

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه تعیین حدود مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی»

#### مقدمه

این لایحه با هدف نسخ ماده واحده قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ از یکسو و تعیین نحوه محاسبه خسارت مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی از دیگر سو تدوین شده است. براساس قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹، مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مربوط به کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه می‌باشد. مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی لاهه نیز میزان مسؤولیت 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 یک فرانک عبارت است از واحد پولی که دارای ۶۵/۵ میلیگرم طلا به عیار نهصد هزارم باشد. این لایحه ضمن نسخ قانون مذکور، مسؤولیت 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 مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹ و ماده (۳۰) قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶/۲/۷ را نام برد.

#### بررسی مصوبه کمیسیون

در ادامه ابتدا اهم احکام مندرج در مصوبه کمیسیون و سپس شرح مختصر و نقد آنها به‌طور خلاصه ذکر می‌گردد:

۱. مطابق صدر ماده (۱) این لایحه «مسؤولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در حمل بار و مسافر در پروازهای بین‌المللی مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی لاهه» تعیین گشته است. از آنجا که کشور ما در سال ۱۳۵۴ به کنوانسیون مذکور و پروتکل لاهه پیوسته است شرکتهای هواپیمایی ایرانی در حمل بار و مسافر در پروازهای بین‌المللی مشمول این کنوانسیون و پروتکل لاهه است و نیازی به تصریح مجدد نیست. لذا این قسمت از ماده (۱) مصوبه کمیسیون قابل حذف است.

۲. مطابق ذیل ماده (۱) لایحه «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی در حمل مسافر مطابق قانون مجازات اسلامی و در حمل بار و اثاثیه مطابق کنوانسیون مذکور و پروتکل الحاقی لاهه» تعیین گشته است. این درحالی است که مطابق قانون مصوب ۱۳۶۴ مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی چه در مورد حمل مسافر و چه در مورد حمل بار مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه تعیین شده بود. ظاهراً علت پیش‌بینی این حکم وجود ابهاماتی در شیوه محاسبه خسارت در کنوانسیون مذکور بوده است. در نقد این قسمت از ماده (۱) نیز می‌توان گفت اولاً اگر شیوه محاسبه خسارت مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه با ابهام مواجه است، این ابهام در مورد خسارات وارد بر بار و اثاثیه هم وجود دارد و تأکید مجدد بر آن بلاوجه است، ثانیاً 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 و البته با رعایت احکام شرعی است. لذا بهتر است میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی مطابق آخرین کنوانسیون موجود در این زمینه یعنی کنوانسیون مونترآل ۱۹۱۹ میلادی تعیین گردد. شایان ذکر است این کنوانسیون ابهامات کنوانسیون ورشو در شیوه محاسبه خسارت را ندارد.

۳. در تبصره ماده (۱) آمده است: «مبالغ مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، مذکور در ماده (۱) به ترتیب ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ (SDR) است». (SDR) واحد صندوق بین‌المللی پول است که در حال حاضر هر (SDR) حدوداً معادل ۱/۵ دلار است. این تبصره در راستای رفع ابهام در شیوه محاسبه خسارت در کنوانسیون ورشو تدوین شده است، لکن از جهات متعدد واجد اشکال است و به دلایلی که ذکر خواهد شد پیشنهاد می‌گردد حذف شود. در نقد این تبصره می‌توان گفت:

اولاً مبالغ متعددی در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در مورد میزان مسئولیت در حمل بار، اثاثیه و مسافر آمده است و مصوبه از این جهت که کدام‌یک از این مبالغ به مقادیر مذکور طبق واحد صندوق بین‌المللی پول (SDR) تبدیل شده است واجد ابهام است.

ثانیاً از آنجا که در این مصوبه پروازهای داخلی در حمل مسافر مشمول قانون مجازات قرار گرفته و پروازهای بین‌المللی مشمول کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه مقرر شده است پس این تبصره به‌دنبال تعیین تکلیف در مورد کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در پروازهای بین‌المللی است. این درحالی است که کشور ما عضو کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه است لذا هر نوع تغییری در این کنوانسیون به منزله حق شرط (رزرو) محسوب می‌شود. درحالی‌که اولاً به‌موجب ماده (۲۶) پروتکل لاهه «هیچ نوع رزروی (قید و شرط) پذیرفته نیست»، ثانیاً این تبصره به‌دنبال حل مشکل سوانح قبلی هوایی است درحالی‌که تأثیر حق شرط نیز بر فرض پذیرش آن تنها نسبت به آینده است و نه گذشته. لذا تنها راه حل این موضوع الحاق کشور ما به پروتکل‌های بعدی این کنوانسیون است که شیوه محاسبه خسارت را اصلاح کرده‌اند. لذا این تبصره هیچ تأثیری در میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در سوانح پروازهای بین‌المللی ندارد و در سوانح داخلی نیز حسب فرض لایحه کلیه خسارات بدنی مشمول قانون مجازات اسلامی قرار گرفته است.

ثالثاً اگر این معادل‌سازی در مورد میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی در حمل مسافر باشد (که ظاهراً چنین است)، مطابق این تبصره در حال حاضر از آنجا که هر (SDR) معادل حدود ۱/۵ دلار است حداکثر میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حمل مسافر در پرواز بین‌المللی حدود ۲۴,۹۰۰ دلار خواهد بود که این میزان بسیار اندک است و هم از جهت شرعی و هم از جهت بین‌المللی واجد اشکال است. به دیگر سخن مطابق این تبصره اگر شرکت هواپیمایی ایرانی در پرواز به خارج کشور با سانحه مواجه شود (حتی اگر این سانحه در ایران اتفاق بیافتد) و جمعی از اتباع کشورمان و یا اتباع سایر کشورها فوت کنند حداکثر میزان

مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مقابل اولیای دم هریک از جانباختگان معادل ۲۴،۹۰۰ دلار خواهد بود که این حکم علاوه بر مخالفت با احکام شرعی و وجهه بین‌المللی صنعت هواپیمایی کشورمان را با خدشه مواجه می‌کند. این درحالی است که آخرین کنوانسیون تصویب شده در این زمینه (یعنی کنوانسیون مونترآل ۱۹۹۹) میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی در حمل مسافر را یکصد هزار (SDR) تعیین کرده است که حدوداً معادل ۱۵۰،۰۰۰ دلار است.

۴. تبصره ماده (۱) در راستای رفع ابهامات کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در تعیین میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی تدوین شده است. توضیح آنکه 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 بر اساس ارزش این پول به طلا در تاریخ صدور رأی انجام پذیرد». به این ترتیب میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی در خسارات حاصل از فوت، به پول ملی مبلغی معادل ۱۶/۳۷۵ کیلوگرم طلا به عیار نهصد هزارم خواهد بود، البته در مورد نحوه محاسبه قیمت طلا ابهاماتی وجود دارد که اظهار نظر در این مورد را از این جهت که اولاً فرانک پوانکاره فرانسه کلاً منسوخ شده، ثانیاً اینکه قیمت رسمی طلا یا قیمت بازاری آن باید مد نظر قرار گیرد با ابهام و اشکال مواجه می‌کند. توضیح آنکه در زمان تدوین این کنوانسیون طلا پشتوانه پول بود و هر واحد پولی معادل مقدار مشخصی طلا بود. اندک اندک با حذف طلا از پشتوانه پول کشورها و تغییر میزان ارزش طلا و نیز تغییر میزان برابری طلا با ارزهای مختلف، در سال ۱۹۷۱ کنوانسیون در راستای ایجاد واحد معتبر بین‌المللی برای سنجش ارزش اقتصادی تصویب شد. پس از انجام این تحولات در عرصه اقتصاد بین‌الملل، در راستای تعیین میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در پروازهای بین‌المللی، در سال ۱۹۷۵ میلادی در مونترآل پروتکل‌های الحاقی (۱) و (۲) برای کنوانسیون ورشو تصویب شد که در آن میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی در خسارت منجر به فوت (که قبلاً ۲۵۰ هزار فرانک پوانکاره تعیین شده بود) براساس واحد جدید صندوق بین‌المللی پول و معادل ۱۶۶۰۰ (SDR) تعیین گردید. با توجه به میزان برابری قیمت هر واحد (SDR) با طلا در زمان تصویب پروتکل‌های مذکور (که در آن زمان هر واحد (SDR) ۰/۸۸۸۶۷ گرم طلا بوده است) ۱۶۶۰۰ (SDR) معادل حدود ۱۶/۵ کیلوگرم طلا بوده است لذا ملاحظه می‌شود این برابری در پروتکل‌های الحاقی ۱۹۷۵ به کنوانسیون ورشو تقریباً درست انجام شده بود. در سال‌های بعد با توجه به میزان تأثیر دلار در میزان ارزش هر واحد (SDR) و با توجه به کاهش ارزش دلار، ارزش دلاری هر واحد (SDR) با کاهش مواجه شد. در نتیجه در سال ۱۹۹۹ که کنوانسیون مونترآل در مورد پروازهای بین‌المللی به تصویب رسید میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در خسارت فوت یکصد هزار (SDR) تعیین گردید تا کاهش ارزش واحد صندوق بین‌المللی پول را جبران کند. لذا راه حل مناسب برای رفع اشکالات کنوانسیون ورشو در نحوه محاسبه میزان خسارت، الحاق کشورمان به کنوانسیون مونترآل ۱۹۹۹ است که هم شیوه محاسبه خسارت در آن واضح است و هم رقم مناسب و معقولی را پیش‌بینی کرده است.

## نتیجه‌گیری

با عنایت به نامناسب بودن مقررات کنوانسیون ورشو در باب محاسبه خسارات ناشی از فوت و آسیب‌های بدنی مسافران و خسارات وارد بر بار و اثاثیه، الحاق کشور به کنوانسیون مونترآل برای یکسان‌سازی برخی قواعد حمل و نقل بین‌المللی از طریق هوا

مصوب سال ۱۹۹۹ میلادی و نیز تعیین مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخلی در حمل و نقل مسافر، بار و اثاثیه مطابق کنوانسیون مذکور مناسب به نظر می‌رسد.

لکن تا قبل از الحاق کشور به کنوانسیون مونترآل ۱۹۹۹، در راستای حل مشکل عملی شرکت‌های هواپیمایی موارد زیر مورد پیشنهاد است:

۱. پیشنهاد می‌گردد تبصره ماده (۱) حذف شود چراکه این تبصره از جهات متعدد واجد اشکال است از جمله اینکه:  
اولاً از آنجا که در حال حاضر هر (SDR) معادل حدود ۱/۵ دلار است حداکثر میزان مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حمل مسافر در پروازهای بین‌المللی کمتر از ۲۵ هزار دلار خواهد بود که این میزان خسارت در مقابل فوت یک فرد بسیار اندک است.  
ثانیاً این مقرر با توجه به اصلاحی که در پروتکل لاهه ایجاد می‌کند به نوعی، حق شرط (رزرو) در پروتکل مذکور محسوب می‌شود، درحالی که طبق ماده (۲۶) پروتکل لاهه «هیچ رزروی در این پروتکل قابل پذیرش نیست».  
ثالثاً مبالغ متعددی در کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه در مورد میزان مسئولیت در حمل بار، اثاثیه و مسافر آمده است و این تبصره از این جهت که کدام یک از این مبالغ را مطابق SDR معادل‌سازی کرده است واجد ابهام است.
۲. با عنایت به ابهام و اشکال در شیوه محاسبه خسارت مطابق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه و در راستای حل مشکل عملی شرکت‌های هواپیمایی و نیز محاکم و جلوگیری از ورود خدشه به وجهه بین‌المللی شرکت‌های هواپیمایی پیشنهاد می‌گردد تبصره ماده (۱) رد و متن زیر به جای آن تصویب شود:  
مبالغ مندرج در بندهای «۱»، «۲» و «۳» ماده (۲۲) اصلاحی پروتکل لاهه براساس آخرین کنوانسیون‌های بین‌المللی در این مورد به ترتیب معادل ۱۷،۰۰۰،۰۰۰ و ۱۰۰۰ واحد صندوق بین‌المللی پول (SDR) است.