

The beginning and the end of the carrier liability for the passenger's death & personal damage in international air transport.



**Hossein
Pourhassani**

PhD student in private law, Faculty of Law, Qom University, Qom, Iran (corresponding author)
H.Pourhassani@stu.qom.ac.ir



**Mohammad
SalehiMazandarani**

Professor, Department of Private Law, Faculty Member, Qom University, Qom, Iran
m.salehimazandarani@qom.ac.ir



Abstract

In the event of the governance of the Warsaw Conventions (including the Hague Protocol of Amendment) and Montreal in international flights, the liability of the carrier for the life of the passenger begins upon the commencement of the operations of carriage and terminates upon their completion. Determining the scope of the carrier's liability that is, the time and boundary of the commencement and termination of this liability under the purview of Article 17 of these two Conventions is one of the challenging issues in private international air law, as neither of the Conventions specifies by what action and from what time the operations of carriage commence, and how they terminate. Judicial practice and doctrine have attempted to elucidate the concept of "operations of embarking and disembarking" since the inception of the Warsaw Convention's governance. Despite providing solutions such as the "safe place" test, *especially the so-called Day test, which is based on three*

Journal of Research and
Development in Private Law

Iranian Law and Legal Research
Institute

Vol. 3 | No. 5 | Spring and
Summer 2026
(Original Article)

www.jpl.illrc.ac.ir

DOI:

10.22034/jpl.2026.2075802.1257

Criteria the location of the passenger, the activity of the passenger, and the degree of control by the carrier (the passenger's freedom of action) and although it is somewhat helpful, it faces ambiguity in complex cases and when confronted with the technological advancements of airports and the air transport industry, such as smart gates and automated connecting tunnels. This article employs a descriptive-analytical method with a comparative approach, studying the doctrine and judicial practice from various countries. While examining the Day test, it critically analyzes its underlying basis. The research findings indicate that this theory's focus on indicators such as the passenger's activity or proximity to the gate, while useful, can be inadequate in providing a correct answer to contemporary disputes. To fill this gap, the article proposes a new theory entitled "Operational Dominance." Instead of focusing on often-relative criteria, this theory bases liability on the structural and functional foundation of the operations of embarking and disembarking. To determine the scope of the carrier's liability, this theory introduces three criteria: first, the structural necessity of the process; second, the carrier's systematic dominance; and third, the controllable operational risk. Analysis of cases that resulted in disagreement between the lower and higher courts shows that this theory can, while aligning with the protective objectives of the Warsaw and Montreal Conventions, prevent the unjustified expansion of carrier liability and provide clear, coherent, and predictable criteria for the courts.

KeyWords: Air Carrier, Warsaw Convention, Montreal Convention, Operations of Embarking and Disembarking, Day Test.



شروع و پایان مسئولیت متصدی حمل و نقل در حمل و نقل هوایی بین‌المللی در قبال فوت و آسیب بدنی مسافر

دانشجوی دوره دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق دانشگاه قم، قم، ایران، (نویسنده مسئول)
H.Pourhassani@stu.qom.ac.ir

حسین پورحسینی 

استاد گروه حقوق خصوصی، دانشگاه قم، قم، ایران
m.salehimazandarani@qom.ac.ir

محمد صالحی مازندرانی 



چکیده

در صورت حکومت کنوانسیون‌های ورشو (با لحاظ پروتکل اصلاحی لاهه) و مونترال در پروازهای بین‌المللی، مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر جان مسافر از زمان شروع عملیات حمل و نقل آغاز و با پایان یافتن آن خاتمه می‌یابد. تعیین قلمرو مسئولیت متصدی حمل و نقل یعنی زمان و محدوده آغاز و پایان این مسئولیت تحت سیطره ماده ۱۷ این دو کنوانسیون از موضوعات چالش برانگیز در حقوق بین‌الملل هوایی خصوصی است چرا که هیچ یک از کنوانسیون‌ها مشخص نکرده‌اند که عملیات حمل و نقل با چه اقدامی و از چه زمانی آغاز می‌شود و در آن سو چگونه پایان می‌یابد. تلاش‌های رویه قضایی و همین‌طور دکترین برای تبیین مفهوم «عملیات سوار شدن و پیاده شدن» به آغاز حکومت کنوانسیون ورشو باز می‌گردد و علی‌رغم ارائه راه حل‌هایی نظیر «مکان امن» به ویژه آزمون موسوم به Day که بر سه

دوفصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق خصوصی
پژوهشکده حقوق و قانون ایران

دوره ۳ | شماره ۵ | بهار و تابستان ۱۴۰۵
(مقاله پژوهشی)

www.jpil.llrc.ac.ir

DOI:

10.22034/jpl.2026.2075802.1257

معیار موقعیت مکانی مسافر، فعالیت مسافر و میزان کنترل متصدی (آزادی عمل مسافر) بنا شده است و با آنکه تا حدودی راهگشاست اما در پرونده‌های پیچیده و در مواجهه با پیشرفت تکنولوژیک فرودگاه‌ها و صنعت حمل و نقل هوایی نظیر گیت‌های هوشمند و تونل‌های اتصال خودکار با ابهام مواجه می‌شود. این مقاله با روش توصیفی-تحلیلی و با رویکرد تطبیقی به مطالعه دکرترین و رویه قضایی از کشورهای مختلف پرداخته و ضمن بررسی به نقد مبنایی آزمون Day می‌پردازد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که تمرکز این نظریه بر شاخص‌هایی نظیر فعالیت مسافر و یا نزدیکی به گیت همان‌قدر که مفید است می‌تواند در ارائه پاسخ صحیح به اختلافات امروزی ناتوان باشد. برای پر کردن این خلأ مقاله نظریه جدیدی تحت عنوان «تسلط عملیاتی» را پیشنهاد می‌کند. این نظریه به جای تمرکز بر معیارهای اغلب نسبی، مسئولیت را بر مبنای ساختاری و کارکردی عملیات سوار و پیاده شدن بنا می‌کند. این نظریه برای تعیین محدوده مسئولیت حامل، سه ضابطه را مطرح می‌کند: نخست، ضرورت ساختاری پروسه؛ دوم، تسلط سیستماتیک حامل و سوم، خطر عملیاتی قابل کنترل. تحلیل پرونده‌هایی که دچار اختلاف بین دادگاه تالی و عالی شده‌اند نشان می‌دهد که این نظریه می‌تواند ضمن همسویی با اهداف حمایتی کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، از توسعه ناموجه مسئولیت حامل جلوگیری کرده و معیارهایی شفاف، منسجم و قابل پیش‌بینی برای محاکم فراهم آورد.

کلیدواژه‌ها: متصدی حمل و نقل هوایی، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترال، عملیات سوار و پیاده شدن، آزمون Day.

مقدمه

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و مونترال چنانچه فوت یا جراحت وارده به مسافر داخل هواپیما و یا در حین عملیات سوار و پیاده شدن به/از هواپیما رخ دهد، متصدی حمل و نقل^۱ مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود.

در این باره مسافر باید این عناصر را به اثبات برساند: خسارت یا خسارات متحمل شده^۲، فوت یا جراحات وارده (خسارات شناخته شده^۳)^۴، وقوع یک حادثه، رابطه سببیت (علیت) و همچنین محل وقوع حادثه (اینکه در داخل هواپیما یا در حین عملیات سوار یا پیاده شدن رخ داده است) (Naboush, 2020: P7). در خصوص فوت و یا جراحت وارده در داخل هواپیما تقریباً وضعیت روشن است و بیشتر آنچه محل نزاع و بحث است، تفسیر عملیات سوار و پیاده شدن به/از هواپیماست. در واقع محل بحث آنجاست که مسئولیت حامل در قبال مسافر چه زمانی و با چه اقدامی شروع شده و یا پایان می پذیرد. فایده بررسی این است که اگر مسئولیت جبران خسارت جانی وارده به مسافر بر عهده حامل قرار گیرد (و مطابق ماده یک کنوانسیون موضوع تحت حکومت آن باشد)، این جبران خسارت تحت شمول کنوانسیون مربوطه قرار گرفته و مسافر تحت رژیم مقرر در آن از جمله دادگاه صالح^۵، مرور زمان های مطالبه خسارت، نوع مسئولیت و میزان خسارت قابل پرداخت،

۱. از این پس برای رعایت اختصار، حامل.

۲. Damage sustained.

۳. Recognized loss.

۴. خسارت یا خسارات متحمل شده زیان هایی است که زیان دیده برای مطالبه آن باید به اثبات برساند؛ خسارت شناخته شده (فوت و جراحات وارده)، عنوانی است که حامل در آن خصوص مسئولیت دارد. بنابراین زیان دیده ابتدا باید ثابت کند که یک خسارت شناخته شده (یعنی خسارتی که قانون گذار آن را قابل مطالبه شناسایی کرده است) رخ داده است (مثل جراحت بدنی) و پس از آن زیان هایی که در نتیجه آن حادثه به وجود آمده است را مطالبه و در صورت اثبات دریافت کند (مثل از کار افتادگی یا هزینه های درمان).

۵. برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک:

جبران خسارت می‌گردد، در غیر این صورت یعنی در حالتی که حامل مسئول نباشد، مسافر و یا بازماندگان برای جبران خسارت وارده باید حسب مورد به نهادهای اداره‌کننده فرودگاه و یا دیگر اشخاص و در مقر آن دادگاه (علی‌الاصول) مراجعه کنند.

از سویی دیگر مسافر و یا بازماندگان همیشه به دنبال جبران خسارت حداکثری هستند و بسته به هر پرونده، گاه حاکمیت کنوانسیون‌های مربوط به حقوق هوایی به نفع خواهان است و گاه مستثنی شدن از کنوانسیون‌ها، به عنوان مثال جبران خسارت معنوی بر اساس رژیم حاکم بر کنوانسیون مونترال شرایطی دارد که خواهان برای رهایی از آن ترجیح می‌دهد به قانون محلی دادگاه صالح مراجعه کند که در آن مطالبه خسارت معنوی برای وی با چالش کمتری روبرو است و یا برعکس، چنانچه قانون محلی دادگاه صالح خسارت کمتری نسبت به کنوانسیون مربوطه برای یک زیان خاص را در نظر گرفته باشد، به نفع خواهان است که به دنبال حاکم دانستن کنوانسیون باشد^۱. از این رو تعیین حدود و ثغور «عملیات سوار و پیاده به / از هواپیما» در این خصوص بسیار مهم است.

به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو: «حامل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا صدمه و یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد؛ مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد»، همچنین به موجب بند ۱ ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال: «حامل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جراحت بدنی متوجه مسافر می‌گردد؛ مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد»

صادقی، حسین؛ «طرفین دعوی در حمل و نقل بین‌المللی هوایی و دادگاه صلاحیت دار بر اساس کنوانسیون ورشو و اصلاحیه‌های آن»؛ دیدگاه‌های حقوق قضایی - شماره ۴۲ و ۴۳؛ پاییز و زمستان ۱۳۸۶، از صفحه ۴۷ تا ۷۸.

۱. برای مطالعه بیشتر در خصوص خسارات معنوی ر.ک:

جباری، منصور؛ «جبران خسارت روحی و روانی در حمل و نقل هوایی» تحقیقات حقوقی، شماره ۴۸، پاییز و زمستان ۱۳۸۷، از صفحه ۱۸۵ تا ۲۳۱.

همان طور که ملاحظه می شود برخی از عبارات به کار گرفته شده در ماده ۱۷ از جمله حادثه^۱، صدمه^۲، عملیات سوار شدن^۳ و عملیات پیاده شدن^۴، عبارات تخصصی نیستند تا بتوان مفهومی حقوقی را از آن دریافت داشت (Abeyratne, 1996:P15)، با این حال حادثه یا accident رخدادی جدی است که موجب وقوع خسارت یا آسیب بدنی می شود، از این رو accident وضعیت تشدید شده incident است. صدمه یا wounding که در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو وجود دارد اما از ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال حذف شده است به معنای جراحات بدنی و همچنین لطمه روحی است؛ عملیات سوار و پیاده شدن نیز ترجمه همان عبارات به کار گرفته شده در مواد است. همان گونه که ملاحظه می گردد با تعریف لغوی عبارات مذکور محدوده ای برای شروع و پایان مسئولیت حامل قابل تعیین نیست و این وضعیت منجر به برداشتهای مختلف و در نتیجه آرای قضایی ناهمگون در سیستم های قضایی کشورهای مختلف شده است و فی الواقع از یکی از اهداف اصلی کنوانسیون های مربوطه که یکسان سازی مقررات حمل و نقل هوایی است دور مانده است. از این رو لازم است ابتدا سابقه تاریخی تقنین ماده ۱۷ در کنوانسیون ورشو که زیربنای کنوانسیون های بعدی است مورد بررسی قرار گیرد و پس از آن دکتترین حقوقی و رویه قضایی حاکم بر موضوع در دو دسته تفاسیر سنتی و جدید طرح گردد و نتیجه این مطالعه در قالب نتیجه گیری ارائه شود.

۱. سابقه تاریخی تقنین ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو

رشد ناگهانی صنعت حمل و نقل هوایی بین المللی پس از جنگ جهانی اول، وجود معاهده ای بین المللی را ضرورت بخشید. سال ۱۹۲۵ نخستین کنفرانس در این خصوص در شهر پاریس برگزار گردید که بی نتیجه پایان یافت، پس از آن یعنی در سال ۱۹۲۹ و این بار در شهر ورشو دومین کنفرانس برپا شد و نتیجه آن معاهده ای است که هم اکنون تحت عنوان کنوانسیون ورشو از آن یاد می شود که عبارت کامل آن «کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی» است. این کنوانسیون بعدها توسط

1 . accident.

2 . wounding.

3 . operations of embarking.

4 . operations of disembarking.

پروتکل اصلاحی لاهه در سال ۱۹۵۵ و پروتکل های الحاقی مونترال شماره ۱ تا ۴ در سال ۱۹۷۵ اصلاح گردید و پس از آن کنوانسیون مونترال در سال ۱۹۹۹ پا به عرصه بین المللی گذاشت.^۲

در خصوص اعمال کنوانسیون های حقوق هوایی و اینکه کدام یک از این کنوانسیون ها و پروتکل ها بر قضیه حاکم خواهد شد، باید به متن این اسناد مراجعه کرد: مطابق ماده یک کنوانسیون ورشو و مونترال، برای اعمال هر یک از این کنوانسیون ها باید بررسی شود که اولاً حمل و نقل اشخاص، لوازم شخصی و کالا توسط هواپیما، به صورت بین المللی و در ازای دریافت کرایه^۳ باشد (جباری، ۱۳۹۴: ص ۸۹)، ثانیاً هر دو کشور به کنوانسیونی واحد پیوسته باشند. بنابراین، اگر پرواز دارای خصیصه بین المللی نباشد، باید به مقررات کشوری که دعوا در آن طرح گردیده است رجوع کرد و همچنین اگر کشور مبدا به کنوانسیون مونترال و کشور مقصد به کنوانسیون ورشو پیوسته باشد، هیچ یک از کنوانسیون های مذکور حاکم نخواهد بود؛ چرا که این دو کشور به کنوانسیونی واحد نیوسته اند.

البته علاوه بر کنوانسیون های مذکور مقررات یاتا، ایکائو و همچنین مقررات منطقه ای نیز بر چگونگی رسیدگی در پرونده های حقوق هوایی تاثیرگذار است بدان معنا که اگر در پرونده ای با موضوع سقوط هواپیما، صحت بازرسی فنی هواپیما ضرورت پیدا کند به انکس ۶ ایکائو^۴ ارجاع داده می شود و یا مقررات حمل کالای خطرناک به وسیله هواپیما (DGR) که توسط یاتا وضع شده است^۵ و همچنین مقررات منطقه ای نظیر 261/2004 (EC) اتحادیه

۱. پروتکل الحاقی شماره سه به دلیل به حدنصاب نرسیدن اعضا، لازم الاجرا نگردید.

۲. در این بین چند کنوانسیون مهم دیگر نیز در زمینه حقوق هوایی مورد تصویب قرار گرفت: کنوانسیون گوادالاخارا (۱۹۶۱)، کنوانسیون رم (۱۹۵۲)، کنوانسیون توکیو (۱۹۶۳) و پروتکل گواتمالا (۱۹۷۱).

۳. و یا رایگان، تحت شرایط مقرر در کنوانسیون.

۴. ICAO Annex 6.

۵. برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک:

طاهری، و همکاران (۱۴۰۴). «مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی کالای خطرناک در حقوق کشور ایران، فقه و اسناد بین المللی»، فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، قابل دسترس:

https://jcl.illrc.ac.ir/article_723947.html

اروپا که در جای خود و با توجه به وضعیت‌های پیش آمده نظیر کنسلی پرواز^۱، تاخیر^۲ و یا ممانعت از پرواز^۳ باید مورد بررسی و کنکاش قرار گیرد که خود مطالعه‌ای دیگر را می‌طلبد. عبارت «در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن» در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، عیناً در کنوانسیون مونترال نیز تکرار گردید.

در ابتدا، پیش‌نویس کنوانسیون ورشو مسئولیت را از زمان ورود مسافر به فرودگاه و خروج وی از آن در نظر گرفته بود^۴ که این موضوع موجب بحث‌های گسترده‌ای میان نمایندگان کشورها گردید. در این بین پیشنهاد شد که مسئولیت، محدود به زمانی باشد که مسافر در داخل هواپیما حضور دارد؛ این پیشنهاد نگرانی دیگر نمایندگان را در پی داشت که این محدوده، مرحله‌ای که مسافر طی می‌کند تا سوار هواپیما بشود را در بر نخواهد گرفت. انتقاد دیگری که مطرح شد این بود که در صورت وقوع حادثه، حتی در جایی که مسافر در اختیار حامل نیست (به‌طور مثال، قبل از دریافت کارت پرواز^۵)، باز هم حامل مسئولیت خواهد داشت. نظر نماینده فرانسه این بود که به دلیل شرایط بسیار زیادی که ممکن است به وجود بیاید، اساساً نباید یک محدوده دقیق برای مسئولیت حامل تعیین کرد، در همین راستا وی ضابطه «فرایند حمل و نقل»^۶ را پیشنهاد کرد که رویه قضایی بسته به هر مورد این عبارت را تعبیر و تفسیر خواهد نمود. با این حال نمایندگان کشورها بدون اینکه متنی جایگزین را برای ماده ۱۷ پیشنهاد دهند، رای به رد پیش‌نویس دادند. این ماده بعداً توسط کمیته مربوطه اصلاح شد و بدون آنکه مورد بحث مجدد قرار گیرد، به شکل فعلی مورد تصویب قرار گرفت (Cousins, 1976: P4). بدین ترتیب نگرانی نمایندگان کشورها موجب شد تا در نهایت عبارتی در کنوانسیون مورد استفاده قرار گیرد که تا کنون مورد مناقشه بسیاری در پرونده‌های حقوق حمل و نقل هوایی است.

1. Cancellation.

2. Delay.

3. Denied Boarding.

4. from the moment when travelers, goods or baggage enter in the aerodrome of departure to the moment when they leave the aerodrome of destination.

5. Boarding pass.

6. Course of carriage.

۲. تفاسیر ارائه شده از محدوده مسئولیت حامل

در خصوص عبارت «عملیات سوار و پیاده شدن به / از هواپیما» نظریات گوناگونی ارائه شده است، این نظریات رفته رفته، با پیشرفت صنعت حمل و نقل هوایی و افزایش استفاده از هواپیما به عنوان یک وسیله حمل و نقل مقرون به صرفه و با سرعت بالا، توسعه یافت؛ مطرح شدن پرونده‌های متعدد و بعضاً پیچیده (نظیر مسئولیت حامل در حملات تروریستی در هنگام عملیات سوار و پیاده شدن به / از هواپیما) نیز از سویی دیگر منجر به رشد رویه‌های قضایی گردید؛ همه این موارد باعث شد تئوری‌های مطرح در این حوزه کامل‌تر، دقیق‌تر و کارآمدتر شود، هر چند هنوز در خصوص تعیین دقیق محدوده مسئولیت حامل اختلاف نظرهایی وجود دارد. به عبارتی با توجه به عبارات به کار گرفته شده در ماده ۱۷ کنوانسیون‌ها برخی به تفسیر مضیق و برخی به تفسیر موسع مواد روی آورده‌اند، موضوعی که در نهایت منجر به تضییع حقوق مسافر و یا شرکت‌های حمل و نقل هوایی می‌گردد، چرا که اگر عبارت عملیات سوار و پیاده شدن را تفسیر محدود کنیم در اغلب موارد مسافر قادر نخواهد بود با استناد به کنوانسیون خسارات وارده را مطالبه کند و در آن سو اگر قائل به تفسیر موسع باشیم، جبران خساراتی را بر عهده حامل قرار می‌دهیم که فی‌الواقع او هیچ نقشی در ایجاد و یا کنترل آن‌ها نداشته است.

در این بین برخی نیز تلاش کرده‌اند تفاسیری ارائه کنند که مشکلات مذکور را کاهش دهد. در ذیل نظریات ارائه شده را به دو دسته تفاسیر سنتی و تفاسیر مدرن تقسیم‌بندی کرده‌ایم، با این توضیح که برخی از تفاسیر سنتی هنوز طرفدارانی دارد.

۲/۱. تفاسیر سنتی

عده‌ای از نویسندگان معتقدند که عبارت «حین عملیات پیاده یا سوار شدن» از هواپیما باید تفسیر محدود گردد و مسئولیت حامل تنها ناظر به زمانی باشد که مسافر می‌خواهد از پلکان هواپیما بالا برود و یا پایین بیاید. بر اساس این دیدگاه مسئولیت حامل تنها محدوده اطراف هواپیما را در بر می‌گیرد (Giannini, 1932:P233 & O. Riese, 2007:P265)، برخی، برعکس، محدوده بسیار گسترده‌ای را برای مسئولیت حامل قائل شده و بیان داشته‌اند، از زمانی که مسافر وارد فرودگاه می‌شود، عملیات حمل و نقل آغاز شده است و تا زمانی که او

فرودگاه را ترک نکرده این عملیات خاتمه نیافته است. بعضی از حقوق دانان با اینکه قایل به تفسیر موسع در محدوده مسئولیت هستند، اما دیدگاهی معتدل دارند، بنابر این دیدگاه مسئولیت حامل از/تا زمانی است که مسافران از فرودگاه به سمت هواپیما و بالعکس عزیمت می کنند (Goedhuis, 1931: P1163-1164).

برخی از حقوق دانان ضمن اشاره به دشوار بودن ترسیم خط زمانی شروع [و پایان] مسئولیت، محدوده آن را با توجه به نوع خطر ایجاد شده تفسیر می کنند؛ بر اساس این دیدگاه هنگامی که مسافر در معرض خطر ذاتی حمل و نقل هوایی نظیر خطر سقوط هواپیما و یا برخورد قرار می گیرد^۱، مسئولیت متصدی برقرار می گردد، در این نظریه موقعیت مکانی مسافر ملاک عمل نیست چرا که نقشه فرودگاهها متفاوت است (Sullivan, 1936: P20-21). دیوان عالی فرانسه در پرونده ماشه^۲ اعتقاد داشت که اگر حادثه در مکانی روی داده که مسافر در معرض خطرات مرتبط با ناوبری و بهره برداری از هواپیما بوده است، متصدی مسئولیت دارد (فخاری و محمدزاده، ۱۳۸۶، ص ۲۰۶). بر همین اساس بعضی دیگر مسئولیت را به بازه زمانی قدم زدن از فرودگاه (و یا از محل پیاده شدن از اتوبوس) تا رسیدن به هواپیما محدود کرده اند (Drion, 1954: P84).

هر چند که این در دیدگاهها تا حدی تلاش شده است که تفسیری از محدوده مسئولیت حامل ارائه گردد اما واقعیت این است که هیچ یک از این نظریات پاسخگوی وضعیتهای ایجاد شده نیست.

۱. خطرات ذاتی هواپیما و یا خطرات ذاتی هوانوردی، گستره وسیعی از خطرات را در بر می گیرد که منجر به ورود خسارات بدنی و یا مالی می گردند. دامنه این خطرات از عیب ناشی از طراحی هواپیما تا خدمه آموزش ندیده را شامل می شود. برای مطالعه بیشتر ر.ک:

- ICAO Doc. 9859 Safety Management Manual

- Asif, Mostafa, Safety and Risk Assessment of Civil Aircraft during Operation, 2020, available at: <https://www.intechopen.com/chapters/73525>

2. Cass. 1re civ., 3 juin 1970, Maché c. Air France, RFDA 1970, p. 311

در صنعت هواپیمایی، بیش از صد شرکت وجود دارند^۱ که به ارائه خدمات زمینی^۲ به شرکت‌های هواپیمایی مشغول‌اند. این شرکت‌ها در قالب عقد قرارداد با شرکت‌های هواپیمایی انجام خدمات وسیعی را عهده‌دار می‌شوند. طیف این خدمات می‌تواند از صدور بلیط در فرودگاه، تحویل گرفتن / دادن چمدان‌های مسافران، ارائه خدمات خاص نظیر ارائه صندلی چرخدار (ویلچر) به افراد کم‌توان و حمل مسافران از فرودگاه تا محل توقف هواپیما تا هدایت هواپیما به محل توقف، تمیزکردن هواپیما و یخ‌زدایی از آن و همچنین تعمیر و نگهداری جزئی هواپیما گسترده باشد.^۳

با این توضیح، در فرضی که مسافر پس از عبور از گیت‌ها، سوار بر اتوبوس در حال عزیمت به محل توقف هواپیماست، اگر دچار حادثه گردد، چه شخصی مسئول خواهد بود؟ اگر قائل به نظریه تفسیر مضیق باشیم که مسئولیت حامل را تنها ناظر به محدوده اطراف هواپیما می‌دانست (Giannini, Ibid)، بنابراین در این فرض متصدی مسئول نخواهد بود؛ موضوعی که به هیچ عنوان قابل پذیرش نیست؛ مگر اینکه بگوییم قائلین به این نظریه فرضی را در نظر داشته‌اند که فرودگاه آنقدر کوچک است که مسافرین بعد از خروج از سالن فرودگاه می‌توانند با چند دقیقه قدم زدن به پلکان هواپیما برسند.

نظریه تفسیر موسع نیز قابل پذیرش نیست؛ اداره‌کننده فرودگاه‌ها در هر کشوری، علی‌القاعده سازمان هواپیمایی آن کشور است، به طور مثال مطابق بند الف ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری ایران، «ایجاد، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری فرودگاه‌ها» از وظایف این سازمان دانسته شده است، حال چگونه ممکن است در فرضی که پای یک مسافر در

۱. برای ملاحظه لیست این شرکت‌ها:

/suppliers/ground-handling-services/ <https://www.airport-suppliers.com>
۲. Ground handling services.

۳. به طور کلی خدمات زمینی را به سه دسته زیر تقسیم کرده‌اند:

a- Customer Service Functions
b- Ramp Services
c- Maintenance

بدو ورود به فرودگاه در حفره‌ای که مرمت آن بر عهده شخص دیگری است، گیر کرده و آسیب می‌بیند، حامل را مسئول دانست؟
نظریات دیگر نیز که در بالا ذکر شد، با اینکه تلاش کرده‌اند نواقص این دیدگاه‌ها را نداشته باشند، اما با توضیحاتی که در ادامه خواهد آمد، کامل نیستند.

۲/۲. تفاسیر جدید

در برابر مفسرین سنتی، برخی دیگر اعتقاد دارند که باید ملاک دقیق‌تری از محدوده مسئولیت حامل ارائه کرد و تعیین این محدوده را به طور کلی به دادگاه واگذار نکرد.

۲/۲.۱. نظریه مکان امن

عده‌ای معتقدند «فرایند سوار شدن» هنگامی آغاز شده است که مسافر از یک مکان امن در ترمینال فرودگاه به منظور سوار شدن به هواپیما خارج شده و «فرایند پیاده شدن» را پس از رسیدن به یک مکان امن در ترمینال فرودگاه به پایان رسانده است (Hamilton & Nilsson, 2020:P225).

این تفسیر، دو قید را برای ملاک شروع عملیات سوار شدن در نظر گرفته است: خروج از مکان امن و قصد سوار شدن به هواپیما؛ همچنین ملاک پایان عملیات را رسیدن به مکان امن دانسته است.

در پرونده مک‌دونالد علیه ایرکانادا^۱، مسافر ۷۴ ساله‌ای به همراه دختر خود از کانادا به سمت آمریکا عزیمت می‌کند. در فرودگاه بوستون خانم مک‌دونالد (خواهان) در قسمت تحویل بار به دلیل ناشناخته‌ای زمین خورده و از ناحیه میچ دو دست و زانو آسیب می‌بیند. در این پرونده خواهان در نهایت برای جبران خسارت خود به ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو استناد کرد^۲، فارغ از آنکه محل وقوع آسیب، مکانی بوده که توسط چندین شرکت هواپیمایی مورد استفاده قرار می‌گرفته^۳ و همچنین فارغ از اینکه اتفاق ایجاد شده را

1. MacDonald v. Air Canada, 439 F.2d 1402 (1st Cir. 1971) , Decided Mar 25, 1971.

۲. در آن زمان کنوانسیون ورشو بر موضوع حاکم بوده است.

۳. همچنین در این خصوص ر.ک به پرونده ذیل که در آن به پرونده مذکور استناد شده است:

Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976), (United States Court of Appeals)

«حادثه^۱» بدانیم یا خیر^۲، دادگاه آمریکایی حکم داد که «عملیات پیاده شدن از هواپیما» در زمان وقوع آسیب به پایان رسیده چرا که حامل، مسافر را به یک مکان امن^۳ داخل فرودگاه رسانده است.

اساساً مکان امن در فرودگاه به جایی اطلاق می‌گردد که مسافر در معرض خطرات ذاتی ناشی از حمل و نقل به وسیله هواپیما و یا عملیات هواپیمایی قرار ندارد.

همچنین اگر یک مسافر بین‌المللی در رستوران فرودگاه آسیب ببیند، موضوع مشمول مقررات کنوانسیون نخواهد بود (Pearson & RiLey, 2015: P187).

با اینکه نظریه «مکان امن» در بسیاری از پرونده‌ها مورد استناد قرار گرفته است و تا حد زیادی شروع و پایان عملیات سوار و پیاده شدن از هواپیما را روشن می‌کند اما با ابهاماتی روبرو است، از جمله آنکه اگر یک مسافر پس از پیاده شدن از اتوبوسی که با هدف رساندن مسافران به هواپیما جهت سوار شدن به آن در نظر گرفته شده است، به جای قرار گرفتن در مسیر پلکان هواپیما، به سمت دیگری برود و آسیب ببیند، با توجه به آنکه حامل وی را از نقطه امن فرودگاه خارج کرده است، باید حامل را مسئول دانست؟ این مسائل موجب شد تا نظریه فوق در برخورد با پرونده‌ها و رویدادهای متعدد تکمیل‌تر گردد و موارد دیگری به آن افزوده شود.

۲/۲/۲. نظریه قرار گرفتن در دستان حامل

برخی از حقوق دانان اعتقاد دارند مسئولیت حامل از طرفی، زمانی آغاز می‌شود که مسافر خود را در دستان حامل و یا خدمه او قرار می‌دهد و از طرف دیگر زمانی پایان می‌پذیرد که مسافر به سالن پروازهای ورودی^۴ در مقصد می‌رسد (Diederiks-Verschoor, 2017: P77). منظور از قرار دادن خود در دستان حامل این است که مسافر خود را تحت کنترل حامل قرار دهد. با این همه چنین ضابطه‌ای به این کیفیت نمی‌تواند مزیتی نسبت به عبارت مندرج در متن ماده ۱۷ داشته باشد چرا که به همان اندازه می‌تواند موسع و مضیق تفسیر

1 Accident.

۲. برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک:

جباری، منصور؛ مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی، پژوهش‌های حقوق تطبیقی تابستان ۱۳۸۹، دوره چهاردهم - شماره ۲ از ۷۹ تا ۱۰۸.

3 Safe point.

4. Arrival Hall.

شود، به عنوان مثال در یک پرونده هواپیماربایی، وقتی هواپیما مجبور به فرود اضطراری گردید و مسافران در هتل محل فرود اسکان داده شدند، با تکیه بر ضابطه فوق چنین رأی داده شد که جراحتهی که یکی از مسافران در هتل دیده بود را مشمول ماده ۱۷ کنوانسیون و بر عهده حامل قرار داد.^۱

برای جلوگیری از صدور چنین آرایهی تلاش‌هایی شد که معیار دقیق‌تری ارائه شود، یکی از این تلاش‌ها آزمونی است که به آزمون *Day* معروف است، بر اساس این آزمون باید به سه سؤال پاسخ داده شود:

- ۱- موقعیت مکانی مسافر در زمان وقوع حادثه چه بوده است؟
 - ۲- دقیقاً در زمان وقوع حادثه در حال انجام چه کاری بوده و طبیعت آن چه بوده است؟
 - ۳- در زمان وقوع حادثه، حامل چه میزان کنترل بر روی مسافر داشته است؟^۲
- پاسخ به این سؤالات می‌تواند به دادگاه در تشخیص اینکه آیا مسافر تحت کنترل حامل قرار داشته است یا خیر کمک کند.

همچون پرونده خانم جوای اوککه علیه خطوط هوایی نورث وست^۳ در پرونده خانم کروگر علیه ویرجین آتلانتیک ایرویز^۴ نیز دادگاه چهار ضابطه را برای تشخیص اینکه آیا خواهان عملیات سوار شدن به هواپیما را آغاز کرده است تا بتوان آن را مشمول کنوانسیون مونترال قرار داد یا خیر، به کار برد، چهار ضابطه‌ای که سابق بر این و در سال ۱۹۹۰ نیز در پرونده بونکور علیه ترنسورد ایرلاینز مورد استفاده قرار گرفته بود.^۵ بر این اساس باید به چهار سؤال پاسخ داده می‌شد:

اولاً- مسافر در زمان وقوع حادثه مشغول به چه کاری بوده است؛

1. *Husserl v. Swissair*, 485 F.2d 1240 (2d Cir. 1975).

2. *Day/Evangelinos test*. Also see: *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 393 F. Supp. 217 (S.D.N.Y. 1975)

همچنین ر.ک:

جباری، منصور؛ حقوق حمل و نقل بین‌الملل هوایی، چاپ دوم، صص ۱۵۳ و ۱۵۴.

3. *OKEKE v. NORTHWEST AIRLINES, INC.* (1:07-cv-00538) District Court, M.D. North Carolina 2010

4. *Kruger v. Virgin Atlantic Airways, Ltd.*, 976 F. Supp. 2d 290 - Dist. Court, ED New York 2013

5. *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.*, 900 F.2d 8, 10 (2d Cir) 1990.

ثانیاً- محدودیت‌ها برای آزادی عمل مسافر در زمان وقوع حادثه چه چیز/ چیزهایی و به چه میزان بوده است؛
ثالثاً- آیا زمان وقوع حادثه با زمانی که مسافران سوار هواپیما شده‌اند، نزدیک به هم بوده است و؛

رابعاً- در زمان وقوع حادثه مسافر به گیت^۱ چقدر نزدیک بوده است.
این سوالات در نهایت به دنبال پاسخ گفتن به این موضوع است که مسافر تا چه میزان تحت کنترل حامل و یا خدمه او بوده؛ به عبارت آخری حامل تا چه میزان بر روی مسافر تسلط داشته است تا بتوان او را مسئول دانست. از این رو می‌توان مواردی نظیر اینکه محل وقوع حادثه به چه میزان در اختیار و تحت کنترل حامل بوده است را نیز مدنظر قرار داد.
اما نباید از مفهوم تحت کنترل بودن، معنای وسیعی را برداشت کرد. در پرونده دیک علیه امریکن ایرلاینز^۲ دادگاه اعتقاد داشت که علاوه بر آنکه این کنترل باید به معنای واقعی، کنترل بر رفتار فیزیکی مسافران باشد (یعنی مسافر به عنوان یک پیش‌نیاز جهت سوار/پایاده شدن از هواپیما، مجبور به تبعیت از آن باشد) بلکه تحت کنترل بودن زمانی مصداق دارد رفتار مسافر از نظر زمان و مکان «در شرف سوار/پایاده شدن» قلمداد شود.
در پرونده والش علیه کی‌ال‌ام^۳، والش در حال رفتن به سمت گیت خروجی و در نزدیکی افرادی که در قسمت گیت تجمع کرده بودند، دچار آسیب شد و دادگاه با این استدلال که مسافر در حال تدارک سوار شدن به هواپیما بوده است دعوا را وارد دانست، هر چند مسافر هنوز کارت پرواز خود را تسلیم نکرده بود (Bartsch, 2018: P205). در پرونده دیگری در دادگاه آلمان دادگاه قائل بر این بود که مسئولیت حامل از زمانی شروع می‌شود که متصدی حمل از مسافران می‌خواهد از سالن انتظار به طرف هواپیما حرکت کنند (به نقل از جباری، ۱۳۹۴: ص ۱۵۶).

1. Gate.

2. Dick v. American Airlines, Inc., 476 F. Supp. 2d 61 (D. Mass. 2007).

3. Walsh v. Northwest/KLM Airlines, Inc. (7:09-cv-01803).

در پرونده دیگری (آلن کمپبل علیه ایر جامائیکا)^۱ شرکت هواپیمایی از سوار شدن خواهان به هواپیما بعد از دریافت کارت پرواز جلوگیری کرده^۲ و پرواز او را با پرواز روز بعد جایگزین می‌کند. مسافر با امتناع ایر جامائیکا از پرداخت هزینه هتل، مجبور شد شب را در خارج از ترمینال و در هوای نامساعد سپری کند که این موضوع حسب ادعای خواهان منجر به حمله قلبی و بستری شدن در بیمارستان گشت. دادگاه با استفاده از معیارهای مذکور ادعای خواهان را رد کرد چرا که در زمان وقوع رخداد:

اولاً: خواهان در حال سوار شدن به هواپیما نبوده است.

ثانیاً: خوانده کنترلی بر خواهان نداشته است.

ثالثاً: ساعات زیادی از ممانعت از پرواز گذشته است.

رابعاً: خواهان در خارج از ترمینال و در مکانی دور از گیت پرواز بوده است.

در پرونده خانم دلورس راموس علیه امریکن ایرلاینز^۳ خواهان درخواست صندلی چرخدار جهت سوار شدن به هواپیما کرده بود که هنگام نشستن بر روی آن صندلی از زیر او حرکت کرده و به زمین می‌خورد^۴. فارغ از رأی دادگاه که دعوی خواهان را به جهت مرور زمان طرح دعوی رد کرد، دادگاه با استفاده از معیارهای چهارگانه مسئولیت حامل را محرز دانست چرا که:

اولاً: خواهان در حال سوار شدن به هواپیما بود.

ثانیاً: کارت پرواز دریافت کرده بود و یک مسافر توانخواه بود (محدودیت حرکت).

ثالثاً: در حال سوار شدن بود.

رابعاً: در مجاورت گیت بود.

^۱. Campbell v. Air Jamaica Ltd., et al., No. 12-14860 (11th Cir. 2014)

^۲. به این رویداد در حقوق حمل و نقل هوایی Denied Boarding و در صنعت حمل و نقل هوایی Bumping می‌گویند و دلایل متعددی می‌تواند داشته باشد اما مهم‌ترین دلیل آن فروش بیش از ظرفیت هواپیما یا همان Overbooking است.

^۳. Ramos v. American Airlines, Inc., 3:11cv207 (W.D. N.C. Oct 25, 2011)

^۴. در این گونه پرونده‌ها با اینکه این خدمات توسط شرکت‌های خدمات زمینی ارائه می‌شود اما آنها طرف قرارداد با شرکت‌های هواپیمایی بوده و شرکت هواپیمایی مسئولیت دارد. در این پرونده نیز صندلی چرخدار توسط شرکت Charlotte Skycap Service ارائه شده بود.

از سوی دیگر مسئولیت حامل هنگامی که وی مسافر را به یک مکان امن در فرودگاه می‌رساند پایان می‌یابد. بنابراین مسافری که از هواپیما پیاده شده است و برای رسیدن به ترمینال باید سوار اتوبوس شود، «در حال پیاده شدن» در نظر گرفته می‌شود، زیرا تحت کنترل متصدی قرار دارد (Scott & Trimarchi, 2020: P173).

در این خصوص میان مکان امن در فرودگاه و تسلط متصدی رابطه تنگاتنگی برقرار است، از طرفی مکان امن جایی است که مسافر در آنجا معمولاً با خطرات ناشی از حمل و نقل روبرو نیست و از طرف دیگر چنانچه در همین مکان امن تحت کنترل متصدی قرار بگیرد، موضوع تحت شمول کنوانسیون‌هاست. به عنوان مثال در پرونده آقای کارملو لآبادیا علیه شرکت هواپیمایی آلیتالیا^۱ پس از آنکه هواپیما در شرایط نامساعد جوی در میلان فرود آمد خواهان هنگام پیاده شدن از هواپیما لغزید و سقوط کرد دادگاه موضوع را تحت شمول کنوانسیون دانست و شرکت هواپیمایی (آلیتالیا) مسئول جبران خسارات وارده شناخته شد.

بنابراین تحت کنترل بودن را باید به گونه‌ای تفسیر کرد که آزادی عمل مسافر را محدود کند. به همین دلیل هنگامی که از مسافر خواسته می‌شود که برای گرفتن کارت پرواز به کانتر مربوطه مراجعه کند و در این بین او زمین خورده و آسیب می‌بیند، نباید حامل را مسئول دانست. درست است که مسافر با هدایت حامل به سوی مکان خاصی حرکت می‌کند اما او آزادی عمل دارد و می‌تواند رفتار دلخواه خود را انجام دهد و حامل از این حیث تسلطی بر او ندارد. از این رو رأی دادگاه فرانسوی^۲ که موضوع لیز خوردن مسافر در صف check-in را مشمول کنوانسیون‌ها ندانست، به درستی صادر شده است.

بر همین اساس مکان‌های عمومی فرودگاه که توسط متصدیان حمل و نقل مختلفی مورد استفاده و بهره‌برداری قرار می‌گیرد را غالباً از حکومت مادتين ۱۷ خارج می‌دانند، چرا که

^۱. Carmelo Labbadia v. Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A) [2019]

^۲. Air-Inter v. Sage, Lyon 10.2.1976, (1976) 30 RFDA 266.

در آنجا مسافر به اختیار خود اقدام می کند. به عنوان مثال اگر یک مسافر بین المللی در رستوران فرودگاه آسیب جسمی ببیند، رسیدگی به موضوع تحت حکومت قانون محلی خواهد بود (Pearson & RiLey, Ibid:P187). اگر چه مواردی (همچون استفاده مسافران توان خواه از ویلچر^۱) وجود دارد که محدوده مسئولیت حامل را توسعه می دهد.

با این حال تشتت میان رویه قضایی کشورها و حقوق دانان وجود داشته و رویه ثابت و مستقری بر موضوع حاکم نیست. ممکن است دادگاهی با تکیه صرف بر عبارت عملیات سوار شدن، آسیبی را که مسافر در سالن بازرسی شده^۲ می بیند را بر عهده حامل قرار دهد و دادگاه دیگری با این استدلال که مسافر تحت کنترل حامل نبوده است، موضوع را از شمول مقررات مواد ۱۷ خارج بداند.

در این میان به نظر می رسد که با وجود معیار «تحت کنترل بودن» دیگر نیاز چندانی به معیار «مکان امن» نباشد چرا که این نظریه با ضوابط خود محدوده دقیق تری را ارائه می دهد و از ابهامات کمتری برخوردار است. به عنوان مثال چنانچه مسافر در گیت خروجی دچار آسیب دیدگی شود، عرفاً در یک مکان امن آسیب دیده است اما این تفسیر در موارد این چنینی تعریفی است اخفی از معرف.

موضوع حایز اهمیت دیگر این که مسئولیت حامل از زمانی که شروع می شود و یا تا زمانی که پایان می یابد، لزوماً استمرار ندارد و می تواند در مقاطعی قطع گردد. در پرونده فیلیپس علیه ایرنیوزلند^۳، دادگاه بیان داشت که عملیات سوار شدن به هواپیما شامل چندین فرایند (از جمله check-in، کنترل پاسپورت و...) است که معمولاً مستمر نیست و زمان های زیادی در بین این فرایندها وجود دارد که مشمول عملیات سوار و پیاده کردن نیستند، مانند زمانی که مسافر بعد از عبور از کنترل پاسپورت به رستوران می رود و در آنجا آسیب می بیند (کاظمی، ۱۳۹۶: ص ۱۷۶).

1. Adatio v. Air Canada, (CA 21 May 1992).

2. Sterile area.

3. Phillips v. Air New Zealand Ltd. [2002] 2 Lloyd's Rep. 408.

با این همه تقریباً این اتفاق نظر وجود دارد که عملیات سوار شدن اندکی پس از check-in و از زمانی آغاز می‌شود که مسافر از سالن‌های عمومی وارد سالن بازرسی شده می‌گردد و احتمالاً اولین گیت امنیتی را پشت سر می‌گذارد (Clarke, 2010: P103) و از سوی دیگر زمانی پایان می‌یابد که مسافر به گیت امنیتی در فرودگاه مقصد می‌رسد. رویه قضایی کشورها نیز کم و بیش پیرامون همین تفاسیر شکل گرفته است. به عنوان مثال رویه قضایی آلمان شروع مسئولیت را زمانی می‌داند که حامل از مسافران بخواهد از سالن انتظار جهت سوار شدن به هواپیما اقدام کنند (Thalin, 2002: P158)

۳. دوران مدرن و ضروریات نوین

با آنکه نظریه «مکان امن» و نظریه «قرار گرفتن در دستان حامل» تا حدود زیادی تلاش کردند که محدوده مسئولیت حامل را تبیین کنند اما باز هم ایراداتی به آن وارد است از جمله اینکه «تحت کنترل بودن» چگونه محقق می‌شود؟ خدمه چگونه و تا چه اندازه باید مسافرین را تحت کنترل داشته باشند؟ نزدیک بودن زمان حادثه با سوار شدن به هواپیما چقدر باید باشد؟ همه این مسایل موجب شده است که (با آنکه به هر حال معیارهای بیشتر و بهتری به دست می‌دهد اما) باز هم تشتت آرا وجود داشته باشد؛ اهم آنکه، با گسترش فناوری‌های نوین به ویژه هوش مصنوعی و کاهش روز افزون کنترل‌های انسانی، ظهور گیت‌های هوشمند، تونل‌های اتصال خودکار و حذف رویارویی فیزیکی با خدمه و کارکنان شرکت حمل و نقل که در نهایت موجب می‌شود که مسافر تمام فرایند سوار و پیاده شدن به/از هواپیما را بدون دیدن حتی یک خدمه طی کند، دیگر کنترل انسانی نظیر آنچه که در آزمون Day دیدیم پاسخگو نخواهد بود و باید دست کم آن را به روزآوری کرد، مسیری که در چند سال گذشته نیز رویه قضایی تا حدودی آن را درک کرده است.

نمونه مهم و بارز آن حکم دیوان دادگستری اتحادیه اروپا (CJEU) در خصوص پرونده جی.آر علیه آسترین ایرلاینز^۱ است. در این پرونده خواهان به همراه خانواده خود از یونان به اتریش سفر کردند. پس از فرود هواپیما هنگام پایین رفتن از پلکان متحرک، ابتدا همسر جی.آر

^۱. JR v. Austrian Airlines AG (2022).

لیز خورد و نیفتاد اما خود او که پسرش را در آغوش داشت از همان نقطه لیز خورد، افتاد و دچار شکستگی ساعد و کوفتگی شد و برای جبران خسارات وارده به دادگاه اتریش مراجعه کرد. ابتدا دادگاه بدوی ضمن اعمال قانون ملی، دعوی او را رد کرد و بر این باور بود که خواهان با مشاهده لیز خوردن همسر خود باید از دستگیره پلکان استفاده می کرده و قصور ورزیده است. دادگاه تجدیدنظر اما با حاکم دانستن کنوانسیون مونترال در تفسیر مواد ۱۷ و ۲۰ دچار تردید شد و با توسل به سازوکار اتحادیه اروپا از دیوان دادگستری اتحادیه درخواست تفسیر اولیه^۱ نمود.

احکام این نهاد در قالب احکام تفسیر اولیه برای دادگاه ملی درخواست کننده الزام آور است و جدای از سایر کشورهای عضو اتحادیه که در عمل آن را رعایت می کنند، با توجه به جنبه بین المللی بودن حقوق هوایی، می تواند بر رویه قضایی و دکترین حقوقی اتحادیه و همچنین سایر کشورها تاثیرگذار باشد.

در این پرونده دیوان در سال ۲۰۲۲ حکم نهایی خود را صادر کرد و با توسعه مفهوم «حادثه» بیان داشت که این عبارت در ماده ۱۷ (۱) کنوانسیون مونترال باید به نحوی تفسیر شود که وضعیت هایی که مسافر هنگام پیاده شدن از هواپیما از روی پله های متحرک می افتد را هم در بر بگیرد حتی اگر این اتفاق ناشی از خطای شرکت هواپیمایی و یا نقص ایمنی پله ها نباشد.

همان گونه که ملاحظه می شود دیوان دادگستری با عبور از آزمون مرسوم Day و با توسعه مفهوم حادثه سعی کرده است بیشتر به بررسی خطر نزدیک شود. چرا که مطابق آزمون Day، مسافر آزادی عمل داشت و می توانست با مشاهده لیز خوردن همسر خود همان جا متوقف شود و حادثه روی ندهد. از این رو اجرای این آزمون خواهان را از مطالبه خسارت محروم می کرد لذا دیوان به جای رفتن به دنبال «کنترل» یا «دستور فیزیکی» از سوی خدمه و ابهامات آن، با توسعه مفهوم حادثه به هدف کنوانسیون (چه مونترال و چه ورشو) که حمایت معقولانه از مسافر است نائل شد.

^۱. Preliminary Ruling.

همچنین در پرونده خانم جنیفر مور علیه بریتیش ایرویز^۱، مسافران پس از فرود در فرودگاه هیترو لندن به دلیل خرابی پل متصل کننده هواپیما^۲ مجبور به استفاده از پلکان متحرک^۳ شدند. خواهان در حین پایین آمدن از آخرین پله سقوط کرده و مجروح می‌شود. دلیل این امر اختلاف ارتفاع بین پله آخر با سایر پله‌ها بود. در این پرونده هر چند دادگاه منطقه‌ای به نفع بریتیش ایرویز رأی داد اما دادگاه استیناف ضمن نقض رأی در نهایت شرکت بریتیش ایرویز را محکوم کرد. در این پرونده بر این امر صحه گذاشته شد که مسئولیت حامل در حین پیاده شدن مسافر شامل استفاده از تجهیزات فرودگاهی نظیر پلکان متحرک نیز می‌شود و طراحی نامتعارف و خطرناک تجهیزات پیاده شدن نیز می‌تواند حادثه تلقی شود اهمیت امر آنجاست که در حقوق آمریکا با توجه به رویه قضایی حادثه موضوع ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و مونترال^۴، یعنی آن چیزی که موجب ورود خسارت شده است، خود باید یک عامل خارجی غیرمنتظره باشد. دادگاه استیناف اما از زاویه مسافر به مسئله نگریست و ضمن توسعه موضوع در نهایت شرکت هواپیمایی را محکوم کرد.

در پرونده دیگری تعدادی خانم علیه قطرایرویز^۵ به دلیل بازرسی‌های بدنی و معاینات بالینی در آمبولانسی در محوطه باند فرودگاه در فرودگاه دوحه که بدون رضایتشان انجام شد در استرالیا به دلیل صدمات بدنی (و سایر موضوعات) طرح دعوی کردند. دلیل این امر آن بود که یک نوزاد تازه متولد شده در سطل زباله فرودگاه کشف گردید و مقامات قطری دستور بازرسی بدنی مسافرین خانم را صادر کردند. این در حالی بود که مسافرین سوار شده و هواپیما مهیای بلند شدن بود. دادگاه بدوی دعوی علیه قطرایرویز به این دلیل که معاینات تهاجمی در آمبولانس در جریان عملیات سوار شدن یا پیاده شدن رخ نداده است را رد کرد (رد فوری). دادگاه تجدیدنظر اما با این استدلال که عملیات سوار و پیاده شدن قابل بررسی بیشتر است و می‌تواند با ارزیابی تمام شواهد و ادله بخشی از عملیات باشد، رای دادگاه بدوی را نقض کرد و پرونده تا کنون منجر به نتیجه نهایی نشده است. اما اینکه

1. Moore v. British Airways (2022).

2. Jet Bridge

3. Mobile Staircase

4. باید توجه داشت که در دادگاه‌های ایالات متحده در تعریف حادثه هنوز به رویه قضایی در پرونده Air (۱۹۸۵)

France v. Saks استناد می‌کنند.

5. DHI22 v Qatar Airways Group QCSC (2025).

دادگاه تالی و عالی بر سر این موضوع که آیا این رخداد در جریان عملیات پیاده یا سوار شدن از هواپیما به وقوع پیوسته است یا خیر نشان از تشتت دادگاه‌ها در تشخیص موضوع دارد.

همان‌گونه که ملاحظه شد رویه‌های اخیر در حال گذر از رویه‌های قدیمی نظیر ساکس در مفهوم حادثه و آزمون Day هستند. آزمون دی با آنکه کوشش بسیار مهمی برای تحدید و یا به لسان آخری تعیین قلمرو مسئولیت حامل بود اما امروزه با چالش‌های نظری و عملی جدی روبروست و پارامترهای این آزمون یعنی موقعیت مکانی مسافر، فعالیت مسافر و میزان کنترل متصدی (آزادی عمل مسافر) با توجه به وضعیت مدرن و ضروریات نوین، به تدریج از مدار تاثیرگذاری خارج شده و تاثیرپذیر می‌گردد. به گونه‌ای که معیار «محدودیت آزادی عمل مسافر» که ستون اصلی آزمون دی به شمار می‌رود با ظهور گیت‌های هوشمند، بازرسی بیومتریک، مسیرهای هدایت خودکار و حذف و یا کاهش چشمگیر تماس مستقیم خدمه در حین سوار و پیاده شدن، مفهوم سنتی «کنترل و دستور» به تدریج محو شده و فرایند و تجهیزات مهندسی شده جایگزین آن می‌گردد که آزمون دی در رویارویی با این تغییرات دچار ابهام و تردید گردیده و به تشتت آرای دادگاه‌ها دامن می‌زند. از آن سو موقعیت مکانی مسافر و نزدیکی به گیت به عنوان یک معیار حد و مرز روشنی ندارد و بسیار نسبی است چرا که صرف فاصله فیزیکی معیار تعیین‌کننده‌ای نیست، آنچه اهمیت دارد این است که آیا مکان قرارگیری در آن مقطع زمانی جزئی از فرایند عملیاتی سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما بوده است یا خیر. علاوه بر آن «فعالیت مسافر» بیش از آنکه یک معیار عینی، خارجی و ساختاری باشد یک معیار فردی و ذهنی است. در حالی که تمرکز باید بر این باشد که آیا زیان در یک بستر عملیاتی که تحت مدیریت و سازماندهی حامل قرارداد رخ داده است یا خیر.

از این رو نویسندگان نظریه «تسلط عملیاتی» را پیشنهاد می‌کنند. بر اساس این نظریه دادگاه باید به سه پرسش محوری پاسخ دهد تا بتواند تشخیص دهد که آیا زیان در قلمرو مسئولیت حامل به وقوع پیوسته است یا خیر.

ضابطه اول - ضرورت ساختاری پروسه: به این مفهوم که آیا اقدام مورد نظر، ابزار و یا مسیر، برای پروسه سوار و یا پیاده شدن از هواپیما ضروری و اجتناب‌ناپذیر بوده است؟ به عبارتی

آیا مسافر می‌توانست بدون آن اقدام، بدون استفاده از آن ابزار و یا بدون عبور از آن مسیر پروسه پیاده شدن یا سوار شدن را به انجام برساند؟
به عنوان مثال در پرونده جی.آر آیا مسافر بدون استفاده از پلکان متحرک می‌توانست از هواپیما خارج شود؟

ضابطه دوم- تسلط سیستماتیک حامل: به این مفهوم که آیا طراحی، انتخاب، سازماندهی یا هماهنگی پروسه مورد نظر در اختیار حامل بوده و یا آن را در پروسه عملیاتی خود ادغام کرده است یا خیر؟ به عبارتی میزان تسلط حامل بر اجزای پروسه پیاده و سوار شدن مسافر تا چه اندازه است؟

به عنوان مثال چنانچه مسافر در حال عبور از فروشگاه‌های آزاد^۱ که در مسیر مسافر طراحی شده‌اند باشد و به علت طراحی نامناسب قفسه‌ها آسیب جسمی ببیند، به دلیل عدم تسلط سیستماتیک حامل از مسئولیت او خارج می‌گردد امری که آزمون Day در تشخیص آن دچار ابهام می‌شود.

ضابطه سوم- خطر عملیاتی قابل کنترل: به این مفهوم که اولاً آیا خطر به وجود آمده خطری است که منطقاً در بستر عملیات سوار شدن و یا پیاده شدن قابل تصور است؟ ثانیاً آیا این خطر از سوی حامل قابل مدیریت کردن در جهت عدم تحقق بوده است یا خیر؟
به عنوان مثال در پرونده بازرسی در دوحه (که اختلاف دادگاه‌هاست) جواب هر دو پرسش منفی است فلذا در محدوده مسئولیت حامل قرار نمی‌گیرد.

نظریه ارائه شده به جای تمرکز بر اینکه حادثه زیان‌بار در چه زمانی و در کجا اتفاق افتاده، بر تعیین محدوده شروع و پایان متمرکز بوده و از زاویه دیگر به موضوع می‌نگرد، که به نظر می‌رسد در عمل و در مواجهه با پرونده‌های نوظهور بتواند از یک طرف معیار دقیق‌تری در اختیار سیستم‌های قضایی بگذارد و از طرف دیگر به روح کنوانسیون‌های حقوق هوایی نزدیک‌تر باشد.

^۱. Duty Free Shop.

نتیجه‌گیری

با آنکه مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و مونترال، هیچ تعریف دقیقی از عملیات سوار و پیاده کردن مسافر و همچنین زمان شروع و پایان آن ارائه نشده است اما تلاش‌های قابل تحسینی چه از سوی حقوق دانان و چه از سوی رویه قضایی برای تفسیر این عبارات صورت گرفته است، تلاش‌هایی، که هم در صدد ارائه طریق برآمده‌اند و هم راه را برای بررسی منحصر به فرد هر پرونده سد نکرده‌اند.

به نظر نگارندگان معیار «در دستان حامل» بودن با آنکه معیار دقیق‌تری برای شروع و پایان مسئولیت حامل به دست می‌دهد اما با توجه به ضروریات جدید با ابهام‌هایی روبروست. از این‌رو با توجه به نیازهای جدید و وضعیت‌های نوظهور و لزوم همگامی دانش حقوقی با آن، نویسندگان این نوشتار نظریه «تسلط عملیاتی» را پیشنهاد می‌کنند که با توجه به ضوابطی که در اختیار می‌گذارد ابهامات را تقلیل داده و مسیر تحقق عدالت را روشن‌تر می‌سازد. از طرف دیگر این معیار پیشنهادی، از توسعه بیش از اندازه مسئولیت حامل جلوگیری می‌کند چرا که اعتقاد بر این است که حمایت از مسافر و در یک دایره بزرگتر، مصرف‌کننده نباید به نحوی باشد که انگیزه فعالیت را از طرف دیگر سلب کند و همواره باید به دنبال توازن رفت.

شاید به همین دلیل است که رویه قضایی نیز با عبور از عناصری نظیر آنچه که در آزمون Day دیدیم به همین راه متمایل شده است و تلاش نموده تغییراتی در رویه غالب تدارک کند.

در پایان لازم به ذکر است که با در نظر داشتن این معیار، به عنوان نمونه می‌توان در خصوص مسئولیت چمدان همراه مسافر و یا حتی مسئولیت در حین پرواز نیز قضاوت دقیق‌تری را شاهد بود.

فهرست منابع

منابع فارسی

۱. جباری، منصور؛ (۱۳۹۴). حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی، چ ۲، تهران، میزان.
۲. کاظمی، حمید؛ (۱۳۹۶). حقوق بین الملل خصوصی هوایی، چ ۱، تهران، سمت.

مقالات

۳. بناء نیاسری، ماشاء الله ؛ (۱۳۸۳). «کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی (مونترال ۲۸ می ۱۹۹۹)»، حقوقی بین المللی، شماره ۳۱.
۴. جباری، منصور؛ (۱۳۸۹). «مفهوم حادثه در حقوق حمل و نقل هوایی»، پژوهش های حقوق تطبیقی، دوره چهاردهم، شماره ۲.
۵. جباری، منصور؛ (۱۳۸۷). «جبران خسارت روحی و روانی در حمل و نقل هوایی»، تحقیقات حقوقی، شماره ۴۸.
۶. صادقی، حسین؛ (۱۳۸۶). «طرفین دعوی در حمل و نقل بین المللی هوایی و دادگاه صلاحیت دار بر اساس کنوانسیون ورشو و اصلاحیه های آن»؛ دیدگاه های حقوق قضایی، شماره ۴۲ و ۴۳.
۷. فخاری، امیر حسین ؛ محمدزاده، مسلم ؛ (۱۳۸۶). «ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹»، پژوهشنامه حقوق اسلامی، شماره ۲۵.
۸. محمدزاده وادقانی، علی رضا ؛ بناء نیاسری، ماشاء الله ؛ (۱۳۸۴). «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی»، دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۶۸.
۹. طاهری، سارا، حسینی مقدم، سیدحسن، دلشاد معارف ابراهیم. (۱۴۰۴). مطالعه تطبیقی مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی کالای خطرناک در حقوق کشور ایران، فقه و اسناد بین المللی، فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، قابل دسترس در: https://jcl.illrc.ac.ir/article_723947.html

منابع انگلیسی

1. Bartsch, Ron (2018), International Aviation Law (A Practical Guide), Second Edition, Routledge, New York.
2. Clarke, Malcolm A. (2010), Contracts of Carriage by Air, Second Edition, London, Lloyd's List.
3. Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. (2017), An Introduction to Air Law, 10th Edition, Netherlands, Kluwer Law International.
4. Drion, H. (1954), Limitation of Liabilities in International Air Law, First Edition, Berlin.
5. Eman Naboush, Raed Alnimer. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. Journal of Air Transport Management. 89.
6. Giannini, amedeo, (1932). Saggi di Diritto Aeronautico, Milan, First Edition, Vita e Pensiero.

7. Goedhuis, (1931). Observations Concerning Chapter 3 of the Convention of Warschau 1929, in Cinquième Congrès International de la Navigation Aérienne.
8. J. Scott Hamilton, with Dr. Sarah Nilsson, (2020). Practical Aviation & Aerospace Law, Aviation Supplies & Academics, Inc., Seventh Edition, Washington.
9. O. Riese, J.-T. Lacour, (2007). Précis de droit aérien, Second Edition, Paris, The Librairie générale de droit et de jurisprudence.
10. Pearson, Michael L. w., Riley, Daniel s., (2015). Foundations of aviation Law, Burlington, Routledge.
11. Scott, Benjamyn I., Trimarchi, Andrea. (2020). Fundamentals of International Aviation Law and Policy, Burlington, Routledge.
12. Thalin, Christoffer. (2002). The Air Carrier's Liability for Passenger Damages. Faculty of law university of lund.
13. Bartsch, Ron (2018), *International Aviation Law (A Practical Guide)*, Second Edition, Routledge, New York.
14. Clarke, Malcolm A. (2010), *Contracts of Carriage by Air*, Second Edition, London, Lloyd's List.
15. Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. (2017), *An Introduction to Air Law*, 10th Edition, Netherlands, Kluwer Law International.
16. Drion, H. (1954), *Limitation of Liabilities in International Air Law*, First Edition, Berlin.
17. Eman Naboush, Raed Alnimer. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. 89.
18. Giannini, amedeo, (1932). *Saggi di Diritto Aeronautico*, Milan, First Edition, Vita e Pensiero.
19. Goedhuis, (1931). *Observations Concerning Chapter 3 of the Convention of Warschau 1929*, in Cinquième Congrès International de la Navigation Aérienne.
20. J. Scott Hamilton, with Dr. Sarah Nilsson, (2020). *Practical Aviation & Aerospace Law*, Aviation Supplies & Academics, Inc., Seventh Edition, Washington.
21. O. Riese, J.-T. Lacour, (2007). *Précis de droit aérien*, Second Edition, Paris, The Librairie générale de droit et de jurisprudence.
22. Pearson, Michael L. w., Riley, Daniel s., (2015). *Foundations of aviation Law*, Burlington, Routledge.
23. Scott, Benjamyn I., Trimarchi, Andrea. (2020). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, Burlington, Routledge.
24. Thalin, Christoffer. (2002). The Air Carrier's Liability for Passenger Damages. Faculty of law university of lund.

Articles

25. Abeyratne R.I.R. (1996). Liability for personal injury and death under the Warsaw Convention and its relevance to fault liability in tort law, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXI,.
26. Cousins, Janice. (1976). Warsaw Convention—Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained Within a Terminal, 45 *Fordham L. Rev.* 369,
27. Naboush, Eman. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. 89.
28. Sullivan, George R. (1936) The Codification of Air Carrier Liability by International Convention. 7 *J. Air L. & Com.* 1.

29. Asif, Mostafa, Safety and Risk Assessment of Civil Aircraft during Operation, 2020, available at: <https://www.intechopen.com/chapters/73525>

Cases

30. Adatio v. Air Canada, Court of Appeal (Canada), May 21, 1992
31. Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (Supreme Court of the United States, 1985)
32. Air-Inter v. Sage, Cour d'appel de Lyon, February 10, 1976, Revue Française de Droit Aérien, 30, 266.
33. Buonocore v. Trans World Airlines, Inc., 900 F.2d 8 (2d Cir. 1990).
34. Labbadia v. Alitalia (Società Aerea Italiana S.p.A.), Court of Cassation (Italy, Civil Section), 2019.
35. Carmelo Labbadia -v- Alitalia (Società Aerea Italiana S.p.A) 2019
36. Dagi v. Delta Airlines, Inc., No. 19-1056 (1st Cir. 2020)
37. Day v. Trans World Airlines, Inc., 393 F. Supp. 217 (S.D.N.Y. 1975)
38. DHI22 v. Qatar Airways Group Q.C.S.C. (No 1), [2025] FCAFC 91 (Federal Court of Australia, Full Court).
39. Dick v. American Airlines, Inc., 476 F. Supp. 2d 61 (D. Mass. 2007)
40. Husserl v. Swissair, 485 F.2d 1240 (2d Cir. 1975).
41. JR v. Austrian Airlines AG, Case C-589/20, Court of Justice of the European Union (Grand Chamber) (2022).
42. Kruger v. Virgin Atlantic Airways, Ltd., 976 F. Supp. 2d 290 (E.D.N.Y. 2013)
43. MacDonald v. Air Canada, 439 F.2d 1402 (1st Cir. 1971).
44. Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976)
45. Moore v. British Airways PLC, 32 F.4th 110 (1st Cir. 2022).
46. Okeke v. Northwest Airlines, Inc., No. 1:07-cv-00538 (M.D.N.C. 2010).
47. Phillips v. Air New Zealand Ltd., [2002] 2 Lloyd's Rep. ____ (High Court of Justice).
48. Ramos v. American Airlines, Inc., No. 3:11-cv-207 (W.D.N.C. Oct. 25, 2011)
49. Walsh v. Northwest/KLM Airlines, Inc., No. 7:09-cv-01803 (S.D.N.Y. 2011).
50. Cass. 1re civ., 3 juin 1970, Maché c. Air France, RFDA 1970.

Documents

51. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999, (Montreal Convention)
52. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929 (warsaw Convention)
53. Hague Protocol, 1955.

References

1. Abeyratne R.I.R. (1996). Liability for personal injury and death under the Warsaw Convention and its relevance to fault liability in tort law, *Annals of Air and Space Law*, Vol. XXI,.
2. Adatio v. Air Canada, Court of Appeal (Canada), May 21, 1992
3. Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (Supreme Court of the United States, 1985)
4. Air-Inter v. Sage, Cour d'appel de Lyon, February 10, 1976, *Revue Française de Droit Aérien*, 30, 266.
5. Banna Niasari, Mashallah, (2004), *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal, 28 May 1999)*, International Law, No 31. (in Persian)
6. Bartsch, Ron (2018), *International Aviation Law (A Practical Guide)*, Second Edition, Routledge, New York.
7. Buonocore v. Trans World Airlines, Inc., 900 F.2d 8 (2d Cir. 1990).
8. Carmelo Labbadia -v- Alitalia (Societa Aerea Italiana S.p.A) 2019
9. Clarke, Malcolm A. (2010), *Contracts of Carriage by Air*, Second Edition, London, Lloyd's List.
10. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999, (Montreal Convention)
11. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, 1929 (Warsaw Convention)
12. Cousins, Janice. (1976). Warsaw Convention—Air Carrier Liability for Passenger Injuries Sustained Within a Terminal, 45 *Fordham L. Rev.* 369,
13. Dagi v. Delta Airlines, Inc., No. 19-1056 (1st Cir. 2020)
14. Day v. Trans World Airlines, Inc., 393 F. Supp. 217 (S.D.N.Y. 1975)
15. DHI22 v. Qatar Airways Group Q.C.S.C. (No 1), [2025] FCAFC 91 (Federal Court of Australia, Full Court).
16. Dick v. American Airlines, Inc., 476 F. Supp. 2d 61 (D. Mass. 2007)
17. Diederiks-Verschoor, I.H.Ph. (2017), *An Introduction to Air Law*, 10th Edition, Netherlands, Kluwer Law International.
18. Drion, H. (1954), *Limitation of Liabilities in International Air Law*, First Edition, Berlin.
19. Eman Naboush, Raed Alnimer. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. 89.
20. Fakhari, Amir Hosain, MohammadZadeh, Moslem, (2006), *The Elements for Establishing the Contractual Liability of the Air Carrier Toward the Passenger under the Warsaw System and the 1999 Montreal Convention*, Islamic Law Research, No 25. (in Persian)
21. Giannini, amedeo, (1932). *Saggi di Diritto Aeronautico*, Milan, First Edition, Vita e Pensiero.
22. Goedhuis, (1931). *Observations Concerning Chapter 3 of the Convention of Warschau 1929*, in Cinquième Congrès International de la Navigation Aérienne.
23. Hague Protocol, 1955.
24. Husserl v. Swissair, 485 F.2d 1240 (2d Cir. 1975).
25. J. Scott Hamilton, with Dr. Sarah Nilsson, (2020). *Practical Aviation & Aerospace Law*, Aviation Supplies & Academics, Inc., Seventh Edition, Washington.
26. Jabbari, Mansour, (2008), *Compensation for emotional and psychological damage in air transportation*, Legal Research Quarterly, No 48. (in Persian)
27. Jabbari, Mansour, (2010), *The concept of Accident in International Air Transport, Comparative Law Reserch*, Vol 14, 2st. (in Persian)

28. Jabbari, Mansour, (2015), *The Law of International Carriage by Air*, 2st, Tehran, Mizan Pub. (in Persian)
29. JR v. Austrian Airlines AG, Case C-589/20, Court of Justice of the European Union (Grand Chamber) (2022).
30. Kazemi, Hamid, (2019), *Private International Air Law*, 1st, Tehran, Samt Pub. (in Persian)
31. Kruger v. Virgin Atlantic Airways, Ltd., 976 F. Supp. 2d 290 (E.D.N.Y. 2013)
32. Labbadia v. Alitalia (Società Aerea Italiana S.p.A.), Court of Cassation (Italy, Civil Section), 2019.
33. MacDonald v. Air Canada, 439 F.2d 1402 (1st Cir. 1971).
34. Martinez Hernandez v. Air France, 545 F.2d 279 (1st Cir. 1976)
35. Mohammadzadeh Vadeghani, Alireza; Banna Niasari, Mashallah (2005), *The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, Faculty of Law and Political Science Quarterly (University of Tehran), No. 68. (in Persian)
36. Moore v. British Airways PLC, 32 F.4th 110 (1st Cir. 2022).
37. Naboush, Eman. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of Air Transport Management*. 89.
38. O. Riese, J.-T. Lacour, (2007). *Précis de droit aérien*, Second Edition, Paris, The Librairie générale de droit et de jurisprudence.
39. Okeke v. Northwest Airlines, Inc., No. 1:07-cv-00538 (M.D.N.C. 2010).
40. Pearson, Michael L. w., Riley, Daniel s., (2015). *Foundations of aviation Law*, Burlington, Routledge.
41. Phillips v. Air New Zealand Ltd., [2002] 2 Lloyd's Rep. ____ (High Court of Justice).
42. Ramos v. American Airlines, Inc., No. 3:11-cv-207 (W.D.N.C. Oct. 25, 2011)
43. Sadeghi, Hossein, (2006), *Parties to Litigation in International Air Carriage and the Courts of Competent Jurisdiction under the Warsaw Convention and Its Amending Instruments*, Judicial Law Views, No 42 & 43. (in Persian).
44. Scott, Benjamyn I., Trimarchi, Andrea. (2020). *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, Burlington, Routledge.
45. Sullivan, George R.(1936) The Codification of Air Carrier Liability by International Convention. 7 *J. Air L. & Com.* 1.
46. Taheri, Sara & Others, (2026), *A Comparative Study of Civil Liability Arising from the Air Transport of Dangerous Goods in Iranian Law, Jurisprudence (Fiqh), and International Instruments*, Research and development in comparative law, Available at: https://jcl.illrc.ac.ir/article_723947.html (in Persian)
47. Thalín, Christoffer. (2002). The Air Carrier's Liability for Passenger Damages. Faculty of law university of Lund.
48. Walsh v. Northwest/KLM Airlines, Inc., No. 7:09-cv-01803 (S.D.N.Y. 2011).