

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



دانشگاه قم
دانشکده مجازی
پایان نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق خصوصی

عنوان:

مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در کنوانسیون‌های بین‌المللی و قوانین ایران

استاد راهنما:

دکتر مصطفی فضائی

استاد مشاور:

دکتر حسین سیمایی صراف

نگارش:

جلیل واعظی

تابستان ۱۳۸۹

تقدیم به:

پدر و مادر مهربانم که نخستین و بزرگترین آموزگاران

زندگانیم هستند.

تقدیر و تشکر:

سپاس و ستایش نامحدود خداوندی را رواست که با انوار فیض نامتناهی قلوب انسان را منور گردانیده و درود و سلام بر واسطه فیوضات حضرت محمد صلی الله علیه و آله وسلم خاتم پیامبران، در این مقال بر خود فرض می‌دانم تا از راهنمایی‌ها و بذل توجه استاد عزیزم، جناب آقای دکتر مصطفی فضائلی در جایگاه استاد راهنما و نیز مشورت‌های دلسوزانه استاد عزیزم جناب آقای دکتر حسین سیمایی صراف در جایگاه استاد مشاور، تشکر و قدردانی نمایم. همچنین از زحمات آقای مهدی رحیمی در ترجمه متون انگلیسی تشکر می‌کنم.

چکیده:

مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و کالا در پروازهای بین‌المللی طبق مقررات کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ می‌باشد. با تصویب این کنوانسیون، مقررات یکنواختی در کشورهای جهان ایجاد شد. براساس این کنوانسیون، چنانچه در جریان حمل و نقل هوایی، خسارتی به مسافر و لوازم شخصی وی یا کالا وارد شود، شرکت هواپیمایی مسئول شناخته شده و باید خسارت را جبران نماید. تأخیر در حمل مسافر و کالا نیز مشمول دریافت غرامت می‌گردد و در این مورد نیز همچون صدمه به جان مسافر و کالا برای متصدی حمل و نقل مسئولیت بدون تقصیر در نظر گرفته شده است. در همه موارد، جبران خسارات وارده توسط شرکت هواپیمایی، بر پایه مبالغ محدودی استوار است ولی تحت شرایط خاصی، مسئولیت نامحدود شرکت هواپیمایی قابل طرح است. پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵ بعضی مقررات در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را اصلاح کرده است. اما برخی از کشورها، با عدم پذیرش آن، با عقد یک توافق‌نامه چند جانبه، کنوانسیون ورشو را با اصلاحیه‌ای به نام موافقت‌نامه مونترال ۱۹۶۶ اجرا می‌کنند که به این صورت خصوصیت مقررات یکنواخت ایجاد شده توسط کنوانسیون ورشو تا حد زیادی تعدیل شده است. اما در عرصه حمل و نقل هوایی داخلی ایران، قوانین مدنی و تجارت، به دلیل عدم تناسب با نیازهای جدید و به روز حمل و نقل هوایی، پاسخگوی اختلافات طرفین قرارداد نبود. بنابراین مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۴، با تصویب ماده واحده‌ای، مقررات کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل‌های الحاقی را عیناً در پروازهای داخلی لازم‌الاجرا دانست.

کلید واژه‌ها: مسئولیت مدنی، مسافر و کالا، کنوانسیون‌های بین‌المللی، شرکت‌های هواپیمایی.

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۱.....	مقدمه.....
۱.....	الف) بیان موضوع.....
۲.....	ب) تاریخچه موضوع پایان نامه.....
۳.....	ج) اهمیت و ضرورت تحقیق.....
۳.....	د) بیان سؤالات تحقیق.....
۴.....	ه) بیان فرضیه ها.....
۵.....	و) روش کار و تحقیق در پایان نامه.....
۵.....	ز) سازماندهی پایان نامه.....

فصل اول:

کلیات

۸.....	مبحث نخست: تاریخچه حمل و نقل هوایی بین المللی و ایران.....
۸.....	گفتار اول: آغاز قرن بیستم تا کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹.....
۹.....	گفتار دوم: از کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ تا کنون و حقوق داخلی.....
۱۴.....	مبحث دوم: مفاهیم کلیدی.....
۱۴.....	گفتار اول: بلیط، مسافر و رسید لوازم شخصی.....
۱۴.....	بند اول: بلیط مسافر.....
۱۵.....	بند دوم: مسافرهواپیما و رسید لوازم شخصی.....
۱۷.....	گفتار دوم: بارنامه هوایی.....
	مبحث سوم: انواع قرارداد در حمل مسافر و کالا، ماهیت حقوقی آنها و مبانی مسئولیت
۱۹.....	شرکت های هواپیمایی.....

- گفتار اول: قرارداد حمل ساده، متوالی و مختلط (مرکب)..... ۱۹
۱. حمل باید بوسیله طرفین به عنوان یک عمل واحد تلقی شود..... ۲۰
۲. حمل باید بر حسب زمان و مکان به مراحل جداگانه و پشت سر هم تقسیم شود..... ۲۰
۳. طرفین باید توافق کرده باشند که حمل و نقل بوسیله چند شرکت صورت بگیرد..... ۲۱
۴. کلیه مراحل حمل و نقل باید توسط هواپیما صورت بگیرد..... ۲۳
- گفتار دوم: ماهیت حقوقی قرارداد حمل و نقل هوایی..... ۲۶
- بند اول: ماهیت حقوقی قرارداد در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه..... ۲۶
- بند دوم: ماهیت حقوقی قرارداد در قوانین مدنی و تجارت ایران..... ۲۷
- گفتار سوم: مبانی مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی، بطلان شرط عدم مسئولیت و تحدید آن..... ۳۰
- بند اول: مبانی مسئولیت در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه..... ۳۰
- بند دوم: مبانی مسئولیت در قوانین مدنی و تجارت ایران..... ۳۳
- بند سوم: بطلان شرط عدم مسئولیت و تحدید آن..... ۳۵

فصل دوم:

مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مقابل خسارات وارده و چگونگی جبران آنها

- مبحث اول: مسئولیت در مقابل خسارت وارده به کالا و وسائل شخصی مسافر..... ۳۸
- گفتار اول: خسارت وارد به کالا..... ۳۸
- گفتار دوم: خسارت وارد به وسائل شخصی مسافر و زمان اقامه دعوی..... ۴۱
- بند اول: وسائل شخصی ثبت شده..... ۴۳
- بند دوم: وسائلی که نگهداری آنها بر عهده مسافر است..... ۴۶
- بند سوم: زمان اقامه دعوی خسارت به کالا و وسائل شخصی مسافر..... ۴۷
- مبحث دوم: شرایط تحقق مسئولیت در مقابل صدمات بدنی و فوت مسافر..... ۵۰
- گفتار اول: شرایط تحقق مسئولیت و محدوده زمانی و مکان آن..... ۵۱
- گفتار دوم: صدمات کمتر از نفس..... ۵۸
- بند اول: جرح و هر گونه آسیب بدنی وارده به مسافر..... ۵۸

- بند دوم: صدمات و آسیب‌های روحی ۶۱
- گفتار سوم: مسئولیت شرکت هواپیمایی در مقابل فوت مسافر ۶۳
- مبحث سوم: مسئولیت شرکت هواپیمایی در مقابل تأخیر در اجرای پرواز ۶۸
- گفتار اول: انواع تأخیر ۷۰
- گفتار دوم: اثرات تأخیر در قوانین مدنی و تجارت ایران ۷۴
- مبحث چهارم: آیین جبران خسارت، مبنای آن و چگونگی جبران توسط مؤسسات بیمه گر ۷۶
- گفتار اول: آیین رسیدگی و شرایط اعلام شکایت ۷۶
- بند اول: اشخاص محقق شکایت و دادگاه صلاحیت دار جهت رسیدگی ۷۷
- بند دوم: مرور زمان و حق پیگیری خسارت ۷۹
- الف) تاریخی که هواپیما باید وارد می‌شد ۸۰
- ب) تاریخ ورود به مقصد ۸۰
- ج) تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است ۸۱
- گفتار دوم: فرآینک طلای فرانسه مبنای جبران خسارت ۸۱
- گفتار سوم: چگونگی جبران خسارت‌ها به وسیله مؤسسات بیمه گر ۸۵
- بند اول: بیمه مسئولیت برای صدمه جسمی و خسارت فوت مسافر ۸۷
- بند دوم: بیمه مسئولیت برای خسارت به لوازم شخصی مسافر ۸۸
- بند سوم: بیمه مسئولیت برای جبران خسارت به شخص ثالث ۸۹

فصل سوم:

موارد تشدید و معافیت از مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی، عدم شمول کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه

- مبحث اول: موارد تشدید مسئولیت (مسئولیت نامحدود) ۹۱
- گفتار اول: عدم رعایت مقررات اسناد حمل و نقل هوایی ۹۱
- گفتار دوم: تقصیر شرکت‌های هواپیمایی در بروز خسارت ۹۷
- بند اول: تقصیر سنگین ۹۹

- بند دوم: تقصیر عمدی ۱۰۱
- بند سوم: شرایط اعمال ماده ۱۳ کنوانسیون ورشو اصلاحی ۱۰۲
- الف) وجود رابطه علّیت بین تقصیر و خسارت‌های وارد شده ۱۰۳
- ب) اثبات تقصیر شرکت هواپیمایی ۱۰۴
- ج) ارتکاب این اعمال از طرف شرکت یا مستخدمین و عاملین وی باشد ۱۰۴
- د) اثبات این که عمل یا قصور مستخدم یا عامل شرکت در حدود تکالیف ۱۰۵
- مبحث دوم: موارد معافیت شرکت‌های هواپیمایی از مسئولیت ۱۰۶
- گفتار اول: خطای شخص زیان دیده در بروز خسارت ۱۰۷
- گفتار دوم: قید شرط در قرارداد یا توافق طرفین ۱۱۰
- گفتار سوم: معافیت به استناد ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو اصلاحی ۱۱۲
- بند اول: اتخاذ کلیه تدابیر لازم از طرف شرکت هواپیمایی ۱۱۲
- بند دوم: حادثه خارج از حیطه قدرت متعهد (فورس ماژور یا قوه قاهره) ۱۱۴
- الف) غیر قابل اجتناب بودن ۱۱۵
- ب) غیر قابل پیش بینی بودن ۱۱۵
- ج) خارجی بودن ۱۱۶
- گفتار چهارم: عدم اعتراض زیان دیده در موعد مقرر ۱۱۷
- الف) اعتراض و شکایت باید کتبی باشد ۱۱۸
- ب) خطاب به شرکت هواپیمایی باشد ۱۱۹
- ج) اعلام هر یک از خسارات در صورتی که خسارات وارده متعدد باشند ۱۱۹
- ۱- تحویل کالا یا وسایل شخصی، به کسی که حق تحویل آنها را ندارد ۱۲۱
- ۲- ارتکاب تقلب ۱۲۱
- مبحث سوم: موارد عدم شمول کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه ۱۲۳
- گفتار اول: حمل و نقل آزمایشی و بسته‌های پستی ۱۲۴
- گفتار دوم: حمل و نقل هوایی مقامات دولتی و نظامی ۱۲۵
- گفتار سوم: حمل و نقل داخلی ایران و دیگر کشورها از نظر کنوانسیون ورشو ۱۲۶

۱۳۱	گفتار چهارم: بررسی نظریه شورای نگهبان از منظر حقوقی.....
۱۳۵	نتیجه گیری.....
۱۳۹	پیشنهادات.....
۱۴۱	ضمائم.....
۱۵۱	فهرست منابع و مآخذ.....
	چکیده انگلیسی.....

مقدمه

الف) بیان موضوع

انسان تمایل دارد تا در هر کاری از بهترین وسائل استفاده نماید. در زمینه حمل و نقل نیز معمولاً اشخاص برای جابه جایی خود یا کالاهایشان ترجیح می دهند تا از امن ترین و سریعترین وسائل حمل و نقل بهره ببرند. یکی از این وسائل، هواپیماست که هم زمان از سرعت و امنیت بالایی برخوردار می باشد. سالانه میلیاردها نفر از این وسیله برای حمل و نقل استفاده می کنند. به طور کلی وسائل سریع حمل و نقل به همان اندازه که زندگی را آسان ساخته و در رفاه هر چه بیشتر اشخاص تأثیر به سزایی گذاشته، خطر آفرین نیز می باشند. نگاهی به آمار تلفات ناشی از حوادث حمل و نقل نشان می دهد که تا چه اندازه بحث از «مسئولیت» در این باره اهمیت دارد. در کشور ما که در زمینه خرید وسائل و تجهیزات هوایی و هواپیمایی با تحریم هایی روبروست و سالانه شاهد حوادث متعدد هوایی و کشته شدن هزاران انسان بی گناه می باشیم؛ لزوم سخن گفتن پیرامون مسئولیت ناشی از این وسیله سریع حمل و نقل، دو چندان می باشد. مسئولیت شرکت های هواپیمایی در مقابل خساراتی که به مسافر و کالا وارد می شود کاملاً مشخص شده است. بر اساس قرارداد منعقد شده میان شرکت هواپیمایی و مسافر به طور ضمنی، تضمین ایمنی و سلامت مسافر و کالا به عهده شرکت گذاشته شده است. مسئولیت شرکت های هواپیمایی مطابق قرارداد بر پایه مبلغ مشخصی شامل ۲۵۰ هزار فرانک طلای فرانسه برای تمامی خسارات بدنی و فوت به مسافر، ۵ هزار فرانک برای کلیه وسائل که مسافر با خود به داخل هواپیما می برد و برای خسارت وارده به هر کیلوگرم وسائل شخصی تحویل داده شده به شرکت و نیز برای کالا، مبلغ ۲۵۰ فرانک می باشد، طبق مقررات کنوانسیون ورشو، هر گونه خسارتی که در طول عملیات سوار و پیاده شدن به

مسافر وارد شود برای شرکت هواپیمایی مسئولیت بدون تقصیر در نظر گرفته می‌شود. این مسئولیت تابع مبالغ محدودی می‌باشد اما تحت شرایط خاصی مسئولیت نامحدود شرکت‌ها قابل طرح است. شرکت هواپیمایی در موارد اثبات: فورس ماژور، نقش زیان دیده در ورود خسارت و عدم اعتراض زیان دیده در موعد مقرر از مسئولیت جبران خسارت معاف می‌شود. کنوانسیون صرفاً در مورد حمل و نقل بین‌المللی طبق تعریفی که خود نیز دارد- مبدأ و مقصد عضو متعاقد باشند یا اگر مبدأ و مقصد در سرزمین یک عضو است توقیفی در یک کشور دیگر برای آن پیش‌بینی شده باشد- قابل اجرا می‌باشد. در حمل و نقل داخلی کشورها، قوانین داخلی اجرا می‌شود که ممکن است عیناً کنوانسیون ورشو اصلاحی باشد. این تحقیق در تلاش است تا با بررسی حقوق مصرح در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، برای مسافر و لوازم وی و کالا، مشکلات و اختلافاتی را که در این مورد قانونی در جبران حقوق زیان دیده به وجود می‌آید را مورد تحقیق و بررسی حقوقی قرار دهد.

(ب) تاریخچه موضوع پایان‌نامه

با توجه به مطالعات و بررسی‌های نگارنده در موضوع این پایان‌نامه کتب و تحقیقات بسیاری پیرامون موضوع مسئولیت مدنی توسط محققین و نویسندگان به رشته تحریر در آمده که هر یک به صورت پراکنده مطالبی را ارائه نموده‌اند از جمله: بار هوایی، حمل و نقل زمینی، و مسئولیت مدنی در قبال مسافر می‌باشد که هیچ یک از این تحقیقات به طور یک جا به موضوع مسافر و لوازم شخصی وی و کالا نپرداخته‌اند، لذا نگارنده به جهت ارائه یک مجموعه کامل و منسجم با استناد به قوانین بین‌المللی و داخلی اقدام به تحقیق و نگارش پیرامون موضوع مورد بحث نمود تا بتواند برای دانشجویان، و کلا، شرکت‌های هواپیمایی و کارشناسان حقوقی فرودگاهها مجموعه‌ای کامل و قابل دسترس بوده و به افزایش آگاهی مسافر و صاحبان کالا نسبت به حقوق خویش کمک نماید.

ج) اهمیت و ضرورت تحقیق

هوایما، این وسیله نقلیه سریع و مطمئن، سالهاست که وارد عرصه حمل و نقل شده است، با این حال بیشتر استفاده کنندگان از این وسیله نقلیه، از حقوقی که طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی به آنها تعلق می‌گیرد بی‌اطلاع هستند. این بی‌اطلاعی از حقوق خود بعضاً زمینه ساز اعمال و رویه‌های نادرستی از سوی شرکت‌های هوایمایی شده است، تا از انجام حداقل تعهدات قراردادی خویش استنکاف نمایند. این پایان‌نامه از این نظر که یک کار تحقیقی جدید در حمل و نقل هوایی مسافر و کالا است نیز دارای اهمیت می‌باشد. تحقیق حاضر، امکان استفاده دانشجویان حقوق و به بحث گذاشتن مستندات حقوقی آن را فراهم می‌سازد. محاکم نیز می‌توانند از این طریق آشنایی بیشتری با این رشته از حقوق حمل و نقل پیدا کرده و برای کارشناسان حقوقی فرودگاهها منبعی مطمئن به شمار می‌آید. همین طور به لحاظ شیوایی و سادگی متن، قابل استفاده برای مسافران هوایما و کلیه علاقمندان به این رشته می‌باشد.

د) بیان سؤالات تحقیق

مسائل عمده و اصلی تحقیق حاضر این است که مبنا و قلمرو مسئولیت شرکت‌های هوایمایی در کنوانسیون ورشو چیست؟ و وظیفه شرکت‌ها برای استفاده از معافیت از مسئولیت چیست؟ و آیا برای شرکت‌های هوایمایی محدوده زمانی و مکانی جهت جبران خسارات به مسافر و کالا وجود دارد؟ در صورت ایجاد اختلاف میان شرکت‌های هوایمایی و صاحبان کالا و مسافر، در حمل و نقل داخلی ایران، آیا قوانین تجارت و مدنی پاسخگوی این اختلافات هستند؟

سؤالات فرعی دیگری نیز در تحقیق مطرح است که عبارتند از این که آیا پراکنندگی مقررات مسئولیت شرکت‌های هوایمایی در پروازهای بین‌المللی میان کشورهای دارای عمده حمل و نقل هوایی، ترکیب اسناد و تصویب متنی واحد بین آنها را ضروری ساخته یا خیر؟ آیا اجرای مقررات کنوانسیون ورشو در پرداخت خسارت ناشی از صدمات بدنی به مسافر، تعارضی با مقررات دیه در قانون مجازات اسلامی دارد یا خیر؟ با وجود چه شرایطی شرکت‌های هوایمایی از مسئولیت

محدود محروم شده و مشمول مسئولیت نامحدود می گردند؟ و آیا تنها با بروز تأخیر در حمل کالا و مسافر و لوازم شخصی وی می توان شرکت های هواپیمایی را مسئول دانست؟

ه) بیان فرضیه ها

فرضیات اصلی تحقیق

در این تحقیق نگارنده در تلاش است تا فرضیات ذیل را در حد بضاعت خویش به اثبات برساند که این فرضیات عبارتند از:

۱. در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، اصل بر مسئولیت شرکت های هواپیمایی قرارداد شده است. لذا این شرکت ها هستند که بایستی برای استفاده از معافیت از مسئولیت، ادله اثباتی خویش را اقامه کنند.
۲. محدوده زمانی و مکانی که طی آن، شرکت های هواپیمایی باید پاسخگوی خسارات وارده به مسافر و کالا باشند به صراحت تعریف نشده است.
۳. با توجه به پیشرفت صنعت هوایی، در عرصه حمل و نقل داخلی ایران، قوانین مدنی و تجارت، پاسخگوی اختلافات و مشکلات میان شرکت های هواپیمایی با مسافران و صاحبان کالا نمی باشد.

فرضیات فرعی تحقیق

- ضمن توجه به سه فرض اصلی تحقیق که ساختار پایان نامه بر پایه آنها استوار گردیده، فرضیات فرعی ذیل قابل بحث و بررسی هستند که عبارتند از:
- ۱- پراکندگی مقررات مسئولیت شرکت های هواپیمایی در پروازهای بین المللی میان کشورهای صاحب عمده حمل و نقل هوایی جهان، ترکیب کلیه اسناد حمل و نقل و تصویب متنی واحد بین کشورها را ضروری ساخته است.
 - ۲- اجرای مقررات کنوانسیون ورشو در پرداخت خسارت ناشی از صدمات بدنی به مسافر، تعارضی با مقررات دیه در قانون مجازات اسلامی ندارد.

۳- تحت شرایطی، شرکت‌های هواپیمایی، از حق استناد به موادی از کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه که مسئولیت محدودی برای شرکت مقرر می‌دارد محروم شده و مسئولیت نامحدود آنها مطرح می‌شود.

۴- صرف بروز تأخیر در حمل مسافر و لوازم شخصی وی و کالا را نباید دلیل بر مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی دانست. بلکه تأخیرات منجر به ورود خسارت با رابطه مستقیم برای آنها، مسئولیت ایجاد می‌کند.

(و) روش کار و تحقیق در پایان‌نامه

روش تحقیق بر پایه، تجزیه و تحلیل مواد و مقررات قانونی استوار شده؛ به این ترتیب که مواد کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل لاهه ۱۹۵۵ که اساس مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را در حمل و نقل هوایی تشکیل می‌دهد، بعلاوه موادی از قوانین مدنی و تجارت ایران مورد بررسی حقوقی و قانونی قرار گرفته است. در این خصوص و در بررسی حقوق تعهدات طرفین در قرارداد حمل و نقل از کتب و منابع کتابخانه‌ای در رشته حقوق خصوصی و حقوق بین‌الملل خصوصی و به طور اخص، حقوق تعهدات و قراردادها، بیشترین استفاده شده است. لذا با یک تحقیق کاربردی و علمی و به شیوه مطالعات کتابخانه‌ای، مقررات کنوانسیون ورشو در خصوص مسئولیت مدنی مورد تجزیه و تحلیل حقوقی قرار داده شده است...

(ز) سازماندهی پایان‌نامه

با توجه به پیشرفت صنعت هوایی در جهان و ضرورت بررسی و تحلیل و ایجاد تغییرات لازم در کنوانسیون‌های ورشو و پروتکل لاهه و همچنین ارزیابی اصلاحات و بیان مشکلات اجرایی و عملی حاضر، این پایان‌نامه در سه فصل تدوین شده که هر فصل آن با شمارگانی به عنوان مبحث و گفتار نیز دسته‌بندی شده است. فصل نخست به کلیات: شامل تاریخچه حمل و نقل هوایی، انواع قرارداد، مفاهیم و مبانی مسئولیت و بطلان شرط اختصاص یافته است. فصل دوم، که در آن مطالب

مفصلی به ترتیب در مورد مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مقابل خسارات وارده به مسافر، لوازم شخصی، کالا و تأخیر پرواز بوده و ملاک و نحوه جبران هر یک از خسارات به تفکیک بیان شده است. و در فصل سوم، موارد تشدید و معافیت از مسئولیت شرکت هواپیمایی و عدم شمول کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه به تفصیل مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. در پایان نیز، وضعیت حمل و نقل داخلی ایران و نظریه شورای نگهبان از منظر حقوقی مورد نقد و بررسی قرار گرفته است. نتیجه‌گیری از مطالب ارائه شده، فهرست منابع مورد استفاده، پیشنهادات، پیوست‌ها و چکیده به زبان انگلیسی پایان بخش تحقیق حاضر می‌باشد.

فصل اول:

کلیات

مبحث نخست:

تاریخچه حمل و نقل هوایی بین‌المللی و ایران

گفتار اول: آغاز قرن بیستم تا کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

با آن که بررسی حقوقدانان و بیان عقاید آنها نیز قبل از سال ۱۹۰۰ وجود داشته اما حقوق تدوین شده هوایی که به طور رسمی انتشار یافته را باید از موضوعاتی دانست که بعد از جنگ جهانی اول بوجود آمده است. «در ۱۸ مه ۱۹۱۰ میلادی، یک کنفرانس بین‌المللی، به پیشنهاد کشور فرانسه در پاریس تشکیل گردید. کنفرانس با حضور ۱۸ کشور اروپایی منجر به تنظیم یک طرح کنوانسیون بین‌المللی در ۵۱ ماده شد. لیکن قبول یک متن قطعی به دلیل اختلاف نظر عده‌ای از دول که طرفدار حق آزادی پرواز هواپیماهای خارجی بر فراز سرزمین خود بودند و عقیده‌ی عده دیگری از دولت‌ها که نسبت به فضای بالای سرزمین خود داشتند این امر ممکن نشد.»^۱

در سال ۱۹۱۸ میلادی کشورهای دارای هواپیما به خاطر علاقه‌ای که به آینده هوانوردی داشتند و این که یک توافق‌نامه بین‌المللی جهت توسعه و تنظیم فعالیت‌هایی که از سال ۱۹۱۰ متوقف مانده بود ضرورت داشت، دور هم جمع شدند. «بدین ترتیب کنوانسیون راجع به تنظیم مقررات مربوط به هوانوردی در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ میلادی - کنوانسیون پاریس - مورد تصویب ۳۲ کشور شرکت‌کننده قرار گرفت.»^۲ کنوانسیون پاریس ضمن به رسمیت شناختن حق حاکمیت دول نسبت به فضای هوایی ماوراء سرزمین خود، اجازه و اعطاء هر گونه مزایا به هواپیماهای دول غیر عضو

۱ - حسن صفوی، حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی (تهران: موسسه خدمات چاپ، ۱۳۶۲)، جلد اول، ص ۴۱.

2- Convention relating to the regulation of Aerial Aviation Paris October 13, 1919. Diederiks-verschoor An Introduction to Air Law, 5 ed, kluwer law and taxation, Netherlands, 1997, p 10.

کنوانسیون را ممنوع اعلام کرد. اعضاء متعهد شدند تا مقررات کنوانسیون را نه تنها در حمل و نقل هوایی بین‌المللی، بلکه در قوانین داخلی خود وارد و اجرا کنند. «کنوانسیون پاریس از این حیث که اولین معاهده بین‌المللی مهم در هوانوردی است شایان توجه است لیکن انتقادات زیادی بر آن وارد شده که از جمله: محدود بودن کنوانسیون به کشورهای متعاقد، آن هم فقط در زمان صلح، قائل شدن امتیازات خاص برای دول بزرگ فاتح جنگ جهانی اول، که از این نظر مشکلاتی را برای کشورها ایجاد نمود^۱».

پس از معاهده ۱۹۱۹ پاریس، در سالهای ۱۹۲۶ و ۱۹۲۸ کنوانسیون‌های دیگری به نام‌های «کنوانسیون پان - امریکن» و «کنوانسیون ایرو - امریکن» میان ۲۱ کشور امریکایی و اروپایی منعقد شد که هیچ یک مورد استقبال عمومی کشورها واقع نشد^۲.

گفتار دوم: از کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ تا کنون و حقوق داخلی

مهمترین کنوانسیون حقوق هوایی که موضوع آن خاتمه دادن به یک سری اختلافات بین شرکت‌های هواپیمایی و مسافران آنها است کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ می‌باشد که تابع حقوق بین‌الملل خصوصی است. «در ۲۶ اکتبر ۱۹۲۵ با پیشنهاد و ابتکار دولت فرانسه کنفرانسی در شهر پاریس برگزار گردید. موضوع اصلی کنفرانس مطالعه یک طرح برای تصویب کنوانسیونی در جهت تعیین مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی بود تا به ویژه در زمینه مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در پرداخت غرامات ناشی از سوانح رویه‌ای واحد اتخاذ نمایند^۳».

این کنفرانس موفق به ایجاد کمیته‌ای بنام «کمیته بین‌المللی فنی متخصصین حقوق هوایی» شد^۴. کمیته وظیفه تعیین پیش نویس معاهده را به عهده داشت که پس از تهیه پیش نویس، آن را در یک کنفرانس بین‌المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی در ورشو لهستان مطرح نمود و در نهایت

۱- محمدرضا ضیائی بیگدلی، **حقوق بین‌الملل عمومی** (تهران: گنج دانش، سال ۱۳۷۵)، ص ۳۴۹.

۲- حسن صفوی، پیشین، ص ۸۰.

۳- حسن یوسفی نژاد، "مروری بر پیمان ورشو در حمل و نقل هوایی"، **صنعت حمل و نقل**، ۶۴، ۱۳۶۴: ۳۰.

4- Commite International technique expert jurisdiction Aeriens (CITEJA)

«کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی بعضی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی - کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ - به امضای کشورهای شرکت‌کننده رسید»^۱.

این کنوانسیون ۱۲ اکتبر سال ۱۹۲۹ در ورشو به تصویب رسید و در تاریخ ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ بین پنج کشوری (برزیل، اسپانیا، فرانسه، رومانی، یوگسلاوی) که آن را تصویب کرده بودند، لازم‌الاجرا گردید. کنوانسیون مزبور که هنوز هم در شمار مهمترین مقررات حمل و نقل هوایی است اگر چه در زمان خود یکی از بهترین مقررات در جهت حل و فصل مسائل حقوقی حمل و نقل هوایی بود لیکن به دلیل پیشرفت سریع امور هوانوردی بین سال‌های ۱۹۲۹ تا ۱۹۵۰ نیاز به اصلاحاتی پیدا نمود. مهمترین نواقص عبارت بودند از: زیاد بودن مندرجات اسناد حمل، کمبودن میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مقابل خسارت‌های وارده به مسافر، مشخص نبودن محدوده و میزان مسئولیت خدمه و کارگزاران شرکت هواپیمایی.

به همین سبب در سال ۱۹۵۵ یک کنفرانس دیپلماتیک در لاهه اصلاح کنوانسیون ورشو را پیشنهاد کرد. بعد از آن کمیته بین‌المللی فنی متخصصین حقوق هوا (CITEJA) سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ICAO)^۲ عملاً کار اصلاح کنوانسیون را شروع کرده، نتیجه کار خود را در این مورد در کنفرانسی در ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ مطرح کردند که مورد تصویب کشورهای شرکت‌کننده قرار گرفت^۳. این پروتکل به نام «پروتکل ناظر به اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی - پروتکل لاهه ۱۹۵۵ - می‌باشد»^۴.

پس از مدتی که از اجرای کنوانسیون و پروتکل لاهه ۱۹۵۵ می‌گذشت مشکل دیگری پیدا شد و آن این که معلوم نبود در صورتی که شرکت هواپیمایی، طرف قرارداد، اقدام به حمل مسافر و

1 - Convention for the unification of certain rules relating to International carriage by Air (Warsaw convention).

2- ICAO. International civil Aviation organization.

۳- حسن صفوی، پیشین، ص ۱۲۰.

4- Protocol to amend the convention for the unification of certain Rules relating to International carriage by Air. 478 UNTS 371: ICAO DOC. 7632.