقررات مربوط به مسوولیت (مصرحه در این کنوانسیون) می‌باشد.

2- Middle East AirLines c. Cie. Baloise Transports 1972 RFDA 186 (Cass. Lebanon, 20 Jan. 1971) (Goldhirsch, 1988:112).

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و... ۱۳۷

موضوع قضیه شرکت اطلاعات و تجهیزات موبایل^۱ به شروط ضمن عقد مربوط است. خواهان دادخواستی برای جبران خسارت وارده به لوازم کامپیوتری که در حین حمل و نقل هوایی از ونکوور (بخش انگلیسی نشین کلمبیا) به آتلانتای جورجیا خسارت دیده بود، ارائه نمود. خواهان مبلغ کامل خسارت خود را که تقریباً معادل ۲۴۰۰۰۰ دلار بود و یا به عنوان جایگزین آن، مبلغ اظهار شده پیش از حمل را که معادل ۲۱۴۰۰۰ دلار بود از متصدی حمل مطالبه نمود. خوانده ادعا کرد که مسئولیت وی براساس ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو، محدود به پرداخت ۲۵۰ فرانک در ازای هر یک کیلوگرم از وزن محموله و یا جمعاً مبلغی معادل پنجاه هزار دلار می‌باشد. متصدی حمل معتقد بود که براساس شرایط استاندارد خود که در تنظیم قراردادهای حمل و نقل منظور می‌داشته، سقف مبلغی که به عنوان ارزش اظهار شده می‌توانسته برای حمل محموله اعلام شود تا مبلغ پنجاه هزار دلار بوده‌است. خواهان استدلال کرد مقرره‌ای که میزان مبلغ اظهار شده توسط فرستنده را محدود نماید، براساس ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو بی‌اعتبار و باطل است.

قاضی تحقیق با تأیید نظر خواهان معتقد بود، براساس مقررات کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل نمی‌تواند میزان مبلغی را که می‌توان به عنوان ارزش اظهار شده اعلام نمود، کاهش دهد. موضوع استیناف خواهی این بود که آیا شروط مقرر توسط خوانده می‌تواند ارزشی را که فرستنده کالا در خصوص محموله اعلام می‌دارد، به مبلغ پنجاه هزار دلار محدود نماید یا خیر؟ و آیا چنین شرطی مغایر مقررات کنوانسیون ورشو می‌باشد یا خیر؟ اعضای دادگاه استیناف در این خصوص اختلاف نظر داشتند. اکثریت اعضا اعلام داشتند که شروط خوانده نامفهوم و متناقض بوده و در نتیجه محدوده پنجاه هزار دلاری که خوانده بدان استناد می‌کند، نمی‌تواند مبلغی را که خواهان تحت عنوان ارزش اعلام شده اظهار داشته است تحدید نماید. اکثریت قضات دادگاه با نظر قضات اقلیت مبنی بر این که کنوانسیون ورشو طرفین قرارداد حمل و نقل هوایی را برای توافق در خصوص میزان محدوده مسئولیت متصدی حمل به بیش از ۲۵۰ فرانک در ازای هر یک کیلوگرم، و البته کمتر از ارزش واقعی کالای موضوع حمل منع نکرده است، موافق بودند. دادگاه استیناف در نهایت استیناف خواهی خوانده را رد کرد و خواهان توانست مبلغ اظهار شده را بعنوان ارزش کالا را دریافت دارد.

ج- کوتاهی در تحویل بارنامه هوایی حائز شرایط (همان، ماده ۹): چنان چه متصدی حمل و نقل کالایی را که برای آن بارنامه هوایی صادر نشده باشد قبول کند یا چنانچه بارنامه صادره حاوی مشخصات زیر نباشد، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند به مقررات این کنوانسیون که او را از مسئولیت مبرا یا مسئولیت

1- MDSI Mobile Data Solutions Inc. v. Federal Express, 2003 BCCA 9, affirming 2001 BCSC 1411, cited in: <http://www.Admirattylaw.Com> dated: January 2005.

او را محدود می‌کند استناد نماید: محل و تاریخ تنظیم بارنامه، نقاط مبدا و مقصد، نقاط توقف مورد توافق به شرط آن که متصدی حمل و نقل حق داشته باشد در صورت لزوم نقاط مزبور را تغییر دهد بدون آن که اعمال این حق جنبه بین‌المللی حمل و نقل را منتفی سازد، نام و نشانی فرستنده، نام و نشانی اولین متصدی حمل و نقل، در صورت لزوم نام و نشانی گیرنده، نوع کالا، تعداد بسته‌ها و نوع بسته‌بندی و علائم مخصوص و شماره آنها، وزن و مقدار و حجم و ابعاد کالا و ذکر این نکته که حمل و نقل تابع مقررات مربوط به مسئولیت مقرر در کنوانسیون ورشو می‌باشد.

پروتکل لاهه ماده مذکور را به این صورت تغییر داده است: چنان چه کالا با موافقت متصدی حمل و نقل بدون تنظیم بارنامه هوایی بارگیری شود یا بارنامه مذکور متضمن شرح مندرج در بند ج از ماده ۸ نباشد، متصدی حمل و نقل نمی‌تواند از محدودیت مسئولیت استفاده کند. بند ج ماده ۸ پروتکل لاهه مقرر می‌دارد: در بارنامه هوایی، شرحی خطاب به فرستنده کالا به این مضمون ذکر شود که چنان چه مقصد نهایی حمل و نقل کشوری غیر از کشور مبدا باشد یا در چنین کشوری توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد، حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود و طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل - در صورت گم شدن یا معیوب شدن کالا - در اغلب موارد محدود می‌گردد. پروتکل لاهه با اصلاح کنوانسیون ورشو مقررات ساده‌تری را در خصوص بارنامه هوایی مقرر داشته است. مطابق آن بارنامه باید حاوی شرحی خطاب به فرستنده کالا به این مضمون باشد که چنان چه مقصد نهایی حمل و نقل، کشوری غیر از کشور مبدا باشد یا در چنین کشوری توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد، حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود و طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل - در صورت گم شدن یا معیوب شدن کالا - در اغلب موارد محدود می‌گردد. کنوانسیون مونترال، تغییرات مهمی در این مقررات داده است. به موجب ماده ۹ کنوانسیون مونترال، عدم رعایت مقررات مربوط به اسناد حمل و نقل، وجود یا اعتبار قرارداد حمل را مخدوش نخواهد ساخت و در هر حال قرارداد حمل تابع مقررات این کنوانسیون، از جمله مقررات مربوط به محدودیت مسئولیت خواهد بود.

د- در مواردی که متصدی حمل و نقل مرتکب تخلف عمدی شده باشد (همان، ماده ۲۵): در صورتی که خسارت وارده ناشی از خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد^۱ به نحوی که خطای مزبور طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده معادل با خلافاکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق نخواهد داشت به مفاد کنوانسیون ورشو که مسئولیت او را سلب یا محدود می‌کند، استناد نماید. با رعایت مواد فوق، متصدی حمل و نقل و فرستنده یا مسافر مجاز می‌باشند تا با توافق یکدیگر هر شرطی را در قرارداد حمل و نقل بگنجانند.

1- Willful misconduct or by such default on his part.

۴- برخی شروط قراردادی قابل قبول

در مواقعی که متصدی حمل درصدد برمی آید تا با استناد به مفاد اسناد مربوط به حمل و نقل، به عدم مسئولیت خود در قبال دعوی که اصولاً مطابق مقررات کنوانسیون ورشو معتبر تلقی می شود، اصرار ورزد، خواهان می بایست حسب مورد با بررسی دقیق چنین اسنادی، شروطی را که به رغم مقرر فوق تغییری در مقررات کنوانسیون داده و یا از آنها عدول کرده اند، شناسایی نموده و از تمسک متصدی حمل به آن شروط ممانعت به عمل آورد. انواع مختلفی از شرط ها وجود دارند که می توانند مسئولیت را از متصدیان حمل و نقل سلب کنند یا از مقدار آن بکاهند. این شروط ممکن است در اسناد حمل و نقل، تعرفه های حمل و نقل یا در قوانین محلی یافت شوند (Goldhirsch, 1988: 110-111) در زیر به برخی از آنها اشاره می کنیم:

الف- شرطی که اظهار بدارد متصدی حمل مسئول تأخیری نخواهد بود که مسبب آن متصدی حمل دیگری (متصدی جایگزین) باشد، شرط معتبری است.^۱ این شرط ماده ۱۹ را نقض نمی کند، زیرا این شرط متصدی حمل را تنها از مسئولیت در قبال قصور دیگر متصدیان میرا می کند.^۲

ب- شرطی که مقرر دارد خسارت وارده باید ظرف مدت معینی (مثلاً ظرف ۱۲۰ روز) از تاریخ صدور بارنامه هوایی به متصدی حمل اعلام شود، معتبر است. در پرونده ای^۳، خواهان که کل محموله را از دست داده بود، دعوی خود را بعد از گذشت ۱۲۰ روز، و البته ظرف دو سال از تاریخ وقوع خسارت، اقامه کرده بود. متصدی در دفاع از خود اعلام نمود که طرح دعوا در موعد مقرر صورت نگرفته، چرا که براساس اوراق تعرفه حمل و نقل، خواهان ملزم بوده تا وقوع خسارت را ظرف مدت ۱۲۰ روز از تاریخ صدور بارنامه هوایی، به وی اطلاع دهد. دادگاه با پذیرش دفاعیات متصدی حمل اعلام داشت، چنین شرطی همانند شرط غیرمعتبری که موجبات «سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل» را فراهم می آورد نیست. به اعتقاد این دادگاه صرف مغایرت مفاد شرط مقرر با ماده ۲۹ کنوانسیون، نمی توانست موجب بی اعتباری آن شرط باشد. دادگاه در این دعوا فقط مواد ۲۰ و ۲۲ را لحاظ قرارداد و توجهی به ماده ۲۳ ننمود. در هر حال چنین تصمیمی از لحاظ دیگری

1- Atlantic Fish and Oyster Corp. V. Pan Am 1950 U.S. Av. Rep. 23 (111, Cir. Ct. 1948). Cited in: Goldhirsch 1988: 110.

2- Connaught v. Air Canada 94 dom. L. REP. 3d. 1980 Air Law 37. 586 (Ont. High Ct. 1978).

3- Butler's Shoe Corp. v. Pan Am 514 F.2d 1283 (5 th Cir. 1975).

۱ - ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو: ۱) در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارات اتخاذ نموده اند، یا آن که اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است، مسئول نخواهد بود. ۲) در مورد حمل بار و لوازم شخصی چنان چه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده

نیز قابل انتقاد به نظر می‌رسد (Goldhirsch, 1988: 111) چرا که در صورت از بین رفتن کامل محموله، ماده ۲۶ قابل استناد نمی‌باشد. مطابق بند دوم این ماده «در صورت بروز خسارت، شخصی که لوازم شخصی یا کالا را دریافت می‌کند باید بلافاصله پس از مشاهده خسارت حداکثر ظرف سه روز برای لوازم شخصی و هفت روز برای کالا از تاریخ دریافت آنها به متصدی حمل و نقل شکایت نماید. در صورت تأخیر، شکواییه باید حداکثر ظرف چهارده روز پس از تاریخ دریافت لوازم شخصی یا کالا به نامبرده تسلیم شود». بنابراین ماده ۲۶ تنها در خصوص وقوع خسارت، از جمله گم شدن بخشی از کالا یا لوازم شخصی مسافر، و تأخیر پیش آمده برای موضوع حمل و نقل قابل اجراست. بنابراین در صورت از بین رفتن کل محموله، تنها می‌بایست مهلت دوسالۀ مقرر در ماده ۲۹ منظور گردد. شرط ۱۲۰ روز احتمالاً در دعاوی معتبر خواهد بود که ماده ۲۶ می‌تواند در مورد آنها اعمال شود، زیرا در این مدت باید مراتب ورود خسارت را به اطلاع متصدی حمل و نقل رساند. چنین شرطی کمکی به مستثنا یا محدود کردن مسئولیت نخواهد کرد. بنابراین، این شرط از نظر کنوانسیون معتبر است. در دعاوی^۱ ۵۳ جعبه از ۱۹۹۶ بسته حمل شده خسارت دیده بود. در قرارداد حمل و نقل شرط «اعلام ۱۲۰ روزه»^۲ وجود داشت که بدان عمل نشده بود. دادگاه اعلام کرد که متصدی حمل می‌تواند به مهلت ۱۲۰ روزه استناد نماید، چرا که چنین شرطی ماده ۲۳ کنوانسیون را نقض نمی‌کند.

برعکس، در فرانسه، دادگاهی شرط ۱۲۰ روزه را حتی در مواردی که بخشی از کالا خسارت دیده است، ناقض کنوانسیون دانسته است. این دادگاه با اشاره به ماده ۲۴ که مقرر می‌دارد دعوا جبران خسارت را تحت هر عنوان، منحصراً با توجه به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون ورشو می‌توان اقامه نمود، شرط فوق‌الذکر را عدول از این ماده دانست.^۳ به نظر دادگاه، در هر حال به طور قطع کاهش مهلت‌های مقرر در ماده ۲۶، نقض ماده ۲۳ تلقی شده و اعتباری نخواهد داشت.^۴

ج- شرط دیگری که اغلب در تعرفه‌های حمل و نقل درج می‌شود، عدم پذیرش مسئولیت «زیان‌های ناشی از خسارت یا تأخیر در تحویل پول، دوربین، ساعت یا دیگر اشیای ارزشمند و یا گم

ناشی از خطایی در امر خلبانی و هندلینگ (انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین) یا ناوبری بوده است و او و عاملین او کلیه تدابیر لازم را از هر حیث برای احتراز از خسارات معمول داشته اند، مسئول نخواهد بود.

1- Famolare Inc. v. Seaboard World Airlines 15 Avi. 17287 (N.Y. Sup. Ct. 1978). Cited in: Goldhirsch, 1988: 110.

3- 24 120 day notice.

3-Helvetia v. Alitalia 1979 RFDA 89 (Comm'l. Ct. Lyon, 6 March 1978), aff'd 1983, RFDA 228 (C.A. Lyon 17 Feb. 1983.). Accord: Guardian Insurance c. Sabena 1976 E.T.L. 918 (Comm'l. Ct. Antwerp, 10 Dec. 1975). Cited in: Goldhirsch, 1988: 111.

4-977 ZLW 230 (Oberlandesgericht Frankfurt, 20 May 1977).

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و ... ۱۴۱

شدن آنها» می‌باشد. در دعوایی^۱ دادگاه اعلام داشت، چنین شرطی مسئولیت متصدی حمل و نقل را بیش از حد مجاز ذکر شده در ماده ۲۳ کنوانسیون کاهش می‌دهد و بنابراین غیرقابل اجراست.^۲

د- اغلب متصدیان حمل و نقل در بلیطی که صادر می‌نمایند با درج شرطی اعلام می‌دارند زمان‌هایی که در جدول زمانی نشان داده شده‌اند ضمانت نمی‌شوند و بخشی از قرارداد تلقی نخواهند شد. مطابق ماده ۱۹، متصدیان حمل و نقل در قبال تأخیر مسئول می‌باشند؛ با این وصف آیا چنین شرطی براساس ماده ۲۳ منع شده‌است؟ در دعوایی^۳ در بلیط مسافر مقرر شده بود که جدول زمانی صرفاً نشان دهنده زمان ورود هواپیما می‌باشد. هنگامی که مسافر به جهت تأخیر شبانه ورودش علیه متصدی حمل دعوایی اقامه نمود، شرکت هواپیمایی با استناد به شرط مندرج روی بلیط، خود را در این خصوص از هرگونه مسئولیتی مبرا دانست. با وجود این، دادگاه اعلام کرد که ماده ۲۳ متصدی حمل و نقل را از توسل به شرطی که موجبات سلب مسئولیت او را فراهم می‌آورد، منع نموده‌است.^۴

در دعوایی که علیه شرکت هواپیمایی اتیوپی مطرح شد، شرطی در بارنامه هوایی مقرر شده بود که عنوان می‌داشت: هیچ زمان ثابت و مشخصی برای ورود هواپیما در نظر گرفته نشده و متصدی حمل و نقل برای انتخاب یا انحراف از مسیرهای موردنظر مختار می‌باشد. دادگاه چنین شرطی را بی‌اعتبار دانست. همچنین مقرر دیگری در قرارداد حمل و نقل اعلام می‌داشت که متصدی حمل به واسطه خسارت، تأخیر یا گم شدن محموله که ناشی از مقتضیات حمل و نقل می‌باشد، مسئول نخواهد بود، مگر آن که متصدی حمل مرتکب قصور یا خطای عمدی شده باشد. دادگاه این شروط را ناقض ماده ۲۳ دانست، چرا که با نادیده گرفتن فرض مسئولیت متصدی حمل که در مواد ۱۸ و ۱۹ پیش‌بینی شده، بار اثبات مسئولیت را به عهده خواهان گذارده و موجبات معافیت متصدی حمل را فراهم کرده بود.

با توجه به رویه قضایی موجود، به نظر می‌رسد شرطی که متصدی حمل را در قبال خسارات ناشی از تأخیر کوتاه‌مدت از مسئولیت معاف می‌دارد، معتبر باشد و ناقض ماده ۲۳ تلقی نشود. از سوی دیگر، شرطی که متصدی حمل را از هرگونه مسئولیت در برابر خسارات، در مواقعی که قصور

1- *Schedlmayer v. Trans International Airlines* 416 N.Y.S.2d 461 (N.Y. Civ. Ct. 1979). Cited in: Goldhirsch, , 1988: 112.

2- *Accord: Montazami v. Kuwait Airways* 20 Avi. 17943 (D.C.N.Y. 1987). Quoted in: Goldhirsch, , 1988: 112.

3- *Souillac c. Air France* 1965 RGAE 15 (T.G.I. Seine, 26 June 1964). Cited in: Goldhirsch, , 1988: 112.

4- *Ets. Peromny c. Ste. Ethiopian Airlines* 1975 RFDA 395 (C.A. Paris, 30 May 1975). Cited in: Goldhirsch, , 1988: 112..4

خواهان نیز در وقوع آنها سهیم باشد، معاف می‌دارد، تخلف از ماده ۲۱ محسوب شده^۱ و بنابراین طبق ماده ۲۳ باطل و بی‌اعتبار می‌باشد.^۲ در قضیه مک‌موری^۳ متصدی حمل مقرر داشته بود که در صورت لغو پرواز، تنها خسارت قابل پرداخت، استرداد وجه بلیط خواهد بود، دادگاه چنین شرطی را ناقض ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو دانست.

گفتار دوم: کاهش یا سلب مسئولیت در پروتکل لاهه

براساس ماده ۱۲ پروتکل لاهه، در صورتی که فقدان یا خسارت کالا به دلیل «نقص ذاتی، کیفی و یا عیب کالای موضوع حمل» بوده باشد، قاعده کلی مندرج در ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو راجع به سلب مسئولیت متصدی حمل و یا تحدید آن به مبلغی کمتر از میزان مقرر، اعمال نخواهد شد. به عبارت دیگر، متصدی حمل و فرستنده کالا می‌توانند شرط کنند در صورت نقص ذاتی، کیفی یا عیب کالای موضوع حمل، متصدی حمل مسئولیتی نخواهد داشت. بنابراین در مواردی که چنین شرطی در قرارداد یا فهرست تعرفه مقرر شده باشد، متصدی حمل می‌تواند به محدودیت مسئولیت یا سلب مسئولیت خود در این خصوص استناد نماید. البته در هر حال، این متصدی حمل است که باید ثابت کند که فقدان یا خسارت منظور به دلیل نقص یا عیب کالای موضوع حمل بوده است.^۴ کاهش یا سلب مسئولیت متصدی در صورت نقص یا عیب کالا، مانند موردی است که قصور زیان‌دیده در وقوع خسارت دخالت داشته باشد. در این صورت اگر مسافران مجاز به تردد در محوطه فرودگاه باشند، متصدی حمل مجاز خواهد بود در صورت اثبات این که خسارت وارده ناشی از قصور خود مسافر بوده و یا قصور وی در وقوع آن سهیم بوده است، حسب مورد کلاً یا جزئاً خود را از مسئولیت قانونی معاف دارد. در مواردی ممکن است متصدی حمل از این ماده به نفع خود سوء استفاده کند؛ مثلاً اگر امکان جابجایی کالا بدون کمک کارکنان متصدی حمل و نقل وجود نداشته باشد، این احتمال وجود دارد که کالای مورد نظر بدون این که متصدی حمل دخالتی داشته باشد، صرفاً به جهت شرایطی که داراست، خسارت ببیند. در این شرایط، متصدی حمل براساس مقررات پروتکل لاهه می‌تواند به معافیت خود از مسئولیت در قبال چنین خساراتی استناد کند. چنان چه

۱- ماده ۱ کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: هر گاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارات وارده معلول خطای شخص خسارت دیده است، دادگاه می‌تواند طبق مفاد قانون خود متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت مبرا سازد.

2- 1978 ZLW 53 (C.A. Frankfurt, 14 July 1977).

3- McMurray v. Capital International Airways 424 N.Y.S.2d 88 (N.Y. Civ. Ct. 1980).

4- Transports d'Armorique c. Ste. La Langouste 1974 RFDA 40 (Cass. 28 May 1974). Cited in: Goldhirsch, 1988: 114.

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و... ۱۴۳

متصدی حمل سبب وقوع خسارت را نتواند ثابت نماید، طبعاً نمی‌تواند به دفاع فوق متوسل شود. متصدی حمل در صورت تأخیر در حمل کالا، نمی‌تواند، نقص و یا عیب ذاتی کالا را به عنوان دلیل تأخیر خود معرفی کند. براساس این اصلاحات که در پروتکل لاهه به عمل آمده، تنها در صورتی می‌توان به مقرر فوق استناد نمود که محموله موردنظر گم شده یا خسارت دیده باشد. در این اصلاحات اشاره‌ای به تأخیر نشده است لذا نمی‌توان از این ماده در خصوص تأخیر استفاده کرد. در صورتی که فقدان کالا ناشی از تأخیر بوده باشد، متصدی حمل تنها در شرایطی این امکان را خواهد داشت تا از خود براساس مقررات پروتکل لاهه دفاع کند که قبلاً در قرارداد حمل و نقل طی شرطی مقرر شده باشد که متصدی حمل در قبال چنین فقدان یا خسارتی که به سبب عیب یا نقص محموله رخ داده، مسئولیتی نخواهد داشت. در هر حال، چنانچه متصدی حمل نتواند ثابت کند که فقدان ناشی از تأخیر، به دلیل عیب یا نقص ذاتی محموله بوده، نمی‌تواند با استفاده از چنین مقرره‌ای از خود دفاع کند (Ibid).

گفتار سوم: کاهش یا سلب مسئولیت در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

آزادی متصدی حمل و نقل برای توافق راجع به اسقاط محدوده‌های مسئولیت یا اسقاط دفاعیاتی که در دسترس وی می‌باشد، در مواد ۲۶ و ۲۷ کنوانسیون مونترال مورد تأیید قرار گرفته است؛ البته با این توضیح که متصدی حمل نمی‌تواند مبلغی کمتر از آنچه در کنوانسیون آمده است را به عنوان محدوده مسئولیت خود اعلام دارد. ماده ۲۶ مقرر می‌دارد: «هرگونه شرطی مبنی بر سلب مسئولیت از متصدی حمل یا تعیین مسئولیتی کمتر از آنچه در کنوانسیون مقرر شده است، باطل و بی‌اثر است». بطلان چنین شرطی به قرارداد حمل و نقل تسری نیافته و قرارداد حمل همچنان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود. به موجب ماده ۲۷ این کنوانسیون، متصدی حمل و نقل می‌تواند از انعقاد هرگونه قرارداد حمل و نقل که مطابق آن، ایرادات و دفاعیاتی که طبق کنوانسیون مونترال در اختیار او است را ساقط می‌نماید، امتناع نماید. همچنین متصدی می‌تواند با رعایت مقررات کنوانسیون مونترال شروطی را در قرارداد خود با مسافر یا فرستنده کالا درج نماید.

در مواردی معافیت جزئی یا کلی از مسئولیت نیز پیش‌بینی شده است. یکی از ویژگی‌های بدیع کنوانسیون مونترال پیش‌بینی این امکان برای متصدی حمل است که بتواند با اثبات این که وقوع خسارت «منحصراً» ناشی از فعل یا ترک فعل سهل‌انگارانۀ شخص ثالث بوده، از پرداخت غرامتی فراتر از مبلغ یکصد هزار SDR معاف گردد (کنوانسیون مونترال، ماده ۲۱، بند (ب) ۲). با توجه به عبارت «منحصراً» (Solely) در ماده ۲۱ این کنوانسیون، اعلام شده که متصدی حمل تنها

با اثبات «سهیم بودن» قصور شخص ثالث در وقوع خسارت نمی‌تواند از معافیت منظور در آن ماده بهره‌مند شود. اگرچه در هر حال، حق اقامه دعوا توسط متصدی حمل علیه شخص ثالث (خاطی) به رسمیت شناخته شده است (Milde, M. 1999:Vol. XXIV). در موارد زیر ممکن است مسئولیت متصدی کاهش یا افزایش یابد:

۱- محدودیت‌های مسئولیت در رابطه با تأخیر (خسارت وارده به بار مسافر و کالا)

در کنوانسیون مونترال میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال تأخیر ۴۱۵۰ SDR در نظر گرفته شده است. البته این مبلغ سقف محدوده منظور می‌باشد و در تمام موقعیت‌ها قابل پرداخت نیست. خسارت واقعی خواهان در صورت اثبات، حسب مورد تا این سقف جبران دریافت خواهد شد. رویه قضایی قابل توجهی در خصوص مطالبه خسارت ناشی از تأخیر وجود ندارد، چرا که خطوط هوایی غالباً ترجیح می‌دهند خارج از دادگاه با شخص خواهان مصالحه کنند. عموماً مبالغ مورد مصالحه مسکوت باقی مانده و اعلام نمی‌گردد.

در رابطه با بار مسافر، اعم از بار ثبت شده و ثبت نشده، این محدوده یکپاراز SDR برای هر مسافر تعیین شده است. این مبلغ نسبتاً کم به نظر می‌رسد و به سختی می‌تواند ارزش بار یک مسافر معمولی بین‌المللی را پوشش دهد. البته کنوانسیون مونترال با پیش‌بینی «اعلامیه ویژه ارزش [محموله] در زمان تحویل در مقصد»^۱ سعی نموده است تا چنین نقیصه‌ای را تا حدی جبران نماید. بر این اساس، متصدی حمل مطابق ارزش اعلام شده و در ازای پرداخت وجه اضافی حمل بار، مانند بیمه‌گر محدوده بالاتری از مسئولیت را در مقابل مسافر می‌پذیرد. البته در عمل تعداد کمی از شرکت‌های هواپیمایی این نوع از بیمه را ارائه می‌دهند و مسافران عمدتاً به پوشش بیمه‌های خصوصی متکی می‌باشند.

میزان مسئولیت متصدی حمل در قبال کالا همچنان مبلغ هفده SDR در ازای هر یک کیلوگرم می‌باشد که از سال ۱۹۲۹ بدون تغییر مانده است و تقریباً برابر با ۲۵۰ فرانک فرانسه می‌باشد. ادعای «تخلف عمدی»^۲ متصدی حمل، همچنان قابل طرح می‌باشد. بر این اساس، محدوده مسئولیت متصدی حمل در قبال تأخیر و بار مسافر، در صورتی که خواهان بتواند اثبات کند که خسارت وارده ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی حمل، کارکنان یا نمایندگان او بوده که با قصد ایجاد خسارت و یا از روی بی‌احتیاطی و با آگاهی از این که احتمالاً باعث ایجاد خسارت خواهد شد، انجام گرفته است، دیگر قابل استناد نخواهد بود.

1- Special declaration of interest in delivery at destination.

2- Willful misconduct.

۲- محدودیت‌های مسئولیت در رابطه با مرگ یا صدمه بدنی مسافران

کنوانسیون مونترال نوع مسئولیت مذکور در اسناد قدیمی حقوق حمل و نقل هوایی در خصوص مسئولیت متصدی حمل در قبال مرگ و صدمه بدنی مسافران را تغییر داده است. این کنوانسیون از «ابتکار ژاپنی»^۱ سال ۱۹۹۲، موافقتنامه یاتا در خصوص مسئولیت در قبال مسافر^۲ و مقررات اتحادیه اروپا به شماره ۲۰۲۷/۹۷^۳ تبعیت کرده است. در آن، مسئولیت متصدی حمل در دو ردیف متفاوت پیش‌بینی شده است: در ردیف اول، متصدی حمل تا یکصد هزار SDR مسئولیت مطلق دارد، به عبارت دیگر تا این میزان، متصدی مسئول است و نمی‌تواند مسئولیت خود را محدود کرده یا نادیده بگیرد.^۴ در ردیف دوم، مسئولیت متصدی حمل در قبال خسارات بیشتر از محدوده فوق، بر مبنای تقصیر خواهد بود؛ با این توضیح که وی باید بتواند ثابت کند که خسارت وارده ناشی از قصور و یا فعل یا ترک فعل غیرقانونی او یا کارکنان یا نمایندگان او نبوده است.

هرچند در ردیف دوم از مسئولیت متصدی حمل، هیچ‌گونه محدودیت پولی در نظر گرفته نشده، ولی این تصور که براساس کنوانسیون مونترال می‌توان تحت عنوان غرامت، ارقامی نجومی دریافت کرد، چندان واقع‌بینانه نیست، چراکه خواهان می‌تواند در صورت اثبات مدعای خود، تنها خسارات قابل جبران را دریافت نماید. به این ترتیب، مطالبه خسارت‌های تنبیهی (Punitive damages)، هشدار دهنده و دیگر خسارت‌های غیرقابل جبران از متصدی حمل ممکن نخواهد بود. به هر حال، به خصوص در شرایط حال حاضر، برداشت قضات از میزان غرامت واقعی بسیار متفاوت است. در حالی که بعضی از دادگاه‌ها غرامت را محدود به خسارات اقتصادی می‌دانند، سایر دادگاه‌ها غرامت‌های قابل توجهی را برای خسارت‌های غیراقتصادی، نظیر تحمل درد و رنج، محرومیت از لذت زندگی، محروم شدن از راهنمایی والدین، از دست دادن همراه و غیره منظور نموده‌اند. با این وصف میزان غرامتی که دادگاه‌ها مورد حکم قرار می‌دهند می‌تواند به طور غیرقابل انتظاری بالا باشد.

در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند خواهان خود با قصور و یا هرگونه فعل یا ترک فعل غیرقانونی موجبات وقوع خسارات را فراهم کرده و یا دست کم در وقوع آن سهیم بوده، حسب مورد به طور کامل و یا نسبی از مسئولیت در قبال خسارت منظور تبرئه خواهد شد (کنوانسیون مونترال، ماده ۲۰). متصدی حمل این دفاع را در مورد مرگ یا صدمه بدنی مسافر، حتی در خصوص

1- The "Japanese initiatives" of 1992.

2- The IATA Passenger Liability Agreement of 1995.

3- The EC Regulation 2027/97.

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

اولین ردیف مسئولیت یعنی مسئولیت برابر با مبلغ یکصد هزار SDR نیز می‌تواند اظهار نماید.

نتیجه‌گیری

کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن و کنوانسیون مونترال، از اسناد مهم حقوق هوایی هستند که بین دولت‌ها منعقد گردیده تا مسئولیت متصدیان حمل و نقل را با شرایط و اقتضانات جامعه منطبق نمایند. به موجب این اسناد، متصدیان حمل و نقل از انعقاد قرارداد حمل و نقل جداگانه منع نشده‌اند. همچنین متصدیان حمل و نقل می‌توانند به هرگونه شرطی که ناقض مقررات کنوانسیون نباشد پایبند باشند.

در حمل و نقل مسافر و بار، میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌تواند با توافق میان مسافر و متصدی حمل افزایش یابد. در خصوص مسافر، متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد. مسافر و متصدی در خصوص ارزش کالا نیز می‌توانند ارزش بیشتری را توافق نمایند. اگر در زمان تحویل کالا یا لوازم شخصی مسافر به متصدی حمل، فرستنده یا مسافر ارزش آن را در زمان تحویل اعلان نماید و آن ارزش در بارنامه یا رسید لوازم تحویل شده قید شده باشد، میزان مسئولیت متصدی به مقدار اعلان شده خواهد بود؛ مشروط به این که فرستنده یا مسافر، مبلغ اضافی تعیین شده توسط متصدی حمل را بپردازد. با شرط‌های مختلفی می‌توان مسئولیت را از متصدیان حمل و نقل سلب یا از مقدار آن کاست. از جمله آنها شرطی است که اظهار بدارد متصدی حمل مسئول تأخیری که مسبب آن متصدی حمل دیگری (منظور متصدی جایگزین) باشد، نخواهد بود. همچنین طرفین می‌توانند در خصوص مدت زمانی که گیرنده یا مسافر باید در صورت وقوع خسارت، زیان وارده را به متصدی حمل اطلاع دهد با هم توافق نمایند.

بعضی از متصدیان حمل و نقل در بلیط درج می‌نمایند که زمان‌هایی که در جدول زمانی نشان داده شده‌اند ضمانت نمی‌شوند و بخشی از قرارداد تلقی نخواهند شد. کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل را از توسل به چنین شرطی که موجبات سلب مسئولیت او را فراهم می‌آورد، منع نموده‌است. به هر حال شرطی که متصدی حمل را در قبال خسارات ناشی از تأخیر کوتاه‌مدت از مسئولیت معاف می‌دارد، معتبر بوده و ناقض کنوانسیون‌های مربوطه تلقی نمی‌شود. مطابق پروتکل لاهه، میزان مسئولیت متصدی حمل در صورت از بین رفتن یا خسارت ناشی از نقص ذاتی یا کیفی یا عیب کالای حمل شده اجرا نخواهد گردید. از این رو متصدی حمل می‌تواند به محدودیت مسئولیت یا سلب مسئولیت خود در این خصوص استناد نماید؛ در این مورد، این متصدی حمل است که باید

افزایش یا کاهش قراردادی مسئولیت حمل و... ۱۴۷

ثابت کند که فقدان یا خسارت منظور به دلیل نقص یا عیب کالای موضوع حمل بوده است. کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال نتیجه هفتاد سال تجربه جامعه جهانی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل است. مطابق آن، هرگونه شرطی مبنی بر سلب مسئولیت از متصدی حمل یا تعیین مسئولیت ی کمتر از آن چه در کنوانسیون مقرر شده است، باطل و بی اثر است. همچنین متصدی می تواند با رعایت مقررات کنوانسیون مونترال شروطی را در قرارداد خود با مسافر یا فرستنده کالا درج نماید. به موجب این کنوانسیون، متصدیان حمل و نقل از درج شرط عدم مسئولیت یا محدود کردن مسئولیت خویش در قبال خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی که تا مبلغ یکصد هزار SDR تعیین شده است، منع گردیده اند. متصدی حمل در مورد خسارات بدنی نسبت به میزانی که متجاوز از یکصد هزار SDR برای هر مسافر باشد، مسئول نمی باشد مشروط بر این که ثابت نماید: الف) خسارات وارده ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا ب) این خسارات منحصرأً ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است. بنابراین کنوانسیون مونترال تا سقف یکصد هزار SDR مسئولیتی مطلق برای متصدیان حمل و نقل در نظر گرفته است. به عبارت دیگر، برخلاف کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی آن، کنوانسیون مونترال، در خصوص دعاوی مربوط به خسارت وارده به مسافر یک سیستم مسئولیت نامحدود را تعیین کرده است.

این آخرین سندی است که در این زمینه تصویب شده است. با توجه به اینکه اکثر کشورهای این از نظر حمل و نقل هوایی اهمیت زیادی دارند به این کنوانسیون پیوسته اند و نظر به این که اتحادیه اروپا از کلیه متصدیانی که به کشورهای اروپایی پرواز می نمایند خواسته است شرایط کنوانسیون را بپذیرند، کشور ما نیز چاره ای جز پیوستن به این کنوانسیون نخواهد داشت.

منابع

- ۱- بناء نیاسری، ماشاء الله، «کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین الملل، مونترال، ۲۸ می ۱۹۹۹»، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱، ۱۳۸۳.
- ۲- _____، «کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه های روزآمد و ادغام شده سیستم ورشو»، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱، ۱۳۸۳.
- 3- Bin Cheng, **What is wrong the 1975 Montreal Additional Protocol No. 3?** Air Law, Vol. XIV, No. 6, 1989.
- 4- **Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air**, Montreal, 28 May 1999.

- 5- U.S. District Court, **Southern District of New York**, Warren vs. the Flying Tiger Line Inc., 21 September 1964: 9 Avi. 17.621 (17.626).
- 6- Mankiewicz, R.H., **the Liability Regime of the International Air Carrier**, (London; Kluwer Law and Taxation publishers, 1981).
- 7- **MDSI Mobile Data Solutions Inc. v. Federal Express**, 2003 BCCA 9, affirming 2001 BCSC 1411, cited in: < [http:// www. Admirattylaw.Com](http://www.Admirattylaw.Com)> dated: January 2005.
- 8- Milde, M. **Liability in International Carriage by Air: The New Montreal Convention**, Annals of Air and Space Law, 1999, Vol. XXIV.
- 9- Goldhirsch, **the Warsaw Convention Annotated, a Legal Handbook**, London, Martinus Nijhoff, 1988.