

قانون اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) و کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از

مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی

مصوب ۱۳۹۴/۴/۲۴

درباره ی قانون

«لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی» بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه ۱۳۹۰/۸/۲۹ هیئت وزیران به تصویب رسید و طی نامه ی شماره ۴۵۲۱۰/۲۰۷۸۱۸ مورخ ۱۳۹۰/۱۰/۲۰ برای طی تشریفات قانونی تصویب به مجلس شورای اسلامی ارسال شد. در مقدمه ی توجیهی این لایحه آمده است: مطابق ماده (۲۲) کنوانسیون ۱۹۲۹ میلادی ورشو و ماده (۲۴) تشریفات (پروتکل) اصلاحی ۱۹۵۵ میلادی مربوط به یکسان سازی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی، میزان غرامت ناشی از فوت یا صدمات بدنی که شرکت ها و متصدیان حمل و نقل هوایی در جریان سوانح هوایی باید به شکات و اولیای دم پرداخت کنند، معادل ۲۵۰,۰۰۰ فرانک پوانکاره فرانسه تعیین گردیده بود. با توجه به منسوخ شدن و از رونق افتادن واحد پولی فرانک پوانکاره، تشریفات (پروتکل) های (۱)، (۲) و (۴) مونترال - مصوب ۱۹۷۵ میلادی - مبنای پرداخت واحد پولی صندوق بین المللی پول موسوم به اس.دی.آر ملاک عمل قرار گرفتند؛ لکن دولت جمهوری اسلامی ایران هنوز به تشریفات (پروتکل) های اخیرالذکر ملحق نگردیده است، لذا چگونگی محاسبه ی میزان این گونه غرامات محل اختلاف می باشد. بنابراین در راستای انطباق با استانداردهای بین المللی و رفع خلأ قانونی موجود، این لایحه جهت طی تشریفات قانونی ارائه می شود.

مجلس این لایحه را جهت بررسی به کمیسیون عمران به عنوان کمیسیون اصلی ارسال کرد که کمیسیون مذکور این لایحه را با اصلاحاتی در جلسه ی مورخ ۱۳۹۱/۸/۱۶ به تصویب رساند و گزارش آن را به مجلس ارائه کرد. این لایحه در تاریخ ۱۳۹۴/۴/۲۴ در صحن علنی مجلس مطرح شد و با اصلاحاتی به تصویب نمایندگان رسید و برای طی روند قانونی مذکور در اصل (۹۴) قانون اساسی، به موجب نامه ی شماره ۷۳/۲۹۳۴۴ مورخ ۱۳۹۴/۴/۳۱ به شورای نگهبان ارسال شد. شورای نگهبان پس از بررسی این مصوبه در جلسه ۱۳۹۴/۵/۱۴، مفاد آن را مغایر با موازین شرع و قانون اساسی ندانست و نظر خود در این خصوص را طی نامه ی شماره ۹۴/۱۰۲/۲۲۵۴ مورخ ۱۳۹۴/۵/۱۴ به مجلس شورای اسلامی اعلام کرد.

تاریخ مصوبه مجلس شورای اسلامی: ۱۳۹۴/۴/۲۴

تاریخ بررسی در شورای نگهبان: ۱۳۹۴/۵/۱۴

ماده واحده - به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می شود به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی (۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی) و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی (۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی) مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی که در ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ میلادی (۳ مهر ۱۳۵۴ هجری شمسی) در مونترال به تصویب رسیده است به شرح پیوست ملحق گردد و اسناد الحاق را نزد امین اسناد تودیع نماید.

تبصره - در اجرای این قانون، رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

تشریفات (پروتکل) الحاقی شماره (۱) امضاء شده در مونترال در تاریخ ۲۵ سپتامبر ۱۹۷۵ (۱۳۵۴/۷/۳) به منظور اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰)

دولت‌های امضاءکننده زیر، با اذعان به سودمندی اصلاح کنوانسیون یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی امضاء شده در ورشو در تاریخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ (۱۳۰۸/۷/۲۰) به شرح زیر توافق نمودند:

فصل اول- اصلاحات کنوانسیون

ماده ۱- کنوانسیونی که مفاد این فصل آن را اصلاح می‌کند، کنوانسیون ورشو مورخ ۱۹۲۹ میلادی (۱۳۰۸ هجری شمسی) است.

ماده ۲- ماده (۲۲) کنوانسیون، حذف و ماده زیر جایگزین آن می‌گردد:

ماده ۲۲-

۱- در مورد حمل مسافرین، مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر) محدود می‌گردد. هرگاه طبق قانون دادگاهی که به موضوع رسیدگی می‌کند مقرر گردد که خسارات به اقساط پرداخت گردد، ارزش برابری اقساط مزبور نباید از این سقف تجاوز نماید. با این وجود طی قراردادی ویژه، متصدی حمل و نقل مسافر می‌تواند در مورد سقف بالاتری از مسئولیت توافق کنند.

۲- ...

دیدگاه مغایرت

اطلاق حکم مقرر در بند (۱) ماده (۲۲) کنوانسیون، موضوع ماده (۲) این مصوبه، مبنی بر محدود شدن مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر)، در صورتی که مبلغ مذکور کمتر از دیه‌ی فرد مسلمان باشد، مغایر با موازین شرعی است؛ زیرا در صورت وقوع جنایت بر فرد مسلمان، در مواردی که متصدی حمل و نقل مسئول حادثه و وقوع جنایت باشد، متصدی حمل و نقل ضامن دیه‌ی فرد مسلمان است و نمی‌توان ضمان آن را به میزانی کمتر از مقدار دیه‌ی مسلمان محدود کرد. ممکن است گفته شود تعیین مبلغ مذکور در این بند، منافاتی با پرداخت دیه‌ی شرعی ندارد؛ حال آنکه متبادر از تعبیر «مسئولیت» در این بند، یعنی همه‌ی آنچه بر عهده‌ی متصدی حمل و نقل است و لذا از این ماده چنین برداشت می‌شود که متصدی حمل و نقل به غیر از پرداخت مبلغ مذکور در این ماده، ضامن پرداخت چیز دیگری نیست.

دیدگاه عدم مغایرت

حکم بند (۱) ماده (۲۲) کنوانسیون، موضوع ماده (۲) این مصوبه، در خصوص تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر)، مغایرتی با موازین شرعی ندارد؛ زیرا موضوع این مصوبه در واقع مربوط به حق بیمه‌ی مسئولیت متصدی حمل و نقل است و ارتباطی به دیه‌ی فرد مسلمان ندارد. به بیان دیگر، این مصوبه در مقام تعیین دیه‌ی افراد نیست، بلکه با توجه به ضوابط مربوط به بیمه، درصدد تعیین یک معیار واحد جهت پرداخت بیمه‌ی افراد در موارد وقوع حوادث احتمالی است که این موضوع با پرداخت دیه‌ی شرعی هر فرد منافاتی ندارد.

دیدگاه ابهام

حکم بند (۱) ماده (۲۲) کنوانسیون، موضوع ماده (۲) این مصوبه، در خصوص تعیین مسئولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ ۸۳۰۰ حق برداشت ویژه (اس.دی.آر)، از جهت نامشخص بودن نسبت این مبلغ با دیه‌ی یک فرد مسلمان واجد ابهام است. به بیان دیگر، در این بند مشخص نیست آیا مبلغ مذکور جایگزین دیه‌ی شرعی فرد مسلمان می‌شود یا اینکه منافاتی با پرداخت دیه ندارد. بدیهی است در صورتی که این مبلغ جایگزین دیه‌ی شرعی باشد، این بند مغایر با موازین شرع خواهد بود.

نظر شورای نگهبان

بند (۱) ماده (۲۲) کنوانسیون موضوع ماده (۲) مصوبه، مغایر با قانون اساسی و موازین شرع شناخته نشد.

ماده ۱۰- هیچ‌گونه قید تحدید تعهدی را نمی‌توان در مورد این تشریفات (پروتکل) در نظر گرفت.

دیدگاه مغایرت

بر اساس تبصره‌ی ماده واحده‌ی این مصوبه، در اجرای این قانون، رعایت اصل (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران الزامی است. در این اصل ترتیبات خاصی برای صلح دعاوی راجع به اموال عمومی و دولتی یا ارجاع آن به داوری پیش‌بینی شده است که مطابق آن در هر مورد می‌بایست به تصویب هیئت وزیران رسیده و به اطلاع مجلس برسد. همچنین در مواردی که طرف دعوا خارجی باشد و در موارد مهم داخلی باید به تصویب مجلس نیز برسد. این در حالی است که بر اساس حکم ماده (۱۰) این کنوانسیون، هیچ‌گونه قید تحدید تعهدی را نمی‌توان در مورد تشریفات (پروتکل) موضوع این کنوانسیون در نظر گرفت. این موضوع بدین معناست که مثلاً نمی‌توان ارجاع به داوری برای حل اختلافات را مشروط به تصویب مجلس کرد. بر این اساس، ماده (۱۰) این کنوانسیون با مفاد تبصره‌ی ماده واحده‌ی این مصوبه، منافات دارد و از این رو، ماده (۱۰) این کنوانسیون، در موارد مربوط به حل اختلاف از طریق ارجاع به داوری، مغایر با اصل (۱۳۹) قانون اساسی است.

دیدگاه عدم مغایرت

حکم ماده (۱۰) کنوانسیون در خصوص عدم امکان در نظر گرفتن هرگونه قید تحدید تعهد در مورد تشریفات (پروتکل) موضوع این مصوبه، مغایرتی با اصل (۱۳۹) قانون اساسی ندارد؛ زیرا در صورتی که نتوان دعاوی موضوع اصل (۱۳۹) قانون اساسی را جهت ارجاع به داوری مطابق این اصل به تصویب مجلس رساند، می‌توان طبق ماده (۹) این کنوانسیون،^۱ عضویت در این تشریفات (پروتکل) را فسخ کرد.

نظر شورای نگهبان

ماده (۱۰)، مغایر با قانون اساسی و موازین شرع شناخته نشد.

نظر نهایی شورای نگهبان

مصوبه مجلس در خصوص لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) های اصلاحی (۱)، (۲) و (۴) کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به موجب تشریفات (پروتکل) لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، مغایر با موازین شرع و قانون اساسی شناخته نشد.

۱. «ماده ۹-»

۱- هر طرف این تشریفات (پروتکل) می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای به دولت جمهوری خلق لهستان عضویت خود در این تشریفات (پروتکل) را فسخ نماید.
۲- فسخ عضویت، شش ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ عضویت توسط دولت جمهوری خلق لهستان نافذ می‌گردد.
۳- میان طرف‌های این تشریفات (پروتکل)، فسخ عضویت در کنوانسیون طبق ماده (۳۹) آن توسط هر یک از آنها به هیچ وجه به منزله فسخ عضویت در کنوانسیون اصلاح‌شده به موجب این تشریفات (پروتکل) تلقی نخواهد شد.»