

نظام حمایتی اقتصادی از مسافران در حمل و نقل هوایی در فرض تأخیر و لغو

راحله سید مرتضی حسینی، استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

سید علی خزائی، استادیار، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

میلاذ سلطانی، کارشناس ارشد، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، کرج، ایران

پست الکترونیکی نویسنده مسئول: soltany.milad@yahoo.com

دریافت: 95/06/20 - پذیرش: 95/12/05

چکیده

اهمیت سرعت به عنوان شاخصه اصلی در صنعت هوایی در مقایسه با سایر وسایل حمل و نقل موجب شد تا به مسأله تأخیر در پروازها با حساسیت بیشتری نگریسته شود. دغدغه ناشی از این امر عاملی شد تا در پرتو تلاش‌هایی که برای مدون نمودن مقررات متحدالشکل جهت ایجاد یک نظم واحد در زمینه حمل بار و مسافر از طریق هواپیما از سوی کشورها انجام گردید، تدابیر ویژه‌ای نیز در رابطه با تأخیر اتخاذ شود. این تلاش‌ها در 12 اکتبر 1929 با تدوین «کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی» در ورشو به ثمر نشست. براساس ماده 19 این کنوانسیون که از سوی دولت ایران نیز مورد تصویب قرار گرفته است، تأخیر در پروازها می‌تواند مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را به همراه داشته باشد. این مسئولیت به صورت محدود بوده و حتی الامکان سلب مسئولیت نیز وجود دارد. البته تحت شرایط مقرر در کنوانسیون، تشدید مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی نیز امکانپذیر است. نکته قابل توجه در رهیافت حاصل در این کنوانسیون، عدم اتخاذ موضعی مناسب در موارد لغو یا ابطال پرواز است. سکوت کنوانسیون در این زمینه، در حالی است که لغو پروازها تحقق اهداف مد نظر در پروازها را بیشتر از تأخیر خدشه دار می‌نماید. به همین دلیل بسیاری از کشورها تلاش کرده‌اند تا در قوانین داخلی خود با ارایه راهکارهایی از جمله استناد به قواعد عام مسئولیت و تصویب دستورالعمل‌های ویژه، ضرورت جبران خسارات ناشی از لغو پروازها و مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی را در این زمینه شناسایی نمایند. علاوه بر آنکه جایگاه قانونی این دستورالعمل‌ها که برای حمایت هرچه بیشتر از مسافران هواپیما تصویب گردیده، در مقابل کنوانسیون‌های بین‌المللی مشخص نشده است، بار اقتصادی زیادی بر شرکت‌های هواپیمایی تحمیل کرده است.

واژه‌های کلیدی: متصدیان حمل و نقل هوایی، تأخیر، لغو، عوامل رافع و تشدید مسئولیت، دستورالعمل حقوق مسافر 1394

1- مقدمه

پیشگیری از تأخیر در پروازها و یا جبران خسارات وارده ناشی از تأخیر تدابیر خاصی پیش‌بینی شده است. کنوانسیون ورشو درخصوص بکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی در زمره اولین اسنادی است که توجه ویژه‌ای به این موضوع داشته است. از آنجاکه این کنوانسیون از سوی ایران نیز مورد تصویب قرار گرفته است، در این نوشتار تلاش خواهیم کرد تا مقررات مرتبط

اگرچه صرفه‌جویی در زمان مهم‌ترین دلیل گزینش هواپیما و علت برتری آن نسبت به سایر وسایل حمل و نقل می‌باشد، لیکن همواره شاهد تأخیر در پروازها و معطل شدن مسافران در فرودگاه‌ها به دلایل مختلفی از جمله وضعیت بد جوی، موارد امنیتی، نقص فنی، سوخت گیری، مشکلات موجود در فرودگاه و یا توقیف هواپیما هستیم. از این منظر در بسیاری از اسناد بین‌المللی به‌منظور

با این بحث را در چارچوب کنوانسیون ورشو مورد ارزیابی و تحلیل قرار دهیم. همچنین کنوانسیون ورشو، از طریق کنوانسیون لاهه در سال 1955 مورد اصلاح واقع شده است که اتفاقاً کشور ایران این کنوانسیون را هم پذیرفته است. مضاف بر این موارد در این نوشتار سعی می‌شود کنوانسیون مونترال به عنوان آخرین کنوانسیون بین‌المللی در این زمینه مورد اشاره قرار گیرد هرچند ایران این کنوانسیون را به تصویب نرسانده است. بر اساس کنوانسیون ورشو و مونترال، تأخیر در پروازها می‌تواند موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل گردد. البته در صورتیکه به سبب این تأخیر به طور مستقیم خسارتی نیز وارد شده باشد. باید توجه داشت که تحقق مسئولیت و میزان آن محدود به موارد مندرج در کنوانسیون بوده و شرکت‌های هواپیمایی با اثبات اتخاذ تدابیر لازم یا معقول و یا دخالت عوامل خارجی بیرون از اراده ایشان می‌توانند موجبات معافیت از مسئولیت را برای خود فراهم کنند. البته بر اساس شرایط مندرج در کنوانسیون، امکان تشدید مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی و بهره‌مندی کامل متضرر از دریافت خسارات واقعی نیز وجود دارد. سکوت کنوانسیون در موارد لغو یا ابطال پرواز، از جمله نکات تامل برانگیزی است که با هدف اصلی آن یعنی تضمین حقوق مسافران در پروازها مغایرت دارد، که لازم است چگونگی امکان یا عدم امکان برای اخذ خسارت و میزان آن را بررسی نماییم.

این موضوع آن قدر مهم بوده است که علاوه بر کنوانسیون‌های ورشو، لاهه و مونترال، اقدامات تقنینی دیگری بصورت منطقه‌ای یا در هر کشور انجام شده است. در واقع این اقدامات تقنینی، حقوق مسافران را در زمان تأخیر و لغو پرواز گسترش داده است. از جمله این موارد قانون 261/2004 اتحادیه اروپا است که منبع آرای قضایی دادگاه‌های اروپایی شده است. در آمریکای لاتین، کمیسیون حمل و نقل (LACAC) این منطقه، توصیه‌نامه‌ای به اعضای خود پیشنهاد نمود تا برای حمایت از مسافران در قوانین خود قرار دهند. در اتحادیه پولی و اقتصادی

غرب آفریقا¹ دقیقاً شبیه قانون اتحادیه اروپا با دامنه محدودتر اجرایی قوانینی وجود دارد. علاوه بر این اقدامات منطقه‌ای، کشورها به صورت مستقل هم این موضوع را مدنظر داشته اند. به طور مثال در ایالات متحده به سال 2011 وزارت حمل و نقل (DOT) این کشور قوانینی را انتشار داد که وفق آن میزان جبران خسارت افزایش یافت و زمان لازم برای جبران خسارت در پروازهای داخلی را 3 ساعت و پروازهای خارجی را 4 ساعت اعلام نمود. این حمایت در کشورهای دیگر همچون چین²، عربستان سعودی³، سنگاپور، برزیل، هند، مکزیک، کانادا⁴ و کلمبیا دیده می‌شود. در کنار این تلاش‌ها سازمان گردشگری جهانی (UNWTO) در این زمینه اقداماتی انجام داده است. ایکائو هم این مهم را در راهنماهای خود مد نظر داشته است. برای نمونه در سال 2010 قطعنامه 37A-20 که یک شرط را با این مضمون که منافع مسافران باید با توجه به توسعه صنعت هوایی در نظر گرفته شود. همچنین قبل از آن ایکائو در چاپ دوم کتاب راهنمای مقررات حمل و نقل بین الملل هوایی به سال 2004، نکات مهمی در خصوص حقوق مسافران هواپیما ذکر کرده است. (ICAO Doc, 2004) نتیجه این تلاش‌ها به افزایش پروازهای به موقع منجر شد.

برای مثال کشور آمریکا از 73 درصد پرواز به موقع به 83 درصد ترقی پیدا نمود. (ATCONF, 2013) در ایران علاوه بر پیوستن به کنوانسیون‌های ورشو و لاهه، تلاش‌هایی همچون «دستورالعمل رسیدگی به امور مسافری به هنگام تأخیر و یا ابطال پروازهای داخلی» مصوب 1388 از سوی سازمان هواپیمایی کشوری یا دستورالعمل سازمان هوایی کشوری در خصوص حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب فروردین 1394 شده است. در ایران وفق آخرین دستورالعمل با عنوان دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی که در فروردین 1394 به ویرایش هفتم خود رسید، هدف از چنین مجموعه‌ای را تضمین حقوق مادی و معنوی مسافران در مسافرت‌های هوایی در فرض تأخیر و لغو

پروازها دانسته است. دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی شامل 2 فصل، 3 ماده، 8 بند، 14 زیر بند و 2 تبصره می‌شود. در اتحادیه اروپا دستورالعمل 261/2004 که ناسخ دستورالعمل 295/91 مصوب 1991 که دامنه محدودی را شامل می‌شد، حاکم می‌باشد در برگیرنده نکاتی است که در این مقاله به تشریح آن می‌پردازیم. در اتحادیه اروپا قوانین حمایتی از مسافر در سه موضوع ممانعت از سفر، لغو و تأخیر قرار می‌گیرد. البته چنین دستورالعمل‌های حمایتی در اتحادیه اروپا محدود به مسافران هوایی نمی‌شود و مسافران ریلی⁵، دریایی⁶ و اتوبوس⁷ هم از حمایت‌هایی مقتضی برخوردار هستند. اما در کنار این اثر مثبت باید به جنبه‌های دیگر هم پرداخت. به‌طور مثال در گزارشی که در سال 2012 در خصوص قانون 261/2004 انتشار پیدا کرد در نقد این قانون از بعد اقتصادی اعلام داشته شد هزینه یک‌ساله‌ای که به‌صورت مازاد بر شرکت هواپیمایی تحمیل می‌شود 821 تا 1007 میلیون یورو است که معادل 58 درصد و 71 درصد از درآمد کلی از مسافران می‌شود. (Gleave, 2012) برخی کشورها همچون مکزیک در همین راستا دامنه حمایت‌هایی که از مسافران در سال 2006 از طریق قوانین مربوطه افزایش یافته بود در سال 2009 کاهش پیدا کرد. باتوجه به مطالب بالا در نوشتار حاضر تلاش خواهیم کرد تا ضمن بررسی مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی در موارد تأخیر و لغو پروازها، شرایط سلب و یا تشدید مسئولیت آنها را مورد بررسی قرار دهیم و در این راستا تمام کنوانسیون حاضر، قوانین، دستورالعمل و رویه‌ها مدنظر خواهد بود. همچنین بدنبال رابطه میان این دستورالعمل‌های حمایتی با سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی و اصل انحصاری جبران خسارت وفق این کنوانسیون‌ها و شناخت ماهیت خسارت‌های پیش بینی شده در این دستورالعمل‌ها هستیم.

2- شرایط احراز مسئولیت

به رغم تاکید کنوانسیون ورشو بر مسئولیت متصدیان

حمل و نقل هوایی به دلایل ناشی از تأخیر در پروازها، مسئولیت ناشی از لغو پروازها مورد توجه قرار نگرفته است. لذا در این مبحث برآنیم تا ضمن بررسی شرایط احراز مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل هوایی در هنگام وقوع تأخیر در پرواز، شرایط تحقق مسئولیت در صورت لغو پروازها را به تفکیک مورد بررسی قرار دهیم.

تأخیر در پرواز

بر اساس ماده 19 کنوانسیون ورشو و مونترال، متصدی حمل‌ونقل هوایی، مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل‌ونقل هوایی مسافر و لوازم شخصی یا کالای وی می‌باشد. در این کنوانسیون تنها به مسئولیت ناشی از تأخیر اشاره شده است و تعریفی از تأخیر ارائه نمی‌شود. لذا در این رابطه باید رویه و قوانین داخلی کشورها مدنظر قرار گیرد.

احراز تأخیر

تأخیر در حمل‌ونقل هوایی به این معناست که مسافر، کالا و یا لوازم شخصی وی در زمان مقرر و معقول به مقصد نرسند (جباری، 1390). البته در این رابطه تأخیر غیرعادی مدنظر قرار می‌گیرد که می‌تواند ناشی از عوامل درون سازمانی متصدی و یا برون سازمانی باشد. (خزائی، گلو، 1386). همچنین این تأخیر تنها محدود به پرواز نبوده و در تمام مدت حمل و نقل مدنظر است. (Air v. Arlab, 1985 France)، لذا تأخیر در تمامی مراحل اجرای تعهد از سوی متصدی حمل و نقل می‌تواند موجب مسئولیت باشد. (Malek v. Air FRANCE, 2006)

در قضیه‌ای که در دادگاه عالی کشور استرالیا مطرح شد. اگرچه پرواز بدون تأخیر به مقصد رسیده بود اما متصدی از تحویل کالای مسافر در موعد مقرر به دلیل مفقود شدن اسناد حمل خودداری نمود. بر این اساس دادگاه با وجود عدم تأخیر، تقصیر متصدی حمل و نقل در تأخیر تحویل کالای مسافر را محرز دانست و آن را از مصادیق تأخیر در پرواز قلمداد نمود. (Nowell v. Qantas)

رسیده است. در این حالت مسافر نمی‌تواند طلب خسارت نماید. در این رابطه معیار برای احراز تأخیر، زمان رسیدن به مقصد است. یعنی زمانی که حداقل یکی از درهای هواپیما باز شده و مسافران اجازه خروج داشته باشند. (Case C- 452/13 Germanwings, 2014) در فرانسه با توجه به 261/2004 اتحادیه اروپا ملاک را حداقل سه ساعت تأخیر در رسیدن به مقصد می‌داند. در آمریکا در پروازهای داخلی خسارت مشروط به آن است که تأخیر حداقل سه ساعت باشد. این زمان در پروازهای خارجی یک ساعت بیشتر است.

ورود ضرر

در موارد تأخیر در پرواز، به منظور احراز مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی، صرف احراز تأخیر کافی نبوده و می‌بایست ورود ضرر به دلایل ناشی از تأخیر نیز ثابت شود. (Haanappel, 2003) لذا اگرچه تأخیر در پرواز موجب نارضایتی مسافران را فراهم می‌کند، لیکن صرف تأخیری که منجر به ورود ضرر نشود، موجب مسئولیت نخواهد بود. (کاظمی، 1394) در این رابطه علاوه بر تأخیر و ورود ضرر احراز رابطه سببیت میان این دو نیز لازم است. در واقع مدعی باید ثابت کند که خسارت وارد بر او به طور مستقیم ناشی از تأخیر بوده است. ضرورت وجود رابطه سببیت در رویه قضایی نیز مورد تأکید قرار گرفته است. (Saiyed v. Transmediterranean Airways, 1998)

با وجود تصریح بر ضرورت ورود خسارت در کنوانسیون ورشو، در برخی قضایا با این استدلال که زمان خود به تنهایی دارای ارزش مادی است، صرف تأخیر به منزله ورود ضرر به مسافر قلمداد شده و اثبات ورود خسارت ضروری نیست. (British Airways plc, 2009).

در خصوص نوع خسارات قابل مطالبه رویه واحدی وجود ندارد. به طور مثال، در قضیه رابرت هودن که در دادگاه داخلی فرانسه مطرح شد. خواهان برای جبران کلیه خسارات از جمله حق‌الزحمه‌ای که در صورت اجرای تئاتر به وی پرداخت می‌شد و به دلیل تأخیر در پرواز از

(1990) از نظر دادگاه اگرچه این تأخیر بعد از پایان پرواز رخ داده است، لیکن می‌توان متصدی حمل و نقل را مسئول قلمداد نمود، زیرا تا کالای مسافر به وی تحویل داده نشود، تعهد متصدی نیز به طور کامل اجرا نمی‌گردد. (Malcolm, 2010) با توجه به رأی مذکور، ورود خسارت حتی پس از پایان حمل‌ونقل هوایی، می‌تواند موجب مسئولیت متصدی حمل‌ونقل گردد. در اینگونه موارد در صورت وجود قرارداد میان متصدی حمل‌ونقل و مسافر، تأخیر در تحویل بار یا رساندن مسافر به مقصد، نقض تعهد قراردادی متصدی حمل‌ونقل می‌باشد. اگرچه اصولاً متصدیان حمل‌ونقل عدم تأخیر را در قراردادهایشان تضمین نمی‌کنند. (Brunwasser v. TWA, 1982)

در صورت فقدان قرارداد نیز تأخیر زمانی احراز می‌شود که متصدی حمل و نقل در زمان غیرمعقول و نامتعارفی تعهد خود را اجرا نماید. (Winchester Fruit v. American Airlines, 2002) احراز متعارف یا معقول زمان بر حسب شرایط و مسافت‌های مختلف متفاوت می‌باشد. در قضیه شرکت حمل‌ونقل هوایی پاناپینا به این نکته اشاره گردید که به منظور احراز متعارف بودن تأخیر، توجه به شرایط هر پرواز ضروری است. (Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd, 1981) بر همین اساس نیز در قضیه فرایزن علیه خطوط هوایی کانادا، مدت زمان سه روز برای تحویل کالا از کلگری به بغداد با توجه به مسافت این دو شهر از یکدیگر به عنوان مدت زمانی متعارف قلمداد شد. (Friesen v. Air Canada, 1982)

البته باید توجه داشت که اگرچه برای احراز تأخیر، شرایط هر پرواز به طور جداگانه مدنظر قرار می‌گیرد، لیکن نمی‌توان هدف اصلی از انتخاب هواپیما به منظور تسریع در حمل‌ونقل و رسیدن به مقصد در کوتاه‌ترین زمان را نیز نادیده گرفت. لذا به عنوان یک قاعده کلی، زمانی می‌توان مطالبه خسارت کرد که مسافر به موقع به مقصد نرسیده باشد. به طور مثال، در بلیت مسافری ساعت ورود به فرودگاه مقصد 6 بعد از ظهر درج گردیده است، لیکن پرواز با وجود تأخیر در فرودگاه مبدأ به موقع به مقصد

آن محروم گردید، مستحق شناخته شد. همچنین به خسارات ناشی از استرداد وجه دو فقره بلیت استفاده نشده، هزینه اقامت هتل و کرایه تاکسی وی نیز رأی داده شد. (جباری، 1390) در برخی قضایای مشابه دیگر نیز که مسافر به دلیل تأخیر در پرواز اول، پرواز دوم خود را از دست داده است، به جبران هزینه پرواز دوم، هزینه اسکان و مبلغ کرایه تاکسی حکم داده شده است. (Harpalini v. Air India, 1985) در قضیه دیگری که تأخیر در پرواز منجر به آب شدن قسمتی از یخ‌هایی گردید که حمل آن به متصدی سپرده شده بود، دادگاه تأکید کرد، در صورتی که تأخیر زیاد منجر به آب شدن بخشی از یخ‌ها شود، خسارات ناشی از ارزش از دست رفته قابل مطالبه می‌باشد.

باید توجه داشت که مسئولیت ناشی از تأخیر تنها به جبران خسارات مادی محدود نمی‌شود و در برخی موارد خسارات معنوی هم قابل مطالبه است. در قضیه ای که در دادگاه ایالت تگزاس آمریکا مطرح شد، خواهان با شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان قراردادی منعقد کرد که جنازه همسرش را به محل دفن منتقل کند. اما جنازه با چند روز تأخیر به مقصد رسید. خواهان مدعی خسارت روحی و روانی ناشی از تأخیر در حمل جنازه همسرش شد و دادگاه نیز وی را مستحق دریافت غرامت دانست. (جباری، 1390) در مقابل در پرونده‌ای که تأخیر در پرواز منجر به از دست دادن تعطیلات خواهان گردید، استحقاق وی برای دریافت جبران خسارات معنوی احراز نشد. (Lee v. American Airlines Inc, 2004)

در خصوص امکان اخذ خسارات معنوی در موارد تأخیر در پرواز رویه واحدی وجود ندارد. دلیل این تعارض آراء آن است که اکثر متخصصان حقوق هوایی معتقدند که خسارت معنوی به طور مستقیم قابل مطالبه نیست. (Cunningham, 2008) در واقع در رویکرد این صاحب نظران زمانی امکان اخذ خسارت معنوی وجود دارد که با خسارات بدنی همراه باشد. در برخی قضایا نیز با این استدلال که در کنوانسیون ورشو امکان اخذ خسارت معنوی پیش بینی نشده است، چنین خسارتی غیر قابل

جبران قلمداد گردیده است. (Husserl v. Swiss Air, 1975) در سال 1388 در خصوص اخذ خسارت معنوی ناشی از تأخیر حکمی به شماره دادنامه 8809972163100617 از شعبه 206 دادگاه حقوقی تهران صادر شد که مورد تایید دادگاه تجدید نظر هم قرار گرفت. هرچند این حکم از سایر لحاظ قابل نقض است اما از آن جهت که خسارت معنوی ناشی از تأخیر را قابل جبران دانسته است قابل دفاع است. در آخر این نکته را باید متذکر شد آیا میان تأخیر در پروازهای بین‌المللی و داخلی در حقوق ایران تفاوتی وجود دارد؟ در سال 1364 قانونی با عنوان اصلاح لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور تصویب شد که وفق آن، نظریه وحدت نظام حقوقی پروازهای داخلی و بین‌المللی مورد پذیرش واقع شد. اما در سال 1391 قانون گذار، قانونی با عنوان «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» تصویب نمود و این ابهام را ایجاد نمود که نظام حاکم بر جبران خسارت ناشی از تأخیر در پروازهای داخلی و بین‌المللی از یکدیگر متمایز شده است. زیرا وفق ماده یک از این قانون نظام حاکم بر پروازهای بین‌المللی تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی و پروازهای داخلی تحت قانون مجازات است. اما به نظر می‌رسد این قانون به تفکیک نظام جبران خسارت در بحث تأخیر توجه‌ای ندارد. زیرا ارجاع جبران خسارت ناشی از تأخیر که موضوعی غیر جزایی است، به قانون مجازات اسلامی غیر ممکن است. از این رو موضوع تخصصاً از بحث خارج است. با این وجود گروهی از نویسندگان با اینکه خود به این موضوع اشاره داشته‌اند و نظر بر حفظ وحدت نظام حاکم بر جبران خسارت ناشی از پروازهای داخلی و بین‌المللی داشته‌اند، سعی نموده‌اند موضوع را با نقد فقدان قانونی از طریق قواعد عمومی حل نمایند. (ساعت چمی، هاشمی، 1394) در صورتی که با پذیرش نظریه وحدت

دیگر به چنین تفکیکی اصلاً نیاز نیست.

بیشتر قابل جبران است. مضاف بر این در تأخیرهای بلند مدت این حمایت گسترش پیدا می‌کند به طور مثال، در تأخیر 5 ساعته امکان استرداد بلیت برای پرواز انجام نشده و دریافت بلیت بازگشت برای نخستین مبدأ پرواز (ماده 8 (1) الف) همچنین برای تأخیرهای یک روزه امکان اسکان در هتل را باید برای مسافر تدارک ببیند. در تأخیرهای بیش از 4 ساعت در کشور برزیل وفق مواد 3 و 8 از قانون (Resolution 141,2010) حمایتی در این خصوص یا باید به مسافران پیشنهاد به انتخاب بر تغییر مسیر یا جبران خسارت از بلیت استفاده نشده، شود. در اتحادیه آند که متشکل از چهار کشور کلمبیا، اکوادور، پرو و بولیوی هست در صورت تأخیر وفق قسمت الف از ماده 8 و ماده 7 برای تأخیرهای 2 تا 4 ساعت باید ابزارهای مناسب ارتباطی و آرامشی مهیا باشد. در تأخیر بین 4 تا 6 علاوه بر خدمات بالا، وعده غذایی هم اضافه می‌شود. برای تأخیر بیش از شش ساعت علاوه بر جبران خسارت معادل یک چهارم هزینه بلیت، باید در صورت ضرورت اقامتگاهی ترتیب داده شود.

لغو پرواز

گاهی مسافر به دلیل لغو پرواز و یا تکمیل ظرفیت هواپیما از رسیدن به مقصد باز می‌ماند. در اینگونه موارد بر خلاف تأخیر که پرواز هر چند با وجود مشکلاتی برای مسافران انجام می‌شود، پرواز انجام نمی‌گیرد و لغومی‌شود. همانگونه که مطرح شد در کنوانسیون ورشو تنها درخصوص تأخیر در پرواز بحث شده است و از لغو پرواز صحبتی به میان نیامده است.

با توجه به ماده 24 کنوانسیون ورشو و ماده 29 کنوانسیون مونترال که ادعای خسارات تنها در چارچوب این کنوانسیون و تحت شرایط مقرر در آن مجاز قلمداد شده است، چنین به ذهن متبادر می‌شود که بر طبق کنوانسیون، ادعای خسارت برای لغو پرواز قابل پذیرش نیست. به منظور رفع این ابهام تلاش خواهیم کرد تا ضمن تمیز لغو پرواز از تأخیر، امکان یا عدم امکان جبران

در دستورالعمل‌های حمایتی در صورت تأخیر، شرکت هواپیمایی موظف به اقداماتی است. این اقدامات براساس میزان تأخیر متفاوت است. در صورتی که تأخیر بیش از یک ساعت و کمتر از دو ساعت باشد پذیرایی که شامل میان وعده اعم از نوشیدنی گرم یا سرد و شیرینی (پذیرایی نوع اول) مشروط به وجود زمان کافی و عدم ایجاد تأخیر بیشتر در پرواز است. در برزیل در صورت تأخیر برای بیش از یک ساعت امکانات همچون تلفن و دسترسی به اینترنت باید فراهم گردد. در صورتی که تأخیر از 2 تا 4 ساعت باشد براساس تصمیم مسافر، الزامات شرکت مورد نظر متفاوت می‌شود. در صورتی که مسافر از ادامه پرواز انصراف دهد باید وجه بلیت به ایشان مسترد گردد. یا آنکه در صورت وجود پرواز مشابه از طریق سایر شرکت‌ها انجام شود. در صورت چنین تأخیر باید پذیرایی نوع اول انجام شود. در برزیل این الزام به تهیه غذا کافی، می‌باشد. در صورتیکه تأخیر بیش از 4 ساعت باشد شرکت هواپیمایی موظف به اهدای بلیت با 30 درصد تخفیف است. در اتحادیه اروپا تنها به زمان تأخیر توجه نکرده است. در واقع میزان تأخیر را با میزان مسافت سفر در هم آمیخته است. برای دو ساعت یا بیشتر برای مسافت 1500 کیلومتر یا کمتر. برای سه ساعت یا بیشتر برای 1500 تا 3500 کیلومتر و تأخیر بیش از چهار ساعت غیر از موارد ذکر شده. در واقع مطابق مقررات اروپایی، در وضعیت تأخیر، متصدی حمل هوایی در هر حال مسئول خسارات وارده تلقی می‌شود مگر آن که ثابت شود شرایط استثنایی همچون قوه قاهره (طوفان، سیل و...).

موجب تأخیر پرواز شده است. بنابراین برابر مقررات اروپایی در پروازهای کمتر یا به مسافت 1500 کیلومتر، تأخیر دو ساعت یا بیشتر و در مورد پروازهایی که بر فراز سرزمین‌های عضو جامعه اروپایی به مسافت بیش از 1500 کیلومتر و بقیه پروازهایی که بین 1500 و 3500 کیلومتر هستند، تأخیر سه ساعت یا بیشتر و در پروازهایی که مشمول دو حالت نخست نباشد، تأخیر چهار ساعت یا

خسارت در این زمینه را مورد بررسی قرار دهیم.

تمییز لغو از تأخیر در پرواز

اگرچه تأخیر در اجرای تعهدات به منزله عدم انجام تعهد است، لیکن عدم اجرای جزئی آن محسوب می‌شود. (صفایی، 1394) در این رابطه برخی از حقوقدانان معتقدند که تأخیر به منزله عدم اجرای موقت در برابر عدم اجرای دائمی است. لذا در صورت تأخیر در اجرای تعهد، تعهد انجام نشده اما اجرای تعهد هنوز ممکن و مطلوب است (کاتوزیان، 1393).

بر این اساس تأخیر در اجرای تعهداتی امکان‌پذیر است که زمان در اجرای آنها موضوعیت نداشته و ما با تعدد مطلوب از حیث اجرای تعهد و زمان آن روبرو هستیم. اما در تعهداتی که موضوع تعهد و زمان اجرای آن برای متعهدله از وحدت مطلوب برخوردار است، اجرای با تأخیر تعهد به منزله عدم اجرای تعهد محسوب می‌شود. در بسیاری از پرواز تعیین این مرز به سادگی امکان‌پذیر است. به طور مثال، هنگامی که سوار کردن مسافر به هواپیما در زمان مقرر صورت نگرفته و یا مسافر در موعد مقرر به مقصد نرسد، با تأخیر در انجام تعهد متصدی حمل و نقل مواجه هستیم. اما اگر به دلیل فروش بلیت هواپیما بیش از ظرفیت آن، از سوار شدن مسافر ممانعت به عمل آید و یا کل پرواز لغو و پرواز دیگری جایگزین نشود، این مورد از مصادیق عدم اجرای تعهد می‌باشد. در قضیه اِبنت، به این نکته تأکید شد که تأخیر به منزله عدم اجرای کامل تعهد نیست، بلکه به منزله عدم انجام تعهد در موعد مقرر است. لذا مفقود شدن بار به منزله تأخیر نمی‌باشد. (Abnett v. British Airways plc, 1994).

براساس رویه قضایی دادگاه‌های آلمان، در صورتی که برای حمل هوایی بار از طریق پروازی خاص قراردادی منعقد گردد، اما این پرواز لغو شده و بار با کمی تأخیر از طریق پرواز جایگزین به مقصد برسد این مورد از مصادیق تأخیر در پرواز نبوده و به منزله لغو پرواز و عدم انجام تعهد تلقی می‌گردد. (Cees, 2012) به طریق اولی در صورت جایگزین نکردن پرواز نیز با عدم اجرای تعهد

مواجه هستیم. براین اساس در صورتیکه نوع خطوط هوایی نیز برای مسافر مهم باشد، انجام تعهد از طریق دیگر خطوط هوایی به منزله عدم انجام تعهد بوده و تأخیر قلمداد نمی‌شود. در واقع صرف عدم انجام پرواز از طریق خطوط مدنظر مسافر به منزله عدم انجام تعهد می‌باشد. لذا به مقصد رساندن مسافر از طریق پرواز جایگزین، متصدی حمل و نقل را از مسئولیت عدم انجام تعهد معاف نمی‌کند.

به این ترتیب با وجود سکوت کنوانسیون ورشو در خصوص جبران خسارات ناشی از لغو پرواز، به نظر می‌رسد زمانی که تأخیر در پرواز، به دلیل عدم تحقق خواسته متعهدله موجب ادعای خسارت است، متصدی حمل و نقل در جایی که پرواز لغو شده و یا از ورود مسافر به دلیل تکمیل ظرفیت ممانعت به عمل می‌آید به طریق اولی مسئول جبران خسارات وارد بر مسافران می‌باشد.

اگرچه در تأخیر با اجرای ناقص تعهدات مواجه هستیم و در لغو با عدم اجرای کامل تعهد، لیکن هر دو مورد می‌تواند موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل بوده و متضمن جبران خسارت باشد. بنابراین، با اثبات این امر که لغو چیزی غیر از تأخیر است، محدودیت‌های کنوانسیون ورشو وفق ماده 24 نمی‌تواند مانعی برای اخذ خسارت برای لغو پرواز باشد.

جبران خسارت در موارد لغو پرواز

با عنایت به سکوت کنوانسیون ورشو در خصوص ضرورت جبران خسارت در موارد لغو پرواز، این سوال مطرح می‌شود که آیا جبران خسارت در موارد لغو پرواز بر مبنای کنوانسیون توجیه پذیر است؟

اصولاً در موارد لغو پرواز، شرکت‌های هواپیمایی تلاش می‌کنند تا هر چند با تأخیر اما از طریق پرواز جایگزین مسافران را به مقصد برسانند. لذا، در این گونه موارد می‌توان با استناد به تأخیر در پرواز، خسارات وارد بر مسافران را در پرتو ماده 19 کنوانسیون ورشو مطالبه نمود. در صورت جایگزین نکردن پرواز دیگر نیز می‌توان

به غیر قابل استناد بودن بند اول ماده 20 کنوانسیون ورشو در خصوص تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به شرایط کنوانسیون، توجه نمود (جباری، 1390).

اگرچه طرح رویکرد فوق به منظور جلوگیری از عدم جبران خسارات مسافران است، لیکن باید توجه داشت که بی‌تردید تأخیر از لغو پرواز متمایز است. استناد به ماده 20 کنوانسیون ورشو برای احراز مسئولیت نامحدود متصدی حمل و نقل نیز قابل قبول به نظر نمی‌رسد. چرا که ماده 20 شامل موارد رافع مسئولیت بوده و مسئولیت نامحدود در ماده 25 کنوانسیون درج گردیده است. لذا، استناد به ماده 20 این نتیجه را در برخواهد داشت که متصدی حمل و نقل تنها در صورت عدم امکان اثبات عوامل رافع مسئولیت، دارای مسئولیت نامحدود خواهد بود و در صورت اثبات عوامل رافع از مسئولیت معاف گردیده و خسارات وارد بر مسافریین بلاجبران می‌ماند.

به نظر می‌رسد، به جای تلاش برای تفسیر ضرورت جبران خسارت در موارد لغو پرواز از طریق شرایط مرتبط با تأخیر در پرواز، تحلیل مناسب از ماده 24 کنوانسیون ورشو (ماده 29 کنوانسیون مونترال) رهگشایتر باشد.

بر اساس بند 1 ماده 24، در موارد پیش بینی شده در مواد 18 و 19 این کنوانسیون، دعوی جبران خسارت تحت هر عنوان منحصرراً به شرایط و حدود مقرر در کنوانسیون حاضر قابل طرح می‌باشد. در تفسیر این ماده برخی معتقدند که جبران خسارت تنها در چارچوب کنوانسیون امکان‌پذیر است و برخی دیگر با تأکید بر لزوم جبران خسارات مسافریین، عدول از این ماده و شرایط این کنوانسیون را ضروری می‌دانند (کاظمی، 1394). براین اساس در حالی که در قضیه تسنگ، جبران خسارت تنها در چارچوب کنوانسیون ورشو پذیرفته شد. (Tseng v. El Al Israel Airline, 1999) در قضیه سیدوهه، برداشت ضمنی از محتوای کنوانسیون برای جبران خسارت کافی قلمداد شد. در این قضیه تأکید گردید که هدف کنوانسیون ورشو یکنواخت سازی مقررات حمل و نقل هوایی است. لذا جبران خسارت تحت شرایط این کنوانسیون امکان

پذیر است (Sidhu v. British airways, 1997).

ماده 22 کنوانسیون ورشو در خصوص تحدید مسئولیت، رهیافتی جز پذیرش مسئولیت محدود متصدی حمل و نقل هوایی را القاء نمی‌کند. باید توجه داشت که تصویب کنوانسیون از سوی یک کشور، مفاد کنوانسیون را به منزله قانون داخلی آن کشور لازم الاجرا می‌گرداند. لذا در اینگونه موارد برای جبران خسارت ناشی از تأخیر در پرواز تنها شرایط کنوانسیون اعمال خواهد شد.

اما در مواردی همچون جبران خسارات ناشی از لغو پرواز که کنوانسیون ورشو در خصوص آن ساکت است، به منظور جلوگیری از عدم جبران خسارات وارد بر مسافریین باید بر اساس رهیافت‌های قانون داخلی اقدام نمود. باید توجه داشت که بند 1 ماده 24 کنوانسیون تنها جبران خسارات مرتبط با مواد 18 و 19 کنوانسیون را منوط به رعایت شرایط مندرج در کنوانسیون کرده است. لذا، برای جبران خسارات خارج از موارد مندرج در این مواد، حصول شرایط کنوانسیون ملاک نمی‌باشد.

بر این اساس سوالی که مطرح می‌شود این است که آیا در موارد لغو پرواز می‌توان بدون تحدید مسئولیت، به کلیه خسارات واقعی که از سوی کارشناسان مورد تأیید قرار می‌گیرد حکم داد.

در این رابطه می‌توان از قواعد کلی حاکم بر احراز مسئولیت و جبران خسارت استفاده نمود. لذا، حکم به جبران خسارات مازاد بر آنچه در کنوانسیون پیش‌بینی شده بلامانع است. زیرا وقتی موضوعی تحت شمول کنوانسیون نباشد، تبعیت از کنوانسیون برای جبران خسارات ناشی از آن لازم نیست. البته در رویه قضایی برخی از دادگاه‌های داخلی آمریکا، در اینگونه موارد نیز میزان خسارت با پیروی از رویکرد کلی مندرج در کنوانسیون ورشو محاسبه و مورد حکم قرار گرفته است. (کاظمی، 1394).

به این ترتیب با وجود رویکرد برخی از صاحب نظران که پیش‌بینی جبران خسارت در موارد لغو پرواز را با هدف کنوانسیون ورشو که به منظور یکسان‌سازی قوانین هوایی در جهان تصویب شده مغایر می‌دانند، در قوانین بسیاری از

کشورها شاهد وضع قوانینی در جهت حمایت از مسافران و جبران خسارات وارد بر آنها در موارد لغو پرواز هستیم. (Dempsey, Svant, 2012). به طور مثال، در کشورهای اروپایی بر اساس قانون 261 اتحادیه اروپا مصوب سال 2004، شرکت‌های هواپیمایی در موارد لغو پرواز و یا ممانعت از سوارشدن مسافر به دلیل تکمیل ظرفیت ملزم به جبران خسارت می‌باشند. (Regulation (EC) NO. 261/2004).

در ایران نیز با پیروی از این رویکرد و به منظور تضمین حقوق مسافران، دستورالعملی از سوی وزارت راه و شهرسازی در سال 1394 تدوین شده است که لغو پرواز و ممانعت از سوار شدن به هواپیما به دلیل تکمیل ظرفیت را مستلزم جبران خسارت می‌داند.^۸ بر این اساس در صورت صدور بلیت برای مسافر و ممانعت از پذیرش مسافر به دلیل تکمیل ظرفیت، متصدی حمل و نقل هوایی موظف به استرداد وجه بلیت، ارایه یک بلیت رایگان به مسافر برای همان مسیر و با کلاس پروازی مشابه می‌باشد. به نظر می‌رسد این مقرره دقیقاً از ماده 4 مقرره 261/2004 اتحادیه اروپا اقتباس شده است. در ایالات متحده آمریکا، هیئت هوانوردی Us Civil Aviation Board (CAB) این کشور مقرراتی برای فروش بیش از ظرفیت هواپیما وضع نموده است. هدف این مقرره کاستن از تعداد مسافرانی بود که به علت فروش بیش از ظرفیت قادر به استفاده از خدمات هوایی نبودند. با بررسی‌ها در کشورهای دیگر هم همین شیوه در سایر کشورها وجود دارد به طور مثال؛ همین مقرره از سوی سازمان هواپیمایی کشور هنگ کنگ CIVIL AVIATION DEPARTMENT (CAD) وجود دارد. در صورتی که شرکت هواپیمایی از پذیرش مسافری که دارای بلیت است امتناع ورزد شرکت هواپیمایی موظف به استرداد وجه و ارایه یک بلیت رایگان مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی می‌باشد. به نظر

می‌رسد در اتحادیه اروپا در این خصوص شکل حمایت کامل‌تر صورت گرفته است. در ماده 4 دستور العمل در اتحادیه اروپا در صورت فروش بلیت مازاد ابتدا باید شرکت با اطلاع رسانی به مسافران به دنبال داوطلبی باشد تا نخواهد پرواز را در مقابل عوضی ادامه دهد. در مرحله بعد یعنی زمانی که افراد داوطلب به اندازه کافی نبود باید از ادامه سفر برخی از مسافران برخلاف میل آنان جلوگیری شود. اما براساس مواد 7، 8 و 9 جبران خسارت صورت می‌گیرد. مطابق این مواد در پروازهایی که مسافت آنها کمتر از 1500 کیلومتر است، 250 یورو و اگر پرواز در داخل اتحادیه باشد و مسافت آن بیش از 1500 باشد یا پروازهایی که بین 1500 تا 3500 باشد 400 یورو خواهد بود. برای پروازهای بیش از 3500 کیلومتر 600 یورو پرداخت خواهد شد. اما در قانون گذشته میزان غرامت تا 3500 کیلومتر 150 یورو و برای پروازهای طولانی‌تر 3500 کیلومتر 300 یورو غرامت پرداخت می‌شد. در برزیل تمام شیوه‌های گفته شده در اتحادیه اروپا در ماده 11 از قانون حمایتی در برزیل آمده است. در سال 1960 انجمن هوانوردی ایالت متحده قوانینی را در خصوص فروش مازاد بیان داشت. در آن زمان شرکت‌های هواپیمایی به دنبال فروش حداکثری صندلی‌های هواپیما بودند که خود موجب افزایش مسافرانی می‌شود که از سفر خود به علت نبود جای خالی محروم می‌شدند. از این رو این قوانین در پی کاهش تعداد این نوع مسافران بودند. این قوانین در سال‌های 1978 و 1982 و 2008 مورد اصلاح واقع گشت.^۹ البته در موارد لغو پرواز، میزان جبران خسارت با توجه به زمان اعلام لغو متفاوت است. در صورتی که لغو پرواز و ابطال بلیت یک هفته قبل از موعد پرواز باشد، متصدی تنها موظف به پرداخت کامل وجه بلیت است. در صورتی که لغو پرواز از شش روز تا

24 ساعت قبل از پرواز باشد، متصدی علاوه بر استرداد وجه بلیت، متعهد به صدور بلیت با شرایط مشابه با 30 در صد تخفیف می‌باشد. اما اگر فاصله اعلام لغو تا زمان پرواز کمتر از 24 ساعت باشد، علاوه بر پرداخت وجه کامل بلیت، صدور یک بلیت نیم بها با همان شرایط مشابه الزامی است. این قسمت هم از ماده 5 مقرر فوق‌الذکر اقتباس شده است.

اقدامات الزامی از سوی شرکت‌های هواپیمایی در صورت ابطال پرواز بر اساس زمان اعلام ابطال تا انجام پرواز متفاوت است. در صورتی که ابطال پرواز تا یک هفته قبل از انجام پرواز باشد تنها الزام استرداد وجه بلیت است. در فرضی که این اعلام از شش تا یک روز باشد علاوه بر استرداد وجه بلیت، موظف به ارائه بلیتی مشابه با 30 درصد تخفیف است. در صورتی که این اعلام کمتر از 24 ساعت باشد علاوه بر استرداد وجه، باید بلیتی نیم بها ارائه شود. در اتحادیه اروپا مسافران در این فرض از همان حقوقی که بواسطه فروش مازاد برخوردار بودند، دارا هستند مگر آنکه متصدی ابطال پرواز را در دو هفته پیش از زمان پرواز به اطلاع مسافر برساند یا پرواز دیگری را تدارک ببیند. مضاف بر این غذا و اسکان مسافر هم فراهم شود.

3- میزان مسئولیت

اگرچه در یک رهیافت کلی، تأخیر یا لغو پرواز موجب مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی است، لیکن برخی عوامل در میزان این مسئولیت تأثیرگذار می‌باشند. در واقع عوامل موثر در تأخیر یا لغو پرواز می‌توانند به عنوان عامل رافع و یا تشدید کننده مسئولیت ظاهر شوند.

در این رابطه در صورت تأخیر در پرواز و احراز شرایط مندرج در کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل بر مبنای ماده 22 کنوانسیون دارای مسئولیت محدود خواهد بود. البته ماده 22 میان حمل اشخاص با اشیاء قائل به تفاوت شده است. این میزان مسئولیت در کنوانسیون لاهه در حمل اشخاص از 125 هزار فرانک به 250 فرانک

افزایش یافت. طبق بند 1 از ماده 22 کنوانسیون مونترال میزان غرامتی که متصدی حمل و نقل هوایی باید برای خسارت به مسافر بپردازد برابر با 4150 واحد پولی و در خصوص اشیاء طبق بند 2 از این ماده، 1000 واحد است. در پروتکل گواتمالا این مسئولیت برای تأخیر در حمل اشخاص شصت و دو هزار و پانصد فرانک و در خصوص حمل لوازم شخصی پانزده هزار فرانک اعلام نموده است. با این وجود بر اساس ماده 20 کنوانسیون، در صورت اثبات فقدان تقصیر متصدی حمل و نقل در ایجاد تأخیر، متصدی از مسئولیت معاف خواهد بود؛ چراکه به منظور احراز مسئولیت متصدی، سبب تأخیر می‌بایست به طور مستقیم در ارتباط با متصدی حمل و نقل باشد. لذا در مواردی که تأخیر ناشی از وضعیت بد جوی و یا نقص فنی هواپیما (البته نه به صورت مطلق) بوده و تقصیر متصدی در آن دخیل نمی‌باشد، متصدی حمل و نقل را نمی‌توان مسئول قلمداد نمود. این سیستم رفع مسئولیت در ماده 19 کنوانسیون مونترال با این تفاوت که تدابیر لازم به معقول تغییر پیدا نمود، حفظ شد. در قضیه بن دنیل، هواپیمایی که به مقصد سانفرانسیسکو در حال حرکت بود به علت نقص فنی و کمبود سوخت مجبور به تغییر مسیر و فرود در فرودگاه ونکوور شد. بر اثر این امر مسافری با 25 ساعت تأخیر به مقصد رسیدند. خواهان با این استدلال که تأخیر مذکور در چارچوب ماده 19 کنوانسیون ورشو قرار می‌گیرد، جبران کلیه خسارات ناشی از اضطراب، خستگی، تحقیر، ناراحتی جسمی و هزینه وکیل خود را خواستار شد. در این قضیه دادگاه با این استدلال که عامل اصلی تأخیر در پرواز نقص فنی بوده است، دعوی مسافری را رد نمود. (Daniel v. Virgin Atlantic, 1998).

بر اساس ماده 25 کنوانسیون ورشو، در صورت اثبات تقصیر عمدی متصدی حمل و نقل، مسئولیت محدود مندرج در ماده 22 این کنوانسیون به مسئولیت نامحدود تبدیل می‌شود. لذا احراز مسئولیت بر مبنای قواعد عام و خسارات وارده بر مبنای میزان واقعی آن محاسبه خواهد شد. بر اساس این ماده در صورتی که ثابت شود، خسارات

وارد ناشی از فعل یا ترک فعل متصدی، مأموران یا نمایندگان وی و به قصد ورود خسارت و یا از روی بی احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت صورت گرفته است (که همان خلافتکاری عمدی در کنوانسیون ورشو است)، مقررات بندهای 1 و 2 این ماده در خصوص تحدید مسئولیت اعمال نخواهد شد. البته مشروط بر اینکه در مورد فعل یا ترک فعل مأموران یا نمایندگان ثابت شود که اشخاص موصوف در محدوده‌ی وظایف خود عمل نکرده اند. مقرر شد تشدید مسئولیت در بند 5 ماده 22 کنوانسیون مونترال به همان شکل کنوانسیون لاهه که کنوانسیون ورشو را اصلاح نموده باقی ماند.

در دستورالعملی که از سوی سازمان هوایی ایران در 31 مرداد ماه سال 1388 طی نامه شماره 100/7679 با عنوان «دستورالعمل رسیدگی به امور مسافری به هنگام تأخیر و یا ابطال پروازهای داخلی» انتشار یافت، مواردی همچون جنگ، زلزله و بسته شدن فرودگاه‌ها به عنوان عوامل برون سازمانی است که در ایجاد تأخیر موثر بوده و می‌تواند به عنوان عامل رافع مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی ظاهر شود. مدیریت نامناسب و یا کمبود کارکنان برای اجرای تعهدات شرکت‌های هواپیمایی نیز به عنوان عوامل درون سازمانی است که می‌تواند تحت شرایطی منجر به تشدید مسئولیت متصدی حمل و نقل گردد.

تلاش خواهیم کرد تا عوامل رافع و تشدیدکننده مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در موارد تأخیر را مورد بررسی قرار دهیم. باید متذکر شویم منظور از عوامل رافع اتخاذ تدابیر لازم و قوه قاهره است و عوامل مشدده شامل خلافتکاری عمدی است. تمام این عوامل رافع و مشدده که در کنوانسیون آمده برای تأخیر می‌باشد نه لغو پرواز زیرا لغو پرواز شامل کنوانسیون نمی‌شود مگر قوه قاهره که از باب قواعد عمومی قراردادها از عوامل رافع محسوب می‌شود.

عوامل رافع مسئولیت

در ماده 20 کنوانسیون ورشو دو راه برای معافیت از

مسئولیت شرکت هواپیمایی پیشنهاد می‌کند. اول آنکه متصدی حمل و نقل اتخاذ کلیه تدابیر لازم برای جلوگیری از خسارت را ثابت نماید یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری مقدور نبوده است. در کنوانسیون لاهه این ماده بی تغییر تصویب شد. در کنوانسیون مونترال در ماده 19 متصدی مسئول خسارت ناشی از تأخیر شناخته شده است مگر آنکه ثابت نماید کلیه تدابیر معقول برای جلوگیری از ورود خسارت را اتخاذ نموده است یا آنکه ثابت نماید اتخاذ چنین تدابیری ناممکن بوده است.

تدابیر لازم

از جمله مواردی که به منزله اتخاذ تدابیر لازم از سوی متصدی محسوب می‌شوند عبارتند از: تأمین امنیت مسافران در هنگام سوار و پیاده شدن از هواپیما، جایگزین کردن پرواز، تأمین غذا و محل سکنی برای مسافران در موارد لغو پرواز، برنامه‌ریزی مناسب برای کاهش تأخیر در مواقع ترافیک هوایی و اتخاذ تدابیر پیشگیرانه به منظور جلوگیری از تأثیر عوامل خارجی (Malcolm, 2010). عدم تعریف "تدابیر لازم" موجب شده است تا رویکردهای متفاوتی از سوی مراجع قضایی مطرح گردد.

کنوانسیون، تعریفی از "تدابیر لازم" ارائه نمی‌دهد. لذا در صورت تفسیر مضیق از این واژه، متصدی حمل و نقل هیچگاه از مسئولیت معاف نخواهد شد. در واقع صرف وقوع خسارت به منزله عدم اتخاذ تدابیر لازم است؛ چرا که در صورت اتخاذ تدابیر لازم از سوی متصدی، ورود خسارت منتفی بود. گروهی از نویسندگان بر این نظر رفتند. (HenrikLarsen, 2002).

در قضیه‌ای که پس از تحویل پوست خنز مرغوبی از سوی مسافر به انبار شرکت هواپیمایی، این پوست مورد سرقت قرار گرفت. دادگاه ادعای شرکت مبنی بر اتخاذ کلیه تدابیر لازم را رد نمود. از نظر دادگاه با وجود حضور نگهبان در انبار، مسلح نبودن وی که از لوازم ضروری برای نگهبانی است، به منزله عدم اتخاذ تدابیر لازم از سوی شرکت هواپیمایی می‌باشد. (Rugani v. klm royal dutch)

(airlines, 1954). در قضیه‌ای که در سال 1999 برای یکی از خطوط هوایی بلژیک رخ داد، هواپیما به دلیل مه شدید مجبور به انحراف از مسیر اصلی خود و فرود در فرودگاه لوکزامبورگ گردید. در پی این حادثه مسافران با اتوبوس به فرودگاه مقصد فرستاده شدند و این امر منجر به از دست دادن پرواز دوم آنها به مقصد لس‌آنجلس گردید. شرکت هواپیمایی تا زمان پرواز بعدی که 5 روز دیگر بود، مسافران را اسکان داد و خوراک آنها را تأمین کرد. این مسافران دعوایی را بر علیه شرکت هواپیمایی مطرح کرده و خواهان جبران خسارات وارده شدند. اما دادگاه با این استدلال که شرکت هواپیمایی کلیه تدابیر لازم در این زمینه را اتخاذ کرده است، دعوی آنها را رد نمود. (Obuzor v. Sabena Belgium Airways, 1999).

در تفسیر موسع از "تدابیر لازم"، تدابیر معقول و متعارف مدنظر قرار گرفته است. در ماده 19 کنوانسیون مونترال در خصوص یکپارچه سازی مقررات هوایی نیز به جای استفاده از تدابیر لازم از اصطلاح "اقدامات معقول" استفاده شده است. بی‌تردید اثبات معقول بودن تدابیر اتخاذی از سوی متصدی حمل و نقل آسان‌تر از اثبات اتخاذ تدابیر لازم است. لذا صرف معقول بودن تدابیر اتخاذی از سوی متصدی، امکان استناد وی به عوامل رافع مسئولیت را تسهیل می‌نماید.

در دعوایی که علیه یک شرکت خطوط هوایی انگلیس مطرح شد، دادگاه به منظور احراز مسئولیت شرکت هواپیمایی، معقول بودن تدابیر اتخاذی از سوی شرکت را مدنظر قرار داد.

در این قضیه، خلبان به مسافران تذکر داده بود که به علت وضعیت نامساعد جوی بر روی صندلی‌های خود نشسته و کمربندهایشان را ببندند. با این وجود مسافری در هنگام رفتن به دستشویی به دلیل تکان‌های هوایی به زمین خورد و صدمه دید. (Chisholm v. british European Airways, 1964).

در پی این حادثه، این فرد با طرح دعوا در دادگاه‌های انگلیس بر علیه این شرکت هواپیمایی مدعی جبران خسارات وارد بر خود شد. اما دادگاه با این استدلال که

تذکر خلبان به منزله اتخاذ تدابیر لازم به معنای موسع آن بوده و اقدامی معقول محسوب می‌شود دعوی وی را رد کرد.

البته در دعوی دیگری، دادگاه رسیدگی کننده منظور از تدابیر لازم را انجام کلیه اقدامات ضروری دانسته است. بر همین اساس نیز تذکر خلبان و مهمانداران به مسافران به عنوان اتخاذ کلیه اقدامات ضروری قلمداد نگردید. (Leiden, 2012) همین تفسیر در کشورهای کانادا، آلمان و آمریکا نیز پذیرفته شده است. با بررسی در قوانین کشورمان به این موضوع پی می‌بریم که کلیه اقدامات لازم را باید کلیه اقدامات معقول در نظر بگیریم. این موضوع از تفسیر ماده 386 قانون تجارت قابل دریافت است (عزیزی، 1385). بنابراین به نظر می‌رسد اکثر کشورها با تفسیر موسع از تدابیر لازم سعی در امکان معاف نمودن شرکت‌های هواپیمایی دارند زیرا تفسیر مضیق از آن به معنای بیهوده نمودن وجود چنین راهکاری در کنوانسیون است. در سیر تاریخی پیش‌نویس و تهیه این ماده در کنفرانس پاریس که در سال 1925 به وقوع پیوست اصطلاح تدابیر معقول پیشنهاد شد، هرچند که در سال 1929 در کنوانسیون ورشو این عبارت به تدابیر لازم تغییر داده شد اما گفته شده است این تغییر تنها عبارتی است و هیچ تغییر مفهومی قصد نشده است (Finn, 2002). هرچند که نگارنده معتقد به تفسیر تدابیر لازم به گونه‌ای است که امکان مبری شدن از مسئولیت باشد اما این نکته هم باید در نظر داشت که متصدی یک شخص عادی نیست. شرکت‌های هواپیمایی نیروهای حرفه‌ای هستند. بنابراین تفسیر مربوطه در این خصوص باید با توجه به همه شرایط از جمله متخصص و حرفه‌ای بودن ایشان صورت بگیرد.

اتخاذ تدابیر لازم باید متناسب با ویژگی‌های خاص هر قضیه مدنظر قرار گیرد (جباری، حسن نژاد، 1392). همین موضوع در پرونده گیبسون موجبی شد تا دادگاه، اجرای تدابیر لازم از سوی متصدی را نپذیرد. در این پرونده دادگاه تگزاس، کمک به شخص معلول برای سوار شدن به هواپیما را به منزله اتخاذ کلیه اقدامات لازم برای

جلوگیری از ورود خسارت قلمداد نکرد. (Delta Air Lines v. Gibson, 1977).

قوه قاهره

در صورتی که متصدی قادر به اثبات اتخاذ کلیه تدابیر لازم از سوی خود نباشد، با اثبات تأثیر علل خارجی همانند طوفان و مه شدید در ایجاد تأخیر و یا لغو پرواز می‌تواند موجبات معافیت خود از پرداخت خسارت را فراهم نماید. چنین مواردی تنها شامل عوامل طبیعی نیست. بنابراین، عواملی همچون شلوغی فرودگاه، جنگ، اعتصاب، هواپیماربابی و منع قانونی می‌توانند از عوامل معافیت تلقی شوند.

البته در صورتی که خارج از اراده، غیرقابل پیش‌بینی و غیر قابل کنترل باشد (جباری، 1392).

اولین نکته آن است که در ماده 20 به صراحت از واژه فورس ماژور استفاده نشده است. در ماده مذکور آمده اثبات اتخاذ تدابیر لازم امکان پذیر نبوده است. گروهی به واسطه آنکه دلیلی بر عدم ذکر واژه فورس ماژور نیافتند متذکر شدند منظور از این قسمت از ماده فورس ماژور نمی‌باشد. در مقابل گروهی استدلال نمودند هدف از این عدم صراحت برای جلوگیری از وارد شدن تفاسیر داخلی کشورها که با یکسان سازی قوانین در این حوزه در تضاد است، می‌باشد (Malcolm, 2010). در واقع در تعریف قوه قاهره می‌توان گفت، یک قرارداد ممکن است به این علت که اجرای آن به دلیل حادثه‌ای چیره‌گر که به طور معمول برای طرفین غیر قابل پیش‌بینی بوده است، ناممکن شده، به تشخیص دادگاه منحل یا معلق تلقی می‌گردد. (Amos, Walton, 1967)

گفته شده است قوه قاهره دارای دو معنای عام و خاص است. در معنای عام عبارتست از هر حادثه خارجی، غیرقابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب که مانع اجرای تعهد باشد. در این معنا شامل عمل شخص ثالث و متعهدله را که واجد وصف‌های مذکور باشد نیز خواهد شد. اما در معنای خاص حادثه‌ای است که صرفاً ناشی از نیروهای طبیعی است. به واسطه قوه قاهره، کسی که خواه به لحاظ

قرارداد یا شبه قرارداد تعهداتی بر عهده‌اش قرا گرفته، از انجام تعهد معاف می‌شود. در واقع قوه قاهره یکی از انواع معاذیر غیرارادی است. در مقابل معاذیر قراردادی که شامل شروط معاف‌کننده و حق امتناع از اجرای تعهد است. نهاد هاردشیپ هم یکی از انواع معاذیر غیر ارادی است با این تفاوت که متعهد هنوز امکان اجرای تعهد را دارد اما با صرف و تحمل دشواری بیشتر. (پارساپور و ذاکری نیا، 1394). بنابراین، منظور از قوه قاهره آن حادثه‌ای است با سه ویژگی خارجی، غیرقابل پیش‌بینی و غیر قابل اجتناب که به عنوان یک معاذیر غیر ارادی است که اجرای تعهد را غیرممکن می‌سازد و بار مسئولیت را از دوش متعهد از میان می‌برد.

عوامل تشدیدکننده

در این قسمت ابتدا اسناد مربوطه را برای تشریح عامل مشدده و اثر آن بررسی می‌نماییم. در متن ماده 25 کنوانسیون ورشو و متن لاهه از واژه‌هایی همچون قصد ورود خسارت، بی‌احتیاطی، علم به ورود خسارت و خسارت احتمالی استفاده شده که باید مورد مذاقه قرار بگیرد.

بررسی اسناد مربوطه

بر اساس ماده 25 کنوانسیون ورشو، در صورتی که خسارات وارده ناشی از خلافاکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل بوده و این خطا طبق قوانین دادگاه رسیدگی کننده به منزله خلافاکاری عمدی تلقی شود، متصدی حمل و نقل حق استناد به مفاد کنوانسیون حاضر به منظور تحدید یا سلب مسئولیت از خود را نخواهد داشت. در پیش نویس اولیه کنوانسیون ورشو برای تحقق مسئولیت نامحدود عمل غیرقانونی عمدی را لازم می‌دانستند. اما با پیشنهاد کشور انگلستان از سوی نماینده خود آلفرد دنیس به عبارت خلافاکاری عمدی تغییر یافت. (Clarke Malcolm, 2010).

از آنجا که عبارت خلافاکاری عمدی با تفسیرهای

متفاوتی همراه بود حتی کشورهایی که کنوانسیون لاهه را نپذیرفته بودند تا سال 1999 از این کنوانسیون برای تفسیر متن کنوانسیون ورشو بهره می‌بردند. هرچند که به نظر می‌رسد خلافکاری عمدی چیزی بیش از خلافکاری معمولی یا حتی مسامحه فاحش است. (Nugent v. Goss, 2002). با عنایت به عدم امکان تعریفی یکسان از خلافکاری عمدی، تدوین کنندگان کنوانسیون ورشو ترجیح دادند تا از تعریف صریح این اصطلاح در کنوانسیونی که هدف آن یکسان سازی قوانین در حوزه حمل و نقل هوایی است، خودداری نمایند. (dammar, 2011).

به واسطه آنکه اصطلاحات خلافکاری عمدی و خطای معادل آن موجب رویه‌های گوناگونی شده بود و مضاف بر این ترجمه انگلیسی از متن فرانسه دایره شمول وسیع‌تری داشت. از این روز در پروتکل لاهه در بندهای 1 و 2 ماده 25 خلافکاری عمدی به فعل یا ترک فعلی که خواه به قصد ورود خسارت باشد و خواه از روی بی‌احتیاطی و با علم به امکان ایجاد خسارت گرفته باشد تغییر یافت. همین مقرر در بند 5 ماده 22 کنوانسیون مونترال تکرار شد. در این قسمت به تشریح این ماده می‌پردازیم.

اثر خلافکاری عمدی

اگر مدعی ورود خسارت اثبات کند که خسارت وارده ناشی از خلافکاری عمدی متصدی حمل و نقل است و یا متصدی مزبور مرتکب خطایی شده است که معادل با خلافکاری عمدی است، در این صورت متصدی حمل نمی‌تواند به مفاد کنوانسیون ورشو که مسئولیت او را سلب و یا محدود می‌کند استناد نماید. در کنوانسیون لاهه وفق ماده 13 در صورت تحقق عمد یا تقصیر متصدی محدودیت‌های مصرحه در ماده 22 از میان می‌رود.

در کنوانسیون مونترال در بند 1 ماده 22 آمده در صورت خسارت تأخیر در حمل و نقل اشخاص مبلغ 4150 حق برداشت ویژه و اخیر بار مسافر مبلغ 1000

حق برداشت ویژه می‌باشد. اما چنانچه ثابت شود خسارت به واسطه عمد یا تقصیر متصدی بوده است وفق بند 5 از ماده 22 مبلغ مذکور در فوق اجرا نمی‌شود.

رابطه سببیت

آیا در صورت وقوع خسارت و وجود خلافکاری عمدی رابطه سببیت میان خلافکاری عمدی و خسارت نیاز است. در این خصوص گفته شده است باید میان رفتار خلافکاری عمدی و خسارت وارد شده به جان شخص، کالا یا خسارت ناشی از تأخیر ارتباط وجود داشته باشد. به عبارت بهتر خسارت ناشی از خلافکاری عمدی می‌باشد. (Malcolm, 2010). بنابراین، دادگاه در هر مورد باید این موضوع که خسارت ناشی از خلافکاری عمدی است را کشف کند و در صورتی که این سببیت به دست نیامد (هر چند که خلافکاری عمدی از متصدی سرزده باشد) مسئولیت ایشان همچنان محدود باقی می‌ماند. (Shah v. Pan Am, 1998) در واقع با توجه به صراحت کنوانسیون ورشو مبنی بر خسارت ناشی از اقدامات متخلفانه، احراز رابطه سببیت ضروری است.

قصد ورود خسارت

یک حالت درونی و ذهنی است که احراز آن دشوار می‌باشد. لذا مراجع رسیدگی کننده برای احراز این قصد از دو معیار عینی و ذهنی استفاده می‌کنند. در استناد به معیار عینی به ضرورت عملکرد متعارف از سوی متصدی حمل و نقل توجه می‌شود؛ به این معنی که آیا اقدام صورت گرفته از سوی متصدی به منزله اقدام متعارف و معمول از سوی سایر متصدیان محسوب می‌شود؟ در استناد به معیار ذهنی نیز این مسأله باید مورد ارزیابی قرار گیرد که آیا متصدی و کارکنانش از احتمال وقوع خسارت آگاهی داشته‌اند یا خیر؟ (جباری، 1389).

بی‌احتیاطی

تنها در صورت بی‌احتیاطی متصدی، علم به امکان

ورود خسارت ضروری می‌باشد. لذا صرف عامدانه بودن فعل یا ترک فعل برای احراز تقصیر کافی است. همچنین هرچند این کلمه نزد حقوق‌دانان روشن است. اما برای تفسیر آن باید به کلمات بعدی در متن ماده آمده یعنی علم به خسارتی که احتمالاً به وجود می‌آید توجه نمود (cortes v. American, 1999)

علم به ورود خسارت

در واقع یک ملاک ذهنی از احتمال ورود خسارت است. بنابراین، نه تنها آگاهی از عمل خود نیاز است. همچنین نیاز به آگاهی از احتمال ورود خسارت نیز است. بنابراین این همان مفهومی است که از متن فرانسوی قابل برداشت است در صورتی که ترجمه انگلیسی مفهومی تلقی می‌کند که نیاز به آگاهی از احتمال ورود خسارت نیاز نیست (جباری، 1389). برای احراز تقصیر عمدی نمی‌توان یک معیار کلی را مطرح نمود و باید به صورت موردی و با توجه به شرایط حاکم بر هر قضیه به بررسی این امر پرداخت. به طور مثال، در قضیه تسر، تأخیر در رساندن جنازه همسر خواهان برای تدفین، به عنوان تقصیر متصدی قلمداد شد و استناد به تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی رد گردید. (Tasar v. Pakistan Int Airlines, 1982).

خسارت احتمالی

در واقع خسارتی است که احتمالاً از آن بی‌احتیاطی منجر می‌شود. در این خصوص باید بین قابلیت احتمال و قابلیت پیش بینی فرق گذاشت از آنجا که قابلیت پیش بینی خسارت کافی برای تحقق تشدید مسئولیت نمی‌باشد زیرا میزان درصد تحقق چیزی که قابل پیش‌بینی است نسبت به چیزی که احتمال تحقق دارد کمتر است. (Koufos v. Czarnikow, 1969).

بار اثبات

در این رابطه اثبات تقصیر عمدی متصدی حمل و نقل بر عهده متضرر می‌باشد. لذا همانگونه که دادگاه عالی

فرانسه در قضیه مارلوت تاکید کرده است، تنها در صورتی می‌توان از مسئولیت محدود مندرج در ماده 22 کنوانسیون ورشو چشم پوشی کرد و به ماده 25 کنوانسیون استناد نمود که زیان دیده تقصیر عمدی متصدی را اثبات نماید. (جباری، 1389) بنابراین هرچند مسئولیت ابتدایی شرکت های هواپیمایی به صورت محدود در مواد اشاره شده در بالا می‌باشد. اما مسافران با اثبات خلافاکاری عمدی که به فعل یا ترک فعل عمدی یا بی‌احتیاطی با علم به ایراد خسارت می‌باشد می‌توانند از حمایت حداکثری برخوردار گردند.

احتساب میزان خسارت

مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی در پروازهای داخلی کاربرد نداشته است و در این خصوص باید به قوانین داخلی کشورها مراجعه کرد. قوانین کشورها در این خصوص راهکارهای متفاوتی را اتخاذ نموده‌اند. برخی کشورها نظام حاکم بر پروازهای داخلی را تابع قواعد عام دانسته‌اند. برخی دیگر با پذیرش جدایی نظام حاکم بر پروازهای داخلی و بین‌المللی، قوانین خاصی فارغ از قواعد عام به تصویب رسانده‌اند. دیدگاه سوم پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی در پروازهای خارجی می‌باشد. رویکرد قانون‌گذار ایرانی در طول تاریخ دستخوش تغییراتی بوده است. در سال 1364 وحدت قانونی در پروازهای داخلی و بین‌المللی را پذیرفت. در سال 1391 با جدا نمودن مسئولیت مستوجب دیه وفق قانون مجازات سایر موضوعات از جمله تأخیر را طبق روال گذشته تابع وحدت قانونی نموده است. (صادقی مقدم و اشراقی آرانی، 1392). بنابراین در حال حاضر در خصوص تأخیر و لغو قوانین بین‌المللی ورشو و لاهه در ایران برقرار است. همچنین دستورالعمل حقوق مسافر 1394 که در پروازهای داخلی حکمفرماست. بنابراین، این سوال ایجاد می‌شود که با توجه به اینکه در فرض تأخیر و لغو هم کنوانسیون‌های بین‌المللی و هم دستورالعمل‌های داخلی مجری می‌باشد این تعدد قانون را چگونه جمع می‌نماییم و

احتساب خسارت چگونه خواهد بود. آیا این قوانین ناسخ قوانین ورشو می‌باشد. سؤال دیگر این است که اصل انحصاری جبران خسارت در کنوانسیون‌های مذکور در راستای متحدالشکل نمودن قوانین مانع از پذیرش قوانین دیگر است. بنابراین تعارض این اصل را چگونه با دستورالعمل‌های فوق الذکر حل می‌نماییم. سؤال دیگر آنکه در صورتی که مسافر وفق دستورالعمل‌هایی از حمایت مذکور در آن برخوردار گشته است آیا با این وجود می‌تواند در دادگاه برای اخذ خسارت طرح دعوا نماید. آیا دادگاه در این صورت باید رسیدگی را انجام دهد یا حکم به بی‌نفعی مسافر بدهد. همچنین ماهیت حمایت‌های آمده در دستورالعمل از جهت تشدید یا تحدید مبهم است. تمام این ابهامات حقوقی موجب خسارت‌های اقتصادی به شرکت‌های هواپیمایی یا حتی مسافر می‌شود. با این توضیح که به واسطه تفسیرهای نابه جا گاهی شرکت هواپیمایی مجبور به پرداخت دو خسارت می‌شود و گاهی مسافر از هیچ جبران خسارتی بهره‌مند نمی‌شود. با بررسی مواد دستورالعمل مصوب 1394 در ایران، هیچ ماده‌ای که بتواند به سوالات بالا پاسخ دهد یافت نمی‌شود. نویسندگان حقوقی هم تنها به ذکر اینکه چنین دستورالعمل وجود دارد و تکرار مواد آن در نوشته‌های خود بسنده نموده‌اند. سازمان هواپیمایی هم که مبدع چنین دستورالعملی بوده است هیچ راهنمایی انتشار نداده است. بنابراین، باید با توجه به اهداف حمایتی از مسافران و شرکت‌های هواپیمایی و اصول اساسی پذیرفته شده در صنعت هوایی به سوالات بالا پاسخ داد. در این راه باید به دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا که منبع الهام برای نگارش بوده است کمک بگیریم، زیرا با بررسی این دستورالعمل‌ها به سرنخ‌هایی برای این پاسخ به این سوالات می‌رسیم.

در ماده 12 از قانون 261/2004 به نکته اساسی اشاره می‌کند که مطابق آن جبران خسارت مطابق این قوانین مانع اخذ خسارت بیشتر نمی‌شود و منظور از خسارت بیشتر خسارت‌هایی که در کنوانسیون‌های هوایی

یا قوانین داخلی پیش بینی شده است. بنابراین با وجود این ماده استدلال یاتا در خصوص شکایتی که به دادگاه اروپایی¹⁰ داده شد، که قوانین اتحادیه اروپا ناسخ قوانین کنوانسیون‌های بین‌المللی همچون مونترال (یا ورشو) می‌باشد، غیرقابل قبول است. این نظر در دعوی دیگر هم مورد تایید واقع شد.¹¹ بنابراین با توجه به وجود ماده 12 دو گونه خسارت ناشی از تأخیر برای مسافر قابل تصور است. دسته اول خسارت‌هایی است که تقریباً برای همه مسافران یکسان است که جبران آن از طریق مساعدت‌های فوری و استاندارد برای هر شخصی صورت بگیرد و دسته دوم خسارت‌های فردی که جبران آن از طریق ارزیابی هر پرونده به صورت موردی براساس میزان خسارت وارده به فرد می‌باشد. در این خصوص استدلال شده است که قوانین اتحادیه اروپا شامل نوع اول می‌شود اما قوانین کنوانسیون‌های بین‌المللی همچون مونترال شامل خسارت دوم می‌شود. در واقع این دستورالعمل‌های فوری و استاندارد مانع مسافر از طرح دعوا وفق کنوانسیون‌های هوایی نمی‌شود.

به عبارت دیگر مسافر می‌تواند تحت دو قانون جبران خسارت نماید. (DEMPSEY,svante,2012) در راستای این نظر باید این نکته را اضافه نمود که نه تنها ممانعت از سفر و ابطال پرواز با تأخیر تفاوت دارد از این رو این موارد با انحصاری بودن و کنوانسیون‌های مذکور در تضاد نیست بلکه در راستای توسعه آن مقررات می‌باشد. (Wegter, 'The ECJ,2006 Decision) در سال 2009 دادگاه در رای اعلام داشت که میان تأخیر و لغو پرواز تفاوت وجود دارد. (Lepuschitz v Air France,2009).

بنابراین، در خصوص لغو و فروش مازاد از آنجا که در کنوانسیون ورشو و مونترال اشاره نموده است هیچ تعارضی با دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا یا در ایران وجود ندارد. در خصوص تأخیر هم می‌توان نظر داد که شرکت هواپیمایی وفق الزام آمده در دستورالعمل‌های ابلاغی موظف به اجرای تعهدات هستند. اما در صورتی که مسافر وفق کنوانسیون ورشو طرح دعوا خسارت نمود دادگاه به

این جبران خسارت‌ها توجه خواهد نمود و از خسارت اصلی کسر می‌شود. با استدلال فوق نشان داده شد میان قوانین هم پوشانی وجود دارد و قانونی در این راستا نسخ نشده است و مسافر می‌تواند در فرضی که از ایشان جبران خسارت در فرض تأخیر و لغو صورت گرفته است وفق کنوانسیون بین‌المللی برای تأخیر و وفق قوانین عام مسئولیت برای لغو طرح دعوا نماید و دادگاه باتوجه به جبران خسارت اولیه به تکمیل این جبران خسارت می‌پردازد.

4- نتیجه‌گیری

بر مبنای رویکرد کلی کنوانسیون ورشو و مونترال که در پروازهای داخلی و بین‌المللی قابل اعمال است، متصدیان حمل‌ونقل هوایی مسئول خسارات وارده ناشی از تأخیر می‌باشند. در این رابطه باید ارکان مسئولیت، یعنی ضرر و تأخیر و رابطه سببیت میان این دو محقق شده باشد. خسارت معنوی ناشی از تأخیر نیز قابل جبران می‌باشد. کنوانسیون به منظور حمایت از حقوق زیان‌دیده، فرض را بر مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی قرار داده است و متصدی تنها در صورت اثبات عدم ارتباط خسارات وارده به خود می‌تواند از این مسئولیت رهایی یابد. در واقع باید ثابت کند که کلیه تدابیر لازم برای جلوگیری از بروز خسارت را اعمال کرده و یا اینکه قادر به اتخاذ چنین تدابیری نبوده است. اگرچه کنوانسیون، متصدی حمل‌ونقل هوایی را به طور محدود مسئول جبران خسارات اعم از مادی و یا معنوی شناخته است، لیکن تحت شرایطی خاص از جمله تقصیر و یا بی‌احتیاطی متصدی یا عاملین وی، مسئولیت متصدی نامحدود می‌گردد. لذا متصدیان حمل‌ونقل که از شرایط نامحدود بودن مسئولیت خود مطلع هستند می‌توانند مسئولیت خود را در این زمینه بیمه نمایند. با وجود سکوت کنوانسیون ورشو در خصوص مسئولیت ناشی لغو پرواز، تفاسیر ارایه شده و رویه دولت‌ها از جمله ایران از ضرورت جبران خسارت ناشی از این امر حمایت می‌کند. همچنین

زیان‌دیده می‌تواند بر طبق مقررات عام به مسئولیت متصدی استناد نماید. در واقع هرچند لغو پروازها در کنوانسیون‌ها اشاره نشده است اما این راه برای مسافران وجود دارد تا از طریق قواعد عمومی مسئولیت به حق خویش برسند. مضاف بر این متخصصان امور هوایی به این نقیصه کنوانسیون‌های مذکور پی برده و شرکت‌های هواپیمایی را ملزم ساخته‌اند تا در فرض لغو پروازها از مسافران جبران خسارت نمایند. همچنین در کشورهایی همچون ایران که وحدت نظام بین‌المللی و داخلی پذیرفته شده است و برای حمایت هرچه بیشتر مسافران دستورالعمل‌های به تصویب رسیده است باید متذکر شد که این دستورالعمل‌ها نسخ مفاد کنوانسیون‌های بین‌المللی نیست و در راستای آن قرار دارد. با این توضیح که شرکت‌های هواپیمایی در صورت بروز تأخیر یا لغو باید خسارت‌هایی با ماهیت فوری و جمعی را که بیشتر در فرودگاه هستند را پوشش دهند و در مرحله بعد در صورت بروز خسارت دیگر به مسافر و طرح دعوا از سوی وی، دادگاه ضمن کسر خسارت پرداختی به صورت فوری، به پرداخت سایر خسارت‌های وارده حکم دهد.

5- پی‌نوشت‌ها

- 1- Regulation 03/2003/CM/UEOMA.
- 2- Rules of civil aviation passenger and baggage, Decrees No 49 and 70 CAAC.
- 3- Consumer Protection Regulation in 2005).
- 4- the Canadian Transportation Agency (CTA).
- 5- Regulation 1371/2007 on rail passengers rights and obligations.
- 6- Regulation 1177/2010.
- 7- Regulation 181/2011.
- 8- دستورالعمل سازمان هوایی کشوری درخصوص حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب فروردین 1394، برگرفته از سایت. <http://www.cao.ir/Portal/Home/>
- 9- Department of Transportation, Oversales and Denied Boarding Compensation, 73 Fed. Reg. (18 Apr. 2008).
- 10- the European Court of Justice (ECJ).
- 11- ECJ Celex Lexis 10 (2006); Case C-344/04, International Air Transport Association and European Low Fares Airline. Association v.

6- مراجع

- کاظمی، ح.، (1394) مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق تطبیقی، چاپ اول، تهران، انتشارات خرسندی.
- دستورالعمل سازمان هوایی کشوری در خصوص حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب فرودین 1394.
- Cees. van DAM, (2012), "Air Passenger Rights after Sturgeon", *Kluwer Law International BV*, European Legal Journals, The Netherlands.
- Dempsey Paul Stephen and Svante (2012), "Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage", *Air & Space Law*, Vol. 35, No. 3. pp. 207-224.
- Duygu damar. (2011), "Willful Misconduct in International Transport Law", *Media.4th. Edition.usa*. Springer Science & Business.
- Gleave. Steer Davies (2012), "Exploratory study on the application and possible revision of Regulation 261/2004", July 2012, European Commission.
- Haanappel, Peter (2003), *THE LAW AND POLICY OF AIR LAW SPACE AND OUTER*, First Edition, New York, Kluwer Law International.
- Larsen, Henrik. (2002), "Regime of Liability in Private International Air Law With Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999", *RETTID*.
- Hjalsted, Finn (1999), "Regime of Liability in Private International Air Law- with Focus on the Warsaw System and the Montreal Convention of 28 May 1999", *RETTID 2002/Student erafhandling* 21.
- Malcolm. Clarke (2010), "Contracts Of Carriage By Air, Second Edition", London, British Library Publishin.
- McKay Cunningham (2008), "The Montreal Department for Transport.
- پارساپور، م.ب.، ذاکری نیا، ه.، (1394)، "اقسام، احکام، و آثار معاذیر عدم اجرای قرارداد (مطالعه تطبیقی در نظام حقوقی ایران، رومی ژرمنی، کامن لا و برخی اسناد بین‌المللی"، پژوهش‌های حقوق تطبیقی، سال نوزدهم، شماره دوم، تابستان 1394، صص 25-50.
- جباری، م.، (1389) "نقش تقصیر یا عمد در مسئولیت متصدی حمل و نقل بین‌المللی هوایی"، پژوهش حقوق و سیاست، سال دوازدهم، شماره سی، پاییز 1389، صص 21-46.
- جباری، م.، (1390). "حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی"، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان.
- جباری و ح.، (1392) "بررسی تطبیقی معافیت‌های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران"، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهار، پاییز 1392، صص 141-167.
- خزائی، س.ع.، گلرو، ع.ا.، (1386) حقوق مسافران هواپیما، چاپ اول، تهران، پژوهشگاه هوا و فضا.
- ساعت‌چی، ع.، سیدیان‌هاشمی، س.، (1394) "مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر"، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و نهم، شماره نود یکم، پاییز 1394، صص 57-84.
- صادقی‌مقدم، م.ح.، اشراقی آرنی، م.، (1392) "تحلیل انتقادی تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب 1391/5/11"، فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی قضایی، شماره 61، بهار 1392، صص 57-78.
- عزیزی، ا.، (1385) "موارد معافیت متصدی حمل و نقل هوایی از مسئولیت در مقابل مسافر و کالا"، مجله تحقیقات حقوقی، سال بیست و ششم، شماره 43، بهار و تابستان

- Lee v. American Airlines Inc, 355 F 3d 386 (5th Circuit, 2004), 29 Avi 18, 426.
- Husserl v. Swiss Air Transport Company, 388 F. Supp. 1238 (S. D. N. Y. 1975).
- Saiyed v. Transmediterranean Airways, 509 F Supp 1167 (WD Mich, 1981), 16 Avi 17, 835.
- Barrett v United Airlines. No 92 C 5578 (ND, Ill, 1994) 1994, WL 419637.
- Abnett v British Airways plc (1994), 1 ASLR 1 (Outer House).
- Regulation (EC) NO. 261/2004 of the European Parliament and of the Council of February 11.
- Tseng v. El Al Israel Airline, 525 us 155(1999).
- Sidhu v. British airways. 2 Lloyd s law rep. 76 (1997).
- Daniel v. Virgin Atlantic, 59 F Supp 2d 986 (ND Cal, 1998).
- Rugani v. klm royal dutch airlines, city court, new York county, 20 january, 1954.
- Obuzor v. Sabena Belgium Airways, 1999 WL 223162 (S. D. N. Y. Apr. 16, 1999).
- Chisholm v. british European airways (1964), 1 Lloyd's Rep 626.
- Delta Air Lines v. Gibson , 550 SW 2d 310-Tex: Court of Civil Appeals, 8th Dist. 550 S. W. 2d 310 (1977).
- DeVera v. Japan Airlines, 24 Avi 18, 317 (SD NY, 1994).
- St'e Pool Esli v. Danzas, TC Paris 24. 2. 1994 (1994) 47 RFDA 470, 476. S'eriaux, para. 45.
- Idemfor CMR: Silber (1985), 2 Lloyd's Rep 243, 245, per Mustill J).
- cortes v. american, 177 f 3d 1272, 1284 ff (11 cir, 1999).
- Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries", Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol. 41, No. 4.
- Consumer Protection And Definition Of Passenger Rights In Different Contexts Worldwide Air Transport Conference (ATCONF) Sixth Meeting Montréal, 18 to 22 March 2013.
- Manual on the Regulation of International Air Transport, ICAO Doc. 9626, First ed. 1966, Second ed. 2004.
- Air France v. Arlab, Aix 29. 12. 1983 (1985).
- Malek v. Air France, 31 Avi 18, 096 (NYC Civ Ct, 2006).
- Nowell v. Qantas, 22 Avi 18, 071 (WD Wash, 1990).
- Case C-452/13 Germanwings: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?docid=157348&doclang=EN>.
-
- Brunwasser v. TWA, 541 F Supp 1338 (WD Penn, 1982).
- Winchester Fruit v. American Airlines (2002), 2 Lloyd's Rep 265.
- Friesen v. Air Canada 1982 ULR II, 146, 156.
- Panalpina International Transport Ltd v. Densil Underwear Ltd, [1981] Lloyd's Rep 187 (QBD).
- Daniel v. Virgin Atlantic, 59 F Supp 2d 986 (ND Cal, 1998).
- Cowden v. British Airways plc (2009), 2 Lloyd's Rep 653.
- Friesen v. Air Canada (1982), ULR II 146.
- Harpalini v. Air India, 622 F Supp 69 (D Ill, 1985).
- Lacey's Footwear v. Bowler [1997] 2 Lloyd's Rep 369.

- Cohen v. Varig Airlines. 62 A. D. 2d 324.

- Tasar v. Pakistan Int'l Airlines. 17 Av. Cas. (CCH) 18, 618 (S. D. Tex. 1982).

¹- Regulation 03/2003/CM/UEOMA.

²- Rules of civil aviation passenger and baggage, Decrees No 49 and 70 CAAC.

³- Consumer Protection Regulation in 2005).

⁴- the Canadian Transportation Agency (CTA).

⁵- Regulation 1371/2007 on rail passengers rights and obligations.

⁶- Regulation 1177/2010.

⁷- Regulation 181/2011.

⁸- دستور العمل سازمان هوایی کشوری در خصوص حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب فروردین 1394،

برگرفته از سایت

<http://www.cao.ir/Portal/Home/>

⁹- Department of Transportation, Oversales and Denied Boarding Compensation, 73 Fed. Reg. (18 Apr. 2008).

¹⁰- the European Court of Justice (ECJ).

¹¹- ECJ Celex Lexis 10 (2006); Case C-344/04, International Air Transport Association and European Low Fares Airline. Association v. Department for Transport.