

مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی

منصور جباری*

دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

پذیرش: ۸۹/۳/۱۲

دریافت: ۸۸/۶/۲۱

چکیده

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و مونترال ۱۹۹۹ درخصوص حمل و نقل هوایی در کلیه پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی اکثر کشورهای جهان اجرا می‌گردند. مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، که کنوانسیون مونترال هم تغییر مهمی در آن به وجود نیاورده، «متصدی حمل مسؤول خسارات وارد در صورت فوت یا جرح یا هرگونه صدمه بدنی مسافر خواهد بود، مشروط بر این‌که حادثه موجب فوت یا صدمه بدنی در داخل هواپیما یا حین عملیات سوار یا پیاده شدن رخ داده باشد». منظور از «حادثه»، «داخل هواپیما» و «حین عملیات سوار یا پیاده شدن» در این ماده چیست؟ این مقاله با توجه به کنوانسیون‌های ورشو و مونترال و رویه قضایی دادگاه‌های مختلف، این عبارات را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد.

کلیدواژه‌ها: کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، حمل و نقل هوایی، حمل و نقل بین‌المللی، حادثه، حین عملیات سوار یا پیاده شدن.

۱- مقدمه

اگر حادثه‌ای در هواپیما و یا به هنگام سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما رخ دهد و مسافری مجروح یا فوت کند، در صورت جمع بودن شرایط، کنوانسیون‌های ورشو و یا مونترال مربوط به یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی اجرا می‌شوند. این شرایط از جمله عبارتند از: (۱) حمل و نقل مزبور بین‌المللی باشد؛ (۲) حمل و نقل با هواپیما و توسط یک مؤسسه حمل و نقل هوایی انجام گرفته باشد [۱، بند ۱ ماده ۱]؛ (۳) اگر حمل و نقل توسط یک مؤسسه حمل و نقل

هوایی انجام نشده باشد، حمل‌کننده در مقابل حمل کالا و مسافر اجرت دریافت کرده باشد [۱]، بند ۱ ماده ۱؛ ۴) کشورهای مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون مربوط باشند تا آن کنوانسیون در مورد حمل و نقل مزبور اجرا گردد؛ ۵) حادثه موجب فوت یا صدمه بدنی در داخل هواپیما یا در جریان سوار و یا پیاده شدن از هواپیما رخ داده باشد [۱، ماده ۱۷].

بنابراین، اگر یکی از شرایط فوق وجود نداشته باشد، مثلاً اگر مسافری قصد سوار شدن به هواپیما در پرواز بین‌المللی را داشته باشد، ولی یکی از کشورهای مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون‌ها نباشد و یا اگر حمل و نقل به وسیله یک هواپیمای دولتی و به صورت مجانی صورت گیرد و یا طبق تعریفی که رویه قضایی از حادثه کرده است، صدمه وارد به سبب حادثه تعریف شده صورت نگرفته باشد، این کنوانسیون‌ها قابل اجرا نیستند و در این صورت، قانون داخلی کشوری که در آن خسارت وارد شده، قابل اجرا خواهد بود.

این مقاله قصد دارد شرط پنجم از شرایط فوق را بررسی کند. حادثه منجر به صدمه بدنی یا فوت باید در حین پرواز یا در جریان عملیات سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما صورت گرفته باشد تا مطابق کنوانسیون‌های ورشو ویا مونترال قابل جبران باشد. متأسفانه کنوانسیون‌های مزبور هیچ‌کدام از «حادثه»، «در جریان عملیات سوار شدن» و «در جریان عملیات پیاده شدن» از هواپیما تعریفی ارائه نکرده‌اند و لذا تفسیر این عبارات به دادگاه‌ها واگذار شده است. در طول تاریخ اجرای کنوانسیون ورشو، دادگاه‌ها با توجه به مقتضیات قضایای مطرح‌شده، تعاریفی از این عبارات ارائه کرده‌اند که این مقاله قصد دارد آرای مزبور را بررسی و به سؤالاتی نظیر سؤالات زیر پاسخ دهد: آیا اثبات تقصیر از ناحیه متصدی حمل و نقل برای وقوع حادثه مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال ضرورت دارد؟ اگر شخص ثالثی به مسافری خسارتی وارد کند می‌توان گفت حادثه‌ای رخ داده و متصدی حمل مسؤول است؟ اگر بیماری مسافری در اثر عملیات غیرعادی، غیرمعمول و غیرمنتظره هواپیما تشدید شود، آیا می‌توان پذیرفت که حادثه رخ داده است؟ اگر متصدی حمل و نقل از تقاضای ارائه کمک‌های پزشکی به مسافری خودداری ورزد و مسافر صدمه ببیند آیا می‌توان پذیرفت که حادثه رخ داده و متصدی مسؤول است؟ اگر اعمال تروریستی موجب خسارت به مسافران شود آیا متصدی مسؤول خسارات وارده است؟

هرچند تعاریف مطرح‌شده در این مقاله، و البته اصولاً در جامعه جهانی و کتب منتشرشده،

مربوط به قضایای مطرح در ایالات متحده و به‌طور نادر، مربوط به چند کشور دیگر جهان هستند، ولی با توجه به این‌که هدف کنوانسیون‌های ورشو و مونترال این بوده که مقررات یکسانی درخصوص حمل و نقل هوایی در جهان به مرحله اجرا در آید و کشورهای تدوین‌کننده این کنوانسیون‌ها، با توجه به خصوصیات هواپیما و اهمیت پروازهای بین‌المللی آن، در نظر داشتند مقرراتی به وجود آورند تا در سطح جهانی یکسان باشند و بدین ترتیب، رفاه حال مسافران و تا حدی متصدیان حمل و نقل را فراهم آورند، بهتر است دادگاه‌ها بکوشند به رویه به دست آمده در کشورهای دیگر توجه کنند تا آن‌ها نیز در یکسان شدن مقررات در سطح جهان سهیم باشند. البته بعضی از دادگاه‌ها در کشورهای مختلف به این نکته توجه کرده و در آرای خود به آرای صادرشده از دادگاه‌های کشورهای دیگر اشاره و از آن‌ها تبعیت کرده‌اند که در این مقاله به بعضی از آن‌ها اشاره خواهد شد.

این مقاله در نظر دارد تا حد ممکن قضایایی را که در آن‌ها «حادثه» و «عملیات سوار یا پیاده شدن» مطرح بوده استخراج و تحول در تعاریف این عبارت را نیز بررسی کند.

۲- تعریف حادثه

کنوانسیون ورشو در بیش از هزار قضیه در دادگاه‌های فدرال و در بیش از هشت قضیه در دیوان عالی ایالات متحده مورد استناد قرار گرفته است [۲، ص ۱۵۱]. قبل از آن‌که دیوان عالی ایالات متحده پرونده ساکس [۳] را در سال ۱۹۸۵ بررسی و درباره آن تصمیم‌گیری کند، تعریف کلمه «حادثه» در دادگاه‌های متعددی مورد بحث و مذاکره قرار گرفته بود. بعضی از دادگاه‌ها به دنبال اثبات تقصیر متصدی حمل بودند و وقتی تقصیری متوجه متصدی حمل نبود، به نظر آن‌ها حادثه‌ای هم رخ نداده بود. در قضیه ورشو [۴] دادگاه فدرال، جبران خسارت را در زمانی که آسیب در یک پرواز معمولی وارد شده بود پذیرفت، آن‌هم در جایی که عملیات پرواز به صورت عادی بود. دادگاه تجدیدنظر ایالات متحده در سال ۱۹۷۸ در قضیه دمارین [۵] به این صورت رأی داد که اگر تغییر فشار کابین هواپیما موجب گردد خسارتی به شخصی وارد شود به دلیل این‌که تغییر فشار کابین یک رویداد غیرمعمول و غیرمنتظره نیست، خسارت ناشی از آن هم قابل جبران نیست. در این قضیه، تعریفی از حادثه ارائه شد که به‌طور گسترده در قضایای بسیاری به آن استناد گردید. به موجب این تعریف،



حادثه یک اتفاق و یک پیشامد فیزیکی است که به طور غیرمنتظره خارج از شرایط و اوضاع و احوال عادی اتفاق می‌افتد. اگر اتفاقی که در هواپیمای در حال پرواز رخ می‌دهد عادی، قابل انتظار و معمولی باشد نمی‌توان آن را حادثه نامید. برای تحقق «حادثه»، باید رویدادی غیرمعمولی، غیرمنتظره و بدون پیش بینی قبلی رخ دهد. دادگاه بدوی در ایالات متحده با استدلال مشابهی در قضیه آبرامسن [۶] دعوای خواهان را رد کرد. خواهان مسافر هواپیمایی ژاپن بود که از باد فتق^۱ [۷، ص ۴۸۹] رنج می‌برد. وی در حین پرواز از مهماندار هواپیما خواست در قسمت درجه یک هواپیما جایی به وی بدهد تا در آنجا دراز بکشد و با ماساژ دادن و قی کردن ارادی (خود درمانی) از درد خویش بکاهد. مهماندار هواپیما تقاضای وی را قبول نکرد. وی دعوایی علیه شرکت هواپیمایی به علت تشدید شدن ناراحتی‌اش مطرح کرد. دادگاه ادعای وی را با این استدلال که بیماری‌ای که از قبل وجود داشته و در طول یک پرواز معمولی و عادی تشدید شده باشد نباید یک «حادثه»، آن چنان که مد نظر ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو است تلقی شود، رد کرد.

چنان‌که ملاحظه شد بعضی از دادگاه‌ها به دنبال پیدا کردن احتمال وجود تقصیر از طرف متصدی حمل بودند و بعضی دیگر در صورت غیرمعمول و غیرمنتظره بودن رویداد، آن را حادثه منطبق با ماده ۱۷ می‌دانستند.

۲-۱- تعریف دیوان عالی ایالات متحده از حادثه در قضیه ساکس

قضیه ساکس که در دیوان عالی ایالات متحده مطرح شد، تا حدی به حل موضوع کمک کرد. تصمیم اتخاذ شده در این قضیه از این لحاظ که از دیوان عالی این کشور صادر شده و دیگر دادگاه‌های آن کشور ملزم به تبعیت از آن هستند دارای اهمیت زیاد است. خواهان این پرونده مسافر شرکت هواپیمایی ایرفرانس بود و در حالی که هواپیمای حامل وی به‌طور عادی در لوس‌آنجلس فرود می‌آمد به علت کم شدن فشار داخل کابین هواپیما، دچار ناراحتی در گوش خود شد و شنوایی یکی از گوش‌هایش را از دست داد. دیوان با ذکر این‌که حادثه مورد نظر در ماده ۱۷ کنوانسیون رخ نداده، دعوای خواهان را رد کرد. قضات دیوان به نکاتی اشاره کردند که در روشن شدن معنای حادثه کمک می‌کند:

1. hiatal hernia

بیرون‌زدگی هر یک از ساختمان‌های بدن از شکاف مروی دیاگرام.

-حادثه مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون باید با انعطاف تعریف شود،^۱ به طوری که همه اوضاع و احوال و شرایطی که موجب صدمه به مسافر شده مد نظر قرار گیرد.

- رویداد یا واقعه‌ای که باعث صدمه و آسیب مسافر می‌شود باید غیرعادی، غیرمنتظره یا غیرمعمول^۲ باشد.

-رویداد نباید به «عکس‌العمل داخلی»^۳ خود مسافر مربوط بوده، در حین عملیات عادی پرواز رخ داده باشد.

-وقتی دلایل و مدارک متناقض وجود دارد، بررسی‌کنندگان موضوع و کارشناسان باید

نظر بدهند که آیا «حادثه» به آن صورتی که تعریف شده رخ داده است یا خیر؟

باید توجه داشت که اصطلاح «حادثه» به سبب آسیب باز می‌گردد، نه به خود آسیب. در

قضیه ساکس، دادگاه رسیدگی را با ملاحظه این‌که ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو کلمه «واقعه»^۴

را درخصوص مسئولیت متصدی حمل و نقل برای خسارات وارد به لوازم شخصی یا کالا

به کار برده، اما در ماده ۱۷، کلمه «حادثه» را درخصوص مسئولیت متصدی برای فوت یا

آسیب بدنی مسافر آورده است، آغاز کرد. به نظر دادگاه، از آن‌جا که این دو کلمه مترادف

نیستند، منظور تدوین‌کنندگان کنوانسیون باید این باشد که به این دو کلمه معانی متفاوتی

داده شود: لازمه ایجاد «حادثه»، یک رویداد یا واقعه غیرعادی، غیرمعمول و غیرمنتظره است^۵

[۳، ص ۴۰۲].

با در نظر گرفتن این‌که تعریف کلمه «حادثه» باید با انعطاف‌پذیری به کار برده شود^۶ [۲،

ص ۱۳۹] در قضیه ساکس، دیوان عالی آمریکا اظهار داشت طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو،

مسئولیت فقط تا جایی قابل اعمال است که صدمه به مسافر به علت یک واقعه یا رویداد

غیرمنتظره یا غیرمعمول ایجاد شده باشد، به طوری که برای مسافر یک واقعه خارجی تلقی

1. the definition ... should be flexibly applied

2. unexpected or unusual

3. internal reaction

4. occurrence

۵. پروفیسور دمپسی و پروفیسور میلده می‌نویسند: احتمالاً این نظر دادگاه به علت تدوین پروتکل گواتمالا ۱۹۷۱ که کنوانسیون

ورشو را اصلاح کرد باشد [۲، ص ۱۳۶]. در این پروتکل، کلمه «event» جایگزین «accident» شد. البته باید در نظر داشت که

اولاً پروتکل گواتمالا هیچ‌وقت به مرحله اجرا در نیامده و ثانیاً اگر هم این پروتکل به مرحله اجرا در می‌آمد باید این کلمه با در

نظر گرفتن سطح و نوع مسئولیت که دو بخش جدایی‌ناپذیر از هم هستند ترجمه و به کار برده شود. مضافاً این‌که کنوانسیون

مونترال ۱۹۹۹ مجدداً کلمه «accident» را در ماده ۱۷ به کار برده است.

6. should be flexibly applied

شود. لذا شرایط، حساسیت‌ها و ناراحتی‌هایی که از قبل در مسافر وجود داشته و با عملیات معمولی، عادی و قابل انتظار پرواز تشدید شده باشد «حادثه» به شمار نمی‌آید. قبل از آن‌که قضیه ساکس مطرح شود، مطالب مذکور در آن در قضایای دیگری طرح شده بود. برای مثال دادگاه تجدیدنظر در آمریکا در قضیه دمارین [۸] گفت: «حادثه اتفاقی است که غیرمنتظره بوده، ناشی از عملیات عادی نباشد. اگر اتفاقات در هواپیمای در حال پرواز در حالت معمولی، قابل انتظار و متداول باشند، نمی‌توان گفت حادثه‌ای روی داده است. حادثه وقتی وجود دارد که اتفاقی غیرقابل انتظار و غیرمعمولی صورت پذیرد». به عبارت دیگر باید ضعفی در یکی از قسمت‌های هواپیما وجود داشته یا استانداردی رعایت نشده باشد، و عامل مزبور موجب اتفاق غیرعادی شود و حادثه را به وجود آورد. اگر در نتیجه چنین حادثه‌ای، خسارتی به وجود آید باید جبران شود. اثبات وقوع حادثه به عهده خواهان است و نیازی به اثبات مسامحه و تقصیر متصدی حمل و نقل نیست [۲، ص ۱۴۱].

اشاره دیوان در قضیه ساکس به این نکته که اگر خسارتی در اثر عملیات عادی و منتظره پرواز باشد قابل جبران نیست، موجب شد این سؤال بعدها در دادگاه‌ها مطرح گردد که اگر مسافری صدمه‌ای ببیند که هیچ ارتباط مستقیمی با عملیات پروازی نداشته باشد، بلکه به‌طور غیرمستقیم به عملیات غیرمنتظره هواپیما مرتبط باشد، آیا می‌توان گفت حادثه‌ای رخ داده و لذا آسیب وارد نتیجه حادثه است. می‌توان فرض کرد یک مسافر در راهرو هواپیما بوده و به علت تکان هواپیما بر اثر توفان بر زمین افتاده و مجروح شده است. آیا در این فرض، حادثه‌ای رخ داده و متصدی حمل مسئولیت دارد؟ به این سؤال در سال‌های بعد در قضایای دیگری پاسخ داده شد^۱ [۲، ص ۱۳۹].

سؤال دیگری که مکرر مطرح می‌شود و دیوان عالی ایالات متحده در قضیه ساکس به آن نپرداخت این است که آیا معلولیت یا نقص عضو یا بیماری مسافری که قبل از پرواز وجود داشته و در اثر عملیات غیرعادی، غیرمعمول و غیرمنتظره هواپیما تشدید شده باشد حادثه

۱. در پاسخ به این سؤال باید بررسی کرد: آیا تکان هواپیما را که معمولاً در حین پرواز اتفاق می‌افتد، می‌توان عادی تلقی کرد؟ آیا تکان هواپیما آن قدر شدید بوده که بتوان آن را یک واقعه غیرمعمول و غیرمنتظره نامید؟ آیا جراحات وارد به مسافر نسبت به عملیات عادی پرواز غیرمنتظره بوده است؟ آیا جراحات وارد از قبل وجود داشته و به علت حرکت غیرعادی هواپیما تشدید شده است؟ آیا تکان شدید هواپیما در مسافران دیگر هم تأثیر داشته است؟ آیا آسیب وارد به مسافر در اثر سهل‌انگاری خود مسافر بوده است؟

محسوب می‌گردد یا نه؟ پاسخ به این سؤال در قضیه حسین [۹] که دو دهه بعد مطرح گردید، داده شد. ما هم در قسمت بعد این قضیه را بررسی می‌کنیم.

۲-۲- وقوع حادثه به علت ترک فعل توسط متصدی حمل و نقل

قضیه حسین در سال‌های اخیر در دیوان عالی ایالات متحده مطرح شد و دایره شمول وقایعی را که حادثه تلقی می‌شوند و خسارات ناشی از آن‌ها قابل جبران است گسترش داد. دکتر ایبب هانس و همسرش ربینا حسین مسافر شرکت هواپیمایی المپیک از آتن به سانفرانسیسکو بودند. در قسمتی از هواپیما که آن‌ها نشسته بودند استعمال دخانیات ممنوع بود و سه ردیف با قسمتی که کشیدن سیگار آزاد بود فاصله داشت. آقای هانس به بیماری آسم دچار بود. همسر وی از مهماندار هواپیما خواست وی را به جایی دورتر از قسمتی که سیگاری‌ها نشسته بودند انتقال دهد، ولی مهماندار هواپیما، علی‌رغم این‌که تعدادی صندلی خالی در هواپیما وجود داشت، به وی کمک نکرد. یک متخصص آلرژی وی را معاینه و سعی کرد با تزریقاتی او را معالجه کند، ولی اقداماتش موثر واقع نشد و اندکی بعد آقای هانس فوت کرد. وراثت متوفی دعوایی را علیه شرکت هواپیمایی المپیک به علت فوت ناشی از خطای متصدی حمل اقامه کردند.

بحث اصلی در این قضیه این بود که آیا می‌توان آنچه را اتفاق افتاده به‌عنوان «حادثه» مورد نظر ماده ۱۷ تلقی کرد یا نه؟ در این قضیه «خودداری از عمل» «یا ترک فعل»^۱ توسط خدمه متصدی حمل موجب بروز حادثه شده بود.

بحث‌های مطرح‌شده در قضیه ساکس که پیش‌تر شرح آن گذشت، با این قضیه شباهت داشت. یک سال قبل از این‌که قضیه حسین مطرح شود، دادگاه‌های تجدیدنظر در انگلستان و استرالیا به این نتیجه رسیده بودند که ترک فعل توسط متصدی حمل، حادثه محسوب نمی‌شود. موضوعی که در هر دو قضیه در این کشورها مطرح شد این بود که آیا عدم تذکر متصدی حمل به این‌که نشستن در هواپیما به مدت طولانی موجب بروز لختگی خون در رگ‌های وریدی می‌شود را می‌توان یک حادثه تلقی کرد [۲، ص ۱۵۲]. دادگاه تجدیدنظر انگلستان در قضیه‌ای در ژوئیه ۲۰۰۳ در تصمیم خود به این نتیجه رسید که ترک فعل را نه‌تنها نمی‌توان یک حادثه نامید،

1. inaction



بلکه یک واقعه هم نیست. خوداری از اقدام در واقع یک غیرواقعه^۱ است [۱۰]. شش ماه بعد از آن، قضیه کانتاس [۱۱] با موضوع مشابه در دیوان عالی ویکتوریا (استرالیا) مطرح شد. قضات بخش تجدیدنظر دیوان عالی ویکتوریا به اتفاق رأی دادند که قصور در انجام کاری نمی‌تواند ویژگی «واقعه» یا «اتفاق»^۲ را داشته باشد. به نظر دیوان، اگرچه «خوداری از عمل» ممکن است موجب بروز حادثه شود و خسارات و جراحاتی وارد آورد، ولی صرف «خوداری از عمل» حادثه محسوب نمی‌شود.

در قضیه حسین، شرکت هواپیمای المپیک در دفاع از خود اظهار داشت ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو نیاز به اقدامی از طرف متصدی حمل دارد تا تعریف حادثه تحقق پیدا کند. امتناع خدمه هواپیما از تغییر صندلی مسافر موجب فوت مسافر نشده است. هیچ نقصی در استانداردهای هواپیما وجود نداشت که منجر به فوت مسافر گردد. مسافر مبتلا به آسم بوده و به علت فضای دودآلود هواپیما، بیماری وی شدت پیدا کرده و این امر باعث فوت مسافر شده است. تشدید بیماری که قبلاً وجود داشته و ناشی از دود فضای داخل هواپیما در یک پرواز بین‌المللی بوده یک واقعه غیرمعمول یا غیرمنتظره نیست.

دادگاه فدرال ایالات متحده در رسیدگی به قضیه حسین، به قصور مهماندار هواپیما در قبول تقاضای همسر آقای هانس توجه کرد و چنین نتیجه گرفت که مهماندار پرواز به استانداردهای صنعتی و سیاست‌های خطوط هوایی بی‌توجهی کرده که معمول و قابل انتظار نیست [۱۲]. قضیه در دادگاه تجدیدنظر مطرح و اعلام شد که امتناع مهماندار از تغییر صندلی متوفی از لحاظ رعایت استانداردهای صنعتی و سیاست شرکت هواپیمایی المپیک، عملی غیرمنتظره و غیرمعمول بوده است.

کلارنس توماس^۳، قاضی دیوان عالی ایالات متحده، در نظر مکتوب خود، اظهارات شرکت هواپیمایی المپیک را که سعی می‌کرد بین رفتار ناخوشایند مهماندار هواپیما و فضای دودآلود داخل کابین به‌عنوان عامل ایجاد واقعه منجر به آسیب جسمانی به مسافر تمایز قائل شود رد کرد. به نظر دیوان، بیش از یک عامل موجب بروز آسیب شده است: هم مسافر در معرض دود سیگار قرار گرفته و هم مهماندار هواپیما از کمک به وی امتناع کرده است.

1. non-event
2. event or happening
3. Justice Clarence Thomas

در مورد تفاوت بین فعل و ترک فعل، دادگاه مقرر داشت: اگر این پرونده یک پرونده شبه جرم در حقوق کامن‌لا بود، چنین تمایزی می‌توانست به موضوع مرتبط باشد، ولی با عنایت به نظریه تقصیر در کنوانسیون ورشو، این چنین تمایزی نمی‌تواند مصداق داشته باشد. به نظر دادگاه، آنچه مد نظر ماده ۱۷ قرار دارد «واقعیه یا اتفاق غیرمنتظره یا غیرمعمول است» و در امتناع مهماندار هواپیما از کمک به مسافری که تقاضای کمک کرده، چنین واقعه یا اتفاقی قابل احراز است. در مورد اظهارات خوانده، مبنی بر این‌که ترک فعل نمی‌تواند موجب «حادثه» به معنای مذکور در ماده ۱۷ باشد، قاضی توماس مثالی مطرح کرد. وی گفت اگر پزشکی در داخل هواپیما بیماری را معاینه و به خدمه پرواز اطلاع دهد که حال وی به شدت وخیم است و نیاز به مراقبت‌های ویژه دارد و اگر تا یک ساعت به بیمارستان رسانده نشود تلف خواهد شد، مطابق رویه صنعت هوانوردی، خلبان هواپیما باید در نزدیک‌ترین فرودگاه فرود آید. ممکن است برای خلبان این امکان وجود داشته باشد که تا بیست دقیقه بعد در فرودگاهی فرود آید، ولی خلبان از این کار امتناع ورزد. قاضی توماس با ذکر این مثال و با اشاره به رأی دادگاه بدوی، این گفته را که این یک واقعه غیرمعمول نیست حیرت‌آور خواند.

در اثبات این‌که ترک فعل موجب بروز حادثه می‌شود، قاضی توماس به بند ۱ ماده ۲۰ و ماده ۲۵ استناد می‌کند. مطابق بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، اگر متصدی حمل، کلیه تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نکند، نمی‌تواند در دفاع از خود به «انجام مراقبت‌های لازم و کافی» استناد کند و از مسؤولیت معاف گردد. دادگاه همچنین به قضیه ساکس اشاره کرد که در آن، جبران خسارت برای شبه‌جرم‌های عمدی طبق کنوانسیون ورشو قابل قبول شناخته شده بود. به موجب ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، در صورتی که خسارت وارد ناشی از خلافتکاری عمدی یا خطای متصدی حمل و نقل باشد متصدی نمی‌تواند مسؤولیت خود را محدود به موارد مذکور در کنوانسیون کند و از مسؤولیت معاف گردد. این دو ماده نشان می‌دهند که ترک فعل متصدی حمل و نقل می‌تواند پایه و اساس مسؤولیت متصدی باشد [۹].

نظرهای قاضی توماس نظر اکثر قضات بود، ولی قاضی اسکالیا^۱ به‌عنوان مخالف، نظرهای مهمی ابراز داشت. به نظر وی کلمه «حادثه» می‌تواند دو معنای متفاوت داشته باشد: (۱) چیزی غیرعمدی یا بدون هدف،^۲ (۲) یک واقعه غیرمعمول یا غیرمنتظره، چه عمدی و چه

1. Justice Antonin Scalia

2. something that is unintentional, or not on purpose

غیرعمدی. از این دو معنا، دادگاه در قضیه ساکس، معنای دوم را برگزید. این دو تعریف متفاوتند؛ از این نظر که «ترک فعل» مطابق تعریف اول می‌تواند یک «حادثه» تلقی شود، در حالی که طبق تعریف دوم، سؤال برانگیز و قابل تردید است.

قاضی اسکالیا، به‌عنوان مخالف نظریه اکثریت، به‌شدت به رأی دیوان عالی ایالات متحده در این قضیه انتقاد کرد. وی گفت این نتیجه‌گیری با آنچه دادگاه‌های عالی استرالیا و بریتانیا در قضایای مشابه صادر کرده‌اند مغایرت دارد. هدف کنوانسیون ورشو یکسان کردن و یکپارچه کردن مقررات حمل و نقل هوایی بوده و رویه قضایی هم باید در همین جهت حرکت کند. این هدف، ما را مکلف می‌سازد به نظر دادگاه‌های دیگر کشورهای عضو کنوانسیون احترام بگذاریم. او به‌طور آشکار رأی اکثریت را مغایر اصول حقوقی خواند. وی در اظهاراتش به موارد متعددی که قاضی توماس استدلال کرده بود پاسخ داد، از جمله این‌که وی گفت: استناد قاضی توماس به ماده ۲۰ و ۲۵ صحیح نیست؛ زیرا به نظر وی فعل یا ترک فعلی که منظور این مواد است خود «حادثه» است. وی در اثبات استدلال خود مثالی می‌زند: فرض کنید خدمه هواپیما متوجه می‌شوند مسافری که قصد سوار شدن به هواپیما را دارد یک تروریست است، ولی از سوار شدن وی جلوگیری نمی‌کنند (ترک فعل). مدتی بعد مسافر تروریست به مسافر دیگری تیراندازی می‌کند. مطابق ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل مرتکب خلافکاری عمدی شده و بیش از میزان غرامت مذکور در کنوانسیون مسؤولیت خواهد داشت، حتی اگر حادثه (تیراندازی) و تخلف خدمه هواپیما (قصور در جلوگیری از سوار شدن تروریست) با هم منطبق نباشند. به نظر قاضی اسکالیا، اگر در نظر نگیریم که تخلف مورد نظر در ماده ۲۰ یا ۲۵ خود حادثه است، تصمیم دادگاه اعتبارش را از دست خواهد داد [۹]. وی در ادامه اعتراض خود به رأی دیوان می‌نویسد: جنبه حیرتانگیز تصمیم اکثریت این است که اظهار «بنشین و ساکت باش» توسط مهمانداری که قصد کمک ندارد امروزه می‌تواند «یک واقعه غیرمعمول و غیرمنتظره» در هوانوردی تجاری تلقی شود. در اکثر پروازهای بین‌المللی، در قسمت‌هایی از هواپیما اجازه سیگار کشیدن وجود دارد. همانند اتفاقی که در قضیه ساکس افتاد، در این قضیه، دکتر هانس از قبل بیمار و آلرژی در مورد وی منحصر به‌فرد بوده‌است، به‌طوری که دود سیگار فقط وی را آزاده ساخته و هیچ مسافر دیگری به علت دود سیگار بیمار نشده‌است.

به نظر نویسنده‌ای [۲، ص ۱۵۶] اگر نظر قاضی اسکالیا درست باشد، بی‌توجهی مهماندار در کابین هواپیما، حادثه مورد نظر ماده ۱۷ تلقی نمی‌گردد، اما اگر در اثر این بی‌توجهی خسارتی به وجود آید، حادثه مصداق پیدا می‌کند. اگر دیوان عالی ایالات متحده در قضیه حسین به زبان اصلی کنوانسیون ورشو توجه کرده بود و کم‌تر روی اصطلاح «حادثه» یعنی واقعه یا اتفاق در قضیه ساکس تمرکز می‌کرد شاید به همان نتیجه‌ای که دیوان در استرالیا و دادگاه تجدیدنظر در بریتانیا رسیده بودند نزدیک تر می‌شد و بدین ترتیب هماهنگی و تفسیر یکسان در حقوق حمل و نقل هوایی به وجود می‌آمد.

این آخرین تصمیمی است که در ایالات متحده با استناد به کنوانسیون ورشو صادر می‌شود؛ زیرا پس از تصمیم‌گیری در این قضیه، ایالات متحده در ژوئیه ۲۰۰۳ به کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ پیوست و در چهار نوامبر همان سال این کنوانسیون برای این کشور به مرحله اجرا در آمد. نکته مهم این است که کنوانسیون مونترال هیچ تغییری در ماده ۱۷ در ذکر کلمه «حادثه» به وجود نیاورده و لذا رویه قضایی ایجادشده درخصوص تفسیر کلمه «حادثه» به کنوانسیون مونترال انتقال خواهد یافت.

تأثیر رأی دیوان این خواهد بود که متصدی حمل و نقل مسؤولیت بیش‌تری نسبت به هر زمان دیگر خواهد داشت، بخصوص این‌که کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ میزان مسؤولیت را به طور قابل ملاحظه افزایش داده است. با صدور این رأی به نظر می‌رسد متصدیان حمل و نقل مشکلات فراوانی در مورد مسافران بیمار خواهند داشت، زیرا اگر مهمانداران هواپیما نتوانند به خواسته‌های آن‌ها پاسخ مثبت بدهند ممکن است با اقامه دعوا از طرف آن‌ها به پرداخت خسارات هنگفتی محکوم شوند. دیوان عالی ایالات متحده برای کلمه «حادثه» مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، معنای کاملاً جدیدی عنوان کرد که در تفسیر کامن‌لا از کنوانسیون ورشو بی‌سابقه است. مطابق آن، کسی که هیچ کاری انجام نداده است ممکن است مرتکب حادثه‌ای تلقی گردد [۲، ص ۱۵۷]. البته مسلماً کشورهای دیگر الزامی به رعایت این رویه ندارند. اگر دادگاه‌های کشورهای دیگر عضو کنوانسیون‌های ورشو و مونترال تفسیر متفاوتی از اصطلاح حادثه به عمل آورند موجب از بین رفتن یکپارچگی در مقررات حمل و نقل هوایی خواهند شد و این مغایر هدفی است که کشورها، متصدیان حمل و نقل هوایی و سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری از سال ۱۹۲۵ تاکنون به دنبال آن بوده‌اند.



۳- نقش متصدی حمل در وقوع حادثه

۳-۱- آیا عدم ارائه کمک‌های اولیه پزشکی به مسافران هوایی حادثه محسوب می‌شود؟ اگر خدمه پرواز به مسافر بیمار کمک پزشکی ارائه نکنند و بیماری مسافر شدت پیدا کند، آیا خسارات وارد به مسافر قابل جبران است؟

در قضیه ورشو [۴] مسافر عفونت ریوی داشته و از ناحیه گوش هم احساس درد می‌کرده است. در پایان پرواز، وی شنوایی خود را از دست داده و مدعی شده که اولاً علت بروز ناشنوایی وی کاهش فشار هوای داخل کابین بوده و ثانیاً متصدی حمل باید عواقب ناشی از پرواز را به وی گوشزد می‌کرده است. پاسخ دادگاه به هر دو ادعای مسافر منفی بود. به نظر دادگاه، وقتی بیماری مسافری، در نتیجه افزایش شتاب هواپیما یا کاهش معمولی فشار داخل کابین وخیم‌تر می‌گردد، سببی برای اقامه دعوا علیه متصدی حمل وجود ندارد.

درخصوص ارائه کمک‌های پزشکی در هواپیما، نظر دادگاه‌ها این است که مهمانداران هواپیما الزامی به ارائه کمک پزشکی به مسافر بیمار ندارند. این نظر به‌عنوان مثال در قضیه فیشر [۱۲] مطرح شد.

در قضیه آبرامسن [۱۳]، خواهان و همسرش مسافر شرکت هواپیمایی ژاپن، از نیویورک به ژاپن بودند. وی از شش سال پیش از آن تحت نظر پزشک بود و اندکی پس از پیاده شدن از هواپیما بیماری‌اش عود کرد. وی مدعی بود که از خدمه پرواز خواسته وی را به محلی راهنمایی کنند تا در آنجا دراز بکشد و معده‌اش را مالش دهد. بنا به ادعای وی، کمک خدمه پرواز می‌توانست از شدت بیماری وی بکاهد. دادگاه تجدیدنظر در ایالات متحده با رد ادعای خواهان مقرر داشت: تشدید بیماری وی هیچ ارتباطی به پرواز هوایی نداشته و هیچ حادثه‌ای با شرایط مقرر در ماده ۱۷ رخ نداده و متصدی حمل وظیفه‌ای در برابر مسافر برای تهیه مکان مناسب حال وی که بتواند در آنجا دراز بکشد نداشته است.

البته به‌ندرت هم می‌توان قضایایی یافت که متصدی حمل و نقل به علت خودداری از ارائه کمک پزشکی مسؤول شناخته شده باشد. در قضیه‌ای [۱۴]، مسافری دچار حمله قلبی شد و خدمه هواپیما از ارائه کمک‌های اولیه به وی خودداری کردند. به دنبال ناراحتی قلبی، مسافر فوت کرد و وراثت وی دعوایی علیه متصدی حمل اقامه کردند و خواستار پرداخت غرامت شدند. آیا حادثه‌ای در این مورد رخ داده است؟ به نظر دادگاه حمله قلبی حادثه محسوب

نمی‌شود، لکن قصور خدمه پرواز در ارائه کمک‌های پزشکی در حین پرواز، خود یک حادثه است. دادگاه این موضوع را با هواپیماربایی مقایسه کرد و گفت در هواپیماربایی، قصور متصدی حمل در تأمین امنیت پرواز موجب شده تا هواپیماربا بتواند اقداماتی علیه هواپیما انجام دهد و لذا متصدی حمل به علت قصور در انجام وظیفه مقصر است. به نظر دادگاه بین این دو مثال شباهت‌هایی وجود دارد و متصدی حمل باید خسارات وارد به مسافر را بپردازد.

۳-۲- آیا کوتاهی متصدی حمل در آگاه کردن مسافران از خطرهای بیماری‌ها حادثه محسوب می‌شود؟

آیا متصدی حمل و نقل مسئولیت دارد که مسافران را از عواقب بعضی از بیماری‌ها در حین پرواز مطلع کند؟ پاسخ قطعی به این سؤال مشکل است و به لحاظ پیچیدگی موضوع و تنوع مشکلات به وجود آمده، دادگاه‌ها نگاه متفاوتی به قضایا داشته‌اند. اکثر دادگاه‌ها پذیرفته‌اند که شرکت‌های هواپیمایی چنین تکلیفی ندارند.

موضوع آگاه کردن مسافران از خطرهای ابتلا به بیماری‌ها در سال ۲۰۰۲ در دادگاه تجدیدنظر آمریکا در قضیه رودریگز [۱۵] مطرح شد. خانم آریان رودریگز مسافر شرکت هواپیمایی نیوزیلند از لس‌آنجلس به ملبورن استرالیا بود. وی در طول پرواز به مدت دوازده ساعت خوابیده بود. به هنگام خروج از هواپیما وی احساس سرگیجه کرده، بیهوش می‌شود. او را به بیمارستان منتقل می‌کنند و پزشکان متوجه می‌شوند در طول پرواز دچار لختگی خون در رگ‌های وریدی شده و در اثر آن ناراحتی ریوی پیدا کرده است. لخته‌های خونی در طول پرواز به علت عدم تحرک به وجود آمده و وارد ریه وی شده بودند. خانم رودریگز دعوایی علیه شرکت هواپیمایی نیوزیلند مطرح کرد.

وی مدعی بود کوتاهی متصدی حمل در انجام وظیفه خود موجب ناراحتی وی شده و متصدی باید امکان بروز بیماری مزبور را در طول پرواز به مسافران اطلاع می‌داد. لذا متصدی مرتکب تخلف عمدی شده است. دادگاه بدوی ابتلای خواهان به بیماری لختگی خون در رگ‌های وریدی در طول پرواز را حادثه در مفهوم ماده ۱۷ کنوانسیون ندانست و دعوای خانم رودریگز را رد کرد. خواهان از رأی صادرشده تجدیدنظرخواهی کرد. دادگاه تجدیدنظر رأی دادگاه بدوی را تأیید کرد.

به نظر هر دو دادگاه، خواهان باید ثابت کند که ارتباط سببی بین صدمه وارد به وی و عملیات پروازی وجود دارد. به نظر دادگاه‌ها، قانون، دستورالعمل و یا استاندارد‌ی که به موجب آن متصدی حمل ملزم باشد مسافران را از ابتلا به بیماری لختگی خون در رگ‌های وریدی آگاه کند وجود ندارد. دلیلی ارائه نشده که نشان دهد شرکت هواپیمایی نیوزیلند از اجرای رویه‌های صنعت هوانوردی عدول کرده است. بنابراین، دادگاه‌ها در این قضیه با بررسی ابتلای خواهان به بیماری مزبور، موضوع را با حادثه مذکور در ماده ۱۷ منطبق ندانستند.

در قضیه ورشو که شرح آن گذشت نیز به اعتقاد دادگاه با توجه به کثرت بیماری‌ها، منطقی نیست که متصدی حمل و نقل مکلف گردد تمامی بیماری‌ها را در نظر گرفته، آثار آن‌ها را مد نظر قرار دهد.

مشابه این تصمیم در انگلستان اتخاذ شد. دادگاه عالی انگلستان ادعای پناه و پنج مسافر را که مدعی بودند متصدی حمل و نقل راهکارهای مناسب برای کاهش یا کم کردن خطر لختگی خون در رگ‌های وریدی را انجام نداده و امکانات هواپیما نیز کافی نبوده و این عوامل موجب شده تا آنان به انسداد وریدی دچار شوند، بررسی کرد [۱۶]. دادگاه عالی انگلستان بدین صورت رأی داد که بروز حالت مذکور یک حادثه نیست. در رسیدگی به تجدیدنظرخواهی مدعیان، دادگاه تجدیدنظر انگلستان با اشاره به رأی صادرشده در قضیه ساکس در ایالات متحده، دعوی تجدیدنظر خواهان‌ها را رد کرد و اظهار داشت ابتلا به لختگی خون در رگ‌های وریدی یک حادثه در معنای ماده ۱۷ نیست؛ زیرا ترک فعل توسط متصدی حمل نمی‌تواند به‌عنوان یک حادثه تلقی گردد. به عقیده دادگاه، ویژگی‌های دائمی در یک هواپیما، همچون ترکیب صندلی‌ها، فشار هوا، تأمین اکسیژن و دمای داخل کابین، نمی‌تواند حادثه مورد نظر در ماده ۱۷ را به وجود آورد.

تصمیمات دادگاه‌ها در استرالیا نیز به همین نتیجه منتج شده‌اند. طبق آمار ی تا ۱۸ فوریه ۲۰۰۲ تعداد ۳۱۶ فقره پرونده در دادگاه عالی ویکتوریا در رابطه با جبران خسارات ناشی از لختگی خون در رگ‌های وریدی مطرح گردیده است [۱۷]. به‌عنوان نمونه در قضیه پاولی [۱۸] مسافری که از لندن از طریق بانکوک و کوالالمپور عازم سیدنی استرالیا بود مدعی شد بعد از مسافرت متوجه بروز لختگی خون در رگ‌های وریدی شده و از ناراحتی رنج می‌برد. دادگاه تجدیدنظر در استرالیا اعلام کرد قصور در هشدار دادن به مسافران یا توصیه کردن

به آن‌ها (ترک فعل) نمی‌تواند حادثه در معنای مقصود در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو شود. در ارتباط با لختگی خون در رگ‌های وریدی، قضیه مکدونالد [۱۹] در کانادا مطرح شد. خواهان مسافر شرکت هواپیمایی کره از تورنتو به هنگ کنگ بود. وی به هنگام رسیدن به مقصد در پایش احساس درد کرد و به بیمارستان مراجعه کرد. مشخص شد که وی به لختگی خون در رگ‌های وریدی دچار شده است. او در دعوی که در کانادا مطرح کرد مدعی شد حادثه مطابق ماده ۱۷ رخ داده، زیرا شرکت هواپیمایی باید وی را از احتمال ابتلا به بیماری مطلع می‌ساخت.

دادگاه عالی انتاریو با اشاره به قضیه ساکس در ایالات متحده اظهار داشت چون پرواز انجام شده عادی بوده و رخداد غیرمعمول و غیرمنتظره‌ای هم روی نداده، نمی‌توان پذیرفت که حادثه منظور در ماده ۱۷ رخ داده است و لذا دعوی خواهان را رد کرد. به نظر دادگاه تجدیدنظر انتاریو، اگرچه می‌توان قبول کرد که متصدی حمل مرتکب غفلت شده و باید مسافران را از خطرهای پیش رو آگاه می‌کرد، ولی این غفلت حادثه محسوب نمی‌گردد.

۴- وقوع حادثه در صورت ارتکاب جرم مسافران علیه یکدیگر

مسافری ممکن است موجبات بروز خسارت به دیگر مسافر هواپیمایی شود. عملیات تروریستی، قتل، تعرض جنسی و فحاشی از جمله اعمالی هستند که ممکن است از طرف مسافران ارتکاب یابند.^۱ آیا در صورت بروز خسارت، متصدیان حمل و نقل مسؤلیتی در این زمینه دارند و باید غرامت بپردازند؟ در قضیه ساکس که در اوایل این مقاله ذکر گردید، قضات نکته دیگری هم مطرح کردند که ارتباطی به موضوع مطرح شده در قضیه ساکس نداشت؛ این‌که اگر شخص ثالثی به مسافری خسارتی وارد آورد، آیا متصدی حمل مسؤلیتی خواهد داشت؟ به نظر قضات دیوان، خسارات عمدی وارد از ناحیه اشخاص ثالث منجر به

۱. قضات در قضیه ساکس به قضایای دیگری هم اشاره کردند که دادگاه‌های بدوی در آن‌ها خسارات وارد از ناحیه اشخاص ثالث را در حیطه تعریف کلمه «حادثه» دانسته بودند. آنان به قضیه اون گلینوس (I) *Evangelinos v. Trans World Airlines*, 550 F. 2nd 152 (3rd Cir. 1977) اشاره کردند که متصدی حمل به خاطر حملات تروریستی در آتن یونان که به هنگام پیاده شدن مسافران اتفاق افتاده بود مسؤول شناخته شده بود. در قضیه ساکس به قضیه «دی» هم اشاره شد. *Dai v. Trans World Airlines*, 528 F.2d 890 (en banc), cert. Denied, 429 U. S. 890. در این قضیه نیز مسافران در هنگام پیاده شدن به علت حملات تروریستی مجروح شده بودند و دادگاه متصدی حمل را مسؤول شناخته بود.

مسئولیت متصدی حمل خواهد شد. در این قسمت از مقاله، موضوع خساراتی که ممکن است از ناحیه مسافران به مسافران دیگر وارد آید مطرح می‌گردد.

۴-۱- حادثه و عملیات تروریستی

اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری از بدو اختراع هواپیما، از عوامل تهدیدکننده مسافران هواپیما به شمار رفته است. درخصوص جرائم مرتبط با هواپیما، دو دسته از جرائم مطرح می‌شوند. نخست، جرائمی که در داخل هواپیما اتفاق می‌افتند و هواپیما و یا مسافران هواپیما را تحت تأثیر قرار می‌دهند. مثلاً مجرمینی ممکن است در داخل هواپیما مسافران را تهدید و در آن‌ها وحشت ایجاد کنند یا ممکن است هواپیما را به‌طور غیرقانونی در تصرف خود در آورند و از خلبان بخواهند در فرودگاه دیگری غیراز مقصد فرود آید. دوم جرائمی که علیه هواپیما ارتکاب می‌یابند، مثلاً ممکن است شخصی قبل و یا بعد از پرواز در هواپیما بمب‌گذاری کند و یا به طریقی سرویس‌های هوانوردی را از بین ببرد. جرائم علیه هواپیما در گوشه و کنار جهان با اهداف و انگیزه‌های گوناگون اعم از اقتصادی، سیاسی و غیره به وقوع می‌پیوندد و امنیت مسافران را به مخاطره می‌اندازند [۲۰، ص ۱۱۹-۱۳۹]. سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا در این موارد حادثه مورد نظر ماده ۱۷ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال اتفاق افتاده است و در صورت بروز خسارت آیا متصدی حمل و نقل مسؤول خسارات وارد است؟

البته نمی‌توان آنچه را در ۱۱ سپتامبر اتفاق افتاد حادثه مورد نظر ماده ۱۷ دانست و متصدی حمل و نقل را مسؤول دانست؛ اما گاهی تهدید به بمب‌گذاری در داخل هواپیما ممکن است موجب وحشت مسافران یا مثلاً بروز سقط جنین شود، همچنان‌که در قضیه سالرنو [۲۱] اتفاق افتاد. آیا در این صورت می‌توان گفت «حادثه‌ای» اتفاق افتاده است؟ در این قضیه، خواهان به همراه فرزندانش مسافر شرکت هواپیمایی پان‌آمریکن از میامی به اروگوئه بود. اندکی پس از بلند شدن هواپیما، از برج کنترل خبر احتمال وجود بمبی در داخل هواپیما داده شد. خدمه پرواز، مسافران را مطلع ساختند. خواهان که به‌شدت وحشت کرده بود ۲۴ ساعت بعد از شنیدن این خبر سقط جنین کرد. به نظر دادگاه، تهدید به بمب‌گذاری واقعه‌ای غیرمنتظره و غیرمعمول بوده و بنابراین، حادثه مورد نظر ماده ۱۷ اتفاق افتاده و متصدی حمل و نقل مسؤول است.

بحث‌های دادگاه در قضیه هسرل [۲۲] در زمینه مسؤلیت متصدیان در عملیات تروریستی در قضایای بسیاری تکرار شده است. هواپیمای سوئیس‌ایر در پرواز از زوریخ به نیویورک به وسیله عده‌ای تروریست مجبور به فرود در صحرای عمان شد. سوئیس‌ایر مجدانه تلاش کرد دادگاه را متقاعد کند که وقتی علت حادثه اقدامات عامدانه عده‌ای تروریست است که ارتباطی با متصدی حمل ندارند، حادثه مورد نظر ماده ۱۷ اتفاق نیفتاده است. به نظر آنان دلیل تلاش تدوین‌کنندگان پروتکل گواتمالا [۲۳] در جایگزینی اصطلاح «حادثه» با «اتفاق»^۱ [۲، ص ۱۴۲] همین بوده است. هرچند پروتکل گواتمالا هیچ وقت به مرحله اجرا در نیامد، ولی نشان می‌دهد که «اتفاق» با «حادثه» متفاوت است.

دادگاه پذیرفت که در زمان تدوین کنوانسیون ورشو هواپیماربابی مدنظر تدوین‌کنندگان کنوانسیون نبوده، ولی با استناد به نظریه جدید تئوری مسؤلیت مدنی به این نتیجه رسید که هواپیماربابی حادثه مورد نظر ماده ۱۷ را شامل می‌شود. دادگاه چگونه به این نتیجه رسید؟ به نظر دادگاه، متصدیان حمل و نقل باید اولین نقش را در جلوگیری از بروز حوادث ناگوار هوایی و فراهم کردن سازوکارهای دفاعی بازی کنند؛ زیرا آنان به طور فیزیکی هواپیما را کنترل می‌کنند و به آن دسترسی بیشتری دارند و تلاش آن‌ها در جلوگیری از خطرها اطمینان‌آورتر است. دادگاه معتقد بود کنوانسیون ورشو در توزیع هزینه‌ها نقش مؤثری داشت و در صورتی که متصدی حمل و نقل در کنترل امنیت هواپیما دخالت داده شود و مسؤلیتی در این زمینه داشته باشد، هزینه‌های کنترل هواپیما کاهش یافته، ایمنی هواپیما افزایش خواهد یافت. به نظر دادگاه، اگرچه هواپیماربابی در زمان تدوین کنوانسیون مطرح نشده بوده، ولی با تفسیر صحیح می‌توان این نقص را بر طرف کرد. حملات تروریستی، هواپیماربابی، بمب‌گذاری و تهدید به انفجار بمب از مواردی هستند که در دادگاه‌ها مطرح بوده‌اند و به نظر دادگاه‌ها حادثه مورد نظر در ماده ۱۷ به وقوع پیوسته است^۲ [۲، ص ۱۴۲].

کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون‌ها و نظر تدوین‌کنندگان باید در تفسیر مواد کنوانسیون‌ها

1. substitute the word "event" for "accident"

۲. قضایای زیر به‌عنوان مثال در این زمینه در کتاب حقوق حمل و نقل بین‌المللی دمپسی [۲، ص ۱۴۲] آورده شده‌اند:

Evangelinos v. TWA 550 F.2d 152 (3rd Cir. 1977);
Kupferman v. Pakistan Airlines 438 N.Y.S.2d 189 (N.Y.Civ. Ct. 1981);
Kraus v. KLM 92 N.Y.S.2d 315 (N.Y.Sup. Ct. 1949);
Reed v. Wiser, 555 F.2d 1079 (2d Cir. 1977) cert. denied 434 U.S. 922 (1977);
Salerno v. Pan American World Airways, 606 F. Supp. 656 (S.D.N.Y. 1985);
Pflug v. Egyptair Corporation, 961 F. 2d26, 29 (2d Cir. 1992).

مد نظر قرار گیرند. با بررسی کارهای مقدماتی می‌توان به قصد و نیت طرف‌های معاهده پی برد. از جمله کارهای مقدماتی مباحث، کنفرانس‌ها، پیش‌نویس و طرح اولیه کنوانسیون است. دادگاه‌ها باید با استفاده از کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون، به معنای دقیق‌تر کلمات کنوانسیون دست یابند. چگونه این دادگاه‌ها برخلاف نظر تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو، کلمه «حادثه» در ماده ۱۷ را این‌گونه موسع تفسیر کردند؟ دادگاه‌ها معتقدند متصدیان حمل و نقل مسؤل این گونه حوادث هستند، زیرا عملیات تروریستی از بارزترین خطرهای [۲، ص ۱۴۵] برای هوانوردی محسوب می‌شوند. عملیات تروریستی از مشخصه‌های هوانوردی هستند و تحمیل مسؤلیت بر متصدی حمل با تئوری‌های مدرن توزیع هزینه‌های حوادث مطابقت دارد و این‌که متصدی حمل در بهترین موقعیتی است که قادر به جلوگیری از حوادث تلخ تروریستی است.

آیا واقعاً عملیات تروریستی از جرائمی هستند که ویژه حمل و نقل هوایی‌اند؟ همه قضات و نویسندگان با این استدلال‌ها موافق نیستند. ویگان [۲۴] می‌گوید بدون تردید حادثه باید مربوط به عملیات هواپیما، سقوط هواپیما و رویداد مربوط به هواپیما باشد. نظر تدوین‌کنندگان کنوانسیون از حادثه همین تعریف بوده است. مطابق کنوانسیون ورشو، متصدی حمل در صورت عدم وجود تقصیر، مسؤلیتی در برابر امنیت مسافران ندارد. هدف کنوانسیون ورشو این بوده که متصدی حمل را در برابر حوادثی که اختصاص به هوانوردی و یا عملیات هواپیما دارد مسؤل بداند. به نظر وی بسیاری از تصمیماتی که دادگاه‌ها اتخاذ می‌کنند و حتی گاهی اقدامات مسافر دیگر را حادثه می‌نامند با هدف کنوانسیون ورشو مغایرت دارد.

به عقیده وی، که پروفیسور دمپسی نیز در کتاب خود به آن‌ها اشاره کرده است، فهم این‌که چگونه عملیات تروریستی می‌تواند از جرائم خاص هوانوردی باشد، مشکل است. عملیات

۱. بعضی از دادگاه‌ها نظریه‌ای که به موجب آن هوانوردی ذاتاً خطرناک است را به اتفاقات جدید بسط نداده‌اند و معتقدند اصولاً کنوانسیون ورشو چنین الزامی ندارد. در قضیه‌ای مسافری به هنگام پایین آمدن از نردبان هواپیما مجروح شد. دادگاه اظهار داشت لازم نیست حادثه در اثر خطرهای حادث شده باشد که ذاتاً و انحصاراً مربوط به هواپیما هستند. دادگاه صرفاً به این نکته توجه کرد که حادثه در مدت زمان عملیات پیاده شدن رخ داده است. *Barratt v. Trinidad & Tobago Airways*, 1990 WL 127590 (E.D.N.Y. 1990) در قضیه دیگری مسافری به هنگام پیاده شدن از هواپیما، به علت خیس بودن نردبان هواپیما سُر خورد و افتاد. دادگاه اظهارات خواننده را که حادثه ارتباطی به عملیات هواپیما نداشته رد کرد و خواهان را مستحق غرامت دانست. *Gezzi v. British Airways*, 991 F. 2d 603, 605 (9th Cir. 1993). دادگاه دفاع خواننده را مبنی بر این‌که این رویداد باید به عملکرد هواپیما مربوط شود، رد کرد. بسیاری از دادگاه‌ها تأکید می‌کنند که هیأت ژوری یا حقیقت‌یاب تعیین می‌کند آیا رویدادی خاص، «حادثه» به حساب می‌آید یا خیر.

تروریستی سابقه تاریخی بسیار طولانی دارد. در تاریخ رم و یونان قدیم هم آمده است که قاتل قیصر سزار^۱ (امپراتور رم) را تروریست نامیدند و از آن به بعد هم تاکنون بارها عملیات تروریستی اتفاق افتاده است. امروزه عملیات تروریستی اختصاص به هوانوردی ندارد. تروریست‌ها رستوران‌ها، هتل‌ها، مراکز رفت و آمد مردم، اتوبوس‌ها، منازل، ادارات، قطارها، سفارتخانه‌ها و هر جای دیگر را مورد هدف قرار می‌دهند. پس چگونه می‌توان گفت عملیات تروریستی در هواپیما ویژگی خاصی دارد که جرائمی مانند قتل و تجاوز این ویژگی را ندارند [۲، ص ۱۴۴].

این استدلال در قضیه «دی» مطرح و بر اساس آن رأی صادر شد. پروفیسور دمپسی پاراگراف‌هایی از استدلال‌های دادگاه را در کتاب خود نقل کرده، می‌نویسد: دادگاه در رأی خود به تاریخچه و مراحل تدوین کنوانسیون و کارهای مقدماتی آن اشاره نکرده که نشان بدهد قصد تدوین‌کنندگان کنوانسیون مطابقت با معیارها و قواعد روز بوده است. هدف اصلی کنوانسیون، که یکسان کردن قواعد حقوق حمل و نقل هوایی در سطح جهان است، با تفسیر موسع و بسط مقررات، به طوری که با نیازهای اجتماعی مطابقت کند، مغایرت دارد [۲، ص ۱۴۵].

این‌که آیا ضرورت دارد حادثه اتفاق افتاده ذاتاً از حوادث ویژه هواپیمایی باشد در حوادثی غیر از عملیات تروریستی مطرح شده است. قضیه ماش [۲۵] از آرای مهمی است که از دادگاهی در فرانسه صادر شده است. هنگام پیاده شدن مسافران از هواپیمای متعلق به شرکت ایرفرانس، یکی از مهمانداران هواپیما مسیر اشتباهی را به سوی سالن خروجی به مسافران راهنمایی کرد که به هنگام عبور مسافران از این مسیر، یکی از مسافران در چاله‌ای که عملیات ساخت در آنجا انجام می‌شده سقوط کرد و مجروح شد. دادگاه رسیدگی‌کننده مقرر داشت حادثه در مفهوم ماده ۱۷ اتفاق نیفتاده است. حادثه باید ذاتاً مربوط به عملیات هواپیما باشد تا مطابق کنوانسیون ورشو قابل جبران محسوب شود.

۲-۴- وقوع حادثه در صورت ارتکاب جرائم غیر از عملیات تروریستی از ناحیه مسافران

در گزارش پروفیسور گودوئی در ارائه پیش‌نویس کنوانسیون ورشو آمده است: «مسئول دانستن متصدی حمل و نقل برای خساراتی که با عملیات هواپیما ارتباط ندارد غیرعادلانه

1. Julius Caesar

است» [۲۶]. این جمله در بعضی از آرای دادگاه‌های آمریکا مد نظر قرار گرفته است. دادگاه‌ها با عنایت به این نکته معتقدند اقدامات مسافران علیه همدیگر جزئی از عملیات هواپیما محسوب نمی‌شود و لذا آن‌ها خساراتی را که ممکن است مسافری به مسافر دیگر وارد آورد، حادثه مورد نظر در ماده ۱۷ تلقی نکرده و قابل جبران به وسیله متصدی حمل ندانسته‌اند. برای مثال در قضیه پرایس [۲۷] عنوان شد اگر مسافر، مسافر دیگری را با مشت و لگد مورد حمله قرار دهد، حادثه مورد نظر اتفاق نیفتاده و بنابراین، متصدی حمل مسئول نیست. البته همه دادگاه‌ها در این خصوص نظر یکسان ندارند و بعضی متصدی حمل و نقل را به علت تعدی مسافری علیه مسافر دیگر مسئول شناخته‌اند.

در قضیه والس [۲۸] مسافری به تعرض جنسی به مسافر دیگر محکوم بود. خانم والس روی صندلی‌اش در پرواز شرکت هواپیمایی ک.ال.ام. میان دو مرد قرار گرفت که آن‌ها را نمی‌شناخت. داخل هواپیما تاریک بود. یکی از آن‌ها به خانم والس تعرض کرد. دادگاه رویداد را حادثه مطابق ماده ۱۷ دانست. در این پرونده اظهار شد دادگاه‌ها بعد از قضیه ساکس به دو جناح تقسیم شده‌اند، دسته‌ای که معتقد بودند حادثه باید ناشی از خطری باشد که مشخصه سفر هوایی است و دسته دیگر که چنین اعتقادی ندارند. دادگاه در این پرونده با تفسیر موسع از واژه «حادثه» اعلام کرد حقایق این پرونده حاکی از وقوع حادثه است. با توجه به نزدیک بودن سایر افرادی که می‌توانند به نجات فرد مورد هدف چنین تهاجمی بیایند، وقوع تجاوز به عنف یا آزار جنسی در هواپیما نادر است. آزار جنسی، ویژگی سفر هوایی نیست، چرا که این اتفاق ممکن است در هر جای دیگر، از جمله در سالن نمایش، کنسرت یا اپرا هم به وقوع بپیوندد.

قضیه انگلیسی موریس [۲۹] مشابه قضیه فوق است. دختری شانزده ساله با شرکت هواپیمایی ک.ال.ام. از کوالالامپور به آمستردام پرواز می‌کرد که یک مسافر مذکر نسبت به او سوءرفتار جنسی کرد. شکایت حاکی از آن بود که او دچار استرس شدید (ضربه روحی مستلزم درمان پزشکی) شده است. دادگاه استیناف تأیید کرد که این رویداد طبق ماده ۱۷ کنوانسیون یک «حادثه» است؛ اما پرداخت خسارت را برای ضربه روحی بدون صدمه جسمی رد کرد. به دنبال اعتراض به رأی، دادگاه تجدیدنظر وقوع «حادثه» را تأیید کرد (اگرچه پرداخت غرامت برای صدمه روحی را رد کرد). استدلال دادگاه تجدیدنظر این بود که

«ضرورتی ندارد نشان دهیم که این واقعه رابطه‌ای با عملکرد هواپیما یا حمل و نقل هوایی دارد یا این که این رویداد نمونه‌ای از خطرهای ویژه ذاتی سفر هوایی است. مادام که این رویداد در زمانی رخ دهد که مسافر در اختیار متصدی حمل و نقل است، مسافر از حق دریافت غرامت برای عواقب ناشی از آن برخوردار است، مگر آن‌که متصدی حمل و نقل نشان دهد مطابق ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، او و کارکنانش تمام موارد ضروری را، برای اجتناب از صدمه، مراعات کرده‌اند یا برای آن‌ها مراعات چنین مواردی ناممکن بوده است».

چنان‌که در صفحات قبل مطرح شد، ویگانده عملیات تروریستی را با قتل و تجاوز و مانند آن مقایسه کرده، در حالی که این دو با هم متفاوتند. درخصوص عملیات تروریستی می‌توان گفت اگر متصدی حمل تلاش کند می‌تواند مانع ورود تروریست‌ها و افراد مسلح به هواپیما شود؛ ولی درخصوص مزاحمت‌هایی که در هواپیما از ناحیه مسافری علیه مسافر دیگر صورت می‌گیرد، امکان کنترل توسط خدمه هواپیما قابل تصور نیست. شاید به همین دلیل باشد که دادگاه‌ها در این موارد آرای متفاوتی درباره حملات تروریستی صادر کرده‌اند.

هم‌چنان‌که ملاحظه شد درخصوص این‌که اگر مسافری موجب ایراد خسارت به مسافر دیگر شود حادثه مورد نظر ماده ۱۷ رخ داده است یا نه، نظرهای متفاوتی ارائه شده است. با دقت در بعضی از آن‌ها می‌توان نتیجه گرفت در قضایایی که متصدیان حمل مسؤول شناخته شده‌اند، به نوعی در ادامه تعدی و تجاوز سهیم بوده‌اند و یا می‌توانسته‌اند از وقوع آن جلوگیری کنند، ولی در این جهت تلاش نکرده‌اند. برای مثال در قضیه تس واس [۳۰] مسافری که از ناحیه مسافر دیگر مورد اهانت قرار گرفته بود از مهماندار هواپیما کمک خواست، ولی وی توجهی نکرد. به نظر دادگاه، تعریفی که از حادثه در قضیه ساکس شد منحصر به آن موارد نیست و ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو هم حادثه را محدود نکرده است. به نظر دادگاه، مسافر مستحق دریافت غرامت است؛ زیرا کارکنان متصدی حمل از اجابت درخواست کمک مسافر امتناع کرده‌اند. بنابراین، آن‌ها اقدامات لازم را برای جلوگیری از ورود صدمه به مسافر انجام نداده‌اند.

علاوه بر مواردی که بیان شد و متصدی حمل ممکن است در آن‌ها مسؤول شناخته شود، شرط دیگری وجود دارد که در صورت عدم تحقق آن، حادثه‌ای که بتواند مطابق کنوانسیون‌های ورشو و مونترال مورد رسیدگی قرار گیرد رخ نداده است. مطابق ماده ۱۷ این کنوانسیون‌ها،



وقوع حادثه باید در حین پرواز یا در جریان هر یک از عملیات سوار و یا پیاده شدن رخ داده باشد.

۵- زمان وقوع حادثه

۵-۱- وقوع حادثه در حین پرواز^۱

یکی از مواقعی که اگر حادثه اتفاق بیفتد، خسارت زیانده باید جبران شود، وقتی است که حادثه در «حین پرواز» اتفاق افتاده باشد. منظور از «حین پرواز» چیست؟ از زمانی که پرواز هواپیما شروع می‌شود تا خاتمه پرواز، هواپیما در حال پرواز تلقی می‌شود. اگرچه کنوانسیون «حین پرواز» را تعریف نکرده، ولی مفهوم آن تا حد زیادی برای عموم روشن است. اگر حادثه در حین پرواز، یعنی در فاصله بین شروع و خاتمه پرواز اتفاق بیفتد متصدی حمل و نقل مسؤول است. ولی گاهی به دلیل حادثه‌ای مسافران در فاصله بین شروع و خاتمه پرواز در داخل هواپیما نیستند و این ممکن است تناقضاتی در تعریف حین پرواز ایجاد کند. اگر مثلاً شخصی هواپیمایی را برآید و از خلبان هواپیما بخواهد در فرودگاهی غیر از فرودگاه مقصد فرود آید و در این مدت، یعنی تا زمان فرود هواپیما، هیچ اتفاق خسارت‌باری نیفتد، ولی به خواست هواپیماربا، مسافران به هتلی حمل و اسکان داده شوند و در هنگامی که در هتل هستند مورد ایراد صدمه جسمانی یا روانی قرار گیرند، آیا می‌توان گفت خسارت وارد در هتل در «حین پرواز» رخ داده است؟

اگر حادثه و خسارت وارد ناشی از هواپیماربابی در مدتی که مسافران در داخل هواپیما هستند اتفاق افتاده باشد، پاسخ قضیه روشن است و خسارت وارد باید جبران شود. در قضیه هرمن [۳۱] هواپیماربابان، هواپیما را مجبور کردند در صحرا فرود آید و مسافران را برای مدتی در داخل هواپیما حبس کردند. در این قضیه دادگاه تجدیدنظر نیویورک به جبران خسارت وارد به مسافران رأی داد. به نظر دادگاه، مسافران در تمام مدت در داخل هواپیما بودند و این مدت در «حین پرواز» تلقی می‌شود.

در قضیه هسرل [۳۲] هواپیماربابان، مسافران هواپیمای سوئیس‌ایر را وادار به اقامت در هتلی کرده، آنان را از نظر روحی تحت فشار قرار دادند. مسافران پس از رهایی از دست هواپیماربابان دعوایی علیه متصدی حمل و نقل برای جبران خسارت وارد مطرح کردند.

1. on board the aircraft

دادگاه نیویورک به جبران خسارات وارد رأی داد. به نظر دادگاه، منظور از «حین پرواز» فاصله زمانی بین سوار شدن و پیاده شدن از هواپیما است.

۵-۲- وقوع حادثه در جریان عملیات سوار شدن به هواپیما

برخلاف اصطلاح در «حین پرواز» که زمان مشخصی است، درخصوص «در جریان عملیات سوار شدن به هواپیما» بحث‌های زیادی بین نویسندگان و قضات دادگاه‌ها مطرح شده است. عملیات سوار شدن به هواپیما از چه زمانی آغاز می‌شود؟ آیا وقتی مسافران در سالن فرودگاه منتظر دریافت کارت پرواز هستند، «عملیات سوار شدن به هواپیما» شروع شده است؟ دادگاه‌ها در کشورهای مختلف تعاریف متفاوتی از این عبارت ارائه داده‌اند. در قضیه *دی [۳۳]* سؤالاتی در این زمینه مطرح و پاسخ داده شد. این قضیه در آتن یونان اتفاق افتاد. دو نفر تروریست، سه عدد نارنجک را به سوی صاف مسافرانی که برای پرواز تی.دبلیو.ای.^۱ آماده می‌شدند پرتاب و با سلاح دستی کوچکی، گلوله‌ای را به سوی آن‌ها شلیک کردند. در این عملیات تروریستی سه نفر کشته و بیش از چهل نفر مجروح شدند. در زمان وقوع حمله تروریستی، متصدی حمل از مسافران خواسته بود جهت سوار شدن به هواپیما، به سالن خروجی مراجعه کنند. حادثه وقتی اتفاق افتاد که مسافران در صف ورود به سالن خروجی و کارکنان شرکت هواپیمایی در حال بازرسی مسافران بودند. با توجه به خطرهای موجود در هوانوردی و ضرورت حفظ امنیت پرواز، دادگاه عبارت مزبور را به صورت موسع تفسیر کرد. به نظر دادگاه، در تعیین عملیات سوار شدن یا پیاده شدن، سه عامل باید مد نظر قرار گیرد:

۱. محل وقوع حادثه،

۲. کنترل متصدی حمل در زمان وقوع حادثه بر مسافران،

۳. اقداماتی که مسافر در هنگام وقوع حادثه در حال انجام آن‌ها بوده است.

دادگاه همچنین به وظیفه متصدی حمل در مراقبت کافی و انجام کلیه اقدامات لازم برای جلوگیری از وقوع حادثه و این نکته که متصدی حمل و نقل می‌دانسته یا اصولاً باید از امکان وقوع چنین حادثه‌ای مطلع می‌بوده توجه کرد. دادگاه با در نظر گرفتن این نکات، عملیات تروریستی مذکور را حادثه دانست و حکم به جبران خسارات وارد به مسافران داد. این پرونده

1. TWA

در سال ۱۹۷۵ مطرح و تصمیم‌گیری شد و به نظر می‌رسد این استدلال دادگاه، امروزه با توجه به کثرت عملیات تروریستی، قابلیت اعمال بیش‌تری داشته باشد. این رأی در سال‌های بعد از آن در دادگاه‌های دیگری مورد اشاره قرار گرفته و ملاک صدور رأی بوده است [۳۴].

این حادثه درست زمانی اتفاق افتاد که متصدی حمل و نقل از مسافران خواسته بود جهت سوار شدن به هواپیما به سالن خروجی مراجعه کنند. به عبارت دیگر، می‌توان گفت با اعلام متصدی حمل و نقل، عملیات پرواز آغاز شده تصور شد و این زمانی بود که مسافران در اختیار متصدی حمل و نقل قرار گرفته بودند. در قضیه دی [۳۳] دادگاه متذکر شد که زیان نباید به مسافر حادثه‌دیده تحمیل شود. اگر لازم باشد متصدیان حمل باید از مدیریت فرودگاه بخواهند اقدامات بیش‌تر و مؤثرتری برای مبارزه با حملات تروریستی تدارک ببینند و اگر لازم باشد حتی خودشان در این زمینه تلاش کرده، کادر امنیتی استخدام کنند.

لزوم بررسی سه عامل فوق‌الذکر برای تشخیص وقوع حادثه، در قضیه بونوکر [۳۵] به چهار عامل تغییر یافت. این قضیه با قضیه «دی» متفاوت بود؛ از این نظر که حادثه وقتی به وقوع پیوست که مسافر هنوز کارت پرواز دریافت نکرده بود و در سالن عمومی فرودگاه حضور داشت. این محل به متصدی حمل و نقل ارتباطی ندارد و مسافران کلیه شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند در این مکان رفت و آمد کنند. به نظر دادگاه در بررسی این‌که حادثه اتفاق افتاده مطابق ماده ۱۷ است یا نه، باید چهار عامل بررسی گردد: ۱) مسافر در زمان وقوع حادثه در حال انجام چه فعالیتی بوده است؟ ۲) در محل وقوع حادثه، چه محدودیت‌هایی برای خروج مسافران از محل، توسط متصدی اعمال می‌شود؟ ۳) چقدر تا پرواز باقی مانده است؟ ۴) فاصله فیزیکی مسافران تا سالن خروجی شرکت هواپیمایی چقدر است؟

دادگاه این قضیه را با قضیه «دی» در این چهار مورد مقایسه کرد: ۱) در قضیه دی، مسافر در حال آماده شدن و انجام اقدامات لازم برای پرواز بود، ولی در قضیه بونوکر، مسافر علی‌رغم این‌که بلیت‌ش کنترل شده بود، در هنگام حادثه در رستوران سالن عمومی فرودگاه بود؛ ۲) در قضیه دی، مسافران در صف ایستاده بودند و در صورت خروج از صف ممکن بود پرواز را از دست بدهند، ولی در قضیه بونوکر، مسافران آزادانه در فرودگاه قدم می‌زدند و منتظر بودند که متصدی، شماره پرواز آنان را برای حضور در سالن خروجی اعلام کند؛ ۳) در قضیه دی فقط چند دقیقه تا پرواز باقی مانده بود، ولی در قضیه بونوکر،

دو ساعت تا پرواز باقی بود؛ ۴) در قضیه دی، مسافران در ورودی سالن مخصوص متصدی حمل و نقل بودند، ولی در قضیه بونوکر مسافران فاصله زیادی تا سالن مزبور داشتند. به نظر دادگاه، مسلماً هرچه مسافر به سالن خروجی پرواز نزدیک‌تر باشد و مدت کمی هم به پرواز باقی مانده باشد و مسافر تحت نظر کارکنان متصدی حمل و نقل مقدمات پرواز را انجام دهد، می‌توان اظهار داشت که حادثه واقع شده با ماده ۱۷ مطابقت بیشتری دارد.

مشابه این تصمیمات در قضیه بیکر [۳۶] در سال ۱۹۸۴ گرفته شد. در این قضیه به وسایل شخصی مسافر، به هنگام تفتیش حفاظتی در پایانه فرودگاه خسارت وارد شد. به این دلیل که تفتیش وسایل شخصی مسافران توسط کارکنان شرکت هواپیمایی صورت گرفته بود و تنها مسافرانی حق داشتند به این قسمت وارد شوند که بلیت هواپیما در دست داشتند لذا عملیات سوار شدن به هواپیما شروع شده بود. به نظر دادگاه رسیدگی‌کننده، این استدلال در مورد خسارات بدنی وارد به مسافران هم می‌تواند قابل اعمال باشد.

در قضیه آپتن [۳۷] علیه شرکت هواپیمایی ملی ایران، مسافران کارت پرواز دریافت کرده و منتظر اعلام پرواز بودند. متصدی حمل اعلام کرد پرواز با تأخیر صورت خواهد گرفت. در حالی که مسافران در سالن انتظار بودند سقف فرودگاه فرو ریخت و مسافری مجروح شد. دادگاه نیویورک، دعوای خسارت خواهان علیه شرکت هواپیمایی ملی ایران را رد کرد. به نظر دادگاه، مسافران هنوز وارد سالنی که متصدی حمل و نقل بر آن کنترل دارد نشده بودند. دادگاه معتقد بود مسافران می‌توانستند آزادانه در سالن‌های فرودگاه رفت و آمد کنند و نمی‌توان گفت که حادثه در حین عملیات مربوط به سوار شدن رخ داده است.

هرچند در قضایای مطرح‌شده در کشورهای مختلف عبارت «عملیات سوار شدن به هواپیما» به صورتی متفاوت تفسیر شده، ولی به نظر می‌رسد ملاک «کنترل متصدی حمل روی مسافران» را بتوان از قضایای مطرح‌شده در کشورهای دیگر هم استنباط کرد. در قضیه‌ای [۳۸] که در فرانسه مورد رسیدگی قرار گرفت، مسافری در بخش بین‌المللی فرودگاه منتظر اعلام پرواز خود بود که هنگام حرکت به سوی گمرک فرودگاه دچار حادثه شد. دادگاه با این استدلال که در زمان وقوع حادثه، مسافران برای سوار شدن دعوت نشده بودند و عملیات سوار شدن آغاز نشده بوده، دعوا علیه متصدی حمل را رد کرد. به نظر دادگاه، مسؤولیت متصدی با آغاز عملیات سوار شدن شروع می‌شود. در قضیه شرکت هواپیمایی



ایرفرانس [۳۹] مسافری که سالن خروجی را ترک کرده و به سوی هواپیما در حال حرکت بود، با وسیله نقلیه شرکت هواپیمایی تصادف کرد و مجروح شد. دادگاه مقرر داشت حادثه مورد نظر ماده ۱۷ اتفاق افتاده و متصدی حمل مسئولیت دارد.

به نظر دادگاهی در آلمان، مسئولیت متصدی حمل از زمانی شروع می‌شود که متصدی حمل از مسافران می‌خواهد از سالن انتظار به طرف هواپیما حرکت کنند [۴۰].

۵-۳- وقوع حادثه در جریان عملیات پیاده شدن از هواپیما

سؤالی که پاسخ به آن در قضایای مطرح‌شده در دادگاه‌ها با مشکل مواجه شده و عقاید متفاوتی هم درباره آن ارائه گردیده مربوط به وقوع حادثه در «جریان عملیات پیاده شدن از هواپیما» است. اگر به مسافری، صدمه‌ای در جریان عملیات پیاده شدن از هواپیما وارد شود، مسلماً طبق کنوانسیون، متصدی حمل و نقل مسئول خسارت وارد است، ولی در باب تعیین این‌که عملیات پیاده شدن از هواپیما شامل چه مراحل است و تا چه زمانی ادامه دارد نظریات مختلفی وجود دارد. دادگاه‌ها معمولاً به بررسی این موضوع می‌پردازند که آیا در زمان وقوع حادثه، مسافر همچنان تحت کنترل متصدی حمل بوده و به یک «نقطه امن» در پایانه رسیده^۱ است یا نه. در قضیه گاستود [۴۱] مسافری به سمت قسمت کنترل گمرکی فرودگاه در حال حرکت بود که به علت لغزنده بودن سطح زمین به زمین خورد و مجروح شد. دادگاهی در پاریس، در دعوی مطرح‌شده علیه ایرفرانس، اعلام کرد عملیات پیاده شدن پایان و تعهدات متصدی خاتمه یافته و لذا مسئولیتی متوجه متصدی حمل نیست. در قضیه مارتین [۴۲] علیه ایرفرانس، مسافران پس از کنترل گذرنامه وارد سالن خروجی شده، در حال برداشتن چمدان‌های خود بودند که با حمله تروریستی مواجه شدند. دادگاه به قضیه‌ی اشاره کرد، ولی مسئولیت متصدی حمل و نقل را نپذیرفت. به عقیده دادگاه، مسافران در بخشی از فرودگاه حضور داشتند که متصدی حمل دیگر تعهدی در برابر آن‌ها نداشت و لذا تحت کنترل متصدی حمل نبودند.

در قضیه ریکوتا [۴۳] مسافران پس از پیاده شدن از هواپیما سوار اتوبوس شدند تا به مقصد سالن خروجی منتقل شوند. به هنگام حرکت اتوبوس، مسافری از اتوبوس به زمین

1. safe point in the terminal

افتاد و مجروح شد. دادگاه مقرر داشت کنوانسیون ورشو در این حادثه قابل اجرا است؛ زیرا در هنگام وقوع حادثه، مسافر هنوز به یک «نقطه امن» در پایانه نرسیده، همچنان تحت کنترل متصدی حمل قرار داشته است. این قاعده در قضایای مطرح‌شده در کشورهای دیگر هم پذیرفته شده است. در قضیه ریچاردسون [۴۴] که در هلند مطرح شد، مسافری در سالن خروجی فرودگاه منتظر دریافت بار بود که متوجه شد ساک دستی خود را در هواپیما جا گذاشته است. وی با عجله به طرف هواپیما برگشت و در مسیر بازگشت به هواپیما به زمین خورد و مجروح شد. خواهان دادخواستی علیه متصدی حمل به دادگاهی در هلند تقدیم کرد. دادگاه مقرر داشت حادثه مورد نظر در ماده ۱۷ رخ نداده، زیرا نمی‌توان بازگشت مسافر را پس از رسیدن به نقطه‌ای امن در فرودگاه، بخشی از عملیات سوار یا پیاده شدن دانست.

۶- نتیجه

هدف تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ و کنوانسیون مونترال در سال ۱۹۹۹ این بوده که قواعد حقوق حمل و نقل هوایی در کشورهای مختلف مشابه بوده به صورت یکسان در سطح جهان اجرا شوند. این هدف تا حد زیادی با پیوستن کشورها به این دو کنوانسیون به تحقق پیوست، ولی بعضی از عبارات این دو کنوانسیون تفسیرهای متفاوتی در دادگاه‌های کشورهای مختلف و حتی در دادگاه‌های هر کدام از کشورها به دنبال داشت. یکی از این موارد تفسیری است که دادگاه‌ها از عبارت «حادثه ... در داخل هواپیما یا حین عملیات سوار یا پیاده شدن» ارائه کرده‌اند. اگرچه کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال تغییرات مهمی در کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن به وجود آورد، ولی متأسفانه حادثه را تعریف نکرد و از بسط مفهوم «حادثه» امتناع ورزید.

سابقه تدوین کنوانسیون ورشو و مونترال قویاً حاکی از آن است که دادگاه‌ها در تفسیر «حادثه» آزاد نیستند؛ اما همچنان‌که ملاحظه شد، شباهت رویکرد به مفهوم «حادثه» توسط دادگاه‌ها در کشورهای مختلف جهان در بعضی موارد ممکن است موجب نگرانی متصدیان حمل و نقل هوایی شود: آیا آن‌ها مسؤول هر نوع صدمه احتمالی وارد به مسافر در هواپیما هستند، هرچند که صدمه در نتیجه حادثه پیش‌بینی‌نشده به وجود آمده و به عملکرد هواپیما ارتباط نداشته و حتی خارج از کنترل آن‌ها باشد؟ نویسندگان پیش‌نویس کنوانسیون ورشو

چنین منظوری نداشته‌اند. دادگاه‌ها در جهت تحقق اهداف کنوانسیون‌های مزبور باید در مواردی که رویه یکسان ایجاد نشده تلاش کنند تا رویه واحدی به‌وجود آید.

۷- منابع

- [۱] کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی.
- [2] Dempsey, Paul S. & Michael Milde, *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Canada, McGill University, 2005.
- [3] *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392, 105 S. Ct. 1338 (1985).
- [4] *Warsaw v. TWA Airline*, 442 F. Supp. 400 (E. D. Pa. 1977).
- [5] *KLM Royal Dutch Airlines* 580 F. 2d 1193 (3rd Cir. 1978).
- [6] *Abramson v. Japan Airlines* F. 2d 130 (3rd Cir. 1984), cert. Denied 470 U. S. 1059, 1985.
- [۷] درلند، *واژه نامه پزشکی*، ترجمه و تألیف محمد هوشمند ویژه، تهران، باستان، ۱۳۷۹.
- [8] *DeMarines v. KLM*, 580 F 2d 1193 (3rd Cir 1978).
- [9] *Olympic Airways v. Husain*, 541 U. S. 1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S. Ct. 1221 (2003), 26- 316 F. 2rd 829, 837 (9th Cir. 2002).
- [10] *Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation* 2003 EWCA Civ. 1005, 2003 WL 21353471 (July 3, 2003).
- [11] *Qantas Ltd. V. Povey*, 2003 VSCA 227, at 17, 2003 WL. 23000693 (Dec. 23, 2003).
- [12] *Fischer v. Northwest Airlines* 623 F.Supp. 1064 (D.C. Ill. 1985).
- [13] *Abramson v. Japan Airlines* 587 F.Supp. 1099 (D.C.N.J. 1983), rev'd on other g'nds 739 F.2d 130 (3rd Cir. 1984), cert. denied 18 March, 1985.
- [14] *Seguritan v. Northwest Airlines* 446 N.Y.S. 2d 397 (App. Div. 1982).
- [15] *United States Court of Appeals for the Ninth Circuit, Adrine Rodriguez v.*

Ansett Australia Ltd., and Air New Zealand Ltd. (USA), No. 02-56473 D.C No. CV O1-07882.

- [16] Deep Vein Thrombosis and Air Travel Group Litigation, [2003] EWHC 2825.
- [17] Condon & Forsyth LLP, the Liability Reporter 2003, Montreal, International Air Transport Association, 2003, at 36.
- [18] Povey v. Qantas Airways LTD [2005] High Court of Australia 33.
- [19] McDonald v. Korean Air, 2002 WL 186 1837 (Ont. S.C.J. Sept. 18, 2002).
- [۲۰] جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، تدریس، انتشارات فروشش، ۱۳۸۱.
- [21] Salerno v. Pan Am, 19 Avi. 17705 (D.C.N.Y. 1985).
- [22] Husserl v. Swiss Air Transport Co. 351 F. Supp. 702 (D.C.N.Y. 1972).
- [23] Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.
- [24] Tory Weigand, Accident, Exclusivity, and Passenger Disturbances under the Warsaw Convention, 16 Am.U.L. Rev. 891, 893 (2001) at 914.
- [25] Maché c. Air France 1963 RGA 275 (C.A. Paris, 18 June 1963), rev'd 1966 RGAE 32 (Cass. 18 Jan. 1966), rem'd 1967 RGAE 289 (C.A. Rouen, 12 April 1967), aff'd 1970 RGAE 300 (Cass. 3 June 1970).
- [26] Goedhuis, D., National Air Legislation and the Warsaw Convention, (Nijhoff, the Hague, 1937) p. 200.
- [27] Price v. British Airways, No. 91 Civ. 4947 JFK, 1992 WL 170679 (S.D.N.Y. 7 July 1992), 23 Avi. 18465.
- [28] Wallace v. Korean Air Lines, 214 F. 3rd Cir. 2000.
- [29] Morris v. KLM, [2000] UKHL 7; cited in Dempsey, supra, note 2 at 148.
- [30] Tsevas v. Delta Airlines, Inc., No. 97 C 0320, 1997 WL 767278 (N.D. III. 1 December 1997).
- [31] Herman v. TWA 330 N.Y.S.2d 829 (N.Y. Sup. Ct. 1972), rev'd 337 N.Y.S. 2d



- 827 App. Div. 1972), rev'd 34 N.Y.2d 385 (1974).
- [32] *Husserl v. Swiss Air Co. Ltd.*, 351 F.Supp. 702 (D.C.N.Y. 1972), aff'd 485 F.2d Cir. 1973); 388 F.Supp 1238 (D.C.N.Y. 1975).
- [33] *Day v. TWA Inc.*, 393 F.Supp. 217 (D.C.N.Y. 1975), aff'd 528 F.2d 31(2d Cir. 1975) cert. denied 429 U.S. 890 (1976).
- [۳۴] برای مثال می‌توان به قضایای زیر اشاره کرد که تصمیمات در آنها مشابه رأی دادگاه در قضیه دی گرفته شده است:
- Baker v. Lansdell*, 590 F.Supp, 165 (D.C.N.Y. 1984), 19 *Avi.* 18193 (D.C.N.Y. 1985), *Evangelinos v. TWA* 550 F.2d 152 (3rd Cir. 1977).
- [35] *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.*, 900 F.2d 8, 10 (2d Cir. 1990).
- [36] *Baker v. Lansdell* 590 F.Supp. 165 (D.C.N.Y. 1984).
- [37] *Upton v. Iran National Airlines*, 450 F.Supp. 176 (D.C.N.Y. 1978).
- [38] *Bibabcea c. Air France* 1960: RFDA 725 (Trib. Comm. Marseille, 27 May 1960).
- [39] *Air France c. Nicoli* 1971 RFDA 173 (C.A. Paris, 2 April 1971).
- [40] *Blumenfeld v. B.E.A.* 1962 ZLW 78 (Kammergericht Berlin, 11 Mar. 1961) cited in Goldhirsch, Lawrence B., *The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook*, London, Martinus Nijhoff, 1988, at p. 63.
- [41] *Gastaud c. Aéroport de Paris* 1972 RFDA 168 (T.G.I. Paris, 11 Feb. 1972); cited in Goldhirsch, supra, note 40 at 64.
- [42] *Martinez Hernandez v. Air France* 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976).
- [43] *Ricotta v. Iberia* 482 F.Supp. 497 (D.C.N.Y. 1979).
- [44] *Richardson v. KLM* (Trib. d'Arrondissement de Haarlem 4- -V-1971) (R.D.U. 365 Neth. 1975); cited in Goldhirsch, supra, note 40 at 65.