

## قانون حاکم بر مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در حوادث بین المللی هوایی

ایمان ابراهیم پور چفی<sup>۱</sup>، مهدی یوسفی صادقلو<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیک

<sup>۲</sup> استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد الکترونیکی

نام و نشانی ایمیل نویسنده مسئول:

ایمان ابراهیم پور چفی

[iman\\_ebrahimpour@yahoo.com](mailto:iman_ebrahimpour@yahoo.com)

### چکیده

همواره بحث از قوانین متعارض، حاکمیت‌های متعارض و نظم‌های متعارض است از جمله موضوعات دشوار و در واقع پیچیده حقوق بین‌الملل خصوصی بوده و به همین دلیل هم توجه بسیاری از قانون‌گذاران، دادرسان و اندیشمندان حقوقی، به‌ویژه فرهیختگان تعارض قوانین را به خود جلب کرده؛ به‌علاوه این پیچیدگی هم ظاهراً دلایل خاص خود را دارد: رشد سریع و شگفت‌آور بشر در این سده، موجب تنوع موارد مسئولیت مدنی شده و بر دشواری موضوع افزوده است؛ وظیفه و هدف اصلی حقوق مسئولیت مدنی همواره مورد اختلاف است و در طبیعت و ماهیت حق مطالبه جبران خسارت، هیچ‌گونه اتفاق نظری وجود ندارد از طرفی بحث مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی دارای پیچیدگی‌ها خاصی است بهترین روش شناخته شده در زمینه تعیین مسئولیت‌های حمل‌ونقل هواپیمایی علاوه بر قوانین داخلی که شامل قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی است، کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز که ایران عضو آن‌هاست، حاکم بر این موضوع هستند و دادگاه‌ها نیز در مورد دعاوی مربوط به شرکت‌های هواپیمایی می‌بایست بر اساس قوانین و کنوانسیون‌های ذکر شده، رأی صادر کنند.

واژه‌های کلیدی: مسئولیت مدنی، حادثه، فعل زیانبار، متصدی حمل‌ونقل، هوایی

## مقدمه

در پروازهای داخلی و بین‌المللی بسیاری از کشورها، قانون قابل اجرا در خصوص خساراتی که در حمل‌ونقل هوایی به مسافر و کالا وارد می‌شود، کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو در مورد «یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی» است. باگذشت زمان و توسعه روزافزون صنعت هوانوردی و نیز به علت تورم در کشورها و ناکافی بودن میزان مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل، دومرتبه اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو به عمل آمده است که نخستین اصلاحات در ۱۹۵۵ در لاهه و دومین اصلاحات در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا صورت گرفته است. اصلاحات مزبور با عنوان پروتکل ۱۹۵۵ لاهه و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا به کنوانسیون ورشو اضافه شده‌اند تا کنوانسیون مزبور با حمل‌ونقل پیشرفته جهانی مطابقت داشته باشد.

پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا در آمده است، ولی پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا هنوز به مرحله اجرا در نیامده، مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل‌ونقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن است که در لاهه به امضا رسیده است. سؤالی که در این خصوص مطرح می‌شود در صورت حادثه بین‌المللی در حمل‌ونقل هوایی قانون حاکم و دادگاه صالح بر مسئولیت مدنی به چه نحو خواهد بود؟

امروزه در برخی از کشورها، احکام و مقررات مربوط به تعارض قوانین را به صورت قانونی جداگانه درآورده و «قواعد حل تعارض» مربوط به هریک از «دسته‌های ارتباط» را به روشنی و با صراحت زیادی تدوین کرده و هیچ‌گونه مجالی برای اجتهاد و تفسیرهای گوناگون در مورد دعاوی بین‌المللی باقی نمی‌گذارند. وجود چنین قواعدی در قوانین هر کشوری، از جمله مواردی است که به اعتبار و اعتماد تجاری و اقتصادی آن کشور در نزد بیگانگانی می‌افزاید که روابط و مناسباتی با آن کشور دارند و یا خواهند داشت. در حقوق بین‌الملل خصوصی همواره غایت مطلوب آن است که صلاحیت و حل تعارض به نفع قانونی تمام شود که به دلیل ارتباط و نزدیکی آن با موضوع و اصحاب دعوا، قوی‌ترین ارتباط را با موضوع مورد اختلاف دارد و با اعمال آن قانون، بتوان عدالت، انصاف و نتایج دلخواه را به دست آورد. یکی از این موارد مسئولیت مدنی متصدی حمل‌ونقل هوایی است که بحث مهم در حقوق امروزه و جامعه حقوقی است. تعیین قانون حاکم و دادگاه صالح در کنوانسیون‌ها و حقوق داخلی متفاوت است که در اینجا به این موضوعات اشاره می‌شود.

### تعاریف حمل‌ونقل

ترابری یا حمل‌ونقل که در انگلیسی *transport* خوانده می‌شود، جابجایی و انتقال انسان و کالا است از جایی به جای دیگر این عبارت از کلمات لاتین *trans* به معنای از یک سو به سوی دیگر و *portare* به معنی حمل کردن ریشه گرفته است (هزار واژه حمل و نقل، ۱۳۹۳: ۱۴۱)

### قرارداد حمل‌ونقل

در لغت قرارداد به معنای «اتفاق دو یا چند تن در امری، پیمان، عهدنامه، قرار نامه (دهخدا، ۱۳۸: ۱۵۱۲) و حمل به معنای «بار، آنچه به دست یا دوش کنند و از جایی به جای دیگر برند» است و در اصطلاح حقوق تجارت، قراردادی است که یک طرف در مقابل دیگری با اخذ اجرت معین، حمل اشیاء معین را بر عهده گیرد. (هزار واژه، همان)

### متصدی حمل‌ونقل<sup>۱</sup>

شخصیتی حقوقی است که مسئول عملیات حمل‌ونقل است و خود صاحب وسیله نیست و بارنامه توسط وی صادر می‌شود (هزار واژه حمل و نقل، همان)

### حمل‌کننده<sup>۲</sup>

شخصیتی حقوقی است که ضمن آنکه در عملیات حمل‌ونقل نقش دارد صاحب وسیله نقلیه نیز است و بارنامه نیز ممکن است توسط وی نیز صادر شود. (هزار واژه حمل و نقل، همان).

### تاریخچه حمل‌ونقل هوایی

از ۱۷ دسامبر ۱۹۳۰ که نخستین ماشین پرنده را برادران رایت به پرواز درآوردند تا مدت ۳۰ سال این وسیله نقلیه مراحل تکامل خود را می‌پیمود. هرچند این وسیله گاهی برای جای‌جایی محموله‌های پستی مورد استفاده قرار می‌گرفت. در سال‌های بعد، استفاده از هواپیمای کوچک برای انجام مأموریت‌های شناسایی و کاربردهای نظامی و انجام فوریت‌های پزشکی و مبارزه با آفات زراعی و نقشه‌برداری

<sup>۱</sup> Forwarder

<sup>۲</sup> Carrier

هوایی و اکتشافات معدنی تدریجاً رواج بیشتری یافت. روند تکامل این وسیله نقلیه به هرگونه ای است که می توان ادعا کرد امروزه بسیاری از پیشرفت‌های حاصله در فناوری مواد و مصالح صنعتی در پرتو نوآوری‌های صنعت هوانوردی به‌دست‌آمده تا صنایع دیگر با رفع نواقص و توسعه و تکامل روزافزون این وسیله، مردم به تدریج هواپیماها را به‌وسیله ای سریع و ایمن و شیوهی جدیدی از ترابری شناختند از آن پس انجام مسافرت‌های هوایی روزبه‌روز توسعه یافت. در این راستا تعداد مسافران هوایی از ۵۸ میلیون نفر در سال ۱۹۵۸ به ۱۰۰۰ میلیون نفر در سال ۱۹۸۸ فزونی یافت، چشم اندازه توسعه فعالیت هواپیمایی جهان به صورتی است که این صنعت برنامه توسعه بلندمدت خود را بر اساس ۴ میلیارد نفر مسافر در ۳۰ سال آینده تنظیم و ترسیم نموده است. (جباری، ۱۳۸۸: ۷۵).

### قانون حاکم و دادگاه صالح در مسئولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی

اشیاء زیادی در هواپیما مورد حمل قرار می‌گیرد که بعضاً بسیار نفیس و گران هستند حال باید دید، متصدی حملی که مبادرت به حمل‌ونقل بار و لوازم شخصی می‌نماید از طرفی در هنگامی که مسافر داخل هواپیما می‌شود چه در زمانی که در فرودگاه متوقف می‌شود، یا در حال پرواز یا در حال فرود یا در حال اوج‌گیری، هر حادثه‌ای که در این زمان بیفتد، متصدی حمل مسئول صدمات و خسارات وارده است مگر اینکه یکی از اسباب معافیت را به اثبات برساند؛ اما در صورت آسیب و خسارات وارد شود قانون حاکم و دادگاه صالح برای رسیدگی چگونه تعیین می‌شود؟

#### نظریه اعمال قانون مقرر دادگاه

طرفداران این نظریه خود به دو گروه تقسیم شده‌اند. گروهی برآنند که دعوایی مسئولیت مدنی، درهرحال تابع قانون ماهوی دولت متبوع دادگاه است. گروه دوم معتقدند که قانون حاکم، آمیخته‌ای از قانون مقرر دادگاه و قانون محل وقوع فعل زیانبار است. از آنجا که برحسب نظر گروه نخست-که ما از آن به‌عنوان نظریه سنتی قانون مقرر دادگاه یاد می‌کنیم و هم بر طبق نظر گروه دوم، در نهایت قانون مقرر دادگاه، تکلیف نهایی را مشخص خواهد کرد، هر دو را در یک گفتار بررسی می‌کنیم (ارفع نیا، ۱۳۷۵: ۲۲۷)

#### نظریه اعمال قانون محل وقوع فعل زیانبار

این نظریه که از آن به‌عنوان نظریه سنتی تعارض قوانین در تعیین قانون حاکم بر مسئولیت مدنی یاد می‌شود، به‌عنوان قاعده عام، در بسیاری از کشورها پذیرفته شده است. (امامی، ۱۳۸۶: ۷۹)

بر طبق عقیده غالبی که در نزد حقوقدانان و رویه قضایی بسیاری از کشورها رواج دارد، در خصوص تقصیر و خطاهایی که منجر به ورود خسارت به دیگری می‌شود، قانون محلی اعمال می‌شود که فعل یا ترک فعل موضوع دعوا در آنجا ارتکاب یافته است. بدین ترتیب مسئولیت مدنی به‌طور کلی تحت حکومت قانون محلی است که فعل زیانبار در آنجا به بار آمده و دارا شدن غیرعادلانه، ایفای ناروا و اداره امور غیر، تحت حاکمیت قانون محلی است که این اقدامات در آن انجام گرفته (جباری، ۱۳۹۲: ۱۵۲)

#### نظریه اعمال قانون مناسب مسئولیت مدنی

این نظریه را نخستین بار به‌صورت مدون، جان هامفری کارلیل موریس<sup>۳</sup> حقوقدان برجسته بیان کرد و تحوّل بزرگی در تعارض قوانین، به ویژه در تعیین قانون حاکم بر مسئولیت مدنی، به وجود آورد. (ارفع نیا، همان)

است با اعمال قاعده قانون مناسب مسئولیت مدنی و نیز با در نظر گرفتن عواملی از قبیل اقامتگاه و تابعیت عامل ورود زیان و زیان‌دیده، می‌توان قانون ماهوی صلاحیت‌دار، حاکم بر دعوا شناخته شود. معیارهایی که باید در تعیین این نوع ارتباط به کار گرفته شوند، از این قرارند:

- محلی که صدمه و زیان در آن روی داده است.

- محلی که افعال و اقدامات منشأی ضرر و زیان در آن صورت گرفته است.

- اقامتگاه طرفین.

- تابعیت طرفین.

- محل اداره شخص حقوقی و محل فعالیت‌های تجاری طرفین.

- محلی که مرکز ثقل روابط طرفین در آن متمرکز است، البته در صورتی که روابطی بین طرفین وجود داشته باشد.

### قانون و دادگاه محل اقامت متصدی حمل‌ونقل یا مقرر اصلی کار او

متون مختلف کنوانسیون ورشو در این خصوص مشکلاتی برای دادگاه‌ها به وجود آورده است. در متن فرانسوی کنوانسیون، کلمه اقامتگاه در ماده ۲۸ به کار رفته اما در نسخه انگلیسی، این کلمه تحت عنوان «محل سکونت متصدی حمل‌ونقل ترجمه شده است». علاوه بر مشکلی که متن کنوانسیون‌های ورشو و مونترال به وجود آورده است، مشکلات دیگری نیز به خاطر عملکرد بعضی از شرکت‌ها به

<sup>3</sup> sirroM elillraC yrehpmaH nhoJ

<sup>4</sup> Air Act 1961, Sch. 1, Article 28(1)

وجود می‌آید. مثلاً گاه اتفاق می‌افتد که مدیران یک شرکت به دلایل مختلف اقامتگاهی را برای شرکت خود معتبر می‌شناسند که واقعاً شرکت در آنجا اقامت ندارد، برای مثال برای فرار از پرداخت مالیات اقامتگاه شرکت را خارج از مرکز اصلی شرکت قرار می‌دهند. گاهی نیز این امر با این هدف انجام می‌شود که شرکت مربوطه تحت حکومت قانون کشوری درآید که مقررات و حقوق خصوصی آن کشور، منافع و مصالح شرکت‌های تجاری را بهتر و بیشتر تأمین می‌کند. (جباری، ۱۳۸۶: ۱۲)

در تعیین اقامتگاه متصدی حمل‌ونقل، قانون چه کشوری باید مدنظر قرار گیرد؟

چنانچه کشورهای ذینفع (کشورهای مبدأ و مقصد حمل‌ونقل) در مورد اقامتگاه تعریف واحدی را پذیرفته باشند، دادگاه مرجع رسیدگی با مشکل تعریف و تعیین اقامتگاه مواجه نخواهد بود. مشکل تعیین اقامتگاه زمانی پیش می‌آید که قوانین دو یا چند کشور در مورد اقامتگاه تفسیرهای متفاوتی داشته باشند. در چنین مواردی برای تعیین اقامتگاه متصدی حمل‌ونقل، گاه قانون دادگاه مرجع رسیدگی یا قانون مقر دادگاه و گاه قانون خارجی را باید اعمال نماید. برای مثال در خصوص اینکه اقامتگاه را طبق چه قانونی باید تعریف و تعیین نمود، راه حل اصولی که در نظام حقوقی کامن لا و سیستم حقوقی کشورهای اروپای قاره‌ای پذیرفته شده، اعمال قانون مقر دادگاه است. لیکن دادگاه‌های انگلستان در مسائل مربوط به تعیین اقامتگاه، قانون انگلیس را به‌عنوان قانون متبوع دادگاه به‌موقع اجرا می‌گذارند. سه طرز تفکر متفاوت راجع به اقامتگاه در نظام‌های مختلف حقوقی وجود دارد:

1- در بعضی از کشورها، مرکز مهم امور شخص، اقامتگاه آن شخص است. ماده 1002 قانون مدنی ایران در تعریف اقامتگاه مقرر می‌دارد: «اقامتگاه هر شخص عبارت از محلی است که شخص در آنجا سکونت داشته و مرکز مهم امور او نیز در آنجا باشد» این ماده از ماده ۱۰۲ قانون مدنی فرانسه اقتباس شده است. این طرز تفکر که اقامتگاه را مرکز مهم امور شخص می‌داند، در بسیاری از کشورها که از قانون مدنی فرانسه مستقیم یا غیرمستقیم تأثیر پذیرفته‌اند دیده می‌شود.

2- در قوانین بعضی از کشورهای اروپایی، برای تعریف اقامتگاه علاوه بر مرکز مهم امور، عنصر معنوی یعنی قصد اقامت نیز گنجانده شده است. قانون مدنی آلمان، سوئیس، نروژ و دانمارک غیر از مرکز مهم امور، قصد اقامت را نیز برای تحقق اقامتگاه مدنی لازم می‌دانند.

3- در نظام حقوقی انگلستان و کشورهایی که از این نظام حقوقی متأثر شده‌اند، تعیین اقامتگاه پیچیدگی بیشتری دارد، به نحوی که ارائه تعریف مطلق از اقامتگاه تقریباً مشکل است. در این نظام حقوقی برای تشخیص اقامتگاه به دو طریقه عمل می‌شود: یکی «اقامتگاه انتخابی»، یعنی محلی که شخص به قصد اقامت دائمی در آنجا مستقر شده است و دیگر بیشتری می‌پذیرند. ولی در مورد طریقه دوم، یعنی اقامتگاه اصلی که دارای ثباتی فوق‌العاده است، قصد جایگزین کردن اقامتگاه معمولاً به سختی و با شرایطی پذیرفته می‌شود (همان). بنابراین در نظام‌های حقوقی مختلف، اصطلاح حقوقی اقامتگاه معنی واحدی ندارد؛ بخصوص توصیف اقامتگاه در نظام‌های حقوقی اروپای قاره‌ای با توصیف اقامتگاه در نظام حقوقی انگلستان کاملاً متفاوت است، زیرا در واقع آنچه حقوقدانان انگلیسی «محل سکونت عادی» می‌نامند با مفهوم اقامتگاه مدنی در سیستم حقوقی اروپای قاره‌ای بیشتر مطابقت دارد و آنچه در نظام حقوقی انگلستان اقامتگاه نامیده می‌شود، بیشتر به مفهوم تابعیت در نظام حقوقی ایران و اروپای قاره‌ای شباهت دارد تا مفهوم اقامتگاه (همان، ص ۱۶) در حقوق فرانسه برای تشخیص تابعیت اشخاص حقوقی، بر اساس اقامتگاه و مقر اداری آن‌ها عمل می‌شود. بر این اساس هر شرکتی که اقامتگاه و مقر اداری او در خاک فرانسه باشد، آن شرکت تابعیت فرانسه را خواهد داشت. مرکز فعالیت‌ها و عملیات نیز اهمیت خاصی در قوانین کشورها دارد. توصیف محل اقامت با استفاده از ضابطه "مرکز یا مقر فعالیت‌ها و عملیات شخص"، از حقوق روم نشأت می‌گیرد. این وصف برای نخستین بار در قانون مدنی ایتالیا (۱۸۶۵) آمده است. در ماده ۸۹ قانون مدنی آرژانتین (۱۸۶۹) هم این عبارت وجود دارد. این ماده به‌صورت مستقیم الهام‌بخش قوانین مدنی پاراگوئه (۱۸۷۶) کاستاریکا (۱۸۸۶) و ونزوئلا (۱۹۴۲) بوده است. به نظر علمای حقوق آرژانتین، بیان این مفهوم در قانون مدنی آرژانتین جنبه ابتکاری دارد و مبتکر آن (ولهز) مدون این قانون است که از این طریق نظریه فرانسوی محل استقرار را بسط و توسعه داد و آن را به حقوق روم نزدیک نموده است و نه تنها مفهوم محل اقامت را واضح ساخته، بلکه اندیشه جمع کردن محل اقامت و فعالیت‌ها و عملیات را در یک مرکز به کرسی نشاند است. (یقطان، ۱۳۶۴: ۱۱۵)

#### دادگاه محل انعقاد قرارداد که متصدی حمل‌ونقل در آنجا شعبه دارد

در بعضی از نظام‌های حقوقی، اقامتگاه اشخاصی که با فعالیت‌ها و اشتغالات حرفه‌ای خویش شناخته می‌شوند، مقر فعالیت آن‌ها دانسته شده است. این گونه اقامتگاه، اقامتگاه عملیاتی خوانده می‌شود. به‌عنوان مثال می‌توان به شرکت هواپیمایی ایران ایر اشاره کرد. اقامتگاه این شرکت در تهران است ولی در تعدادی از کشورهای جهان شعبی دارد که بخشی از فعالیت‌های تجاری خود را در آن کشورها انجام می‌دهد. مرکز فعالیت شغلی شبیه این نوع اقامتگاه است، ولی به‌جای آنکه اقامتگاه به یک وظیفه خاص و معین مربوط شود به فعالیت یا وظیفه مذکور تعمیم می‌یابد. در این قوانین، اقامتگاه برخی از اشخاص، به‌صورت عام یا خاص و به‌عنوان اصلی یا جانشین برحسب فعالیت‌های شغلی آن‌ها مشخص می‌شود. ماده ۲۴ قانون مدنی بولیوی (۱۹۷۵) پس از آنکه محل اقامت اصلی را به‌عنوان اقامتگاه

معرفی می‌کند، محل فعالیت عمده اشخاص را به‌عنوان اقامتگاه جانشین، پیش‌بینی می‌نماید. مشابه همین در قوانین مدنی کشورهای شیلی (۱۸۵۵/ ماده ۶۲)، السالوادور (1859/ ماده 60)، اکوادور (۱۸۶۱/ ماده ۴۸)، اروگوئه (۱۸۶۸/ ماده ۲۵)، کلمبیا (۱۸۸۷/ ماده ۷۸) و ونزوئلا (۱۹۴۲/ ماده ۲۹) نیز وجود دارد که همگی محل اشتغال را به‌عنوان اقامتگاه جانشین تعیین می‌نمایند (جباری، ۱۳۸۹: ۸۲)

### قانون و دادگاه مقصد

مسافر می‌تواند دعوی خود را در مقصد هم طرح نماید. تعیین مقصد در حمل‌ونقل‌ها گاهی مشکل است. مثلاً اگر مسافری از تهران به آنکارا پرواز کند و خسارتی در آنجا به وی وارد شود و وی پس از مدتی به تهران برگردد آیا آنکارا برای وی مقصد محسوب می‌شود؟ کنوانسیون ورشو حمل‌ونقل بین‌المللی را به این صورت تعریف کرده است: «از لحاظ این کنوانسیون منظور از اصطلاح حمل‌ونقل بین‌المللی هر نوع حمل‌ونقلی است که در آن مبدأ و مقصد حمل‌ونقل بنابر شرایطی که توسط طرف‌های قرارداد حمل‌ونقل تعیین می‌شود (ولو اینکه انقطاعی در حمل‌ونقل واقع گردد یا تعویض وسیله نقلیه معمول شود یا نه) در سرزمین دو طرف متعاقد کنوانسیون واقع باشد و یا در صورتی که در سرزمین یک‌طرف متعاقد کنوانسیون باشد و در سرزمین دیگری... توقفی برای آن پیش‌بینی شده باشد.» بنابراین مبدأ و مقصد، در پروازی ممکن است یکی باشد. مقصود از «نقطه مبدأ» و «مقصد» در پرونده‌ای مطرح شده است. (جباری، ۱۳۸۱: ۱۱۵)

### قانون و دادگاه محل سکونت اصلی و دائمی مسافر

مطابق کنوانسیون مونترال، خواهان در صورت وجود شرایط ذیل می‌تواند، جهت اقامه دعوی خود، به این دادگاه مراجعه کند: اولاً فقط دعوی مربوط به فوت یا صدمه بدنی در پنجمین دادگاه صالح قابل طرح است. در کلیه دعاوی مربوط به کالا و یا تأخیر در حمل، دعوی فقط در چهار دادگاه دیگری که قبلاً در کنوانسیون ورشو نیز ذکر شده بودند قابل طرح هستند. بنابراین، چنانچه مسافری در پرواز هوایی مجروح شود و یا فوت نماید و بار همراه او نیز مفقود یا منهدم شود، حسب مورد وی یا وراث او مجبور خواهند بود برای اقامه دعوی در خصوص بار همراه، یکی از چهار دادگاه مندرج در کنوانسیون را انتخاب نمایند. به این ترتیب انتخاب پنجمین دادگاه صالح برای طرح هر دو دعوی امکان نخواهد داشت. البته این ماده قابل انتقاد است و ممکن است رویه قضایی با تفسیر دیگری این نص را برطرف نماید (جباری، عزیز، ۱۳۸۶: ۱۵)

### دیدگاه حقوق ایران

با توجه به ماده ۵ قانون مدنی و همچنین با وحدت ملاک از ماده ۹۶۸ همان قانون در خصوص مسئولیت قراردادی ۱ به نظر می‌آید که در خصوص قانون حاکم بر مسئولیت مدنی در تعارض قوانین، حقوق ایران اصولاً از قاعده حل تعارض قانون محل وقوع فعل زیانبار پیروی می‌کند؛ زیرا مطابق با ماده ۵ قانون مدنی، قانون ایران بر تمام اموری که در قلمرو حاکمیت ایران رخ می‌دهد و بر هر کس و هر چیزی که در آن واقع است، حکومت دارد؛ بنابراین هرگاه فعل زیانباری در قلمرو حاکمیت ایران به وقوع بپیوندد و به دیگری خسارت وارد آورد، در حالی که عنصری خارجی و در قلمرو تعارض قوانین دارد، از نظر قانون ایران واقعه مزبور تابع قانون ماهوی ایران است و دادگاه ایران، در این فرض، قانون و مقررات مربوط به حقوق مسئولیت مدنی ایران را به اعتبار قانون محل وقوع فعل زیانبار، بر دعوا حاکم و حقوق و مسئولیت‌های طرفین را بر آن اساس مشخص خواهد کرد؛ بنابراین: از آنجا که حقوق ایران این حق را برای خود قائل است که دعوی مسئولیت مدنی را که ارکان آن در قلمرو ایران به وقوع پیوسته، تابع قانون محل وقوع فعل زیانبار قرار دهد، بر اساس رابطه متقابل و اصل حاکمیت برابر دولت‌ها، این حق و صلاحیت را برای قانون خارجی قائل است که در صورتی که ارکان و شرایط دعوی مسئولیت مدنی در قلمرو حکومت آن کشور فراهم آمده باشد، دعوی را که در دادگاه ایران اقامه شده، تابع و تحت حکومت قانون محل وقوع فعل زیانبار قرار دهد و بر اساس آن قانون، دادگاه ایران به تعیین سرنوشت دعوا و حقوق و الزامات طرفین پردازد. در زمینه تعیین مسئولیت‌های هواپیمایی علاوه بر قوانین داخلی که شامل قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی است، کنوانسیون‌های بین‌المللی نیز که ایران عضو آن‌هاست، حاکم بر این موضوع هستند و دادگاه‌ها نیز در مورد دعوی مربوط به شرکت‌های هواپیمایی می‌بایست بر اساس قوانین و کنوانسیون‌های ذکر شده، رأی صادر کنند (تیموری، ۱۳۹۴: ۱۳۴؛ جباری، ۱۳۸۱: ۱۱۶؛ اخلاقی، ۱۳۷۱: ۶۳). علاوه بر قوانین و کنوانسیون‌های یادشده قانون مجازات اسلامی در مورد خسارت بدنی ناشی از حوادث هواپیمایی قابل اعمال است. ولی کنوانسیون‌های شیکاگو و ورشو در شهر مونترال کانادا تبدیل به کنوانسیون جدیدی شده که تحت عنوان کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی از مقررات هواپیمایی بین‌المللی نام گرفته و هم‌اکنون ایران نیز عضو آن است و بنابراین در حال حاضر این کنوانسیون درباره دعوی مربوط به حمل‌ونقل هوایی باید اعمال شود (جباری، ۱۳۸۸: ۷۹)

### نتیجه‌گیری

در پروازهای بین‌المللی بسیاری از کشورها، قانون قابل اجرا در خصوص خساراتی که در حمل‌ونقل هوایی به مسافر و کالا وارد می‌شود، کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو در مورد «یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی» است. باگذشت زمان و

توسعه روزافزون صنعت هوانوردی و نیز به علت تورم در کشورها و ناکافی بودن میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل، دو مرتبه اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو به عمل آمده است که نخستین اصلاحات در ۱۹۵۵ در لاهه و دومین اصلاحات در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا صورت گرفته است. در حقوق ایران مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن است که در لاهه به امضا رسیده است؛ اما در صورت ابهام و اجمال و تعارض در قوانین به نظر می‌رسد تعیین قانون حاکم در مسئولیت متصدی حمل و نقل می‌تواند فعل زیان‌بار باشد. اگرچه نظریات متفاوتی بیان شده ولی قانون‌گذار ما راه مشخصی در این خصوص ارائه نداده است و هرکدام از این نظریات به تنهایی توانایی پوشش کامل را نداشته است. در مسئولیت متصدی حمل و نقل ایران به پوستن به کنوانسیون‌ها حمل و نقل هوایی در صورت اختلاف باید به این کنوانسیون‌ها مراجع نماید و در صورت اجمال و ناکافی بودن به قوانین داخلی استناد نماید.

## منابع و مراجع

۱. اخلاقی، ب، "بحثی پیرامون قرارداد های حمل و نقل از دیدگاه حقوق تجارت" مجله کانون وکلا، تهران، کانون وکلای دادگستری مرکز، شماره ۱۵۶-۱۵۷ و ۱۳۷۱
۲. ارفع نیا، ب، حقوق بین الملل خصوصی، نشر عقیق، جلد دوم، چاپ سوم، تهران، نشر میزان ۱۳۷۵
۳. امانی، م، "مطالعه تطبیقی آثار تقلب و تقصیر سنگین متصدی حمل و نقل"، صص ۷۵-۹۸، فقه و حقوق، سال چهارم، شماره ۱، ۱۳۸۶
۴. بنا نیاسری، م " کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی"، صص ۲۹۷-۳۱۵، مجله حقوقی، نشریه دفتر خدمات حقوقی بین المللی، شماره 31، ۱۳۸۳
۵. تیموری، م ص، حقوق مسافر در حمل و نقل هوایی بین المللی، تهران: جنگل ۱۳۹۴
۶. جباری، م "مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و سیر تحول آن"، پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶، ۱۳۸۸
۷. جباری، م، "مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی"، صص ۷۸-۹۰، پژوهش های حقوق تطبیقی، دوره ۱۴، شماره ۲، ۱۳۹۸
۸. جباری، م، حقوق بین الملل هوایی، چاپ اول، تهران: انتشارات فروزش. ۱۳۸۱
۹. جباری، م؛ حسن نژاد، مجید بررسی تطبیقی معافیت های غیر قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین المللی و حقوق ایران، پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهار، ۱۳۹۲ صص ۱۴۷-۱۶۷
۱۰. جباری، م؛ عزیزی، ابراهیم، "دادگاه صلاحیت دار در دعاوی مطروحه در حمل و نقل هوایی". پژوهش حقوق و سیاست، صص ۸-۲۶، شماره ۲۵، ۱۳۸۶
۱۱. جعفری النگرودی، م ج، مبوسط در ترمینولوژی حقوق، جلد چهارم، تهران، گنج دانش، چاپ دوم ۱۳۸۱
۱۲. دهخدا، ع ا، فرهنگ لغت دهخدا، تهران ۱۳۸۱
۱۳. هزار واژه حمل و نقل: مجموعه واژه های حمل و نقل درون شهری -جاده ای، حمل و نقل دریایی، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل هوایی، برگرفته از فرهنگ واژه های، گروه واژه گزینی تدوین، تهران: نشر آثار ۱۳۹۳
۱۴. یقظان، ح ب، "اقامتگاه"، فصلنامه حق، شماره ۴، صص ۱۱۰-۱۲۴، شماره ۶، 1364