

بررسی پیشرفت‌های حقوقی نظام مسئولیت در کنوانسیون مونترال

در حمل و نقل هوایی

میلاد سلطانی*، دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

مهدی مقدسی، استادیار، گروه حقوق، دانشگاه امام حسین، تهران، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: Soltany.milad@yahoo.com

دریافت: ۹۷/۰۷/۱۶ - پذیرش: ۹۷/۰۱۱/۰۵

صفحه ۲۳۴-۲۲۳

چکیده

در سال ۱۹۲۹ زمانیکه کنوانسیون ورشو تصویب شد، به عنوان یک موفقیت در نظام حقوقی هوایی قلمداد می‌شد. حتی در حال حاضر با وجود آنکه حدود یک قرن از عمر آن می‌گذرد و با وجود تغییرات سریع در صنعت هوایی یک سند راهگشا محسوب می‌شود. کشور ما در حال حاضر سند ورشو و اصلاحیه آن سند لاهه مصوب ۱۹۵۵ را تصویب نموده است اما از الحاق به کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹ امتناع نموده است. سند مونترال با این توجیه تصویب شد که همگام با پیشرفت‌های اخیر صنعت هوایی است. مضاف بر این از آنجا که از سال ۱۹۲۹ تا ۱۹۷۵ اسناد گوناگونی به تصویب رسید، یک نظام حقوقی متنسج در حمل و نقل هوایی وجود داشت که تصویب کنوانسیون مونترال این تلاطم قانونی را پایان داد. از آنجا که کشور ما سند مونترال را تصویب ننموده است در این مقاله لازم دیده شود این مهم بررسی شود. از این رو هدف مقاله حاضر بررسی برخی قواعد کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ و مقایسه آن قواعد در کنوانسیون مونترال مصوب ۱۹۹۹ می‌باشد و تلاش می‌شود بر این اساس به این سوال پاسخ داده شود که آیا باید کنوانسیون مونترال را تصویب نماییم.

واژه کلیدی‌ها: حادثه، خسارت روحی، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، محدودیت در مسئولیت

۱- مقدمه

مسئولیت محدود کم‌رنگ شد. زیرا دیگر صنعت هوایی یک صنعت نوپا نبود. رشد فناوری، بلیط‌های الکترونیکی را به وجود آورد که در سند ورشو پیش‌بینی نشده بود. زبان فرانسه که در زمان تنظیم سند زبان رسمی جهان بود دیگر زبان رسمی قلمداد نمی‌شد و زبان انگلیسی جایگزین آن شد. برخی اصطلاحات همچون سانحه، خسارت بدنی و خلافتکاری عمدی در کنوانسیون ورشو به کار رفته بود که سبب دشواری در تفسیر بودند. از این رو لازم بود اصلاح گردند. پس از سند ورشو، اسناد بسیاری در راستای هم‌گام‌سازی قوانین با پیشرفت‌های حمل و نقل تصویب شد. آخرین سند مونترال نام گرفت. میزان برگزاری نشست مونترال، ایکائو بود. این نشست، یک کنفرانس مهم بین‌المللی

در حال حاضر کشور ایران تحت مفاد کنوانسیون ورشو می‌باشد. تا سال ۲۰۰۲ یعنی سه سال بعد از کنوانسیون مونترال، ۱۴۶ کشور عضو آن بودند. پس از تصویب کنوانسیون مونترال، گرایش کشورها به سمت الحاق به آن سو گرفت. (Michael Milde, 1999) هدف از کنوانسیون مونترال به‌روز رسانی و جایگزینی کنوانسیون ورشو بود. در واقع کنوانسیون ورشو که سند جهت یکسان‌سازی قوانین قلمداد می‌شد، خود سبب تعارض قوانین شد؛ زیرا حتی شرکت‌های هواپیمایی هم بدان دیگر پای‌بند نبودند و متناسب با وضع اقتصادی زمان تصویب خود بود. به عنوان مثال خودشان میزان خسارت ۱۰۰۰۰۰۰ SDR را برای جبران خسارت تعیین نمودند و نظام

با ۱۲۱ کشور در حال پیوستن داشت. (Michael Milde, ۱۹۹۹) در ماه می سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال با ۵۲ کشور امضا شد. از آن زمان تاکنون کشور ایران هنوز به آن نپیوسته است. باتوجه به عدم الحاق ایران به کنوانسیون مونترال لازم دیده شد تا در این نوشتار، پیشرفت‌ها و کاستی‌های ورشو و مزایای کنوانسیون مونترال مورد مذاقه قرار گیرد. البته در این مقاله تلاش می‌شود مفاد قانونی که می‌باست در کنوانسیون جدید در نظر گرفته می‌شد هم بررسی خواهد شد. در واقع اگر سند مونترال یک سند بهتر محسوب می‌شود چرا باید از الحاق به آن استنکاف ورزیم. از جمله تحولاتی که سیستم مونترال نسبت به ورشو داشته است موضوع براءت متصدی حمل و نقل از مسئولیت می‌باشد. یکی از راهکارهایی که متصدی را از مسئولیت بری می‌سازد اثبات اتخاذ تمام تدبیر لازم است. این اصطلاح در کنوانسیون مونترال به تدابیر معقول تغییر یافت که وظیفه شرکت‌های هواپیمایی در راستا کاهش می‌دهد. مضاف بر این سند مونترال یک نظام دوگانه مسئولیت تعریف نموده است که براءت از آن نسبت به کنوانسیون ورشو متفاوت است. از جمله تغییرات عمده سند ورشو و مونترال موضوع پذیرش محدودیت در مسئولیت می‌باشد موضوعی که در کنوانسیون مونترال مورد پذیرش واقع نشد. به علت ابهام در مفهوم حادثه در کنوانسیون ورشو، آرای متفاوتی در این حوزه صادر شده است که در کنوانسیون ورشو تلاش شد تا اصلاحاتی صورت بگیرد. موضوع مهم آخر استحقاق زیان‌دیده برای خسارت ناشی از زیان روحی می‌باشد. هرچند در سند مونترال تحولی نسبت به سند ورشو دیده نمی‌شود اما مذاکرات مقدمانی این سند در حل این مسئله کارساز می‌باشد. در این راستا ابتدا سیستم حقوقی ورشو و مونترال را مورد مذاقه قرار می‌دهیم تا درک درست‌تری از مفاهیم متغیر داشته باشیم. پس از آن از براءت از مسئولیت و نظام محدودیت در مسئولیت سخن به میان می‌آوریم. سپس از حادثه بحث می‌نماییم و در آخر خسارت روحی را مورد ارزیابی قرار می‌دهیم.

۲- پیشینه تحقیق

سیستم حقوقی ورشو

به منظور فهم و تفسیر صحیح از مفاد کنوانسیون ورشو لازم است سابقه تاریخی آن بررسی گردد. این کنوانسیون در زمانی تصویب شد که صنعت هوایی هنوز در مراحل ابتدایی پیشرفت خود بود. هدف کنوانسیون ایجاد یک سیستم یکسان در قواعد حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل بود تا از آن طریق از تعارض قوانین به عنوان یک مشکل بزرگ جلوگیری گردد. این یکسان‌سازی؛ هم برای متصدی و هم برای مسافران این مهم را میسر می‌سازد تا ریسک را پیش‌بینی نمایند و خود را در مقابل خسارت احتمالی بیمه نمایند. مضاف بر این در آن زمان هدف دیگر حمایت مالی از صنعت ضعیف و نوپای هوایی به منظور ایجاد مشوق‌هایی برای توسعه این صنعت بود. (Finn Hjalsted, 1957) در راستای رسیدن به این اهداف کنوانسیون ورشو نسبت حمل اشخاص، کالا و بار اجرا می‌شود هرچند برخی استثنا هم وجود دارد. هرچند یکی از اهداف این کنوانسیون یکسان‌سازی در قوانین بود اما به یک طیف وسیع از آن نائل نشدند هرچند در موارد ذیل بدان رسیدند.

۱- وجود قوانین یکسان در اسناد حمل و نقل (مواد ۳ تا ۱۶): این مفاد همچنان از سوی شرکت‌های هواپیمایی دنبال می‌شود. (Michael Mild, op.cit) مطابق کنوانسیون ورشو، متصدی ملزم است دو نسخه (یکی برای حمل مسافر و یکی برای حمل بار مسافر) بلیط صادر نماید.

۲- وجود قوانین یکسان در نظام مسئولیت به عنوان موضوع اصلی کنوانسیون ورشو: کنوانسیون تنها شامل مسئولیت براساس قرارداد می‌شود. همچنین کنوانسیون شامل مسئولیت شامل مرگ، جراحت و دیگر آسیب‌ها می‌شود. علاوه بر خسارت بدنی، خسارت‌های فقدان و خسارت نسبت به کالا و چمدان می‌شود. این مسئولیت شامل خسارت‌هایی به‌واسطه تاخیر نیز می‌شود. اساس مسئولیت مبتنی بر تقصیر است که بار اثبات جابه‌جا شده است.

۳- تعارض احتمالی قوانین و صلاحیت هردو از طریق ماده ۲۸ کاهش یافته است. همچنین تنها زبان فرانسه به عنوان زبان رسمی شناخته شد؛ با این هدف که تفسیر کنوانسیون آسان‌تر باشد. اما اثبات شده است که این اقدام سبب سخت‌تر شدن موضوع شده است به سبب آن‌که قاضی در هر زمان باید لاجرم به متن فرانسوی رجوع نماید.

جدید است. هدف کنوانسیون مونترال به روزرسانی حمل و نقل بین‌المللی هوایی با اخذ بهترین مفاد حقوقی از سند ورشو، سایر اسناد و تمام توافقات میان شرکت‌های هواپیمایی و تلفیق آنها برای رسیدن به یک سند واحد در راستای یکسان‌سازی حقوقی بود. در مقدمه کنوانسیون پرواضح است که هدف کنوانسیون دیگر حمایت از شرکت‌های هواپیمایی نیست و اهمیت حمایت از منافع مشتری را یادآور می‌شود. بنابراین تفسیر قواعد مونترال با ورشو با این اصل کاملاً تغییر می‌نماید. نظام مسئولیت در کنوانسیون مونترال در خصوص مرگ، جراحت و سایر خسارت بدنی به مسافر کاملاً تحول یافت. این رویکرد جدید از قرارداد یاتا گرفته شده است. مطابق با آن دو نظام مسئولیت وجود دارد. تا مبلغ ۱۰۰۰۰۰ SDR مسئولیت متصدی مطلق است. از این رو حتی اثبات عدم تقصیر هم رافع مسئولیت نمی‌باشد. بالاتر از این مبلغ مسئولیت مبتنی بر تقصیر است هرچند بار اثبات دعوا برعهده خواننده می‌باشد. کنوانسیون مونترال یک رژیم مسئولیت مجزا برای بار همراه مسافر و کالا ایجاد نموده است. مطابق بند دوم از ماده ۱۷ قانون ورشو، متصدی برای خسارت ناشی از تخریب و فقدان و هر خسارتی به بارچک شده مسئولیت مطلق دارد. در صورتی که بار چک نشده باشد مسئولیت مبتنی بر تقصیر است. برای خسارتی که به کالا وارد می‌شود کنوانسیون مونترال از پروتکل مونترال چهارگانه با برخی تغییرات جزئی ایجاد نموده است. مسئولیت ناشی از تاخیر مبتنی بر تقصیر است البته بار اثبات دعوا تغییر یافته است. در حالی که محدودیت مسئولیت برای مرگ و جراحت بدنی وجود ندارد، کنوانسیون همچنان این محدودیت را برای تاخیر به تبع پروتکل گواتمالا و پروتکل مونترال حفظ می‌نماید. تغییر مهم دیگر در کنوانسیون مونترال در قواعد مرتبط به صلاحیت می‌باشد. این تغییر براساس پافشاری نماینده آمریکا انجام شد براساس کنوانسیون مونترال صلاحیت طبق محل اقامت خواننده (شرکت هواپیمایی) تعیین می‌گردد. این تغییر از کنفرانس گواتمالا اتخاذ شده است. (Michael Milde, op.cit). یکی از مهمترین تحولات حقوقی در کنوانسیون در ماده ۵۰ آمده است. مطابق آن کشورها باید شرکت‌های هواپیمایی خود را ملزم به اخذ بیمه کافی نمایند. تغییر دیگر در زبان کنوانسیون بود. در کنوانسیون ورشو فرانسه تنها زبان

اگرچه سند ورشو در جهت یکسان‌سازی در حقوق بین‌المللی هوایی نگارش یافت اما به علل گوناگون از طریق اسناد مختلف به منظور به روزرسانی، اصلاحاتی بر آن وارد شد. از جمله این اسناد، پروتکل لاهه مصوب ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادخالارا مصوب ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱، توافق مونترال ۱۹۶۶، پروتکل گواتمالا مصوب ۸ مارچ ۱۹۷۱ و پروتکل ۱، ۲، ۳ و ۴ مونترال مصوب ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ می‌باشد.

سیستم حقوقی مونترال

این سوال مهم است که پاسخ داده شود که آیا یک کنوانسیون جدید نیاز است و آیا کنوانسیون مونترال نیازهای صنعت هوایی در جهان کنونی پاسخ می‌دهد؟ کنوانسیون مونترال برخلاف سایر اسناد حمل و نقل، اصلاحی بر کنوانسیون ورشو به عنوان یک پروتکل یا قسمتی از سیستم آن نیست. هرچند این کنوانسیون شامل اصول جدید که سیستم حقوقی ورشو را بازنگری نماید نیست. در واقع سند مونترال ترکیبی از ورشو، لاهه، گوادالاجارا و توافقات میان شرکت‌های هواپیمایی می‌باشد. با این پیش فرض زمانی که تمام قواعد قبلاً به وجود آمده است چه نیازی به کنوانسیون جدید می‌باشد. در پاسخ به این سوال اساسی گفته شده است می‌توان بدون ایجاد تغییرات حقوقی چشم‌گیر به اصلاحات اساسی رسید. (LARSEN, 2002). برای ادعای خود در توافقات مونترال، توافق مالتا و یاتا را به عنوان مثال ذکر نموده‌اند. بنابراین عقیده بر این است که بدون نیاز به کنوانسیون جدید می‌توان به تغییرات اساسی رسید. اما به نظر می‌رسد این استدلال جهت اثبات عدم نیاز به کنوانسیون جدید محکم نیست. با بررسی توافقات مونترال به این نتیجه می‌رسیم علت این تغییرات امکان و پیش‌بینی این تغییر در کنوانسیون ورشو بوده است و این تغییرات تحت سند ورشو حاصل شده است. به سبب آنکه مطابق با مواد ۲۲ (۱) و ۲۳ امکان تشدید مسئولیت می‌باشد. در مقابل، ماهیت الزام‌آور سند ورشو از برخی تغییرات ممانعت به عمل می‌آورد. به عنوان نمونه سیستم صلاحیت و بلیط غیر قابل توافق است. مضاف بر این هر تغییر یک طرفه مفاد سند از سوی کشورها به عنوان نقض تعهدات محسوب می‌گردد. از این رو تنها راه رسیدن به یکسان‌سازی و تغییرات عمده تصویب یک سند

رسمی بود درحالی که در کنوانسیون مونترال شش زبان انگلیسی، فرانسه، عربی، چینی، روسی و اسپانیایی زبان رسمی اعلام شدند. با تصویب ۳۰ کشور کنوانسیون لازم الاجرا می‌گردد. (بند ششم از ماده ۵۳) یک مشکل در یکسان‌سازی در این حوزه وجود دارد حکومت دو کنوانسیون می‌باشد. برخی از کشورها پس از تصویب کنوانسیون ورشو از الحاق به کنوانسیون مونترال سرباز زدند (از جمله ایران) بر همین اساس کشور آمریکا اعلام نمود بهتر است هر معاهده‌ای در خصوص ورشو ملغی تلقی گردد. این رویکرد، کشورها را جهت تصویب کنوانسیون جدید ترغیب می‌نماید. (T.J. Whalen, 2000).

۳- تبری از مسئولیت

مطابق با ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو متصدی برای هر خسارتی اعم از فوت و یا صدمه بدنی به مسافر به شرط آن‌که حادثه در داخل هواپیما یا در جریان هریک از عملیات سوار یا پیاده شدن رخ دهد، مسئول است. این ماده مسئولیت مطلق را برای متصدی در نظر گرفته است. با این حال مطابق با ماده ۲۰ اگر متصدی اثبات نماید که او یا کارکنانش تمام اقدامات لازم برای اجتناب از خسارت انجام داده است یا اثبات نماید اتخاذ چنین تدابیری غیرممکن بوده است از مسئولیت مبری می‌شود. با در نظر گرفتن مواد ۱۷ و ۲۰ مشخص می‌شود که تنها راه تبری از مسئولیت در ماده ۱۷، ماده ۲۰ می‌باشد که باید مضیق تفسیر گردد. استثنای دیگر ماده ۲۱ می‌باشد که وفق آن متصدی به طور کلی یا جزئی در مواردی که خسارت بواسطه تقصیر زیان‌دیده ایجاد شده باشد، از مسئولیت مبری می‌شود. از این رو متصدی در دو فرض از مسئولیت بری می‌شود:

الف- اگر اثبات نماید تمام اقدامات لازم را انجام داده است یا اتخاذ آنها غیرممکن بوده است.

ب- مواردی که خسارت با تقصیر خود متضرر ایجاد شده باشد.

تمام تدابیر لازم

بار اثبات ماده ۲۰ برعهده متصدی حمل و نقل است و این اثبات دشوار است و به همین علت است زمانی که در این مواد دقیقی می‌شویم مسئولیت، مطلق قلمداد می‌شود زیرا در واقعیت در صورتی که تمام تدابیر لازم اتخاذ گردد خسارت

نمی‌تواند واقع گردد. براین اساس اگر خسارت ایجاد تمام اقدامات لازم نمی‌تواند اتخاذ شود. از این رو ماده خود را نقض می‌نماید و بگونه‌ای خنثی می‌سازد. (Henrik Specht, U 1986). هرچند ماده مذکور بدین شکل تفسیر نمی‌شود. با بررسی سابقه تدوین این ماده آشکار می‌شود که در تدوین این ماده قید اقدامات معقول در کنفرانس پاریس به سال ۱۹۲۵ آورده شده بود که در مراحل بعدی به تمام اقدام لازم تغییر پیدا کرد. با بررسی آرای دادگاه‌ها پرواضح است که متصدی تنها باید تمام تدابیر معقول و نه لازم را اثبات نماید. (Finn Hjalsted, op.cit.) در دعوی گرین علیه (Grein v. Imperial Airways, Ltd., 1937) شرکت هواپیمایی ایمپریال دادگاه رای داد که متصدی حمل و نقل ملزم است تمام مهارت و مراقبت معقول را برای اجتناب از خسارت اثبات نماید. در دعوی شرکت هانور علیه شرکت هواپیمایی آلیتالیا دادگاه نظر داد که تمام تدابیر لازم درواقع به معنی تمام تدابیر معقول است. در دعوی چریشولم (Chrisholm v. British European Airways, 1963) علیه هواپیمایی بریتیش به مسافران گفته شد به علت نوسانات هوایی بر روی صندلی‌های خود بنشینند و کمربندهای خود را ببندند. باوجود این اعلامیه، مدعی صندلی خود را ترک نمود و دچار جراحت شد. دادگاه رای داد که اعلام دادگاه به عنوان تدابیر لازم کافی است از این جهت ادعای خواهان رد شد. (Henrik Specht, op.cit). یکی از ویژگی‌های حمل و نقل هوایی حوادثی است که سبب آن مبهم است. این ابهام برای آن است که هیچ شخصی از مسافران و خدمه زنده نمی‌ماند تا از آن حادثه بگوید و یا خلبان فرصت کافی جهت مخابره نداشته باشد. آیا متصدی در این وضعیت مطابق ۲۰ کنوانسیون مسئول می‌باشد؟ براساس آرای مختلف دادگاه‌ها، به نظر می‌رسد برای اثبات تدابیر لازم یا معقول، متصدی الزامی به توضیح در خصوص سبب حادثه ندارد. تنها کافی است اثبات نماید هواپیما با تجهیزات کامل تجهیز شده است و خدمه دارای مهارت کافی بوده‌اند. (Larsen, 2002)

در مقابل برخی عقیده دارند در این مواقع متصدی تا سقف میزان مبلغ محدود در نظر گرفته شده در کنوانسیون ورشو مسئول است به سبب آنکه فرض می‌شود تمام تدابیر لازم اتخاذ نشده است و در این مرحله متصدی امکان اثبات

به نظر می‌رسد مسئولیت مبتنی بر تقصیر معقول‌تر است. زیرا شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند تنها اقدامات ایمنی را انجام دهند. هرچند که این رویکرد در مقایسه با سیستمی که مبتنی بر مسئولیت مطلق است سبب زمان‌بر شدن و هزینه‌بر شدن دعاوی می‌گردد. بنابراین این سیستم مونترال در مقایسه با سیستم ورشو نفع مهمی برای مشتری فراهم می‌سازد. (R.M. Jarvis & M.S. Straubel, 1994)

تقصیر زیان‌دیده

متصدی می‌تواند با اثبات تقصیر زیان‌دیده از مسئولیت بری گردد. مطابق ماده ۲۱ کنوانسیون ورشو اگر متصدی اثبات نماید خسارت به واسطه تقصیر زیان‌دیده حادث شده است، به نحو کامل یا جزئی از مسئولیت بری می‌گردد. در پرونده چاتر علیه رویال مسافر برای اینکه با خانواده اش خداحافظی کند کمربند خود را نبسته بود و به همین واسطه مجروح شد. در این پرونده به علت تقصیر زیان‌دیده متصدی مبرا اعلام شد. (Chutter v. KLM, 1955). باید متذکر شد در صورت اثبات تقصیر زیان‌دیده دادگاه ملزم به اعلام رای مبتنی بر براءت متصدی می‌باشد و این موضوع یک اختیار برای دادگاه نمی‌باشد. امکان چنین دفاعی مشخص می‌سازد مسئولیت متصدی حتی تا SDR ۱۰۰۰۰۰۰ یک مسئولیت با امکان براءت از آن می‌باشد. براساس ماده ۲۱ در مواردی که زیان‌دیده مقصر است دادگاه ممکن است براساس برداشت خود متصدی را به نحو جزئی یا کلی از مسئولیت مبرا سازد. این موضوع در راستای کنوانسیون در جهت یکسان‌سازی قوانین نمی‌باشد زیرا در برخی کشورها با سیستم کامل لامدعی نمی‌تواند در صورت تقصیر هیچ خسارتی دریافت نماید. این موضوع در کنوانسیون مونترال تغییر یافته است. مطابق کنوانسیون مونترال در صورت تقصیر زیان‌دیده دادگاه ملزم به حکم مبنی بر تبری متصدی می‌باشد و هیچ اختیاری وجود ندارد. این دفاع حتی تا سقف SDR ۱۰۰۰۰۰۰ امکان پذیر می‌باشد. این قاعده مشخص می‌سازد که متصدی در کنوانسیون مونترال یک مسئولیت مطلق و غیر قابل انکار ندارد و متصدی در وضعیت مشابه بیمه‌گر قرار ندارد. (Michael Milde, op.cit)

این امر که رفتار او قابل سرزنش نیست، را ندارد. رویکرد دوم در اکثر پرونده‌ها مدنظر قراردادده شده است. به عنوان مثال در دعوای وای من علیه شرکت هواپیمایی پن امریکا دادگاه همین استدلال را داشت. (Palleroni v. S.A. Navigazione Aerea, 1993, Ritts v. American, 1949).

این استدلال در واقع در نتیجه‌ی بار اثبات بر عهده متصدی می‌باشد. به سبب آن‌که در غیر این صورت متصدی تلاش می‌نماید تا سبب حادثه را مبهم جلوه دهد. این نتیجه مخالف دلایل برای قراردادادن بار اثبات بر دوش متصدی می‌باشد. (Finn Hjalsted, op.cit). در کنفرانس لاهه به سال ۱۹۵۵ پیشنهاد شد واژگان ماده ۲۰ به نحوی تغییر یابد تا در مواردی که حادثه مبهم است فرض شود تمام اقدامات لازم اتخاذ نشده است. این پیشنهاد در پروتکل لاهه پذیرفته نشد اما از مذاکرات روشن است که در کنفرانس تعداد زیادی از نمایندگان کشورها این رویکرد را براساس بار اثبات دعوا در چنین موقعیت‌هایی داشتند. توافقات مونترال از سال ۱۹۶۶ یک سیستم مسئولیتی دیگری را ترتیب دادند. مطابق این توافقات مسئولیت متصدی، مسئولیت مطلق می‌باشد. از سال ۱۹۹۵ بسیاری از شرکت‌های هواپیمایی عضو کنوانسیون مونترال شدند که این سیستم حقوقی در کنوانسیون مونترال مورد پذیرش قرار گرفت. رژیم حقوقی تقصیر با بار اثبات معکوس برای خسارت بیش از SDR ۱۰۰۰۰۰۰ لازم‌الاجرا است. مطابق کنوانسیون مونترال در ماده ۲۱ (۲) (الف) و (ب) متصدی باید اثبات نماید که خسارت به علت تقصیر یا فعل یا ترک فعل عمدی متصدی و یا خدمه‌اش نبوده است و یا آن‌که تنها به علت تقصیر شخص ثالثی بوده است. به نظر می‌رسد برای شرکت‌های هواپیمایی دشوار باشد تا اثبات نمایند که هیچ اشتباهی رخ نداده است. به سبب آن‌که واژه "منحصر" دفاع متصدی مضیق می‌نماید. همانطور که بیان شد در سند مونترال یک سیستم دوگانه روبرو هستیم. حال پرسش این است که آیا مسئولیت مطلق بهتر است یا مسئولیت براساس تقصیر با بار اثبات معکوس؟

محدودیت در مسئولیت

مطابق ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو به منظور حمایت از متصدیان حمل و نقل، یک مبلغ از پیش تعیین شده محدود برای اخذ خسارت وجود دارد. این محدودیت برای فوت و آسیب بدنی مطابق کنوانسیون ورشو ۲۵۰۰۰۰ و مطابق کنوانسیون لاهه ۱۲۵۰۰۰ می‌باشد. مطابق توافق مونترال این مبلغ برای پروازهایی مبدأ، مقصد و یا محل توقف در آمریکا باشد ۷۵۰۰۰ می‌باشد. این مبلغ برای شرکت‌های هواپیمایی که جز توافق پاتا می‌باشند نامحدود است. این مهم در کنوانسیون مونترال اتخاذ شده است. حمایت اقتصادی از صنعت هوایی نوپا توجه پذیرش نظام مسئولیت محدود قلمداد شده است و ریسک بالای خسارت زیاد به تنهایی نباید از سوی متصدیان جبران گردد بلکه باید به اشتراک همه گذاشته شود. محدودیت مسئولیت، انگیزه‌ای برای توسعه بیشتر صنعت حمل و نقل هوایی خواهد بود. مضاف بر این متصدی باید بداند چه میزان مسئولیت دارد. همچنین مسافران با آگاهی از این مبلغ خودشان را بیمه می‌نمایند. همچنین این نظام محدودیت در مسئولیت در راستای یکسان‌سازی قوانین است. (LARSEN, 2002)

به نظر می‌رسد هیچ یک از استدلال‌های فوق در حال حاضر معقول نیست. از لحاظ مالی و اقتصادی دیگر صنعت هوایی نوپا و ضعیف نیست و همه شرکت‌های هواپیمایی موافق با مسئولیت نامحدود می‌باشند. علاوه بر این از آنجا که در برخی کشورها کنوانسیون ورشو دیگر مجری نیست یا آنکه به هر دلیل نظام محدودیت در مسئولیت اجرا نگردد شرکت‌های هواپیمایی خود را بیمه نموده‌اند. همچنین دشوار است تا هزینه زندگی در کشورهای مختلف را یکسان نمود از این لحاظ محدودیت در مسئولیت حربه خوبی جهت یکسان‌سازی نیست. همچنین باید متذکر شد که محدودیت در مسئولیت با اصول اولیه جبران خسارت را نقض می‌نماید و حقوق حمایت از مصرف‌کننده تطابق ندارد. باتوجه به ادله فوق به نظر می‌رسد محدودیت در مسئولیت که در ماده ۲۲ پذیرفته شده است در حال حاضر راهگشا نباشد به همین علت مسافران تمام تلاش خود را دارند تا با طرح دعوا از آن مستثنی شوند. از همین رو برخی از نویسندگان این ماده را به عنوان پاشنه‌ی آشیل کنوانسیون ورشو شناخته‌اند. (LARSEN, 2002) مطابق کنوانسیون ورشو دو امکان

وجود دارد تا نظام محدودیت در مسئولیت مجری نگردد. مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو اگر خسارت به واسطه خلافتکاری عمدی^۱ متصدی باشد مسئولیت متصدی نامحدود می‌گردد. همچنین مطابق ماده ۳ در صورتی که بلیطی برای مسافر صادر نشده باشد مسئولیت نامحدود می‌گردد.

۴-وقایع موجد مسئولیت

برای جبران خسارت تحت کنوانسیون ورشو اینکه متصدی ناتوان از اثبات تمام تدابیر لازم انجام داده است کافی نیست. براساس ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو مدعی ملزم است خسارت و مبلغ خسارت را اثبات نماید. علاوه بر این خسارت باید براساس حادثه ایجاد شده باشد. همچنین حادثه باید در لحظه سوار و پیاده شدن رخ دهد. ماده ۱۷ مشکلات عمده برای دادگاه سبب شده است. در این قسمت مفهوم حادثه و اینکه چه زمانی حادثه رخ دهد را بحث می‌نماییم. متأسفانه این موضوع در کنوانسیون مونترال حل نشده است. از این رو دادگاه‌ها همچنان با این مشکل روبرو هستند.

مفهوم حادثه

ماده ۱۷ هیچ تعریفی از مفهوم حادثه ارائه نمی‌دهد. آنچه روشن است خسارت، حادثه نیست اما در نتیجه حادثه است. ماده ۱۸ مسئولیتی برای تلف، نقصان و یا ورود خسارت به کالا تحمیل می‌نماید. این ماده از واژه اتفاق به جای حادثه استفاده نموده است. این به‌کارگیری بر این دلالت دارد که از دید تنظیم‌کنندگان مفهوم حادثه از اتفاق متمایز است. در فرهنگ لغت حادثه به معنای یک اتفاقی که غیرمنتظره غیرقابل پیش بینی و غیرقصد شده معنی می‌دهد و در برخی مواقع در نتیجه بی‌دقتی است که منجر به خسارت و جراحت می‌شود. (Webster, 1991). علاوه بر این تعریف در دعوای دمارین دادگاه یک تصادف را به عنوان واقعه‌ای که یک اوضاع و احوال فیزیکی غیرمنتظره و نه براساس وقایع معمولی رخ می‌دهد. (DeMarines v. KLM, 1978) در پرونده ساک دادگاه تلاش نمود تا معنای کلمه حادثه را با بیان مسئولیت تحت ماده ۱۷ تشریح نماید. دادگاه تحلیل نمود که اخذ خسارت تحت ماده ۱۷ زمانی امکان‌پذیر است که اگر جراحت مسافر به واسطه واقعه غیرمنتظره و غیرمعمول یا حادثه‌ای که خارج از اختیار مسافر است رخ

گرفت. در واقع در صورتی که حادثه پس از عملیات بالارفتن هواپیما و قبل از فرود آمدن رخ دهد، در حالیکه مسافر در هواپیما می‌باشد، شرایط ماده ۱۷ تحقق می‌یابد. مضاف بر این، اگر حادثه در داخل هواپیما حتی اگر ارتباطی به پرواز نداشته باشد، رخ دهد، متصدی مسئول قلمداد می‌شود. در دعوی هرمان علیه یک شرکت هواپیمایی، هواپیما مورد سرقت واقع شد. هواپیما به خاورمیانه آورده شد و در بیان عمان مجبور به فرود آمدن نمود. برای شش روز تمام مسافران و خدمه در هواپیما و نزدیک آن محبوس شدند. پس از آن به یک هتل هدایت شدند و نهایتاً آزاد شدند. در این پرونده متصدی استدلال نمود که خسارت در حالیکه وارد شده است که هواپیما به عنوان یک کمپ پس از فرود آمدن استفاده شده است. از این رو تحت ماده قرار نمی‌گیرد. دادگاه ضمن رد این استدلال، اذعان داشت که تمام وقایع یک حادثه مستمر را ایجاد نموده است. (*Herman v. Trans World Airlines, 1972*). در یک پرونده مشابه هاسل علیه شرکت هواپیمایی سوئیس طرح دعوا نمود. دادگاه اظهار نظر نمود که پیش‌نویس کنوانسیون، بدون شک مفهوم داخل هواپیما را به معنای زمان سوار شدن و پیاده شدن در نظر گرفته‌اند. دادگاه همچنین بر این نظر قائل بود بسیار دشوار است تا میان حوادثی که در داخل هواپیما و غیر از آن رخ می‌دهد تفکیک قائل شویم. (*Husserl v. Swiss Air Transport Company, 1975*)

در جریان عملیات سوار شدن و پیاده شدن

در یک پرونده، دادگاه رای داد برای تعیین این‌که حادثه در جریان این عملیات رخ داده است به سه عامل مربوط می‌شود.

- موقعیت حادثه.

- فعالیتی که به سبب آن، شخص جراحات دیده است.

- اقدامات کنترلی خواننده.

این سه عالم و فاکتور ابتدا در پرونده *Day* مطرح شد. دادگاه متذکر شد که معیار سوم یعنی اقدامات بازدارنده و کنترلی خواننده، همچون دو معیار دیگر مهم و اساسی است با این تفاوت که معیار درونی در ارزیابی دو عامل دیگر تلقی می‌شود. (*Day v. TWA, 1975*). پرونده در مورد یک حمله تروریستی بود زمانی که مسافران شرکت هواپیمایی به منظور بازرسی در فرودگاه جمع شده بودند. دادگاه دریافت

دهد. با این تفسیر امکان جبران خسارت شامل موردی و جراحات به علت اقدام خود مسافر در یک عملکرد عادی و معمول هواپیما ایجاد شده است، وجود ندارد. دادگاه همچنین عقیده داشت که این تعریف باید پس از ارزیابی تمام شرایط پیرامون در خصوص جراحات مسافر به اجرا در بیاید. (*Louise Cobbs, 1999*) در کنفرانس گواتمالا یک اصلاحیه به ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو دیده می‌شود که مسئولیت بر متصدی برای یک واقعه به جای سانحه تحمیل می‌شود اما مطابق این کنفرانس در صورتی که متصدی از مسئولیت برای مرگ یا جراحات به تنهایی از یک حالت سلامتی مسافر منجر شده باشد بری می‌گردد. بیانیه‌های نمایندگان کشورها در کنفرانس گواتمالا دلالت بر این دارد که آن‌ها واژه واقعه را برای آنکه مفهوم موسع‌تری دارد به منظور توسعه قلمرو مسئولیت متصدی در نظر داشتند. نمایندگان در سند ورشو با بهره‌گیری از واژه سانحه در ماده ۱۷ و واژه واقعه در ماده ۱۸ اشاره دارند که قلمرو مسئولیت متصدی نسبت به مسافران در خصوص کالا و بار همراه مسافر متفاوت است. علاوه بر این در صورتی که کلمه واقعه به جای سانحه استفاده شده باشد ممکن است برخی وقایع که شخص مستحق دریافت خسارت نیست، غرامت دریافت نماید. باوجود این ابهام کنوانسیون مونترال همچنان با استفاده اصطلاح سانحه به جای اصطلاح موسع‌تر واقعه این موضوع را تاریک قرار داده است.

تعریف حادثه هیچ پاسخی نسبت به این‌که آیا حادثه باید مربوط به ریسک ذاتی هوایی باشد یا هر حادثه‌ای که سبب مسئولیت متصدی گردد نمی‌دهد. دادگاه‌ها مشکلات عدیده‌ای در اجرای تعاریف در عمل دارند.

زمان حادثه

بار اثبات اینکه حادثه در زمانی که در سند مقید کرده است بر عهده زیان‌دیده است. در این قسمت بر اساس ماده ۱۷ مفهوم داخل هواپیما و در جریان عملیات سوار شدن به هواپیما و پیاده شدن از هواپیما را تشریح می‌نماییم.

داخل هواپیما

در صورتی که مسافر از جراحاتی که به سبب یک حادثه در طول پرواز رنج ببرد، این حادثه تحت ماده ۱۷ قرار خواهد

بردند. علاوه بر این، تاریخ تدوین کنوانسیون هم مورد مذاقه قرار گرفته است. در این قسمت این دو رویکرد مورد بحث واقع می‌شود.

آرایی که بر عدم جبران خسارت نظر داشتند

در پرونده برون ت علیه TWA (Burnett v. TWA, 1973). رای داده شد که ماده ۱۷ صرف خسارت روحی را در بر نمی‌گیرد. این دعوا یکی از سه پرونده در هواپیماربابی در سپتامبر ۱۹۷۰ در بیابان اردن بود. دادگاه بر این نظر قائل بود از آنجایی که متن فرانسوی تنها متن اصلی می‌باشد باید معنی حقوقی فرانسوی در تفسیر اصطلاحات در کنوانسیون حاکم باشد. به سبب آن که حقوق دانان فرانسوی یک تفاوت میان خسارت بدنی و روحی قائل شده‌اند. از این رو وقتی در متن سند از خسارت بدنی استفاده کرده است به این معنی است که شامل خسارت روحی نمی‌شود. در صدور این رای دادگاه به تاریخ تدوین سند هم نظر داشت. پیش از تصویب ورشو پروتکل پاریس در سال ۱۹۲۵ نگارش یافته بود که به متن حاضر تغییر پیدا کرد. با در نظر گرفتن این تغییرات دادگاه نتیجه گرفت که خسارت محدود به خسارت بدنی است. در تایید این نظر کنوانسیون برن که نسخه اصلی آن شبیه ماده ۱۷ بود با اصلاح و اضافه نمودن واژه خسارت روحی امکان جبران خسارت روحی را فراهم ساخت. علاوه بر آرایی که ذکر شد، یک رای دیگر از جبران خسارت روحی امتناع کرد. (Rosman v. Trans World Airlines) (1974). در این پرونده رای داده شد که شمول خسارت بدنی بر خسارت روحی نمی‌شود. و خسارت بدنی مخالف خسارت روحی می‌باشد. تفسیر مضیق با در نظر گرفتن هدف کنوانسیون قابل توجه به نظر می‌رسد. زیرا مفاد باید به نحوی تفسیر گردند تا هدف کنوانسیون که همان یکسان‌سازی می‌باشد، حفظ گردد. در پرونده ساک با همین استدلال و در راستای حفظ یکسان‌سازی تفسیر مضیق انجام شد. (Air France v. Saks) در این پرونده دادگاه رای داد که تغییرات در پروتکل گواتمالا در ماده ۱۷ به معنی توسعه قلمرو کنوانسیون می‌باشد. واقعیت این است که این پروتکل قصد دارد تا دامنه مسئولیت متصدی را گسترش دهد. رویکرد دادگاه که استفاده پروتکل از واژگان موسع رویکرد کلی‌تر را توجیه می‌نماید.

که مسافران در مرحله سوار شدن بودند به سبب آنکه متصدی هوایی تعهدات خودش به عنوان متصدی با کنترل مسافران را آغاز کرده بود. بنابراین، فرض می‌شود ایشان مسئول محافظت از مسافران است. در این زمان محل حادثه تنها یکی از فاکتورهای ماده ۱۷ محسوب می‌شود. (Verschoor, 1997). مشابهتا، دادگاه در یک پرونده مشابه رای داد که در این مرحله مافر در مرحله عملیات سوار شدن قرار دارد. مسافران در مرحله نیستند که بتوانند به طور آزادانه در ترمینال در گردش باشند. این سه معیار در پرونده‌های متعدد بعدی مورد تبعیت قرار گرفت. اگرچه این معیار با انتقاداتی روبرو شده است. اگرچه پیش‌نویسان سند ورشو به دنبال خلق یک سیستم مسئولیت بودند تا از طریق آن بتوانند تمام خطرات هوایی پوشش دهند. اما به نظر می‌رسد به آن نائل نشدند. خطرات مسافرت‌های هوایی زمانی که متصدی هوایی بر مسافران کنترل خود را اعمال می‌نماید، آغاز می‌شود. در این مرحله متصدی هوایی انجام تعهدات خود را براساس قرارداد آغاز می‌نماید.

۵- خسارت روحی

با بررسی ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو آشکار می‌گردد که خسارت روحی در این ماده نیامده است و مستثنی شده است و این ماده تنها شامل خسارت بدنی می‌شود. این پرسش اساسی است که آیا ماده ۱۷ شامل خسارت روحی می‌گردد؟ در اوایل دهه هفتاد به علت تعداد زیادی از هواپیماربابی‌ها مسافران خواهان جبران خسارت روحی به علت هواپیماربابی شدند. سوال اساسی آن است که آیا اصطلاح خسارت بدنی شامل رنج‌های روحی بدون صدمه بدنی می‌شود؟ یا ماده ۱۷ شامل خسارت روحی به تبع خسارت بدنی می‌باشد؟

خسارت روحی بدون آسیب بدنی

قبل از پرونده شرکت هواپیمایی ایسترن علیه فلویید، آرایی دادگاه‌ها برای این پرسش که آیا خسارت روحی به تنهایی می‌تواند جبران گردد به دو دسته تقسیم شده است. در تفسیر اصطلاح خسارت بدنی^۳ دادگاه‌ها از متن فرانسوی را بهره

نویسندگان قصد مستثنی ساختن نوع خاصی از خسارت را نداشتند. به سبب آن که اگر چنین قصدی داشتند که خسارت روحی را مستثنی سازند، آن‌ها نوع خاصی از خسارت بدنی را همچون واژگان "blessure" در کنوانسیون ذکر می‌نمودند. مضاف بر این دادگاه بر سیر تاریخی تدوین کنوانسیون ورشو و رفتار کشورهای متعاقد توجه نمود. نهایتاً باید یادآور شد که در پروتکل گواتمالا این ابهامات با بکار گرفتن واژه خسارت شخصی از میان رفت.

خسارت روحی همراه با خسارت بدنی

با اینکه در پرونده فلوید گشایش‌هایی صورت گرفت اما این موضوع که مسافران می‌توانند برای آسیب روحی همراه با آسیب بدنی طلب خسارت نمایند سخنی به میان نیامد. از این‌رو هنوز مبهم است که آیا خسارت روحی به سبب آسیب بدنی به واسطه سانحه هوایی قابل جبران است؟ فرض مقابل یعنی آیا در صورتی که به واسطه آسیب روحی از یک هواپیماربابی مسافر دچار آسیب بدنی شود امکان جبران خسارت می‌باشد؟

آسیب روحی به سبب آسیب بدنی

تنها تعداد کمی پرونده وجود دارد که خواهان جبران خسارت آسیب روحی به سبب آسیب بدنی شده‌اند. این پرونده‌ها یک تفسیر مضیق از ماده ۱۷ ارائه دادند اما رای داده شد که آسیب روحی در نتیجه آسیب بدنی مطابق ماده ۱۷ قابل جبران است. در دعوی برنت دادگاه بر این موضوع که ماده ۱۷ باید به نحوی تفسیر شود که شامل خسارت روحی هم گردد. به سبب آنکه آسیب روحی در نتیجه آسیب بدنی خصوصیت خاصی برای عدم استحقاق به خسارت ندارد. در واقع چنین خسارتی جزئی از خسارت بدنی می‌باشد. (Burnett v. TWA) در دعوی راسمن دادگاه اظهار داشت که چنین خسارتی تحت ماده ۱۷ قرار خواهد گرفت. حتی دادگاه نظر داشت که آسیب بدنی ناشی از آسیب روحی هم قابل جبران است. دادگاه رای داد خسارت‌های قابل جبران باید بدنی باشد اما ممکن است یک ارتباط ذهنی میان سبب (حادثه) و اثر (آسیب روحی) وجود داشته باشد و در صورتی که خسارت بدنی اثبات شد در این زمان خسارت‌هایی در نتیجه آسیب بدنی شامل خسارت روحی هم می‌شود. اگرچه تنها خسارت‌هایی منبث از آسیب بدنی با یک ارتباط قابل جبران است. دادگاه به عنوان یک نتیجه

آرای که بر جبران خسارت نظر داشتند

یک رای مهم که مطابق آن اخذ خسارت برای آسیب روحی قابل مطالبه اعلام شد در پرونده هاسل علیه شرکت هواپیمایی سویس بود. دادگاه نظر داد که درست است که این موضوع مخالف متن فرانسوی کنوانسیون می‌باشد. اما هرچند متن فرانسوی الزام‌آور است اما معنای کلمات و تفسیر حقوقی سیستم فرانسه الزام‌آور نمی‌باشد. (Husserl v. Swiss Air Transport Company, 1975) دادگاه نظر داد که معنی اولیه کلمه مرگ، جراحت و هر جراحت بدنی می‌تواند بگونه‌ای تفسیر شود که شامل خسارت و آسیب روحی گردد.

دادگاه بر این رویکرد بود که عکس‌العمل‌های روحی بخشی از بدن تلقی می‌شود. در رابطه با قصد نویسندگان سند دادگاه استنتاج نمود که طرفین احتمالاً هیچ قصدی برای تمام خسارت روحی نداشته است به سبب آنکه اگر چنین هدفی را داشتند آنها صراحتاً چنین قصدی را بیان می‌نمودند. دادگاه نظر داشت که نویسندگان قصد نداشتند نوع خاصی از جراحت را مستثنی سازند. انواع خسارت‌ها باید به صورت موسع تفسیر گردد تا انواع صدمات را شامل شوند. از جمله آرای که به جبران خسارت برای آسیب روحی به تنهایی حکم داد در پرونده فلوید علیه شرکت هواپیمایی ایسترن بود جایی که یک هواپیما به صورت موقت موتورش از کار افتاد. خوشبختانه با روشن شدن یک موتور هواپیما به نحو سالم پرواز فرود آمد. برخلاف دادگاه هاسل دادگاه بر معنی حقوقی فرانسه از خسارت بدنی تکیه نمود. دادگاه نظر داد کنوانسیون یک رژیم مسئولیت حقوقی می‌باشد. دادگاه پس از مذاقه بر پرونده‌ها متقاعد شد که خسارت بدنی شامل آسیب‌های روحی هم می‌شود. دادگاه استدلال نمود معنی تحت الفظی واژه فرانسوی به خسارت بدنی در برگزیده معنای حقوقی فرانسوی آن نمی‌باشد و معنی عبارت فرانسوی در حقوق فرانسه نسبت به ترجمه انگلیسی آن بیشتر دربرگیرنده آسیب روحی می‌باشد. مضاف بر این دادگاه قانع شد که در حقوق فرانسه منعی جهت جبران خسارت برای نوع خاصی از خسارت شامل آسیب روحی وجود ندارد. در خصوص قصد نویسندگان کنوانسیون دادگاه به این نتیجه رسید که عبارت ماده ۱۷ آشکار می‌نماید که

اصطلاح آسیب بدنی به منظور تسهیل اخذ جبران خسارت برای آسیب روحی ارائه گردد. براساس این بیانیه قوانین تحت قانونی ملی کشورها امکان دارند جبران خسارت برای آسیب روحی تجویز نمایند. (Thomas J. Whalen, op.cit) پروتکل گواتمالا مفهوم آسیب شخصی را استفاده نمود و این یک فرصت از دست رفته است که کنوانسیون مونترال با عدم بهره بردن از یک واژه موسعتر امکان جبران خسارت برای خسارت روحی کامل را فراهم نساخت. البته آسیب روحی از لحاظ پزشکی با دشواری‌هایی همراه می‌باشد. به عنوان مثال بسیار دشوار است تا آسیب روحی از آسیب فیزیکی را تفکیک نماییم به سبب آنکه در بسیاری موارد این دو آسیب بهم آمیخته‌اند. مضاف براین در بسیاری موارد در طی زمان که از طرق آسیب روحی توانایی جسمی را کاهش می‌دهد.

۶- نتیجه گیری

با بررسی مفاد کنوانسیون ورشو و مقایسه آن با کنوانسیون مونترال پاسخ به فرضیه مثبت می‌باشد. به سبب آنکه نه تنها کنوانسیون مونترال مشکلات سیستم ورشو را حل می‌نماید بلکه تصویب کشورهای عضو هدف یکسان‌سازی را فراهم می‌سازد. با این وجود اگر برخی از کشورها عضو کنوانسیون ورشو بمانند درحالی‌که کشورهای دیگر عضو کنوانسیون مونترال گردند یکسان‌سازی حاصل نمی‌گردد. در صورتی که برخی از کشورها به این کنوانسیون بپیوندند و برخی همچنان عضو کنوانسیون ورشو بمانند با علم به ضرورت تصویب چنین سندی، کنوانسیون مونترال سندی کامل و جامع تلقی نمی‌گردد. به سبب آنکه یکسان‌سازی تحقق نخواهد یافت. این یکسان‌سازی آنقدر مهم است که حتی اگر وجود یک سند جدید ضروری باشد، آنچه اولویت دارد الحاق همه کشورها به یک سند است. بنابراین حفظ کنوانسیون ورشو بهتر از آن است که بخشی از کشورها عضو کنوانسیون ورشو باشند و برخی دیگر یک سند مدرن و جدید به نام مونترال را تصویب نمایند. در حال حاضر شرایطی که در زمان کنوانسیون ورشو وجود داشت، حکم‌فرما نیست. صنعت هوایی دیگر به حمایت از شرکت‌های هواپیمایی نیازی ندارد و خود شرکت‌های هواپیمایی در راستای جلب اعتماد مسافران خواهان مسئولیت نامحدود می‌باشد. از این رو دلیل

این حکم بیان نمود که شرکت هواپیمایی برای خواهان مسئول است. هر دو رای بیان شده مبتنی بر تفسیر لفظی از ماده ۱۷ می‌باشد. در واقع جبران خسارت برای صرف آسیب روحی با اهداف اصلی کنوانسیون یعنی حمایت از متصدیان حمل‌ونقل و یکسان‌سازی حقوق حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی مغایرت دارد. از این رو تجویز جبران خسارت برای آسیب روحی همراه با آسیب بدنی هم در تضاد با این اهداف می‌باشد. (Caroline Desbiens, 1992). با این وجود به نظر می‌رسد بعد از رای فلوید خسارت روحی به سبب آسیب بدنی قابل جبران است. در یک تصمیم دادگاه متذکر شد که تنها خسارت روحی که تقریباً به علت خسارت بدنی است قابل جبران است ولی خسارت روحی همراه با خسارت بدنی قابل جبران نیست. (Alvarez v. American Airlines, 2000)

آسیب بدنی به سبب آسیب روحی

پرونده‌های حقوقی در این خصوص بسیار کم است. تنها پرونده حقوقی که مستقیماً با این موضوع در ارتباط است پرونده راسمن می‌باشد. در این پرونده دادگاه رای داد که اگر مشکلات پوستی از طریق مشکلات روحی پرواز ایجاد یا تشدید شده است در این زمان مسافر قادر است برای چنین خسارتی اقدام نماید. اگرچه این رای مورد نقد و چالش از طریق آرای دیگر قرار نگرفت، در پرونده آلاواز خسارتی برای اختلالات استرس ناشی از ضربه دریافت نکرد. اگر مشکلات فیزیکی مانند افزایش ضربان قلب و افزایش میزان فشار خون می‌توان تحت کنوانسیون ورشو جبران خسارت صورت بگیرد. به طور مثال یک مسافر مضطرب می‌تواند براساس افزایش ضربان قلب ناشی از واکنشات هوایی اخذ خسارت نماید.

کنوانسیون مونترال

کنوانسیون مونترال تغییرات مهمی نسبت به کنوانسیون ورشو فراهم نساخت. تحت کنوانسیون جدید متصدی برای مرگ و خسارت بدنی مسئول است. برخی از تنظیم کنندگان کنوانسیون مونترال بدنبال فراهم ساختن جبران خسارت برای آسیب روحی غیر همراه با آسیب بدنی فراهم سازند. اگرچه این پیشنهاد از طریق اکثریت کنفرانس مونترال رد شد؛ به جای آن برخی از اعضا پیشنهاد نمودند یک بیانیه تفسیری از

مشکل در تفسیر می‌باشد. طرفین دعوا همیشه می‌توانند امیدوار باشند که دادگاه تفسیر درستی ارائه خواهد داد اما ایده‌آل آن است که اصطلاحی که از سوی نمایندگان در کنفرانس به دادگاه واگذار شده است مشخص می‌شد. پروتکل گواتمالا مفهوم خسارت شخصی را استفاده کرده است و بهتر بود که کنوانسیون مونترال اصطلاح موسع‌تری همچون پروتکل گواتمالا استفاده می‌نمود. در حال حاضر روشن است که تنها خسارت بدنی قابل جبران است. از این‌رو علاوه بر اینکه خسارت روحی قابل جبران نیست، تمایز میان خسارت بدنی و روحی خود مشکل به نظر می‌رسد. با وجود اشکالات مطرح شده در کنوانسیون مونترال، به نظر می‌رسد یک سند بین‌المللی جامع باشد و هیچ شکی نیست پیشرفت‌هایی نسبت به سیستم ورشو در راستای همگامی با نیازهای جامعه کنونی دارد و به نظر می‌رسد ایجاد کننده یک تعادل میان منافع مسافران پروازهای هوایی و متصدی حمل و نقل باشد.

۷-مراجع

- Caroline. D. (1992), "Air Carrier's Liability for Emotional Distress Under Article 17 of the Warsaw Convention: Can it Still be Invoked?", *Annals of Air & Space Law Vol. XVII-II*.
- Chrisholm, V. (1963), "British European airways", *Lloyd's Rep. 626, Manchester Assize*.
- Grein, V., (1936), "Imperial Airways, Ltd., King's Bench Division 23 October 1936; Court of Appeals 13 July 1936, see Law Reports.
- Henrik. G. (1987), "Erstatning for skade på passagerer ved flykapringer og andre angreb på flysikkerheden", *U B 312*.
- Hjalsted, F. (1957), "Luftbefordrerens kontraktansvar i international luftret", *U B 1*.
- Husserl, V. (1975), "Swiss Air Transport Company" *D. Ct., Supra note 67*.

برای محدودیت در مسئولیت از میان رفته است. از این رو هیچ محدودیت مسئولیت در راستای حمایت از مشتری قابل قبول نمی‌باشد. همچنین برخی از اصطلاحات همچون خلافکاری عمدی، سانحه و حتی خسارت بدنی مشکلاتی در تفسیر برای دادگاه ایجاد نموده است. این اصطلاحات تحت سیستم سیویل لا تدوین یافته است. به عنوان نمونه محدودیت در مسئولیت سبب طولانی‌تر شدن و هزینه‌بر شدن نظام مسئولیت شده است. جایی که متضرر نه تنها باید سال‌های زیادی برای جبران خسارت منتظر بماند بلکه با مشکلات زیادی روبرو خواهد شد. کنوانسیون مونترال یک راه حل برای برخی از این مشکلات ارائه می‌دهد. به عنوان مثال، با فراهم نمودن نظام مسئولیت نامحدود، کنوانسیون با اصول جبران خسارت و حمایت از مصرف‌کننده در جامعه مدرن همگام می‌شود. مضاف بر این نظام مسئولیت نامحدود مشکلات تفسیر خلافکاری عمدی را از بین می‌برد. زیرا وقتی محدودیت در مسئولیت وجود ندارد دیگر تلاش برای افزایش آن معنی نخواهد داشت. از میان بردن اثبات خلافکاری عمدی و ایجاد مسئولیت مطلق تا مبلغ ۱۰۰۰۰۰ SDR برای خسارت به مسافر، سبب جبران خسارت به نحو کامل از مسافر می‌شود و از طولانی شدن دعوا و هزینه‌بر شدن آن می‌کاهد. تعداد کم مفاد جدید در کنوانسیون مونترال نشان می‌دهد که کنوانسیون ورشو کاملاً بد نیست. به عنوان شاهد مثال بسیاری از مفاد ورشو در کنوانسیون مونترال ثابت مانده‌اند. در واقع بنای اصلی کنوانسیون مونترال از ورشو اقتباس شده است. کنوانسیون ورشو تعارض قوانین و صلاحیت را کاهش می‌دهد. به عنوان نمونه با تدوین قوانین الزامی، امکان انعقاد قرارداد خارج از سند ورشو امکان ندارد. در هر حال سیستم ورشو نیازمند اصلاح و به‌روزرسانی دارد که با کنوانسیون مونترال محقق شده است. سند مونترال اسناد متعدد ورشو را در قالب یک سند با به‌روزرسانی آن در راستای حمایت از مسافران تنظیم شده است. شناسایی بلیط الکترونیکی، حذف محدودیت در مسئولیت و صلاحیت از جمله این موارد است.

با این همه سختی تفسیر اصطلاحاتی همچون سانحه و خسارت بدنی در کنوانسیون مونترال تغییر پیدا نکرد. فقدان راه‌حل در خصوص این‌که آیا متصدی برای وقایعی که بالذات خطر محسوب نمی‌شود مسئول است به معنی وجود

- Ritts, V. (1949), "American verses Airlines, Inc., United States District Court, Southern District of New York, 17-18 Jan. see United States aviation Reports, pp.65-71.
- Rosman, V. "Trans World Airlines" (1974), N.Y.A.Ct., 34 N.Y.2d 385, 314 N.E.2d 848, pp.358 N.Y.S.2d 97.
- Verschoor, I. H. P. H. (1997), "The liability of the Carrier under the Warsaw System", McGill University, Private International Air Law: Cases and Materials, Vol. 1.
- Whalen, T.J. (2000), "The new Warsaw Convention: The Montreal Convention", Annals of Air & Space Law, Vol. XXV NumberI.
- Jarvis, R.M. & Straubel, M.S., (1994), "Litigation with a foreign Flavor: A Comparison of the Warsaw Convention and the Hamburg Rules", Journal of Air Law and Commerce.
- L. Cobbs. L. (1999), "The Shifting Meaning of "Accident" under Art. 17 of the Warsaw Convention: What did the Airline know and what did it do about it?", Air and Space Law, Vol. XXIV Number 3.
- Milde. M. (1999), "Liability in International Carriage by Air - the new Montreal Convention of 28 May 1999", Unif. L. Rev.
- Palleroni, V. (1939), S.A. Navigazione Aerea, "Revue Générale de Droit Aérien", pp. 309-318.