

به نام خدا

مسئولیت ناشی از خسارات هوایی با چشم‌انداز به کنوانسیون‌های بین‌المللی

مؤلف :

الناز چلونگر

خلبان، دکتری حقوق کیفری جرم‌شناسی

انتشارات ارسطو

(سازمان چاپ و نشر ایران - ۱۴۰۲)

نسخه الکترونیکی این اثر در سایت سازمان چاپ و نشر ایران و اپلیکیشن کتاب‌رسان موجود می‌باشد

chaponashr.ir

سرشناسه: چلونگر، الناز، ۱۳۶۵ -
عنوان و نام پدیدآور: مسئولیت ناشی از خسارات هوایی با چشم انداز به کنوانسیون های
بین المللی / مولف الناز چلونگر.
مشخصات نشر: ارسطو (سامانه اطلاع رسانی چاپ و نشر ایران)، ۱۴۰۲.
مشخصات ظاهری: ۱۶۶ ص.
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۳۳۹-۳۵۹-۴
وضعیت فهرست نویسی: فیبا
یادداشت: کتابنامه: ص. ۱۶۱ - ۱۶۶.
موضوع: کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹م=۱۳۰۸)
موضوع: Warsaw Convention (۱۹۲۹)
موضوع: حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات
Aeronautics, Commercial -- Law and legislation
حمل و نقل هوایی -- قوانین و مقررات -- ایران
Aeronautics, Commercial -- Law and legislation -- Iran
مسئولیت (حقوق) Liability (Law)
مسئولیت (حقوق) -- ایران Liability (Law) -- Iran
مسئولیت در حوادث هوایی Liability for aircraft accidents
مسئولیت در حوادث هوایی -- ایران Liability for aircraft accidents -- Iran
رده بندی کنگره: K۴۰۹۵
رده بندی دیویی: ۳۴۳/۰۹۷
شماره کتابشناسی ملی: ۹۴۱۰۴۷۴
اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیبا

نام کتاب: مسئولیت ناشی از خسارات هوایی با چشم انداز به کنوانسیون های بین المللی

مولف: الناز چلونگر

ناشر: ارسطو (سامانه اطلاع رسانی چاپ و نشر ایران)

صفحه آرایی، تنظیم و طرح جلد: پروانه مهاجر

تیراژ: ۱۰۰۰ جلد

نوبت چاپ: اول - ۱۴۰۲

چاپ: زیرجد

قیمت: ۱۳۳۰۰۰ تومان

فروش نسخه الکترونیکی - کتاب رسان:

<https://chaponashr.ir/ketabresan>

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۳۳۹-۳۵۹-۴

تلفن مرکز پخش: ۰۹۱۲۰۲۳۹۲۵۵

www.chaponashr.ir



انتشارات ارسطو



فهرست مطالب

صفحه	عنوان
۵	مقدمه
۹	فصل ۱: مفهوم شناسی و مبانی نظری
۱۰	مبحث اول: مفاهیم
۱۰	گفتار اول: مفهوم قرارداد حمل و نقل و ماهیت آن
۱۶	گفتار دوم: مفهوم تصدی به حمل و نقل
۲۴	گفتار سوم: مفهوم مسئولیت
۴۰	مبحث دوم: تاریخچه حمل و نقل هوایی
۴۱	گفتار اول: حمل و نقل هوایی
۴۸	گفتار دوم: سازمان‌های حقوق هوایی
۵۷	گفتار سوم: نگرشی به مقررات و کنوانسیون‌های مربوطه
۷۱	فصل ۲: مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در برابر مسافران
۷۲	مبحث اول: مبانی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی
۷۲	گفتار اول: شرایط تحقق مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی
۸۸	گفتار دوم: حدود مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی
۱۰۴	گفتار سوم: مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در حقوق ایران
۱۱۳	مبحث دوم: شیوه جبران خسارت در سوانح هوایی
۱۱۳	گفتار اول: خسارات معنوی - خسارات مازاد بر دیه - بیمه های هواپیمایی
۱۳۷	گفتار دوم: شروط قراردادی و معافیت متصدی حمل از مسئولیت

گفتار سوم: دارندگان حق اقامه دعوی علیه متصدیان حمل و نقل بین المللی هوایی

۱۴۳

نتیجه گیری ۱۵۵

فهرست منابع ۱۶۱

الف) منابع فارسی ۱۶۱

ب) منابع خارجی ۱۶۶

مقدمه

امروزه وسایل نقلیه علی‌رغم فواید بسیاری که برای بشریت داشته‌اند، حوادث و زیانهای بسیاری نیز برای او به ارمغان آورده‌اند. با اینکه هواپیما یکی از مهم‌ترین و گسترده‌ترین وسایل حمل و نقل به حساب می‌آید، لیکن سوانح هوایی از جمله مخاطرات مهم برای این نوع ترانزیت تلقی می‌شود. آمار تلفات انسان‌ها نیز سالیانه در دنیا ناشی از سوانح هوایی در اذهان مردم تاثیر مخربی بر جای گذارده است، لذا این امر لزوم پرداختن به مباحث تعهدات و مسئولیت‌های استفاده از این وسیله‌ی سریع حمل و نقل را دو چندان می‌نماید. محدودیت منابع علمی منسجم و همچنین فقد پژوهش راجع به نظام مسئولیت به ویژه در زمینه مسافر و توسعه روز افزون مخاطرات هوایی در کشورمان نگارنده را مصمم بر تدوین مجموعه‌ای با راهنمایی اساتید محترم مطابق با آخرین مقررات هوایی، نمود. طبیعتاً اولین گام در هر امری با کاستی‌های خاص خود همراه است. لکن به هر حال تحلیل و بررسی و مطالعه در موضوعات جدید حقوقی، ضمن قابلیت استفاده برای حقوقدانان، محاکم دادگستری را نیز جهت استنباط صحیح از مقررات هواپیمایی یاری می‌رساند.

موضوع نوشتار حاضر «شیوه جبران خسارات وارده بر مسافران در سوانح هوایی در حقوق ایران با مطالعه تطبیقی در کنوانسیون‌های بین‌المللی» می‌باشد. متصدی حمل در برابر لوازم شخصی همراه مسافر و نیز کالاهایی که فرستنده به او می‌دهد متعهد و مسئول است و از طرفی ممکن است در برخی موارد مسئولیت در برابر اشخاص ثالث به وجود آید. در سال‌های نخست استفاده از هواپیما فقدان قوانین و مقررات متحدالشکل در

سطح بین المللی در خصوص حمل و نقل هوایی مورد توجه مجامع بین المللی قرار گرفت. مشکلات فراوانی به چشم می خورد، زیرا کشورهای مختلف هر کدام قوانین و مقررات مختلفی داشتند و این امر موجب سرگردانی مسافرانی می شد که از کشوری به کشور دیگر مسافرت می کردند. این امر به خصوص وقتی اهمیت پیدا می کرد که مسافری مجبور بود در پرواز از مبدا به مقصد، از کشور ثالثی عبور کند و در آن کشور فرود آید. در سال ۱۹۲۵ به ابتکار و دعوت دولت فرانسه کنفرانسی با عنوان «حقوق خصوصی هوا» در پاریس تشکیل شد. شرکت کنندگان در این کنفرانس تصمیم گرفتند کمیته بین المللی متخصصان حقوق هوایی را تشکیل دهند. این کمیته در ایجاد و توسعه حقوق هوایی، به خصوص حقوق حمل و نقل هوایی بسیار موثر بود. در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ طی تصویب کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی نخستین مباحث مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی در ورشوی لهستان پدیدار گشت. این مقررات به جهت عدم وجود سابقه در این زمینه با نواقصی رو به رو بود. دولت های تصویب کننده کنوانسیون معروف به ورشو به لحاظ جلوگیری از ورشکستگی شرکت های نوبنیاد هواپیمایی با پایین قرار دادن سقف مسئولیت متصدیان حمل و نقل حمایت بیشتری از صنعت هواپیمایی نمودند. پس از سال ها به لحاظ پیشرفت صنایع هواپیمایی و افزایش مسافرت های هواپیمایی مقررات کنوانسیون ورشو دچار تغییر و اصلاح گردید. اولین اصلاحیه توسط پروتکل ۱۹۵۵ لاهه صورت پذیرفت. از دیگر اصلاحیه ها پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالاسیتی می باشد که سقف مسئولیت متصدی را افزایش داده است. ایران تا قبل از سال ۱۳۵۴ در مورد مسئولیت متصدی به قوانین تجارت و مدنی استناد می ورزید، که در تاریخ ۲۲ خرداد ۱۳۵۴ به لحاظ مشکلات عدیده ناشی از عدم وجود مقررات یکسان به کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های بعدی آن پیوست.

سرانجام ناکارآمدی سیستم ورشو و عدم انسجام احکام و ابهامات قانونی موجب شد تا سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) با دعوت از دولت های عضو این سازمان، کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی را در

شهر مونترال کانادا در تاریخ ۲۸ می ۱۹۹۹ به تصویب رساند تا در عرصه حمل و نقل هوایی یکنواختی لازم وجود داشته باشد.

چیزی که برای یک شرکت هواپیمایی در هنگام بروز سانحه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، تصفیه خسارات وارد به مسافران در اسرع وقت، به منظور جلوگیری از ایجاد حساسیت‌های اجتماعی، تصفیه خسارت با اشخاص ثالث و جوابگویی به افراد ثالث و زیان‌دیده و در نهایت جبران خسارت وارد به هواپیما به منظور عملیاتی ساختن هرچه سریع‌تر هواپیما و یا تامین هواپیمای جدید برای پاسخگویی به نیازهای شرکت هواپیمایی است.

در زمینه مقررات حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی قوانین پراکنده‌ای وجود دارند که در حقوق داخلی قوانینی مثل قانون مدنی، قانون تجارت، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران، قانون مسئولیت مدنی، قانون مجازات اسلامی و در زمینه‌ی بین‌المللی کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه می‌باشند که این امر موجب دشواری تعیین قانون حاکم در حالات متعدد خواهد شد که ایجاب می‌کند راهکاری برای حل این تعارض ارائه شود.

بنابراین نمی‌توان با قوانین و مقررات داخلی هر کشوری، مسائل پیچیده مسئولیت متصدی را در سطح بین‌المللی بررسی نمود، بلکه نیاز به مطالعات دقیق و کارشناسانه دارد. به خصوص اینکه قواعد و مقررات بین‌المللی در مورد مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در مورد مسافر با تغییراتی روبه‌رو شده است و همین امر باعث گردیده رساله‌ای با مطالعه شیوه جبران خسارات وارده به مسافران در حقوق داخلی و کنوانسیون های بین‌المللی مورد تدوین قرار گیرد.

فصل ۱

مفهوم شناسی و مبانی نظری

مبحث اول: مفاهیم

همان‌گونه که توضیح داده شد؛ قبل از ورود به بحث اصلی ابتدا باید با برخی از مفاهیم مقدماتی آشنا شد. در این راستا در این مبحث در گفتار اول، از قرارداد حمل و نقل بحث می‌شود؛ سپس در گفتار دوم مفهوم متصدی حمل و نقل بررسی می‌شود و در نهایت هم در گفتار سوم، به مفهوم مسئولیت و ارکان آن پرداخته خواهد شد.

گفتار اول: مفهوم قرارداد حمل و نقل و ماهیت آن

در این گفتار ابتدا مفهوم قرارداد حمل و نقل بررسی و بعد از آن ماهیت این قرارداد بیان می‌شود.

الف - مفهوم قرارداد حمل و نقل

قرارداد حمل همانند دیگر انواع عقود، ناگزیر از وجود شرایط عام جهت تحقق به عنوان یک قرارداد صحیح و لازم الاجرا و یا آثار حقوقی خاص می‌باشد. در حمل و نقل هوایی مسافر، هنگامی که از قرارداد صحبت به میان می‌آید بلیت هواپیما به مثابه سند کتبی وقوع عقد و توافق و تراضی فی مابین متصدی حمل و نقل هوایی و مسافر جهت انتقال وی از نقطه‌ای به نقطه دیگر، ایفاء نقش می‌نماید. بنابراین تحقق قرارداد حمل به مجرد تلاقی ایجاب و قبول طرفین به اتمام رسیده و صدور بلیت نشانه قرارداد آنان محسوب و حکایت از ایجاد یک رابطه حقوقی می‌باشد که مسلماً در به‌وجود آمدن مسئولیت قراردادی متصدی حمل که اهم موضوعات بررسی شده در این رساله به خود اختصاص می‌دهد لزوم وجود یک قرارداد معتبر، احساس می‌گردد که در ذیل به بررسی حدود و اوصاف این قرارداد پرداخته خواهد شد.

همان طور که در بند ۲ ماده ۲ قانون تجارت ایران مصوب ۱۳۱۱ نیز اشاره گردیده در زمره فعالیت‌ها و عقود تجاری بوده و عملیات انتقال مسافر از جایی به جای دیگر طبیعاً با انعقاد قرارداد حمل صورت می‌پذیرد. قرارداد مذکور زمینه‌ساز و آغازگر رابطه طرفین عقد که عبارتند از شخصی که تصدی حمل و نقل از راه هوا را به عهده دارد با شخص مسافر که شکل خاصی به خود گرفته است که جهت روشن‌تر شدن آن مفهوم و ماهیت در ادامه بررسی می‌گردد.

۱- تعریف

قرارداد در قانون مدنی ایران تحت عنوان عقد در ماده ۱۸۳ بدین گونه تعریف گردیده است:

«عقد عبارتست از این که یک یا چند نفر در برابر یک یا چند نفر دیگر تعهد بر امر نمایند و مورد قبول آنها باشد». پس عملی را می‌توان عقد دانست که دارای دو صفت اساسی باشد:

الف) در اثر توافق دو یا چند نفر به وجود آید.

ب) منظور از آن ایجاد تعهد باشد.

این که در اثر دو یا چند توافق ایجاد می‌شود بدین علت است که ایقاعات را از دامنه شمول تعریف خارج می‌کند و این که ایجاد تعهدات به این منظور ارائه شده که برخی از توافقات جهت از بین بردن تعهدات است و آن در قالب اقاله است.

قدر متیقن این تعریف وجود اطراف قرارداد و ایجاد تعهد است که در رابطه ی حقوقی میان متصدی و مسافر، بلیت هواپیما را به عنوان سند کتبی قرارداد فیما بین آنان شناخته می‌شود.

طرفین قرارداد، متصدی حمل و نقل و مسافر هستند و تعهدی که هریک از طرفین در مقابل هم دارند مشخصاً متفاوت است لکن بیان همین مقدار کفایت می‌کند که خرید بلیت توسط مسافر برای هردو طرف این قرارداد تعهداتی ایجاد می‌نماید.

در حقوق ایران ماده ۱۹۰ قانونی مدنی عنوان نموده: « برای صحت هر معامله شرایط ذیل اساسی است:

۱- قصد طرفین و رضای آنها

۲- اهلیت طرفین

۳- موضوع معین که مورد معامله باشد

۴- مشروعیت جهت معامله.»

در قراردادی که فیما بین متصدی حمل و نقل و مسافر منعقد می شود این چهار شرط می بایست موجود باشد تا طبق قانون ایران این قرارداد صحیح باشد.

قصد و رضای آنها: در حقوق ایران فقدان قصد منجر به بطلان قرارداد می شود لیکن فقدان رضا یا به تعبیر دیگران معیوب بودن رضا منجر به عدم نفوذ قرارداد می شود. اهلیت استیفا برای طرفین قرارداد یکی دیگر از ارکان سازنده عقد است.

در قرارداد حمل و نقل هوایی مسافر، موضوع معین که یکی از عناصر تشکیل دهنده عقود محسوب است، حمل مسافر از محلی به محل دیگر می باشد. این امر نیز در سایر قراردادهای حمل و نقل نقش جوهری و اساسی ایفاء می کند. این حمل از محلی به محل دیگر می تواند دارای مشروعیت جهت باشد یا نباشد. اگر جهت مشروع نباشد و در قرارداد حمل ذکر شود مصداق بارز ماده ۲۱۷ قانون مدنی ایران است که آن قرارداد را باطل می داند.

ماده ۳۷۷ قانون تجارت ایران در باب هشتم تحت عنوان قرارداد حمل و نقل بیان می دارد:

«متصدی حمل و نقل کسی است که در مقابل اجرت، حمل اشیاء را به عهده می گیرد.» این تعریف دارای نواقص عمده ای می باشد که صرفاً به برخی از آنان اشاره می گردد، اولاً تعریف یاد شده از متصدی حمل و نقل صحبت به میان آورده است تا قرارداد حمل و نقل. ثانیاً بیان داشته که «متصدی حمل و نقل کسی است ...» و حال آن که از لحاظ حقوقی، شخص، موضوع قانون قرار می گیرد که شخص اعم از طبیعی و حقوقی باشد.

ثالثاً تعریف مذکور صرفاً به حمل اشیاء پرداخته و حمل اشخاص را نادیده گرفته است، رابعاً به مدت که در قرارداد حمل و نقل اهمیت و نقش فراوان، خصوصاً از نقطه نظر مسئولیت قراردادی ایفاء می‌نماید، هیچ‌گونه توجهی صورت نگرفته و خامساً نوع وسیله حمل و نقل را ذکر نکرده است. (اخلاقی، ۱۳۷۱: ۱۵۱)

با توجه به نقایص ذکر شده برخی از نویسندگان حقوق تجارت چنین نتیجه‌گیری کرده‌اند، که «قراردادی که در مورد حمل و نقل اشخاص بین متصدی و مسافر بسته می‌شود، شامل قاعده عموم قراردادها و منطوق ماده ۱۰ قانون مدنی است که قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آن را منعقد نموده‌اند در صورتی که مخالف صریح قانون نباشد نافذ است. لیکن در مورد اشیاء قانون تجارت مقرراتی از ماده ۳۷۷ تا ۳۹۳ وضع کرده است که نوعاً شامل اشخاص نیست». (کاتبی، ۱۳۸۵: ۲۵۲)

به نظر می‌رسد در این تعریف نیز خالی از اشکال نیست چرا که متصدی حمل و نقل اشیاء را مشمول اصول و قواعد حقوق تجارت و متصدی حمل و نقل اشخاص را مشمول قانون مدنی قراردادها و این دوگانگی رژیم حقوقی در قلمرو حقوق تجارت ضمن غیرقابل توجیه بودن، سبب می‌گردد که از دیدگاه قانونی، اشیاء بیش از اشخاص مورد توجه قرار گرفته و به ویژه آن که از لحاظ مسئولیت متصدی حمل و نقل و اعمال قواعد حاکم بر آن نیز با سردرگمی مواجه خواهد شد. بنابراین با توجه به اشکالات یاد شده، قرارداد حمل و نقل را می‌توان چنین تعریف نمود که «قرارداد حمل و نقل قراردادی است که به موجب آن شخص (متصدی حمل و نقل) متعهد می‌شود که در قبال مبلغی، شخصی یا شیء معینی را از طریق معینی، از یک نقطه به نقطه دیگر حمل نماید». (اخلاقی، ۱۳۷۱: ۱۵۲)

۲- ماهیت

پس از آنکه در میان اختلاف نظرات حقوقی راجع به مفهوم قرارداد حمل و نقل به تعریف نسبتاً جامعی از آن نائل گردید لازم است نکاتی در مورد ماهیت این قرارداد نیز جهت روشن شدن قضیه بیان شود.

قانون مدنی ایران در ماده ۵۱۳، قرارداد حمل و نقل را نوعی اجاره اشخاص می داند» اقسام عمده اجاره اشخاص از قرارداد ذیل است: ۱-..... ۲- اجاره متصدیان حمل و نقل اشخاص یا مال التجاره اعم از راه خشکی یا آب و هوا».

اگر قرارداد حمل و نقل را عقد اجاره دانسته شود با مشکلاتی روبرو می شود از جمله آن که در قرارداد اجاره عین مستأجره مورد تملیک واقع می گردد لکن انسان آزاد قابل تملیک نخواهد بود و از طرفی دیگر منافع عین مستأجره در عقد اجاره به تدریج حاصل می شود و هنگام وقوع عقد موجود نیست. بنابراین تملیک معدوم و تسلیط بر آن امر محال است. (عرفانی، ۱۳۸۵: ۳۶۸)

قانون تجارت ایران در باب هشتم و در ماده ۳۷۸ بیان می دارد: «قرارداد حمل و نقل تابع مقررات وکالت خواهد بود اگر در مواردی که ذیلاً استثنا شده باشد». در این خصوص پاره ای از نویسندگان حقوق تجارت جهت عدم انطباق قراردادهای حمل و نقل و وکالت به دلایلی استناد ورزیده اند که به اهم آنها اشاره می گردد:

۱- عقد وکالت، عقدی است جائز و حال آنکه قرارداد حمل و نقل، مطابق ماده ۱۰ قانون مدنی ایران لازم است.

۲- وکالت باید در امری داده شود که موکل بتواند آن را انجام دهد، در صورتی که در مورد حمل و نقل چنین شرطی وجود ندارد.

۳- در عقد وکالت، وکیل به جای موکل و نیابتاً از طرف وی مورد وکالت را انجام می دهد لکن در قرارداد حمل و نقل متصدی به وکالت از طرف دیگر قرارداد، عمل نمی کند و هیچ گونه نیابت و وکالتی از سوی ایشان ندارد و به نام و حساب خود مبادرت به انتقاد قرار داد حمل می نماید. (اعظمی زنگنه، ۱۳۵۳: ۳۶۷)

بنا به مراتب فوق به نظر می رسد قالب عقد وکالت برای قرارداد حمل، مناسب و برآورنده نیست و اشکالات متعددی بر آن وارد می گردد.

قالب دیگری که برای ماهیت قرارداد حمل و نقل پیش بینی نموده اند عقد ودیعه است. قانون مدنی ایران در بحث اجاره اشیاء در منع میانی مسئولیت متصدی حمل و نقل، از همین نظر پیروی کرده است ماده ۵۱۶ قانون مدنی بیان می دارد: «تعهدات متصدیان

حمل و نقل اعم از اینکه از راه خشکی یا آب و هوا باشد برای حفاظت و نگهداری اشیایی که به آنها سپرده می‌شود همان است که برای امانت داران مقرر است بنابراین در صورت تفریط یا تعدی، مسئول تلف یا ضایع شدن اشیایی خواهند بود که برای حمل به آنها داده می‌شود این مسئولیت از تاریخ تحویل اشیاء به آنان خواهد بود».

بر این نظریه اشکالات متعددی وجود دارد از جمله آن که اولاً ودیعه عقدی است که به موجب آن یک نفر مال خود را به دیگری می‌سپارد برای آنکه آن را مجاناً نگاه دارد این در حالی است که در قرارداد حمل و نقل، موضوع آن ممکن است مال یا شخص و یا هر دو باشد بنابراین چنانچه مسافر یکی از طرفین قرارداد حمل باشد نمی‌توان گفت متصدی حمل و نقل نسبت به مسافر، امین تلقی می‌گردد. ثانیاً در ودیعه، امین مکلف به حفظ مال می‌باشد، لکن در قرارداد حمل، متصدی علاوه بر نگهداری کالا، حمل آن را از نقطه ای به نقطه دیگر بر عهده می‌گیرد.

ثالثاً: مبانی مسئولیت امین و متصدی حمل و نقل متفاوت از یکدیگر می‌باشد زیرا امین، ضامن تلف یا نقصان مالی که به او سپرده شده نمی‌باشد مگر در صورت تعدی و تفریط و حال آنکه اصولاً در قرارداد حمل، مسئولیت متصدی حمل و نقل محرز است مگر در مواردی که استثناً باشد لذا حقوق و وظایف متصدی حمل به هیچ وجه با حقوق و تکالیف امین سازگاری ندارد. (اخلاقی، ۱۳۷۱: ۱۵۲)

با توجه به ایرادات یاد شده بر هریک از قالب های حقوق فوق الذکر، به نظر می‌رسد همان طوری که حدود یک قرن است قراردادهایی پا به عرصه وجود نهاده که نام عقود معین را ندارند و بیشتر این قراردادها با پیشرفت تکنولوژی و تحولات اقتصادی و صنعتی به حقوق قراردادهای ورود پیدا کرده‌اند، فلذا آنها را همچنان که هستند باید مورد شناسایی قرار داد و به تجزیه و تحلیل مفهوم و ماهیت حقوقی آنها به عنوان نهادهای نوین حقوقی پرداخت. بنابراین مقایسه کردن ماهیت حقوقی قرارداد حمل با سایر عقود قانون مدنی امری نادرست و با اشکالات متعدد حقوقی روبرو خواهد گردید. فلذا باید گفت قرارداد حمل و نقل نیز دارای نام و تعریف خاص خود و از عقود معین حقوق تجارت می‌باشد هرچند این قرارداد از دیدگاه قانون مدنی ایران از عقود بی نام محسوب

می‌گردد لکن مجوز ورود خود را به نظام حقوقی ایران از ماده ۱۰ قانون مدنی کسب نموده است. (همان منبع، ۱۵۲)

از طرف دیگر باید قرارداد حمل را همانند سایر قراردادهای تابع قاعده حاکمیت اراده طرفین دانست و می‌توان گفت قرارداد حمل و نقل از عقود عهدی به حساب می‌آید چراکه در این قرارداد، با تعهدات دو طرفه مواجه هستیم و در دل هر تعهدی، مصلحت مخصوصی نهفته که متعاقبین، آن را در زمان انعقاد عقد به خوبی می‌شناسند و با توجه به آن مصلحت، عقد را منعقد می‌کنند. مصلحت مذکور علت وصف لزوم و یا جواز هر عقد می‌باشد. (جعفری لنگرودی، ۱۳۸۰: ۳۵۵)

بنابراین نظر به ویژگی های قرارداد حمل و نقل، به ویژه معوض بودن آن و وجود مصلحت کامنه در آن که اقتضاء لزوم قرارداد حمل و نقل را باید گفت مقایسه این عقد با سایر عقود مدنی، امری اشتباه و به دور از واقعیت است چرا که بنابر آنچه گذشت، قرارداد حمل و نقل دارای ماهیت مخصوص خود می‌باشد.

گفتار دوم: مفهوم تصدی به حمل و نقل

یکی از سوالاتی که می‌تواند به درک موضوع کمک نماید این است که مشخص شود تصدی به حمل و نقل به چه معناست؟ به چه کسی متصدی حمل و نقل گفته می‌شود؟ در این گفتار، ابتدا سعی می‌شود این مسئله مورد بررسی قرار گیرد که تصدی به حمل و نقل به چه معناست؛ و همچنین انواع متصدی حمل به طور مختصر بیان و در پایان نیز به وظایف متصدی حمل و نقل اشاره می‌گردد.

الف - مفهوم تصدی به حمل

قانون تجارت ایران در بند ۲ ماده ۲ از متصدی حمل و نقل تعریفی به عمل نیاورده و صرفاً به تجاری بودن تصدی آن اشاره نموده است. در ماده ۳۷۷ قانون مارالذکر نیز با تعریفی ناقص روبرو هستیم. در قانون مدنی نیز متصدی حمل تعریف نشده و تنها در چند مورد از متصدی حمل نام برده است؛ نخست ماده ۵۱۳ در باب اجاره‌ی اشخاص و

دیگری در ماده ۵۱۶، در باب اجاره‌ی متصدیان حمل و نقل است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود در ماده ۵۱۳، متصدیان حمل و نقل را در کنار اجاره‌خنده و کارکنان، از اقسام عمده‌ی اجاره‌ی اشخاص قلمداد نموده و در ماده ۵۱۶، به بیان نوع تعهد آنها که همان تعهد امین است پرداخته؛ بدون اینکه تعریفی از متصدی حمل نموده باشد و نتیجه اینکه برای تشخیص متصدی حمل باید به عمومات قانون مدنی مراجعه کرد. در کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ تعریفی از متصدی حمل و نقل مشهود نمی‌باشد که مشکلات عدیده‌ی آن را ناشی گردید، لکن کنوانسیون گوادالاخارا (کنوانسیون مکمل کنوانسیون ورشو جهت یکسان نمودن بعضی از احکام حمل و نقل هوایی که شخصی غیر از متصدی حمل و نقل قراردادی آن را انجام می‌دهد، در تاریخ ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ در شهر گوادالاخارا در کشور مکزیک) به منظور تلاش برای حل این مشکلات تصویب گردید.

ب- انواع متصدی حمل

تقسیم بندی‌هایی در مورد متصدی حمل مورد بحث قرار گرفته از جمله حرفه‌ای و غیرحرفه‌ای، قراردادی و عملی، حمل و نقل ساده، متوالی و مرکب، که به طور مختصر پرداخته خواهد شد.

۱- متصدی حمل و نقل حرفه‌ای و غیرحرفه‌ای

متصدی غیرحرفه‌ای متصدی است که به صورت اتفاقی اقدام به حمل و نقل مسافر می‌کند اما متصدی حرفه‌ای اساساً در اثر تکرار عملیاتی خاص متصدی حرفه‌ای قلمداد می‌گردد. البته برای حمل و نقل کننده غیرحرفه‌ای یا تصادفی نمی‌توان واژه تصدی را بکار برد چراکه کاربرد این لفظ تشکیل موسسه و انجام اعمال مکرر را لازم می‌آورد و این در حالی است که متصدی اتفاقی مشمول این موضوع نیست.

در مورد ماده ۵۱۶ قانون مدنی برخی بر این باورند که از آن جایی که موافق این ماده، مسئولیت متصدی حمل و نقل، بر اساس مسئولیت شخص امین است و علی‌الاصول امین، ضامن نمی‌تواند باشد مگر در صورت اثبات تقصیر وی، لذا این امر نشان می‌دهد که این ماده، از متصدی حمل و نقل غیرحرفه‌ای صحبت به میان آورده است بنابراین

تعهد او، تعهد به وسیله بوده، چراکه با نگرش در ماده ۳۸۶ قانون تجارت مشخص می‌شود که جایی که فرض تقصیر برای متصدی شده است، دارای مسئولیت محض می‌باشد فلذا تعهدش نیز تعهد به نتیجه و در زمره متصدیان حمل و نقل حرفه‌ای قرار می‌گیرد. بنابراین اگر حمل و نقل کننده در قالب موسسه و با تدارک کامل به صورت تخصصی اقدام به حمل و نقل کند، این نوع حمل و نقل کننده، حرفه‌ای است و در واقع آن را می‌توان متصدی حمل و نقل حرفه‌ای نامید، ولی حمل و نقل کننده غیرحرفه‌ای را نمی‌توان متصدی نامید چراکه واژه تصدی تکرار عملیاتی را در ضمیر خود پنهان دارد.

نکته حایز اهمیت آن است که این تقسیم بندی نمی‌بایست در اصول و قواعد حاکم بر مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل هوایی اعم از حرفه‌ای و یا غیرحرفه‌ای تاثیری داشته باشد، زیرا اولاً کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی در زمینه حقوق هوایی در باب مسئولیت متصدی حمل، تفاوتی بین متصدی حرفه‌ای یا غیرحرفه‌ای قائل نگردیده است. ثانیاً حتی در مورد حقوق داخلی با تصویب ماده واحده قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۶۴/۹/۶ که بیان داشته: «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافری بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون‌های مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده موضوع مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد». تفاوت در مسئولیت متصدی حرفه‌ای و غیرحرفه‌ای وجود نخواهد داشت.

۲- متصدی حمل و نقل قراردادی و عملی

در کنوانسیون های ورشو و پروتکل ۱۹۵۵ لاهه هیچ بحثی از این موضوع متصدی حمل و نقل هوایی دیده نمی‌شود، چراکه تا آن زمان متصدی حمل طرف قرارداد همان شخصی بود که عملاً وظیفه حمل را بر عهده داشت اما با افزایش قرارداد اجاره هواپیما حرکتی جدید در عرصه‌ی حمل به وجود آمد لذا مسافر، بار و متصدی؛ با متصدی حمل و نقل قراردادی، متصدی حمل و نقل عملی، روبرو شد.

بندهای ب و ج ماده ۱ کنوانسیون گوادالاخار چنین بیان می‌دارد:

بند ب ماده ۱: منظور از "متصدی حمل و نقل طرف قرارداد" شخصی است که طرف قرارداد حمل و نقل می‌باشد که طبق مقررات کنوانسیون ورشو بین او و یک مسافر یا فرستنده یا شخصی که از طرف یک مسافر و یا فروشنده اقدام می‌کند انعقاد یافته است.

بند ج ماده ۱: منظور از "عامل حمل و نقل" شخصی غیر از متصدی حمل و نقل طرف قرارداد که طبق اختیار که از طرف متصدی حمل و نقل طرف قرارداد به او اعطا گردیده عهده دار انجام تمام یا قسمتی از حمل و نقل مذکور در بند ب می‌گردد ولی از لحاظ مقررات مندرج در کنوانسیون ورشو در مورد این قسمت متصدی حمل و نقل متوالی محسوب نمی‌شود.

۳- حمل و نقل متوالی

حمل و نقل متوالی موضوع بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون ورشو و ماده ۳۰ همین کنوانسیون است. بند ۳ ماده ۱ کنوانسیون ورشو حمل و نقلی را که توسط چند متصدی حمل و نقل از طریق هوا انجام شود را متوالی می‌داند.

ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد:

«در مورد حمل و نقلی که مشمول بند سوم ماده ۱ بوده و متوالیاً توسط چند متصدی حمل و نقل انجام گیرد هر متصدی حمل و نقل که مسافر یا لوازم شخصی یا بار قبول کند تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود و در آن قسمت از قرارداد حمل و نقل که تحت نظارت او انجام می‌شود یکی از طرف‌های قرارداد حمل و نقل تلقی خواهد شد».

پس حمل و نقل متوالی بایستی توسط هواپیما انجام گیرد و این حمل باید پشت سر هم انجام شود و بنابر بند ۳ ماده ۱ و ماده ۳۰ کنوانسیون ورشو معیار حمل واحد یا متوالی یک معیار ذهنی است و با احراز قصد مشترک طرفین این امر مشخص می‌شود.

اگر طرفین همه‌ی حمل‌های صورت گرفته را یک عمل واحد بدانند ولو اینکه متوالیا توسط چند متصدی انجام شود یا چندین قرارداد منعقد شود حمل، واحد به شمار می‌آید.

در کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ بند ۳ ماده‌ی ۱ به این نوع حمل اختصاص یافته است.

«حمل و نقلی که توسط چندین متصدی حمل و نقل هوایی متوالی انجام گیرد، وقتی که در نظر طرفین قرارداد به عنوان عملیات واحدی تلقی می‌گردد از نظر این کنوانسیون حمل و نقل واحد محسوب می‌گردد، اعم از این که در چارچوب قرارداد واحد یا مجموعه ای از قراردادها مورد توافق قرار گرفته باشد. این نوع حمل و نقل به صرف این که طی قرارداد واحد یا مجموعه ای از قراردادها بطور کامل در قلمرو یک دولت عضو انجام گیرد خصیصه‌ی بین المللی خود را از دست نمی‌دهد».

در مقایسه دو متن کنوانسیون ورشو و مونترال این نتیجه به دست می‌آید که همان مسائلی که در کنوانسیون ورشو بیان شده، در کنوانسیون مونترال بدون هیچ تغییری مجدداً وضع گردیده است.

۴- حمل و نقل مرکب

زمانی از حمل و نقل مرکب استفاده می‌شود که وسایل حمل متفاوت باشد، مثلاً در امر حمل از کشتی و هواپیما و ... استفاده شود. تفاوتی که بین حمل و نقل متوالی و مرکب وجود دارد همین موضوع است که در حمل متوالی وسیله همان هواپیما می‌باشد درحالی که در حمل مرکب وسایل متعدد است.

کنوانسیون ورشو فصل چهارم خود را به مقررات حمل و نقل مرکب (مختلط) اختصاص داده است. در ماده ۳۱ بند اول اشعار می‌دارد:

«در مورد حمل و نقل مختلطی که قسمتی از آن با هواپیما و قسمتی با هر وسیله حمل و نقل دیگری صورت گیرد مقررات کنوانسیون حاضر نسبت به آن قسمتی که با هواپیما انجام شده اعمال می‌گردد مشروط بر آن که حمل و نقل هوایی مندرجه در ماده‌ی ارایت شده باشد».