

تحلیل و واکاوی حقوقی مسئولیت مدنی در سانحه هوایی در فقه امامیه

(تاریخ دریافت ۱۴۰۰/۰۵/۱۵، تاریخ تصویب ۱۴۰۰/۰۹/۱۲)

مهدی فدایی

چکیده

یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی حمل و نقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهمبستگی است. این وضعیت آشفته، افراد را در یافتن راه حل های مناسب دچار سردرگمی می نماید. پیرامون مسئله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است: اولین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسئولیت ها را در خود پیش بینی نموده است. مثل قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، قانون جزا و.... منبع دوم کنوانسیون ورشو می باشد. این کنوانسیون به منظور یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ به وجود آمده و علاوه بر متن اصلی، دارای ملحقاتی نیز می باشد: پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه ناظر به اصلاح کنوانسیون ورشو، کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا. بنابر ماده واحده ۱۳۶۴ تحت عنوان «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی کشور» باید کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه در ایران نیز اجرا شود. مهم ترین منبع در رسیدگی به خسارات ناشی از سوانح هوایی در قبال «مسافری» این منبع قانونی است. منبع مرتبط سوم در این زمینه کنوانسیون مونترال است. این کنوانسیون اگر چه سند موخر بین المللی در این زمینه است اما به دلیل آن که ایران بدان نیوسته است در ایران لازم التباع نیست. در این مقاله به این موضوع مهم پرداخته ایم که در صورت بروز سانحه هوایی مسئول کیست و وظایف و تکالیف مسئول در مقابل حادثه دیدگان یا بازماندگان آنان چیست؟

واژگان کلیدی: سوانح هوایی، سقوط هواپیما، مسافران هواپیما، ورود ضرر و زیان، حادثه دیدگان

مقدمه

بند نخست: بررسی و شناخت مسئولیت مدنی و ارکان آن

این اصطلاح نمایانگر مجموع قواعدی است که وارد کننده ی زیان را به جبران خسارت زیان دیده ملزم میکند، از دیدگاه دیگر در هر موردی که شخص ناگزیر از جبران خسارت دیگری باشد، می گویند؛ در برابر او مسئولیت مدنی دارد این مسئولیت لازمه ی داشتن اراده و اختیار است^۱. مسئولیت مدنی در اصل ناشی از بی مبالاتی اشخاص است ولی برای تحقق مسئولیت مدنی وجود سه رکن ضروری است:

(۱) وجود ضرر: هدف از قواعد مسئولیت مدنی، جبران ضرر است لذا وجود ضرر به طور طبیعی مقدم بر جبران آن خواهد بود. در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی در این باره چنین آمده است:

« هر کس بدون مجوز قانونی... لطمه ای وارد کند که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد».

(۲) ارتکاب فعل زیان بار یا نامشروع: ایراد ضرر به دیگری باید با فعل نامشروع انجام گیرد، تا قابل جبران باشد، در این باره نیز ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی چنین می گوید:

« هر کس بدون مجوز قانونی... فعلی انجام دهد که موجب زیان دیگری شود، ضامن است».

اما در صورتی که فعل مشروع باشد مثل دفاع مشروع، اگر موجب خساراتی شود، مسئول خسارات نخواهد بود؛ همان طوری که ماده ۱۵ قانون مسئولیت مدنی نیز مؤید آن است.

^۱. کاتوزیان ناصر، الزامهای خارج از قرارداد، جلد اول، تهران: دانشگاه تهران، موسسه انتشارات، ص ۳۴

۳) رابطه سببیت: صرف وجود ضرر و ارتکاب عمل نامشروع موجب جبران خسارت نمی شود و باید بین ضرر وارده، عامل و فعل زیانبار، رابطه سببیت احراز شود به طوری که عرف نیز به آن شهادت دهد.

بند دوم: مبانی مسئولیت مدنی

برای این که شخص، مسئول اعمال خویش باشد و ضرری را که به دیگری وارد کرده، جبران نماید، چهار مبنا و نظریه وجود دارد؛

۱) نظریه تقصیر: شخص مقصر باید جبران کننده خسارات وارده به دیگران باشد.

۲) ایجاد خطر: ایجاد کننده خطر در این نظریه مسئول جبران خسارات دیگری شناخته شده است، گرچه مقصر نباشد.

۳) نظریه مختلط: طرفداران این نظریه نیز برای هر دو نظریه فوق، سهمی قائل شده اند.

۴) تضمین حق: هواداران این نظریه معتقدند که هر کس در جامعه حقی دارد و این حق نیز از سوی قوانین جاری مورد حمایت قرار گرفته است؛ لذا آن ها نظریات فوق را صحیح نمی دانند. در حالی که آن چه در قانون مسئولیت مدنی ما پذیرفته شده است، بیشتر نظریه تقصیر می باشد.^۱

بند سوم: سوانح هوایی

تعریف هواپیما: وسیله ای است که بتواند در نتیجه عکس العمل هوا به جز عکس العمل هوا در برابر سطح زمین، خود را در هوا نگاه دارد.^۲ درخصوص مفهوم سانحه هوایی باید گفت برای وسایل پرنده با سرنشین رویداد ناشی از عملیات وسایل پرنده در فاصله زمانی ورود

^۱. کاتوزیان ناصر، الزامهای خارج از قرارداد، جلد اول، تهران: دانشگاه تهران، موسسه انتشارات، ص ۱۷۱.

^۲. آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیر نظامی)

اولین فرد به وسیله پرنده به منظور پرواز تا پیاده شدن آخرین فرد از آن و برای وسایل پرنده بدون سرنشین در فاصله زمانی که وسیله پرنده آماده حرکت به قصد پرواز باشد تا زمانی که وسیله پرنده (در انتهای پرواز) متوقف می شود و سیستم پیش رانش اصلی خاموش می گردد^۱

بخش اول: مبنای فقهی و حقوقی مسئولیت مدنی در سوانح هوایی

گفتار نخست: مبنای فقهی

در فقه امامیه بر اساس آیات قرآن کریم و روایات نبی مکرم اسلام (صلی الله علیه و آله وسلم) و همچنین احادیث اهل بیت عصمت و طهارت (علیهم السلام) قواعد فقهی ایجاد شده که جنبه های حقوقی نیز دارند لکن برخی از این قواعد در حقوق جنبه جزایی و کیفری دارند و برخی جنبه مدنی. قابل ذکر آنکه، قواعدی همچون لا ضرر، اتلاف، تسبیب، ضمان ید، ضمان غرور و ضمان تعدی و تفریط از مشهورترین و پرکاربردترین منابع فقهی در اثبات مسئولیت مدنی بوده که در این بخش به قواعد مرتبط با این موضوع اشاره ای گذرا خواهد شد.

بند نخست: قاعده ی لا ضرر

یکی از مهمترین قواعد فقهیه که استنادات فراوانی در فقه به آن می شود، قاعده لا ضرر است، این قاعده علاوه بر کتاب در سنت نیز مدارکی دارد، لکن مهمترین دلیل بر حجیت آن، عقل است.

دلایل و مستندات قاعده: دلایل این قاعده عبارت است از:

^۱. آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی ایران (غیر نظامی) ماده ۱ بند پ

۱. از مهمترین مستندات قاعده در کتاب می توان به آیات ۲۳۱ و ۲۳۴ سوره مبارکه بقره^۱: اشاره نمود که دلالت آنها بر حرمت ضرر و ضرار به دیگران بین و آشکار است.

همچنین احادیث فراوانی در باب دلالت بر حرمت ضرر و ضرار ذکر شده است که از مهمترین و مشهورترین آنها حدیث نبوی مشهور است که پیامبر (صلی الله علیه و آله وسلم) در آن فرمودند:

{انک رجل مضار و لاضرر و لا ضرار علی المومن} و دلالت آن برنهی از ضرر به دیگران، واضح و مبرهن است.

همچنین بناء عقلا را از مستندات قاعده لاضرر دانسته اند چرا که عقلا، از هر نوع ضرر رسانیدن به دیگری، نهی کرده و زیان زننده را ضامن خسارت وارده میدانند و این در حالی است که شارع مقدس نه تنها از این بناء عقلاء نهی نکرده بلکه آن را با آیاتی از قرآن کریم و روایات تقویت نموده است.

ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی می گوید: هر کس بدون مجوز قانونی عمدا یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجاری یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد.

^۱. برخی آیات که مستند این قاعده قرار میگیرند عبارتند از:

الف: آیه ۲۳۱ سوره بقره: { وَلَا تُمْسِكُوهُنَّ ضِرَارًا لِنَعْتَدَنَّ لَهُنَّ فِي الْأَرْحَامِ مَنْ يَفْعَلْ ذَلِكَ فَقَدْ ظَلَمَ نَفْسَهُ وَلَا تَتَّخِذُوا آيَاتِ اللَّهِ هُزُوًا وَ اذْكُرُوا نِعْمَتَ اللَّهِ عَلَيْكُمْ وَمَا أَنزَلَ عَلَيْكُمْ مِنَ الْكِتَابِ وَالْحِكْمَةِ يَعِظُكُمْ بِهِ وَ اتَّقُوا اللَّهَ وَ اعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ }
ب: آیه ۲۳۴ سوره بقره: { وَلَا تَضَارَّ وَالِدَةٌ بَوْلِهَا وَلَا مَوْلُودٌ لَهُ بَوْلُهُ وَ عَلَى الْوَارِثِ مِثْلُ ذَلِكَ فَإِنْ أَرَادَا فِصَالًا عَنْ تَرَاضٍ مِنْهُمَا وَ تَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا وَ إِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُم بِالْمَعْرُوفِ وَ اتَّقُوا اللَّهَ وَ اعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ }

این مورد قطعا از موارد قابل استناد به قاعده لاضرر و به تعبیری دلالت آن بدیهی و آشکار است چراکه بحث آن در باب ضرر اعم از مادی و معنوی، عمدی و غیر عمدی است که اگر قاعده لاضرر را در معنای نهی یا نفی ضرر غیر متدارک در نظر بگیریم، الزام به جبران خسارت هم قابل استناد می باشد. در خصوص سوانح هوایی و مسئولیت ایجاد شده ی ناشی از آن می توان مطابق قاعده لاضرر خسارت وارده به مسافری چه جانی و چه مالی و حتی معنوی را قابل جبران دانست چرا که شارع مقدس هیچگونه ضرری را غیر قابل جبران نمیداند مگر در مواردی خاص. ماده ۲ این قانون اظهار می دارد: در موردی که عمل وارد کننده زیان موجب خسارت مادی و معنوی زیان دیده شده باشد دادگاه پس از رسیدگی و ثبت امر او را به جبران خسارت مذکور محکوم می نماید و چنانچه عمل وارد کننده زیان، موجب یکی از خسارات مزبور شده باشد دادگاه او را به جبران همان نوع خسارتی که وارد نموده محکوم خواهد نمود. این ماده نیز از باب قاعده لاضرر قابل استناد و استدلال است اما به شرط آن که لا در لاضرر را به معنای نفی ضرر غیر متدارک یا نهی اتخاذ کنیم.

ماده ۴ این قانون می گوید: دادگاه می تواند میزان خسارت را در موارد زیر تخفیف دهد:

۳) وقتی که زیان دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم نموده یا به اضافه شدن آن کمک یا وضعیت وارد کننده زیان را تشدید کرده باشد. همانگونه که ملاحظه می شود این ماده نیز بر اساس آنچه تاکنون گفته شد، قابل استناد به قاعده لاضرر است چرا که یکی از شروط در شی مضمون، آن است که خود عامل و موجب زیان نباشد، لذا هر قدر که شی مضمون در ایراد خسارت به خود، موثر باشد، از تقصیر وارد کننده زیان کاسته می گردد و این در واقع تخفیف به مباشر خسارت نیست، بلکه رعایت دقیق سهم مباشر در ایراد خسارت است لکن از باب تسامع، لفظ تخفیف به کار رفته است^۱ کما اینکه

^۱ عمید زنجانی، عباسعلی، موجبات ضمان، صفحه ۲۹۴

در ماده ۲۱ پیمان ورشو نیز نقش زیان دیده را در ایجاد خسارت از موارد معافیت جزئی و یا کلی مسئولیت متصدی حمل و نقل می داند.

بند دوم: قاعده اتلاف

یکی از موجبات ضمان در نظر فقهای امامیه، اتلاف است. اتلاف به معنای نابود کردن و تضييع مال دیگری است و یا اینکه بابقاء اصل مال، مالیت آن را از بین ببرد که قسم اول را اتلاف حقیقی و دومی را اتلاف حکمی می نامند. بر اساس اطلاعات ادله ی قاعده ی اتلاف (کتاب، سنت، اجماع، و بناء عقلا) عمد و قصد تألف در الزام وی به ضمان و جبران خسارت، نقشی ندارد و در هر صورت مباشر تلف، ضامن خسارت وارده است چراکه مال مورد نظر، به واسطه ی فعل او (اعم از عمدی و سهوی) تلف شده است.^۱ البته تقصیر، شرط نیست بلکه انتساب آن شرط است یعنی اگر مال در دست فرد به علت سماوی تلف شود، ضامن نیست مثل آنکه باربری پایش بلغزد و بار ساقط شده و تلف شود یا مال در دست فرد دچار صاعقه تلف گردد؛ همچنین اطلاعات ادله ی قاعده موجب می شود تا بلوغ و عقل هم برای ضمان، شرط نباشد لذا اگر صغیر یا مجنون، مالی را تلف کردند ضامن هستند. یکی از بزرگان حقوق در این باب می نویسد: در اتلاف، کسی که مالی را از روی عمد و یا غیر عمد تلف کند مسئول است اگرچه فاعل تقصیر ننموده و رعایت احتیاطات لازم را کرده باشد.^۲ لذا می توان اذعان نمود که در خصوص مسئولیت مدنی در نتیجه سوانح هوایی در جایی که اثاثیه و بار مسافر دچار آسیب شود یا کلاً نابود شود مسئولیت متصدی حمل و نقل برای جبران خسارت از باب اتلاف بوده و بر مبنای این قاعده وی با فرض تقصیر ملزم به جبران خسارت می باشد؛ زیرا همانطور که در بالا بیان گردید، در این باب صرف انتساب زیان به یک فرد برای جبران خسارت کفایت می کند و نیازی به اثبات تقصیر وی نمی باشد.

^۱ محقق داماد، سید مصطفی، قواعد فقه بخش مدنی و مقاله قاعده اتلاف

^۲ امامی، سید حسن، حقوق مدنی، جلد ۱، صفحه ۳۹۳

گفتار دوم: مبانی حقوقی مطابق کنوانسیون ورشو

اساس مسئولیت شرکت های هواپیمایی در قبال خسارات وارد شده به مسافر و کالا، پیمان ورشو ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاحیه لاهه ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ است. این مقررات، شرکت های هواپیمایی را در قبال صدمات جسمی به مسافر، خسارت به لوازم شخصی و کالا و تأخیر در پرواز مسئول می داند. ماده ۱۷ پیمان ورشو در خصوص مسئولیت در قبال صدمه جسمی به مسافر چنین مقرر می دارد: متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر می گردد، مشروط بر آنکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد. ماده ۱۸ نیز مسئولیت شرکت در قبال خسارت به لوازم شخصی و کالا را چنین بیان می کند: متصدی حمل و نقل، مسئول خساراتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد می گردد. مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی رخ داده باشد. منطوق و مفهوم دو ماده اخیر موید آن است که در پیمان ورشو، مسئولیت شرکت های هواپیمایی مسلم و قطعی در نظر گرفته شده و جبران خسارت را به هیچ امر دیگری منوط نکرده است. از طرف دیگر ماده ۲۰ پیمان ورشو، امکانی خاص و استثنائی را برای شرکت هواپیمایی ایجاد نموده است تا عدم مسئولیت خود را در خسارت وارد شده به اثبات برسانند. زیرا مقرر می دارد: در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت کند که خود و عاملینش کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ کرده اند، یا آنکه چنین تدابیری برای او و عاملین مقدور نبوده است. مسئول نخواهد بود. در توجیه مسئولیت قطعی شرکت های هواپیمایی وفق مواد ۱۷ تا ۱۹ از یک طرف و امکان اثبات عدم مسئولیت، وفق ماده ۲۰ پیمان باید گفت: مسئولیت مصرح در پیمان ورشو برای شرکت هواپیمایی بر مبنای نظریه ی فرض تقصیر است. بر اساس این نظریه در برخی موارد در صورت ورود زیان، مفروض آن است که فاعل تقصیر کرده است. بنابراین اصل بر مسئولیت وی می باشد. اما در مقام دفاع، او می تواند عدم تقصیر خود

را ثابت کند و فرض یا اماره ابتدایی را از بین ببرد. همچنین با اثبات علت خارجی و قطع رابطه ی سببیت، فاعل خود را از مسئولیت رها سازد. به طور مثال، کارفرما مسئول خسارات ناشی از اقدامات کارگران خود می باشد مگر اینکه ثابت نماید تمام احتیاطات لازم را انجام داده است.^۱ لازم به ذکر است که در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ مانند کنوانسیون ورشو از مبنای فرض تقصیر استفاده شده است کما اینکه در بند ۲ ماده ی ۱۱۳ بیان میدارد: در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق یا غرق شدن کشتی باشد فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر یا غفلت متصدی حمل یا مامورین اتفاق افتاده است.^۲ بنا بر این تقصیر متصدی حمل و نقل یا کاپیتان را به عنوان یک اصل قبول کرده اند، لذا متصدی حمل و نقل یا کاپیتان باید عدم تقصیر خود را به اثبات برساند. بنا براین زیان دیدگان به جهت فنی بودن وسختی کار نیازی به اثبات تقصیر کاپیتان ندارند و کاپیتان در این موارد ملزم به جبران خسارت است مگر آنکه کاپیتان یا متصدی حمل و نقل دریایی عدم تقصیر خود و رعایت کلیه احتیاطات را ثابت کند در مواردی که چنین مسئولیتی مقرر است، صرف انجام فعل زیان بار و احراز رابطه سببیت میان آن و خسارت وارد شده کفایت می کند. مسئولیت بدون تقصیر به دلیل توجه خاص به زیان دیده، در بیشتر نظام های حقوقی، یک استثنا بر اصل احراز و اثبات تقصیر است. در عین حال استثنائی بر مسئولیت کسی است که وجود قوه قاهره اعم از پدیده های طبیعی و سماوی یا تقصیر ثالث یا تقصیر زیان دیده را ثابت نماید. در این صورت اثبات این امر که مصادیق فوق، علت منحصر در وقوع حادثه بوده اند. رافع ضمان مرتکب خواهد بود والا مسئولیت عامل زیان همچنان باقی است. خلاصه کلام اینکه، هر گونه خسارت در حمل مسافر و لوازم شخصی و کالا موجب مطرح شدن مسئولیت شرکت هواپیمایی می گردد؛ زیرا شرکت تعهد به سالم رساندن مسافر و کالا به مقصد نموده است و چنین تعهدی موجب شده تا عدم انجام آن تقصیر شمرده شود. این تعهد از نوع تعهد به نتیجه

^۱ ر.ک. ماده ی ۱۲ قانون مسئولیت مدنی

^۲ البته لازم به ذکر است که کلمه ی فرض در این ماده همان اصل است چراکه در ادامه می آورد که خلاف آن قابل اثبات است.

است و صرف اثبات اینکه شرکت کوشش‌های لازم را برای تحقق نتیجه به عمل آورده کافی نیست، بلکه یا باید مسافر و کالا را صحیح و سالم به مقصد برساند (وفای به عهد کند) یا ثابت کند که حادثه‌ای خارج از اراده وی و غیر قابل جلوگیری خسارت را پدید آورده است در غیر این صورت مسئول خواهد بود. ممکن است چنین تعهدی (تعهد به سالم رساندن مسافر و کالا و در غیر این صورت پرداخت خسارت) برای شرکت هواپیمایی حتی به ذهن طرفین هم نیامده باشد. ماده ۲۲۰ قانون مدنی ایران مقرر می‌دارد: "عقود نه فقط متعاملین را به اجرای آن چیزی که در عقد تصریح شده است ملزم می‌نماید بلکه متعاملین به کلیه نتایجی هم که به موجب عرف و عادت یا به موجب قانون از عقد حاصل می‌شود، ملزم می‌باشند".

ماده ۳۵۶ قانون مدنی نیز هر گونه شک درباره لزوم آگاهی طرفین قرارداد از مفاد شرط ضمنی و لوازم عرفی یا قانونی را از بین برده است، زیرا مقرر می‌دارد:

"هرچیزی که برحسب عرف و عادت جزء یا تابع مبیع شمرده شود یا قرائن دلالت بر دخول آن در مبیع نماید داخل در بیع و متعلق به مشتری است اگرچه در عقد صریحا ذکر نشده باشد و اگرچه متعاملین جاهل به عرف باشند".^۱

قانون گذار ایران در ماده ی ۳۸۶ قانون تجارت در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل اذعان می‌دارد:

اگر مال التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر اینکه ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال التجاره یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا مرسل الیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید قرار داد

^۱ قانون مدنی، تدوین جهانگیر منصور، چاپ بیست و ششم، ۱۳۸۴

طرفین می تواند میزان خسارت، مبلغی کمتر یا زیاده‌تر از قیمت کامل مال اتجاره معین نمایند. در قسمت اول این ماده به نظر می رسد که مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل ایران همان مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در پیمان ورشو، یعنی همان نظریه فرض تقصیر می باشد لازم به ذکر است که در قوانین ایران در قانون مدنی و قانون تجارت صحبت از مسئولیت متصدی حمل و نقل به میان آمده است. در قانون مدنی متصدی حمل و نقل امین است و تقصیر او باید ثابت شود تا مسئول قرار گیرد.^۱ ولی در قانون تجارت متصدی مسئول سالم رسانیدن کالا به مقصد است، یعنی بر مبنای عرف و نیاز تجارتي قانونگذار تعهد به حمل را به طور ضمنی حاوی تعهد به حفظ کالا دانسته در نتیجه متصدی باید ثابت کند که دلیل تلف کالا ذاتی یا ناشی از تقصیر ارسال کننده و گیرنده یا قوه ی قاهره و احتراز ناپذیر بوده است تا از مسئولیت معاف شود. برخی از حقوقدانان نظر داده اند که طبق قانون تجارت مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت تلف مال اتجاره، تخلف از مفاد قرارداد مبنی بر تعهد ضمنی در خصوص سالم رساندن کالا به مقصد باشد، بنابراین از آنجا که متصدی حمل و نقل در صورت تلف کالا به تعهد خود عمل نکرده، از جهت تخلف از مفاد عقد مقصر است مگر خلاف آن ثابت شود با این توضیح این دسته معتقدند بین قانون تجارت و قانون مدنی از نظر مبنای مسئولیت تفاوتی وجود ندارد و هر دو مقصر و ناقض قرارداد و مسئول اند، تفاوت فقط در این است که قانون تجارت، تعهد به حمل کالا را به طور ضمنی حاوی تعهد به سالم رسانیدن آن نیز دانسته است و به دنبال همین فرض، در صورت سالم نرسیدن کالا به مقصد متصدی حمل و نقل را ناقض تعهد قراردادی مزبور و مقصر می داند مگر اینکه خلاف آن اثبات شود ولی در قانون مدنی این تعهد ضمنی وجود ندارد و به صرف تلف شدن کالا نمی توان اجیر (حمل کننده) را ناقض تعهد مزبور دانست.^۲ لذا بر مبنای مطالب ذکر شده می توان چنین استنباط نمود که موضع کنوانسیون ورشو در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل چیزی شبیه

^۱: ر.ک. مواد ۵۱۶ و ۶۳۱ قانون مدنی

^۲: کاتوزیان، ناصر، الزامهای خارج از قرارداد، ضمان قهری، ص ۴۴۵-۴۴۶ و عقود معین ج ۱، ش ۳۰۰.

به موضع قانون تجارت ایران بوده اما لازم به توضیح است ایران مقررات کنوانسیون ورشو را در پروازهای داخلی و خارجی خود پذیرفته با این تفاوت که در پروازهای داخلی و در خصوص خسارات جانی وارده به مسافران، قانون مجازات اسلامی در خصوص تعیین میزان دیه مسافری حاکم است، پس با این تفاسیر مواد قانون تجارت و قانون مدنی در خصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل به عنوان قانون مقدم منسوخ، لذا قابل اجرا در سوانح هوایی نمی باشند.

بخش دوم: انواع خسارات وارده به مسافری در نتیجه ی سانحه ی هوایی

در این بخش خسارات به دو دسته تقسیم شده اند. ۱: خسارات مالی و جانی ۲: خسارات معنوی که به تفکیک به هریک خواهیم پرداخت

گفتار نخست: خسارات مالی و جانی وارده به مسافر

در این گفتار به بررسی انواع خسارات مالی و جانی وارده به مسافری در نتیجه ی سانحه ی هوایی پرداخته و فروض مختلف این خسارات در پروازهای خارجی و داخلی مورد بررسی قرار گرفته و قوانین و مقررات حاکم بر هر یک مورد تبیین واقع شده است.

بند نخست: مقررات راجع به فوت و صدمه ی جسمی در پروازهای خارجی

صدمات و جراحاتی که در جریان حوادث حمل و نقل هوایی به مسافران وارد می شود بعضاً شدید بوده و ممکن است مسافران جان خود را از دست بدهند. اما خوشبختانه در صنعت حمل و نقل هوایی پیشرفت های قابل توجهی در امر ارتقای کیفیت ایمنی هواپیماها حاصل شده است. به نحوی که طی هفتاد سال گذشته هیچ یک از صنایع و فنون - در یک مقایسه همه جانبه - به اندازه صنعت هواپیمایی پیشرفت و تحول نداشته اند. این صنعت علاوه بر سرعت، دقت و ایمنی بالایی را به همراه داشته است. مطابق آمارهای بین المللی موجود، سوانح هوایی در هر یک میلیون ساعت پرواز یا هر یک میلیون نشست و

برخاست بین یک تا دو مورد در سال بوده است که کمترین آمار هم مربوط به سوانح پرواز های منظم و برنامه ای است که البته امید است که کشور عزیزمان نیز به این موقعیت دست یابد.

الف: فوت مسافر

مسئولیت شرکت های هواپیمایی در قبال حوادث منجر به فوت و صدمه جسمی به مسافر تابع مبلغ محدودی است که جنس، مذهب یا دیگر خصوصیات مسافر تأثیری در میزان آن ندارد. در پیمان ورشو ۱۳۲۹ این مبلغ ۱۲۵ هزار فرانک فرانسه بود که پروتکل لاهه ۱۹۵۵ آن را به دو برابر یعنی ۲۵۰ هزار فرانک افزایش داد. این مسئولیت برای پروازهای از مبدأ آمریکا یا به مقصد آمریکا و نیز پروازهایی که نقطه توقفی در کشور مذکور داشته باشند (برای شرکت های عضو موافقت نامه مونترال ۱۹۶۶) تا ۷۵ هزار دلار امریکاست. به هر حال بند یک ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی که اساس این مسئولیت را در برمی گیرد چنین مقرر می دارد: در مورد حمل مسافر، مسئولیت متصدی حمل و نقل، محدود به مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک است. در موردی که دادگاه رسیدگی کننده براساس قوانین خود رأی به پرداخت خسارت به صورت اقساط بدهد هم ارز مبلغ تقسیط شده نباید از ۲۵۰ هزار فرانک تجاوز نماید. مع ذلک متصدی حمل و نقل و مسافر می توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد. به این ترتیب حداکثر غرامتی که شرکت هواپیمایی موظف به پرداخت آن در خسارات منجر به فوت است. مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک و چنانچه حادثه منجر به صدمه بدنی غیر از فوت شده باشد به میزان صدمه وارده از ۲۵۰ هزار فرانک غرامت پرداخت می شود. در پرداخت چنین غرامتی اینکه صدمه دیده زن یا مرد باشد و نیز تعلقات مذهبی و دینی، تأثیری ندارد و برای همه مسافران یکسان است. مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک کل مبلغی است که شرکت هواپیمایی باید پرداخت نماید. در مواردی که مسافر صدمه دیده هزینه هایی را برای دریافت غرامت و شکایت پرداخته باشند مثل هزینه های دادرسی، حق الوکاله وکیل، یا دستمزد کارشناس و

از این قبیل، تا مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک قابل مطالبه است، مگر آنکه شرکت هواپیمایی قبلاً با انعقاد قرارداد بیش از این مبلغ را تعهد و تقبل نموده باشد. بند ۴ ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی چنین مقرر می‌دارد: میزان مسئولیت مصرحه در این ماده مانع از آن نخواهد شد که دادگاه علاوه بر خسارت مزبور طبق قوانین خود رأی به پرداخت تمام یا قسمتی از هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های مربوط به دعوی که خواهان متحمل گردیده بدهد. فرانک فرانسه که معیار پرداخت غرامت تعیین شده است واحد پول پیمان ورشو است که پرداخت خسارت و تبدیل آن با پول کشور پرداخت کننده هم پذیرفته شده است. مشروط بر آنکه ارزش نهایی پول ملی که به زیان دیده پرداخت می‌شود از ارزش آن پول در مقایسه با طلا کمتر نباشد. بند ۵ ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی چنین مقرر می‌دارد: مبالغی که در این ماده به فرانک ذکر شده عبارت است از واحد پولی که دارای ۶۵/۵ میلی گرم طلا به عیار نهصد هزارم باشد. این مبالغ ممکن است تا نزدیک ترین عدد صحیح تبدیل به پول ملی گردد. در صورت اقدام قضائی تبدیل این مبالغ به پول ملی غیر از طلا باید براساس ارزش این به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد.

ب: صدمات و جراحات وارده به مسافر

خسارت‌های که از صدمات جسمی و روحی، در اثر حوادث هوایی به مسافر وارد می‌شود قابل جبران هستند. میزان این گونه خسارات با توجه به صدمه وارد شده از سوی پزشک تعیین خواهد شد، مشروط بر آنکه از مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک تجاوز نکند. ممکن است صدمات وارد شده عواقب و آثار دیگری ایجاد نماید که موجب از کار افتادن عضوی یا اخلال در تأمین معاش زیان دیده شود. به عنوان مثال: مسافر صدمه دیده نقاش ماهری باشد که حادثه موجب از دست رفتن بینایی وی شود. چنانچه در زمان ورود صدمه تعیین کامل خسارت امکان پذیر نباشد مرور زمان دو ساله برای شکایت در نظر گرفته شده است ماده اخیر الذکر چنین مقرر داشته است:

"چنانچه در موقع صدور حکم تعیین عواقب صدمات بدنی به طور تحقیق ممکن نباشد، دادگاه از تاریخ صدور حکم تا دو سال حق تجدید نظر نسبت به حکم را خواهد داشت^۱."

صدماتی که به مسافر وارد می شود صرفاً جسمانی نیست و ممکن است روح و روان مسافر را تحت تأثیر سوء خود قرار دهد، صدمات روحی ناشی از حملات هواپیمارمایی و اسارت مسافران و در اختیار گرفتن هواپیما یا تهدید هواپیماربایان به بمب گذاری و انهدام هواپیما می تواند موجب ایجاد صدمات روحی شود. باید دید آیا صرف صدمه روحی قابل جبران هست یا اینکه صدمات روحی ناشی و همراه با صدمات جسمی قابل جبران می باشند؟

ماده یک قانون مسئولیت مدنی ایران با قابل جبران بودن خسارات روحی مقرر می دارد:

"هرکس بدون مجوز قانونی، عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی موجب ضرر مادی و معنوی دیگری شود. مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد."

ضرر معنوی ممکن است موجب لطمه به سلامتی یا حیثیت یا اعتبار یا شهرت فرد شود که در منظور ما لطمه به سلامتی محقق است. دادگاه می تواند با توجه به جمیع جهات، دستور جبران خسارات و صدمات روحی به مسافر را صادر و شرکت را به جبران آنها الزام نماید. البته در کشور ما هرچند قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ مساله خسارت معنوی را پیش بینی کرده است ولی عملاً دادگاههای بعد از انقلاب به این گونه خسارات رای نمیدهند و کنوانسیون ورشو نیز که در مورد سوانح هوایی صالح به رسیدگی است، در صورت خاصی خسارت معنوی را قابل مطالبه دانسته است. این کنوانسیون در اصلاحات بعدی آن متضرر را از مطالبه خسارت معنوی در جایی که خسارت مادی وارد نشده باشد، باز میدارد. یعنی مطالبه خسارت معنوی را منوط به ورود خسارت مادی کرده است در حالی که در آمریکا

^۱ قسمت اخیر ماده ۵ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹

اخیرا دادگاهها حتی در جایی که خسارت مادی وارد نشده باشد متضرر را مستحق دریافت خسارت معنوی میدانند. ممکن است هواپیما خسارت مادی به بار نیاورد ولی به دلیل نقص فنی و یا عدم مهارت کافی خلبان در برخاستن یا نشست هواپیما جان مسافری از هراس به لب برسد و یا مثلا اعلام شود چرخهای هواپیما باز نمی شود و پس از مدت زیادی سرگردانی در هوا بالاخره در آخرین دقایق باز شود. در اینجا خسارت معنوی چه بسا بیشتر از خسارت مادی برای متضرراهمیت داشته باشد ولی در ایران اساسا خسارت معنوی بر طبق حقوق داخلی قابل جبران نیست و بر طبق قانون بین المللی مندرج در کنوانسیون ورشو نیز محدودیت فوق برای آن وجود دارد یعنی فقط در صورتی خسارت معنوی قابل مطالبه است که خطای سایر مسافرین و یا کارمندان خط هوایی منجر به ورود خسارت بدنی شده باشد. با این حساب، در حقوق بین المللی برای خسارت معنوی صرف بدون ورود خسارت بدنی وسیله جبرانی در نظر گرفته نشده است. با توجه به همین مشکلات است که برخی از کشورها از جمله آمریکا پیشنهاد خروج از کنوانسیون را مطرح کرده اند.

بند دوم: مقررات راجع به فوت و صدمه جسمی در پروازهای داخلی ایران

همانطور که می دانیم در ایران با گذشت زمان، تغییراتی در خصوص قانون حاکم بر مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی صورت پذیرفته است. تا قبل از سال ۱۳۵۴ مقررات حاکم، مواد ۵۱۶ و ۵۱۷ قانون مدنی و موضوع اجاره متصدی حمل و نقل و مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ قانون تجارت موضوع قرارداد حمل و نقل بود. در موارد تعارض بین این دو قانون تجارت به عنوان قانون خاص اجرا می گردید و در موارد نقص، سکوت، اجمال و مواردی که به صراحت از شمول قانون تجارت خارج بود مواد قانون مدنی اجرا می شد. در سال ۱۳۶۴ ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی به تصویب مجلس رسید که براساس آن مسئولیت شرکت های هواپیمایی ایرانی در قبال صدمه به مسافر لوازم شخصی و کالا برابر با مسئولیت مقرر در پیمان ورشو اصلاحی

در لاهه شد و اخیراً با تصویب قانون جدید تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی مصوب ۱۳۹۱ تغییرات دیگری در مسئولیت متصدی حمل و نقل داخلی ایجاد گردید و مسئولیت متصدی در پروازهای بین المللی کما کان همان مسئولیت بر مبنای کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه می باشد و تنها واحد تعیین شده در آنها که فرانک فرانسه بود به واحد SDR صندوق بین المللی پول تغییر یافت و در خصوص پروازهای داخلی و در مورد میزان خسارات پرداختی به مسافری، قانون مجازات اسلامی حاکم و در خصوص خسارت وارده به بار و اثاثیه مسافری کما کان کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن حاکم است. لازم به توضیح است که قانون اخیر تا حد بسیار زیادی مطابق خواسته و نظر شورای محترم نگهبان می باشد چرا که زمان اجرای قانون قدیم مصوب ۶۴ شورای محترم نگهبان ایراداتی را در خصوص اجرای کنوانسیون ورشو و پرداخت خسارت به مسافران مطرح نمودند و معتقد بودند که تنها دیه بر مبنای قانون مجازات اسلامی باید به مسافران یا بازماندگان آنان پرداخت شود نه خسارت بر مبنای کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن. که این مسئله عیناً در قانون جدید منعکس شد.

الف: فوت مسافر

در پروازهای داخلی ایران بر اساس قانون موخر التصویب مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران، در صورت فوت مسافر یک دیه ی کامل بر مبنای قانون مجازات اسلامی به ورثه ی وی تعلق خواهد گرفت که بر این مبنا دیه ی پرداختی به ورثه ی زن (حادثه دیده) نصف مرد خواهد بود که این تقسیم بندی در کنوانسیون ورشو به چشم نمی خورد و پرداخت دیه بر مبنای قانون مجازات اسلامی به مراتب کمتر از میزان دیه ی پرداختی بر مبنای قانون مجازات اسلامی خواهد بود در صورتی که در پروازهای بین المللی ایران خسارت بر مبنای کنوانسیون ورشو و اصلاحیه آن پرداخت خواهد شد که این تبعیض بین مسافران ایرانی و خارجی تبعیضی بس نارواست. در زمان تصویب این قانون نمایندگان منجمله آقای نادر قاضی پور نماینده ی مردم اومیه و آقای طباطبایی نماینده ی مردم اصفهان

مخالفت‌هایی با این بخش لایحه ی نمودند و به نظر آنان تصویب این بخش لایحه موجب اجتهاف به حقوق مسافران ایرانی و خلاف حقوق بشر خواهد بود.

ب: فوت اعضای خانواده در یک پرواز

در سوانح منجر به سقوط هواپیما ممکن است در بین مسافران، تعدادی از اعضای یک خانواده باشند که قانونا از یکدیگر ارث می برند. برای مثال، اگر در یک سانحه زن و شوهری هر دو فوت شوند، باید دید تعیین ورثه و تقسیم ارث به چه نسبتی باید صورت پذیرد. این مسأله از آن جهت حائز اهمیت است که بدانیم مطابق قانون مدنی ایران، ورثه ای که صرفاً حین فوت شخص زنده باشند ارث می برند. حال زن و شوهری که در یک لحظه فوت شده اند، کدام یک از دیگری ارث می برند؟ قانون مدنی راه کار این موضوع را تا حدودی تعیین نموده است. باید دید این راه کار تا چه حد در فوت های ناشی از حمل و نقل هوایی قابل اعمال است.^۱ ماده ۸۷۳ چنین مقرر می دارد: اگر تاریخ فوت اشخاصی که از یکدیگر ارث می برند. مجهول و تقدم و تأخر هیچ یک معلوم نباشد اشخاص مزبور از یکدیگر ارث نمی برند مگر آنکه موت به سبب غرق یا هدم واقع شود که در این صورت از یکدیگر ارث می برند. مطابق این ماده در مرگ های ناشی از هدم (زیر آوار ساختمان رفتن) یا غرق (خفه شدن در آب) چنانچه افرادی که از یکدیگر ارث می برند در یک سانحه کشته شوند همگی از هم ارث می برند. با توجه به اینکه در سوانح سقوط هواپیما همگی مسافران در یک لحظه جان خود را از دست می دهند باید بتوان حکم ماده اخیر را در مورد سوانح هوایی هم اجرا نمود. به یک تفسیر می توان گفت: حکم ماده ۸۷۳ حکمی استثنائی است که قابلیت تسری به موارد مشابه مثل سقوط هواپیما را ندارد. اما از منظر دیگر اگر خاص بودن این حالت به دلیل وضعیتی است که در آن وجود دارد. یعنی در هدم و غرق همه افراد در یک لحظه زیرآواری از گل و سنگ و تیرآهن و مصالح ساختمانی می

^۱ قانون مدنی، تدوین جهانگیر منصور، چاپ بیست و ششم، ماده ۸۶۱ به بعد

روند یا در غرق همه افراد در اندک زمانی خفه می شوند، پس نباید تفاوتی میان اینها با سقوط هواپیما که در یک لحظه همه مسافران در زیرآواری از پارچه و فلز و آتش می روند قائل شد. همچنین طی استفتاء به عمل آمده از دفتر مقام معظم رهبری سقوط هواپیما در حکم هدم بیان شده و مقررات هدم بر آن حاکم می باشد.^۱ همچنین مطابق نظر یک حقوقدان معروف هدم اتومبیل هواپیما، کشتی و آسانسور و هرچه اطلاق محل سکونای مشترک (هرچند به طور موقت) بر آن شود، در حکم هدم بنا است.^۲ به بیان دیگر حکم ماده ۸۷۳ قانون مدنی واجد خصوصیت خاصی نیست که نتوان آن را در موارد سوانح هوایی اعمال کرد. بیان حکم استثنائی مرگ های ناشی از غرق و هدم از دایره قاعده کلی می تواند ناشی از عدم رونق هواپیما در عرصه حمل و نقل مسافر در زمان تدوین قانون مدنی باشد. مضافاً می توان گفت: موارد هدم و غرق در قانون مدنی از باب تمثیلی مورد اشاره قانونگذار قرار گرفته است نه حصری.^۳

ج: صدمات و جراحات وارده به مسافر

بر مبنای قانون اخیرالتصویب راجع به حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در پروازهای داخلی در صورت صدمه ی جسمی، قانون مجازات اسلامی حاکم می باشد لذا با تعیین میزان جراحت توسط پزشکی قانونی دادگاه می تواند حسب مورد به ارش یا دیه حکم دهد اما در زمان حکومت قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در پروازهای داخلی مصوب ۶۴، مقررات کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه عیناً در پروازهای داخلی

^۱. سؤال: چنانچه دو یا چند نفر از یک خانواده در حادثه ی سقوط هواپیما در دریا یا خشکی و یا غرق شدن کشتی در دریا و یا غرق شدن لنج و قایق در رودخانه و یا خرابی ناشی از بمباران، افتادن درخت، سقوط هواپیما در اثر برخورد موشک با زمین، برخورد و تصادم دو اتومبیل یا دو قطار یا دو هواپیما و... جان خود را از دست دهند بطوری که تقدم و تاخر فوت آنها مشخص نباشد آیا از همدیگر ارث می برند یا خیر؟ آیا این موارد را میتوان شامل غرق یا هدم دانست؟
جواب: موارد مذکور حکم فوت در اثر غرق یا هدم را دارد که ترتیب ارث آن در کتاب _تحریر الوسیله_ مذکور است مراجعه نمایید.

^۲. کاتوزیان ناصر، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، تهران: میزان ۱۳۸۶، ماده ۸۷۳ بند ب

^۳. فتح الله پور شیرازی، احمد رضا، ۱۳۸۶، حقوق مسافر هواپیما، انتشارات هما، ص ۳۹.

پذیرفته شده بود، لذا در صورت خسارت جانی حسب مورد متصدی حمل و نقل، محکوم به پرداخت خسارت تا ۲۵۰ هزار فرانک بود اما در ایران بعد از استعلام نظر وزیر راه از شورای محترم نگهبان در خصوص میزان دیه و نظر شورای محترم نگهبان مبنی بر تعلق دیه شرعی مطابق قانون مجازات اسلامی به حادثه دیدگان و بازماندگان آنان در عمل محاکم دچار سردرگمی در صدور رای می شدند کما اینکه پرونده ای جنجالی هواپیمای فوکر ساقط شده در کوه های کرکس سالها روند دادرسی متوالی را طی نمود تا منتهی به صدور رای شد، اما با تصویب قانون جدید در خصوص خسارات و جراحات جانی صراحتاً قانون مجازات اسلامی به عنوان قانون حاکم تعیین شد که البته از این منظر که محاکم دچار بلاتکلیفی نبوده و توجیهی از این حیث ندارند نقطه ی مثبت به حساب می آید اما انتقادهایی به این قانون وارد است که در پیشتر پاره ای از آنان ذکر گردید.

بند سوم: خسارت وارده به وسایل شخصی مسافر

وسایل شخصی لوازمی هستند که مسافر با خود به سفر می برد. ممکن است این وسایل به شرکت تحویل و رسید دریافت شده باشد، یا اینکه مسافر آنها را با خود به داخل هواپیما ببرد. در پیمان ورشو و اصلاحیه لاهه تعریفی از دو نوع وسایل شخصی موصوف ارائه نشده است. ماده یک مقررات یاتا لوازم شخصی را چنین تعریف کرده است: "لوازم شخصی عبارت از هر کالایی است که برای پوشیدن، استفاده کردن، راحتی یا آسایش وی در ارتباط با سفرش لازم و مناسب باشد، مگر آنکه طرفین به نحو دیگری توافق نموده باشند". بند یک ماده ۹ مقررات یاتا، مسافر را از همراه داشتن برخی وسایل به عنوان وسایل شخصی منع نموده است. این وسایل عبارتند از:

- اشیائی که طبق تعریف ماده یک، لوازم شخصی محسوب نشوند.

- اشیائی که برای هواپیما یا اشخاص یا اموال داخل هواپیما خطرناک باشند.

- اشیائی که حمل آنها مطابق مقررات آن کشور ممنوع باشد.

- اشیائی که از نظر وزن، حجم یا حالت برای حمل در هواپیما مناسب نباشند.

بند ۵ ماده ۹ شرایط یاتا، به شرکت های هواپیمایی اجازه می دهد که از حمل برخی وسایل به عنوان لوازم شخصی خودداری کنند و مقرر می دارد:

"شرکت هواپیمایی می تواند از پذیرش وسایل شکستنی، فاسد شدنی، پول، جواهرات، لوازم زینتی و مدارک مهم که مسافر برای حمل تحت عنوان وسایل شخصی به شرکت هواپیمایی می سپارد خودداری نمائید".

برخی وسایل دیگر نیز وجود دارد که در بلیت شرکت های هواپیمایی عضو یاتا تحت عنوان اشیای خطرناک نام برده شده اند، سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و اتحادیه شرکت های هواپیمایی (یاتا)^۱ به منظور کاهش زیان ها و خطرات این گونه محموله ها با تشکیل کمیته های تخصصی ویژه نزدیک به دو هزار نوع از این کالاها را تعیین کرده و برحسب ویژگی های آنها، اطلاعات لازم را در مورد چگونگی بسته بندی و نشانه گذاری و تدابیر لازم دیگر را در اختیار شرکت های هواپیمایی و فرستندگان کالاها قرار داده است. شرکت می تواند از پذیرش این گونه وسایل نیز تحت عنوان وسایل شخصی استتکاف ورزد. ممنوعیت حمل کالاهای خطرناک به وسیله هواپیما در بلیت مسافر بدین شرح نام برده شده اند:

- گازهای فشرده اعم از یخ زده، آتش زا و سمی از قبیل: بوتان اکسیژن نیتروژن مایع، پروپان، سیلندرهای غواصی اکسیژن.

- محلول های خورنده و تجزیه کننده مانند: اسیدها، بازها و باتری های مرطوب.

^۱. برای آشنایی بیشتر با این نهاد مراجعه شود به: جباری منصور، حقوق بین الملل هوایی، تهران: خروزش: ۱۳۸۱ص ۶۳

- مواد دارای تشعشعات رادیواکتیو.
- مواد اکسید کننده مانند: پودرهای سفید کننده، پروکسیدها.
- انواع سموم مانند: آرسنیک، سیانورها، حشره کش ها، علف کش ها.
- دیگر مواد خطرناک مانند: جیوه، اشیای مغناطیسی و آهن ربا، مواد نامطبوع و حساسیت زا.
- عوامل بیماری زا مانند: باکتری ها، ویروس ها و غیره.
- مواد منفجره مانند: مهمات، وسایل آتش بازی، منورها، انواع پوکه خالی فشنگ ها، ترقه، سلاح کمری
- مایعات و جامدات آتش زا مانند انواع فندک، انواع سوخت ها، کبریت رنگ، تینر و موادی که به راحتی مشتعل می شوند.
- کبریت تنها با مسافر قابل حمل است.

مسافر می تواند به مقدار محدود و مورد نیاز، لوازم آرایشی و دارویی مانند اسپری مو، ادکلن، عطر و داروهایی که در آنها الکل به کار رفته است را حمل نماید. حمل کالاهایی از قبیل: آبلیمو، ترشیجات، آب، شکر، عسل، ماهی یخ زده، شیر خرم، شیشه و کریستال خطرناک آفرین می باشند. کلیه اقلام نامبرده اخیر بایستی تنها با رعایت اصول باربری هوایی و در بسته بندی های ویژه حمل شوند. لوازم شخصی باید ضرورتا در همان پروازی که مسافر در آن است حمل شوند مگر آنکه شرکت هواپیمایی غیر مجاز بودن آن را تشخیص دهد. مثل اینکه وسیله شخصی مسافر از لحاظ نوع و اندازه و حجم امکان حمل در هواپیمای حامل مسافر را نداشته باشد. در این صورت باید تحت عنوان کالا و با صدور بارنامه ارسال شود. با این توضیح به بررسی انواع وسایل شخصی مسافر پرداخته می

شود^۱. البته لازم به ذکر است که چون در پروازهای داخلی و خارجی ایران مقررات واحدی در خصوص خسارات وارده به لوازم و اثاثیه ی مسافری حاکم است، لذا از تفکیک این بخش به پروازهای داخلی و خارجی خود داری شده است.

الف: وسایل شخصی تحویل شده به شرکت حمل و نقل هوایی

لوازم شخصی ثبت شده، وسایلی هستند که مسافر در زمان مراجعه به فرودگاه آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل و رسید دریافت کرده است مطابق بند ۱ ماده ۴ پیمان ورشو اصلاحی: برای حمل لوازم شخصی ثبت شده، یک رسید لوازم شخصی تسلیم خواهد شد که چنانچه منضم و ملحق به بلیت مسافر که مشمول مقررات بند یک از ماده سه می گردد نباشد حاوی نکات زیر خواهد بود:

الف- ذکر نقاط مبدأ و مقصد.

ب- چنانچه نقاط مبدأ و مقصد در سرزمین یک طرف متعاقد معظم واقع باشد و یک یا چند توقف در سرزمین یک دولت دیگر پیش بینی شده باشد ذکر حداقل یکی از توقف های مزبور.

ج- شرحی بدین مضمون که چنانچه مقصد نهایی حمل و نقل، کشوری غیر از کشور مبدأ باشد یا در چنین کشوری توقفی برای آن پیش بینی شده باشد در آن صورت حمل و نقل مشمول کنوانسیون ورشو خواهد بود که بر طبق آن مسئولیت متصدی حمل و نقل در صورت گم شدن یا معیوب شدن لوازم شخصی در اغلب موارد محدود می باشد.

رسید لوازم شخصی در دو نسخه صادر می شود که هر دو نسخه دارای شماره سریال یکسان است. نسخه اول بر روی لوازم شخصی و نسخه دوم به بلیت مسافر الصاق می گردد. مسافر پس از رسیدن به مقصد و ارائه نسخه دوم لوازم خود را تحویل می گیرد. این

^۱. فتح الله پور شیرازی، احمد رضا، ۱۳۸۶، حقوق مسافر هواپیما، انتشارات هما، ص ۴۹ و ۵۰.

رسید دارای مشخصات دیگری از قبیل: تعداد و وزن بسته هاست تذکری در رسید لوازم شخصی قید می گردد مبنی بر اینکه این وسایل صرفاً به آورنده رسید تحویل می گردد. عرف شرکت های هواپیمایی چنین است که در بلیت مسافر، محلی برای درج مشخصات لوازم شخصی مشخص می نمایند و از آنجا که مقررات بلیت مسافر و لوازم شخصی در موارد زیادی تشابه دارند از درج مکرر این مقررات در بلیت خودداری شده است. مسافر باید با توجه دقیق به مشخصات وسایل خود از قبیل وزن و تعداد آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل داده و رسید مطابق واقعیت دریافت نماید؛ زیرا در زمان بروز خسارت هیچ مدرک دیگری غیر از رسید این لوازم سندیت ندارد. اگر شرکت هیچ رسیدی هم در قبال تحویل لوازم صادر نکند یا رسید صادر نموده اما به مسافر ندهد این مسئولیت همچنان پابرجا خواهد بود، بلکه این موضوع موجب مطرح شدن مسئولیت بیشتر شرکت می گردد. بند (ب) ماده ۴ پیمان ورشو اصلاحی چنین مقرر می دارد: رسید لوازم شخصی، مدرکی است معتبر دال بر ثبت لوازم شخصی و شرایط قرارداد حمل و نقل مگر آنکه خلاف آن ثابت شود همراه نداشتن یا گم شدن رسید لوازم شخصی یا عدم تطبیق آن با مقررات تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول این کنوانسیون می باشد نخواهد داشت. مع ذالک چنانچه متصدی حمل و نقل عهده دار حفاظت از لوازم شخصی بدون تسلیم رسید مربوط گردد. یا رسید مزبور متضمن اخطار مذکور در قسمت ج از بند یک این ماده نباشد متصدی حمل و نقل محق به استفاده از مقررات بند ۲ از ماده ۲۲ نخواهد بود مگر اینکه رسید لوازم شخصی به بلیت مسافر که با مندرجات ج از بند یک ماده ۳ منطبق می باشد منضم و ملحق گردیده باشد.

۱- نحوه جبران خسارت وسایل شخصی تحویل شده

شرکت هواپیمایی مسئول خسارات وارد شده به وسایل شخصی ثبت شده مسافر است و هر گونه انهدام، فقدان، صدمه و نقص به وسایل مذکور را باید جبران کند. مسئولیت شرکت از زمانی که وسایل به شرکت تحویل می شود تا زمان تحویل آن ادامه دارد. پیمان

ورشو صدمات وارده به مسافر را که ناشی از حوادث باشد پذیرفته در حالی که برای جبران خسارت به لوازم شخصی عبارت واقعه به کار رفته که صرف خسارت به کالا را شامل می گردد. ماده ۱۸ پیمان ورشو در این مورد چنین مقرر می دارد:

"متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده وارد می گردد، مشروط بر اینکه واقعه موجب خسارت حین حمل هوایی رخ داده باشد".

اینکه حین حمل و نقل هوایی به چه محدوده هایی قابل تعمیم و تسری است بند ۲ ماده ۱۸ پیمان چنین مقرر می دارد:

از لحاظ بند اخیر، حمل و نقل هوایی شامل مدت زمانی است که طی آن لوازم شخصی یا کالا - خواه در یک فرودگاه خواه در هواپیما و خواه در صورت فرود هواپیما در خارج از فرودگاه در هر جای دیگر در اختیار متصدی حمل و نقل قرار داشته باشد.

تحلیلی از ماده فوق ما را به این نتیجه رهنمون می سازد که مسئولیت شرکت هواپیمایی تحت هیچ شرایطی ساقط نمی شود؛ زیرا مسئولیت شرکت در این خصوص نیز از نوع بدون تقصیر منظور شده است که صرف ورود صدمه و نقص دلیل بر مسئولیت تلقی می گردد که باید جبران شود.^۱

در تعیین مبلغی که شرکت هواپیمایی باید در قبال خسارات پرداخت نماید، چون این گونه وسایل در بدو تحویل به شرکت، از نظر وزن و تعداد مشخص شده و در بلیت مسافر قید می گردند؛ از این رو مسئولیت شرکت تابع وزنی از این وسایل است که در مقصد پرواز کسر، ناقص یا مفقود گردیده باشند. چنانچه این وسایل از وزنی که در فرودگاه مبدأ از مسافر تحویل گرفته شده و در بلیت قید شده کمتر بود باید به ازای هر کیلوگرم کسری یا

^۱ فتح الله پور شیرازی، احمد رضا، ۱۳۸۶، حقوق مسافر هواپیما، انتشارات هما، ص ۵۰.

ناقص و صدمه دیده و مفقود شده مبلغ ۲۵۰ فرانک فرانسه غرامت پرداخت شود. برخی شرکت های هواپیمایی در بلیت مسافر به جای مبلغ یاد شده، مبلغ ۲۰ دلار به ازای هر کیلوگرم خسارت را قید نموده اند که به دلیل نزدیکی ارزش مبلغ ۲۵۰ فرانک به ۲۰ دلار، چنین مبلغی تعیین شده است. هر مسافر تا سقف ۲۰ کیلوگرم حق استفاده از مزایای حمل مجانی را دارد. در این صورت مسافری که لوازم خود را به وزن ۲۰ کیلوگرم در فرودگاه مبدأ تحویل شرکت داده اما در مقصد تنها ۱۰ کیلوگرم از این وسایل به وی بازگردانده شده، حل مطالبه مبلغ ۲۵۰۰ فرانک از آن شرکت را داراست. ممکن است وسایل شخصی تحول شده در مقصد از لحاظ وزن و تعداد نقصی نداشته بلکه به آنها صدمه وارد شده باشد مثل اینکه کالای شکسته شده یا البسه و پوشاک به روغن آغشته شده باشند. در این صورت خسارت این اجناس نیز پس از ارزیابی میزان خسارت توسط کارشناس پرداخت می گردد.

۲- پرداخت خسارت ویژه

در مواردی ممکن است مسافر، ارزش ویژه ای برای لوازم شخصی خود قائل باشد. بدین منظور لازم است این موضوع را به شرکت هواپیمایی اطلاع دهد. بند ۵ از ماده ۹ شرایط لوازم شخصی اتحادیه یاتا مندرج در بلیت مسافر این حق را به شرکت های هواپیمایی عضو می دهد تا از پذیرش وسایل قیمتی مسافر در قالب لوازم شخصی خودداری نمایند. راهکار حمل چنین وسایلی آن است که به عنوان کالا و از طریق صدور بارنامه و اعلام ارزش ویژه انجام شوند. مسافر بایستی ضمن تحویل کالای ارزشمند خود به شرکت اظهارنامه خاصی را تکمیل و ارزش کالا را مشخص نماید. پس از تحویل محموله به شرکت و تکمیل اظهارنامه هر گونه نقص عیب یا صدمه ای که به کالا وارد شود یا اگر کالا به طور کلی تلف شده یا مفقود شود. شرکت مطابق ارزش اعلامی مسافر خسارت پرداخت خواهد نمود، مگر آنکه شرکت هواپیمایی ثابت کند که ارزش اعلام شده برای محموله از

قیمت واقعی آن به هنگام تحویل در مقصد بیشتر بوده است. بند ۲ (الف) ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی در این مورد چنین مقرر می دارد:

"در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده و یا کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبلغ ۲۵۰ فرانک برای هر کیلوگرم می باشد مگر آنکه مسافر یا فرستنده کالا هنگام تحویل محموله به متصدی حمل و نقل یک اظهارنامه مخصوص دائر به میزان ارزش لوازم شخصی و کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مخارج اضافی را پرداخته باشد". در این صورت متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت مبلغی معادل مبلغ اظهار شده می باشد، مگر اینکه ثابت شود مبلغ مذکور از حق واقعی فرستند محموله به هنگام تحویل در مقصد بیشتر است. اساس و مبنای کرایه اضافی یا به عبارتی بیمه اضافی تابع درصدی از ارزش اعلام شده از طرف مسافر است که از ۵ تا ۷ در هزار تجاوز نمی کند. مواردی دیگری از خسارت ویژه وجود دارد که براساس آن خسارتی بیش از آنچه که در ظاهر وارد شده قابل پرداخت می باشد. این خسارت زمانی قابل مطالبه است که خسارت وارد شده به لوازم شخصی یا تأخیر در ارسال بخشی از این لوازم ارزش مقدار باقی مانده را مستقیماً تحت تأثیر قرار داده و از انتفاع خارج سازد. در این صورت برای پرداخت خسارت، وزن کل محموله یا بسته ها لحاظ خواهد شد نه بسته یا محموله ناقص شده یا با تأخیر رسیده بند ۲ (ب) ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی در این مورد چنین مقرر می دارد: در صورت فقدان و یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبتشده یا کالا یا هر یک از اشیاء محتوی آنها برای تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها وزن کل محموله یا محموله های مربوطه در نظر گرفته خواهد شد. مع ذلک هنگامی که گم شدن یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از کالا یا لوازم شخصی ثبتشده یا هر یک از اشیاء محتوی آنها در ارزش سایر بسته های مندرج در همان رسید یا بارنامه هوایی موثر باشد، برای تعیین حدود مسئولیت وزن کل این بسته یا بسته ها ملحوظ خواهد شد.

ب: وسایل همراه مسافر

دسته دوم از وسایل شخصی مسافر، وسایلی است که مسافر آنها را به شرکت هواپیمایی تحویل نداده بلکه با خود به داخل هواپیما می برد. این گونه وسایل نیز نباید از جمله کالاهایی باشند که از نظر وزن یا حجم مشکلی برای هواپیما ایجاد کنند. مقررات بلیت مسافرت شرکت های عضو یا تا این وسایل را از این قبیل معرفی نموده است: صندلی چرخ دار بیمار، گهواره کوچک دستی و غذای کودک، یک دوربین عکاسی و دوربین فیلمبرداری کوچک، تعداد متناسبی مجله یا کتاب، یک کیف دستی زنانه، یک چتر یا عصا، یک پالتو، شال یا پتو.

۱: نحوه جبران خسارت:

بند ۳ ماده ۱۱ پیمان ورشو اصلاحی مسئولیت شرکت هواپیمایی را در قبال وسایلی که مسافر با خود به هواپیما می برد چنین مقرر داشته است:

"در مورد اشائیی که مسافر شخصا عهده دار حمل آنها می گردد مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به پنج هزار فرانک برای هر مسافر می باشد".

مطابق ماده فوق برای خسارت به کل این وسایل، مبلغ محدود پنج هزار فرانک تعیین شده است و وزن یا تعداد وسایل و بسته ها تأثیری در میزان خسارت پرداختی ندارد از این منظر قابل توجه است که مسافر توجه نموده و ملزوماتی را با ارزش بیش از پنج هزار فرانک با خود به داخل هواپیما نبرد در غیر این صورت شرکت هواپیمایی مسئولیتی بیش از این نخواهد پذیرفت.

در مورد خسارت به وسایل شخصی ثبت شده گفته شد که غرامت، به نسبت وزن کسری یا ناقص یا مفقود شده تعلق می گیرد. در حالی که وسایلی که مسافر با خود به داخل هواپیما می برد به هیچ عنوان وزن نشده و تعداد آن مشخص نمی شود. در پیمان ورشو و

اصلاحیه لاهه تصریحی به روش تعیین غرامت این گونه وسایل نشده است. اهمیت این موضوع زمانی مشخص می شود که خسارت به این وسایل جزئی باشد، یا به بیان دیگر بخشی از این وسایل صدمه ببینند. از سوی دیگر ممکن است خسارت وارد شده به بخشی از این وسایل موجب از دست رفتن ارزش کل وسایل یا بسته های دیگر شده باشد.

گفتار دوم: خسارات معنوی وارده به مسافر

یکی از خسارات مسلمی که در سوانح هوایی به مسافری یا به باز ماندگان آنان وارد می شود، خسارت معنوی است چراکه مسافرینی که هوایمای آنها دچار سانحه گشته و جان سالم به در برده اند، سالها این خاطره تلخ را فراموش نکرده و دیگر میل و رغبتی به استفاده از این وسیله ندارند یا افرادی که دچار سانحه گشته و جان سالم به در نبرده اند خانواده ی آنها تا سالهای متمادی در غم از دست دادن عزیزان خود می سوزند و با نگاهی کینه جویانه به این وسیله و متصدیان آن نگاه میکنند. لذا با توجه به مطالب فوق و مسلم بودن لزوم جبران خسارت معنوی برآن شدیم تا در این گفتار به تبیین این خسارت پرداخته تا شاید گامی مثبت در جهت احقاق این حق مسافران نیز باشد.

بند نخست: مقررات جبران خسارت معنوی طبق رویه و قوانین داخلی

در نظام حقوقی ایران نسبت به جبران خسارت معنوی دادگاه ها توجهی نداشته، به این علت که شورای عالی قضایی سابق و شورای نگهبان، جبران خسارت معنوی به صورت وجه نقد را خلاف موازین شرع قلمداد کرده و به همین امر باعث شده که محاکم نسبت به جبران خسارت معنوی قرار رد دعوی یا عدم استماع را صادر نموده با توجه به اینکه در فقه استناد به قاعده ی لاضرر و اتلاف و تسبیب و نفی عسرو حرج و قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ و اصل ۱۷۱ قانون اساسی و کنوانسیون بین المللی حقوق مدنی و سیاسی مصوب ۱۳۵۴ شمسی که در اجرای ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون داخلی است جبران خسارت معنوی برای تشفی خاطر زیان دیده به صورت وجه نقد محترم شمرده

شده است، یکی از موارد نادر که منجر به صدور رای مبنی بر محکومیت دولت به پرداخت خسارت معنوی علاوه بر خسارت مادی شد رای معروف به هموفیلی ها بود که به موجب آن دولت به پرداخت ۲۰ میلیارد تومان خسارت در حق هموفیلی ها و بازماندگان آنها محکوم شد^۱. که این امر می تواند فراخوانی برای قوه ی قانون گذاری و شورای نگهبان و مراجع قضایی و حقوقی به سوی جامع نگری و مطالعات تطبیقی و خارجی و آشنایی با نظریه های علمی روز در جبران خسارت معنوی و حرکتی به سوی تصمیمات عادلانه و منصفانه باشد.

الف: مبنای فقهی خسارت معنوی

۱. قاعده لاضرر

همانطور که در بحث خسارت مادی می دانیم این قاعده در فقه و حقوق اسلامی دارای قلمرو گسترده ای در احکام و مقررات عبادی، اجتماعی، سیاسی و معاملاتی است و کاربرد بسیار دارد و هدف اصلی این قاعده هم فراهم کردن موجبات جبران خسارت وارده بر افراد بوده به کیفیتی که در کتب تاریخی مضبوط است این قاعده بر احکام اولیه حاکمیت دارد و مفهوم آن مقررات را مضیق و محدود می سازد. مفاد این قاعده در دیگر نظامهای حقوقی نیز در محدوده مسائل حقوقی به حکم عقل پذیرفته شده و نشانه های آنرا می توان یافت به بیان دیگر، ضرورت جبران خسارت، از گذشته کم و بیش، در تمام جوامع مورد قبول بوده است و به همین مبنا، نظام های حقوقی مختلف توجه و تاکید بر جبران خسارت زیان دیده داشته اند با این تفاوت که در حقوق اسلام این قاعده به عنوان یک اصل کلی حاکم بر احکام و مقررات اولیه به طور مشخص پذیرفته شده است و این اصل یکی از مهمترین اصول عقلی است که علاوه بر حکم عقل، در آیات و روایات بسیاری مورد تاکید

^۱ رای شماره ۱۰۶۰ صادره از دادگاه عمومی شعبه ۱۰۶۰ تهران.

قرار گرفته است و از بدیهی ترین اصول حقوقی است که موجبات جبران خسارت وارده بر زیان دیده را فراهم نموده که مصداق بارز آن خسارت معنوی است.

۲. قاعده نفی عسر و حرج

قاعده نفی عسر و حرج مفهومی مشابه قاعده لاضرر دارد به این معنی که هرامر موجب سختی یا عسرت یا مضیقه در اسلام نفی شده است. بنابراین همانطور که آیت الله مرعشی^۱ بیان داشته است روشن است که اگر کسی خسارت مالی یا بدنی به کسی وارد آورد و از عهده خسارت بر نیاید او را (زیان دیده) در معرض ضیق و تنگدستی قرار داده است و این از نظر شارع ممنوع است پس مقتضای قاعده نفی عسر و حرج نیز این است که خسارت معنوی باید به نحو متناسب جبران شود و اعتقاد به اینکه در اسلام اینگونه خسارت قابل جبران نیست، در بسیاری موارد موجب بدون جبران ماندن این قبیل خسارات و در نتیجه قاعد عسر و حرج می شود که در شرع منتفی است.

۳. قاعده اتلاف

این قاعده که با عبارت ((من اتلف مال الغير فهو له ضامن)) عنوان می شود بر حسب ظاهر دلالت بر ضمان عامل تلف دارد و معمولاً برای اثبات ضمان در خسارت و تلف مال مورد استناد واقع می شود ولی دلایل و مستنداتی که قاعده بر مبنای آن شکل گرفته و ملاک موجود در آن گویای این است که هر کس به هر نحو موجب زیان دیگری شود ضامن خسارت است، دلالت بر این دارد که خسارت مفهومی عام دارد که شامل تمام زیان های مالی و معنوی می شود. بر این اساس قاعده اتلاف تنها ناظر بر خسارت مالی نیست بلکه ضرورت جبران خسارت معنوی نیز از آن قابل استنباط است. نکته قابل توجه این است که اتلاف به دو نحو متصور است به طور مستقیم و یا مباشرت شخص یا به طور غیر

^۱. آیت الله محمد حسن مرعشی نجفی، دیه و ضرر و زیان ناشی از آن، مجله قضایی و حقوقی دادگستری شماره یک، صفحه ۱۹

مستقیم و به واسطه یا تسبیب او، در هر صورت همین که در نظر عرف، تلف مال یا ایراد هر نوع خسارت قابل استناد به شخص باشد ضامن خواهد بود. فرقی نمی کند که شخص به طور مستقیم و شخصا موجب تلف مال با ورود خسارت شده باشد یا آنکه سبب آنرا فراهم کرده است.

ب: مبنای حقوقی خسارت معنوی

۱. نظریه ی فرضی تقصیر

بر اساس این نظریه در برخی موارد در صورت ورود زیان، مفروض آن است که فاعل تقصیر کرده است. بنابراین اصل بر مسئولیت وی می باشد. اما در مقام دفاع، او می تواند عدم تقصیر خود را ثابت کند و فرض یا اماره ابتدایی را از بین ببرد. همچنین با اثبات علت خارجی و قطع رابطه ی سببیت، فاعل خود را از مسئولیت رها سازد

۲: مسئولیت بدون تقصیر

مفهوم مسئولیت بدون تقصیر این است که هر کسی مسئول خسارتی است که به دیگران وارد کرده است اعم از اینکه تقصیر داشته باشد یا نه. به بیان دیگر معیار و مبنای مسئولیت، رابطه ی سببیت بین فعالیت شخص و زیان وارده به شخصی دیگر است و اینجا هرکسی مسئول خسارتی است که از عمل خود بوده و در برابر زیان به دیگری مسئول است در این زمینه تفاوتی بین عمل مشروع و نا مشروع وجود ندارد. طبق این نظریه همین که شخصی فعلی را مرتکب شود یا خسارتی را بوجود آورد مسئول کلیه خسارات ناشی از آن حتی بدون هیچگونه تقصیری می باشد. در ماده ۳۲۸ قانون مدنی نیز آمده که هرکس مال غیر را تلف کند ضامن آن است اعم از اینکه از روی عمد تلف کرده باشد یا بدون عمد؛ به هر حال بایستی شخصی که خسارت وارد کرده، خسارت را جبران کند.

۳. مسئولیت مبتنی بر تقصیر

در مسئولیت مبتنی بر تقصیر مبنای مسئولیت مدنی و تکلیف به جبران خسارت تقصیر شخص است یعنی هرگاه خسارتی به یک شخص وارد شود تنها کسی در برابر او مسئولیت دارد که بین خسارت وارده و رفتار خطا کارانه و قابل ملامت او رابطه‌ی علیت وجود داشته باشد؛ به بیان دیگر، مسئولیت ناشی از خطا در رفتار قابل سرزنش است و زیان دیده باید ثابت کند که تقصیر عامل، موجب ورود خسارت شده است و در اثبات تقصیر، زیان دیده نقش مدعی دارد و چون بر خلاف اصل سخن می‌گوید باید آن را اثبات کند. مسئولیت مبتنی بر تقصیر در قانون مدنی در باب تسبیب مواد ۳۳۱ تا ۳۳۵ آمده که به نحوی در ماده‌ی ۳۳۱ هر کس سبب تلف مالی بشود باید مثل یا قیمت آن را بدهد و اگر سبب نقص یا عیب آن شده باشد باید از عهده‌ی نقص قیمت آن برآید خود ماده‌ی ۳۳۵ همان قانون در صورت تصادم بین دو کشتی یا دو قطار یا دو اتومبیل و امثال آنها هر کس تقصیر یا مسامحه کرده باشد مسئول خسارت وارده خواهد بود و همچنین در مواد قانون مسئولیت مدنی مصوب سال ۱۳۳۹ از ماده ۱ تا ۱۲ مسئولیت را مبتنی بر تقصیر قید کرده که به نحوی در ماده‌ی یک همان قانون هر کس بدون مجوز قانونی عمدا یا به هر نحوی به حق دیگری لطمه‌ای وارد کند که موجب ضرر مادی و معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد.

۴. نظریه خطر

مفهومی است که شخص بدون اینکه مرتکب تقصیری شده باشد یا بدون اینکه حتی خود فعلی باعث ورود خسارت باشد شخص مسئول جبران خسارت است و این خسارت گاهی ممکن است توسط اشخاصی دیگر وارد شده باشد یا خسارت در اثر ابزار و وسایل کار و یا ساختمان و اموال ذیروح باشد این موضوع در ماده ۹۵ قانون کار پیش بینی شده است. مهمترین فایده‌ی نظریه خطر این است که با حذف تقصیر از شرایط مسئولیت مدنی زیان

دیده از دشواری اثبات تقصیر معاف می شود و در نتیجه دعوی جبران خسارت به آسانی به نتیجه لازم می رسد زیرا به صرف اثبات رابطه ی سببیت میان فعل نامشروع خوانده با خسارت وارده مسئولیت مدنی متوجه او می شود. به علاوه با گسترش زندگی ماشینی و افزایش خطرات فراوان ناشی از وسایل صنعتی و تاسیسات نظامی و هسته ای و مانند آن که منشا خسارات ناشناخته است جبران خسارت وارده به اشخاص بر مبنای نظریه ی جدید امکان پذیر است در حالی که اگر مبنای مسئولیت تقصیر قلمداد شود، دراین قبیل موارد که عامل زیان در مقام اجرای حق خود بوده، حتی رفتار غیر متعارفی بر حسب ظاهر نداشته است یا به دلیل نامعلوم بودن عامل واقعی خسارت و به علت عدم اثبات تقصیر از مسئولیت معاف می گردد این امر خلاف عدالت و انصاف است. کاربرد اثاثی این نظریه با توجه به پیشرفت روز افزون علم و عدم توانایی افراد در کسب تمامی علوم جایی به کمک زیان دیده می آید که زیان دیده با توجه به علمی و فنی بودن مسئله قدرت اثبات تقصیر عامل زیان را ندارد خصوصاً در مورد زیان های ناشی از سوانح هوایی می باشد به نظر می رسد که هیچگاه اثبات تقصیر خلبان، کادر پرواز یا متصدی حمل و نقل توسط مسافری فاقد علم مربوطه قابل اثبات نباشد یا به سختی قادر به اثبات این امر نباشد لذا امید است که کنوانسیون های بین المللی مانند کنوانسیون مونترال که در قیاس با کنوانسیون ورشو بیشتر راحتی زیان دیده را در جبران خسارت مد نظر قرار داده است بیشتر به این نظریه معطوف شوند تا بدین وسیله مسافری به راحتی قادر به جبران خسارت خود باشند.

۵. نظریه تضمین حق

این نظریه را حقوقدان مشهور فرانسوی بوریس استارک **Boris stark** ارائه کرده است. ایشان بر خلاف واضعان و طرفداران نظریه ی تقصیر و خطر، به جای توجه و ارزیابی کار فاعل زیان، به منافع از دست رفته زیان دیده و حقوق تضییع شده او عنایت داشته و همت خویش را در تضمین حقوق زیان دیده مصروف داشته است. ایشان با طرح این مسئله که هرکسی در جامعه حق دارد با آسایش و امنیت زندگی کند و نسبت به زندگی و تمامیت

جسمی خود و نزدیکان خود دارای حق است و می تواند از اموال و دارایی خویش متنفع شود و از مزایا و منافع آن بهره مند گردد رسالت قوانین و مقررات را در این دانسته که از این گونه حقوق حمایت کند و برای متجاوزان آنها ضمانت اجرای مناسبی قرار دهد. این ضمانت در هر حال جبران زیانهای وارده از طرف عامل زیان می باشد و به سخن دیگر تکلیف جبران زیانهای وارده از طرف فاعل زیان به منظور تضمین حق امنیت زیان دیده می باشد.

ج: رویه ی قضایی محاکم ایران در جبران خسارت معنوی

قبل انقلاب اسلامی به دلیل آنکه مجوز قانونی وجود داشت و هیچ گونه منعی نبود، در دکتترین حقوقی و رویه قضایی و آراء محاکم جبران خسارت خسارت معنوی مشهود بود به نحوی که در قانون مجازات عمومی سابق مصوب ۱۳۰۴ هرکس مرتکب یکی از جرایم مذکور در ماده ی ۲۰۷ و ۲۰۸ و ۲۰۸ مکرر و ۲۰۹ گردد علاوه بر مجازات مقرر به تادیه خسارت معنوی مجنی علیه که در هر حال کمتر از ۵۰۰ ریال نخواهد بود محکوم می شود و سایر خسارات معنوی اعم از صدمات روحی و روانی، کسر حیثیت، هتک حرمت، سلب آزادی، صدمه بر احساسات و عواطف بازداشت و موارد دیگری که خسارت جنبه ی مالی نداشت، جبران این قبیل خسارات اصل پذیرفته شده ای بود.^۱ پس از انقلاب اسلامی به موجب اصل ۴ قانون اساسی کلیه قوانین و مقررات باید بر اساس موازین اسلامی باشد و تشخیص این امر بر عهده ی فقهای شورای نگهبان اعاده شده است. شورای نگهبان در مواردی جبران خسارت معنوی را از طریق مالی مغایر با موازین شرعی اعلام نموده است این شورا در ایرادی که به تبصره ی ۱ ماده ی ۳۰ قانون مطبوعات مصوب ۱۳۶۴ گرفته چنین ابراز عقیده نموده است، طرح دعوی خسارت معنوی مجاز و دادگاه مکلف به رسیدگی است اما تقویم خسارت معنوی به مال و امر مادی مغایر با موازین شرعی

^۱ در این خصوص دعاوی متعددی در محاکم مطرح شده که صرف نظر از نتیجه ی آن حاکی از پذیرش این قبیل دعاوی در محاکم دادگستری است از جمله: رک علی آبادی، عبدالحسین، ۱۳۶۸، موازین قضایی، جلد ۴، ص ۲۱۰

است. البته رفع هتک و توهین که به شخص شده به طریق متناسب با آن در صورت مطالبه ذی حق الزامی است. حال در اینجا نکته ای که به ذهن متبادر می شود این است که جبران زیان معنوی با مال و امر مادی در صورت مطالبه ی ذی حق که ممکن است مورد تسکین آلام وی شود چه ایرادی می تواند داشته باشد در مقابل جایی که به واسطه ی این نظریه شورای محترم نگهبان ممکن است این بخش خسارات از اساس جبران نگردد؟ شورای محترم نگهبان در ایراد ماده ی ۵۸ قانون مجازات اسلامی نیز مطالبه ی خسارت معنوی را با موازین شرعی مغایر تشخیص داده است. در ماده ی ۹ قانون آیین دادرسی کیفری مربوط به دادگاه های عمومی و انقلاب مصوب ۷۸ نیز به همین دلیل خسارت معنوی از فهرست خسارتهای قابل مطالبه حذف شده است. این نظرات موجب شده که در رویه قضایی و آراء محاکم نسبت به جبران خسارت معنوی اختلاف نظر بوجود آید برخی از حقوقدانان و محاکم قضایی معتقد بر قابل جبران بودن آن هستند و عده ای دیگر به استناد نظریه ی شورای محترم نگهبان این قبیل خسارات را غیر قابل جبران از طریق مالی دانسته اند که این امر در نهایت با توجه به نظریه شورای نگهبان، رویه ی محاکم و نظرات حقوقی باعث شد که جبران این خسارت از طریق مالی منتفی شود. لذا با این تفاسیر جبران ضرر معنوی در سوانح هوایی ایران امری غیر ممکن به نظر میرسد اما امید است که طبق مبانی فقهی و حقوقی غنی ایران و اسلام و لزوم جبران کلیه زیانهای وارده طبق این اصول، مجددا شاهد قابل جبران بودن این نوع از زیان مسلم باشیم.

بند دوم: مقررات جبران خسارت معنوی طبق رویه و قوانین خارجی

در این بند به قوانین و مقررات حاکم بر سایر کشورها منجمله انگلستان و فرانسه در خصوص خسارت معنوی می پردازیم و به قابل جبران بودن یا نبودن این بخش از خسارت مطابق این قوانین می پردازیم.

الف: مبانی قانونی جبران خسارت معنوی در قوانین خارجی

۱: حقوق انگلستان

اصولا در کامن لا جبران خسارت معنوی اعم از آنکه دعوا به طور مستقل یا در ضمن دعوای دیگری مطرح شود پذیرفته شده است و دعاوی مربوط به لطمه به احساسات، رنج روحی، ناشی از ترس و اضطراب و تحقیر، از دست دادن توانایی، سازش و تطبیق با شرایط زندگی، حمله و تجاوز به شخص، صدمه به شخصیت و حقوق مربوط به آن و مداخله در امور محرمانه و ترس شخص و آسیب جسمانی مورد پذیرش قرار گرفته است ولی در حقوق انگلیس، به طور مشخص از قرن ۱۹ جبران این قبیل خسارتها در ابعاد مختلف از جمله صدمات جسمی و درد و رنج بدنی پذیرفته شد. و رای دادگاه استیناف در سال ۱۹۶۲ و مجلس اعیان در سال ۱۹۶۴ مبنای محاسبه خسارت معنوی و صدمات جسمی و درد و رنج و از دست دادن تعادل فیزیکی محسوب می شود. ارزیابی خسارت معنوی ناشی از صدمه ی بدنی به وسیله ی قاضی دادگاه، و با توجه به تعرفه های پیشنهادی قابل انعطاف و غیر رسمی صورت می گیرد ولیکن قضات در اتخاذ تصمیم آزادی عمل دارند و همین امر موجب اختلاف آراء در موارد مشابه می شود به همین جهت کمیسیون مشورتی حقوق انگلیس پیشنهاد یک تعرفه ی مشخص قانونی داد که مورد اجرا قرار گرفت.^۱

۲: حقوق فرانسه

قانون مدنی فرانسه راجع به جبران خسارت معنوی صراحت ندارد ولی در رویه قضایی از سال ۱۸۳۳ با تفسیر موسع از ماده ی ۱۳۸۲ قانون مدنی در جبران این خسارتها تردیدی به خود راه نداده است و در موارد متعددی حکم به جبران خسارت داده است شعبه ی مدنی دیوان عالی کشور فرانسه در ۱۳ فوریه ۱۹۲۳ ماده ی ۱۳۸۲ قانون مدنی را ناظر بر هر دو نوع خسارت مالی و معنوی دانست. همین شعبه به موجب رای ۲۲ اکتبر ۱۹۴۶ به والدینی

^۱ برای مطالعه ی بیشتر: ر-ک: اژدری، حسن، ۱۳۸۷، خسارت معنوی، انتشارات کوشا مهر، ص ۱۵۱ به بعد

که فرزند آنان در اثر حادثه فلج شده بود حتی مطالبه ی خسارت معنوی از عامل زیان را داددر دعوای دیگر به مردی که زوجه اش در اثر حادثه زشت شده بود حتی مطالبه ی خسارت معنوی ناشی از تأثر و تألم خود را داد^۱.

بخش سوم: موارد معافیت شرکتهای هواپیمایی از جبران خسارت

تحت شرایط خاص و محدودی مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال زیان دیده جزئاً یا کلاً منتفی می گردد. از آنجا که اصل بر مسئولیت شرکت در خسارات وارد شده می باشد ؛ از این رو اقامه ادله اثباتی برای رهایی از مسئولیت به عهده شرکت هواپیمایی است.

گفتارنخست: اتخاذ کلیه تدابیر لازم از سوی شرکت هواپیمایی

ماده ۲۰ پیمان ورشو در این مورد چنین مقرر می دارد: در صورتی که متصدی حمل و نقل ثابت نماید که خود و عاملین وی کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده اند.... مسئول نخواهد بود. به یک تعبیر می توان گفت: اگر شرکت هواپیمایی کلیه تدابیر لازم را اتخاذ می کرد دیگر خسارتی رخ نمی داد. اما چنین تلقی ای از مسئولیت صحیح نیست ؛ زیرا در این صورت هیچ موردی که مشمول معافیت باشد پیدا نمی شد. باید دید که اتخاذ چه تدابیری از طرف شرکت هواپیمایی ضرورت دارد ؟ آیا « اتخاذ تدابیر معقول و منطقی » باید بشود یا آنکه « اتخاذ ممکن » کفایت می کند.

در پرونده chisolmv.British European Airways

وضعیت جوی نا مناسب بود و هواپیما مرتباً دچار تکان های شدید می شد. از مسافرین خواسته شده بود که کمربند های خود را بسته نگه داشته و از جای خود حرکت نکنند. در این هنگام مسافری از جای خود بلند شد تا به سمت سرویس بهداشتی برود که در اثر

^۱. برای مطالعه ی بیشتر: ر-ک به: اژدری، حسن، ۱۳۸۷، خسارت معنوی، انتشارات کوشا مهر، ص ۱۵۱ به بعد.

حرکت و تکان هواپیما به کف هواپیما افتاد و صدمه دید. وکیل شرکت هواپیمایی گفت: قبل از بروز حادثه، از سوی مهماندار به مسافرین اخطار داده شده بود که کمربندهای خود را بسته نگه دارند. این اخطار با روشن نمودن چراغ های مربوط همراه بوده است، ولی مسافر به این هشدارها توجهی نکرده و دچار صدمه شده است. دادگاه انگلیس در رای صادره گفت: شرکت هواپیمایی در این مورد مسئولیتی ندارد؛ زیرا «کلیه تدابیر و اقدامات معقول» را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده است.^۱ ماده ۳۸۶ قانون تجارت ایران، شرط معافیت شرکت هواپیمایی از مسئولیت را مشخص نموده و در این مورد از عبارت «متصدی مواظب» استفاده کرده است. بر این اساس در صورتی می توان شرکت هواپیمایی را مسئول خسارت به کالا دانست که مواظبت های لازم را در خصوص نگه داری کالا به عمل نیاورده باشد. نتیجه اینکه منظور از «اتخاذ کلیه تدابیر لازم» از سوی شرکت هواپیمایی، در واقع «اتخاذ کلیه تدابیر معقول و منطقی» است و اینکه چنین تدابیری از طرف شرکت به عمل آمده است یا نه با دادگاه رسیدگی کننده می باشد.

گفتار دوم: علل خارج از اراده ی شرکت هواپیمایی

از موارد دیگری که سبب معافیت شرکت هواپیمایی از جبران خسارت وارد شده می شود اثبات این مطلب است که جلوگیری از وقوع خسارت برای شرکت امکان پذیر نبوده است. قسمت اخیر ماده ۲۰ پیمان ورشو اصلاحی در این خصوص چنین مقرر داشته است: یا اگر ثابت نماید که اتخاذ چنین تدابیر برای او و عاملینش مقدور نبوده است مسئول نخواهد بود. چنین عبارتی در حقوق معادل فورس ماژور است و آن، حادثه خارج از اراده شخص است که غیر قابل پیش بینی و غیر قابل اجتناب بوده و اجرای تعهد را غیر ممکن سازد. قانون مدنی ایران در مواد ۲۲۷ و ۲۲۹ به این موارد اشاره کرده است. شرایط تحقق فورس ماژور (علل قهری و خارج از اراده) را میتوان چنین نام برد:

^۱ فتح الله پور شیرازی، احمد رضا، ۱۳۸۶، حقوق مسافر هواپیما، انتشارات همای غدیر، ص ۱۱۶

۱- غیر قابل اجتناب بودن حادثه

حوادثی از قبیل سیل، زلزله، برف سنگین، سخبندان یا جنگ میتواند اجرای پروژه را غیر ممکن سازد. برای یک هواپیمای کوچک و دارای تجهیزات هوانوردی ابتدایی، وزش مقدار کمی باد در منطقه فرودگاه یا وجود مقداری ابر، مانع غیر قابل اجتناب به شمار می آید. در صورتی که همین موانع و شرایط برای یک هواپیمای بدنه وسیع همچون بوئینگ ۷۴۷ که دارای تجهیزات پیشرفته است مانع عمده ای محسوب نمی شود.

۲. غیر قابل پیش بینی بودن حادثه

حادثه ای که موجب عدم اجرای پرواز شده است علاوه بر غیر قابل اجتناب بودن، باید غیر قابل پیش بینی هم باشد، به نحوی که نتوان از قبل وقوع آن را پیش بینی کرد. به این ترتیب اگر خلبان و کارکنان هواپیما در یک پرواز خارجی فراموش کنند پاسپورت خود را همراه ببرند و به این دلیل در مسیر برگشت از پرواز آنها جلوگیری شود، نمی توان این مورد را از امور غیر قابل پیش بینی محسوب کرد. چرا که امکان تحقق آن قابل پیش بینی است. اعتصاب کارکنان شرکت هواپیمایی یا کارکنان فرودگاه را هم می توان به نوعی از علل غیر قابل پیش بینی دانست؛ زیرا اصولاً در خثوث آن از قبل اخطار داده می شود.

۳. خارج بودن علت خسارت از اراده شرکت هواپیمایی شرکت هواپیمایی برای استفاده از معافیت مستند به فورس مازور یک نکته دیگر را هم باید به اثبات رساند و آن اینکه شرکت و عوامل وی هیچگونه دخالتی در بروز خسارت نداشته اند. مثل اینکه صدمه وارد شده به مسافر ناشی از درگیری فیزیکی بوده که بین وی با مسافر دیگری رخ داده است. نقص ذاتی یا کیفی کالای حمل شده نیز به دلیل آنکه خارج از اراده شرکت است مسئولیتی را متوجه شرکت هواپیمایی نمی کند. از این رو، اگر کالای حساس و شکستنی تحویل شده به شرکت، درست بسته بندی و عدل بندی نشده و اطلاعاتی هم برای حمل صحیح آن داده نشده باشد، مسئولیتی را نمی توان به شرکت متسبب کرد. نقص ذاتی یا کیفی کالا

اگر چه از موارد سلب مسئولیت شرکت در قبال کالا است، ولی چنین معافیتی در خصوص خسارات و صدمات بدنی برای شرکت وجود ندارد. و شرکت هواپیمایی نمیتواند به این استناد که مرگ مسافر در اثر تنگی نفسی بوده که قبلاً داشته یا به دلیل کهولت سن وی، معافیت از مسئولیت خود را مطرح نماید.

گفتار سوم: نقش زیان دیده در ایجاد خسارت

خطای شخص زیان دیده می تواند شرکت هواپیمایی را جزئاً یا کلاً از مسئولیت معاف کند. ماده ۲۱ پیمان ورشو در این خصوص چنین مقرر می دارد: "هر گاه متصدی حمل و نقل ثابت کند که خسارت وارده معلول خطای شخص زیان دیده است طبق مفاد قانون خود میتواند متصدی حمل و نقل را کلاً یا جزئاً از مسئولیت معاف نماید". در عملیات حمل و نقل مسافر و کالا ممکن است حوادثی رخ داده و خساراتی به وجود آید که ناشی از فعل و عمل شخص زیان دیده (اعم از مسافر یا فرستنده کالا) باشد ؛ مثل اینکه مسافر به اخطارها و هشدارهای مهماندار و چراغ های علامت در هواپیما توجهی ننموده و برای او حادثه ای رخ دهد. یا در حمل کالا، اطلاعات ضروری در خصوص نحوه صحیح حمل کالا و بسته بندی مناسب به شرکت داده نشده و نجر به خسارت به کالا شود. ممکن است علت زیان منحصراً اعمال زیان دیده باشد. بدین نحو که عمل زیان دیده، شرکت هواپیمایی را در وضعی قرارداده باشد که برای شرکت قابل پیش بینی نبوده و نتوانسته از وقوع آن جلوگیری کند. چنین حالتی را باید از مصادیق فورس ماژور یا علل خارج از اراده شرکت دانست. در کامن لا (سیستم حقوق کشورهای بریتانیای کبیر و ایالات متحده امریکا) قاعده ای وجود دارد که به موجب آن چنانچه زیان دیده در ایجاد خسارت دخالت داشته باشد، دیگر هیچ غرامتی را نمی توان به وی پرداخت کرد. این قاعده در حقوق اسلام نیز تحت عنوان « قاعده اقدام » شناخته می شود. اما این مطلب دارای ایراد است ؛ زیرا دلیلی ندارد که نقش جزئی زیان دیده در ورود خسارت، موجب معافیت کلی متعهد (شرکت هواپیمایی) شود، بلکه باید مسئولیت به نسبت نقش هر کدام از طرفین در خسارت تقسیم

شود. بند ۳ ماده ۴ قانون مسئولیت مدنی ایران در مواردی که زیان دیده در بروز خسارت نقش داشته دادگاه را مکلف به تخفیف در مجازات متعهد قرارداد نموده است؛ زیرا چنین مقرر می دارد: "دادگاه میتواند میزان خسارات را در مورد زیر تخفیف دهد؛ وقتی که زیان دیده به نحوی از انحاء موجبات تسهیل ایجاد زیان را فراهم یا به اضافه شدن آن کمک و یا وضعیت وارد کننده زیان را تشدید کرده باشد".

گفتار چهارم: عدم اعتراض زیان دیده در مواعد مقرر

پس از آنکه وسایل شخصی تحویل مسافر گردید بایستی آنها را بررسی نموده و چنانچه متوجه نقص، تلف و موارد خسارت بار دیگری شد فوراً به شرکت هواپیمایی اطلاع دهد. در این خصوص شرکت های هواپیمایی فرم های خاصی را تهیه و در اختیار مسافر قرار می دهند تا حسب مورد نسبت به تکمیل آن اقدام نماید و میزان، ارزش، تعداد، نوع خسارت مورد ادعا را تعیین نماید. مطابق پیمان ورشو نیازی به اینکه مسافر چنین خساراتی را در فرودگاه به شرکت اعلام نماید نیست و حتی تا چند روز پس از تحویل نیز امکان مراجعه به شرکت هواپیمایی پذیرفته شده است. اما اقبات موارد فوق پس از خروج مسافر از فرودگاه و پس از چند روز به واقع مشکل می شود. لذا شایسته است در زمان تحویل وسایل شخصی یا کالا، نسبت به بررسی محموله و اعلام اعتراض فوری اقدام شود.

بند ۲ ماده ۱۵ پیمان ورشو اصلاحی در این مورد چنین مقرر می دارد:

"در صورت بروز خسارت، گیرنده بایستی شکایت خود را بلافاصله بعد از کشف خسارت و حداکثر هفت روز از تاریخ دریافت لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسلیم متصدی حمل و نقل نماید. در صورت تاخیر در حمل و نقل، گیرنده لوازم شخصی و چهارده روز پس از دریافت کالا تسلیم متصدی حمل و نقل نماید. در صورت تاخیر در حمل و نقل، گیرنده لوازم شخصی یا کالا باید شکایت خود را حداکثر ظرف ۲۱ روز از تاریخ گرفتن لوازم شخصی یا کالا تسلیم دارد". تعیین مدت برای مراجعه

و اعلام اعتراض به شرکت هواپیمایی از این جهت دارای اهمیت است که: چون هنوز زمان زیادی از ورود خسارت یا تاخیر سپری نشده است می توان صحت و سقم موضوع را تعیین نمود. از طرفی شرکت هواپیمایی می تواند موضوع را سریعاً بررسی نموده و معلوم کند که خسارت چگونه، در چه زمان و در مدت مسئولیت و تصدی چه بخش یا بخشهایی به وجود آمده است. سپس چنانچه دلایلی بر رد ادعای مدعی لازم باشد یا اگر زیان دیده نقشی در ورود خسارت داشته را تعیین نماید. نهایتاً زیان دیده را به موسسه بیمه معرفی بیمه تا خسارت خود را دریافت نماید. اعلام اعتراض زیان دیده در خصوص خسارت به لوازم شخصی یا کالا باید دارای شرایطی باشد از جمله:

۱. کتبی بودن اعتراض

اعتراض زیان دیده به شرکت باید به صورت مکتوب باشد و صرف اطلاع شفاهی به شرکت کفایت نمی کند. البته ضرورتی به اینکه شکایت مکتوب، حضوری اعلام شده باشد نیست و میتوان به هر وسیله ممکن از قبیل: نامه، فکس و...، شرکت را از موضوع خسارت مطلع کرد. بند ۳ ماده ۲۶ پیمان ورشو چنین مقرر میدارد:

"شکایت باید کتباً روی بارنامه یا در برگ جداگانه و در طی ضرب الاجل های مقرر به عمل آید."

۲. اعتراض کتبی به شرکت هواپیمایی

اعتراض مکتوب باید به شرکت هواپیمایی اعلام شود و اعتراض به دیگر بخش های مستقر در فرودگاه مثل مدیر ترمینال یا گمرک و نیروی انتظامی اثری ندارد.

۳. به تفکیک اعلام کردن هر مورد خسارت

پس از تحویل کالا و لوازم شخصی در فرودگاه مقصد، مسافر یا گیرنده باید دقت لازم را به کار برد و چنانچه خسارتی به محموله وارد شده باشد بلافاصله اعلام نماید. در این مورد باید مشخص نماید که چه بخش یا بخشهایی از کالا صدمه دیده یا منهدم یا ناقص شده یا با تاخیر وارد شده است. صدمه مورد ادعا آیا موجب شکستگی، خراشیدگی، پاره شدن، آب گرفتگی، تبخیر یا.... به محموله شده است. در خصوص تاخیر نیز اعلام شود که چه تعداد از بسته یا بسته ها به دست وی نرسیده یا با تاخیر رسیده است و تعداد روزهای تاخیر را بیان نماید.

برای مثال: پس از تحویل کالا در فرودگاه مقصد به گیرنده، معلوم می شود که مقداری از وزن اصلی کالا دچار کسری شده است. گیرنده بدون بررسی بیشتر، اعتراض کتبی خود را در خصوص مقدار کسر شده به شرکت، مکتوب می سازد. پس از گذشت دو روز متوجه می شود که مقداری از محموله نیز دچار شکستگی شده است و بخشی از محموله هم هنوز نرسیده و با تاخیر وارد می شود. در اینجا اعلام اعتراض قبلی زبان دیده در خصوص مقدار کالای کسر شده کفایت نمی کند، بلکه باید بلافاصله به شرکت هواپیمایی مراجعه و اعتراض مکتوب در خصوص موارد جدید را اعلام نماید. چنانچه این اقدام در مواعد مشخص شده به عمل نیاید و موعد سپری شود دیگر نمی توان مسئولیتی را به شرکت منتسب نمود. ممکن است کل کالا مفقود شده و اصلاً هیچ گونه محموله ای به دست گیرنده در مقصد نرسد که در این صورت اعتراض مکتوب ضرورتی نداشته و بایستی مقررات بند ۳ ماده ۱۳ پیمان ورشو را اجرا نمود که مقرر می دارد:

"چنانچه متصدی حمل و نقل، تلف و مفقود شدن کالا را قبول کند یا در صورتی که کالا در مدت هفت روز پس از انقضای تاریخی که باید طی آن به مقصد برسد، نرسیده باشد، گیرنده مجاز است حقوق ناشی از قرارداد حمل و نقل را علیه متصدی حمل و نقل به مورد اجرا بگذارد."

با توجه به ماده فوق، اعلام اعتراض کتبی به شرکت هواپیمایی در دو مورد ضرورت ندارد:

۱. شرکت هواپیمایی تلف و مفقود شدن کالا را قبول نماید.

۲. کالا در مدت هفت روز از زمانی که مطابق قرارداد، باید به مقصد می رسید نرسیده باشد.

بخش چهارم: چگونگی تعیین سبب مسئول در سوانح هوایی مطابق قوانین و رویه محاکم

گفتار نخست: رعایت کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ اصلاحی لاهه

همانطور که در پیشتر ذکر شد ایران در سال ۱۳۵۴ مقررات کنوانسیون ورشو را در پروازهای خارجی خود پذیرفت و در سال ۱۳۶۴ طی ماده واحده ای مقررات این کنوانسیون را به پروازهای داخلی خود نیز تسری داد. پس همانطور که می دانیم چگونگی تعیین سبب مسئول مطابق کنوانسیون ورشو امری مشخص و بارز است که در صورت وقوع حادثه ی هوایی متصدی حمل و نقل از باب مسئولیت قراردادی و آنهم از نوع تعهد به نتیجه در سالم رسانیدن مسافرین به مقصد مسئولیت خواهد داشت و حادثه دیدگان یا بازماندگان آنان در صورت تقاضای خسارت با تکلیف مشخصی مواجه بوده و با اعلام شکایت به طرفیت متصدی حمل و نقل می توانند در جهت احقاق حقوق خود قدمی مثبت بردارند.

گفتار دوم: رعایت قوانین و مقررات داخلی ایران طبق رویه محاکم

در این گفتار بر آن شدیم تا با ذکر نمونه رای صادره از محاکم ایران در خصوص سوانح هوایی به بررسی و تبیین چگونگی تعیین سبب مسئول مطابق رای این محاکم بپردازیم.

در سال ۱۳۷۲ هواپیمایی تحت اختیار شرکت هواپیمایی آسمان با خلبانی آقای سیروس ترابی (که البته روند کامل پرونده در گفتار بعد ذکر خواهد شد) از اصفهان به مقصد تهران در کوههای کرکس با سقوط مواجه شد که البته این پرونده پس از طرح تا زمان صدور حکم با چالشهای قضایی و سیاسی بسیاری مواجه گشت. نکته قابل توجه آن است که مطابق که مطابق قانون اساسی ایران چنانچه هر یک از عهد نامه ها، مقاوله نامه ها، قراردادهای یا موافقتنامه های بین المللی از فیلترهای قانونی دولت ایران عبور نماید و به تصویب مجلس شورای اسلامی ایران برسد در حکم قوانین داخلی بوده و برای محاکم لازم الاتباع. با توجه به پذیرش کنوانسیون توسط دولت ایران چه در پروازهای خارجی و چه پروازهای داخلی تبعیت محاکم در صدور رای از این مقررات امری قطعی بوده و با توجه به خاص بودن این قانون و موخر بودن آن کلیه ی قوانین معارض نسخ و قوانین عامی همچون قانون مجازات اسلامی تخصیص می خورند اما در ادامه خواهید یافت که متأسفانه محاکم پایبند این اصول نبوده و در برخی موارد به پرداخت دیه حکم نموده یا در پاره ای موارد هم به دیه هم به خسارت مصرح در کنوانسیون و با استعلام نظر وزیر راه از شورای محترم نگهبان (که البته وظیفه ی تفسیر قوانین موضوعه با آن مرجع نیست) این وضعیت شکلی حادثتر به خود گرفت. حال با توجه به موارد ذکر شده محاکم با دو سیستم جبران خسارت متفاوت مواجه شده اند. ۱: سیستم جبران خسارت مصرح در کنوانسیون ورشو ۲: سیستم جبران خسارت مصرح در قانون مجازات اسلامی تحت عنوان دیه در جبران پرونده سقوط هواپیمای فوکر شرکت آسمان در کوههای کرکس که منجر به فوت ۶۳ نفر از هم میهنان عزیزمان شد محاکم ایران ابتدائاً بر مبنای قانون مجازات اسلامی و مواد ۲۹۷، ۳۰۰، ۳۰۲ این قانون ۵ نفر از متهمان را به تادیبه ی ۶۳ فقره دیه باسویه در حق اولیای دم جانباختگان محکوم نمود و در ادامه با استناد به الحاق ایران به کنوانسیون ورشو در پروازهای داخلی شرکت آسمان را به پرداخت ۶۳ فقره خسارت به میزان ۲۵۵ هزار فرانک (که البته به میزان ۲۵۰ هزار فرانک بابت خسارت جانی و ۵ هزار فرانک بابت خسارت به وسایل شخصی ثبت شده ی جان باختگان) محکوم نمود.

نتیجه گیری

با توجه به مطالبی که در این مقاله ذکر شد می توان نتایج زیر را بین نمود:

- در خصوص قانون حاکم در سوانح هوایی باید قائل به تفکیک شد. در مورد پروازهای بین المللی ایران کماکان کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه حاکم می باشد و در مورد پروازهای داخلی ایران در مورد سوانح جانی و پرداخت خسارت، قانون مجازات اسلامی و در مورد خسارت وارده به وسایل مسافری کنوانسیون ورشو حاکم می باشد.
- مطابق کنوانسیون ورشو مبنای مسئولیت فرض تقصیر بوده لذا در صورت بروض سانحه متصدی حمل و نقل هوایی از باب تعهد به نتیجه مسئول جبران خسارت می باشد مگر در مواردی خاص که با اثبات بی تقصیری خود از مسئولیت معاف می گردد.
- یکی از خسارات مسلم وارده به مسافری زیان دیده در نتیجه سانحه هوایی و یا بازماندگان آنان خسارت معنوی می باشد که البته محاکم ایران بعد از انقلاب اسلامی با توجه به نظریه شورای محترم نگهبان مبنی بر غیر شرعی بودن جبران اینگونه خسارات به صورت مالی، اینگونه خسارات را غیر قابل جبران می دانند. در خصوص شرط کاهش مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو صراحتاً بیان می دارد که این شرط باطل بوده اما بطلان این شرط مانع بطلان اصل قرارداد حمل و نقل نمی باشد. و در خصوص شرط افزایش مسئولیت این شرط پذیرفته شده می باشد.

منابع و مآخذ

الف) کتب

۱. آقائی، بهمن، ۱۳۸۵، فرهنگ حقوقی بهمن، نشر گنج دانش، تهران.
۲. جباری، منصور، ۱۳۹۰، حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی، انتشارات میزان.
۳. حسینی نژاد، حسینقلی، ۱۳۷۰، مسئولیت مدنی، چاپ اول، نشر جهاد دانشگاهی شهید بهشتی، تهران.
۴. زراعت، عباس، ۱۳۸۳، قانون آیین دادرسی مدنی در نظم حقوقی ایران، نشر خط سوم.
۵. ستوده تهرانی، حسن، ۱۳۴۴، حقوق هوایی و دریایی، نشر قائد، جلد ۴.
۶. شیرازی، احمد رضا، ۱۳۸۶، حقوق مسافر هواپیما، نشر هما.
۷. ضیائی بیگدلی، محمد رضا، ۱۳۸۳، حقوق معاهدات بین الملل، گنج دانش، تهران.
۸. فلسفی، هدایت اله، ۱۳۷۹، حقوق بین الملل معاهدات، فرهنگ نشر نو، تهران.
۹. کاتوزیان، ناصر، ۱۳۹۰، الزامهای خارج از قرارداد - مسئولیت مدنی، نشر دانشگاه تهران.

ب) مقالات

۱. «قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی ۱۳۰ (۱۳۸۳)» مجله پژوهشهای حقوقی، شماره ۹.

۲. اخلاقی، بهروز، ۱۳۷۱ « بحثی پیرامون ماهیت حقوقی قرارداد های حمل و نقل از دیدگاه حقوقی مدنی» مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۲۹.
۳. امامی، سید حسن، ۱۳۵۶، « مسئولیت مدنی » مجله دانشکده حقوق دانشگاه ملی (سابق) شماره ۵.
۴. پرونده ی فوکر سالم به زمین نشست، نشریه حقوق و اجتماع، شماره ۱۱
۵. تعیین خسارت تاخیر در پروازهای داخلی، روزنامه خبر جنوب، ۱۳۸۲، شماره ۶۵۳۷.
۶. توانا، شکر علی، ۱۳۸۶، مسئولیت در حمل و نقل هوایی، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۸۰.