

مطالعه تطبیقی جایگاه مرور زمان در مطالبه خسارت در حمل و نقل هوایی

مقاله پژوهشی

حسین حمدی*، دانشجوی دکتری، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران
سید محمد صادق حسینی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده حقوق، دانشگاه قم، قم، ایران
سیده الهه حسینی، دانشجوی کارشناسی ارشد، دانشکده اقتصاد، دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز، ایران
*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: std_hamdi@khu.ac.ir

دریافت: ۹۸/۰۱/۱۹ - پذیرش: ۹۸/۰۴/۱۹

صفحه ۱۱۷-۱۰۷

چکیده

حکم مرور زمان در مطالبه خسارات ناشی از سوانح هوایی در حقوق ایران روشن نیست. در دو عهدنامه مهم بین المللی یعنی کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال در مورد مرور زمان مطالبه خسارت حکم مشابهی وجود دارد که بر مبنای آن، اگر مطالبه خسارت در مدت دو سال از زمان‌های مندرج در این دو عهدنامه صورت نگیرد، این حق زایل خواهد شد. این مسئله در حقوق ایران پیچیدگی خاصی دارد. از یک طرف حدود مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی داخلی مطابق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی سال ۱۳۹۱ تعیین شده است. اگرچه این قانون در مورد مرور زمان سکوت کرده است ولی ایران در سال‌های ۱۳۵۴ و ۱۳۹۴ به کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن ملحق شده است که در نتیجه، این کنوانسیون مطابق ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون عادی ایران است. بنابراین، باید امکان تسری مرور زمان موجود در این کنوانسیون به قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را مورد بررسی قرار داد. برای روشنی موضوع باید به سه پرسش پاسخ داده شود. اولین پرسش این است که ماهیت حمل و نقل هوایی چیست؟ چه خسارت‌هایی در حمل و نقل هوایی امکان وقوع دارند؟ و این که مرور زمان در مورد این خسارت‌ها چگونه اجرا می‌شود؟

واژه‌های کلیدی: مطالبه خسارت، مرور زمان، سانحه هوایی، عهدنامه

۱- مقدمه

ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا ملی به این کنوانسیون ملحق شده و در سال ۱۳۹۴ مطابق قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل)‌های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ملحق شده است؛ بنابراین این عهدنامه‌ها مطابق ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون عادی ایران است. دومین عهدنامه در سال ۱۹۹۹ میلادی در مونترال کانادا با عنوان کنوانسیون مونترال برای یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل

امروزه حمل و نقل هوایی به عنوان یکی از ابزارهای مهم تجارت بین‌المللی پذیرفته شده است تا جایی که باعث شده سخن از حقوق تجاری هوایی به میان آید. در این رشته به احکام و شرایط ایمنی پرواز هواپیما و روش استفاده از آن در حمل و نقل بین‌المللی پرداخته می‌شود (Abeyratne, 2015). در عرصه بین المللی دو کنوانسیون مهم در این مورد تدوین شده است. اولین عهدنامه به نام کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ میلادی در ورشو لهستان تصویب شده است که بعدها عهدنامه‌هایی برای اصلاح آن منعقد شد. ایران در سال ۱۳۵۴ هجری شمسی مطابق قانون اجازه الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹

هوایی بین المللی منعقد شده است. هدف این بود قوانین روشنی تدوین شود زیرا اصلاحات زیادی در کنوانسیون ورشو انجام شد که به کلی انسجام حقوق هوایی را از بین برد. همانقدر که استفاده از هوا برای حمل و نقل خطرناک است، این آشفته‌گی هم خطرناک بود (Stotler, 2015).

در زمان تدوین کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ میلادی صنعت هوانوردی به تازگی پا گرفته بود و همچنین در حمل و نقل دریایی محدودیت زمانی برای مطالبه خسارت وجود داشت و نیاز به حمایت از صنعت هواپیمایی احساس می شد، بنابراین، در حمل و نقل هوایی مرور زمان اقامه دعوا ایجاد شد (Drion, 1954). در بند نخست ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو این حکم مقرر گردید: «هر گاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده‌است، اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زائل خواهد شد». در بند دوم نیز اینگونه آمد: «طریق محاسبه مهلت مقرر طبق قوانین دادگاه رسیدگی‌کننده تعیین خواهد شد».

بندهای اول و دوم ماده ۳۵ کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ نیز عین حکم ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو را تکرار نمودند.

ایران مطابق قوانین پیش گفته به کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن ملحق شده است. از طرفی در سال ۱۳۹۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی تصویب شد. پرسش این است که آیا می‌توان با سکوت این قانون نسبت به مرور زمان، حکم کنوانسیون ورشو را در حقوق ایران جاری دانست؟ تردید از آن روست که هم اکنون شورای نگهبان به استناد اصل چهارم قانون اساسی مرور زمان را غیر شرعی اعلام نموده است؛ آیا می‌توان نظریه شورای نگهبان را در این مورد جاری دانست؟ برای پاسخ به این پرسش باید ماهیت حمل و نقل هوایی روشن شود. سپس باید به اقسام خسارت در حمل و نقل هوایی پرداخت و در انتها در مورد مرور زمان سخن به میان آورد.

۲- ماهیت حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی انجام فعل معین مبنی بر جابجایی انسان و اشیای منقول از یک مکان مشخص به مکان مشخص دیگر است.

در مواد نخست کنوانسیون‌های ورشو و مونترال اگرچه قرارداد حمل و نقل هوایی تعریف شده است اما تصریحی در مورد انجام فعل معین وجود ندارد به طوری که، گویی انجام فعل معین در ذات تعریف مستتر است. ماده نخست کنوانسیون ورشو مقرر می‌دارد: «این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و در ازای دریافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی انجام پذیرد اجرا می‌شود.» در بند نخست ماده نخست کنوانسیون مونترال آمده است: «این کنوانسیون نسبت به هر حمل و نقل بین المللی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا که به وسیله هواپیما در مقابل اجرت انجام گیرد، قابل اجرا می باشد. این کنوانسیون همچنین بر حمل و نقل رایگان به وسیله هواپیما که توسط یک مؤسسه حمل و نقل هوایی انجام گیرد، حاکم است.» در این دو ماده عناصر ذاتی حمل و نقل هوایی بین المللی بیان شده است (Clarke, 2010). عناصر هر قرارداد، اجزای تشکیل دهنده آن اعم از توافق اراده‌های طرفین و وجود موضوع معین و عنداللزوم وجود عوض معین است (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۰). مهم‌ترین عنصر، موضوع و هدف قرارداد است؛ چرا که موضوع برای تأمین هدف خاصی در قرارداد توسط جامعه ایجاد شده است. هدف و کارکرد قرارداد تا جایی اهمیت دارد که بدون وجود آن ماهیت و چیستی قرارداد منتفی می‌شود زیرا قرارداد ابزاری است که توسط جامعه ایجاد می‌شود تا کارکرد مشخصی داشته باشد (Klass, 2015). اگرچه مانند سایر موجودات طبیعی به وسیله حواس انسانی ادراک نمی‌شوند ولی واقعیتی اعتباری دارند؛ یعنی به وسیله ذهن انسانی آفریده شده‌اند تا پاسخگوی نیازهای جامعه باشند (طباطبایی، ۱۳۹۳).

تعریف کنوانسیون ورشو به دلیل الحاق ایران به این کنوانسیون باید در حقوق ایران پذیرفته شود اما چنین امری باعث تداخل حکم کنوانسیون ورشو با مقررات قانون مدنی و قانون تجارت در باب قرارداد حمل و نقل است. در این دو قانون برای تعیین ماهیت قرارداد حمل و نقل به کارکرد و هدف اصلی قرارداد توجهی نشده است بلکه قانونگذار، بدون اینکه به میزان مطابقت دیدگاه خود با واقعیت توجهی داشته باشد، فقط دیدگاه خود را در تعریف قرارداد دخیل دانسته

به طریق اولی این قرارداد هیچ سنخیتی با وکالت هم ندارد زیرا در وکالت یک شخص به دیگری اختیار می‌دهد تا از جانب او در حقوق وی تصرف نماید. در حمل و نقل صحبتی از اعطای اختیار برای تصرف در حقوق نیست بلکه انجام یک کار عینی و قابل اندازه‌گیری یعنی نقل از یک مکان به مکان دیگر مدنظر است و زمانی این امر محقق می‌شود که انسان یا اموال مادی منقول به مقصد رسیده باشد. تعریف تقریباً مناسبی که تا کنون از حمل و نقل در دکترین حقوقی صورت گرفته است از این قرار است: «به طور کلی قرارداد حمل و نقل عبارت است از قراردادی که به موجب آن متصدی حمل و نقل تعهد می‌کند در مقابل دریافت اجرت اشیائی را که به او تسلیم شده است در محل دیگری تحویل دهد و یا اشخاص را با وسایل نقلیه از محلی به محل دیگر ببرد» (ستوده تهرانی، ۱۳۹۵). البته، وجود یا عدم وجود اجرت یا عوض قراردادی تأثیری در ماهیت قرارداد ندارد و نمی‌توان اجرت یا عدم اجرت را در تعریف قرارداد داخل نمود.

۳- خسارت‌های ناشی از حمل و نقل هوایی

حمل و نقل هوایی مانند هر حمل و نقل دیگری می‌تواند موجب ایجاد خسارت شود. این خسارت اگر به انسان وارد شود و تمامیت جسمانی وی را مورد آسیب قرار دهد به فوت و نقصان عضو تقسیم می‌شود. در مورد اموال مادی این خسارت ممکن است به تلف و مفقودی و آسیب جزئی تقسیم شود. ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو متصدی حمل و نقل را مسئول خساراتی دانسته 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 سواره شدن رخ داده باشد. در سال ۱۹۷۱ میلادی مطابق با ماده چهارم کنوانسیون گواتمالا این قید به ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو اضافه شد: «مع الوصف متصدی حمل و نقل در مورد فوت یا آسیب بدنی که صرفاً بر اثر وضع مزاجی مسافر حاصل شده باشد مسئولیتی نخواهد داشت».

در ماده ۱۸ متصدی حمل و نقل را مسئول خسارتی دانسته است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می‌گردد، مشروط بر اینکه

است. قانون مدنی ایران در بند دوم ماده ۵۱۳ از عبارت حمل و نقل از طریق خشکی یا آب یا هوا استفاده کرده و آن را طبق ماده ۵۱۲ همان قانون در دسته اجاره اشخاص قرار داده و حمل و نقل کننده را اجیر نامیده است. این تلقی ریشه در مواد ۴۶۶ و ۴۶۷ همان قانون دارد؛ ماده ۴۶۶ این قانون اجاره را عقدی دانسته که طی آن مستأجر مالک منافع عین مستأجره می‌شود. در ماده ۴۶۷ مورد اجاره را شامل اشیاء و انسان و حیوان دانسته است؛ همچنین شرط صحت قرارداد حمل و نقل را تعیین اجرت دانسته است؛ در حالی که ماهیت قرارداد ارتباطی به عوض قراردادی ندارد. در مقابل، بند دوم ماده دوم قانون تجارت ایران تصدی به حمل و نقل از راه خشکی یا آب یا هوا به هر نحوی که باشد را تجاری دانسته است به شرطی که این عمل شغل معمولی متصدی باشد. در ادامه ماده ۳۷۷ همان قانون در تعریف قرارداد حمل و نقل از این قرارداد به حمل اشیاء در برابر اجرت تعبیر کرده است. در ماده ۳۷۸ این قرارداد غیر از موارد استثناء تابع مقررات وکالت شده است. این آشفستگی موجب شده تا برخی نویسندگان حمل و نقل را قرارداد معینی بدانند که احکام خاص خود را داشته و به همین دلیل از شمول اجاره اشخاص و وکالت خارج است (جباری، ۱۳۹۰).

نویسنده دیگری اگرچه این تلقی را قبول کرده است، ولی حمل و نقل را در نهایت نوعی وکالت دانسته و این قرارداد را در صورت فقدان نص خاص تابع مقررات وکالت دانسته است (ابافت، ۱۳۹۷).

تعریف کنوانسیون ورشو بر دیدگاه قانون مدنی و قانون تجارت ایران برتری دارد و به دلیل الحاق ایران به این کنوانسیون باید در تحلیل ماهیت حمل و نقل هوایی مورد توجه قرار گیرد. بنابراین، در شناخت قرارداد حمل و نقل باید مطابق کنوانسیون ورشو هدف این قرارداد را شناخت. هدف این قرارداد چیزی جز توافق برای جابجایی انسان و اموال منقول مادی از یک مکان به مکان دیگر نیست؛ به همین دلیل دیدگاه قانون مدنی به کلی مردود است زیرا در واقعیت اجاره اشخاص و تملیک منافع اشخاص معنایی ندارد، بلکه تعهد به انجام کار معین هدف اصلی طرفین است و تملیک منافع اجیر هیچ سنخیتی با واقعیت و ماهیت قرارداد ندارد (جعفری لنگرودی، ۱۳۹۳).

ب می‌گردد، ولی از لحاظ مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو در مورد این قسمت متصدی حمل و نقل متوالی محسوب نمی‌شود. این اختیارات تا زمانی که مدرکی مبنی بر لغو آن ارایه نشده به قوت خود باقی خواهد ماند. ماده دوم این کنوانسیون متصدی حمل و نقل را مسئول اجرای تمام قرارداد دانسته است و عامل حمل و نقل را تنها در قسمتی که بر عهده گرفته است مسئول دانسته است. به دلیل الحاق ایران به این کنوانسیون در سال ۱۳۵۴ شمسی این تقسیم بندی در حقوق ایران نیز قابل اجراست. در این کنوانسیون‌ها از اصطلاح حادثه استفاده شده است اما در ماده دوم قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی ۱۳۹۱ از عبارت سوانح هوایی استفاده شده که تعریفی از آن به عمل نیامده است. در حقوق خارجی حادثه به هر رویداد غیر قابل انتظاری اطلاق شده که وقوع آن مورد خواست و هدف قبلی نبوده است که می‌تواند ناشی از سهل انگاری یا غفلت یا فعالیت‌های عاری از خطایی باشد که به طور تصادفی موجب وقوع خسارت می‌شوند (Dempsey, 2009).

اگرچه در قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی تعریفی از سانحه هوایی به عمل نیامده است ولی در سایر قوانینی که به نوع دیگری از حمل و نقل ارتباط دارد می‌توان نشانه‌هایی یافت که در نظر قانونگذار ایرانی مفهوم سانحه با اصطلاح حادثه مترادف معنایی دارد. در بند پ ماده نخست قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب ۱۳۹۵ اصطلاح حوادث به کار برده شده و در تعریف حادثه از اصطلاح سانحه استفاده شده است که چنین است: «حوادث: هرگونه سانحه ناشی از وسایل نقلیه موضوع بند ث این ماده و محمولات آنها از قبیل تصادم، تصادف، سقوط، واژگونی، آتش سوزی و یا انفجار یا هر نوع سانحه ناشی از وسایل نقلیه بر اثر حوادث غیر مترقبه».

در این بند از عبارت حوادث غیر مترقبه که با عبارت غیرقابل انتظار و تصادفی مترادف معنایی دارد استفاده شده است و چون حمل و نقل زمینی با حمل و نقل هوایی اشتراک ماهیت دارد، می‌توان از آن در تعریف سانحه هوایی استفاده نمود؛ پس سانحه هوایی هر حادثه و اتفاق غیر قابل انتظاری است که منجر به تصادم و تصادف و سقوط شود و در اثر آن

حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد.

البته طبق بند چهار ماده ۱۸ پروتکل الحاقی شماره چهار میلادی ۱۹۷۵ مونترال که ایران در سال ۱۳۹۴ بدان پیوسته است مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در مورد اموال مادی منقول حتی به خارج از فرودگاه هم تسری داده شده است. این بند مقرر می‌دارد: «حمل و نقل هوایی با معنای ذکر شده در بندهای فوق‌الذکر این ماده، مدت زمانی را شامل می‌شود که طی آن بار همراه یا بار غیر همراه، در فرودگاه یا داخل هواپیما، یا در صورت فرود هواپیما، خارج از فرودگاه، در هر مکان دیگری، تحت مسئولیت متصدی حمل و نقل باشد.

ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال نیز حکمی شبیه مواد بالا پیش بینی کرده است اما در مورد دوره زمانی خسارات ناشی به اموال مادی منقول به جای عبارت حین حمل و نقل هوایی از عبارت خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره ای که بار چک شده همراه در اختیار متصدی بوده رخ داده باشد، استفاده کرده است.

بند نخست ماده سوم کنوانسیون گوادالاجارا مصوب سال ۱۹۶۱ میلادی این مسئولیت را به شرح ذیل نسبت به عامل حمل و نقل تسری داد: «اعمال و قصور عامل حمل و نقل و مستخدمین و عاملین او ضمن انجام وظایف مربوط به حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می‌گیرد به عنوان اعمال و قصور متصدی حمل و نقل طرف قرارداد تلقی خواهد شد». چون در کنوانسیون ورشو در مورد عامل حمل و نقل حکمی وجود نداشت بنابراین در ابتدا متصدی حمل و نقل و سپس عامل حمل و نقل تعریف شدند. بند ب ماده نخست این کنوانسیون متصدی حمل و نقل را چنین تعریف کرد: «منظور از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد شخصی است که طرف قرارداد حمل و نقلی می‌باشد که طبق مقررات کنوانسیون ورشو بین او و یک مسافر یا فرستنده یا شخصی که از طرف یک مسافر و یا فرستنده اقدام می‌کند انعقاد یافته است». در بند ج ماده نخست عامل حمل و نقل اینگونه تعریف شد: «منظور از عامل حمل و نقل شخصی است غیر از متصدی حمل و نقل قرارداد که طبق اختیاراتی که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد به او اعطاء گردیده عهده‌دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل مذکور در بند

به تمامیت جسمی مسافر و یا اموال در حین حمل و نقل هوایی آسیب وارد شود.

در ماده دوم قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی به مانند کنوانسیونهای ورشو و مونترال خسارات ناشی از سوانح هوایی به خسارت‌های بدنی و خسارت‌های مالی وارد بر بار و اثاثیه تقسیم شده است.

اما در مورد منبع قانونی مطالبه این خسارات دو منبع متفاوت پیش بینی شده است که تناسبی با یکدیگر ندارند. ماده اول این قانون اینگونه حکم داده است: «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 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 است». ماده دوم در ادامه مقرر داشته است: «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت، مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات وارد شده فقط براساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وارد شده براساس این قانون می‌باشند».

مطابق این دو ماده باید بین پرواز بین‌المللی و پرواز داخلی تفاوت گذارد. پرواز بین‌المللی مطابق بند الف ماده نخست پروتکل لاهه ۱۹۵۵ میلادی اینگونه تعریف شده است: «از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصطلاح حمل و نقل بین‌المللی هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبدأ و مقصد حمل و نقل بنا بر شرایطی که توسط طرف‌های قرارداد حمل و نقل تعیین می‌شود، اعم از اینکه انقطاعی در حمل و نقل واقع گردد یا وسیله نقلیه تعویض گردد یا نه، در سرزمین دوطرف متعاقد معظم واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک طرف متعاقد معظم باشد در سرزمین یک دولت

دیگر توقیفی برای آن پیش‌بینی شده باشد، هر چند این دولت جزء متعاقدین معظم نباشد. حمل و نقلی که مبدأ و مقصد آن در سرزمین یک طرف متعاقد معظم قرار گرفته و برای آن توقیفی در سرزمین یک دولت دیگر پیش‌بینی نشده از لحاظ این کنوانسیون حمل و نقل بین‌المللی محسوب نخواهد شد». همین تعریف در بند دوم ماده نخست کنوانسیون مونترال تکرار شده است.

پرواز داخلی پروازی است که داخل مرزهای ایران انجام شود. در پرواز بین‌المللی در مورد همه خسارت‌ها اعم از خسارت‌های بدنی و خسارت‌های مالی مطابق کنوانسیون ورشو عمل می‌شود و فرقی بین ایرانی یا خارجی بودن مسافرن نیست؛ اما در پروازهای داخلی بین خسارت‌های بدنی و خسارت‌های مالی تفکیک ایجاد شده است. در مورد خسارت‌های بدنی مانند فوت و نقص عضو مطابق قانون مجازات اسلامی فقط دیه پرداخت خواهد شد. این حکم به دلیل شرعی نمودن روش جبران خسارت‌های بدنی بوده است؛ زیرا مطابق ماده ۱۷ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ دیه مالی است که در شرع برای ایراد جنایت و آسیب بر نفس و اعضا و منافع بدن انسان تعیین شده است. وجود دیه در تقسیم بندی مجازات‌ها نباید موجب شود تا آن را مجازات صرف بدانیم بلکه واقعیت دیه چیزی جز مسئولیت مدنی نیست؛ به همین خاطر در ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی به طبع مدنی دیه اینگونه تصریح شده است: «دیه، حسب مورد حق شخصی مجنی‌علیه یا ولی دم است و احکام و آثار مسئولیت مدنی یا ضمان را دارد». علت اینکه دیه در رده مجازات‌ها قرار داده شده به دلیل موقعیت تاریخی این نهاد است. در تازیخ حقوق اسلام دیه به عنوان مجازاتی تلقی می‌شد که زیان زننده به جان و اعضای دیگری آن را تحمل می‌کند و تلقی عرفی این بود که دیه نوعی مجازات است. (میرمدرس، ۱۳۹۲). این نظر توسط برخی صاحب نظران پذیرفته شده و دیه دارای ماهیتی دوگانه تلقی گردیده است که هم چهره مجازات دارد و هم به منظور جبران خسارت داده می‌شود (کاتوزیان، ۱۳۸۶). ولی این تلقی در ماهیت جبرانی دیه خللی ایجاد نمی‌کند؛ در واقعیت دیه به عنوان جبران خسارت‌های بدنی داده می‌شود و قانون مجازات اسلامی در ماده ۴۵۲ این واقعیت را پذیرفته است. در خسارت‌های مالی مطابق کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن

عمل خواهد شد و فرقی بین ایرانی یا خارجی بودن مسافری و صاحبان اموال نیست.

وصف بین‌المللی پرواز باعث شده تا مسافر ایرانی از شمول احکام دیه قانون مجازات اسلامی خارج شود ولی مسافر خارجی در پرواز داخلی مشمول احکام دیه در قانون مجازات اسلامی قرار گیرد. خسارت‌های مالی در هر دو صورت مشمول کنوانسیون ورشو است. چنین رویکردی باعث تعارض مبانی می‌شود. در کنوانسیون ورشو از فرض مسئولیت استفاده شده است یعنی متصدی حمل و نقل هوایی مسئول خسارات دانسته شده مگر اینکه مطابق بند نخست ماده ۲۰ عدم تقصیر خود را ثابت نماید. این بند مقرر می‌دارد: «در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملین او کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملین او مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود». فرض مسئولیت ریشه در قراردادی بودن حمل و نقل هوایی دارد؛ این خصیصه موجب می‌شود تا منبع خسارات ناشی از حمل و نقل هوایی در مسئولیت قراردادی داخل شود و چون در این مسئولیت، اصل اولیه بر این است که متعهد باید انجام تعد را اثبات نماید بنابراین، در صورت وقوع خسارت، چنین فرض می‌شود که وی تعهد خود را به خوبی انجام نداده است (وحدتی شبیری، ۱۳۸۵). فرض مسئولیت با فرض تقصیر تفاوت دارد. در فرض تقصیر چنین فرض می‌شود که مسئول زیان مرتکب تقصیر در انجام وظایف خود شده است و اگر وی انجام وظایف را اثبات نماید فرض تقصیر از بین می‌رود؛ اما در فرض مسئولیت، مسئول زیان باید پاسخگو باشد مگر اینکه، علاوه بر اثبات انجام وظایف خود اثبات نماید که کلیه تدابیر لازم برای اجتناب و جلوگیری از حادثه را نیز به عمل آورده است یا اینکه علیرغم تلاش خود نتوانسته چنین اقداماتی را انجام دهد (McBride, 2018).

ماده ۵ کنوانسیون گوادالاجارا فرض مسئولیت را به عامل حمل و نقل تسری داد. این ماده مقرر می‌دارد: «در مورد حمل و نقلی که توسط عامل حمل و نقل انجام می‌گیرد هر یک از مستخدمین یا عاملین او یا هر یک از مستخدمین یا عاملین متصدی حمل و نقل طرف قرارداد چنان‌که ثابت نماید که در حدود وظایف خود عمل کرده است حق دارد از حدود مسئولیتی که طبق این کنوانسیون شامل متصدی حمل

و نقل می‌گردد که او مأمور آن است بهره‌مند گردد مگر این که ثابت شود عمل وی به نحوی بوده است که طبق مقررات کنوانسیون ورشو نمی‌توان به حدود مسئولیت استناد نمود». ماده هفت این کنوانسیون حق مراجعه زیان‌دیده به متصدی حمل و نقل و عامل حمل و نقل به طور همزمان را بدینگونه مقرر نمود: «در مورد حمل و نقلی که به وسیله عامل حمل و نقل انجام گرفته است شاکی مختار است علیه عامل مزبور یا متصدی حمل و نقل طرف قرارداد یا هر دو یا هر یک جداگانه ادعای خسارت بنماید. چنانچه ادعای خسارت فقط علیه یکی از متصدیان حمل و نقل باشد این شخص محق خواهد بود که خواستار ملحق شدن متصدی دیگر حمل و نقل در جریان محاکمات گردد. نحوه عمل و نتایج آن تابع قانون دادگاهی خواهد بود که به‌دعوی رسیدگی می‌نماید».

فرض مسئولیت در کنوانسیون مونترال به کلی دگرگون شد و مسئولیت مطلق برای متصدی حمل و نقل هوایی در ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال مقرر شد. وی حتی در صورت اتخاذ کلیه تدابیر لازم بازهم مسئول است و همینکه خسارت به او مستند باشد برای مسئولیت کفایت می‌کند (Leloudas, 2009). بند نخست ماده ۱۷ این کنوانسیون چنین مقرر داشته است: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده در صورت فوت یا صدمه بدنی به مسافر خواهد بود تنها به این شرط که حادثه موجب فوت یا صدمه بدنی در داخل هواپیما یا در جریان هریک از عملیات سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد». بند دوم این ماده در ادامه چنین مقرر داشت: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارات وارده در صورت تلف، نقصان یا ورود خسارت به بار همراه ثبت شده می‌باشد تنها به این شرط که حادثه موجب تلف، نقصان یا ورود خسارت در داخل هواپیما یا در طی دوره‌ای که بار همراه ثبت شده تحت حفاظت متصدی بوده رخ داده باشد».

در قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۹۲ در مورد چگونگی توجیه مسئولیت مدنی روش دیگری به نام قابلیت استناد زیان به زیان زنده اتخاذ شده است. مطابق این روش عامل توجیه کننده مسئولیت، قابلیت استناد زیان به عامل آن است که ضابطه تشخیص این استناد عرف می‌باشد. هرگاه زبانی به بار می‌آید باید به دنبال این بود که عرف این زیان را به

چه شخصی مستند می‌سازد و نظریه‌هایی مانند تقصیر و خطر به کار نخواهد آمد. (مبین، ۱۳۹۰).

ماده ۴۹۲ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ در این مورد مقرر می‌دارد: «جنایت در صورتی موجب قصاص یا دیه است که نتیجه حاصل مستند به رفتار مرتکب باشد اعم از آنکه به نحو مباشرت یا به تسبیب یا به اجتماع آنها انجام شود». در ماده ۵۲۹ نیز چنین آمده است: «در کلیه مواردی که تقصیر موجب ضمان مدنی یا کیفری است، دادگاه موظف است استناد نتیجه حاصله به تقصیر مرتکب را احراز نماید». در این ماده تقصیر به معنای توجیه استناد مسئولیت است و با استناد همپوشانی دارد. تقصیر در این ماده بدین معناست که چون خسارت به زیان زننده مستند است پس او مقصر است نه اینکه چون مرتکب تقصیر شده پس خسارت به او مستند است.

در نتیجه بر اساس قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، در خسارت‌های بدنی، اگر پرواز بین‌المللی باشد مطابق کنوانسیون ورشو فرض مسئولیت برای شرکت هواپیمایی می‌شود حتی اگر مسافر ایرانی باشد و اگر پرواز داخلی باشد مطابق قانون مجازات اسلامی صرف استناد خسارت به متصدی حمل و نقل هوایی کفایت می‌کند حتی اگر مسافر خارجی باشد. یعنی در پرواز بین‌المللی مسئولیت ریشه قراردادی دارد اما در پرواز داخلی مسئولیت ریشه قهری و غیرقراردادی پیدا می‌کند. در مورد اموال در هر حال کنوانسیون ورشو و اصلاحیه کنوانسیون لاهه ۱۹۵۵ میلادی مورد عمل قرار خواهد گرفت که در این کنوانسیون‌ها برای متصدی حمل و نقل فرض مسئولیت شده است. بنابراین اگر مسافر ایرانی در یک پرواز بین‌المللی حضور داشته باشد متصدی حمل و نقل می‌تواند فرض مسئولیت را مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو از اثر بیاندازد و از مسئولیت مبرا شود اما در یک پرواز داخلی این امر امکانپذیر نیست.

طبع دوگانه دیه در قانون مجازات اسلامی که دیه را در عین مسئولیت مدنی دارای وصف مجازات هم دانسته است در اینجا پیچیدگی را افزایش خواهد داد؛ زیرا اگر دیه از جنبه مجازات مورد توجه قرار گیرد در صورتی که پرواز بین‌المللی در خاک ایران موجب حادثه شود حکم ماده سه قانون مجازات اسلامی جاری شده و زیان‌دیده ایرانی می‌تواند علیرغم قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی مطالبه دیه نماید.

ماده سه اصل سرزمینی بودن احکام جزایی را اینگونه بیان کرده است: «قوانین جزایی ایران درباره کلیه اشخاصی که در قلمرو حاکمیت زمینی، دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مرتکب جرم شوند اعمال می‌شود مگر آنکه به موجب قانون ترتیب دیگری مقرر شده باشد». حتی اگر سانحه هوایی در خارج از خاک ایران هم اتفاق بیفتد بازهم زیان‌دیده ایرانی حق دارد که از مفاد ماده هفتم قانون مجازات اسلامی استفاده نماید. این ماده مقرر می‌دارد: «علاوه بر موارد مذکور در مواد فوق هر یک از اتباع ایران در خارج از کشور مرتکب جرمی شود، در صورتی که در ایران یافت و یا به ایران اعاده گردد، طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌شود مشروط بر اینکه: الف - رفتار ارتكابی به موجب قانون جمهوری اسلامی ایران جرم باشد.» اما اگر طبیعت قراردادی حمل و نقل هوایی مدنظر قرار گیرد خسارات ناشی از آن نوعی مسئولیت قراردادی است که به کلی از شمول قانون مجازات اسلامی خارج شده و پرداخت دیه به حکم ماده ۴۵۲ قانون مجازات اسلامی فقط جنبه جبران خسارت را خواهد داشت و بنابراین مطابق قانون سال ۱۳۹۱ باید مطابق کنوانسیون ورشو عمل شود. دو گانگی‌ها در مبانی مسئولیت مدنی در وضعیت فعلی حقوق ایران یک بحران و نوعی روان‌گسیختگی مزمن در قانون‌گذاری نامیده شده بود که به نظر می‌رسد چنین تعبیری در مورد خسارت‌های ناشی از سوانح هوایی هم قابل پذیرش باشد (بادینی، ۱۳۸۴).

۴- مرور زمان در مطالبه خسارتهای ناشی از

حمل و نقل هوایی

مرور زمان ماهیتی قضایی و اثباتی دارد؛ به معنای این است که برای اجرا و مطالبه حق از محاکم قضایی محدودیت زمانی مقرر شود تا اگر در آن مهلت اقامه دعوا نشد دیگر دعوایی شنیده و استماع نشود. دعوا زمانی ایجاد می‌شود که ذینفع حق نتواند در برابر متعهد به طریق مسالمت آمیز به حق خود برسد و ناچار شود به دادگاه مراجعه کند و این مراجعه محدود به زمان خاصی می‌شود که بدان مرور زمان گفته می‌شود. اگرچه اقامه دعوا در دادگاه ناظر به مرحله اثبات حق است؛ اما مرور زمان باعث می‌شود که این حق

گرفت و به نظر اکثریت فقهای شورا مواد مزبور که مقرر می‌دارد پس از گذشتن مدتی (ده سال - بیست سال - سه سال - یک سال و غیره) دعوی در دادگاه شنیده نمی‌شود، مخالف با موازین شرع تشخیص داده شد.

البته اطلاق این نظریه طبق نظریه شماره ۳۵۰۶ مورخ ۱۳ مرداد ۱۳۷۱ به این شرح محدود شد: «اتفاق نظریه شماره ۷۳۵۷ مورخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ شورای نگهبان شامل دعاوی اشخاص حقیقی و یا حقوقی که در قوانین و مقررات کشورشان مرور زمان پذیرفته شده است نمی‌شود». به عبارت دیگر، شورای نگهبان عدم شریعت اجرای مرور زمان را فقط به قوانین ایران منحصر نمود زیرا این شورا خود را مطابق اصل چهارم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تنها مرجع رسمی برای اعلام مطابقت قوانین با شرع می‌داند و وقتی قانونی خلاف شرع اعلام شد دیگر اعتباری نخواهد داشت.

در مورد تلقی شورای نگهبان اینگونه ایراد شده است: «این اقدام که فراتر از نسخ قانون و در حکم ابطال آن است قابل انتقاد به نظر می‌رسد زیرا، استفاده از قوای عمومی تنها از راه تشریفات و آیین ویژه آن امکان دارد، چنان‌که هیچ‌کس قاضی را در خیابان و منزل خود و خارج از پرونده‌ای که به او ارجاع شده دارای صلاحیت نمی‌داند و برای مردم کوچه و بازار با اینکه خداوند آنان را حاکم بر سرنوشت اجتماعی خویش ساخته است، حق وضع قانون نمی‌شناسد و تردید نیست که باید این قوه از طریق انتخابات و مجلس اعمال شود. شورای نگهبان در هیچ‌حال حق ابطال قانون را ندارد و تنها می‌تواند مصوبه مجلس را برای تجدیدنظر به مرجع صالح بازگرداند. پس ادعای داشتن اختیار ابطال قانون بر مبنای این اصول قابل پذیرفتن نیست». این نظر متقن و قابل پذیرش است. پرسش این است که آیا نظریه شورای نگهبان حتی اگر صحیح تلقی شود، شامل مرور زمان مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌شود یا خیر؟

مطابق ماده ۹ قانون مدنی کنوانسیون‌هایی که به تصویب مجلس رسیده است در حکم قانون عادی است و آیا همه آثاری که بر قوانین عادی بار می‌شود بر کنوانسیونها نیز بار می‌شود یا خیر؟ اگر پاسخ مثبت باشد نظریه شورای نگهبان بر کنوانسیون ورشو حاکم است و مرور زمان دعاوی در حقوق ایران پذیرفته نخواهد شد. اگر پاسخ منفی باشد مرور

زایل شده و در مرحله ثبوت و ایجاد حق نیز تاثیرگذار خواهد بود (دیلمی، ۱۳۸۴).

مرور زمان در کنوانسیون پذیرفته شده است. در بند نخست ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو این حکم مقرر گردید: «هرگاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است، اقامه دعوا به عمل نیاید، حق مطالبه خسارت زائل خواهد شد». همین حکم در بندهای اول و دوم ماده ۳۵ کنوانسیون مونترال تکرار شد.

در برخی نظرات این مهلت دو ساله نه به عنوان مرور زمان بلکه به عنوان نوعی قید مقدم تلقی شده است. قید مقدم یا مهلت ایفای تعهد مفهومی است که بر اساس آن، قبل از ایجاد حق باید اقدامی صورت پذیرد و گرنه آن حق از اساس ایجاد نخواهد شد؛ بنابراین تا قبل از انقضای مهلت زمان دوساله اساساً حق مطالبه خسارت به وجود نخواهد آمد و اگر در این مهلت دو ساله جبران خسارت صورت نگیرد برای زیان‌دیده حق مطالبه خسارت به وجود خواهد آمد (Rodolfo, 2013). این تفسیر مطابقتی با مواد کنوانسیون ورشو و مونترال ندارد زیرا در این متون به صراحت از زایل شدن حق مطالبه خسارت در صورت عدم اقامه دعوا در مهلت دو ساله سخن به میان آمده است و سخنی از اعطای مهلت برای انجام تعهد به میان نیامده است و به محض عدم ایفای تعهد مطابق قرارداد، برای زیان‌دیده حق مطالبه خسارت ایجاد می‌شود (Franks, 2006).

به علاوه این مفهوم در حقوق قراردادهای کامن‌لا در بحث نحوه اجرای قرارداد و خسارات ناشی از نقض قرارداد در تعهدات دو طرفه به کار می‌رود که طی آن تا زمانی که طرفین تعهدات خود را در برابر یکدیگر انجام ندهند برای دیگری حقی برای جبران خسارت ایجاد نمی‌شود (stone, 2015).

ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی به عضویت کنوانسیون ورشو در آمده است و بنابراین باید مرور زمان مندرج در ماده ۲۹ این کنوانسیون در حقوق ایران نیز پذیرفته شود. اما این امر به سادگی محقق نمی‌شود زیرا در سال ۱۳۶۱ شورای نگهبان طی نظریه شماره شماره ۷۳۵۷ مورخ ۲۷ بهمن ۱۳۶۱ در مورد مرور زمان اینگونه نظر داد: «مواد ۷۳۱ قانون آیین دادرسی مدنی به بعد در مورد مرور زمان در جلسه فقهای شورای نگهبان مطرح و مورد بحث و بررسی قرار

زمان در حقوق ایران پذیرفته می‌شود. دو دسته دلایل، برتری معاهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی را اثبات می‌کنند: «دلیل اول، ماهیت معاهده است. به عبارت دیگر ماهیت معاهده و قوانین داخلی چنین اقتضا دارند که قانون داخلی نمی‌تواند معاهده را نسخ کند ولی معاهده می‌تواند قانون داخلی را فسخ یا نقض نماید؛ این امکان وجود ندارد که قانونگذار داخلی مقررهای بر خلاف مقتضای معاهده تصویب نماید. اساساً قانونگذار داخلی نمی‌تواند چنین مقرر نماید که قانون داخلی برتر یا مساوی معاهده است که از آن نتیجه گرفته شود که قانون داخلی می‌تواند به دلیل برتر بودن یا به دلیل تأخر در تصویب معاهده را نسخ و نقض کند. پیدایش و زوال معاهده تابع اراده‌های طرفین یا اطراف آن است، در حالی که، پیدایش و زوال قوانین عادی تابع اراده یکسویه قانونگذار داخلی است. از این توضیحات روشن می‌شود که جایگاه معاهده در سلسله مراتب هنجارها براساس اراده قانون‌گذار داخلی تعیین نمی‌شود تا مثلاً در قانون اساسی یا قانون عادی مقرر کند که معاهده فراتر یا فروتر یا مساوی قانون است تا پس از آن بگوییم که جایگاه معاهده کجاست. تعیین جایگاه معاهده بدون توجه به ماهیت و ویژگی‌های آن نامعقول است. مختصر اینکه برتری معاهده نسبت به قوانین داخلی را نباید در اراده قانونگذار جستجو کرد. دلیل دیگر برتری معاهده لزوم وفای به عهد است. قاعده وفای به عهد که از شناخته شده‌ترین و عام‌ترین قواعد حقوقی و مبنای حقوق معاهدات است، هریک از طرفین قرارداد را به رعایت تعهدات و الزامات عهد پای‌بند می‌کند.» (شریعت باقری، ۱۳۹۰).

بنابراین، نظریه شورای نگهبان در نفی مهلت مرور زمان ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو اجرا نمی‌شود. ابهام دیگر در چگونگی اجرای قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی بروز پیدا می‌کند. قبلاً گفته شد که این قانون دچار تعارض مبنایی بوده و به دلیل تفکیک بین پروازهای داخلی و پروازهای بین‌المللی منبع قانونی مطالبه خسارت را تعیین کرده است که این منبع در خسارتهای بدنی در پروازهای داخلی به احکام دیه در قانون مجازات اسلامی محدود شده است. در این صورت آیا مرور زمان اجرا خواهد شد؟ در این صورت مطابق نظریه شورای نگهبان نباید مرور زمان اجرا شود، حتی اگر زیان‌اندیده خارجی باشد. اگر در قوانین زیان‌اندیده مرور زمان پذیرفته شده باشد در حق وی قابل اجراست و

بدیهی است که این وضعیت مناسب یک نظام حقوقی نیست. البته در رد نظریه شورای نگهبان اداره حقوقی قوه قضاییه طی نظریه مشورتی شماره ۲/۹۶/۲۵۵۵ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۲۵ اینگونه اعلام نظر کرده است: «هرچند در قانون آیین دادرسی دادگاه‌ها در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹ مرور زمان پیش بینی نشده و مطابق نظریه شماره ۷۲۵۷ مورخ ۱۳۷۱/۱۱/۲۷ شورای محترم نگهبان، موضوع مرور زمان در دعاوی حقوقی منتفی شده، ولی در مواردی که به موجب قوانین خاص در امور حقوقی مرور زمان پیش بینی شده است، از جمله مقررات قانون تجارت (ماده ۳۱۸ قانون مزبور) مادام که نسخ نشده باشد، مرور زمان به قوت خود باقی است.»

در تحلیل موضوع باید به رابطه بین قانون الحاق ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۳۵۴ با قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی مصوب ۱۳۹۱ پرداخت. اگر از جنبه مقررات داخلی به موضوع نگریسته شود و نظریه شورای نگهبان مورد نظر قرار گیرد باید بر این عقیده بود که قانون سال ۱۳۵۴ تأثیری در پروازهای داخلی مطابق قانون سال ۱۳۹۱ ندارد؛ اما اگر اصول قانونگذاری مدنظر قرار گیرد باید گفت که چون قانونگذار هنوز مدت مرور زمان مندرج در قانون سال ۱۳۵۴ را نسخ نکرده است، این مهلت در همه پروازهای داخلی و بین‌المللی حاکم است و سکوت قانون سال ۱۳۹۱ با قانون سال ۱۳۵۴ جبران می‌شود. اگرچه قانون الحاق ایران به کنوانسیون ورشو به ایران اجازه داده است تا عضو این کنوانسیون شود ولی باید در داخل ایران نیز احکام آن اجرا شود زیرا دلیلی ندارد که یک معاهده فقط در برابر بیگانگان اجرا گردد و در برابر شهروندان ایرانی قابل اجرا نباشد. در پروازهای بین‌المللی در هر حال این مرور زمان اجرایی می‌شود حتی اگر زیان‌اندیده ایرانی باشد.

۵- نتیجه‌گیری

حمل و نقل هوایی طبیعتی قراردادی دارد که طی آن متصدی حمل و نقل با طرف مقابل توافق می‌کند تا انسان یا اموال منقول را از یک مکان مشخص به مکان مشخص دیگری به وسیله هواپیما جابجا کند و زمانی این کار انجام می‌پذیرد که جابجایی در محل مورد نظر پایان یافته باشد. این توافق تعهد بر انجام کار معین است و ارتباطی به اجاره یا وکالت ندارد. حمل و نقل هوایی می‌تواند موجب ایجاد

زیرا این ماده مبنای مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران را استناد عرفی خسارت به مسئول قرار داده است؛ اگرچه همه تدابیر لازم اندیشیده شده باشد. اما در کنوانسیون ورشو فرض مسئولیت پیش بینی شده و با اثبات انجام تدابیر لازم این فرض از اثر می‌افتد. این تعارض باعث می‌شود که تکلیف مرور زمان نیز روشن نباشد زیرا در پرواز بین‌المللی مرور زمان خسارت جاری می‌شود ولی در پرواز داخلی مرور زمان خسارت جاری نمی‌شود. راهکار این است که چون ایران در سال‌های ۱۳۵۴ و ۱۳۹۴ کنوانسیون ورشو و اصلاحات آن‌را پذیرفته است در نتیجه این کنوانسیون مطابق ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون عادی است؛ به علاوه ماهیت معاهده‌ای کنوانسیون اجازه نمی‌دهد تا یک طرف آن در قوانین داخلی خود حکمی خلاف توافق خود با دیگر کشورها مقرر سازد. نتیجه این خواهد بود که مرور زمانی که در کنوانسیون ورشو پذیرفته شده است در حقوق ایران جاری بوده و نباید فرقی بین پروازهای داخلی و بین‌المللی قائل شد. در کنوانسیون مونترال مسئولیت مطلق به همراه مرور زمان پیش بینی شده است که الحاق ایران به این کنوانسیون می‌تواند تعارض‌های موجود را از بین ببرد زیرا کنوانسیون مونترال برای انسجام در مقررات حمل و نقل هوایی تدوین شده است.

۶-مراجع

- بافت، ر. (۱۳۹۷)، "قرارداد حمل و نقل هوایی در حقوق ایران"، دو فصلنامه علمی پژوهشی دانش حقوق مدنی، سال هفتم، شماره چهاردهم، ص. ۱-۱۴.
- بادینی، ح.، (۱۳۸۴)، "فلسفه مسئولیت مدنی"، تهران، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
- جباری، م.، (۱۳۹۰)، "حمل و نقل بین‌المللی هوایی"، تهران، نشر میزان.
- جعفری لنگرودی، م. ج.، (۱۳۸۰)، "فلسفه اعلی در علم حقوق"، تهران، انتشارات گنج دانش.

خسارت‌های بدنی و خسارت‌های مالی شود. خسارت‌های بدنی شامل فوت و نقص عضو و نقص منافع اعضای بدن انسان می‌شود و خسارت‌های مالی به تلف و مفقود شدن و معیوب شدن اموال مادی منقول اختصاص می‌یابد. این خسارت‌ها باید در اثر حادثه یا سانحه هوایی ایجاد شوند که این حادثه باید تصادفی، غیر قابل انتظار و غیر برنامه‌ریزی شده باشد و در هر حال خسارت ناشی از بیماری درونی را شامل نمی‌شود. کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ میلادی منعقد شد و ایران در سال ۱۳۵۴ شمسی بدان ملحق شد. در این کنوانسیون برای متصدی حمل و نقل هوایی فرض مسئولیت پیش‌بینی شده است مگر اینکه وی بتواند اثبات نماید که کلیه تدابیر لازم را جهت پیشگیری از وقوع خسارت انجام داده است یا اینکه اساساً توانایی انجام این تدابیر را به دلیل نحوه وقوع خسارت نداشته است. در کنوانسیون مونترال که در سال ۱۹۹۹ میلادی تصویب شد فرض مسئولیت به مسئولیت مطلق تغییر یافت و متصدی حمل و نقل در هر صورت مسئول خسارت‌های وارده است. در کنوانسیون ورشو و مونترال برای مطالبه خسارت مرور زمان دو ساله در نظر گرفته شده است که اگر در این زمان خسارت مطالبه نشود حق مطالبه آن از بین خواهد رفت. در سال ۱۳۹۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی به تصویب رسید که موجب ایجاد ابهامات و تعارض‌هایی گردید.

این قانون بین پروازهای داخلی و پروازهای بین‌المللی تفاوت ایجاد کرد. در پروازهای داخلی به زیان‌دیده در خسارت‌های بدنی فقط حق مطالبه دیه مطابق قانون مجازات اسلامی را اعطا نمود یعنی ف مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل را به مسئولیت غیرقراردادی تبدیل نمود و دیه به عنوان مقدار مقطوع خسارت را تعیین نمود حتی اگر زیان‌دیده خارجی باشد که در نتیجه در این صورت، مسئولیت مطلق است. اما در پروازهای بین‌المللی به کنوانسیون ورشو احاله داده که در این صورت، متصدی حمل و نقل مسئول فرض شده مگر اینکه اجرای تدابیر لازم را اثبات نماید؛ حتی اگر زیان‌دیده ایرانی باشد. در مورد خسارت‌های مالی نیز فرقی بین پرواز داخلی و بین‌المللی نیست و در هر حال به کنوانسیون ورشو احاله داده است که در این صورت با حکم ماده ۵۲۹ قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۹۲ تعارض دارد؛

- Fragmentation”, Faculty of Law Institute of Air and Space Law, Montreal, McGill University.
- Clarke. M., (2010), “Contracts of Carriage by Air”, London, Lloyd’s List Law Publication.
- Klass. G., (2015), “Philosophical foundations of contract law”, Oxford, Oxford University Press.
- Dempsey, P. S., (2009), “Accidents & Injuries in International Air Law: The Clash of the Titans”, Korean Journal of International Law, institute of Air & Space Law, McGill University, Vol. Xxxiv. pp. 1-32.
- Leloudas, G., (2009), “Risk and Liability in Air Law”, London, Informa Publication.
- McBride. N., (2018), “Tort Law”, Harlow Pearson Education Limited.
- Drion, H., (1954), “Limitation of Liabilities in International Air Law”, Hague, Springer Publication.
- Stone, R., “The Modern Law of Contract”, New York, Routledge Publication.
- Rodolfo, A., (2013), “The Spanish Approach to the Limitation Period or Condition. Precedent in the Montreal Convention on International Air Carriage of 28th May 1999”, The Aviation & Space Journal. pp. 2-13.
- Franks, M. R. (2006), “Airline Liability for Loss, Damage, or Delay of Passenger Baggage”, Louisiana, Baton Rouge.
- جعفری لنگرودی، م. ج.، (۱۳۹۳)، "قوه قدسیه"، تهران، انتشارات گنج دانش.
- دیلمی، ا.، (۱۳۸۴)، "بررسی فقهی حقوقی مرور زمان"، قم، انتشارات پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
- ستوده تهرانی، ح.، (۱۳۹۵)، "حقوق تجارت"، جلد چهارم، تهران، انتشارات دادگستر.
- شریعت باقری، م. ج.، "برتری معاهدات بین المللی نسبت به قوانین عادی"، مجله تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، دوره چهاردهم، شماره چهارم، ص. ۲۷۹-۳۰۵.
- طباطبایی، س. م. ح.، (۱۳۹۳)، "اصول فلسفه و روش رئالیسم"، جلد دوم، تهران، انتشارات صدرا.
- کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۴)، "کلیات حقوق، نظریه عمومی"، تهران، انتشارات شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ن.، (۱۳۸۶)، "الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری"، جلد اول، انتشارات دانشگاه تهران.
- مبین، ح.، (۱۳۹۰)، "نظریه قابلیت استناد در مسئولیت مدنی"، تهران، انتشارات دانشگاه امام صادق.
- میر مدرس، س. م.، (۱۳۹۲)، "مفهوم و ماهیت دیه از منظر فقه و حقوق اسلامی"، مجله علمی پژوهشی فقه، سال بیستم، شماره سوم، ص. ۲۴-۵۲.
- وحدتی شبیری، س. ح.، (۱۳۸۵)، "مبانی مسئولیت مدنی قراردادی مطالعه تطبیقی در حقوق و فقه"، قم، انتشارات پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
- Abeyratne. R., (2015), “Regulation of Commercial Space Transport”, New York, Springer Publication.
- Stotler. C., (2015), “Air and Space Law in the Context of Globalization and