

به نام خدا

اظهار نظر کارشناسی درباره:

«لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی»

مقدمه

کنوانسیون ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی مشتمل بر یک مقدمه و ۴۱ ماده و یک پروتکل در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ امضا شد.^۱

قریب به سه دهه بعد، پروتکل لاهه ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ - ناظر به اصلاح کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی که در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ در ورشو امضا گردیده بود - مشتمل بر یک مقدمه و ۲۷ ماده - امضا شد.^۲ متعاقب اصلاح مذکور و یک دهه بعد از آن، کنوانسیون گوادالاخارا در ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ - متمم کنوانسیون ورشو در مورد یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین المللی که توسط شخص دیگری غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد انجام گردیده است - مشتمل بر یک مقدمه و ۱۸ ماده - امضا شد.^۳

ده سال بعد از آن به تاریخ ۸ مارس ۱۹۷۱ پروتکل گواتمالا، اصلاحیه بعدی کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی امضا شده در ورشو و اصلاح شده به موجب پروتکل منعقد در لاهه - مشتمل بر یک مقدمه و ۲۶ ماده - امضا شد، لکن این پروتکل به دلیل عدم الحاق کشورها به تعداد کافی، لازم الاجرا نگردید.^۴

در سال ۱۹۷۵ پروتکل های (۱)، (۲)، (۳) و (۴) در مونترال (موسوم به پروتکل های چهارگانه مونترال) امضا شده اند که مهمترین اصلاحات به عمل آمده به موجب این پروتکل ها، اصلاح شیوه محاسبه میزان مسؤلیت متصدی حمل و نقل هوایی و تغییر مبنای محاسبه خسارت از فرانک پوانکاره به واحد صندوق بین المللی پول (S.D.R) است. به این ترتیب کنوانسیون ورشو از سال ۱۹۲۹ تاکنون بارها مورد اصلاح قرار گرفته است که این اصلاحات متعدد موجب بروز نوعی آشفتگی در این مقررات گردیده است. در راستای رفع این آشفتگی ها و هماهنگ سازی و به روز سازی این مقررات و تدوین مقررات جامع در خصوص حمل و نقل هوایی، در سال ۱۹۹۹ در مونترال کنوانسیون جامعی در این مورد به تصویب رسیده است.

کشورمان به مقررات کنوانسیون ورشو و کنوانسیون های اصلاحی (لاهی ۱۹۵۵) و گواتمالا (۱۹۷۱)) و متمم آن (گوادالاخارا (۱۹۶۱)) بنابر ماده واحده مصوب خردادماه سال ۱۳۵۴ ملحق شده است، اما به مقررات اصلاحی بعد از آن در سال (۱۹۷۵) و نیز کنوانسیون جامع مونترال مصوب (۱۹۹۹)، ملحق نگردیده است. لایحه حاضر به منظور الحاق کشورمان به پروتکل های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) مونترال ۱۹۷۵ از سوی دولت محترم ارائه شده است.

شایان ذکر است مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۴ طی ماده واحده ای اجرای کنوانسیون ورشو را در پروازهای داخلی نیز پذیرفت که این ماده واحده به دلیل مشکلات و ابهاماتی در مورد شیوه محاسبه خسارت در کنوانسیون ورشو و کنوانسیون اصلاحی ۱۹۵۵، اخیراً مورد اصلاح قرار گرفت.

گزارش حاضر به منظور اظهار نظر در زمینه مصوبه کمیسیون محترم عمران پیرامون الحاق کشورمان به پروتکل های (۱)، (۲) و (۴) اخیرالذکر تهیه شده است.

۱. در فوریه ۱۹۲۳ با تصویب پنج دولت اروپایی لازم الاجرا گردید.
۲. با تصویب ۳۱ کشور در اوت ۱۹۶۳ لازم الاجرا گردید.
۳. در اول می ۱۹۶۴، پس از اینکه پنج دولت آن را تصویب کردند، اجرا گردید.
۴. این پروتکل هنوز لازم الاجرا نشده است.

ارزیابی لایحه و مصوبه کمیسیون

پروتکل‌های (۱) و (۲) به ترتیب در صدد اصلاح کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و کنوانسیون ورشو اصلاحی ۱۹۵۵ بوده و هریک متضمن ۱۳ ماده هستند. مهمترین اصلاحی که به موجب این دو پروتکل صورت گرفته است اصلاح شیوه محاسبه میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل است. توضیح آنکه به موجب کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۱۲۵,۰۰۰ فرانک محدود می‌گردد. همچنین این میزان مسئولیت در کنوانسیون ۱۹۵۵ لاهه ۲۵۰,۰۰۰ فرانک تعیین گردیده است. با عنایت به اینکه فرانک پوانکاره فرانسه منسوخ گردیده نحوه محاسبه این خسارات به پول ملی با ابهام و اشکال مواجه است و رقم‌های مختلفی که از روش‌های مختلف محاسباتی به دست می‌آید رقم‌های نامعقول است. لذا این پروتکل‌ها در صدد اصلاح مبنای محاسبه مسئولیت متصدی حمل و نقل برآمده و مبنای محاسبه را از فرانک پوانکاره به واحد صندوق بین‌المللی پول (S.D.R) تغییر داده است. در پروتکل‌های الحاقی (۱) میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، از مبلغ ۱۲۵,۰۰۰ فرانک به مبلغ ۸۳۰۰ (S.D.R) اصلاح گردیده و در پروتکل‌های الحاقی (۲) نیز میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر در کنوانسیون لاهه ۱۹۵۵، از مبلغ ۲۵۰,۰۰۰ هزار فرانک به مبلغ ۱۶۶۰۰ (S.D.R) تغییر کرده است. سایر مبالغی نیز که در دو کنوانسیون موصوف به مأخذ فرانک پوانکاره تعیین شده بود به موجب پروتکل‌های (۱) و (۲) به همان نسبت به واحد صندوق بین‌المللی پول (S.D.R) اصلاح شده است. شایان ذکر است در حال حاضر هر (S.D.R) حدود ۱/۵ دلار است.

پروتکل (۴) که اصلاح کنوانسیون ورشو ۱۹۵۵ است متضمن ۲۵ ماده می‌باشد. در این پروتکل، برخی از مواد پروتکل لاهه ۱۹۵۵ که خود اصلاح کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو می‌باشد روزآمد شده است. بر همین اساس کمیسیون محترم در ۱۳۹۱/۸/۱۶ سه کنوانسیون مذکور را تصویب نموده است. شایان ذکر است کمیسیون محترم عمران تبصره‌ای را مبنی بر لزوم رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی در اجرای این قانون تصویب و به ماده واحده ملحق نموده است. وجه حقوقی الحاق این تبصره به ماده واحده از آن جهت که نه ضرورت و نه منفعتی بر آن مترتب نیست و در لایحه تقدیمی دولت نیز گنجانده نشده بود، معلوم نبوده و لذا حذف این تبصره به منظور جلوگیری از تشتت رویه‌ای در مصوبات مجلس شورای اسلامی ضروری به نظر می‌رسد.

نتیجه‌گیری

با عنایت به مراتب مذکور و با توجه به منسوخ شدن فرانک پوانکاره و ابهامات و اشکالاتی که در شیوه تبدیل این واحد پولی به پول ملی در زمان حاضر وجود دارد، با عنایت به اینکه پروتکل‌های مذکور میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل را از واحد فرانک پوانکاره به واحد صندوق بین‌المللی پول (S.D.R) تغییر داده‌اند تصویب پروتکل‌های مذکور در قالب ماده واحده و حذف تبصره ذیل آن پیشنهاد می‌شود.