



دادگستری جمهوری اسلامی ایران

دادنامه

PDF Eraser Free

«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَغْلِبُوا»

شماره دادنامه: ...
شماره پرونده: ...
شماره بایگانی شعبه: ...
تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۶
پیوست:

شعبه

دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید صدر تهران تصمیم نهایی

پرونده کلاسه

شماره

خواهان: آقای محمد

با وکالت آقای مجتبی
و آقای فرهاد

خوانده: شرکت هواپیمایی

با وکالت آقای دکتر بهروز

خواسته: مطالبه خسارت

رای دادگاه "

در ارتباط دادخواست آقای محمد ، با وکالت اولیه آقای فرهاد و خاتم شیرین ، به طرف شرکت هواپیمایی با وکالت آقای بهروز به خواسته الزام خوانده به جبران خسارت ناشی از مفقود نمودن کالاهای خواهان با جلب نظر کارشناس و خسارت تاخیرتادیه در ایفای تعهد و کلیه خسارت های دادرسی مقوم به علی الحساب ۵۱۰۰۰/۰۰۰ ریال به این شرح که در فرایند رسیدگی به موضوع ، وکیل خاتم شیرین توسط خواهان عزل و آقای مجتبی به عنوان وکیل دوم وی، وارد دعوی می گردند و نیز اینکه قبل از فرارسیدن جلسه اول دادرسی و در چارچوب ماده ۹۸ قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی خواسته خواهان به الزام خوانده به ایفای تعهدات قراردادی مبنی بر استرداد بار خواهان (۲ تخته قالی موصوف در دادخواست) و خسارات تاخیر در ایفای تعهد و خسارات دادرسی تغییر می یابد . وکلای خواهان اجمالاً در شرح خواسته در دادخواست آورده اند: " موکل در تاریخ ۱۳۸۶/۲/۱۶ مصادف با ۲۰۰۷/۵/۷ با هواپیمایی شرکت از فرودگاه امام خمینی (ره) به مقصد مالزی ، جهت شرکت در نمایشگاه بین المللی مالزی، مسافرت می نماید، در این مسافرت موکل ۱۹ بسته بار به همراه داشته است که بنابر گواهی فرودگاه مقصد مورخ ۱۳۸۶/۲/۱۷ مصادف با ۲۰۰۷/۵/۷ ، تعدادی از بسته ها شامل ۱۲ تخته قالی ابریشم مفقود شده است بار موکل شامل لوازم بهداشتی و صنایع دستی بوده است که همه این لوازم صحیح و سالم به مقصد رسیده است به جز همان ۱۲ تخته قالیچه ابریشم نفیس! و... علیهذا، نظربه مراتب معروضه و نظربه اینکه تسلیم پیوست شده و اظهار کتبی شهود و نامه گزارش مفقودی بار (tag) کالاهای ادعایی و مفقود شده بنابر برچسب های صادره از فرودگاه مقصد ، مسلم و محرز می باشد و نظربه اینکه مفقودی کالا اگر عمدی نباشد لا اقل ناشی از تقصیر full شرکت هواپیمایی است و نظربه اصول حاکم بر نظام جبران خسارت (نظیر اصل جبران کامل خسارت و روح کلی حاکم بر کنوانسیون های حاکم بر حمل و نقل هوایی مبنی بر حمایت از زیان دیده مستند compensation به ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو و ماده ۲۵ کنوانسیون مونترال صدور حکم بر محکومیت خوانده مورد تقاضاست ... " در ادامه و پس از تشکیل جلسه اول دادرسی دادگاه به جهت ایراد خوانده به شمول مرور زمان طرح دعوی به موجب دادنامه شماره ... مبادرت به صدور قرار رد دعوی می نماید باتجدید نظر خواهی خواهان محترم ، دادگاه محترم شعبه تجدید نظر استان تهران با عدم پذیرش استدلال دادگاه بدوی، قرار تجدید نظر خواسته را نقض و پرونده جهت رسیدگی ماهوی به این شعبه اعاده می گردد آنگاه دادگاه مجدداً وقت رسیدگی تعیین و اصحاب دعوی را فرا می خواند اجمالاً مدافعات وکیل خوانده به این کیفیت است: "... وکلای محترم خواهان ، در دادخواست تقدیمی خود ، به مستندات هفتگانه اشاره کرده اند که هیچیک مثبت ادعای خواهان مبنی بر مفقود شدن ۱۲ تخته فرش های تمام ابریشم به

تصویر برابر با اصل است

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۱



دادنامه

مستند خواهان نیز نشان می دهد که این گروه (tag) مبلغ ۶۷۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال نمی باشد... برچسب یا تگ های (جمعاً به وزن ۳۰۰ کیلوگرم به شرکت هواپیمایی تحویل داده اند. برچسب (tag) مسافران خانوادگی ۱۶ بسته (مربوطه به بسته آقای د. ، وفق گزارش پرواز شرکت ، سی کیلوگرم بار را نشان می دهد... هیچیک از مسافران پرواز به هنگام تحویل به روال معمول محتویات بار خود را اعلام نکرده ، اضافه باری نپرداخته و نیز بیمه ای درکار نبوده است از این رو نمی توان این ادعا را که دو یا سه بسته مفقودی کلاً مشتمل برقالی و آنهم از نوع ابریشم بوده را بدون اثبات ، قبول نمود... برچسب های شماره فوق نشان می دهد که آنها متعلق به بسته های خانم ها مریم ، خجسته و نفیسه از افراد خانواده ، بوده اند که از دیدگاه کنوانسیون ، مسافران صاحب محموله شناخته می شوند، از این رو بسته های مفقود شده متعلق به آقای د. ، خواهان نبوده و او وکالت و نمایندگی از ناحیه صاحبان محموله جهت طرح دعوی به طرفیت خوانده نداشته است... چنانچه وکلای محترم خواهان ادعای خود مبنی بر تعلق قالی ها به خواهان و کم و کیف وزن دقیق آنها را همراه خسارات وارده منجزاً مطرح نمایند و قصور و غفلت شرکت خوانده به اثبات رساند، در آن صورت وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ و بند ۲ ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۵۵ خواهان مستحق دریافت خسارت ناشی از فقدان محموله خود بر اساس وزن آن از قرار هرکیلوگرم معادل ۲۰ دلار امریکا خواهد بود... " آنچه مجدداً پس از جلسه مورد تاکید وکیل خواهان قرار می گیرد صدور حکم بر محکومیت خوانده به تحویل ۱۲ تخته فرش می باشد پس از آن دادگاه در تاریخ ۱۳۹۳/۱۲/۱۰ جهت کشف زوایای پنهان موضوع و کشف حقیقت از کارشناس مورد وثوق که بر اوضاع و احوال قضیه و معلومات قانونی آن احاطه داشته باشد دعوت می نماید و در این راستا آقای دکتر طولانی کارشناس منتخب نظر خود را تقدیم دادگاه می نماید که به جهت حساسیت موضوع و لزوم توجه به جزئیات بررسی ایشان این نظریه به شرح ذیل انشا می گردد: (هرچند دربرخی قسمت ها به لحاظ خطاب ها و ضمیرها و مرجع آنها اصلاحاتی صورت داده شده است) "..... در خصوص ارجاع امر کارشناسی پرونده کلاسه فوق..... مراتب ذیل را در اجرای قرار کارشناسی صادره به استحضار ریاست محترم دادگاه میرساند: الف) دادخواست آقای د. (خواهان) و پاسخ شرکت هواپیمایی (خوانده) : در این پرونده آقای محمد د. ، با وکالت آقایان دکتر فرهاد و دکتر مجتبی دعوایی را به طرفیت شرکت هواپیمایی ، با وکالت آقای دکتر بهروز ، بخواسته جبران خسارات ناشی از مفقود نمودن کالاهای متعلق بوی مطرح نموده است بدین شرح که نامبرده در تاریخ ۱۳۸۶/۲/۱۶ با هواپیمایی شرکت ، از فرودگاه امام خمینی (ره) به مقصد مالزی جهت شرکت در نمایشگاه بسته بار را تحویل (۱۹ Tag بین المللی مالزی مسافرت می نماید، در این مسافرت به حکایت رسیدهای تحویل بار شرکت خوانده نموده است که بنابر گواهی مورخ ۱۳۸۶/۲/۱۷ فرودگاه مقصد (کوالالامپور-مالزی) ۳ بسته از آنها در فرودگاه مقصد تحویل وی نگردیده اند. خواهان مدعی است که سه بسته تحویل نشده محتوی ۱۲ تخته فرش ابریشمی نفیس بوده است که کارشناسان ارزش آنها را ۶/۷۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال برآورد کرده اند. علیهذا نظر به اینکه تسلیم کالاهای پیوست دادخواست و اظهار کتبی شهود و نامه گزارش مفقودی های (Tag ادعایی و مفقود شده بنابر برچسب های (صادره از فرودگاه مقصد مسلم و محرز بوده و نظر به اینکه مفقودی کالا اگر عمدی نباشد لااقل ناشی از تقصیر شرکت خوانده است و نظر به اصول حاکم بر نظام جبران خسارت (نظیر اصل جبران کامل خسارت و روح کلی حاکم بر کنوانسیونهای حاکم بر حمل و نقل هوایی مبنی بر حمایت از زیان دیده، مستند به ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو و ماده ۲۵ کنوانسیون مونترال، خواهان صدور حکم مبنی بر الزام خوانده به ایفاء تعهد و محکومیت وی به جبران خسارت ناشی از مفقود نمودن ۱۲ تخته قالیچه ابریشم با جلب نظر کارشناسی به انضمام کلیه خسارات دادرسی می باشد. در تاریخ ۱۳۹۲/۹/۲ احد از وکلای وقت خواهان بموجب لایحه شماره ۲۶۱۰-۹۲۱ و مستنداً به ماده ۹۸ قانون آیین دادرسی

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۵



دادگستری جمهوری اسلامی ایران

«فلا تليعوا آلهوي أن تغلوا»

شماره دادنامه:

شماره پرونده:

شماره بایگانی شعبه:

PDF Eraser

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۸/۱۱/۲۰

پست:

شعبه ۱

دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید صدر تهران

دادنامه

مدنی خواسته خواهان را به الزام شرکت خوانده به استرداد عین ۱۲ تخته فرش ابریشمی به انضمام خسارت تاخیر در ایفاء تعهدات قراردادی و خسارات دادرسی تغییر داده است. وکیل محترم شرکت خوانده در لوایح متعدد تقدیمی به آن بسته مفقودی متعلق به خواهان نبوده بلکه متعلق (۳) tag دادگاه محترم دفاعیاتی نموده است مبنی بر اینکه ۳ فقره رسید به خاتم خجسته می باشد؛ بر فرض اینکه سه بسته مفقوده متعلق به خواهان می بود مطالبه بها یا عین ۱۲ تخته استنادی، گزارش مفقودی در فرودگاه مقصد و (tag) فرش ابریشم فاقد وجاهت قانونی می باشد؛ زیرا رسیدهای (اظهارات نماینده شرکت خوانده در فرودگاه امام خمینی (ره) حکایت از تحویل سه بسته دارد و هیچ دلالتی بر محتوای آن یعنی ۱۲ تخته فرش ابریشمی نفیس ندارد. مضافاً اینکه خواهان هنگام تحویل ۹ بسته به نمایندگان خوانده در فرودگاه مقصد، محتوی و ارزش آن ها را وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه به شرکت هواپیمایی اظهار نکرده است لذا وفق کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه چنانچه بسته های سه گانه موضوع دادخواست متعلق به خواهان می بوده خسارات وارده بر اساس ۲۰ دلار آمریکا به ازای هر کیلوگرم قابل محاسبه می باشد... ج) شرح مبانی و بررسی های کارشناسی: کارشناس پس از ابلاغ قرار کارشناسی بدوا پرونده دادگاه محترم مشتمل بر لوایح، اظهارات و دفاعیات متداعیین را مطالعه نمود. سپس در راستای اجرای قرار کارشناسی به اطلاع وکلای محترم آنان رساند تا چنانچه علاوه بر لوایح و دفاعیات تقدیمی به دادگاه محترم هر مطلب، سند و توضیحی در خصوص سوالات مطروحه در قرار کارشناسی صادره توسط دادگاه محترم دارند را می توانند به کارشناس تسلیم نمایند. در اینخصوص وکلای محترم متداعیین لوایحی را برای کارشناس ارسال نموده اند که به ضمیمه این نظریه کارشناسی تقدیم دادگاه محترم میگردد. کارشناس منتخب لازم میداند که بدوا اعلام نماید کنوانسیون ۱۹۹۹ میلادی مونترال بر این دعوا حاکم نمیشود؛ زیرا دولت جمهوری اسلامی ایران تاکنون به کنوانسیون مذکور ملحق نگردیده است. بنابر این استناد وکلای محترم خواهان به ماده ۲۵ آن کنوانسیون (در متن دادخواست تقدیمی) وجاهت قانونی ندارد. دعوی متداعیین در خصوص پرواز بین المللی موضوع پرونده تابع قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران میباشد که با عنایت به بین المللی بودن پرواز و ملحق بودن دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل اصلاحی ۱۹۵۷ لاهه آن کنوانسیون، مفاد این دو سند بین المللی نیز به استناد ماده ۹ قانون مدنی در حکم قوانین داخلی جمهوری اسلامی ایران میباشد. د) پاسخ به سوال اول قرار کارشناسی: ۱- تعداد بسته های تحویلی (متعلق به خواهان) به نمایندگان خوانده در فرودگاه مبدا امام خمینی ره و وزن هریک از آنها به خصوص سه بسته مفقوده موضوع پرونده چقدر بوده است؟ در خصوص این سوال، کارشناس لازم میداند بدوا به استحضار ریاست محترم دادگاه برساند که اساساً وجود هر رسید بار در ید مسافر نشان دهنده این است که صرفاً بسته ای در شرایط ظاهری سالم (صرفاً خود بسته نه Tag موسوم به تگ محتوای داخل آن) تحویل کارکنان زمینی هندلینگ نماینده شرکت هواپیمایی گردیده است. مفهوم بسته در عرف صنعت حمل و نقل هوایی عام بوده و حسب مورد شامل بسته، کیف، چمدان و یا جامدان مسافر مورد نظر میباشد. وجه مشترک بسته ها همانا بسته و محفوظ بودن ظاهری آنها میباشد. در عرف صنعت حمل و نقل هوایی، رسید یا تگ هر بسته، منصرف از محتوا و ارزش محتویات آن بسته، کیف، چمدان و یا جامه دان میباشد مگر اینکه مسافر یا صاحب بسته وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه کنوانسیون ورشو، ارزش آن بسته را برای شرکت حمل و نقل هوایی با تسلیم اظهارنامه مخصوصی اظهار نموده و در صورت قبول شرکت حمل و نقل هوایی به حمل آن بسته با ارزش اظهار شده مخارج افزوده (منجمله کرایه حمل مازاد و حتی حق بیمه خسارات ناشی از تلف، مفقودی و صدمات احتمالی) آن را پرداخت نماید. اهمیت اظهار ارزش هر بسته توسط مسافر در این است که شرکت هواپیمایی با اطلاع از ارزش اظهار شده برای آن بسته و بررسی پوششهای بیمه مسئولیت خود، یا حتی خرید بیمه نامه تکمیلی متناسب با ریسک تلف، مفقودی و یا صدمه به آن بسته (با ارزش اظهار شده توسط مسافر) تصمیم به قبول یا رد حمل

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

پس



دانشکتری جمهوری اسلامی ایران

«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَغْلِبُوا»

شماره داننامه:

شماره پرونده:

شماره بایگانی شعبه:

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۱

پبوست:

دادنامه

چنین بسته ای با آن ارزش اظهار شده میگیرد. بدینگونه که اساسا مسئولیت تحویل و حمل چنین بسته ای با ارزش اظهار شده توسط مسافر را بپذیرد یا خیر؟ و اگر این مسئولیت را پذیرفت اولاً بهایی که بابت کرایه حمل و بیمه مسئولیت چنان بسته ای ارزشمند مطالبه مینماید برحسب ارزش اظهار شده توسط مسافر ممکن است دهها برابر کل بهای بلیط ابتدایی مسافر برای کل سفر هوایی رفت و برگشت خود مسافر باشد. ثانياً شرکتهای هواپیمایی در صورتی مبادرت به قبول حمل و نقل یک بسته با آن ارزش اظهار شده توسط مسافر می نمایند که پوشش بیمه ای مسئولیت حمل و تحویل آن بسته یا چمدان ارزشمند را در قبال خطرات تلف و مفقود شدن نزد شرکتهای بیمه گر بیمه نموده باشند یا اقدام به خرید بیمه نامه جدید بنمایند؛ ثالثاً در صورت قبول مسئولیت حمل و تحویل چنین بسته ای ارزشمند، تدابیر و احتیاطات اضافی ای (مثلاً نگهداری و حمل در درجه حرارت و رطوبت خاص یا حمل با بسته بندی خاص و ویژه و بالاخره حمل با تدارک پرواز ویژه و هواپیمای اختصاصی) اتخاذ نمایند تا بسته ارزشمند مورد نظر در طول مدت قرارداد حمل، بی عیب و نقص حمل و در فرودگاه مقصد به مسافر صحیح و سالم تحویل گردد چرا که در غیر اینصورت یعنی تلف یا مفقودی بسته های مذکور، شرکت هواپیمایی ملزم و متعهد به جبران خسارات بر اساس ارزش اظهار شده توسط مسافر (وفق اظهارنامه خاص تسلیمی) خواهد بود. بنابراین، چنانچه مسافری وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه ارزش خاصی برای بسته، چمدان یا جامه دان تحویلی با تسلیم اظهارنامه مخصوص اظهار ننماید و پرواز مورد نظر بین المللی و مشمول کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۱۹۵۷ لاهه آن کنوانسیون باشد، در اینصورت متصدی حمل و نقل تفاوتی بین بسته تحویلی آن مسافر با بسته های تحویلی سایر مسافران آن پرواز قایل نشده و الزامی ندارد آن بسته را با شرایط خاص و ویژه (تفاوت از بسته های سایر مسافران هواپیما) حمل نماید. در اینصورت، مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی صرفنظر از ارزش محتوای داخل هر بسته، کیف یا چمدان در صورت تلف، مفقودی یا ایراد صدمه به بسته یا بسته ها صرفاً پرداخت خسارت به مسافر بر مبنای وزن کل هر بسته و هر کیلوگرم حداکثر ۲۵۰ SDR) فرانک پوانکاره یا موسوم به فرانک طلایی حدوداً معادل ۲۰ دلار آمریکا (قابل محاسبه به حق برداشت ویژه یا میباشد. چرا که بند یک ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو اگر قانون حاکم بر قرارداد حمل منعقد بین مسافر و متصدی حمل و نقل هوایی آن کنوانسیون باشد جز پرداخت خسارت ناشی از تلف، مفقودی و یا ایراد صدمه به بسته تکلیف دیگری را متوجه متصدی حمل و نقل نکرده است. با عنایت به مراتب فوق و توجه به تصاویر مصدق رسید ها یا تگ های بسته های ۱۹ گانه موضوع پرونده که توسط وکلای خواهانها به عنوان مبنای اصلی رسید تحویل آنها به نمایندگان شرکت خوانده ضمیمه دادخواست گردیده است، آنچه نماینده شرکت خوانده در فرودگاه امام خمینی ره بموجب تگ های ۱۹ گانه رسید نموده است صرفاً مودای دریافت ۱۹ بسته از خاتم خجسته و گروه مسافران همراه وی (منجمله آقای محمد) بدون اشاره به محتوا و ارزش هریک از بسته ها میباشد. خواهان محترم اظهارنامه موضوع بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو در مورد بیان و اعلام ارزش محتوای هر بسته را تسلیم نماینده متصدی حمل و نقل در فرودگاه امام خمینی ره ننموده است. رسیده ها یا تگ های موضوع پرونده هرگز حکایت از تحویل فرشهای نفیس مورد ادعای خواهان محترم پرونده ندارند و هیچ تفاوتی بین سه رسید یا تگی که بسته های موضوع آن در مقصد به خواهان تحویل نگردیده اند با ۱۶ تگ یا رسید دیگر که بسته های موضوع آنها در مقصد به خواهان تحویل گردیده اند وجود ندارد. بنابراین با توجه به نص صریح بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه کنوانسیون ورشو و نیز صراحت بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو، عرف و رویه جاری حمل و نقل هوایی و نیز مبانی عقلی و منطقی نمیتوان شرکت خوانده را در صورت تلف و مفقود شدن بسته ها متعهد به استرداد عین بسته ها، یا حتی ارزش کالاهای محتوای سه بسته مفقود شده دانست که خواهان مدعیست محتوای آنها ۱۲ فرش نفیس ابریشمی بالغ بر چندین میلیارد ریال بوده است. اساساً فلسفه صراحت حکم مقرر در بند ۱ ماده ۱۸ و بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و نیز ماده ۱۱ پروتکل

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۴



دادنامه

اصلاحی لاهه کنوانسیون ورشو اینست که در حمل و نقل بین المللی هوایی بین المللی و حتی داخلی، علیرغم همه پیشرفتهای فن آورانه - بنا به دلایل عدیده منجمله افزایش مسافرتهاى هوایی و کثرت مسافران، کثرت پروازهای هواپیماها، جابجایی پروازهای ترانزیتی، شباهت بسته ها، خطای نیروی انسانی مسئول تفکیک و جابجایی بسته های هر پرواز و هر پرواز - همواره ریسک و خطر تلف، مفقودی و یا ایراد صدمه به بسته، چمدان و کیف مسافران وجود دارد. نمایندگان شرکت های حمل و نقل هوایی در فرودگاهها، صرفاً نمایندگان هندلینگ پرواز متصدی حمل و نقل هوایی بوده و متخصصین ارزیابی کمی و کیفی میلیونها نوع کالا، مواد، البسه، ابزار آلات موسیقایی، صنایع دستی، عتیقه جات، زیور آلات، تابلو ها و فرشهای و سایر آثار و نفائس هنری قیمتی متعلق به مسافران نبوده و دارای دانش و تخصص تشخیص اصالت یا بدلی بودن کالاهای موجود در بسته های تحویلی مسافران نیز نمیباشند و در فرایند چند دقیقه ای انجام بسته ها، چمدانها و کیف های مسافرین را باز، Check in امور هندلینگ هر مسافر در زمان صدور کارت پرواز یا پاره بوده باشد و یا بسته بندی اش Check in و محتوای آنها را ارزیابی نمیکند. حتی اگر بسته ای در حین تحویل و مناسب وزن آن بسته نباشد و مسافر مجدداً به بسته بندی مجدد بار خود هدایت شود و نمایندگان هندلینگ شرکت هواپیمایی، محتوای بسته را در حین تجدید بسته بندی دیده باشند، باز هم نمیتوان آنان را مسئول محتوای آن بسته و یا متخصص قیمت و ارزیابی کمی و کیفی و تشخیص دهنده اصالت یا بدلی بودن کالاها و اشیاء داخل هر بسته مفروض صرفاً بدین شرایط ظاهری هر بسته از جهت Check in نمود. وظیفه نمایندگان هندلینگ شرکت هواپیمایی در زمان تناسب بسته بندی، توزین هر بسته، دریافت آن از مسافر و صدور رسید یا تگ آن طی چند دقیقه محدود می باشد؛ مگر اینکه خود مسافر وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو اظهارنامه خاصی در مورد ارزش بسته ها تقدیم شرکت هواپیمایی نماید (که مستلزم زمان کافی و جری تشریفات اضافی، تکمیل و ثبت اظهارنامه مخصوص و اتخاذ تصمیم شرکت هواپیمایی میباشد) و شرکت حمل و نقل هوایی با ملاحظه جمیع جهات منجمله ارزش اظهار شده و ضرورت و نیز امکان فراهم نمودن شرایط خاص و ویژه مورد نیاز برای حمل آن بسته و ریسکهای مترتبه حاضر به قبول حمل آن بسته گردد که قبول چنین مسئولیتی در اغلب موارد مشروط به توافق در خصوص پرداخت کرایه حمل هنگفتی گردیده که ممکن است بسته به ارزش اظهار شده از چند صد هزار دلار فراتر رفته و یا بیشتر از بهای کل بلیط های فروخته شده به تمام مسافران آن پرواز گردد. در غیر اینصورت، در صورتی که بسته یا بسته های تحویلی مسافر (بدون تسلیم اظهارنامه ارزش ویژه موضوع بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو) تلف، مفقود و یا صدمه ببیند حتی اگر مسافر متعاقباً اثبات نماید که محتوای داخل بسته های موصوف چه بوده و ارزش واقعی آنها چقدر بوده است متصدی حمل و نقل هوایی (چنانچه حمل مشمول کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه باشد) مستنداً به بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه کنوانسیون ورشو و نیز صراحت بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو تعهدی جز به پرداخت خسارت بر مبنای واحد هر کیلوگرم وزن کل هر بسته نداشته و نمیتوان شرکت هواپیمایی را ملزم به استرداد عین یا مثل یا معادل ارزش واقعی محتوای بسته یا بسته های تحویلی مسافر نمود. اما در مورد تعداد بسته های متعلق به خواهان و وزن آنها به استحضار میرساند که رسیده ها یا تگ های موضوع پرونده که به عنوان ضمائم دادخواست خواهان تقدیم دادگاه محترم گردیده است تماماً حکایت از این دارند که در رسید یا تگ بسته های تحویلی (ضمیمه دادخواست خواهان) مالک بسته ها خانم خجسته میباشد که فرزند خواهان پرونده است نه خود خواهان. لیکن از نظر کارشناس، علیرغم اینکه اثر و نشانی از مالکیت آقای محمد (خواهان پرونده) روی رسید یا تگهای موصوف وجود ندارد، اما تردیدی در مالکیت شخص خواهان بر بسته ها وجود ندارد. در اینخصوص توجه میدهد که معمولاً چنانچه اعضای یک خانواده یا یا دریافت کارت Check in چند نفر که بهر دلیل دیگری با هم مبادرت به سفر با پرواز واحدی نموده و متفقا اقدام به پرواز به مقصد واحدی می نمایند؛ نمایندگان شرکت حمل و نقل هوایی برای تسریع در صدور کارت پرواز آنها و تسریع

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۵



دانشنامه

در راه انداختن سایر مسافران تمامی بسته های متعلق به آن خانواده یا آن گروه محدود چند نفره (مسافران همراه) را به اسم یکی از آنها صادر می نمایند در حالیکه اصولاً ملزم میباشند برای هر نفر برای بسته یا بسته های تحویلی وی مستقلاً اقدام به صدور رسید یا تگ بنام خود آن مسافر بنمایند. البته خود مسافری مذکور در صورتیکه یکی یا بعضی از آنها دارای اضافه بار باشد نیز ترجیح میدهند برای استفاده از حداکثر وزن مجاز بار برای هر مسافر (اجتناب از پرداخت نموده و متفقا خواهان تحویل بار یا مجموعه بسته ها به نماینده شرکت حمل و نقل هوایی Check in اضافه بار) باهم باشند که در این موارد رسید یا تگ بار نیز بنام احد از آنها صادر میگردد. اما در مانحن فیه یا پرونده موضوع کارشناسی، یافته های کارشناسی و مستندات موجود در پرونده مبین اینست که آقای محمد (خواهان) به همراه اعضا خانواده خود بنامهای نفیسه و خجسته (دختران) و خاتم مریم (همسرش) جزو مسافری پرواز بوده اند و یا دریافت کارت های پرواز و تحویل بسته ها نمودند. در مورد تعداد بسته ها به استحضار Check in متفقا اقدام به دادگاه محترم میرساند که اگرچه وکلای محترم خواهان در دادخواست تقدیمی، تعداد بسته ها را ۱۹ بسته ذکر کرده اند؛ شانزده بسته را ضمیمه دادخواست خود نموده است. بنابراین از نظر کارشناس تعداد Tag اما رسید یا برچسب موسوم به بسته ها ۱۶ بسته میباشد و شرکت خوانده اقدام دریافت مجموع ۱۶ بسته از آنان نموده و رسید یا تگ های آن ۱۶ بسته را بنام احد از آنها یعنی خاتم خجسته صادر نموده است. پس از صدور کارتهای پرواز برای گروه مسافری همراه خواهان شامل تمامی ۴ عضو خانواده و همراهان آقای محمد، پلیس گذرنامه فرودگاه امام خمینی ره در زمان مهور نمودن گذرنامه ها به مهر خروج متوجه می شود که خاتم خجسته دارای گذرنامه مستقل نبوده و وی با گذرنامه مادرش بنام مریم متفقا سفر مینمایند. پلیس گذرنامه بدلیل اینکه خاتم خجسته از سن ۱۸ سالگی گذشته بود و میبایست دارای گذرنامه مستقل از مادرش می بود؛ اجازه خروج از کشور به ایشان نداد. نتیجتاً نامبرده متوجه سوار نشدن Boarding موفق به انجام سفر نگردید. شرکت خوانده قطعاً حداکثر تا زمان سوار کردن مسافران یا خاتم خجسته گردیده بود چرا که نمایندگان شرکت خوانده اگر قبل از آن متوجه جاماندن خاتم خجسته از پرواز نشده باشند قطعاً در حین سوار کردن مسافران متوجه این موضوع شده اند. نمایندگان شرکت های هواپیمایی در حین سوار کردن مسافران پرواز با توجه به لیست مسافرانی که برایشان کارت پرواز صادر شده است چنانچه مسافری جامانده باشد اقدام به فراخوان مسافر جامانده از طریق سیستم بلندگوی اطلاعات پرواز فرودگاه می نمایند. نکته حائز اهمیت اینکه بر فرض که آقای محمد (خواهان و پدر خجسته) موضوع جاماندن دخترش از پرواز و علتش را به اطلاع نمایندگان شرکت هواپیمایی امارات نرسانده بود، شرکت هواپیمایی اقدام به پیاده کردن بار مسافر جامانده از پرواز می نمایند اما در مانحن فیه چون شرکت هواپیمایی از مآوقع اطلاع یافته بود و میدانست که بسته های ۱۶ گانه فی الواقع متعلق به خاتم خجسته و خانواده و مسافران همراهش میباشد و خانواده اش علیرغم اینکه خود وی از سفر جامانده به سفر خواهند رفت؛ لذا اقدامی در جهت تخلیه بسته های نوزده گانه - نه توسط خاتم خجسته و خانواده و سایر مسافران همراه اش و نه توسط شرکت هواپیمایی - صورت نپذیرفت. این بدان معناست که شرکت خوانده مالکیت آقای بر بسته های ۱۶ گانه را در ادامه سفر قبول نموده است و الا اگر شرکت خوانده مالکیت آقای محمد را مورد قبول قرار نداده بود اولاً میبایست تمام بسته های ۱۶ گانه را که رسیده ها یا تگ های آن بنام خاتم خجسته (مسافر جامانده) صادر شده بود را از پرواز پیاده می نمود ثانیاً بر فرض که بهر دلیلی از پرواز پیاده ننمود و بر این عقیده بود که بسته های ۱۶ گانه متعلق به خاتم خجسته بوده و آقای محمد جعفری مالکیت و سمتی نسبت به آنها ندارد نمی بایست در فرودگاه مقصد اقدام به تحویل ۱۳ بسته باقیمانده به آقای محمد جعفری می نمود؛ مگر اینکه بنا بر مراتب فوق و شرحی که گذشت مالکیت و سمت آقای محمد به ۱۳ بسته موجود را برسمیت شناخته بود و الا در فرودگاه مقصد می بایست از تحویل ۱۳ بسته باقیمانده نیز به آقای محمد بدلیل فقدان

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۴



دانشکده حقوقی جمهوری اسلامی ایران

شعبه

«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىَٰ أَنْ تَخْلُوا»

PDF Eraser

شماره دانشنامه:

شماره پرونده:

شماره بایگانی شعبه:

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۶

پیوست:

دادنامه

مالکیت و سمت نسبت به بسته ها امتناع و آنها را به فرودگاه مبدا جهت تحویل به خانم خجسته که رسیده ها یا تگ ها تماما بنام وی صادر گردیده بود، مسترد می نمود. بنابراین بنظر کارشناس نفع و سمت آقای محمد نسبت به تمام بسته های ۱۶ گانه از همان فرودگاه مبدا (امام خمینی ره) مورد قبول و تراضی شرکت هواپیمایی امارات و خانم خجسته و پدرش محمد (خواهان) و سایر مسافران همراهشان بوده است. لذا ادعای وکیل محترم شرکت هواپیمایی در خصوص فقدان سمت و ذینفع بودن و نیز ادعای عدم تعلق بسته ها به خواهان پرونده یعنی آقای محمد منطبق با مبانی و موازین کارشناسی حمل و نقل هوایی نمیباشد. اما در خصوص وزن سه بسته مفقودی که در فرودگاه EK ۹۸۹۳۵۰ و EK ۹۸۹۲۴۹ و EK ۹۸۹۳۴۵ موضوع پرونده یعنی رسیده ها یا تگ های شماره مقصد تحویل خواهان نگردیده است خواهان و وکلای محترم وی در دادخواست تقدیمی، وزنی را برای هر یک از سه بسته مفقودی ذکر نکرده اند. اما وکیل محترم شرکت هواپیمایی متعاقب صدور قرار کارشناسی طی لایحه مورخ دوم اردیبهشت ۱۳۹۴ اعلام نموده است خواهان و گروه مسافران خانوادگی همراه وی ۱۶ بسته جمعا به وزن ۳۰۰ کیلوگرم به شرکت هواپیمایی داده اند و به گزارش ارسالی از شرکت استناد نموده اند که در جلوی هر EK شماره Tag بسته وزن آن بسته ذکر گردیده است. بموجب این گزارش جمع وزن هر سه بسته موضوع برجسب یا کیلوگرم بوده است. کارشناس منتخب دادگاه بر این نظر است که ۵۷/۵ EK ۹۸۹۳۵۰ و EK ۹۸۹۲۴۹ و EK ۹۸۹۳۴۵ شرکت هواپیمایی می بایست در برجسب یا تگ های بسته ها وزن هر بسته را قید نماید تا مبنای قضاوت در مورد وزن هر بسته، مندرجات همان برجسب یا تگ باشد. لذا اگر چه وکلای محترم خواهان متعرض مقدار وزن و ادعای وکیل محترم خوانده در اینخصوص نشده اند اما بنظر کارشناس در خصوص وزن سه بسته مفقود شده نمی توان گزارش خوانده را مبنای اعلام نظر کارشناسی قرار داد. از نظر کارشناس با توجه به اینکه استاندارد وزن مورد قبول برای هر بسته توسط شرکتهای حمل و نقل هوایی حداکثر سی کیلوگرم میباشد فرض و مبنای کارشناسی در مورد وزن هریک از بسته ها بمیزان سی کیلوگرم (حداکثر وزن مجاز برای هر بسته) جمعا نود کیلوگرم میباشد. ه) پاسخ به سوال دوم قرار کارشناسی: "... قرارداد حمل و نقل هوایی منعقد میان خواهان و خوانده چه زمانی میباشد؟ در پاسخ به سوال دوم مندرج در قرار کارشناسی اعلام میدارد قرارداد حمل و نقل بین مسافر و شرکت هواپیمایی با ابتیاع یا خرید بلیط سفر منعقد و در فرودگاه مقصد خاتمه می یابد. لازم بذکر است که زمان شروع مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در قبال بار یا صدور کارت پرواز Check in مسافران هر پرواز از زمان تحویل بار به نمایندگان شرکت هواپیمایی در حین مسافرت میباشد که در قالب صدور کارت پرواز و برجسب، رسید یا تگ بار تبلور می یابد. این مسئولیت با تحویل بار در فرودگاه مقصد به مسافر خاتمه می یابد اما در صورتیکه بار در فرودگاه مقصد تحویل مسافر نگردد مسئولیت شرکت هواپیمایی در مورد بار تلف شده یا مفقود شده تابع رژیم حقوقی ای میباشد که در پاسخ به سوال چهارم مذکور در قرار کارشناسی به آن خواهیم پرداخت... پاسخ به سوال چهارم قرار کارشناسی: ۴- کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در مورد معیار، میزان و نحوه محاسبه مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی در مورد بسته های مفقوده مسافر چیست؟ به عبارت دیگر استحقاق احتمالی خواهان از حیث کمیت و کیفیت چیست؟ قبل از اینکه به این سوال دادگاه محترم پاسخ داده شود لازم میداند به اختصار اهم استدلالات وکلای محترم متداعیین در لوایحی که تسلیم کارشناس نموده اند مورد بررسی قرار گیرد. وکلای محترم خواهان که در جلسه اول دادرسی خواسته دادخواست تقدیمی را از الزام خوانده به ایفای تعهد و محکومیت وی به جبران خسارت ناشی از مفقود نمودن ۱۲ تخته قالیچه ابریشم به الزام شرکت خوانده به استرداد عین ۱۲ تخته فرش ابریشمی تغییر داده اند بر این عقیده و نظر میباشند که کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در مورد حق مسافر در مطالبه عین کالا یا بار تحویلی از شرکت هواپیمایی ساکت میباشد. از نظر وکلای محترم Exclusive cause of خواهان دو سند بین المللی مذکور سبب انحصاری دعوای مسافر بطرفیت شرکت هواپیمایی یا

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر





دانشکده حقوقی جمهوری اسلامی ایران

«فَلَا تُبْعُوا إِلَهُي أَنْ تُغْلَبُوا»

شعبه

دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید صدر تهران
تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۶
پیوست:

دادنامه

میباشد. لذا با توجه به حاکمیت قوانین ایران و سکوت کنوانسیون ورشو در مورد امکان مطالبه الزام به انجام action تجویز این امر توسط قانون مدنی ایران Specific Performance عین تعهد (تحويل عین بار مسافر به وی) یا خواستار صدور حکم به محکومیت شرکت هواپیمایی به انجام عین تعهد یعنی تحويل عین ۱۲ تخته قالیچه ابریشمی نفیس به خواهان پرونده میباشد. وکلای محترم خواهان در صفحه سوم لایحه خود به کارشناس منتخب (تصویر به پیوست) اعلام نموده اند: از آنجائیکه کشور ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه پیوسته است کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه به عنوان بخشی از نظام قانونی ایران بر قرارداد مذکور حکومت می نماید؛ بنابراین در تبعیت قرارداد مذکور از کنوانسیون ورشو تردیدی وجود ندارد بلکه آنچه محل نزاع است، انحصاری بودن یا نبودن حکومت کنوانسیون ورشو بر قرارداد حمل و نقل است. از مجموع اصول حقوقی و مقررات قانونی و نیز رویه قضایی بین المللی چنین محسوب نمی شود به Exclusive cause of action استنباط می شود که کنوانسیون ورشو سبب انحصاری دعوی اشاره نموده است. Damages ... تنها به جبران خسارت Remedy همین دلیل از میان تمام ضمانت اجرای حقوقی بنابراین، در موارد سکوت این کنوانسیون به عنوان قانون خاص حاکم بر دعوا، باید به قانون عام در پرونده مطروحه که Specific همان قانون مدنی ایران است مراجعه نمود و از آنجائیکه در قانون ایران، الزام به انجام عین تعهد به رسمیت شناخته شده است، دعوای مطروحه به خواسته الزام خوانده به تحويل دادن (عین) بارهای Performance (تحويل به پیوست) کنوانسیون ورشو در خصوص خواسته الزام به تحويل (عین) بار «ساکت بوده و صدور حکم به تحويل (عین) بار تحويل گرفته شده مغایرتی با کنوانسیون ورشو نداشته و موافق با قانون حاکم و اصول حقوقی است.» و نهایتاً اینکه بنظر آنان (صفحه شش و هفت لایحه تقدیمی وکلای محترم خواهان به کارشناس) (تصویر به پیوست) اگرچه خواسته دعوی مطروحه الزام متصدی حمل به تحويل (عین) بار بوده و اساساً دعوی (مطالبه) خسارت مطرح نشده است تا مقررات مطالبه خسارت بر آن حکومت نماید لیکن شایان ذکر است که فرض مفقودی کالا مطروحه در ماده ۱۸ کنوانسیون در صورتی قابل طرح است که به تصریح قسمت اخیر همان ماده حادثه ای رخ داده باشد زیرا عبارت حادثه موجد خسارت به خوبی استنباط می شود که حادثه علت بوده و خسارت (اعم از انهدام یا مفقودی یا صدمه) معلول محسوب میشود و صرف عدم تحويل کالا را نمیتوان مفقودی تلقی نمود بلکه متصدی حمل باید این امر را با وقوع حادثه ثابت نماید. «خامساً اگرچه خواسته دعوی مطروحه الزام متصدی حمل به تحويل بار تحويل گرفته شده است و اساساً دعوی خسارت مطرح نشده است تا مقررات مطالبه خسارت بر آن حکومت نماید لیکن شایان ذکر است که فرض مفقودی کالای مطروحه در ماده ۱۸ کنوانسیون در صورتی قابل طرح است که به تصریح قسمت اخیر همان ماده حادثه ای رخ داده باشد زیرا از عبارت حادثه موجد خسارت بخوبی استنباط میشود که حادثه علت بوده و خسارت (اعم از انهدام یا مفقودی یا صدمه) معلول محسوب میشود و صرف عدم تحويل کالا را نمیتوان مفقودی تلقی نمود بلکه متصدی حمل باید این امر را با وقوع حادثه ثابت نماید. تفسیری که مسافر را محدود به اخذ خسارت نموده ولو حادثه ای رخ نداده باشد نتیجه ای جز این ندارد که شرکتهای هواپیمایی یا حداقل کارکنان آنها خود را در حاشیه امن ببینند که تخلف آنها ضمانت اجرای موثری در پی ندارد.» همانگونه ملاحظه گردید استدلالات وکلای محترم خواهان مبتنی بر عبارت آخر ماده ۱۸ مبنی بر اینکه «مشروط بر اینکه حادثه موجد خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد.» میباشد و بر این عقیده اند که خوانده باید بدواً حادثه ای که موجب مفقود شدن بسته های خواهان شده است را اثبات کند که تاکنون چنین حادثه ای را به اثبات نرسانده است. وکیل محترم شرکت خوانده در پاسخ به استدلالات وکلای محترم خواهان در لایحه ای که پس از صدور قرار کارشناسی تسلیم کارشناس منتخب نموده است اظهار میدارند آنچه در متن انگلیسی ماده میباشد که بمعنی اتفاق افتادن است و ترجمه آن به حادثه از منظر حقوقی به occurrence ۱۸ کنوانسیون ورشو آمده

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۱۸



دادگستری جمهوری اسلامی ایران

شعبه

«فلا تلبسوا الهوی ان تغفلوا»

PDF Eraser Free

شماره دادنامه:
شمار پرونده:
شماره بایگاتی شعبه:
تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۶
پیوست:

دادنامه

عنوان علت مفقودی صحیح بنظر نمی رسد. برای بررسی این موضوع کارشناس لازم میداند نکاتی را در خصوص مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون ورشو به استحضار دادگاه محترم برساند. همانگونه ریاست محترم دادگاه استحضار دارند متن اصلی کنوانسیون ورشو به زبان فرانسه تهیه و امضا شده است و این مهم در ماده ۳۶ کنوانسیون نیز تصریح گردیده است: ماده ۳۶- کنوانسیون حاضر در یک نسخه واحد به زبان فرانسه تنظیم گردیده و در بایگانی وزارت امور خارجه لهستان نگهداری خواهد شد.... در حقوق معاهدات هرگاه اختلافی در مورد برداشت یا تفسیر از مفاد یک کنوانسیون بروز نماید مراجعه به متن اصلی و معتبر آن کنوانسیون یا معاهده اجتناب ناپذیر بلکه ضروری می نماید چرا که ممکن است الفاظ و واژگان در زبانهای مختلف دارای مفهوم متفاوت باشند. کارشناس برای تشریح این موضوع و ارائه نظر کارشناسی در خصوص محل نزاع موصوف بین وکلای متداعیین ابتدائاً متون مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون ورشو به سه زبان فرانسه (زبان اصلی و معتبر معاهده) انگلیسی و نهایتاً فارسی بگونه ای که در متن قانون مصوب قوه مقننه وقت ایران (قانون الحاق به کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه) میباید را عیناً ذکر نموده سپس مبادرت به نظریه کارشناسی در اینخصوص خواهد کرد.

Article ۱۷

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lesion corporelle subi par un voyageur lorsque l'accident qui a cause le dommage s'est produit a bord de l'aéronef ou au cours de toutes operations d'embarquement et de débarquement.

Article ۱۷

The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.

ماده ۱۷- متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر میگردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا در حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.

Article ۱۸

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de baggages enregistres ou de marchandises lorsque l'événement qui a cause le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

Article ۱۸

The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or of damage to, any registered luggage or any goods, if the occurrence which caused the

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

۹



داندنامه

damage so sustained took place during the carriage by air.

ماده ۱۸ - متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت انهدام یا مفقود شدن یا صدمه به لوازم شخصی ثبت شده یا کالا وارد میگردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت حین حمل و نقل هوایی روی داده باشد. بنابراین با اینکه هر دو را به حادثه *accident* و *éventent* 'ا' قانونگذار ایران در ترجمه مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون ورشو واژه ترجمه کرده است اما مفهوم آن در هر یک از مواد مذکور متفاوت میباشد. موید این امر آنست که در متن زبان اصلی و معتبر معاهده که به صراحت ماده ۳۶ کنوانسیون زبان فرانسه میباشد دو واژه متفاوت بکار رفته است. در ماده ۱۷ بکار رفته است اما در *accident* 'ا' کنوانسیون که مربوط به فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب بدنی به مسافر میباشد واژه را بکار میبرد که بمعنای *éventent* 'ا' ماده ۱۸ که در مورد انهدام، مفقودی و ایراد صدمه به بار مسافر میباشد واژه یا حادثه میباشد. این موضوع در کتب حقوقی متعدد که در *accident* 'ا' وقوع و رخداد میباشد که مفهومی موسع تر از شرح مواد کنوانسیون ورشو نوشته شده است نیز مورد بحث قرار گرفته است. پیشاپیش تاکید میگردد چنین نظری و یا نظریات مخالف آن را در ادبیات حقوقی حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی برای مراجع قضایی ملی الزام آور نبوده و نظریات ذیل صرفا به عنوان نمونه ای در مقام تشریح موضوع در ادبیات حقوقی جهان به استحضار ریاست محترم دادگاه رسانده میشود.

The Warsaw Convention Annotated: A
در مورد این موضوع چنین اظهار میدارد: Kluwer Law International منتشره بوسیله
Lawrence B. Goldhirsch لورنس گولدیرش
legal Handbook

"OCCURRENCE CAUSING THE DAMAGE"

We have seen in article ۱۷ that injuries to passengers while in international transportation must have been caused by an 'accident' to be covered by the convention. There is no such requirement with respect to damages to checked baggage or cargo. There need only be an "occurrence", ("événement" in the authentic French text). "Occurrences" are very broadly interpreted: the term includes mechanical problems, improperly completed Air Waybills: MAT v. Air France ۱۹۶۶ RFDA ۳۲۷ (C.A. Paris, ۷ June ۱۹۶۶), and employees' refusal to unload an aircraft: Cohen v. Varig ۳۸۰ N.Y.S.۲d ۴۵۰ (N.Y. Civ. Ct. ۱۹۷۵), rev'd ۳۹۰ N.Y.S.۲d ۵۱۵ (App. Term ۱۹۷۶) aff'd ۴۰۵ N.Y.S.۲d ۴۴ (App. Div. ۱۹۷۸)

ترجمه: در ماده ۱۷ در مورد صدمات جسمانی به مسافران در حمل و نقل بین المللی ملاحظه نمودیم که صدمات و جراحات جسمانی باید در اثر یک «حادثه» ایجاد شده باشد تا مشمول کنوانسیون گردد. اما چنین شرطی در مورد خساراتی که به بار ثبت شده مسافر وارد میگردد وجود ندارد. تنها یک رخداد یا واقعه ای باید باشد. (واقعه در متن معتبر معاهده به زبان فرانسه). رخدادها بنحو خیلی موسع تفسیر شده اند.

Article ۱۷ of the Warsaw convention establishes the liability of international air carriers for harm to passengers. Article ۱۸ contains parallel provisions regarding liability for damage to baggage. The governing text of the convention is in the French language.

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر



دانشنامه

The official American translation of this portion of the text, which was before the Senate when it ratified the convention in ۱۹۳۴, leads as follow: ...

ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی در قبال صدمه جسمانی به خود مسافری را تبیین می نماید. ماده (۱) متضمن مقررات موازی در خصوص مسئولیت (متصدیان حمل و نقل هوایی) در قبال خسارت به بار (مسافری) می باشد. متن حاکم (معتبر) کنوانسیون متن زبان فرانسوی آن می باشد. ترجمه رسمی آمریکایی این قسمت از متن که در زمان تصویب کنوانسیون در سال ۱۹۳۴ نزد سنای آمریکا بود چنین مقرر میدارد.....

Two significant features of these provisions stand out in both French and the English texts. First, article ۱۷ imposes liability for injuries to passengers caused by "accident", whereas article ۱۸ imposes liability for destruction or loss of baggage caused by "occurrence". The difference in the parallel language of article ۱۷ and ۱۸ implies that the drafters of the convention understood the word "accident" to mean something different than the word "occurrence", for they otherwise logically would have used the same word in each article.....

دو وجه بارز این مقررات در هر دو متن فرانسه و انگلیسی وجود دارد. اول اینکه ماده ۱۷ مسئولیت در قبال صدمات (جسمانی) وارده به مسافران که در اثر «سانحه» ایجاد شده باشد را بار می نماید در حالیکه ماده ۱۸ مسئولیت تخریب یا خسارت به بار مسافر در اثر یک «رخداد» را بر متصدیان حمل و نقل هوایی بار مینماید. تفاوت موجود در مقررات موازی ماده ۱۷ و ۱۸ حکایت از آن دارد که نویسندگان متن کنوانسیون می فهمیدند (توجه داشته اند) که واژه «سانحه» معنایی متفاوت از واژه «رخداد» دارد زیرا در غیر اینصورت منطقاً واژه یکسانی را در هر دو ماده بکار می بردند.

According to conventional language, the meaning of the expression "accident" overlaps completely with the meaning of the expression "occurrence". The word OCCURRENCE stands for any event. The word ACCIDENT is sometimes used in the sense of an unintentional, unexpected event, being a cause of personal injury or material loss, and sometimes in the sense of an unintentional, unexpected event, regardless of cause.

در زبان و ادبیات کنوانسیونی معنای واژه «سانحه» کاملاً در برگیرنده و متضمن واژه «رخداد» می باشد. عبارت «رخداد» شامل هر واقعه ای میگردد. عبارت «سانحه» گاهی اوقات در معنای یک واقعه غیر عمدی که علت ایراد خسارت جسمانی یا خسارات مادی است بکار می رود و گاهی اوقات در معنا و مفهوم یک واقعه غیر عمدی و یک واقعه غیر قابل پیش بینی بدون توجه به علت آن واقعه بکار می رود.

Nevertheless, in the opinion of the Supreme Court, the correct meaning of the expression "accident" is not the same as that of the expression "occurrence": by "accident" in article ۱۷ of the Warsaw convention. We shall understand ACCIDENT only in the sense of unintentional, unexpected event, being a cause of personal injury or material loss..... Clearly, "accident" represents the use of a different lexical unit than

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

(۱)



دادنامه

"occurrence"

بعهدا به عقیده دیوان عالی (آمریکا) مفهوم درست عبارت «سانحه» برابر با عبارت رخداد نمی باشد. با عبارت «سانحه» در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، تنها در صورتی «سانحه» مصداق خواهد داشت که یک واقعه ناخواسته و غیر قابل پیش بینی که علت ایراد صدمه و خسارت جسمانی و فیزیکی (به مسافر) باشد واقع شده باشد..... بدیهیست عبارت «سانحه» دارای کاربرد واژگانی متفاوت از عبارت «رخداد» میباشد. اینک صرفنظر از مراتب فوق، به استحضار ریاست محترم دادگاه میرساند اساسا در حمل و نقل هوایی، اگر بار ثبت شده مسافر به مسافر صحیح و سالم تحویل نگردد، رخداد یا دچار شدن بار به یکی از سه وضعیت متصور میباشد که کنوانسیون به هر سه آنها به عنوان یکی از مصداق خسارت تعبیر می نماید. یا بار ثبت شده منهدم گردیده است که تلف و از بین رفتن کلی کالا میباشد؛ یا اینکه مفقود گردیده است. و یا اینکه صدمه جزیی می بیند. لذا کنوانسیون ورشو هر سه وضعیت فوق را پیش بینی نموده و به آنها در ماده ۱۸ تصریح نموده است. (انهدام، مفقود شدن و صدمه دیدن) و مسافر می تواند صرفا خسارات وارده بخود را ناشی از انهدام، مفقود شدن، یا ایراد صدمه جزیی میباشد را از متصدی حمل و نقل هوایی مطالبه نماید. نکته حایز اهمیت اینست که کنوانسیون در صورت بروز انهدام، مفقودی و صدمه به بار مسافر مسئولیت متصدی حمل و نقل را در پرداخت یا جبران خسارت ناشی از هریک از آن سه مورد تصریح نموده است نه استرداد عین. در غیر اینصورت یعنی اعتقاد به اینکه مسافری که قراردادش مشمول یا تحت حاکمیت کنوانسیون ورشو میباشد میتواند از دریافت خسارت ناشی از انهدام یا مفقود شدن خودداری نموده و اصرار بر استرداد عین کالا نماید امری غیر منطقی و برخلاف تصریح خود کنوانسیون میباشد. چرا که اولاً در فرض انهدام و مفقودیت، دیگر عین کالا وجود ندارد تا شرکت حمل و نقل هوایی ملزم به استرداد عین آن گردد. ثانیاً خود کنوانسیون در این ماده تصریح کرده است چنانچه کالای مسافر منهدم، مفقود و یا صدمه ببیند، متصدی حمل و نقل صرفا ملزم به جبران خسارت ناشی از انهدام، مفقودی و صدمه وارده به کالا میباشد نه چیز دیگر. و بالاخره اینکه محدوده و چگونگی تقویم و میزان خسارت وارده به بار در بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون نیز تصریح گردیده است. (هر کیلو گرم به مبلغ دویست و پنجاه فرانک) بنابراین کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در مورد فرض مفقود شدن کالای مسافر مسکوت نمی باشد؛ بلکه واضعان آن کنوانسیون و پروتکل از آن به عنوان یکی از رایج ترین رخدادها و وقایعی که در حمل و نقل هوایی بین المللی رخ میدهد اطلاع داشته و در ماده ۱۸ آن کنوانسیون بدان تصریح لازم را نموده اند که اگر کالا مفقود گردید متصدی حمل و نقل صرفا مسئول پرداخت خسارت ناشی از مفقود شدن میباشد نه چیز دیگر (حتی اگر کالای مفقود شده مسافر جزو اموال مثلی بوده و در بازار وجود داشته باشد). برداشت وکلای محترم خواهان مبنی بر اینکه شرکت حمل و نقل هوایی باید حادثه ای که علت مفقود شدن کالای مسافر میباشد را اثبات نماید منطبق با موازین عقلی و منطقی نمیشد. مفقود شدن بار در فرایند حمل و نقل هوایی داخلی و بین المللی یک «رخداد یا واقعه» ای میباشد که خود علت خسارت است. اثبات بروز «سانحه» منجر به مفقودی توسط مسافر یا شرکت حمل و نقل هوایی شرط مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی نمیشد. لازم به تاکید میباشد که چنین برداشتی از ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو متضمن منافع و مصلحت مسافر در حمل و نقل هوایی نمیشد. زیرا ماده ۱۸ کنوانسیون برخلاف ماده ۱۷ آن کنوانسیون، بنا را بر مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به جبران خسارات وارده به بار مسافران در اثر انهدام (تلف کلی) مفقود شدن و ایراد صدمه جزیی به هر دلیل و علتی گذاشته است. مسافر همینکه بار خود را صحیح و سالم تحویل نگیرد و یا بار وی مفقود گردد بدون نیاز به اینکه در دادگاه حاکم بر دعوا، حادثه و علت انهدام، مفقود یا ایراد صدمه به بارش را اثبات نماید میتواند خسارات وارده را بر اساس معیار مندرج قسمت اخیر بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو از متصدی حمل و نقل هوایی مطالبه نماید؛ مگر اینکه خود مسافر قبل از حمل بار، وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو اظهارنامه خاصی در مورد ارزش بسته ها تقدیم شرکت هواپیمایی نموده باشد. با عنایت بمراتب فوق،

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرصادق - مجتمع قضایی شهید صدر

۱۳



دادنامه

بنظر کارشناس - جز در موارد اثبات عمد متصدی حمل و نقل هوایی و عوامل وی در انهدام کردن، مفقود نمودن و یا صدمه زدن به کالای مسافر در دادگاه صالح و نیز در مواردیکه خود مسافر وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو قبل از حمل بار، اظهارنامه خاصی در مورد ارزش بسته ها تقدیم شرکت هواپیمایی نموده باشد؛ در سایر موارد چنانچه متصدی حمل و نقل هوایی مدعی مفقود شدن بار مسافر گردد، هر دو سند بین المللی کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه آن کنوانسیون با توجه به نص صریح مواد ۱۸، ۲۲ (بند ۲) کنوانسیون ورشو و ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی صرفا **Exclusive cause of action** لاهه تنها سبب انحصاری دعوای مسافر بطرفیت متصدی حمل و نقل هوایی یا دایر بر مطالبه خسارات وارده میباشد نه مطالبه انجام عین تعهد یا تحویل عین بار. (حتی اگر بار مسافر از اموال مثلی بوده و مثل آن در بازار موجود باشد). کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در خصوص موضوع نه تنها مسکوت نمی باشند بلکه بالعکس دارای حکم انحصاری و منصوص اند. نص صریح مواد فوق الاشعار هر دو سند بین المللی مذکور (در مورد حکم مفقود شدن کالای مسافر) با توجه به زمان تصویب قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه (مصوب ۱۳۵۴ شمسی)، قانون خاص و موخر نسبت به قانون مدنی ایران به عنوان قانون عام مقدم میباشد. لذا درخواست خواهان و وکلای محترم وی دایر بر مطالبه الزام خوانده به انجام عین تعهد (تحویل عین با توجه به تجویز این امر در قانون مدنی منطبق با موازین **Specific Performance** بار مسافر به وی) یا کنوانسیونی و قانونی نمیشد. مضافا اینکه با توجه به اینکه قرارداد حمل منعقد بین مسافر و شرکت حمل و نقل هوایی (خواهان) و شرکت حمل و نقل هوایی (خوانده) نیز میباشد. بنابر مراتب فوق و نظر به اینکه رسیده ها یا تگهای تحویلی به خواهان صرفا مشعر به تحویل گرفتن سه بسته توسط شرکت خوانده بدون تصریح در مورد موجودی هر یک از سه بسته مفقوده میباشد؛ خواهان محترم استحقاق مطالبه خسارات مزبوط به مفقود شدن سه بسته مفقوده جمعا به وزن نود ابریشمی نفیس) را نداشته و صرفا استحقاق مطالبه خسارات مزبوط به مفقود شدن سه بسته مفقوده جمعا به وزن نود کیلوگرم و هر کیلوگرم به ارزش دویست و پنجاه فرانک موسوم به فرانک طلایی را دارد. در اینصورت هر فرانک طلایی در نظام حقوقی ایران بر اساس وحدت ملاک مندرج در تبصره ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ (در خصوص نحوه، معیار و میزان تبدیل فرانک پوانکاره یا موسوم به فرانک طلایی مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه) به واحد صندوق بین المللی پول، قابل تبدیل به حق برداشت ویژه سپس توسط بانک مرکزی جمهوری اسلامی قابل ارزیابی و تبدیل به ریال ایران میباشد. "النهایه SDR یا وکلای محترم خواهان با ابلاغ نظریه کارشناسی طی لایحه ای اعتراض خود را نسبت به آن تقدیم می کنند که به نظر دادگاه اعتراض ایشان، آن چنان نیست که بتواند اساس بررسی ها و استدلال های کارشناس منتخب را مخدوش سازد و این نظریه از حیث هماهنگی و برابری با اصول و قواعد حاکم بر موضوع قابل توجه و اتکاست بنابراین بدو سمت به نام یکی از اعضای خانواده ایشان (tag) خواهان در طرح دعوی از نظر دادگاه محرز است و صدور برچسب ها (همانگونه که کارشناس منتخب اشاره کرده اند چه در موارد اثبات عمد متصدی حمل و نقل هوایی و عوامل وی در انهدام کردن، مفقود نمودن و یا صدمه زدن به کالای مسافر) (بند یک ماده ۲۵ کنوانسیون ورشو) در دادگاه صالح و نیز در مواردیکه خود مسافر وفق بند ۲ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو قبل از حمل بار اظهارنامه مخصوص در مورد ارزش بسته ها تقدیم شرکت هواپیمایی نموده باشد، در سایر موارد چنانچه متصدی حمل و نقل هوایی مدعی مفقود شدن بار مسافر گردد هر دو سند بین المللی کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه آن کنوانسیون با توجه به نص صریح مواد ۱۸

۱۳

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر



شماره داندنامه:
شماره پرونده:
شماره بایگانی شعبه:
تاریخ تنظیم: ۱۳۹۴/۱۱/۰۶
پیوست:

شعبه ۱

داندنامه

۲۲ (بند ۲) کنوانسیون ورشو ماده ۱۱ پروتکل اصلاحی لاهه تنها سبب انحصار دعوی مسافر به طرف متصدی حمل و سرفاً دایر بر مطالبه خسارت وارده می باشد نه مطالبه انجام عین تعهد Exclusive cause of action نقل هوایی یا تحویل عین بار. لذا درخواست خواهان محترم دایر بر مطالبه الزام خوانده به انجام عین تعهد (تحویل عین با مسافر به ی) با توجه به تجویز این امر در قانون مدنی منطبق با موازین کنوانسیون و قانون نمی باشد چراکه با توجه به زمان صویب قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه (۱۳۵۴ شمسی) این قانون خاص و موخر سبب به قانون مدنی ایران به عنوان قانون عام مقدم می باشد در نهایت خواهان دعوی صرفاً استحقاق مطالبه خسارات مربوطه به مفقود شدن سه بسته مفقودی جمعاً به وزن ۹۰ کیلوگرم را خواهد داشت نه مطالبه انجام عین تعهد یا تحویل عین بار ادعایی (تخته فرش ابریشمی نفیس) لذا به استناد استدلالها و مستندات پیش گفته و نیز ماده ۱۹۷ قانون آیین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی حکم بر بیهی وی در خصوص خواسته اعلامی صادر مینماید و از آنجا که در خصوص خواسته و مطالبه خسارات ناشی از مفقود شدن سه بسته طبق مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه از سوی خواهان خواسته ای مطرح نشده در این خصوص دادگاه با تکلیفی مواجه نیست. این رای ظرف ۲۰ روز نزد شعب محترم دادگاه تجدید نظر استان تهران قابل تجدید نظرخواهی می باشد.

رئیس شعبه دادگاه عمومی حقوقی تهران

امضای تنظیم کننده

تصویر برابر با اصل است.

نشانی: تهران - خیابان شهید مطهری - خیابان میرعماد - مجتمع قضایی شهید صدر

PDF Eraser Free

شماره دادنامه

شماره پرونده:

شماره بایگانی شعبه:

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹

پیوست:

«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا»

شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران

دادگستری جمهوری اسلامی
ایران

دادنامه

پرونده کلاسه شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران دادنامه شماره

تجدیدنظرخواه: آقای محمد

یا وکالت آقای فرهاد

ه آقا، مجتبی

تجدیدنظرخوانده: شرکت هواپیمایی

تجدیدنظر خواسته: نسبت به دادنامه شماره

صادر از شعبه دادگاه عمومی حقوقی تهران

گردشکار: دادگاه با بررسی اوراق و محتویات پرونده ختم دادرسی را اعلام و مبادرت به صدور رای می نماید.
رای دادگاه

تجدید نظر خواهی فرهاد و مجتبی به وکالت از محمد نسبت به دادنامه شماره

مورخ ۹۳/۲/۱۶ صادره از شعبه دادگاه عمومی حقوقی تهران که به موجب آن دعوی تجدید نظر خواه با خواسته الزام خوانده به ایفای تعهدات قراردادی مبنی بر استرداد ۱۲ تخته قالی بشرح دادخواست به همراه خسارت تأخیر در ایفای تعهد و خسارت دادرسی مورد پذیرش محکمه نخستین قرار نگرفته و با استناد به بند یک ماده ۲۹ کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و مشمول مرور زمان، قرار رد دعوی خواهان صادر گردیده وارد و محمول بر صحت بوده و بر استدلال و استنباط محکمه نخستین خدشه و اشکال قانونی وارد است. زیرا مقررات بند یک ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ راجع است به مرور زمان دو ساله از تاریخ وقوع حادثه یا تاریخ مفقود شدن کالا تا تاریخ اقامه دعوا و طرح دعوی زیان دیده اعم از دعوی کیفری و دعوی حقوقی بوده و با در نظر گرفتن شکایت خواهان در تاریخ ۸۶/۵/۲۷ و تحقیق مورخ ۸۶/۶/۳ از نماینده شرکت هواپیمایی در نیروی انتظامی و توجه به این نکته پرواز خواهان در تاریخ ۸۶/۲/۱۶ صورت گرفته، اقامه دعوا در مدت دو ساله مذکور صورت گرفته و اعلام شکایت خواهان قاطع مرور زمان موضوع بند یک ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو بوده و این شکایت در واقع مطالبه کالای مفقود شده از شرکت هواپیمایی بوده و شرکت خوانده تکلیف داشته بعد از اعلام شکایت خواهان که در مدت دو ساله موصوف صورت گرفته، نسبت به ادعای وی تعیین تکلیف نماید که به دلیل عدم تعیین تکلیف با اقامه دعوی جدید، دادخواست حقوقی تقدیم گردیده و با

نشانی: تهران-خیابان خیام شمالی-مجتمع امام خمینی-دادگاههای تجدیدنظر استان تهران

PDF Eraser Free

دادگستری جمهوری اسلامی
ایران

«فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَنْ تَعْدِلُوا»

شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران

شماره دادنامه:

شماره پرونده:

شماره بایگانی شعبه:

تاریخ تنظیم: ۱۳۹۳/۰۹/۲۹

پیوست:

دادنامه

لحاظ مراتب مانعی برای رسیدگی به دعوی جدید وجود ندارد و دادگاه تکلیف دارد مطابق ماده ۳ قانون آئین دادرسی مدنی، با ورود در ماهیت دعوا نسبت به فصل خصومت یا صدور حکم اقدام نماید و صدور قرار رد دعوا به لحاظ شمول مرور زمان صحیح نمی باشد. در نتیجه دادگاه مستنداً به ماده ۳۵۳ قانون آئین دادرسی مدنی، ضمن نقض دادنامه تجدید نظر خواسته، پرونده را برای ادامه رسیدگی عودت می دهد. رأی صادره قطعی است. %

مستشار دادگاه

رئیس شعبه دادگاه تجدیدنظر استان تهران

امضای تنظیم کننده

نشانی: تهران - خیابان ختام شمالی - مجتمع امام خمینی - دادگاههای تجدیدنظر استان تهران

دادنامه

پرونده کلاسه: خواهران: آقای محمد
شعبه: دادگاه عمومی حقوقی تهران دادنامه شماره
با وکالت آقای فرهاد
خواننده: شرکت هواپیمایی
با وکالت آقای دکتر بهروز
خواسته: مطالبه خسارت

رای دادگاه

موضوع این پرونده دادخواست تقدیمی آقای محمد با وکالت اولیه آقای فرهاد و خانم شیرین به طرف شرکت هواپیمایی مبنی بر الزام خواننده به جبران خسارت ناشی از مفقود شدن کالاهای خواهان با جلب نظر کارشناس و خسارت تأخیر در ایفای تعهد و نیز کلیه خسارات دادرسی از جمله هزینه دادرسی، حق الوکاله وکیل و کارشناس علی الحساب مقوم به ۵۱/۰۰۰/۰۰۰ یال می باشد. آقای بهروز به وکالت از خواننده در پرونده اعلام وکالت نموده اند. خواهان پیش از فرارسیدن جلسه دادرسی با استفاده از اختیارات ماده ۹۸ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی خواسته رابه انزام خواننده به ایفای تعهدات قراردادی مبنی بر استرداد بارموکل (۱۲ تخته قاتی بامشخصات مندرج در دادخواست) و خسارات تأخیر در ایفای تعهد و کلیه ی خسارات دادرسی تغییر داده است. خواهان در اثنای جریان پرونده، خانم شیرین را از وکالت خود عزل و آقای مجتبی به عنوان وکیل دوم ایشان اعلام وکالت نموده اند. خواهان در شرح خواسته ی خود در دادخواست چنین می گوید: ((در تاریخ ۱۳۸۶/۲/۱۶ مصادف با ۲۰۰۷/۵/۶ با هواپیمایی شرکت امام خمینی (ره) به مقصد مالزی، جهت شرکت در نمایشگاه بین المللی مالزی، مسافرت می نماید. در این مسافرت ۱۹ بسته بار به همراه داشته است که بنابر گواهی فرودگاه مقصد مورخ ۱۳۸۶/۲/۱۷ مصادف با ۲۰۰۷/۵/۷ تعدادی از بسته ها شامل ۱۲ تخته قاتی ابریشم مفقود شده است. بار شامل لوازم بهداشتی و صنایع دستی بوده است که همه این لوازم صحیح و سالم به مقصد رسیده است به جز همان ۱۲ تخته قالیچه ابریشم نفیس!.. پس از اینکه ورود فرودگاه مقصد، متوجه مفقود شدن بار خود می گردید و با وجود یک مسافرت طولانی و با وجود اینکه به لحاظ روحی و روانی تحت فشار شدید قرار داشته و تمرکز لازم رابه جهت از دست دادن اموال خود از دست داده بوده است، به دلالت گزارش فرودگاه مقصد، مورخ ۱۳۷۶/۲/۱۷ مصادف با ۲۰۰۷/۵/۷ مفقودی بار خود را رسماً اعلام و به آن اعتراض می نماید. بارها و بارها ایشان به شرکت خواننده مراجعه کرده و خواستار پاسخگویی مسئولین آن شرکت شده که در ابتدا خواننده سعی در امیدوار نگه داشتن وی داشته و از امکان پیدا شدن بار وی سخن گفته و متأسفانه پس از گذشت مدتی، پاسخگو نبوده و برخلاف اصول مشتری مداری و تکریم ارباب رجوع علاوه بر اتلاف وقت حقوق وی را تضییع نموده است... نظربه اینکه مفقودی کالا اگر عمدی نباشد لااقل ناشی از تقصیر شرکت هواپیمایی است و نظربه اصول حاکم بر نظام جبران خسارت (نظیر اصل جبران کامل خسارت Full Compensation) و روح کلی حاکم بر کنوانسیون های حاکم بر حمل و نقل هوایی مبنی بر حکایت از زیان دیده، مستنداً به ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو و ماده ۲۵ کنوانسیون مونترال، صدور حکم به شرح ستون خواسته مورد تقاضاست...)) وکیل محترم خواننده در دفاع چنین بیان نموده اند ((... کنوانسیون ورشو در بند ۱ ماده ۲۹ خود، در مورد مفقود شدن محموله یک روز زمان دوساله در نظر گرفته است که مبدء حساب آن، تاریخ وقوع حادثه می باشد، در حالیکه در پرونده مطروحه حاضر، از تاریخ مفقود شدن کالا پس از شش سال می گذرد. لذا دعوی حاضر وفق بند ۱۱ ماده ۸۴ قانون آئین دادرسی دادگاههای عمومی و انقلاب در امور مدنی محکوم به رد است.... نظربه مشورتی شماره ۷۳۵۷ مورخ ۱۳۶۱/۱۱/۲۷ شورای محترم نگهبان مربوط به مرور زمان در دعاوی مدنی است و شورای محترم نگهبان در این نظریه اشاره ای به دعاوی تجاری ننموده اند، از اینرو کنوانسیون ورشو که به تصویب قوه قانونگذاری دولت جمهوری اسلامی ایران رسیده است در حکم قوانین لازم الاتباع می باشد...)) از آنجاکه مطابق ماده ۸۶ قانون مورد اشاره خواننده می تواند در مورد اقامه ی دعوی خارج از موعد قانونی ضمن پاسخ نسبت به ماهیت دعوا ایراد کند و بر حسب ماده ی ۸۸ این قانون دادگاه قبل از ورود در ماهیت دعوا، نسبت به ایرادات و اعتراضات وارده اتخاذ تصمیم می نماید و صرفاً " در صورت مردود شناختن ایراد وارد ماهیت دعوی شده و رسیدگی خواهند نمود لذا این دادگاه بنابه جهات و اسبابی که ذیلاً به آن اشاره می گردد ایراد خواننده را مقرون به صحت می داند. ۱- طبق ماده یک کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی ورشو مصوب ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ آمده است (در این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل و نقل بین المللی اشخاص و لوازم شخصی یا کالا که توسط هواپیما و درازاء دریافت کرایه صورت گیرد و همچنین هر نوع حمل و نقل مجانی که توسط یک متصدی حمل و نقل هوایی صورت پذیرد اجرامی شود.) و مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون مزبور

تصویر برابر با اصل است.



ریاست محترم شعبه دادگاه عمومی (حقوقی) تهران

با سلام و احترام

احتراما، بازگشت به تصمیم دادگاه محترم تجدیدنظر و اخطاریه شماره پرونده کلاسه که برای روز یکشنبه، ۱۳۹۳/۱۲/۳ ساعت ۱۲ وقت رسیدگی تعیین فرموده اند، توجه ریاست محترم دادگاه را علاوه بر مندرجات دادخواست تقدیمی و لوائج بعدی آن، به مستندات ذیل جلب می‌نماید:

همان طور که مستحضر هستید خواسته موکل، الزام خوانده به ایفای تعهد قراردادی مبنی بر تحویل ۱۲ تخته فرش به شرح دادخواست تقدیمی است که به اختصار جهات موضوعی و حکمی دعوای مطروحه به شرح زیر ایفاد می‌گردد.

الف- جهات موضوعی خواسته:

- ۱- موکل ۱۲ تخته فرش ابریشم موصوف در نظریه کارشناسی موجود در پرونده در سه بسته‌ی مجزا (هر بسته ۴ تخته فرش با وزن ۳۲ کیلوگرم و مجموع سه بسته ۹۶ کیلوگرم می‌باشد) از دیگر بارهای همراه به خوانده تسلیم کرده است.
- ۲- اصل تسلیم بار به خوانده به دلالت آشکار "رسید تحویل بار" (tag) و نیز "اقرار کتبی و صریح نماینده خوانده" (آقای شفاهی) در فرودگاه مبدا (که در پرونده موجود است) مسلم است.
- ۳- از سوی دیگر محتوای بار که ۱۲ تخته فرش ابریشم بوده است به موجب "بارنامه داخلی کالا" که از مقصد اصفهان به فرودگاه بین المللی امام خمینی صادر شده است و تاریخ آن نیز با تاریخ پرواز مطابقت دارد و نیز "استشهادیه محضری" موجود در پرونده محرز است.
- ۴- لیکن خوانده از تحویل بار دریافت شده در فرودگاه مقصد خودداری کرده است. نه تنها "اصل عدم" بلکه مفاد "اقرار نماینده خوانده" و نیز "گزارش عدم تحویل بار فرودگاه کوالالامپور" بر عدم تحویل سه بسته از بار دریافت شده به موکل در فرودگاه مقصد، دلالت دارد.
- ۵- با توجه به اثبات تحویل بار به خوانده و اینکه هیچ دلیلی از سوی خوانده، مبنی بر تحویل بار در مقصد به موکل ارائه نشده است خوانده مکلف به تحویل بار و انجام این تعهد قراردادی خود می‌باشد.

وکیل پایه یک دادگستری