

حقوق هوایی

مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی
برای خسارت وارده به مسافر

کریستوفر تالیان

ترجمه:
حمید قنبری



مجمع علمی و فرهنگی مجد

سرشناسه	تالی، کریستوفر (Thalin, Christoffer)
عنوان و نام پدیدآورنده	حقوق هوایی مسوولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارت وارده به مسافر/کریستوفر تالین؛ ترجمه حمید قنبری
مشخصات نشر:	تهران، مجد، ۱۳۹۰.
مشخصات ظاهری	۱۷۶ ص.
شابک	۹۷۸-۶۰۰-۱۹۳-۰۰۸-۹
یادداشت	عنوان اصلی: The air carrier's liability for passenger damages.
موضوع	کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹ م = ۱۳۰۸)
موضوع	(Warsaw Convention 1929)
موضوع	حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات
موضوع	مسوولیت در حوادث هوایی
موضوع	بیمه هوایی
شماره افزوده	قنبری، حمید، ۱۳۶۲-، مترجم
رده‌بندی کنگره	۷۱۳۹۰ ج ۲ / ۴۰۹۵ K۴
رده‌بندی دیویی	۳۴۳/۰۹۷
شماره کتابشناسی ملی	۲۴۲۰۷۴۹۹

حقوق هوایی

(مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی برای خسارات وارده به مسافر)

نوشته کریستوفر تالین

ترجمه: حمید قنبری

انتشارات مجد

چاپ اول: ۱۳۹۰ تعداد: ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: ۴۰۰۰ تومان

حق چاپ محفوظ و منحصراً به «مجد» است.

دفتر مرکزی:

تهران، میدان انقلاب، ابتدای خیابان اردیبهشت، تقاطع شهدای ژاندارمری، پلاک ۵۹

تلفن و دورنگار: ۶۶۴۹۵۰۳۴ - ۶۶۴۰۹۴۲۲ - ۶۶۴۶۳۳۸۶

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۱۹۳-۰۰۸-۹

ISBN: 978-600-193-008-9

نمایشگاه‌های دائمی آثار حقوقی «مجد»

شعبه فروردین: خیابان ۱۲ فروردین، مقابل تعزیرات، پلاک ۲۸۳، طبقه دوم تلفن: ۶۶۴۹۰۹۹۸

شعبه اردیبهشت: خیابان اردیبهشت (منیری جاوید)، تقاطع شهدای ژاندارمری، پلاک ۵۷ تلفن: ۶۶۴۸۶۸۷۴

شعبه کریمخان: بلوار کریمخان، بعد از خردمند شمالی، پلاک ۴۳، واحد ۲ تلفن: ۸۸۸۳۴۳۳۷

شعبه یزد: خیابان فرخی یزدی، مجتمع تجاری شقایق، طبقه هم کف - تلفن: ۶۲۶۸۶۷۰ ۳۵۱

www.majdlaw.com

E-mail: mailmajd@yahoo.com

سیستم اشتراک پذیری و مجده:

ارمال پیامک حاوی نام و نام خانوادگی و شغل (در صورت تمایل) به شماره ۳۰۰۰۸۷۷۶۷۷

فصلنامه حقوقی مجد با ارائه مقالات اساتید میرز حقوق کشور بطور منظم منتشر می‌شود.

فهرست مطالب

۷	خلاصه
۱۱	پیشگفتار
۱۲	اختصارات
۱۳	بخش اول: مقدمه
۱۵	۱.۱. هدف
۱۵	۱.۲. روش، محتوا و محدوده
۱۶	۱.۳. خلاصه
۱۷	بخش دوم: تاریخچه مختصر حقوق هوایی
۱۹	۲.۱. حقوق بین الملل عمومی هوایی
۱۹	۲.۱.۱. کنوانسیون پاریس
۲۰	۲.۱.۲. کنوانسیون شیکاگو
۲۱	۲.۲. حقوق بین الملل خصوصی هوایی
۲۱	۲.۲.۱. سیستم ورشو
۲۲	۲.۲.۲. کنوانسیون ورشو
۲۶	۲.۲.۳. پروتکل لاهه
۲۸	۲.۲.۴. کنوانسیون گوادالاخارا
۲۹	۲.۲.۵. توافق نامه مونترال
۳۰	۲.۲.۶. پروتکل گواتمالاسیتی
۳۱	۲.۲.۷. پروتکل های الحاقی شماره ۱، ۲ و ۳ مونترال
۳۲	۲.۲.۸. پروتکل شماره ۴ مونترال
۳۲	۲.۳. توافق نامه های خصوصی و اعمال یکجانبه
۳۴	۲.۴. کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹
۴۱	بخش سوم: ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو
۴۳	۳.۱. ماده ۱۷
۴۵	۳.۲. صدمه تحمل شده
۴۵	۳.۳. مسافر
۴۶	۳.۴. طول دوران مسئولیت

۴۹	بخش چهارم: حادثه
۵۲	۴.۱. معنای معمولی
۵۳	۴.۲. سیاق و هدف
۵۴	۴.۳. رفتار و تفسیرهای امضاء کنندگان
۵۵	۴.۴. رویه قضایی
۵۶	۴.۵. رأی ساکس
۵۸	۴.۶. پس از ساکس
۵۹	۴.۶.۱. اجرای مضیق ساکس
۶۱	۴.۶.۲. رابطه سببیت
۶۴	۴.۷. صدمه مسافر به مسافر
۶۶	۴.۷.۱. رأی والاس
۶۷	۴.۸. اعمال تروریستی
۶۹	۴.۹. نتیجه گیری
۷۳	بخش پنجم: صدمه بدنی
۷۶	۵.۱. صدمه روانی به تنهایی
۷۸	۵.۱.۱. رأی تیچنر
۷۹	۵.۱.۲. آرای فلوید
۸۵	۵.۱.۳. رأی کوتسامباسیس
۸۶	۵.۲. صدمه روانی به همراه صدمه فیزیکی
۸۷	۵.۲.۱. عدم پذیرش جبران خسارت برای صدمات روانی
	۵.۲.۲. پذیرش خسارت برای صدمات روانی در جایی که صدمات بدنی
۸۹	۵.۲.۳. پذیرش خسارت تنها برای صدمات روانی ناشی از صدمات بدنی
۹۰	۵.۳. صدمه بدنی ناشی از شوک روانی
۹۰	۵.۴. نتیجه گیری
۹۷	بخش ششم: انحصاری بودن
۹۹	۶.۱. ماده ۲۴
۱۰۰	۶.۲. اصلاحات
۱۰۱	۶.۳. رأی تسنگ
۱۰۲	۶.۴. نتیجه گیری
۱۰۴	منابع و مآخذ
۱۰۹	ضمائم
۱۱۱	قانون اجازه الحاق ایران به کنوانسیون ورشو
۱۵۸	متن انگلیسی کنوانسیون ورشو

خلاصه

کنوانسیون یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل بین‌المللی از طریق هوا، کنوانسیون ورشو، در سال ۱۹۲۹ کامل شد. هدف اصلی این کنوانسیون همانطور که از نام کنوانسیون پیداست یکسان سازی قواعد حقوق خصوصی حاکم بر صنعت حمل و نقل بوده است تا بدین وسیله از تعارض قوانین و تعارض دادگاههای عمده‌ای که وجود داشته است اجتناب گردد.

هدف دوم این کنوانسیون این بوده است که از صنعت نوپا و از نظر مالی ضعیف حمل و نقل هوایی در مقابل ادعاهای فزاینده‌ای که از سوی مسافران خسارت دیده مطرح می‌شده حمایت نماید. بنابراین کنوانسیون ورشو، یک سیستم مسئولیت مبتنی بر تقصیر با بار اثبات معکوس ایجاد نمود. همچنین مسئولیت پولی را نیز تا حد خاصی محدود نمود. مقررات مربوط به مسئولیت، اصل و اساس کنوانسیون ورشو را تشکیل می‌دادند اما از آنجایی که امکان جبران خسارت اقتصادی در این کنوانسیون محدود بود، یک سری اسناد حقوقی و موافقت‌نامه خصوصی دیگر در صدد اصلاح این کنوانسیون برآمدند. وجود این موافقت‌نامه‌ها و اصلاحات متعدد برای دول عضو این مشکل را به وجود آورد که کدام مقرره را باید اعمال نمایند. به منظور بروز نمودن قواعد و پایان دادن به ابهاماتی که در اثر کثرت اسناد قانونی در این خصوص به وجود آمده بود، یک کنوانسیون جدید در ۲۸ می ۱۹۹۹ در مونترال پذیرفته شد. کنوانسیون جدید مونترال زمانی که ۳۰ دولت آن را امضاء نمایند لازم الاجراء خواهد شد.

شرایطی که تحت آن شرایط، متصدی حمل و نقل برای خسارات وارده به مسافر مسئول شناخته می‌شود در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ذکر شده‌اند. متصدی حمل و نقل زمانی مسئول خواهد بود که مسافر با شرایط زیر خسارت دیده باشد:

۱- فوت نموده باشد، مجروح شده باشد و یا خسارت بدنی دیگری را متحمل شده باشد.

۲- مسافر یک پرواز بین‌المللی باشد.

۳- یک حادثه رخ داده باشد.

۴- داخل هواپیما و یا در جریان سوار شدن به آن یا پیاده شدن از آن باشد.

اکثر این عبارات، واضح به نظر می‌رسند با این حال درک معنای حقوقی عبارات «حادثه» و «خسارت بدنی» مشکل‌تر از دیگر عبارات به نظر می‌رسد.

معنای عادی کلمه «حادثه» عبارتست از همان خسارت دیدن فرد اما همین کلمه برای اشاره به سبب خسارت نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد و همچنین برای اشاره به خود خسارت و هدف حادثه نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. این کلمه معنای تعریف شده حقوقی ندارد و این امر تفسیر این کلمه را دشوارتر می‌نماید. دیوان عالی ایالات متحده آمریکا در رأی ساکس اعلام کرد که کلمه «حادثه» که در ماده ۱۷ کنوانسیون آمده است مستلزم آن است که: یک واقعه غیر منتظره یا غیر معمول که نسبت به مسافر حالت خارجی دارد. این تعریف باید به نحو انعطاف پذیری با ملاحظه تمامی شرایط اعمال شود. دادگاه همچنین نظر داد که «حادثه»، سبب خسارت است و نه خود خسارت. بنابراین دادگاه در مواردی که صدمه متحمل شده توسط مسافر نتیجه واکنش داخلی وی به عملکرد معمولی هواپیما بوده است را رد کرد.

با این حال در این پرونده دادگاه توضیح نداد که آیا متصدی حمل و نقل مسئول تمامی خساراتی است که مسافر بر اثر حادثه غیر منتظره یا غیر معمول متحمل شده است و نسبت به مسافر، خارجی می‌باشند یا خیر؟ به عبارت دیگر آیا متصدی حمل و نقل مسئول صدماتی که مسافران به یکدیگر وارد می‌نمایند نیز می‌باشد یا خیر؟ آیا وی مسئول خسارات ناشی از حملات تروریستی نیز می‌باشد یا خیر؟ از نظر من متصدی حمل و نقل باید تنها در مواردی مسئول دانسته شود که یک رابطه سببیت بین علت خسارت و عملکرد هواپیما وجود داشته باشد. البته منظور از منشاء خسارت فقط عملکرد تکنیکی و مکانیکی هواپیما نیست بلکه خدماتی که

متصدی حمل و نقل هوایی ارائه می‌دهد نیز می‌باشد. بنابراین اگر مسافری به مسافر دیگر خسارت وارد نماید اما علت این کار آن باشد که به مسافر صدمه زننده بیش از حد الکال داده شده است، در این صورت نیز متصدی حمل و نقل، مسئولیت خواهد داشت.

این مسأله که آیا «صدمه بدنی» شامل صدمه صرفاً روانی نیز می‌شود و آیا شامل صدمه روانی همراه با صدمه جسمی نیز می‌شود یا خیر توسط دو دادگاه عالی با دو نتیجه متفاوت مورد تصمیم‌گیری قرار گرفته است. در رأی تیچنر دادگاه عالی اسرائیل تصمیم گرفت که چنین خسارتی بر اساس کنوانسیون قابل پرداخت است و این به نوعی مدرن سازی کنوانسیون قدیمی است. از سوی دیگر دادگاه عالی آمریکا رأی داد که نویسندگان متن کنوانسیون می‌خواسته‌اند صدمه روانی صرف قابل پرداخت نباشد و چنین کاری با هدف یکسان سازی کنوانسیون مغایرت داشته است؛ چرا که بسیاری از دولتها در آن زمان یعنی در سال ۱۹۲۹ دریافت خسارت برای خسارات صرفاً معنوی را مجاز نمی‌دانستند. علاوه بر این هدف محدود کردن مسئولیت متصدی حمل و نقل برای خسارات وارده به مسافر نیز محقق نخواهد شد زیرا اگر اجازه دهیم خسارات روانی نیز دریافت شوند، محدوده خسارات قابل دریافت بر اساس ماده ۱۷ کنوانسیون نیز افزایش خواهند یافت. دیوان عالی آمریکا همچنین به متن فرانسوی کنوانسیون نگاه کرد و دریافت که عبارت *Lesion Corporelle* به صدمه بدنی ترجمه می‌شود. ترجمه‌ای که نشان می‌دهد که خسارات روانی تحت شمول کنوانسیون نیستند.

ماده ۲۴ کنوانسیون ورشو بیان می‌کند که ادعایی که شرایط ماده ۱۷ را داشته باشد، تنها می‌تواند با شرایط و محدودیت‌های این کنوانسیون مطرح شود. با این حال ماده ۲۴ بیان نمی‌کند که آیا ادعایی که شرایط ماده ۱۷ را نداشته باشد می‌تواند بر اساس یک منبع قانونی دیگر علیه متصدی حمل و نقل هوایی مطرح شود یا خیر؟ کنوانسیون مونترال جدید این مطلب را وضوح بیشتری بخشید و بیان کرد که هر دعوایی برای جبران خسارت از هر منبعی که تأمین شود، تنها می‌تواند با شرایط و محدودیت‌های این کنوانسیون مطرح شود. دیوان عالی آمریکا بر این عبارت جدید

ماده ۲۴ کنوانسیون تکیه کرد و رأی داد که در زمانی که مسافر، شرایط مسئولیت مقرر در کنوانسیون وجود ندارد، بر اساس قانون ایالتی علیه متصدی حمل و نقل هوایی به خاطر خسارات وارده طرح دعوی نماید.

پیشگفتار

مایلم از پروفیسور لارس گورتن و دانشکده حقوق دانشگاه لوند سوئد به دلیل راهنمایی‌های ارزشمندی که در طول نگارش این اثر داشته‌ام تشکر نمایم. همچنین می‌خواهم تشکر ویژه خود را از جسیکا جلگرن و آدام کیدان ابراز نمایم که ویرایش ادبی این متن را انجام دادند و به عبارتی مطالعه این متن را برای خوانندگان تسهیل نمودند. در پایان مایلم که از سیسیلیا به خاطر علاقه و محبت فراوانش در طول نگارش این تز تلاش نمایم.

لوند، دسامبر ۲۰۰۲

www.ketab.ir

اختصارات

CITEJA	Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens
ECJ	European Court of Justice
IATA	International Aviation Transit Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
IMF	International Monetary Fund
SDR	Special Drawing Right
SGMW	Special Group on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System

www.ketab.ir