



مشخصات لایحه

دوره هشتم - سال چهارم

شماره ثبت:

۶۳۳

شماره چاپ:

۱۸۱۶

تاریخ چاپ:

۱۳۹۰/۱۰/۱۴

نام دفاتر:

مطالعات حقوقی

مطالعات زیربنایی

مطالعات اقتصادی

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۲۴۰۱۲۲۱۵

تاریخ انتشار:

۱۳۹۰/۱۱/۱۱

## به نام خدا

### اظهار نظر کارشناسی درباره:

### «لایحه تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی»

#### مقدمه

این لایحه با هدف نسخ ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ تدوین شده است. براساس قانون مذکور، مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مربوط به کنوانسیون ورشو می‌باشد. درحالی که به نظر می‌رسد به علت عدم مطابقت کنوانسیون ورشو با موازین فقهی در باب محاسبه دیه و خسارات بدنی، قانون مذکور برخلاف موازین شرعی و نیازمند اصلاح است. این لایحه ضمن نسخ قانون مذکور، مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران در پروازهای داخل کشور را مشمول عموماًت قانون مجازات قرار می‌دهد.

#### سوابق قانونی

در این مورد می‌توان ماده (۲۲) اصلاحی کنوانسیون ورشو، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ و ماده (۳۰) قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷ را نام برد.<sup>۱</sup>

۱. ماده (۲۲) اصلاحی کنوانسیون ورشو:

ماده (۲۲)

۱. در مورد حمل مسافر: مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر محدود به مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک می‌باشد. در موردی که دادگاه رسیدگی‌کننده براساس قوانین خود رأی به پرداخت خسارت به صورت اقساط بدهد هم‌ارز مبلغ تقسیط شده باید از ۲۵۰ هزار فرانک تجاوز نماید معذک متصدی حمل و نقل و مسافر می‌توانند با انعقاد قرارداد مخصوصی توافق نمایند که میزان بالاتری برای خسارت منظور گردد.

۲. الف) در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده و کالا مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به مبلغ دوست و پنجاه فرانک برای هر کیلوگرم می‌باشد مگر اینکه مسافر یا فرستنده کالا هنگام تحویل محموله به متصدی حمل و نقل یک اظهارنامه مخصوص دایر بر میزان ارزش لوازم شخصی و کالا به هنگام تحویل در مقصد تنظیم نموده و در صورت لزوم مخارج اضافی پرداخته باشد در این صورت متصدی حمل و نقل مسئول پرداخت مبلغی معادل مبلغ اظهار شده می‌باشد مگر اینکه ثابت نماید مبلغ مزبور از حق واقعی فرستنده محموله به هنگام تحویل در مقصد بیشتر است.

ب) در صورت فقدان یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از لوازم شخصی ثبت شده یا کالا یا هریک از اشیای محتوی آنها برای تعیین حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل تنها وزن کل محموله یا محموله‌های مربوطه در نظر گرفته خواهد شد. معذک هنگامی که گم شدن یا معیوب شدن یا تأخیر در ارسال قسمتی از کالا یا لوازم شخصی ثبت شده یا هریک از اشیای محتوی آنها در ارزش سایر بسته‌های مندرج در همان رسید یا همان بارنامه هوایی مؤثر باشد برای تعیین حدود مسئولیت - وزن کل این بسته یا بسته‌ها ملحوظ خواهد گردید.

۳. در مورد اشیایی که مسافر شخصاً عهده‌دار حمل آنها می‌گردد مسئولیت متصدی حمل و نقل محدود به پنج هزار فرانک برای هر مسافر می‌باشد. ۴. میزان مسئولیت مصرحه در این ماده مانع از آن نخواهد شد که دادگاه علاوه بر خسارات مزبور طبق قوانین خود رأی به پرداخت تمام یا قسمتی از هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های مربوط به دعوی که خواهان متحمل گردیده بدهد.

هرگاه میزان خسارت تعیین شده از طرف دادگاه (به استثنای هزینه‌های دادگاه و سایر هزینه‌های مربوط به دعوی) از مبلغی که متصدی حمل و نقل ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ وقوع حادثه منجر به خسارات یا قبل از شروع اقدام قانونی (در صورتی که تاریخ آن مؤخر باشد) کتباً به خواهان پیشنهاد نموده تجاوز نماید مقررات فوق قابل اجرا نخواهد بود.

۵. مبالغی که در این ماده به فرانک ذکر گردیده عبارت است از واحد پولی که دارای ۶۵/۵ میلیگرم طلا به عیار نهصد هزارم باشد. این مبالغ ممکن است تا نزدیک‌ترین عدد صحیح تبدیل به پول ملی گردد.

در صورت اقدامات قضایی تبدیلی این مبالغ به پول ملی غیر از طلا باید براساس ارزش این پول به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد.

قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹: «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مربوط به کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی (۱۹۵۵ میلادی) آنکه در لایحه به امضا رسیده است مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد».

ماده (۳۰) قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷: «بیمه‌گر در حدودی که خسارات وارده را قبول یا پرداخت می‌کند در مقابل اشخاصی که مسئول وقوع حادثه یا خسارت هستند قائم‌مقام بیمه‌گذار خواهد بود».

۱. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ مسئولیت شرکت‌های مذکور را مطابق کنوانسیون ورشو مقرر کرده است. همچنان‌که گفته شد به علت عدم مطابقت کنوانسیون ورشو با موازین فقهی در باب محاسبه دیه و خسارات بدنی، قانون مذکور برخلاف موازین فقهی و نیازمند اصلاح است. از این رو براساس این لایحه، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران در پروازهای داخل کشور مطابق قانون مجازات اسلامی تعیین شده لکن در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه مسئولیت شرکت‌های مذکور کماکان مطابق کنوانسیون ورشو مقرر شده است.

۲. مطابق پروتکل اصلاحی کنوانسیون ورشو «مسئولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر محدود به مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر می‌باشد» که براساس کنوانسیون مذکور «مبالغی که در این ماده به فرانک ذکر گردیده عبارت است از واحد پولی که دارای ۶۵/۵ میلی‌گرم طلا به عیار نهصد هزارم باشد. این مبالغ ممکن است تا نزدیک‌ترین عدد صحیح تبدیل به پول ملی گردد. در صورت اقدامات قضایی تبدیل این مبالغ به پول ملی غیر از طلا باید براساس ارزش این پول به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد». با عنایت به قیمت کنونی طلا رقم مذکور مبلغ بسیار زیادی خواهد بود هر چند با عنایت به منسوخ بودن فرانک موضوع این کنوانسیون ابهاماتی در مورد نحوه محاسبه این خسارت نیز وجود دارد. مبلغ بسیار بالایی که کنوانسیون ورشو (بنابر یک نظر) برای جبران خسارت مقرر می‌کند موجب افزایش هزینه‌های بیمه‌ای شرکت‌های هواپیمایی و در نتیجه افزایش بهای بلیط هواپیما نیز خواهد شد که در شرایط کنونی اقتصادی چندان مناسب به نظر نمی‌رسد. مضافاً اینکه ممکن است حتی شرکت‌های بیمه داخلی حاضر به بیمه کردن چنین ریسک بالایی نباشند.

۳. هر چند یکسان‌سازی مقررات داخلی و مقررات بین‌المللی در زمینه مسافرت‌های هوایی و زمینه‌سازی جذب مسافران خارجی که در داخل کشور قصد انجام سفر هوایی دارند، مقتضی محاسبه این خسارات براساس کنوانسیون‌های بین‌المللی است لکن با عنایت به ابهامات موجود در شیوه محاسبه خسارت در کنوانسیون ورشو و مبلغ بسیار زیاد این خسارات براساس کنوانسیون مذکور، عمل مطابق کنوانسیون مذکور قابل توصیه نیست. این در حالی است که کنوانسیون مونترئال حداکثر مبلغ پرداختی در خسارات بدنی و فوت مسافران را یکصد هزار (۱۰۰,۰۰۰) واحد حق برداشت مخصوص (SDR) تعیین کرده است. با عنایت به اینکه در حال حاضر هر واحد (SDR) که متوسط چند ارز معتبر بین‌المللی است، حدوداً معادل ۱/۵ دلار است مبلغ خسارت حدود ۱۵۰,۰۰۰ دلار خواهد بود که در مقایسه با کنوانسیون ورشو رقم بسیار معقول‌تری است.

۴. با عنایت به نامناسب بودن مقررات کنوانسیون ورشو در باب محاسبه میزان خسارات بدنی و فوت مسافران محاسبه خسارات بدنی وارد به مسافران در پروازهای داخلی براساس قانون مجازات اسلامی مناسب به نظر می‌رسد.

۵. عموم ماده (۲) لایحه، ممکن است علاوه بر خسارات بدنی و دیه و خسارات وارد بر بار و اثاثیه، شامل سایر خسارات، مانند خسارت تأخیر پرواز، لغو پرواز و... باشد در حالی که موضوع این ماده باید صرفاً خسارات مذکور (خسارات بدنی و خسارات وارد به بار و اثاثیه) باشد و منعی برای مطالبه سایر خسارات ایجاد نکند. لذا لازم است متن آن به شرحی که خواهد آمد اصلاح شود.

### نتیجه‌گیری

با عنایت به مطالب پیش‌گفته و نامناسب بودن مقررات کنوانسیون ورشو در باب محاسبه خسارات ناشی از فوت و آسیب‌های بدنی مسافران، تصویب لایحه مذکور مورد پیشنهاد است. لکن با عنایت به اشکالی که در باب عموم ماده (۲) لایحه وارد است باید متن آن به شرح زیر اصلاح شود:

ماده (۲) - «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از باب جبران خسارات بدنی، فوت و خسارات وارد بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وارد شده براساس این قانون هستند».