

مطالعه تطبیقی نظام مسئولیتی متصدی حمل و نقل هوایی در اسناد بین المللی و حقوق اسلامی

دکتر ناصر مسعودی^۱

دکتر رسول ابافت^۲

چکیده

تدوین مقررات بین المللی حمل و نقل هوایی به عنوان یکی از شاخه های ارزشمند حمل، بر مبنای مسئولیت قانونی و قراردادی نظام های حقوقی اکثر کشورهای عضو اسناد بین المللی با تلفیق انطباقی نظام حقوقی رومی- ژرمنی و کامن لا صورت گرفته است. در حقوق اسلامی نیز مسئولیت متصدی حمل و نقل بر پایه چهار سیستم متفاوت (مبتنی بر تقصیر اثبات شده، تقصیر، فرض مسئولیت و مسئولیت محض یا مطلق) استوار است. گزینش هر کدام از این سیستم ها در موقعیت های مختلف ورود ضرر، مبتنی بر دلایل متفاوتی است. در این جستار ضمن مبنا قرار دادن اسناد بین المللی حاکم، با تکیه بر نظرات معروف و پذیرفته شده حقوقدانان و فقهای اسلامی، نگاه حقوق اسلامی در مسائل مربوطه و در موقعیتهای گوناگون مورد بررسی قرار گرفته است. مقایسه نظرات فقهای اسلامی در چارچوب اسناد بین المللی راجع به مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی نه تنها ما را به عدم مغایرت قواعد فعلی بین المللی حاکم با قواعد حقوق اسلامی رهنمون می سازد، بلکه الحاق ایران به کنوانسیون مونترال به لحاظ گسترش وسیع روابط کشورها، رشد سازمانهای بین المللی، عدم کفایت میزان و نوع مسئولیت در معاهده الحاقی ایران (ورشو و پروتکل های لاهه و اصلاحیه آن) را امری ضروری شناخته شده و مورد پیشنهاد مراجع تصمیم گیری است.

واژگان کلیدی: فرض مسئولیت، تقصیر، اسناد بین المللی، مسئولیت مطلق، تعهد.

۱- استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، گروه حقوق خصوصی، تبریز، ایران، تبریز.

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه پیام نور تهران، گروه حقوق خصوصی، تهران، ایران، تهران.

مقدمه

مسئولیت، تعهد قانونی شخص بررفع ضرری (است) که به دیگری وارد کرده است خواه این ضرر ناشی از تقصیر خود وی باشد یا ناشی از فعالیت او. (جعفری لنگرودی، ۱۳۷۰، ۶۴۲) در این معنا مسئولیت شامل مسئولیت مالی و کیفری است. مسئولیت شخص به جبران مال بطورکلی، دو دسته مسئولیت قراردادی و خارج از قرارداد را در بر میگیرد. برای تحقق هر نوع مسئولیت ارکانی ضروری است. در مسئولیت قراردادی علاوه بر وجود قرارداد نافذ و معتبر بین طرفین، سه رکن دیگر لازم است. ورود زیان، نقض عهد خواننده، رابطه سببیت بین نقض عهد خواننده و ورود خسارت به زیان دیده. (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ش ۱۵ به بعد؛ شهیدی، ۱۳۸۳، ش ۳۷؛ فخاری و محمدزاده، ۱۳۸۶، ۱۹۸، Philippe le Tournean et loc Cadiedt, (2002-2003, no. 815 ets

رکن اصلی بررسی ارتباط بین متصدی حمل و نقل و آسیب دیده، قرارداد حمل و نقل است. در این نوع مسئولیت، فرد متضرر برای جبران خسارات وارده معمولاً علاوه بر ورود ضرر، باید نقض تعهد و همچنین رابطه سببیت بین نقض تعهد و ورود ضرر را به اثبات رساند. در قرارداد حمل و نقل هوایی برخلاف آنچه گفته شد، خسارت دیده بصرف اثبات ورود ضرر، به اشکال مختلف از اثبات ارکان دیگر معاف است. این امر بنا به ملاحظات خاص قانونی، موجب ایجاد نظامهای مختلفی متصدی حمل و نقل هوایی شده است.

در قراردادهای حمل به عنوان یکی از قرار دادهای تجاری- هرچند شرایط اساسی صحت معاملات فرق زیادی با قراردادهای مدنی ندارد، با این حال در موارد عدیده ای از جمله نحوه انعقاد، ماهیت الزامات طرفین، مسئولیت و مبانی و ارکان آن، قواعد خاصی حاکم است. (امینی، ۱۳۷۹، ۹۹-۹۷)

بحث اساسی قراردادهای حمل، مسئولیت متصدی حمل و مبانی مسئولیتی وی است. در این میان برتری حمل هوایی از جهت داشتن جنبه خدمات وسیع عمومی و بویژه جنبه بین المللی بمنظور توسعه مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها (جباری قره باغ، دوره ۶-۴۸)، بر کسی پوشیده نیست. در تدوین مقررات بین المللی حمل، اراده های مختلف ناشی از سیستم های متفاوت حقوقی حاکمیت داشته است. این امر تبعاً تأثیر بسزایی در شکل گیری جدید نظام مسئولیتی متصدی حمل داشته است. (اخلاقی، ۱۳۸۳، ۷) وانگهی گوناگونی موضوعات حمل (مسافر، کالا و تأخیر آنها) و فروضات مختلف امر، به نوبه خود می تواند بر اهمیت موضوع بیافزاید. تفاوت های موجود، در کنار فقدان منابع قوی به زبان فارسی برای استفاده مرتبین، توجه به مبانی مسئولیتی متصدی حمل در اندیشه حقوق اسلامی ضرورت ارائه یک

چارچوب مشخص ولو مختصر، به منظور بهره‌مندی از نظامهای حقوقی مجرب، انگیزه اصلی در این جستار بوده است.

۱- مسئولیت متصدی حمل

همین که خسارتی به شخص وارد شود و این خسارت نه تنها توسط متضرر بلکه توسط اجتماع، ناروا تشخیص داده شود، یک واکنش اجتماعی را در پی خواهد داشت که به دنبال آن سبب ضرر، وادار به جبران خسارت می‌گردد و مسئولیت مدنی نیز، همان الزام و تعهد قانونی شخص به جبران ضرر ناشی از فعل زیانبارش به دیگری است (Tourneau, 1982, n. 2) بنابراین برای تحقق مسئولیت مدنی، اجتماع سه شرط ضروری است.

۱- تحقق ضرر که منظور از آن ایجاد نقص یا تلف اموال، از دست رفتن یک منفعت مسلم و یا لطمه به سلامت، حیثیت و عواطف شخص می‌باشد.

۲- ارتکاب فعل زیانبار که باید در نظر اجتماع ناهنجار باشد.

۳- رابطه سببیت بین ضرر و فعل زیانبار، به گونه ای که عرف خسارت را ناشی از فعل زیانبار بداند، هر چند که ضرر تنها منسوب به یک علت نباشد. (کاتوزیان، ۱۳۶۹، ۷۶)

عده ای در مقام تعریف مسئولیت گفته اند که "در زبان حقوقی جز در موارد استثنایی منظور از مسئولیت مدنی تعهد جبران خسارت است" (امیری قائم مقامی، ۱۳۴۷، ۱۳۳) از نظر عده ای دیگر الزام به ترمیم نتایج خسارت وارده به مسئولیت مدنی است (حسینی نژاد، ۱۳۷۰، ۱۳) به نظر عده ای دیگر از اساتید "در هر موردی که شخصی ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می‌گویند در برابر او مسئولیت مدنی دارد" (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۴۸) از نظر بعضی دیگر مسئولیت مدنی عبارت است از: ملزم بودن شخص به جبران خسارتی که به دیگری وارد آورده است، مسئولیت مدنی زمانی به وجود می‌آید که کسی بدون مجوز قانونی به حق دیگری لطمه زند و در اثر آن زیانی به او وارد آورد (امامی، ۱۳۵۲، ۹)

مسئولیت مدنی در معنای عام، التزام به جبران خسارت وارده بر دیگری است اعم از اینکه منشاء ضرر جرم باشد یا شبه جرم یا قرارداد یا شبه قرارداد یا عدم اجرای قرارداد و یا قانون. (Ripert, 1952, n.658)

در مورد مسئولیت مدنی قراردادی نیز بعضی معتقدند این نوع مسئولیت خارج از مسئولیت مدنی است. اگر این طرز فکر مورد پذیرش باشد، مسئولیت مدنی به معنای خاص و اخص نیز خواهیم داشت. اما در معنای

عام مسئولیت مدنی دارای دو شاخه قرار دادی و غیر قرار دادی است (التقیب، ۱۹۸۴، ۱۵)

بهرحال پایه تحلیل ارتباط بین متصدی حمل و نقل و آسیب دیده، قرارداد حمل و نقل است. (بهرامی احمدی، ۱۳۸۴، ۹۲) در مسئولیت قراردادی فرد متضرر برای جبران خسارات وارده معمولاً علاوه بر ورود ضرر، باید نقض تعهد و همچنین رابطه سببیت بین نقض تعهد و ورود ضرر را به اثبات رساند. (کاتوزیان، ۱۳۷۴، ۴۸) بر خلاف آنچه به اطلاق گفته شد در مسئولیت متصدی حمل و نقل، آسیب دیده کافی است ورود ضرر را به اثبات رساند و دیگر ملزم به اثبات نقض تعهد و رابطه سببیت بین نقض تعهد و ضرر نیست و به صرف اثبات ضرر، وجود دو رکن دیگر مفروض است. (تقی زاده، ۱۳۸۷، ۱۳۲) از دیدگاه نظری در موردی که وجود تقصیر لازم است مبنای مسئولیت "نظریه تقصیر" خوانده می‌شود و در مقامی که مبنای مسئولیت، صرف ورود ضرر باشد (نظریه خطر)، چگونگی اجرا یا عدم اجرای تعهد قراردادی، مفاد و دامنه این ماهیت را بیشتر تبیین می‌کند. (تقی زاده، ۱۳۸۷، ۱۳۲)

در موردی که بین طرفین مقرر شده است متعهد تمام مساعی خود را بکار گیرد تا مطلوب طرفین حاصل شود (تعهد به وسیله)، در این فرض او همانند یک انسان متعارف و در شرایط خاص خود باید رفتار کند. از این روست که متعهد له برای اینکه ثابت نماید متعهد به تعهد خود عمل نکرده است، باید ثابت کند متعهد رفتار متعارف نداشته است. به عبارت دیگر از حدود اذن قراردادی و یا متعارف تعدی و تفریط نموده است. لکن در تعهد به نتیجه متعهد حصول نتیجه را تعهد می‌نماید و اساساً قرارداد برای حصول نتیجه منعقد می‌گردد. بنابراین در این نوع تعهد، تمهید وسایل اجرای تعهد، خود مقدمه التزام به تعهد متعهد است نه اجرای اصل تعهد. اثبات عدم حصول نتیجه مطلوب بدلیل غیرارادی متعهد، بر عهده خود متعهد است. البته چنانچه حصول نتیجه مورد تضمین متعهد بوده باشد اثبات هیچ اتفاقی از ناحیه متعهد، وی را از مسئولیت مبرا نمی‌کند. (مسئولیت مطلق) (تقی زاده، ۱۳۸۷، ۱۳۹-۱۴۰)

حفظ سلامت کالا، مسافر و ایمنی آنها، تعهد متصدی حمل است. این مسئولیت هر چند بنظر می‌رسد عموماً تعهد به نتیجه باشد، لکن می‌تواند بسته به چگونگی تعهد طرفین تعهد به وسیله نیز تفسیر شود. نوع مسئولیت متصدی حمل در تعهد ایمنی وی از نوع تعهد به نتیجه است تا تعهد به وسیله. چرا که در این نوع حمل، متصدی متعهد و ملتزم به سالم رساندن کالا به مقصد است و هیچ بار اثباتی بر عهده متعهد له نیست. البته با اثبات عوامل خارجی و غیر قابل انتساب به متعهد به عبارت دیگر اثبات عدم تقصیر از ناحیه متعهد، او از مسئولیت مبرا خواهد بود. مگر اینکه سلامت و ایمنی کالا و مسافر مورد تضمین وی قرار گرفته و یا چنین تکلیفی به موجب قانون بر وی تحمیل شده باشد. و اصولاً در قراردادهای حمل و نقل تعهد ضمنی تضمین سلامتی و ایمنی سفر مورد نظر طرفین بوده و بدین وسیله تقصیر متصدی در این مقام

مفروض است. (کارکن، شماره ۲۲، ۱۲۰) بنابراین درکشف حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی علاوه بر نوع قرارداد، قانون حاکم نیز نقش اصلی دارد.

در مقابل، در تعهد به وسیله، تعهد متصدی مواظبت‌های متعارفی است که معمولاً در حفظ کالا یا مسافر برای حفظ سلامتی ایمنی او بر اساس نوع صلاحیت‌ها و استانداردهای مربوط بکار گرفته می‌شود. بنابراین متصدی حمل زمانی مسئول شناخته خواهد شد که زیان وارده ناشی از تقصیر او باشد.

۲- مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق اسلامی

درفقه اسلامی، حمل و نقل اشیا، در قالب قرارداد اجاره اشخاص مورد بررسی قرار گرفته است. زیرا در این نوع قرارداد، اجیر متعهد می‌شود در قبال اجرت معین، کاری معین را انجام دهد و حمل کالا از محلی به محل دیگر نیز در همین قالب می‌گنجد. در مسئولیت اجیر، قواعد ضمان قهری که بر مبنای اتلاف و تسبیب استوارند به عنوان احکام عمومی جبران خسارت حاکم خواهند بود. (کاتوزیان، ۱۳۶۲، ۸۱۲)

براساس یک قاعده کلی، هر کس بر مال دیگری دست یابد، موظف به رد آن می‌باشد "علی الید ما اخذت حتی تودیه" اما یکی از مواردی که این قاعده کلی را تخصیص می‌زند اذن می‌باشد. یعنی هر گاه صاحب ید نسبت به تصرف در مال، دارای اذن از صاحب آن باشد، ضامن نخواهد بود. چرا که "لا یحل مال امرء مسلم الا عن طیب نفسه" با وجود این، اذن همواره مانع ضمان نخواهد بود، مانند مقبوض بالسوم که با وجود اذن صاحب مال ضمان هم وجود دارد (محمدی، ۱۳۷۳، ۱۱۲). بر همین اساس عده ای همچون صاحب عناوین بر آن شده اند تا میان اذن و امانت فرق بگذارند. چرا که تنها امین، ضامن نمی‌باشد و از آنجایی که هر ماذونی، امین نمی‌باشد در مقام بیان ملاک تمییز میان اذن و امانت، چنین استدلال نموده اند که امانت تنها در صورتی است که اذن در تصرف، تنها برای رعایت مصلحت صاحب مال باشد. در صورتی که در این میان مصلحت صاحب ید و یا هر دوی آنها مد نظر باشد دیگر امانت حاصل نمی‌شود. (محمدی، ۱۳۷۳، ۵۷-۶۰) با توجه به این استدلال در مورد ید بار بری می‌توان چنین نظر داد که از آنجایی که بار بر مقابل حمل کالا اجرت می‌گیرد، مصلحت صاحب بار همواره مدنظر شارع مقدس بوده و ید باربر امانی نیست بلکه در مقابل صاحب موضوع بار مسئولیت وی مفروض است. (ید ضمان) (تقی زاده، ۱۳۸۷، ۱۳۲). جالب اینکه در ماده یک معاهده ورشو نیز لازمه اجرای معاهده، پرداخت هزینه ذکر شده است. (جباری قره باغ، دوره ۶:۴۸) حدیث معروف "کل اجیر یعطی الاجره علی ان یصلح، فیفسد، فهو ضامن" (الحر العاملی، ۱۴۰۳ق ۱۳/حدیث ۱) نیز حاکم بر این معناست.

اما معیاری را که صاحب عناوین بیان نمود مورد انتقاد بسیاری از فقها قرار گرفته است، چرا که، این معیار در تمامی موارد کارساز نمی باشد (محمدی، ۱۳۷۳، ۶۰-۵۷) بر همین اساس عده ای به پیروی از قاعده کلی، ید اجیر را امانی دانسته تنها در صورت اثبات تعدی و تفریط، وی را مسئول می دانند و عده ای دیگر نیز در بررسی مسئولیت اجیر (صنعتگر، خیاط، رنگر، ملاح، باربر و از این قبیل) با استفاده از مبانی اتلاف و تسبیب، میان اتلاف و تلف مال قائل به تفکیک شده اند.

صاحب شرایع نیز در مسئله پنجم از احکام الاجاره می آورد: اذا افسد الصانع ضمن و لو كان حاذقا كالقصار يحرق الثوب او يخرق... ولو احتاط واجتهد... و كذا الملاح والمكاري... (نجفی، ۱۹۸۱، ۳۲/۲۷) و در این میان، خواه اجیر، امین باشد و یا نباشد و خواه تعدی و تفریط نموده باشد یا خیر، تفاوتی نمی کند.

ولی عده ای نیز بر این عقیده اند که اگر اجیر حاذق باشد و تعدی و تفریط نکرده باشد، ضامن نخواهد بود، چرا که کالا ممکن است خود مستعد فساد باشد بر همین اساس آخوند ملا احمد، با جمع این نظرات بر این شده است که اگر صاحب مال اقرار کند و یا اجیر ثابت کند که خسارت یا تلف کالا، در اثر ویژگی و خصوصیت خود کالا بوده است ضامن نخواهد بود (قمی، ۱۳۷۱، ۴۴۷/۳) اما صاحب جواهر این موضوع را خارج از بحث دانسته است چرا که اصولا در چنین حالتی تلف مستند به فعل اجیر نمی باشد. (نجفی، ۱۹۸۱، ۳۲۳).

احادیث زیادی نیز موید این نظر می باشد و در بعضی از آنها، در مقام بیان دلیل ضمان، چنین استدلال شده است که اذن در اصلاح داده شده است نه افساد (الحر العاملی، ۱۴۰۳ ق: حدیث ۸) و بعضی دیگر نیز علت ضمان را احتیاط در اموال دانسته اند. (نجفی، ۱۹۸۱، ۳۲۳ حدیث ۴).

و اما در صورتی که مال در دست اجیر تلف شود، بگونه ای که مستند به فعل او نباشد، نظر اکثر بر این است که در صورتی که تعدی و تفریط نکرده باشد. ضامن نخواهد بود چرا که او امین است و اصل بر عدم ضمان امین است.

ولی عده ای نیز همچون سید مرتضی قائل به ضمان مطلق اجیر می باشند، مگر اینکه ثابت کند تلف مال به سبب امری بوده است که دفع آن ممکن بوده و بدین ترتیب در صورت اتلاف نیز ضامن خواهد حتی اگر تعدی و تفریط نیز نکرده باشد. (علم الهدی، ۲۲۵) (روایت سکونی نیز موید این نظر می باشد (عن ابی عبد... (ع) قال كان اميرالمومنين يضمن الصباغ و القصار و الصانع، احتياطا على امتعه الناس و كان لا يضمن من الغوق والحرق والشئ الغالب الحدیث) (الحر العاملی، ۱۴۰۳ ق: ۱۳/ حدیث ۶)

در میان قائلین به عدم ضمان اجیر در صورت تلف، نسبت به اینکه بار اثبات دلیل بر عهده چه کسی خواهد بود، اختلاف وجود دارد. عده ای همچون صاحب شرایع و صاحب جواهر بر این عقیده هستند که اگر صانع و ملاح، مدعی تلف کالا بدون تعدی و تفریط شوند و مالک انکار نماید، اجیر مکلف به اقامه دلیل بر تلف کالا بدون تعدی و تفریط می‌باشد. یعنی باید ثابت کند که تلف کالا به هیچ وجه مستند به فعل ایشان نمی‌باشد، بلکه بدون تعدی و تفریط ایشان تلف شده است، و عده ای نیز بر این عقیده اند که در این حالت قول اجیر، در صورتی که قسم بخورد مقدم خواهد بود (نجفی، ۱۹۸۱، ۳۴۲)

در آنچه بیان شد هیچ تفاوتی نمی‌کند که اجیر مشترک باشد و یا خاص، و اینکه صاحب کالا، حاضر باشد و یا نباشد، و این در حالی است که در فقه عامه میان این موارد قائل به تفکیک شده‌اند.

در مذهب حنبلی، اجیر مشترک، ضامن خواهد بود و این در حالی است که اجیر خاص تنها در صورت اثبات تعدی و تفریط، ضامن می‌باشد و بر همین اساس در صورتی که اجیر مشترک، انجام عمل را به کارکنان خود (اجیر خاص) بسپارد، در صورت تلف کالا در مقابل مستاجر ضامن خواهد بود. در حالیکه کارکنان او ضامن نخواهند بود. در ضمان اجیر مشترک نیز عدم حضور صاحب مال در حین انجام عمل شرط می‌باشد. بر همین اساس اگر صاحب مال در کشتی همراه مال خود باشد، ملاح ضامن نخواهد بود و استدلال ایشان نیز به رد این است که در این صورت ید صاحب مال، زایل نشده است. اما در مذهب ظاهریه (در فقه منظور از مذهب ظاهری مذهبی است که علی بن النعمان ظاهری اصفهانی متوفی به سال ۲۷۰ه. ق تاسیس نمود. ایشان مخالف رأی و قیاس بوده و به ظاهر قرآن و روایات اکتفا می‌کردند.) میان اجیر مشترک و خاص تفاوتی قائل نشده‌اند. (عبد الناصر، ۱۹۹۰-۱/۷، ۳-۳۰۹)

در کنار نظرات حقوق اسلامی که در موقعیت‌های مختلف هر چهار مبنا به روشنی مشهود و قابل بررسی است، به همان میزان نظام‌های حقوقی کشورهای درباره مبنا مسئولیت متصدی، بطور کلی با هم اختلاف نظر دارند. نظام حقوقی لاتینی مسئولیت متصدی حمل را قراردادی می‌داند. یعنی مبنا، اخلال در تعهد و تأثیر مستقیم آن بر کیفیت تحقق نتیجه می‌باشد. در حالیکه نظام حقوقی انگلوساکسون بین مسئولیت متصدی حمل عام و متصدی خاص تفاوت قائل است. متصدی حمل و نقل عام کسی است که متعهد می‌باشد در برابر اخذ اجرت، هر گونه تقاضای حمل و نقل را پاسخگو باشد بدون اینکه بین آنها تفاوت قائل شود (همانگونه که در نظر صاحب عناوین و همچنین مقدمه کنوانسیون ورشو این امر به عنوان شرط جبران خسارت تلقی شده است)، اما متصدی حمل و نقل خاص کسی است که بر اساس قرارداد خاص و جداگانه حمل و نقل را بر عهده می‌گیرد بدون اینکه کمترین تعهدی نسبت به قبول حمل و نقل داشته باشد.

مسئولیت متصدی حمل و نقل عام بر خطای تقصیری مفروض، مبتنی است، اما مسئولیت متصدی حمل و نقل خاص بر خطای تقصیری لازم اثبات استوار می‌باشد. (قانون الطيران التجاري، ۱۹۹۴، ۲۰۵)

بنابر آنچه گفته شد و بطور خلاصه می‌توان چهار سیستم متفاوت مسئولیت را در نظامهای حقوقی معاصر تصور کرد:

- ۱- سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده. (**Faute prouvée**).
 - ۲- سیستم مبتنی بر فرض تقصیر که با اثبات عدم ارتکاب تقصیر و یا اثبات سعی و کوشش متعارف از جانب متصدی حمل مرتفع می‌گردد. (**Présomption de faute**).
 - ۳- سیستم مبتنی بر فرض مسئولیت که اثبات علت خسارت یا عدم انجام تعهد و غیرقابل انتساب بودن آن به متصدی حمل، قابل رد است. (**Présomption de responsabilité**).
 - ۴- سیستم مسئولیت محض یا مطلق. (قانون الطيران التجاري، ۱۹۹۴، ۱۴۰) (**responsabilité abs**).
- سیستم‌های فوق هر کدام به شکلی در متن کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و اصلاحیه‌های مربوط در زمان تدوین مورد لحاظ قرار گرفته است که در بحث از کنوانسیون‌ها این امر به روشنی قابل ملاحظه است. همانطوریکه گفته شد، در حقوق اسلامی نیز هر چهار سیستم مورد اشاره است. در صورتی که باربر (متصدی حمل) را آنگونه که بعضی از فقها عقیده دارند، دارای ید امانی بدانیم وی مسئول نخواهد بود مگر اینکه صاحب مال تعدی و تفریط او را ثابت کند (سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده - باید توجه داشت که در فقه، تعدی و تفریط امین، صفت امانت را زایل کرده و از آن پس امین همچون غاصب، ضامن هر گونه خسارتی است که بر کالا وارد گردد حتی اگر این خسارت به سبب خارجی و غیر قابل احتراز حادث شده باشد. ولی در سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده، تقصیر متصدی تنها در صورتی مسئولیت وی را در پی دارد که این تقصیر سبب ایراد خسارت شده باشد اما آنچه در اینجا به عنوان ملاک شباهت دو نظام مورد توجه است بار اثبات دلیل است که در هر دو نظام بر عهده صاحب کالا است که تقصیر یا تعدی و تفریط متصدی یا امین را ثابت نماید) و در صورتی که همچون صاحب عناوین، قائل به ید ضمانی باربر شویم، وی در هر صورت ضامن خواهد بود (همچون مقبوض بالسوم) که این همان سیستم مسئولیت محض یا مطلق بوده و جالب اینکه در کنوانسیون مونترال تا سطح اول خسارت دقیقاً این نوع مسئولیت مورد اعمال است. و بر مبنای اختیار صاحب شرایع که باربر اگر مدعی تلف شود می‌بایست تلف کالا را بدون تعدی و تفریط ثابت کند، سیستم فرض تقصیر را در این جا مشاهده می‌کنیم (همانطوریکه پایه اصلی

مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون ورشو بر این اساس استوار شده است) و النهایه بر اساس اختیار سید مرتضی که باربر را ضامن می‌داند مگر اینکه اثبات کند که تلف مال ناشی از حادثه‌ای بوده است که دفع آن ممکن نبوده است، به سیستم فرض مسئولیت نزدیک می‌شویم.

۳- مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی

استفاده از سریع‌ترین و در عین حال امن‌ترین وسائط حمل و نقل از تمایلات اصلی انسانها بوده است. هواپیما وسیله نقلیه ای که می‌تواند در نتیجه عکس‌العمل هوا خود را در فضا نگهدارد، (صفوی، ۱۳۶۲، ۱۷۹) همواره مورد استفاده بوده است. از میان موارد مختلف استفاده از هواپیما، حمل و نقل هوایی، هسته مرکزی و موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد. استفاده از هواپیما به عنوان خدمات عمومی چه در عرصه داخلی و چه در فضای بین‌المللی و توسعه سریع خطوط هوایی، مسائل و مشکلات عدیده ای را فراهم ساخته است. در این بین مسئولیت متصدی حمل کانون اصلی توجه حقوقدانان بوده است. در کنار شرایط خاص حمل داخلی از طریق هواپیما که ضرورت حاکمیت قانون خاص (غیر از آنچه در حمل و نقل از طرق دیگر مورد استفاده بوده است)، در حمل و نقل هوایی بین‌المللی ایجاب می‌نمود به لحاظ این که هواپیما در مسیر حرکتی خود به سرعت از کشوری به کشور دیگر با نظام حقوقی متفاوت در حال عبور است و از طرفی مسافری آن از تابعیت‌های مختلفی برخوردار هستند، در کنار مسائل مختلف دیگر از جمله پر مخاطره بودن این نوع حمل و ضرورت تضمین ایمنی پرواز، تعارض قوانین حاکم، تعارض صلاحیت‌ها و.... مقررات یکنواخت از طرف بعضی از کشورها و در رأس آن فرانسه پیشنهاد گردد. تدوین مقررات و اصلاحات پی در پی با بهره برداری از رویه قضایی پیشرفته محاکم در عرصه بین‌المللی نتیجه این امور شد.

۳-۱ مبنای مسئولیتی متصدی حمل و نقل هوایی در نظام حقوقی ایران قبل از الحاق به کنوانسیون

ورشو

نظام حقوقی ایران در خصوص مسئولیت متصدی حمل، قبل از تصویب قانون تجارت، تحت مقررات و قواعد کلی قراردادهای و براساس مواد ۵۱۷ و ۵۱۶ ق.م (عقد اجاره اشخاص) تعبیر و تفسیر می‌شد. به این نوع قراردادهای، قراردادهای استیمان گفته می‌شد. بر اساس آن متصدی حمل تنها در صورت تقصیر، مسئول شناخته می‌شد. ناتوانی قواعد حاکم بر اجاره حیوان در قانون مدنی برای اداره رفت و آمد از طریق هواپیما (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ۳۴۶)، گذشت زمان و پیشرفتهای حاصله، این نوع مواجهه با مسئولیت حمل، ضرورت‌های

اشخاص و مقتضیات زمان را پاسخگو نبود. چرا که در عمده موارد صاحب کالا یا مسافر نمی توانست تقصیر متصدی را ثابت نماید و از طرفی با اثبات عدم تقصیر از طرف متصدی حمل، ضررهای فاحشی به صاحب کالا و مسافر وارد می شد. با حدوث مشکلات و ملاحظه بی عدالتی و ضرورت رعایت عدالت اجتماعی و ایجاد یک منطق حقوقی، قانونگذاران را بر آن داشت تا در قانون تجارت مقرراتی وضع نمایند که تعهد متصدی حمل را تعهد به نتیجه در آورد. چرا که در آن قانون تعهد متصدی حمل و نقل ناظر به نتیجه کار و تضمین ایمنی تلقی شد. چهره اقتصادی این رابطه باعث شد که بجای حقوق مدنی، حقوق تجارت بر آن حکمروایی کند و رشته حقوق هوایی ایجاد گردد. (کاتوزیان، ۱۳۷۱، ۳۴۶) بنا بر قانون تجارت متصدی حمل و نقل مسئول تلف و نقض کالا بوده مگر اینکه ثابت نماید علت خارجی و غیر قابل انتساب به وی باعث ورود ضرر شده است. (سیستم مبتنی بر فرض تقصیر)

بنابراین تا قبل از الحاق ایران به کنوانسیون هوایی ورشو مصوب ۱۹۲۹ و نیز پروتکل های اصلاحی، مقررات قانون تجارت و قواعد عمومی قانون مدنی بر موضوع حاکم بود. سپس پیچیدگی این نوع حمل و مقتضیات عصر حاضر ضرورت الحاق به کنوانسیون و حاکمیت قواعد کارآمد دیگر را ایجاب می نمود. تا اینکه قانون هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۲۸ و مقررات دیگر در سطح ملی تصویب شد و بدنبال آن در سال ۱۳۵۴ دولت ایران به اکثر کنوانسیون های هوایی بویژه کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا ملحق شد. و بدین سان مسائل مربوط به قراردادهای حمل و نقل هوایی و مبانی مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به نسبت قابل توجهی تغییر یافت. (اخلاقی، ۱۳۸۳، ۷)

براساس لایحه قانون راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب شورای انقلاب اسلامی ایران بتاريخ ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ (اخلاقی، ۱۳۸۳، ۸) و بویژه قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی کشور ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ مجلس شورای اسلامی کنوانسیون های مذکور در حمل و نقل داخل کشور نیز قابل اجرا بود. هر چند در عمل به نظر برخی مسئولان و دادرسان گویا این قانون که به تصویب مجلس و تأیید شورای نگهبان نیز رسیده بود، در حکم قانون داخلی به شمار آمده و وجود خارجی نداشت و به برخی قوانین دیگر استناد می شد! (محمد زاده، ۱۳۸۶، ۳) این برخورد دوگانه با موضوع بالاخره قانونگذار را مجبور به تعیین تکلیف از طریق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در تاریخ ۱۳۹۱/۴/۱۱ نمود. چرا که براساس این قانون، مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین المللی، فقط

در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه اعلام شد. بنابراین در پروازهای داخلی مسئولیت متصدی حمل و نقل در مقابل مسافر (فوت، جرح، آسیب های بدنی) مطابق قانون مجازات اسلامی و در بقیه موارد (پروازهای بین المللی در همه موارد و پروازهای داخلی راجع به بار و اثاثیه) کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه حاکم خواهد بود. هرچند راجع به اتباع خارجی در پرواز داخلی ایران مشخص نشده است که آیا در ارتباط با فوت یا جرح و آسیب های بدنی وی قانون مجازات اسلامی حاکم خواهد بود یا مقررات کنوانسیون؟

۲-۳ مبنای مسئولیتی متصدی حمل و نقل هوایی در کنوانسیون ورشو و سیستم حاکم

کنوانسیون ورشو همانند قرارداد بروکسل که به حق از شاهکارهای ادبیات حقوقی بین المللی معاصر شناخته شده است، در واقع و نفس الامر بر مبنای مسئولیت قانونی و قراردادی نظام های حقوقی اکثر کشورهای عضو با تلفیقی بیشتر منطبق با نظام حقوقی رومی- ژرمنی و کامن لا پا به عرصه وجود نهاده است و امروزه در سطح جهان اساس حل و فصل قریب به اتفاق دعاوی ناشی از حمل و نقل هوایی است. (اخلاقی، ۱۳۸۳، ۸)

بر اساس این کنوانسیون در صورت وجود رابطه علیت میان زیان و حمل و نقل، مسئولیت به ضرر متصدی حمل و نقل ایجاد می شود و متصدی برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند خسارات وارده ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباطی ندارد (ماده کنوانسیون ۲۰) و بر اساس اختیار سید مرتضی نیز باربر ضامن است مگر اینکه اثبات کند که تلف مال ناشی از حادثه ای بوده است. بهرحال ملاحظه می شود در این صورت مسئولیت متصدی محدود بشرایط خاصی است.

متصدی حمل در موارد ذیل مسئولیت نامحدود (مطلق) دارد. ۱- اگر ثابت شود که خسارت وارده، ناشی از قصور عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل است (ماده ۳۳ کنوانسیون). ۲- در صورت فقدان بلیط (ماده ۳۴ کنوانسیون). ۳- در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (ماده

۳۵ کنوانسیون) ۴- در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات آن (ماده ۳۶ کنوانسیون) صاحب عناوین نیز همانطوریکه گفته شد قائل به ید ضمانی باربر بوده و وی را در هر صورت ضامن می‌داند (همچون مقبوض بالسوم) که این در واقع وبه یک معنای دیگر همان سیستم مسئولیت محض یا مطلق می‌باشد. هر چند در مورد مدت زمانی که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده است در معاهده بطور روشن چیزی بیان نگردیده است، بطور کلی پذیرفته شده است که مسئولیت وی از زمانی که مسافر خود را در اختیار وی قرار می‌دهد، شروع می‌گردد و تا زمانی که مسافر داخل سالن ورودی مقصد می‌شود، ادامه می‌یابد. (جباری، ۴۹، ۱۹ و ۲۲).

مطابق آراء قضایی، در صورتی که متصدی حمل متعهد شده باشد مسافر را در زمان معینی به هوایمای مشخصی سوار نموده و یا وسائلی را ارسال نماید، چنانچه از ایفاء تعهد خود سرباز زند، به دلیل عدم اجرای قرارداد طبق قانون کشور خود مسئول جبران خسارات خواهد بود. در حال این موضوع را بایستی مد نظر داشت که متصدی در این مورد نیز همانند موارد ذکر شده در مواد ۲۰ و ۲۱ قادر به دفاع از خود می‌باشد. (جباری، ۴۹، ۲۳)

کنوانسیون ورشو با اذعان به اینکه وضع مقررات یکسان در مورد شرایط حمل و نقل بین‌المللی از نظر اسناد مورد استفاده در این نوع حمل و از نظر مسئولیت متصدی حمل و نقل حائز کمال سود مندیست، (مطلع و مقدمه کنوانسیون) در پنج فصل تهیه و امضا شد. فصل اول به موضوع تعایف و فصل دوم به اسناد حمل و نقل و در فصل سوم مسئولیت متصدی حمل و نقل بطور خاص پرداخته است. مسائل مربوط به حمل و نقل مختلط و مقررات عمومی و نهایی مباحث فصول چهارم و پنجم را به خود اختصاص داده است. از آنجاییکه مسئولیت متصدی حمل و نقل بر پایه سه عنوان کلی مسافر، کالا و تاخیر مورد توجه قرار گرفته است، مبانی مسئولیت راجداگانه بررسی می‌گردد.

۱-۳-۲ مسئولیت متصدی حمل در مورد مسافر

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ "متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد، مشروط بر این که حادثه موجب خسارت در داخل هوایما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد" بنابراین با وجود سایر شرایط مسئولیت متصدی بر اساس این ماده محدود به فوت یا جرح یا آسیب بدنی است. و در خصوص تأخیر در جابجایی مسافر، ماده ۱۹ کنوانسیون متصدی حمل و نقل را مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر

می‌داند. مسئولیت متصدی در برابر فوت مسافر موکول به این است که حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. علیرغم اینکه مفهوم حادثه تاثیر بسزایی در تکیه بر یکی از مبانی مسئولیتی متصدی حمل دارد لکن در کنوانسیون این مفهوم روشن نیست. رویه قضایی که در اینگونه مواقع کارگشاست، تعابیر متفاوتی از موضوع دارند عده ای حادثه را یک اتفاق خارجی و ناگهانی برای زیان دیده می‌دانند. و بر این اساس محاکم آمریکا حادثه را یک رخداد ناگهانی و غیر قابل پیش بینی و غیر انتساب به مسافر می‌دانند. (Air and space law, 1985, 173)

به عنوان مثال، چنانچه در پرونده شینگال به طرفیت بریتیش ایر ویز دادگاه حادثه را اتفاق غیر قابل پیش بینی و غیر عادی خوانده است. در این پرونده، خواهان به هنگام پیاده شدن از هواپیما تعادل خویش را از دست داده و مصدوم شده بود. علت این حادثه ۶ اینچ پایین تر بودن پله‌های مخصوص پیاده شدن نسبت به سطح در هواپیما اعلام شده بود.

((Condon & Forsyth, 2007, p. 18))

چنانچه می‌بینیم تعاریف حادثه در رویه قضایی بر اساس کنوانسیون، مبتنی بر فرض تقصیر متصدی است. بنابراین و بر اساس بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون در صورت اثبات بی تقصیری، متصدی از مسئولیت معاف شناخته خواهد شد. در این صورت می‌توان گفت مفهوم اصطلاح حادثه مضیق بوده و بسیاری از موارد از تحت شمول مفهوم یاد شده براحته خارج خواهد شد. در ضمیمه فنی شماره ۱۳ کنوانسیون شیکاگو (۷ دسامبر ۱۹۴۴) نیز مفهوم مضیق از حادثه براحته مشهود است.

علاوه بر ضرورت وقوع حادثه موجب فوت یا آسیب مسافر، مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون و ماده ۴ پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ این حادثه باید در خلال مدت معین اتفاق بیفتد. مدت معین، به داخل هواپیما بودن مسافر و نیز هنگام عملیات سوار یا پیاده شدن تعبیر می‌شود. راجع به مفهوم داخل هواپیما در موقعیتی که هواپیما ربایی و یا گروگانگیری اتفاق می‌افتد مورد اختلاف نظر است. مسئولیت متصدی حمل از جهت اینکه مسافران در حالت گروگانگیری بوده اند، ادامه داشته است. (الکندری، ۱۹۹۹، ۱۰۴) حتی اگر مسافران هواپیما را ترک کرده به مسافرخانه یا جای دیگری بروند. (الکندری، ۱۹۹۹، ۱۰۵)

بنظر می‌رسد با توجه به نوع مبنای مسئولیت متصدی در امر (فرض تقصیر) و امکان اثبات بی تقصیری وی - دوام مسئولیت متصدی بعد از گروگانگیری غیر عادلانه می‌رسد. چرا که اولاً مسئولیت متصدی ذاتاً در شرایط عادی برای موقعی است که مسافر از هر لحاظ تحت اختیار، مراقبت و کنترل وی بوده باشد، ثانیاً اثبات بی تقصیری وی در اعمال غیر انتساب به وی و غیر قابل پیش بینی، در کنوانسیون پیش بینی شده

است. مضافاً بر اینکه جبران خسارات وارده با انتقال مسئولیت به هوایما ربایان و گروگانگیران امکان پذیر است. البته واضح است که با خاتمه یافتن حالت گروگانگیری و تحت کنترل درآمدن مسافران برای متصدی، مسئولیت وی ادامه یافته و تقصیر وی مطابق کنوانسیون مفروض خواهد بود.

هنگام عملیات سوار شدن یا پیاده شدن همانند مفهوم حادثه در کنوانسیون تعریف نشده است و جای تفاسیر متعدد و رویه قضایی بسیار گسترده ای را ایجاد کرده است. این دو مفهوم در واقع نمایان گر آغاز و پایان قرارداد حمل و نقل یا تعهدات طرفین است. رویه قضایی کشورهای مختلف معیارهای گوناگونی را در نظر گرفته اند. دیوان عالی فرانسه در دعوی معیار خطرات هوایی را بکار برده است. منظور از خطرات هوایی خطرات مرتبط با ناوبری و بهره‌برداری از هوایماست. (Barthelemy Mercadal, 2001-2002, n. 117 ets)

نامفهوم بودن معیار خطرات هوایی و ضرورت اجرای مقررات کنوانسیون در مورد تمام حوادث و عدم جواز به اجرای آن صرفاً در زمان خطرات هوایی، معیار "قرار گرفتن مسافر در اختیار نمایندگان متصدی" را موجب شد.

(Barthelemy Mercadal, 2001-2002, n. 118 ets)

مضافاً بر اینکه معیار در اختیار گرفتن مسافر توسط متصدی نه تنها بی ارتباط با معیار خطرات هوایی نیست بلکه دارای این مزیت است که حد آغاز و پایان مسئولیت متصدی را مشخص می‌کند. این معیار بعدها مورد استقبال دادگاه‌ها فرانسه نیز قرار گرفت. رویه قضایی آمریکا سه معیار دقیق تر دیگری را ملاک عمل قرار داده است.

۱- مکانی که مسافر هنگام حادثه در آنجا بوده است، ۲- ماهیت فعالیت مسافر هنگام حادثه و ۳- درجه نظارت متصدی بر مسافر. (Air and Space Law, 1997, p. 104).

هر سه معیار در موقعیت‌های مختلف در کشف حقیقت می‌تواند راه گشا باشد. نا معلوم بودن مفاهیم آسیب بدنی و جرح، از طرف دیگر نگاه به دامنه آسیب‌ها را متفاوت نموده است. عده ای بر این باورند که جرح با آسیب بدنی دو مفهوم جدا بوده و آسیب بدنی در برگیرنده همه خسارات وارده به شخص از جمله آسیب‌های روحی و روانی است. (پابلو مندس دولیون، ورنر ایکنس، ۱۳۸۳، ۲۷۹) رویه قضایی محاکم آمریکا اینگونه آسیب‌ها را در صورتی که خسارت مزبور هم زمان یا در نتیجه یک خسارت جسمی نباشد، رد می‌کند. (فخاری و محمدزاده، ۱۳۸۶، ۲۱۲) با این حال محاکم برخی کشورها با استناد به بند ۲ ماده ۲۴ کنوانسیون به خواهان اجازه می‌دهند مطابق قانون دولت متبوع دادگاهی که در آنجا اقامه دعوا کرده است، درخواست جبران خسارت نماید. (فخاری و محمدزاده، ۱۳۸۶، ۲۱۳) بنظر می‌رسد با توجه به صدر ماده

۱۷ و تفکیک بین جرح و آسیب جسمی بتوان به خسارات معنوی که همراه آسیب جسمی و یا پیامد آن است، حکم به جبران خسارت نمود.

راجع به تأخیر در حمل مسافر هر چند بلحاظ اهمیت موضوع نگارندگان کنوانسیون یک ماده به این امر اختصاص داده اند (ماده ۱۹) لکن از تأخیر تعریفی به عمل نیامده و این امر باز موجبات تفاسیر مختلف را مثل سایر اصطلاحات دیگر فراهم نموده است. تمیز تأخیر در حمل با عدم اجرای قرارداد که همواره کار آسانی نیست، اهمیت خاصی پیدا می‌کند. با دقت در آرای محاکم، چنین بنظر می‌رسد که چنانچه رابطه قراردادی مسافر و متصدی عرفاً قابل تحمل باشد، عنوان تأخیر در موضوع صدق داشته و متصدی باید تمام تلاش خود را بکار برد تا حتی المقدور مسافر در یک زمان متعارف و نزدیک به زمان پیش بینی شده به مقصد برسد. (فخاری و محمدزاده، ۱۳۸۶، ۲۳۰، ۲۲۹) و گرنه قرارداد اجرا نشده تلقی خواهد شد. نامعلوم بودن مفهوم تمام اصطلاحات بکار رفته زمینه مناسب برای جلب توجه محاکم به روح کلی حاکم بر کنوانسیون در خصوص فرض مسئولیت متصدی در معنای وسیع بوده است.

شایان ذکر است در پروتکل لاهه ۱۹۵۵ اصلاحاتی صورت گرفت که بر اساس آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافریه دو برابر (تا دویست و پنجاه هزار فرانک) افزایش یافت و مصونیت متصدی حمل و نقل از مسئولیت در برابر خسارات ناشی از خطا در امر خلبانی یا انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین یا ناوبری آن چنانچه در کنوانسیون ورشو لحاظ شده بود، حذف شد. (ماده ۱۲ پروتکل لاهه).

کنوانسیون ورشو که با پروتکل لاهه ۱۹۵۵ اصلاح شده بود در سال ۱۹۷۱ اینبار در خصوص حمل مسافر و لوازم شخصی در پروتکل گواتمالا تغییراتی به خود دید. مطابق این پروتکل مسئولیت متصدی در خصوص جراحت جسمانی، خسارات، انهدام یا مفقودی اثاثیه مبتنی بر ریسک قرار گرفت. بنابراین متصدی مسئول هر حادثه ناشی از هوانوردی است حتی اگر نتوان هیچ خطا یا غفلی را به او نسبت داد. (جباری، ۴۹، ۳۶) البته مسئولیت وی حتی در این حال محدود به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به خسارت حاصله از فوت و آسیب بدنی برای هر مسافر است. و در مورد تأخیر مسافر از یک میلیون و پانصد هزار فرانک تجاوز نمی‌کرد.

۲-۳-۲ مسئولیت متصدی حمل در مورد وسائل شخصی و کالا

مطابق کنوانسیون چنانچه رابطه علیت میان زیان وارده و حمل و نقل وجود داشته باشد، مسئولیت به ضرر متصدی حمل در مورد وسائل شخصی و کالا ایجاد می‌شود (فرض مسئولیت متصدی). متصدی برای

رهایی از مسئولیت باید ثابت کند خسارات وارده ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباط ندارد (ماده کنوانسیون ۲۰). در اینصورت است که مسئولیت او محدود خواهد بود. چنانچه قبلاً ذکر شد در کنار مسئولیت مفروض متصدی، مسئولیت وی در صورت فقدان رسید لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات (ماده ۳۵ کنوانسیون) نامحدود است (مسئولیت مطلق - محض). لوازم شخصی در "شرایط عمومی حمل و نقل" تنظیمی یاتا عبارت است از: هر کالایی که برای پوشیدن، استفاده، راحتی و آسایش مسافر در طول مسافرت ضروری است. اعم از اینکه بازرسی شده یا بازرسی نشده باشد یعنی وسایلی که مسافر با خود به داخل هواپیما می‌برد. (جباری، ۴۹، ۱۳)

در رسید کالا نیز که از طرف فرستنده کالا تنظیم و به متصدی تسلیم می‌شود، باید مورد پذیرش متصدی حمل قرار گیرد. در صورتی که این رسید (بارنامه هوایی) صادر نگردد یا مندرجات آن (ماده ۳۶ کنوانسیون) رعایت نگردد، و سپس متصدی کالایی را قبول کند، مسئولیت او نامحدود بوده و نمی‌تواند به مقررات کنوانسیون که در شرایط خاص او را مبرا از مسئولیت می‌داند (ماده ۲۰)، استناد نماید. (مسئولیت مطلق) همین طور متصدی باید مراقبت نماید طبق دستورات فرستنده، کالا را در اختیار کسی که نسخه ای از بار نامه را همراه دارد، قرار دهد در غیر اینصورت طبق اصل کلی مسئولیت در مقابل کسی که بارنامه را در اختیار دارد پاسخگو خواهد بود. (مواد ۱۱ و ۱۲) بدیهی است برای امکان جبران خسارات وارده مسافر یا گیرنده کالا باید فوراً پس از کشف خسارت، ظرف مهلت‌های مقرر در کنوانسیونها، موضوع را به اطلاع متصدی حمل برساند در غیر اینصورت حق اقامه دعوی را علیه متصدی از دست خواهد داد.

همانطوریکه گفته شد در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون ورشو به منظور اصلاحات، متمم گواتمالا را به خود دید که در این پروتکل مسئولیت متصدی در صورت انهدام، فقدان، معیوب شدن و یا تاخیر حمل محدود به مبلغ پانزده هزار فرانک برای هر مسافر و در مورد حمل کالا مسئولیت متصدی محدود به دویست و پنجاه فرانک به ازای هر کیلو گرم گردید.

شایان ذکر است بلحاظ اختلاف برداشت در محاسبه فرانک بر اساس تبصره ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی SDR در نظام محاسبه خسارات ایران جایگزین فرانک شد.

بهرحال چنانچه معلوم شد سیستم ورشومسئولیت متصدی حمل را هم در مورد مسافر (در صورت فوت یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی و تاخیر وی) و هم در مورد وسائل شخصی و کالا مبتنی بر فرض مسئولیت دانسته است و بر مبنای اختیار صاحب شرایع که باربر اگر مدعی تلف شود می‌بایست تلف کالا را بدون

تعدی و تفریط ثابت کند، سیستم یاد شده در مفهوم یکسان قابل استفاده است. و در کنار سیستم فرض مسئولیت، نظام مسئولیت مطلق به مفهوم مشابه در حقوق اسلامی براحتی ملاحظه می‌شود.

۳-۳ مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در کنوانسیون مونترال

کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های الحاقی هر چند یکی از شاهکارهای مدارک حقوق خصوصی است اما قادر به تامین نیازهای امروزی هوانوردی نبوده است. با گسترش وسیع روابط کشورها، رشد سازمانهای بین المللی، عدم کفایت میزان و نوع مسئولیت در معاهده ورشو و پروتکل لاهه عدم الحاق بعضی از کشورها به آن و در رأس آن آمریکا موجب شد. (کریمی، ۱۳۷۰، ۳۵) در سال ۱۹۶۶ موافقت نامه ای با همت آمریکا در مونترال منعقد شود.

سیستم فرض تقصیر متصدی حمل و نقل در برابر مسافر، بار همراه مسافر و کالا به عنوان یک اصل همچنان در این کنوانسیون نیز دیده می‌شود. اما با توجه به بند ۱ و ماده ۲۱ کنوانسیون مسئولیت متصدی در دو سطح طبقه بندی شده است. در بند ۱ سطح مسئولیت تا یکصد هزار واحد حق برداشت ویژه SDR برای هر مسافر متصدی حمل مسئولیت مطلق یا عینی داشته و در بند ۲ آن متجاوز از یکصد هزار واحد حق برداشت ویژه SDR مبنای مسئولیت متصدی همچنان فرض تقصیر است. با اثبات بی تقصیری متصدی یا تقصیر ثالث مسئولیت متصدی مرتفع می‌گردد. راجع به تأخیر در حمل مسافر و لوازم شخصی و کالا کنوانسیون در کنار قبول فرض تقصیر متصدی مسئولیت وی را در بند ۱ ماده ۲۲ برای هر مسافر محدود به ۴۱۵۰ واحد حق برداشت ویژه دانسته است.

در کنار سیستم‌های متنوع مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون به شکل یادشده، براساس ماده ۲۵ کنوانسیون، متصدی حمل و نقل می‌تواند شرط نماید که قرارداد حمل و نقل تابع سقف‌هایی بالاتر از آن چه در این کنوانسیون مقرر شده، بوده یا اینکه دارای هیچ نوع سقف مسئولیتی نباشد. (مسئولیت نامحدود متصدی) شایان ذکر است در مورد ورود صدمات روحی و معنوی در کنوانسیون، مطالبه خسارات معنوی علیرغم حذف کلمه جرح، که باقی مانده است، می‌توان گفت تدوین کنندگان در مقام بیان فی الواقع قصد داخل بودن خسارات معنوی در درون خسارات بدنی داشته اند و این امر با اصل جبران کامل زیان در

تعارض نیست، بنابراین خسارات معنوی قابل مطالبه خواهد بود. (پابلو مندرس دولیون، ورنر ایکس، ۱۳۸۳، ۲۸۲-۲۸۱)

کنوانسیون مونترال تغییرات مهمی در حقوق حمل و نقل هوایی و در اسنادی که تا آن تاریخ وجود داشته ایجاد نموده است. در واقع این کنوانسیون بدین منظور تصویب شد تا حقوق مسافران را در پرواز های هوایی تضمین کند. این کنوانسیون از لحاظ مبنای مسؤلیتی متصدی حمل، با مقررات اسلام و قوانین جمهوری اسلامی ایران نیز قابل تطبیق است. (جباری و شعاریان، ۱۳۹۰، ۲).

نتیجه گیری

رکن اصلی بررسی ارتباط بین متصدی حمل و آسیب دیده، قرارداد حمل و نقل است. در قرارداد حمل و نقل هوایی، خسارت دیده بصرف اثبات ورود ضرر، به اشکال مختلف از اثبات ارکان دیگر معاف است. این امر بنا به ملاحظات خاص قانونی، موجب ایجاد نظامهای مختلف مسئولیتی متصدی حمل و نقل هوایی شده است. بحث اساسی قراردادهای حمل، مسئولیت متصدی حمل و مبانی مسئولیتی وی است. در فقه اسلامی، حمل اشیاء، در قالب قرارداد اجاره اشخاص مورد بررسی قرار گرفته است. در این نوع از قرارداد، اجیر متعهد می شود در قبال اجرت معین، کاری معین را انجام دهد و حمل کالا از محلی به محل دیگر نیز در همین قالب می گنجد و براساس یک قاعده کلی، هر کس بر مال دیگری دست یابد، موظف به رد آن می باشد " علی الید ما اخذت حتی تودیبه ". اما داشتن اذن این قاعده کلی را تخصیص می زند. یعنی هر گاه صاحب ید نسبت به تصرف در مال، دارای اذن از صاحب آن باشد، ضامن نخواهد بود. چرا که " لا یحل مال امرء مسلم الا عن طیب نفسه " با وجود این، اذن همواره مانع ضمان نخواهد بود، مانند مقبوض بالسوم که با وجود اذن صاحب مال، ضمان هم وجود دارد. بنابراین از آنجائیکه باربر مقابل حمل کالا اجرت می گیرد، مصلحت صاحب بار همواره مدنظر شارع مقدس بوده و ید باربر امانی نیست بلکه در مقابل صاحب بار مسئولیت وی مفروض است. (ید ضمان) و در ماده یک معاهده ورشو نیز لازمه اجرای معاهده، پرداخت هزینه ذکر شده است.

عده ای از فقهاء ید اجیر را امانی دانسته و تنها در صورت اثبات تعدی و تفریط، وی را مسئول می دانند و عده ای دیگر نیز در بررسی مسئولیت اجیر با استفاده از مبانی اتلاف و تسبیب، میان اتلاف و تلف مال قائل به تفکیک شده اند. ولی عده ای بر این شده اند که اگر اجیر حاذق باشد و تعدی و تفریط نکرده باشد، ضامن نخواهد بود، چرا که کالا ممکن است خود مستعد فساد باشد. احادیث زیادی نیز موید این نظر بوده و در بعضی از آنها، در مقام بیان دلیل ضمان، چنین استدلال شده است که اذن در اصلاح داده شده است نه افساد و در هر حال وی را ضامن می دانند هر چند در نظر بعضی دیگر نیز علت ضمان، ضرورت احتیاط در اموال است. عده ای نیز قائل به ضمان مطلق اجیر می باشند، مگر اینکه ثابت کند تلف مال به سبب امری بوده است که دفع آن ممکن بوده و بدین ترتیب در صورت اتلاف نیز ضامن خواهد بود حتی اگر تعدی و تفریط نیز نکرده باشد.

در کنار نظرات حقوق اسلامی که هر چهار سیستم (مبتنی بر تقصیر اثبات شده، فرض تقصیر، فرض مسئولیت، سیستم مسئولیت محض یا مطلق) با جهات و دلایل خاص خود قابل ملاحظه است، نظامهای حقوقی کشورها درباره مبنای مسئولیت متصدی انتقال کالا، بطور کلی با هم اختلاف نظر دارند. نظام حقوقی لاتینی مسئولیت متصدی حمل و نقل را قراردادی می‌داند. یعنی مبنا، اخلال در تعهد و تاثیر مستقیم آن بر کیفیت تحقق نتیجه می‌باشد. در حالیکه نظام حقوقی انگلوساکسون بین مسئولیت متصدی حمل و نقل عام و متصدی خاص تفاوت قائل است. متصدی حمل و نقل عام کسی است که متعهد می‌باشد در برابر اخذ اجرت، هر گونه تقاضای حمل و نقل را پاسخگو باشد بدون اینکه بین آنها تفاوت قائل شود (همانگونه که در مقدمه کنوانسیون ورشو این امر به عنوان شرط جبران خسارت تلقی شده است)، اما متصدی حمل و نقل خاص کسی است که بر اساس قرارداد خاص و جداگانه حمل و نقل را بر عهده می‌گیرد بدون اینکه کمترین تعهدی نسبت به قبول حمل و نقل داشته باشد. مسئولیت متصدی حمل و نقل عام بر خطای تقصیری مفروض، مبتنی است، اما مسئولیت متصدی حمل و نقل خاص بر خطای تقصیری لازم الاثبات استوار می‌باشد. سیستم‌های فوق هر کدام به شکلی در متن کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و اصلاحیه‌های مربوط در زمان تدوین مورد لحاظ قرار گرفته است و در حقوق اسلامی نیز هر چهار سیستم مورد اشاره است. چرا که در صورتی که باربر (متصدی حمل) را آنگونه که بعضی از فقها عقیده دارند، دارای ید امانی بدانیم وی مسئول نخواهد بود، مگر اینکه صاحب مال تعدی و تفریط او را ثابت کند (سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده - باید توجه داشت که در فقه، تعدی و تفریط امین، صفت امانت را زایل کرده و از آن پس امین همچون غاصب، ضامن هر گونه خسارتی است که بر کالا وارد گردد حتی اگر این خسارت به سبب خارجی و غیر قابل احتراز حادث شده باشد. ولی در سیستم مبتنی بر تقصیر اثبات شده، تقصیر متصدی تنها در صورتی مسئولیت وی را در پی دارد که این تقصیر سبب ایراد خسارت شده باشد اما آنچه در اینجا به عنوان ملاک شباهت دو نظام مورد توجه است بار اثبات دلیل است که در هر دو نظام بر عهده صاحب کالا است که تقصیر یا تعدی و تفریط متصدی یا امین را ثابت نماید) و در صورتی که همچون صاحب عناوین، قائل به ید ضمانی باربر شویم، وی در هر صورت ضامن خواهد بود (همچون مقبوض بالسوم) که این همان سیستم مسئولیت محض یا مطلق می‌باشد (که در کنوانسیون مونترال تا سطح اول خسارت دقیقاً این مسئولیت مورد اعمال است)، و بر مبنای اختیار صاحب شرایع که بار بر اگر مدعی تلف شود می‌بایست تلف کالا را بدون تعدی و تفریط ثابت کند، سیستم فرض تقصیر را در این جا مشاهده می‌کنیم (همانطوریکه پایه اصلی مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون ورشو بر این اساس استوار شده

است) و حال آنکه بر اساس اختیار سید مرتضی که باربر را ضامن می‌داند مگر اینکه اثبات کند که تلف مال ناشی از حادثه ای بوده است که دفع آن ممکن نبوده است به سیستم فرض مسئولیت نزدیک می‌شویم. عبارت دیگر در کنوانسیون ورشو در کنار پذیرش اصل کلی مسئولیت بر اساس سیستم فرض مسئولیت، متصدی حمل در موارد ذیل مسئولیت نامحدود (مطلق - عینی) دارد. ۱- اگر ثابت شود که خسارت وارده، ناشی از قصور عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل است. ۲- در صورت فقدان بلیط. ۳- در صورت فقدان رسید کالا و لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات ۴- در صورت عدم صدور بارنامه هوایی یا عدم رعایت مندرجات آن. ۵- در صورت فقدان رسید لوازم شخصی یا عدم کامل بودن مندرجات. برداشت از مفاهیم بکار رفته در رویه قضایی بر اساس کنوانسیون نیز سیستم فرض تقصیر متصدی را به روشنی تقویت می‌نماید. در پروتکل گواتمالا مسئولیت متصدی در خصوص جراحت جسمانی، خسارات، انهدام یا مفقودی اثاثیه مبتنی بر ریسک قرار گرفت (بنابراین متصدی مسئول هر حادثه ناشی از هوانوردی است حتی اگر نتوان هیچ خطا یا غفلی را به او نسبت داد).

در سیستم مونترال ۱۹۹۹ نیز سیستم فرض تقصیر متصدی حمل و نقل در برابر مسافر، بار همراه مسافر و کالابه عنوان یک اصل همچنان پذیرفته شده است. اما با توجه به بند ۲۱ ماده ۲۱ کنوانسیون مسئولیت متصدی در دو سطح طبقه بندی شده است. در بند ۱ سطح مسئولیت متصدی را تا یکصد هزار واحد حق برداشت ویژه SDR برای هر مسافر مطلق یا محض دانسته شده و در بند ۲ آن متجاوز از یکصد هزار واحد حق برداشت ویژه مبنای مسئولیت متصدی همچنان فرض تقصیر است.

شایان ذکر است در کنارسیستم‌های متنوع مسئولیت متصدی حمل، در این کنوانسیون نیز براساس ماده ۲۵ متصدی حمل و نقل را آزاد گذاشته تا شرط نماید قرارداد حمل و نقل تابع سقف هایی بالاتر از آن چه در این کنوانسیون مقرر شده باشد. (مسئولیت نامحدود و مطلق متصدی) بنابراین با بررسی اجمالی مبنای مسئولیتی متصدی حمل در حقوق اسلامی و نیز کنوانسیونها و پروتکل‌های حاکم و مطابقت آن با همدیگر می‌توان نتیجه گرفت: این کنوانسیونها در خصوص مبنای مسئولیتی متصدی حمل، با مقررات اسلام و قوانین جمهوری اسلامی ایران هیچ مغایرتی نداشته و قابل تطبیق است. بنابراین در راستای همسوئی با دستاوردهای پیشرفته بشری در صنایع مدرن هوایی و توسعه روابط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی از طریق تضمین حقوق مسافران الحاق ایران به کنوانسیون مونترال مورد پیشنهاد است.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- امامی، سید حسن، ۱۳۵۲، حقوق مدنی، تهران: ابوریحان
- ۲- امیری قائم مقامی، ۱۳۴۷، عبد المجید. حقوق تعهدات. تهران: دانشگاه تهران
- ۳- اخلاقی، بهروز، بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قرار دادهای حمل و نقل از دیدگاه حقوق مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دوره ۴۳
- ۴- امینی، عیسی، زمستان ۱۳۷۹، اجتماع مسئولیت متصدی حمل و نقل باضمان مقصر نسبت به صاحب کالا-تهران، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۳۳
- ۵- بهرامی احمدی، حمید (۸۴-۸۵) جزوه مسئولیت مدنی، مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه امام صادق (ع)
- ۶- تقی زاده، ابراهیم، ۱۳۸۱، "مبنای مسئولیت متصدی حمل در حقوق اسلامی" مجله تخصصی فقه و حقوق واحد بابل، ۱۳۸۸"
- ۷- جباری، منصور، حقوق بین الملل هوایی، انتشارات فروردین.
- ۸- جباری قره باغ، منصور "مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافر و کالا (بررسی سیستم ورشو)، تهران، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دوره ۴۸
- ۹- جباری، منصور و شعاریان ابراهیم "بررسی حقوقی پیوستن ایران به کنوانسیون کونترال در خصوص یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل بین الملل هوایی" مجله بین المللی علوم انسانی - سال هجدهم، شماره ۲
- ۱۰- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، ۱۳۷۰، ترمینولوژی حقوق. تهران. گنج دانش.
- ۱۱- شهیدی، مهدی. حقوق مدنی، آثار قراردادها و تعهدات، تهران انتشارات مجد، ج ۳، چاپ دوم ۱۳
- ۱۲- صفوی، سید حسن، ۱۳۶۲، حقوق بین المللی هوایی و فضائی، جلد اول، نشر موسسه طب.
- ۱۳- فخاری، امیر حسین - محمد زاده مسلم، ۱۳۸۶، "ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونرال ۱۹۹۹" مجله معارف اسلامی و حقوق شماره اول.
- ۱۴- کاتوزیان، ناصر. ۱۳۷۸، الزامهای خارج از قرارداد: مسئولیت مدنی، تهران انتشارات دانشگاه تهران، ج ۱، چاپ دوم

- ۱۵- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۶۲، ضمان قهری، مسئولیت مدنی، تهران. دهخدا
- ۱۶- کاتوزیان، ناصر، ۱۳۷۱، حقوق مدنی - دوره عقود معین ۱، شرکت انتشار، چاپ چهارم
- ۱۷- کارکن، محمود رضا، ماهنامه صنعت حمل و نقل، شماره ۱۲۰
- ۱۸- کریمی، آیت، تابستان ۱۳۷۰، "مسئولیت خطوط هوایی در مقابل مسافران" پژوهشنامه بیمه، -شماره ۲۲
- ۱۹- لورسا، میشل، ۱۳۷۵، مسئولیت مدنی. تهران: حقوقدان
- ۲۰- محمد زاده، مسلم، پایان نامه مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در قبال مسافر، دانشگاه امام صادق(ع)
- ۲۱- محمدی، ابوالحسن، ۱۳۷۳، قواعد فقه. تهران: یلدا
- منابع عربی
- ۲۲- الکندری، محمود احمد، (۲۰۰۰م) ۱۹۹۹، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي و فق اتفاقية مونتریال لعام ، کویت: کلیه الحقوق، مجلس النشر العلمي، لجنة التأليف والتقريب والنشر جامعه الكويت
- ۲۳- حرعاملی، محمد بن الحسن، ۱۴۰۳، وسایل الشیعه الی تحصیل مسایل الشریعه: ج ۱۳ بیروت: داراحیاء التراث العربی
- ۲۴- حسینی العاملی، محمد جواد، بی تا. مفتاح الکرامه فی شرح قواعد العلامه، ج ۷. بیروت: مؤسسه آل البيت لاحیاء التراث
- ۲۵- قانون الطيران التجاری، ۱۹۹۴، اللسکندریه. دارالجامعات الجدیده للنشر
- ۲۶- قمی، ابوالقاسم، ۱۳۷۱، جامع الشتات. ج ۳. تهران: مؤسسه کیهان
- ۲۷- عبد الناصر، ۱۹۹۰، جمال. موسوعه. ج ۱. قاهره
- ۲۸- علم الهدی، سید مرتضی، بی تا. الابتصار. قم: منشورات الشریف الرضی
- ۲۹- نجفی، محمد حسن، ۱۹۸۱، جواهر الکلام فی شرح شرایع الاسلام. ج ۲۷. بیروت: دار احیاء التراث العربی
- ۳۰- نقیب، عاطف، ۱۹۸۴، النظریه العامه للمسئولیه الناشئه عن الفعل الشخصی. بیروت: عوایدات الجزایر
- ۱- منابع انگلیسی

31- Air and space law, 1981, 1990, 1996, 1997, 1998, 1999

- 32-(Condon & Forsyth LLP; Liability Reporter; february2007; International Air Transport Association; IATA; volume 10.
- 33-(Barthelemy Mercadal, 2001-2002, Encyclopedie juridique Dalloz, Répertoire de droit commercial, Transports aeriens, paris, edition Dalloz, Tome v.
- 34- Philippe le Tourneau et Lorc Cadiet (2002-2003),Droit de la responabilite et des contracts, Dalloz,paris
- 35- Le Tourneau – Philhppe 1982 laresponsibilitecivil, 3 eme ed. Dalloz
- 36- Ripert- Georges,1952,Dorit martitime, Tome Second 4eme ed edition Rouseau etcie,Paris
- 37- Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 (Warsaw Convention)
- 38- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague On 28 September 1955 (The Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955)
- 39- Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999

۲- سایتهای ارجاعی

- 40-www.austlii.edu.au/au/legis/cth/consol_act/cala1959327
- scholarlycommons.law.wlu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2676
- 41-www.lexology.com/library/detail.aspx?g=95be02fd-438c-4062-bdb3
- 42-www.americanbar.org/.../the_obligations
- 43-www.aeroflot.com/cms/en/before_and_after_fly