

## تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱

محمدحسن صادقی مقدم<sup>۱</sup>

مجتبی اشراقی آرانی<sup>۲</sup>

(تاریخ دریافت: ۱۳۹۲/۱۲/۲۱ - تاریخ تصویب: ۱۳۹۲/۰۲/۱۵)

### چکیده

مسئولیت مدنی متصدیان حمل هوایی به خصوص از جنبه‌ی محدوده مسئولیت از آن دسته از موضوعات حقوق هوایی است که مقررات مختلفی را در سطح بین‌المللی و داخلی به خود اختصاص داده است. کشور ما پس از الحاق به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل‌های بعدی آن در سال ۱۳۵۴، حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی (در پروازهای داخلی) را در مقاطع مختلف از جمله ۱۳۵۸، ۱۳۶۰ و ۱۳۶۴ قاعده‌مند نموده و در نهایت در سال ۱۳۹۱ با وضع «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی» آخرین اصلاحات مورد نظر را اعمال می‌نماید. قانون مزبور متضمن قواعد و نکات قابل ملاحظه‌ای است که در این مقاله از جهات علت وضع، قلمرو قانون، حدود مسئولیت و تحلیل اقتصادی و تطبیقی مورد تحلیل و نقد قرار گرفته و در نهایت راهکارهایی به منظور اعمال و اصلاح از سوی قانونگذار پیشنهاد شده است.

**واژگان کلیدی:** حدود مسئولیت، شرکت هواپیمایی، پرواز داخلی، کنوانسیون ورشو،

کنوانسیون مونترال، قانون ۱۳۹۱

۱- نویسنده‌ی مسئول - دانشیار گروه حقوق خصوصی، دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.

Email: mhsadeghy@ut.ac.ir

۲- دانشجوی دکترای حقوق خصوصی، دانشکده‌ی حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران.



## مقدمه

هوایما وسیله‌ای است که در صورت وقوع کوچک‌ترین نقص فنی یا اشتباه انسانی، می‌تواند خسارتی جبران‌ناپذیر به بار آورد. مشهور است که خسارت در سوانح هوایمایی بر خلاف سایر حوادث و رویدادها از قبیل تصادفات جاده‌ای، ریلی و دریایی به صورت تلف کلی (total loss) بوده و علاوه بر آن دامنه وسیعی از اموال و اشخاص چه مسافران و یا اشخاص ثالث مستقر در روی زمین را تحت اصابت قرار می‌دهد. اگر چه اصول مسلم حقوقی در باب جبران خسارت از قبیل قاعده لاضرر بر جبران کامل خسارات ناشی از هوایما توسط عامل زیان دلالت دارد اما اجرای قاطع این اصول با توجه به خطرات ذاتی حمل و نقل هوایی، اشخاص را از اشتغال و تصدی این مهم و بیمه‌گران را از پوشش دادن چنین مسئولیتی باز می‌دارد. بنابراین لزوم ترویج و توسعه حمل و نقل هوایی دولت‌ها را بر آن داشته است تا با نظام‌مند کردن قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی حمل هوایی بین‌المللی بیش از هر چیز دیگر به تحدید این مسئولیت پردازند.

در سطح بین‌المللی، معاهده ورشو ۱۹۲۹ با اصلاحات بعدی آن از جمله پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵، پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا و پروتکل‌های ۴ گانه ۱۹۷۵ مونترال و معاهده مونترال ۱۹۹۹ که جایگزین کنوانسیون ورشو و کلیه اصلاحیه‌های آن گردید میزان مسئولیت متصدی حمل را در پروازهای بین‌المللی معین و محدود نموده و شرایطی را برای استفاده از این تحدید مسئولیت مقرر داشته‌اند. اما همان‌گونه که آشکار است این قواعد بین‌المللی در مورد پروازهای داخلی کاربرد نداشته و در این خصوص باید به قوانین داخلی کشورها مراجعه کرد. با مراجعه به قوانین داخلی کشورها مشخص می‌شود که هر کشور به طور کلی یکی از این سه گزینه را در این باره برگزیده است: ۱- برخی قواعد داخلی جبران خسارت را در مورد سوانح هوایمایی نیز اعمال نموده و وحدت نظام حقوقی سرزمین خود را برگزیده‌اند. ۲- عده‌ای با توجه به ویژگی‌های خاص حمل و نقل هوایی قانون به خصوصی در مورد مسئولیت متصدی حمل در پروازهای داخلی وضع کرده‌اند. ۳- و در نهایت برخی دیگر از کشورها پروازهای داخلی خود را هم کلاً یا دست کم در مورد حدود مسئولیت متصدی حمل تابع مفاد کنوانسیون‌های



بین‌المللی نموده و وحدت نظام حقوقی داخلی و بین‌المللی را در زمینه حمل و نقل هوایی بر یکپارچگی قواعد مسئولیت مدنی در سرزمین خود ترجیح دادند.

قانون‌گذار ایران ابتدا در سال ۱۳۵۸ تنها در خصوص شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما) و سپس در سال ۱۳۶۴ در خصوص کلیه شرکت‌های هواپیمایی ایران حدود مسئولیت متصدی حمل در کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های اصلاحی آن را در پروازهای داخلی نیز حاکم نمود. لیکن دشواری‌های اجرای معاهدات بین‌المللی در دادگاه‌های ملی، تعارض آن با قواعد حقوق داخلی جبران خسارت و برخی از مشکلات کاربردی دیگر سبب شد تا قانونگذار با نسخ قانون ۱۳۶۴ به تاریخ ۱۳۹۱/۵/۱۱ «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» را تصویب نماید که با ملاحظه اجمالی، گرایش قانونگذار به سوی اصول و قواعد داخلی مسئولیت مدنی هویدا است. در حقیقت دستاورد این قانون را می‌توان در اعمال قانون مجازات اسلامی (مقررات دیه) در خسارات جانی وارده به مسافران در پروازهای داخلی خلاصه کرد که به نوعی «بازگشت به اصل» محسوب می‌شود. صرف نظر از سایر انتقاداتی که به این قانون وارد شده و در این مقاله مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد به عنوان نکته اصلی این قانون، به نظر می‌رسد که چنین موضعی (اجرای قواعد دیه در پروازهای داخلی) بدون ملاحظه‌ی جوهره‌ی حقوق هوایی که تبعیت حداکثری از قواعد و استانداردهای بین‌المللی است اتخاذ شده است.

۱- لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور که در جلسه مورخ ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ به تصویب شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران رسیده است به پیوست ابلاغ می‌گردد. ماده واحده - از تاریخ تصویب این لایحه قانونی و با توجه به قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا (مصوب ۱۳۵۴/۳/۲۲) حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در مورد مسافری و همچنین بار و اثاثیه آن‌ها در پروازهای داخلی کشور تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در مورد پروازهای خارج از کشور می‌باشد. تبصره - مفاد این لایحه قانونی در مورد مسافری و بار و اثاثیه آن‌ها در پرواز شماره ۲۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ در مسیر مشهد به تهران نیز قابل اجرا است (شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران).



در این خصوص چند سوال عمده مطرح می‌شود: این قانون به منظور رفع کدام یک از اشکالات و ابهامات قوانین قبلی وضع شده است؟ این مصوبه از جهت همگامی با تحولات حقوق هوایی بین‌المللی، مواضع دیگر کشورها در خصوص پروازهای داخلی و تعهدات بین‌المللی ایران در چه وضعیتی قرار دارد؟ حدود مسئولیت متصدی حمل در پروازهای داخلی بر اساس این قانون به چه نحو است؟ آثار اقتصادی این قانون بر حمل و نقل هوایی داخلی ایران چیست؟ این مقاله به منظور پاسخ دادن به سوالات فوق، به نقد و تحلیل قانون ۱۳۹۱ در چهار بخش می‌پردازد. در بخش اول علت وضع قانون و در بخش دوم قلمرو قانون از جهت موضوع و ظرف اجرای آن مورد نقد و بررسی قرار می‌گیرد. قسمت بعدی به تحلیل انواع مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی و حدود آن در پروازهای داخلی پرداخته و در نهایت راهکارهایی جهت اتخاذ از سوی قانونگذار ارائه شده است.

### علت وضع قانون

به نظر می‌رسد قانون سال ۱۳۹۱ به منظور رفع برخی از اشکالات، دشواری‌ها و ابهاماتی وضع شده است که پیش از آن گریبان‌گیر دادگاه‌ها، شرکت‌های بیمه، شرکت‌های هواپیمایی و در نهایت مسافران بوده است. در حقیقت بر اساس قانون «تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴»، که توسعه دهنده‌ی موضوعی «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور مصوب ۱۳۵۸ شورای انقلاب» است، حدود مسئولیت متصدی حمل هوایی مقرر در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵ که اساساً برای پروازهای بین‌المللی مقرر شده است بر مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی نیز حاکم می‌باشد. اجرای قانون مذکور با چند ایراد عمده همراه بود:

از منظر استدلال محض حقوقی مقررات بین‌المللی در مواردی اجرا می‌شود که دو یا چند کشور مختلف در آن دخالت داشته و به عبارت بهتر دست‌کم یک عنصر خارجی در خصوص موضوع وجود دارد. اما در فرض پروازهای داخلی که مبدأ و مقصد آن در یک کشور قرار



داشته و غلبه بر ایرانی بودن مسافران آن است اجرای مقرراتی که اساساً برای ظرف بین‌المللی وضع شده است، شایسته نیست.

از جهات کاربردی نیز با در نظر گرفتن اصلاحات پروتکل لاهه، محدوده مسئولیت متصدی حمل هوایی در مورد خسارات بدنی و فوت مسافر ۲۵۰/۰۰۰ فرانک است که با توجه به شرایط اقتصادی جهان حتی در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی برای جبران خسارت وارده به مسافران بسیار ناچیز بوده است و حتی این امر خروج برخی از کشورها از جمله ایالات متحده آمریکا را از نظام کنوانسیون ورشو به دنبال داشته است. در حال حاضر نیز با در نظر گرفتن معادل ارزی فرانک، مبلغ فوق‌الذکر از ۵۰ میلیون تومان بیشتر نخواهد بود؛ مبلغی که به هیچ وجه نمی‌توان آن را برای جبران خسارات ناشی از فوت مسافر کافی دانست. از سوی دیگر صرف نظر از منسوخ شدن فرانک پوانکاره و از رسمیت افتادن این واحد پولی، به دلیل مفاد کنوانسیون ورشو و به ویژه بند ۵ ماده ۲۲ اصلاحی لاهه شیوه محاسبه خسارت برای دادگاه‌های کشور ما بسی دشوار بود. بر اساس ماده موصوف فرانک «واحد پولی است که دارای شصت و پنج میلی گرم طلا به عیار نهمصد هزارم باشد. در صورت اقدامات قضایی تبدیلی این مبلغ به پول ملی غیر از طلا باید بر اساس ارزش این پول به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد». این حکم شایسته زمانی است که طلا پشتوانه و معیار پول بود اما اکنون که طلا از پشتوانه پول حذف و میزان برابری طلا با ارزشهای کشورهای تغییر یافته است و از سویی قیمت رسمی و بازاری طلا متفاوت است (جباری، ۱۳۸۸، ص ۵۲) دیگر نمی‌توان به آسانی فرانک را به پول رایج مملکت تبدیل کرد.

وانگهی قضات ما که با نهاد مرسوم و سنتی «دیه» انس ذهنی و عملی پیدا کرده بودند در اجرای قانون مزبور به جای قانون مجازات اسلامی با تردید روبرو بودند. قاضی به هنگام مواجهه با دعوی خسارت ناشی از سوانح هواپیمایی در پروازهای داخلی متحیر بود که علاوه بر مبلغ محاسبه شده بر اساس کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، به دیه نیز حکم دهد یا اینکه بدون توجه به کنوانسیون مزبور به یک‌باره دیه را مورد صدور حکم قرار داده تا با توجه به فزونی دیه از مبلغ موصوف، قانون ۱۳۶۴ به طور خودکار اجرا شده باشد. دیدگاه سوم آن بود



که در این موارد با توجه به خاص بودن مقررات کنوانسیون و قانون ۱۳۶۴ در مقابل عمومیت مقررات مربوط به قانون مجازات اسلامی، صدور حکم مطابق قانون دیات جایز نمی‌باشد و باید به همان مبلغ ناچیز اکتفا نمود (شهبایی، ۱۳۷۴، ص ۹۰).

مهم‌تر از همه این که این سؤال اذهان عموم را به خود مشغول ساخته بود که چه تفاوتی میان سوانح هوایی از یک سو و سایر حوادث و اسباب فوت و جرح از سوی دیگر وجود دارد که عدول از قاعده عام خسارت بدنی و فوت (دیه) را در این خصوص توجیه می‌کند؟ بر فرض که جمهوری اسلامی ایران برای هماهنگی و انطباق با مقررات بین‌المللی ناچار به پذیرش کنوانسیون‌های موصوف است در پروازهای داخلی خود که کاملاً در قلمرو حاکمیتی کشور صورت می‌گیرد چه ضرورتی به تبعیت از آن قواعد وجود دارد؟ به این ترتیب بود که قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ در نخستین ماده خود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران در پروازهای داخلی را «فقط» مطابق قانون مجازات اسلامی قرار می‌دهد. تصریح به واژه «فقط» بیانگر حساسیت قانون‌گذار در عدم اجرای حدود مقرر در کنوانسیون‌های بین‌المللی و رفع هر گونه ابهامات و اختلافاتی است که پیش از این بر نظام قضایی ما حاکم بوده است.

## قلمرو اجرای قانون

### ۱- قلمرو مکانی قانون

به موجب ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹، برابر با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ و پروتکل اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵، برابر با ۵ مهر ۱۳۳۴ مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در حمل و نقل بار و اثاثیه



محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است. تبصره: مبالغ مندرج در کمیسیون ورشو و پروتکل لاهه مذکور در ماده یک به ترتیب معادل ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ واحد صندوق بین‌المللی پول (SDR) است.»

قوانین سابق جمهوری اسلامی ایران با توجه به خلأ قانونی در پروازهای داخلی مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را تنها در پروازهای مزبور مد نظر قرار داده و حدود مسئولیت آنان را مشخص نمودند. اما همان طور که در ماده فوق ملاحظه می‌شود قانون جدید بر خلاف قوانین سلف خود، به پروازهای داخلی اکتفا نکرده و در خصوص حمل و نقل بین‌المللی نیز قواعدی تعیین کرده است. (منظور از حمل و نقل یا پرواز بین‌المللی مستفاد از ماده اول کنوانسیون ورشو هر نوع پروازی است که مبدا و مقصد حمل و نقل بنا بر شرایطی که توسط طرف‌های قرارداد تعیین می‌شود در سرزمین دو کشور واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک کشور باشد در کشوری دیگر برای آن توقیفی پیش بینی شده باشد. در غیر این صورت پرواز داخلی محسوب می‌شود). این اقدام مقنن بر خلاف اصول و قواعد قانون‌گذاری صورت گرفته است؛ چه، کشور ما در سال ۱۳۵۴ به کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن ملحق شده و با وجود تصویب قبلی این الحاق توسط مجلس، چه ضرورتی به تکرار حکم مزبور وجود داشته است؟ علاوه بر این چنین اقدامی از دو جهت ناقض قواعد حقوق بین‌الملل است:

**نخست** آنکه اگر در عنوان اصلی «قانون اجازه الحاق ۱۳۵۴» (قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱) تدقیق شود کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا از عنوان قانون مزبور توسط قانون ۱۳۹۱ حذف شده است! ممکن است در توجیه این اقدام گفته شود که کنوانسیون گوادالاخارا قیدی در خصوص حدود مسئولیت متصدی حمل نداشته و در نتیجه نیازی به تصریح آن نبوده است و پروتکل گواتمالا نیز تاکنون از قدرت اجرایی برخوردار نشده است. اما استدلال فوق دارای این ایراد است که کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در خصوص حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی در موردی که نه متصدی حمل طرف قرارداد بلکه عامل حمل و نقل است،



حکمی ندارد و ناگزیر باید به کنوانسیون گوادالاخارا (مواد ۵، ۶، ۷ و ۹) مراجعه نمود. آیا این ایراد به قانونگذار وارد نیست که بدون رعایت مواد ۱۵ و ۱۶ کنوانسیون مزبور (بر اساس ماده ۱۵-۱- کنوانسیون گوادالاخارا هر دولت متعاهدی این کنوانسیون می‌تواند با تسلیم اطلاعیه‌ای به حکومت ممالک متحده مکزیک این کنوانسیون را فسخ نماید. ۱۵-۲- فسخ کنوانسیون ۶ ماه پس از تاریخ دریافت اطلاعیه فسخ توسط مکزیک نافذ خواهد بود). آن را در حالی که به کلیه مفاد آن ملزم شده، فسخ نموده است؟ در خصوص پروتکل گواتمالا نیز اگرچه به دلیل عدم الحاق برخی از کشورها هنوز لازم‌الاجرا نشده است اما در حالی که پروتکل فوق برابر ماده ۲۶ آن، برای امضای هر دولتی هنوز مفتوح مانده است آیا می‌توان پس از تصویب کنوانسیون به بهانه فوق‌الذکر بدون رعایت تشریفات فسخ، از آن کناره‌گیری کرد؟ مگر آنکه اقدام مزبور حمل بر مسامحه شده و استدلال شود که قصد فسخ الحاقیه‌های فوق توسط قانونگذار وجود نداشته است.

**دوم** آنکه قانون اخیر مجلس شورای اسلامی به منظور رفع ابهام از نحوه محاسبه خسارات مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه مرتکب تغییر در مفاد مقررات مزبور شده است که به منزله اعمال رزرو (شرط) در معاهدات موصوف است و به موجب ماده ۲۶ پروتکل لاهه منع شده است. به عبارت دیگر تبصره ماده ۱ که مقادیر مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه را به ترتیب ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ اس دی آر محاسبه کرده است بر خلاف مفاد بند ۵ ماده ۲۲ اصلاحی ورشو می‌باشد؛ بدون آنکه به پروتکل‌های ۴ گانه ۱۹۷۵ مونترال که کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن را در این خصوص اصلاح و واحد صندوق بین‌المللی پول را جایگزین فرانک فرانسه نموده است ملحق شده باشد. به این ترتیب تبصره مذکور نمی‌تواند در پروازهای بین‌المللی معیار محاسبه حدود مسئولیت متصدی حمل قرار گرفته (در حقیقت جهت پرداخت خسارات در پروازهای بین‌المللی به میزان ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ SDR الحاق به پروتکل‌های ۱ و ۲ مونترال ۱۹۷۵ ضروری است) و در پروازهای داخلی نیز که به تصریح خود قانون، باید فقط وفق قانون مجازات اسلامی عمل نمود.



## ۲- قلمرو موضوعی قانون

مراد از قلمرو موضوعی این قانون اشخاصی هستند که مشمول آن قرار می‌گیرند. به صراحتی که در این مصوبه ملاحظه می‌شود شرکت‌های هواپیمایی ایرانی موضوع این قانون هستند. لازم به ذکر است که در حال حاضر پروازهای داخلی به دلیل محذوریت ماده ۹ قانون هواپیمایی کشوری در انحصار شرکت‌های هواپیمایی ایرانی قرار دارد. شرکت‌های هواپیمایی با توجه به مفاد ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری ۱۳۲۸، مؤسساتی هستند که به تصدی حمل و نقل بازرگانی هوایی اشخاص یا اشیا مبادرت ورزیده و در صورتی ایرانی محسوب می‌شوند که اکثریت سهام آن‌ها متعلق به اتباع ایران بوده و اقامت‌گاه قانونی آن در ایران باشد. علاوه بر این شرکت هواپیمایی ایرانی باید اجازه بهره برداری هوایی از سازمان هواپیمایی کشوری تحصیل نماید. به طور کلی می‌توان شرکت‌های هواپیمایی را به عنوان مهم‌ترین «متصدی حمل هوایی» معرفی نمود. اما همچنان که از مفهوم ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری استنباط می‌شود متصدی حمل هوایی به ویژه از جهت روابط قراردادی محدود به شرکت هواپیمایی نمی‌شود. مقررات بین‌المللی از جمله کنوانسیون ورشو یا اصلاحیه‌های آن و قوانین دیگر کشورها نیز (به خصوص) زمانی که از مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هواپیمایی یاد می‌شود نه از عنوان خاص شرکت‌های هواپیمایی بلکه از عنوان عام متصدی حمل هوایی استفاده کرده‌اند تا موضوعی از شمول احکام مربوطه خارج نماند. (هم‌چنان که فصل سوم کنوانسیون ورشو با عنوان مسئولیت متصدی حمل و نقل آغاز می‌شود و در کلیه مواد آن از همین اصطلاح استفاده شده است). اهمیت این مسئله زمانی آشکار می‌شود که خاطر نشان گردد که در برخی از موارد شرکت‌های هواپیمایی عامل حمل و نقلی هستند که شخص دیگری مانند آژانس هواپیمایی، متصدی حمل طرف قرارداد با مسافر یا ارسال‌کننده بار محسوب می‌شود و کنوانسیون گوادالاخارا ۱۹۶۱ از اساس برای تعیین مسئول در چنین مواردی منعقد شده است. بر اساس ماده ۲ کنوانسیون اخیر متصدی حمل طرف قرارداد که در فرض ما شرکت هواپیمایی نیست، نسبت به تمام حمل و نقلی که در قرارداد در نظر گرفته شده و عامل حمل و نقل (شرکت هواپیمایی) تنها در مورد قسمتی که انجام آن را به عهده دارد بر طبق حدود مقرر در



کنوانسیون ورشو مسئول هستند. تشخیص متصدی حمل در قراردادهای چارتر و یا اجاره تر با دشواری بیشتری همراه است و بنا بر نظر غالب و رویه قضایی بیشتر کشورها، کسی متصدی حمل محسوب می‌شود که با مسافر طرف قرارداد واقع شده و خود را در اسنادی از قبیل بلیط یا بارنامه با این عنوان معرفی نموده است خواه موجد باشد یا مستأجر (Juglart, 1989, P.904). در واقع برخلاف انتظاری که از قانونگذار می‌رفت قانون حاضر از این جهت متضمن تحولی نبوده است. به عبارت بهتر روند اصلاحات قانونی مربوط به موضوع این مقاله به نحوی است که بر توسعه‌ی موضوع قانون تاکید می‌ورزد؛ به این ترتیب که حکم مندرج در «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ شورای انقلاب جمهوری اسلامی ایران» که محدود به شرکت «هما» بود توسط قانون ۱۳۶۴ به کلیه «شرکت‌های هواپیمایی ایران» تسری داده شد و انتظار می‌رفت که قانون ۱۳۹۱ در مورد تمام متصدیان حمل هوایی ایرانی چنین حکمی را با لحاظ اصلاحات مد نظر مقرر دارد. اما این قانون نیز با تصریح به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، در خصوص بقیه متصدیان حمل هوایی «ناقص» محسوب می‌شود (قانون وقتی ناقص است که نتواند تمام موضوعات یا اعمال و وقایع حقوقی را که به حکم عقل و انصاف باید مشمول آن باشد در برگیرد) (کاتوزیان، ۱۳۸۳، ش ۱۷۰). در هر حال قاضی و حقوقدان موظف است با استفاده از هدف قانونگذار متمم حکم ناقص او را بیابد که در خصوص این مورد می‌توان حکم قانونگذار راجع به شرکت‌های هواپیمایی را به تمام متصدیان حمل هوایی تسری داد. به این ترتیب قانون جدید به این صورت توجیه می‌شود که به مانند قانون سلف خود، مصداق غالب متصدی حمل را در نظر گرفته و نظر به انحصار و محدودیت موضوع حکم نداشته است.

### ۳- انواع مسئولیت شرکت هواپیمایی و حدود آن

به طور کلی سه نوع مسئولیت برای متصدی حمل هوایی در مقابل طرف قرارداد حمل (مسافر یا ارسال کننده کالا) متصور است: مسئولیت متصدی حمل در خصوص خساراتی که به جسم و جان مسافر وارد می‌شود، مسئولیت مزبور در قبال خساراتی که به لوازم شخصی ثبت



شده مسافر یا کالا وارد می‌شود و مسئولیت نامبرده در مقابل اثاثیه ثبت نشده مسافر. اما در این مقاله انواع مسئولیت‌های فوق در دو قسمت (مسئولیت در قبال مسافر و مسئولیت در قبال اثاثیه و بار) و حدود آنها بر اساس قانون ۱۳۹۱ مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد.

### الف - مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافر

بخش عمده قانون ۱۳۹۱ به مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافر اختصاص یافته است که در ادامه در دو قسمت داخلی و بین‌المللی مورد نقد و بررسی قرار خواهد گرفت.

#### ۳-۱- مسئولیت شرکت هواپیمایی در پروازهای بین‌المللی

مراد از مسئولیت متصدی حمل در مقابل مسافر، تعهدی است که نامبرده در خصوص جبران خسارات وارده به جسم و جان مسافر دارد. وفق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو «متصدی حمل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.» اما به همان دلایلی که در مقدمه این مقاله گفته شد مسئولیت متصدی حمل توسط ماده ۲۲ کنوانسیون مذکور برای هر مسافر به ۱۲۵۰۰۰ فرانک محدود شده است که با اصلاحات پروتکل لاهه به ۲۵۰۰۰۰ فرانک (دو برابر) افزایش یافته است. البته حدود مسئولیت فوق حتی در همان شرایط بعد از انعقاد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه کافی برای جبران خسارات وارده به مسافران نبود. به همین دلیل در پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ (که کشور ما به آن ملحق شده است) محدوده مسئولیت متصدی حمل به یک میلیون و پانصد هزار فرانک افزایش یافت. اما به دلیل محقق نشدن شرایط اجرایی این پروتکل، هدف متعاهدان آن نیز به واقعیت نپیوست.

نکته قابل توجه این است که حتی خود متصدیان حمل نیز از این وضعیت ناراضی بوده و در برخی از کشورها به طور یک‌جانبه مسئولیت خود را در برابر مسافر تا SDR۱۰۰۰۰۰ افزایش دادند. این بود که جامعه بین‌الملل که حدود مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو را با لحاظ پروتکل لاهه بسیار ناچیز می‌دید، در سال ۱۹۹۹ با تحولی اساسی در نظام مسئولیت



متصدی حمل نه تنها بر حدود مسئولیت سابق افزوده بلکه در حقیقت نظام نامحدود مسئولیت را پذیرفت. به موجب ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ مسئولیت متصدی حمل تا SDR۱۰۰۰۰۰ مطلق بوده و نمی‌تواند به کمتر از آن کاهش دهد، اما در مورد خسارات بیشتر از مبلغ مذکور مبتنی بر تقصیر است هر چند بار اثبات عدم ارتکاب تقصیر هم بر دوش خود او گذارده شده است و در صورت عدم اثبات بی تقصیری خود باید تمام خسارت را به هر میزان که باشد جبران کند. اگرچه کنوانسیون اخیر با استقبال بیش از ۱۰۰ کشور جهان روبرو شده است اما تاکنون کشور ما به آن ملحق نشده و با تأکیدی (که آشکارا بیانگر عدم تمایل کشور ما به الحاق به کنوانسیون‌های لاحق به خصوص کنوانسیون مونترال می‌باشد). که قانون ۱۳۹۱ در خصوص تبعیت از کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه کرده است حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای بین‌المللی ۲۵۰۰۰۰ فرانک است که با توجه به نرخ برابری آن با دلار معادل ۲۰۰۰۰ دلار می‌باشد. اگر چه قانونگذار ایرانی در تبصره ماده ۱ قانون ۱۳۹۱ به منظور رفع هر گونه ابهام (با توجه به اینکه مبالغ متعددی در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در مورد میزان مسئولیت متصدی حمل در حمل مسافر، بار و اثاثیه درج شده است مشخص نیست که ارقام مذکور در تبصره ماده یک قانون ۱۳۹۱ به کدام یک از مبالغ مندرج در آن متون اشاره دارد و از این جهت این شیوه قانون نویسی محل ایراد است). در طرز محاسبه‌ی فرانک، مبلغ مذکور را معادل SDR۱۶۶۰۰ قلمداد نموده است لیکن این مبلغ نیز که از پروتکل شماره ۲ مونترال ۱۹۷۵ اقتباس شده است معادل تقریبی ۲۵۰۰۰ دلار (هر واحد SDR معادل تقریبی یک و نیم دلار است) است که ناچیز بودن آن برای جبران خسارات جانی مسافران بر کسی پوشیده نیست. تصریح قانونگذار در ماده ۱ به اینکه مسئولیت مزبور در پروازهای بین‌المللی «فقط» بر اساس متون بین‌المللی است حاکی از آن است که حتی اگر مسافر پرواز بین‌المللی ایرلاین ایرانی یک تبعه ایرانی باشد صرفاً باید به دریافت SDR۱۶۶۰۰ قناعت کند و دیگر نمی‌تواند تا سقف دیه مبلغی دریافت کند.



### ۳-۲- مسئولیت شرکت هواپیمایی در پروازهای داخلی

در مورد پروازهای داخلی قانون ۱۳۹۱، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در قبال مسافر را «فقط» تابع قانون مجازات اسلامی قرار داده است (ماده ۱). تاکید قانون گذار با ذکر اصطلاح «فقط» بیانگر عزم وی در رفع مشکلاتی است که پیش از این محاکم ما به آن گرفتار بودند. اگر چه پیش از این قانون ۱۳۶۴ مسئولیت مزبور را تابع کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه دانسته و قاضی با مشکل تعدد قواعد حقوقی در موضوع واحد مواجه نبود اما همان طور که پیش از این گفته شد اجرای قواعد بین‌المللی در قلمرو داخلی این سرزمین با اصول پذیرفته شده جبران خسارت به ویژه دیات در تعارض بود. در حقیقت تردید بر سر آن بود که دادگاه علاوه بر مبلغ محاسبه شده بر اساس کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، به دیه نیز حکم دهد یا اینکه بدون توجه به کنوانسیون مزبور به یک‌باره دیه را مورد حکم قرار داده تا به طور خودکار مقصود قانون ۱۳۶۴ نیز محقق شده باشد و یا آنکه با توجه به خاص بودن قانون ۱۳۶۴ صرفاً باید به قانون مزبور عمل شود.

البته نظریه شماره ۱۱۹۱ شورای نگهبان مورخ ۱۳۷۴/۸/۲۵ در پاسخ به استعلام وزیر راه و ترابری (در خصوص مغایرت یا عدم مغایرت حدود مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه با شرع) تا حدی از ابهامات فوق کاسته و بر اساس آن به جای اجرای قانون ۱۳۶۴ تنها باید به دیه مقرر در قانون مجازات اسلامی عمل شود. به موجب نظریه مذکور «در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در قبال اتباع ایرانی در پروازهای داخلی با قطع نظر از این که کنوانسیون مورد نظر اکنون نیز معمول به است یا نه به لحاظ این که این کنوانسیون مربوط به حمل و نقل بین‌المللی است و برگشت آن به تعهد جمهوری اسلامی در برابر کشورهای عضو است مربوط به افراد ایرانی در پروازهای داخلی نمی‌باشد». این نظریه به صراحت فراوان ایرانیان را از قلمرو موضوعی حکم مقرر در قانون ۱۳۶۴ (که پیش از این با اطلاق تمام به تأیید شورای نگهبان رسیده است) مستثنی و آن را به خارجیان در پروازهای داخلی محدود می‌کند. (البته می‌توان گفت که شورای نگهبان بی آنکه در خصوص مورد



استعلام مبنی بر مغایرت حدود کنوانسیون با شرع یا عدم آن اظهار نظر کند با ارائه تفسیر فوق عملاً اجرای حدود کنوانسیون را در خصوص اتباع ایرانی مغایر با شرع تلقی می‌کند).  
 نظریه مزبور تکلیف شرکت‌های هواپیمایی را در تحصیل پوشش بیمه مسئولیت در پروازهای داخلی کاملاً مشخص نکرده و شرکت‌های بیمه نیز وفق کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه به میزان تقریبی معادل ۲۰ هزار دلار به نرخ ارز شناور به ازای فوت هر مسافر پرداخت می‌کردند (کریمی، ۱۳۷۰، ص ۴۳). به همین دلیل در استعلامی مجدد از سوی وزارت راه از شورای نگهبان مبنی بر پرداخت دیه علاوه بر مبلغ فوق الذکر، نظریه مورخ ۱۳۷۵/۵/۸ شورای نگهبان به این شرح صادر می‌شود: «با توجه به اینکه قرارداد بیمه بین شرکت هواپیمایی و سازمان بیمه واقع شده است فقط مقدار دیه به وراث مقتول تعلق دارد و نسبت به وجه دیگری حق ندارند و دیه را هم سازمان بیمه باید بپردازد مگر آنکه قرارداد به مقدار کمتر منعقد شده باشد که در این صورت مابه التفاوت از شرکت هواپیمایی و یا شخص خاص می‌گیرند». بر این اساس بود که سازمان هواپیمایی کشوری حداقل سقف بیمه مسافر را برابر با حداکثر سقف دیه کامل تعیین کرد و بدون دلیل قانونی در عمل قانون ۱۳۶۴ متروک ماند<sup>۱</sup> (ماحوزی، ۱۳۸۹، ص ۱۲۶).

به هر ترتیب قانون ۱۳۹۱ به موجب مواد ۱ و ۲ نظام جبران خسارات جانی را در پروازهای داخلی از پروازهای خارجی منفک ساخته و مسئولیت شرکت هواپیمایی ایرانی را در پرواز

۱- به دلیل آنکه قانون ۱۳۶۴ پیش از این به تأیید شورای نگهبان رسیده بود هم چنان غالب دادگاه‌ها در مورد پروازهای داخلی وفق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه عمل می‌نمودند. این رویه در پرونده هواپیمای فوکر ۲۸ متعلق به شرکت هواپیمایی آسمان تحت پرواز شماره ۷۴۵ که با سقوط آن تمامی ۶۶ مسافر و خدمه‌ی آن کشته شدند، اعمال شد. در این پرونده پس از نقض رأی دادگاه اصفهان توسط دیوان عالی کشور در نهایت دادگاه تجدید نظر استان اصفهان رأی دادگاه بدوی را تأیید کرد که هواپیمایی آسمان را در قبال هر مسافر به پرداخت ۲۵۵۰۰۰ فرانک (برای مسافر و اشیای همراه آن) به پول رایج ایران محکوم و برخی از مسئولان پرواز را به دلیل بی احتیاطی به حبس و پرداخت ۶۳ فقره دیه در حق اولیای دم محکوم نمود (جباری، ۱۳۸۱، ص ۹۵).



داخلی فقط مطابق قانون مجازات اسلامی دانسته است. بر اساس ماده ۲ قانون مزبور، «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارت بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و خسارت وارد شده فقط بر اساس قانون مجازات اسلامی ... می‌باشند». لیکن ذکر چند نکته در خصوص این مقررہ ضروری است:

**نخست؛** با تفکیک قواعد جبران خسارت در پرواز داخلی از پرواز بین‌المللی توسط قانون‌گذار با توجه به تفاوت فاحشی که میان حدود مسئولیت مربوط به هریک وجود دارد به نظر می‌رسد وجهه بین‌المللی کشور ما به خطر افتاده است. به این ترتیب که اگر هواپیمای ایرلاین ایرانی در پرواز تهران-صفهان دچار سانحه منجر به فوت مسافر شود بازماندگان متوفی دیه ای تا سقف ۱۲۶/۰۰۰/۰۰۰ تومان (بر اساس نرخ اعلامی قوه قضاییه در سال ۱۳۹۱) دریافت خواهند کرد، در حالی که اگر همان حادثه در پرواز تهران-دبی رخ دهد ولو آنکه محل سقوط هواپیما در خاک ایران و مسافر ایرانی و مسلمان باشد غرامتی تا سقف ۱۶۶۰۰ SDR معادل ۳۰ الی ۴۰ میلیون تومان به بازماندگان پرداخت خواهد شد! با ملاحظه‌ی این تفاوت فاحش بی‌درنگ این سوال به ذهن خطور می‌کند که کدام تبعیض در میزان جبران خسارت ناپسندتر است؟ تبعیض میان سوانح هوایی و حوادث غیر هوایی از قبیل زمینی، ریلی و ... یا تبعیض میان سوانح هوایی داخلی و حوادث هوایی بین‌المللی که از قرابت بیشتر و وحدت جنس برخوردار هستند؟

**دوم؛** تصریح قانون به حکومت قانون مجازات اسلامی بر پروازهای داخلی آن هم با ذکر واژه «فقط» اگر چه در حقیقت برای دفع شبهه‌ی مربوط به جمع دیه با مقرری کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه بوده است اما چنین صراحتی قاضی را از جبران خسارات مازاد بر دیه مسافر (در صورت اثبات) وفق مواد «قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹» منع می‌کند؛ امری که با توجه به قاعده لاضرر و دیگر اصول مسلم فقهی و حقوقی شایسته قانونگذار نمی‌باشد؛ مگر آنکه این



اقدام قانونگذار با هدف تبعیت از مقتضیات حقوق هوایی جهت محدودیت مسئولیت مدنی شرکت هواپیمایی در پرواز داخلی توجیه شود.

**سوم؛** مشخص نیست که با توجه به پیشینه‌ی تفسیری شورای نگهبان که حدود مسئولیت کنوانسیون ورشو و الحاقیه‌های آن را منحصر به اتباع بیگانه می‌نمود آیا قانون ۱۳۹۱ در صدد بوده است تا قانون مجازات اسلامی را نسبت به اشخاص مذکور نیز اعمال کند. اگر چه مصداق غالب مسافران پروازهای داخلی، ایرانیان هستند و بنا بر این غلبه و نظریه سابق شورای نگهبان و فلسفه وضع قانون، باید مقرر فوق حمل بر مصداق اکثر آن (اتباع ایرانی) شود، اما ظاهر و اطلاق قانون و نیز اصل سرزمینی بودن قوانین مقرر در ماده ۵ قانون مدنی حاکی از آن است که اتباع خارجی نیز در پروازهای داخلی تابع همان حدود و مبالغ هستند.

#### ب- مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال اثاثیه و بار

به موجب ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو متصدی حمل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌شود. مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد. حدود مسئولیت متصدی حمل هوایی در قبال بار و اثاثیه مسافر نیز در کنوانسیون مذکور بدون تغییر در پروتکل لاهه تعیین شده است که در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده و یا حمل کالا به ازای هر کیلوگرم مبلغ ۲۵۰ فرانک است و در مورد اشیایی که مسئولیت نگهداری آنها به عهده مسافر است محدود به ۵۰۰۰ فرانک نسبت به هر مسافر است. این مبالغ در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ در خصوص لوازم همراه مسافر محدود به ۱۰۰۰ SDR نسبت به هر مسافر و در خصوص حمل و نقل کالا محدود به ۱۷ SDR شده است.

قانون ۱۳۹۱ در مورد خسارات وارده به بار و اثاثیه مسافران، مسئولیت متصدی حمل را چه در پروازهای بین‌المللی و چه در پروازهای داخلی تابع حدود مقرر در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه دانسته است. در این خصوص لازم به ذکر است که پروتکل لاهه در مورد



خسارات فوق‌الذکر بر خلاف خسارات جانی و فوت مسافر هیچ تغییری را نسبت به کنوانسیون ورشو ایجاد نکرده است و از این رو تصریح به پروتکل مزبور آن چنان سودمند نمی‌باشد. لیکن باید خاطر نشان کرد که یکی از اهداف قانون‌گذار در تصویب قانون جدید رفع دشواری‌ها و ابهاماتی بود که به خصوص در محاسبه ی فرانک به پول ملی وجود داشت و به همین جهت در تبصره ماده یک نیز میزان دقیق حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی را در خسارات جانی به واحد صندوق بین‌المللی پول تصریح کرده است. اما معلوم نیست که چرا مقادیر مربوط به خسارات وارده به بار و اثاثیه را معادل سازی نکرده است، در حالی که در پروازهای داخلی به کرات مصداق داشته و رویه‌ی دادگاه‌ها در این باره متشتت است.

با وجود همه ملاحظات فوق‌الذکر پای بندی به قواعد بین‌المللی در پروازهای داخلی در مورد خسارات مالی وارده به مسافران از موجبات انسجام نظام حقوقی در موضوع واحد است و حمایت بیشتری از مسافران خارجی از طریق سهولت اطلاع از حقوق خود به هنگام تحمل خسارت به عمل می‌آورد.

#### ۴- تحلیل اقتصادی- تطبیقی

نگاهی اجمالی به قانون ۱۳۹۱ این مفهوم را به ذهن القا می‌کند که قانونگذار با تصریح و تبیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای بین‌المللی و داخلی از یک طرف در صدد حمایت از شرکت‌های هواپیمایی بوده است تا با مطالبات نامحدود خسارت و بار مالی سنگین آن مواجه نشوند و از طرف دیگر در پی حمایت از مسافران پروازهای داخلی بوده است تا خسارت کمتری از سایر زیان‌دیدگان صرفاً به واسطه اختلاف وسیله حمل و نقل دریافت نکنند. لیکن تدقیق در نتایج اجرای چنین مقرره‌ای نقض غرض قانونگذار را از هر دو جهت فوق‌الذکر آشکار می‌سازد.

در صورتی که مقصود حمایت از مسافران یا بازماندگان آنها باشد وصف داخلی یا بین‌المللی پرواز نباید تأثیری بر میزان حقوق آنان داشته باشد و جبران کامل خسارات مسافران در هر دو نوع پرواز ضروری است. میزان خسارتی که بر اساس کنوانسیون ورشو و پروتکل



لايه پرداخت می‌شود در اوضاع و احوال کنونی حتی نمی‌تواند حداقلی از خسارات وارده به مسافران را جبران نماید. خسارت پرداختی به میزان ديه در پروازهای داخلی نیز اگر چه (در زمان وضع این قانون) بیشتر از محدوده مسئولیت در پرواز بین‌المللی است اما برای جبران خسارات وارده به اتباع خارجی ناچیز است؛ زیرا تبعه خارجی که برای مسافرتی موقت به ایران آمده باشد بی‌تردید ناچار به تبدیل مبلغ ریالی ديه به ارز خارجی خواهد بود که در نهایت مبلغی معادل تقریبی ۴۰۰۰۰ الی ۵۰۰۰۰ دلار می‌باشد و در مقایسه با محدوده خسارات مقرر در کنوانسیون‌های کنونی (تقریباً ۱۵۰۰۰۰ دلار) و خسارات پرداختی در پروازهای داخلی سایر کشورها، کاستی آن بارز است.

شاید از ظاهر این قانون و به ویژه پافشاری برای اجرای کنوانسیون ورشو و لاهه در پروازهای بین‌المللی با توجه به ناچیز بودن میزان مسئولیت مقرر در این اسناد بین‌المللی چنین استنباط شود که هدف قانونگذار حمایت از شرکت‌های هواپیمایی ایرانی است تا کمترین میزان مسئولیت مدنی بر آنان بار شود. لیکن در رد این استدلال باید گفت که برای پیروزی در بازار رقابت تنگاتنگ میان شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی در پروازهای بین‌المللی، حمایت از مسافران خصوصاً از دیدگاه ایمنی هواپیمایی و پرداخت غرامت، عامل تعیین کننده است. مسافری که بداند در پرواز بین‌المللی یک ایرلاین ایرانی در صورت وقوع خسارت بدنی، در نهایت ۱۶/۶۰۰ SDR به او پرداخت می‌شود، بی‌تردید به ایرلاین‌های خارجی که غرامت چند برابری پرداخت می‌کنند جذب خواهد شد؛ نتیجه‌ای که قطعاً مطلوب خطوط هواپیمایی ایرانی نیست. در پرواز داخلی نیز مسافر خارجی به همان دلیلی که در بالا گفته شد به جای جذب شدن در پروازهای داخلی کشور ما، به نحوی ارتباطات خود را تنظیم خواهد کرد که با ایرلاین خارجی مستقیماً به مقصد نهایی در ایران پرواز کند؛ وضعیتی که کاهش قطعی درآمد مورد انتظار شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را به نفع رقبای خارجی و یا حتی سایر وسایل حمل و نقل به دنبال دارد.

تجربه سایر کشورها بیانگر آن است که حمایت از مسافر در حمل و نقل هوایی خواه در سطح بین‌المللی و خواه در پرواز داخلی با پرداخت حداکثری خسارات وارده (به خصوص



خسارات وارده به جسم و جان) بهبود قطعی وضعیت مالی شرکتهای هواپیمایی متبوع را به دنبال داشته است (Franks, 2007, p.736). در این راستا کشوری چون ایالات متحده که نظام جبران نامحدود خسارت را در پروازهای داخلی خود اتخاذ کرده است برای اجتناب از اختلاف قواعد حاکم بر مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی، از کنوانسیون ورشو و الحاقیه آن به طور یکجانبه خارج می شود و پس از وضع موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶ با خطوط هوایی مختلف سعی در تنظیم کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ می نماید که قرابت بیشتری با حقوق داخلی آن دارد (دیانی، ۱۳۸۸، ص ۱۳).

از سوی دیگر کشورهای متعددی از قبیل بلژیک، هند، استرالیا، لوکزامبورگ، نیوزیلند و اسپانیا قواعد کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و الحاقیه های بعدی آن را در خصوص محدوده مسئولیت متصدی حمل در پروازهای داخلی اتخاذ کرده اند. برخی از کشورها به طور کلی وحدت اصول و قواعد جبران خسارت در پروازهای داخلی و بین المللی را برگزیده اند؛ به عنوان نمونه قانون هواپیمایی کشوری فرانسه مصوب ۱۹۶۷ مسئولیت متصدی حمل فرانسوی را در پروازهای داخلی به طور کلی تابع قواعد مقرر در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و کلیه اصلاحیه های بعدی آن قرار داده است (Juglart, 1989, p. 965). دسته دیگری از کشورها از قبیل فیلیپین و مالزی نیز بدون اشاره به کنوانسیون های بین المللی که به آنها ملحق شده اند در قوانین هواپیمایی کشوری خود محدوده مسئولیت متصدی حمل را به میزانی برابر با حدود بین المللی تعیین نموده اند.

### نتیجه گیری

قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱ مجلس شورای اسلامی با هدف رفع برخی از ابهامات و اختلاف دیدگاهها در میزان خسارات پرداختی به آسیب دیدگان سوانح هوایی و نیز ایجاد وحدت قواعد حقوقی حاکم بر خسارات جانی وارده در این سرزمین وضع شده است. اگر چه قانونگذار در راستای تحقق اهداف خود



دستاوردهای قابل ملاحظه‌ای کسب کرده است اما نقایص متعددی در مفاد قانون موصوف وجود دارد که قبل از هرگونه به بار آوردن نتایج نامطلوب باید اصلاح شود.

برخی از کاستی‌های مزبور به قلمرو وضع قانون مربوط است که در بعد قلمرو مکانی مرتکب توسعه‌ی غیرضروری شده و در بعد قلمرو موضوعی به تضییق برگزار شده است. به عبارت بهتر قانونگذار به جای آنکه مانند قوانین سلف خود، به حکم راجع به پروازهای داخلی بپردازد در اقدامی غیر متعارف ابتدا حکم پروازهای بین‌المللی را بیان داشته است و در این میان برخی از تعهدات بین‌المللی خود را در خصوص عدم اعمال شرط (رزرو) نسبت به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه نقض کرده است. از سوی دیگر در حالی که روند قوانین سابق (در خصوص محدوده مسئولیت هوایی) توسعه موضوعی احکام مسئولیت مدنی هوایی را در هر بار اصلاح و تغییر نوید می‌دهد، قانون ۱۳۹۱ با اکتفا به شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، نسبت به سایر متصدیان حمل هوایی به طور کلی ناقص محسوب می‌شود.

اما آن بخش از قانون که به نوعی جوهره آن را تشکیل داده و هدف اصلی از وضع قانون محسوب می‌شود خارج کردن محدوده مسئولیت متصدی حمل ایرانی در مورد خسارات بدنی و فوت در پروازهای داخلی از شمول معاهدات بین‌المللی و حاکم کردن قانون مجازات اسلامی بر آن است که با توجه به تفاوت فاحش میزان آن در پرواز داخلی و بین‌المللی، ایراد بارز قانون است که به نادیده گرفتن مقتضیات حقوق هوایی از سوی واضع آن منتسب می‌گردد. در حقیقت حقوق هوایی شاخه‌ای از دانش حقوق است که در ظرف بین‌المللی شکل گرفته و بنا به اصل، مرزهای جغرافیایی کشورها نمی‌تواند موجب تفاوت و تحول قواعد آن گردد. سازمان‌های بین‌المللی هواپیمایی کشوری نه تنها بر پروازهای بین‌المللی بلکه در مواردی بر شرایط پروازهای داخلی نیز نظارت دارند. استانداردهای ایمنی، مقررات پرواز، اسناد حمل و بسیاری از دیگر مقررات و موضوعات حقوق هوایی بدون تغییر قابل توجهی در



سطوح بین‌المللی و داخلی اعمال می‌شوند. در زمینه مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی نیز دوگانگی در قواعد جبران خسارت در پروازهای داخلی و بین‌المللی یک کشور نه تنها در نظام حقوقی آن پراکندگی و تشتت می‌آفریند، با مقتضای مزبور ناسازگار بوده و حتی در مواردی که پرواز داخلی به دنبال پرواز بین‌المللی صورت می‌گیرد (هم چون مسافر خارجی که پس از پرواز فرانکفورت-تهران قصد دارد از تهران به اصفهان یا شیراز یا تبریز پرواز کند) مسافران خارجی را در آگاهی از حقوق خود دچار ابهام می‌سازد، امری ناپسند است.

به منظور رفع این مشکل اساسی صرف نظر از سایر ایرادات و ابهامات قانون حاضر، شایسته است قانونگذار جمهوری اسلامی ایران قبل از هر چیز با الحاق به آخرین معاهدات بین‌المللی معتبر از جمله «کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ راجع به متحدالشکل ساختن برخی قواعد حمل و نقل هوایی بین‌المللی» (که از سال ۲۰۰۳ لازم الاجرا بوده و بیش از ۱۰۵ کشور آن را تصویب کرده‌اند) حدود پذیرفته شده و جهانی جبران خسارت را در پروازهای بین‌المللی شرکت‌های هوایمایی ایرانی اعمال نماید و سپس با اصلاح قانون ۱۳۹۱ و تحدید آن به پروازهای داخلی، حدود مسئولیت متصدیان حمل هوایی ایرانی را به میزانی برابر با حدود مقرر در پروازهای بین‌المللی تعیین نماید. راهکاری که منافع آن نه تنها نصیب مسافران، بلکه شرکت‌های هوایمایی ایرانی و صنعت حمل و نقل هوایی داخلی شده و علاوه بر آن بر وجهی بین‌المللی کشور ما می‌افزاید.

## فهرست منابع

### الف- فارسی

۱- جباری، منصور، (۱۳۸۱)، **حقوق بین‌الملل هوایی**، چاپ اول، انتشارات فروزش.

۲- دینانی، عبدالرسول، (۱۳۸۸)، **سقوط پرواز**، مجله بهداشت و روان جامعه.



- ۳- شهبایی، ناصر، **مسئولیت متصدی حمل هوایی و شرکت های بیمه در قبال مسافر**، فصلنامه بیمه، شماره ۳۸، سال دهم.
- ۴- کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۳)، **مقدمه علم حقوق و مطالعه در نظام حقوقی ایران**، شرکت سهامی انتشار، چاپ سی و هشتم.
- ۵- کریمی، آیت، (۱۳۷۰)، **مسئولیت خطوط هوایی در مقابل مسافران**، فصلنامه بیمه، شماره ۲۵ سال ششم.
- ۶- ماحوزی، رحیمه، (۱۳۸۹)، **حقوق بیمه هوایی**، چاپ اول، انتشارات پژوهشکده بیمه.

#### ب - منابع انگلیسی

- 1- Franks, M. R. (2007), **airline liability for loss, damage or delay of passenger baggage**, Fordham journal of corporate and financial law, Vol. 12.
- 2- Juglart, Michel, (1989), **de Droit aérien**, Tome 1, L.G.D.J. 2<sup>e</sup> édition.