

تأثیر متقابل حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی و حقوق بین الملل خصوصی

با تاکید بر رویه قضایی دادگاه های ایران

دکتر به آذین حسینی

دکترای حقوق بین الملل - وکیل دادگستری

چکیده:

هواپیما امروزه یکی از متعارف ترین وسایل حمل و نقل جهت جابجایی افراد تلقی می گردد. گستردگی استفاده از این وسیله نقلیه در طول سالیان متمادی، منجر به ایجاد مجموعه ای از قواعد و ضوابط شده که شاخه حقوقی خاص و مستقلی را با عنوان «حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی» ایجاد کرده است. رشته ای که حقوق و تعهدات طرفین یک پرواز، یعنی مسافر و متصدی حمل را تحت نظم و قاعده در آورده و خصوصاً حمایت های لازم از مسافری را در برابر شرکت های هواپیمایی مقرر می دارد. اما از آنجا که گستره رابطه طرفین یک پرواز بین المللی از محدوده جغرافیایی یک کشور فراتر می رود، این رابطه علاوه بر مقررات بین المللی، به قوانین ملی بیش از یک کشور نیز ارتباط پیدا می کند. در نتیجه برای تعیین قوانین ماهوی مناسب (قانون حاکم) بر رابطه طرفین، حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی کافی نبوده و لازم است تا برای یافتن سایر قوانین مرتبط، به قواعد حقوق بین الملل خصوصی نیز متوسل شویم. همین امر تأثیرات متقابل حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و حقوق بین الملل خصوصی را بر یکدیگر منجر می شود. این مقاله قصد دارد تا این تأثیر متقابل را خصوصاً در نظام حقوقی کشورمان با نگاه ویژه به رویه قضایی دادگاه های ایران مورد توجه، نقد و تجزیه و تحلیل قرار دهد.

واژگان کلیدی:

حقوق بین الملل خصوصی، حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی، قانون حاکم، قواعد حل تعارض، قرارداد، کنوانسیون ورشو، متصدی حمل، خسارت، تاخیر در حمل

مقدمه:

آزادی حرکت از اساسی ترین حقوق انسانها محسوب می شود. اعلامیه جهانی حقوق بشر در ماده ۱۳ اشعار می دارد: «۱- هر کس حق دارد که آزادی حرکت و اقامت در محدوده مرزهای هر کشور برخوردار باشد. ۲- هر کس حق دارد هر کشور از جمله کشور خود را ترک کند و نیز حق دارد که به کشور خود باز گردد». از مهمترین جلوه های این آزادی، حق سفر برای انسانهاست و استفاده از هواپیما با توجه به امتیازاتی که دارد از مرسوم ترین وسایل جهت عبور سریع و ایمن از مرزهای جغرافیایی و سیاسی می باشد. حقوق هم نسبت به این رابطه اجتماعی بی تفاوت نبوده و در طول سالیان متمادی مجموعه قواعدی تحت عنوان «حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی» شکل گرفته که با تمرکز بر ماهیت رابطه و جزئیات و عرف جاری در آن، حقوق و تعهدات مسافری و شرکت های هواپیمایی را قاعده مند و منظم نموده است. اما می دانیم جهت بررسی دقیق حقوقی یک رابطه خصوصاً رابطه ای که واجد عناصر بین المللی است و مهمتر از آن، حل و فصل اختلافات حاصله از آن، با یک سری از قواعد مشخص روبرو نمی باشیم بلکه در گام اول و علی الظاهر مجموعه ای از قواعد حقوقی قابلیت اعمال دارند. در حقیقت باید گفت که هیچ فعالیتی به اندازه حمل و نقل هوایی دارای عناصر متعدد خارجی نیست و به همین دلیل ممکن است قوانین و مقررات مختلفی بر موضوعات مربوط به آن قابل اعمال بوده و دادگاه های مختلفی صلاحیت رسیدگی داشته باشند.

از باب نمونه در کشورمان ایران در رابطه با موضوع مربوط به حمل و نقل هوایی قوانین مختلف ماهوی چون قانون مدنی (مواد ۵۱۶ و ۵۱۷)، قانون تجارت (ماده ۳۷۸ و ۳۹۴)، قانون مجازات اسلامی (ماده ۷۱۴)، قانون مسوولیت مدنی و کنوانسیون ورشو قابلیت اعمال دارند. حال با دخالت یک عنصر بین المللی در این رابطه تعداد این مقررات می تواند تا چند برابر افزایش پیدا کند که البته این وظیفه قاضی رسیدگی کننده است که می بایست قانون مرتبط و مناسب با موضوع اختلاف را شناسایی و اعمال نماید.

از آنجا که رابطه بین مسافر و متصدی حمل از گستره مرزهای یک کشور گذر می کند در نتیجه با قوانین جاری در بیش از یک کشور و همچنین مقررات بین المللی سر و کار پیدا می کند. در نتیجه این رابطه منحصرأ با توسل به حقوق حمل و نقل بین المللی تحت نظم در نیامده و برای حل و فصل کلیه موضوعات مرتبط ابتدائاً باید به قواعد اساسی و بنیادین حل تعارض یا همان حقوق بین الملل خصوصی کشورها توسل

جست تا بهترین و مناسب ترین قواعد حاکم شناسایی شود. همین امر، تاثیر متقابل حقوق بین الملل خصوصی و حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی را ایجاد می کند. در این نوشتار خواهیم دید تعامل بین این دو دسته قواعد حقوقی باعث می شود تا مفاهیمی نوین وارد نظام های حقوقی ملی کشورها شده و تحول و پویایی این نظامها را منجر شود. این روابط به نحوی است که گویی مفاهیم نوین حقوقی که تحت تاثیر استانداردهای سطح بالای بین المللی در حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی ایجاد شده از مسیر قواعد حل تعارض کشورها عبور نموده، وارد نظام حقوقی آن کشور شده و بر روابط حقوقی بین اشخاص اعمال می شوند. در این راه قصد داریم رویه های قضایی به ویژه رویه قضایی ایران را مورد بررسی و دقت نظر ویژه قرار دهیم. در انتها باید متذکر شد بی شک هدف و فلسفه اصلی مقررات بین المللی در حوزه حمل و نقل هوایی بین المللی، یکسان سازی و ایجاد وحدت در قواعد حاکم بر این حوزه می باشد. اما نکته مهم و اساسی این است که برای یافتن همان مقررات بین المللی مرتبط هم ابتدئاً باید به قوانین حل تعارض مراجعه کنیم و قطعاً نمی توان برای حل یک اختلاف از گذر قواعد حقوق بین الملل خصوصی عبور نکرده و بدون مبنای حقوقی اقدام به اعمال مقررات بین المللی نماییم.

۱. گام اول: شناسایی ماهیت رابطه حقوقی

بی شک جهت بررسی دقیق و تعیین قوانین حاکم بر یک رابطه حقوقی نخست شناسایی ماهیت و نوع آن رابطه از اهمیت اساسی برخوردار است. در همین راستا برای بررسی وضعیت حقوقی مسافر و شرکت های متصدی حمل ابتدئاً باید مشخص شود که چه نوع رابطه حقوقی بین طرفین جاری است.

واضح است که رابطه اصلی بین مسافر و شرکت هواپیمایی، قراردادی جهت حمل مسافر و بار او به مقصد معین و در ازای مبلغ مشخصی می باشد. به عبارت دیگر این توافق و جزئیات تعهدات طرفین، یک رابطه قراردادی است که به شکل خرید بلیت توسط مسافر از شرکت هواپیمایی در ازای پرداخت وجه جلوه می یابد که موضوعات و مسائل مبتلا به آنرا باید در فضای حقوق قراردادهای و اصول و منطق حاکم بر این بخش از حقوق تجزیه و تحلیل نمود.

شاید در نگاه اول به نظر بیاید که خود بلیت خریداری شده به منزله قرارداد منعقد بین مسافر و متصدی حمل می باشد. برای بررسی این فرضیه بد نیست به تعریف بلیت در عرف هواپیمایی نگاهی داشته باشیم. ماده ۱ شرایط حمل شرکت

هوایمایی قطر، بلیت را اینگونه تعریف می کند:

«بلیت: اعم است از هر مدرکی موسوم به «بلیت مسافر و بررسی چمدان» که به صورت کاغذی یا الکترونیک توسط ما [شرکت هوایمایی] یا به نمایندگی از ما صادر شده و شامل شرایط قرارداد، اطلاعات و کوپن های مربوطه باشد»^۱.

شرکت هوایمایی امارات نیز تعریف مشابهی در مورد بلیت ارائه می دهد.^۲ همچنین طبق «دستور العمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی-ویرایش هفتم» مصوب فروردین ماه ۱۳۹۴ شورایعالی هوایمایی که به تایید مقام وزارت راه و شهرسازی رسیده است^۳ بلیت را اینگونه تعریف می کند:

«۱-۵- بلیت: بلیت مسافری مدرکی است متعبر دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن، اعم از بلیت رایگان و تخفیف دار که به صورت الکترونیکی و یا به صورت کاغذی صادر می گردد.»

مشاهده می شود که در حمل و نقل بین المللی، بلیت در معنای دقیق خود به تنهایی قرارداد تلقی نشده و در حقیقت مدرکی است که دلالت بر وقوع ایجاب و قبول بین طرفین حمل هوایی و انعقاد توافقی با جزئیات معین دارد. در حقیقت شرکت هوایمایی با صدور بلیت، رضایت و مسئولیت خود به حمل مسافر را طبق تعهداتی که در شرایط عمومی حمل خود تشریح کرده بیان می نماید و مسافر نیز با دریافت بلیت و پرداخت وجه متقابلاً رضایت خود به شرایط این قرارداد را اعلام می دارد. لازم به توضیح است که تمامی شرکت های هوایمایی جهت حمل مسافر، سند

^۱ Qatar Airways Conditions of Carriage for Passengers and Baggage, 7 May 2014, Available at: <http://www.qatarairways.com/iwov-resources/temp-docs/conditions-of-carriage-20140507.pdf>, Article 1.

^۲ Emirates Conditions of Carriage for Passengers and Baggage, Emirates Conditions of Carriage for Passengers and Baggage, 10 May 2012, Available at: [http://www.emirates.com/nl/english/images/english%20final10may2012%20%20\(3\)_tcm394-194795.pdf](http://www.emirates.com/nl/english/images/english%20final10may2012%20%20(3)_tcm394-194795.pdf), Article 1.

^۳ «دستور العمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی-ویرایش هفتم» مصوب فروردین ماه ۱۳۹۴ شورایعالی هوایمایی که به تایید مقام وزارت راه و شهرسازی، برای دیدن این دستور العمل ن.ک. به: پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نشانی اینترنتی: [/http://news.mrud.ir/news/6539](http://news.mrud.ir/news/6539)

مفصلی تحت عنوان شرایط عمومی حمل مسافر و بار دارند که این سند جزئیات حقوق و تعهدات دو طرف رابطه را به دقت و به تفصیل تعیین می نماید و با خرید بلیت توسط مسافر، خود به خود این شرایط عمومی بر رابطه حقوقی بین مسافر و شرکت متصدی حمل اعمال می شود. اصولاً این شرایط عمومی توسط شرکت های هواپیمایی ارائه نمی شود و مسافری نیز به علت عدم آگاهی به وجود آن، بی توجهی یا بی حوصلگی اقدامی جهت دریافت و مطالعه آن نمی کنند.

اما در صورت درخواست مسافری، شرکت های هواپیمایی می بایست یک نسخه از این شرایط عمومی حمل خود را به مسافری ارائه داده و عموماً این شرایط عمومی در پایگاه های اینترنتی شرکت های هواپیمایی بین المللی با درجه کیفی بالا موجود است که افراد و مسافری می توانند با مراجعه به آن پایگاه به راحتی به آن دسترسی داشته و دریافت نمایند.

نکته مهم این است که شرکت های هواپیمایی در این شرایط کلی حمل بار و مسافر سعی می کنند تا با پیش بینی تسهیلات و امتیازات مساعدتر و اعمال استانداردهای بالاتر برای مسافری (مثل تعیین خسارت های بالاتر در مورد گم شدن چمدان یا تاخیر در حمل) در جذب مشتری با هم رقابت داشته باشند و اینگونه نیست که شرایط عمومی شرکت های هواپیمایی کاملاً مشابه هم باشد؛ هر چند که ساختار کلی آنها یکسان است.

در مورد ماهیت این شرایط عمومی حمل باید گفت این شرایط در واقع از مصادیق «قراردادهای الحاقی» یا «قراردادهای تحمیلی» می باشد به همین خاطر هم شاید مسافری که از وجود چنین سندی مطلع هستند چندان انگیزه ای برای دریافت و مطالعه آن ندارند. بحث و اختلاف نظر راجع به قراردادهای الحاقی بسیار است و بررسی و طرح آنها در حیطه موضوعی این نوشتار نیست. اما به صورت کلی می توان گفت قراردادهای الحاقی قراردادهایی هستند که به وسیله یکی از دو طرف قرارداد تنظیم شده و طرف دیگر به آن رضایت داده است بدون اینکه امکان واقعی تغییر آنرا داشته باشد^۴ و اصولاً موضوع قرارداد کالا و خدماتی ضروری است که در عمل در انحصار عرضه کننده آن است یا رقابت در آن موضوع بسیار محدود است.

در قراردادهای الحاقی، ایجاب به صورت یک فرم چاپی و نمونه عرضه می شود که در آن، تمام شروط و مفاد قرارداد وجود دارد و در تنظیم آن دقت زیادی صورت گرفته و در عین حال از پیچیدگی زیادی نیز برخوردار است که فهم آن برای افراد عادی

^۴ امیرناصر، کاتوزیان، قواعد عمومی قراردادها، تهران، شرکت انتشار، چاپ دوم، ۱۳۷۶، ص ۲۵.

مشکل است و یا اینکه به قدری ریز نوشته شده که معمولاً افراد رغبتی به خواندن آن نمی کنند ولی مجبور به پذیرش آن هستند. ضمن اینکه این پیشنهاد، برای همه مردم به یک شکل و با شروط یکسان ارائه می شود.^۵

خصوصیت دیگر آن، طول مدت و دوام قرارداد الحاقی است. یعنی محدود به زمان کوتاهی نیست، بلکه این پیشنهاد برای عموم افراد به صورت یکسان و مستمر عرضه می گردد و این طول مدت و شکل ایجاب، به واسطه طبیعت قرارداد الحاقی است، چون پیشنهاد توسط کسی ارائه می شود که دارای قدرت انحصاری است. از این رو طبیعی است که عرضه کننده کالا یا خدمات بتواند با توجه به شرایط اقتصادی و اجتماعی، شروط و تعرفه های خاصی را معین کند که معمولاً با دوام و پایدار بوده و تا مدت طولانی نیاز به تغییر و تعدیل آن نیست.^۶

به هر صورت برای بررسی این رابطه حقوقی مشخص شد که حمل مسافر توسط شرکت های هواپیمایی یک رابطه قراردادی است که برای تعیین حدود تعهدات طرفین در برابر هم و تفسیر ابهامات و رفع اختلافات باید شرایط عمومی حمل شرکت هواپیمایی به دقت بررسی شود. حال با مشخص شدن ماهیت حقوقی نوع این ارتباط، لازم است چگونگی و کم و کیف تعیین قانون ماهوی حاکم بر اختلاف (قانون حاکم) توسط مرجع رسیدگی کننده و دادگاه مورد توجه قرار گیرد.

۲. حقوق بین الملل خصوصی، تعیین کننده قواعد ماهوی حاکم

بی شک یک رابطه حقوقی که موضوع آن از مرزهای یک کشور عبور کند با قوانین و مقررات کشورهای مختلف مواجه خواهد شد. لذا برای آنکه بتوان آن رابطه حقوقی و اختلافات و موضوعات ناشی از آنرا به درستی تجزیه و تحلیل نمود باید در گام نخست از قوانین مختلف و احتمالاً متعارض، قوانین و مقررات مناسب، صحیح و قابل اعمال بر آنرا شناسایی نمود و این مهم جز با توسل به مقررات حقوق بین الملل خصوصی (قواعد حل تعارض) مربوطه میسر نخواهد بود.

به بیان دیگر اصولاً اگر یک رابطه حقوقی تنها به یک کشور مربوط شود این رابطه حقوقی تابع قانون داخلی همان کشور خواهد بود چرا که هیچ عامل خارجی در آن دخالت ندارد. اما همین که یک عامل خارجی در رابطه حقوقی ورود پیدا کند، در آن

^۵ حسن، قافی، «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی»، مجله فقه و حقوق، پاییز ۱۳۸۳، شماره ۲، ص ۶۸.

^۶ همان.

صورت با مسئله تعارض قوانین مواجه می شویم. عامل خارجی ممکن است وقوع مال مورد معامله یا عمل و واقعه حقوقی در خارج باشد یا تنظیم سند در کشور خارجی و نیز ممکن است تابعیت خارجی افراد باشد یا اقامتگاه آنان در خارج از کشور.^۷

در این زمینه خصوصاً وقتی موضوعی منجر به اختلاف شده و طرفین یا یکی از آنها قصد احقاق حق از طریق مراجع قضایی ملی را دارد، باید توجه نمود که موضوع مهم دیگری نیز وجود دارد که تعارض دادگاه ها می باشد که این امر باید کاملاً از موضوع تعارض قوانین تفکیک شود. حل تعارض دادگاه ها مقدم بر مسئله تعارض قوانین می باشد و دادگاه ملی می بایست قبل از تعیین قانون حاکم بر دعوی نسبت به صلاحیت یا عدم صلاحیت خود اظهار نظر کرده باشد. پر واضح است که صلاحیت دادگاه یک کشور الزاماً همراه با صلاحیت قانون آن کشور نیست، یعنی هرگاه در دعوی دادگاه یک کشور واجد صلاحیت باشد این صلاحیت با صلاحیت قانون کشور متبوع دادگاه ملازمه ندارد.^۸ مثلاً در یک دعوای ناشی از قرارداد ممکن است دادگاه های ایران صلاحیت رسیدگی به موضوع را داشته باشند ولی لزوماً قوانین ماهوی ایران حاکم بر موضوع نبوده (به جز در مورد تعارض با موضوع نظم عمومی و اخلاق حسنه) و قاضی می بایست قوانین کشور خارجی را بر موضوع حاکم نماید.

همچنین ممکن است این شائبه پیش آید که با وجود کنوانسیون های بین المللی در زمینه حقوق حمل نقل هوایی بین المللی که با هدف یکسان سازی مقررات در این حوزه تصویب شده اند (مشخصاً کنوانسیون ورشو و مونترال) دیگر نیاز و اجازه ارجاع به قواعد حل تعارض نمی باشد. اما همانطور که گفتیم این امر ناشی از عدم توجه لازم به تمایز بین موضوع صلاحیت دادگاه ملی با قانون حاکم بر اختلاف می باشد.

این موضوع را در قالب یک مثال تشریح می کنیم. فرض کنیم یک ایرانی مقیم امارات برای سفر رفت و برگشت خود به ایران، در کشور امارات بلیطی را از شرکت هواپیمایی امارات خریداری نماید. بعد از سفر به ایران و هنگام بازگشت به امارات با نقض تعهد شرکت مزبور مراجعه می شود. حال سوال این است که اگر این فرد برای طرح دعوا به دادگاه ایرانی مراجعه نماید، این دادگاه چه قانونی را باید اعمال کند. مشخصاً آیا کنوانسیون ورشو باید اعمال شود یا کنوانسیون مونترال؟

پاسخ این سوال را جز با توسل به قوانین حل تعارض ایران نمی توان یافت. در این مثال قاضی با توجه به ماهیت دعوا که یک اختلاف قراردادی است می بایست به

^۷ نجادعلی، الماسی، حقوق بین الملل خصوصی، تهران، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۲، ص ۱۹.

^۸ همان، ص ۲۲.

ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران مراجعه نموده و در نتیجه قوانین کشور امارات را اعمال نماید و با توجه به اینکه دولت امارات به کنوانسیون مونترال پیوسته امکان اعمال آن کنوانسیون به عنوان قانون خارجی برای قاضی ایرانی وجود دارد. پس این موضوع که با وجود قواعد بین المللی مشترک و یکنواخت در زمینه حقوق حمل و نقل هوایی بین المللی، دیگر نباید به قوانین داخلی مراجعه نمود ناشی از عدم توجه به تمایز بین قواعد ماهوی و قواعد حل تعارض ملی می باشد، چرا که یک قاضی ملی هیچگاه قبل از مراجعه به قوانین حل تعارض خود نمی تواند به نحو صحیحی قانون حاکم بر اختلاف را تعیین نماید.

باید توجه داشت که از لحاظ تکنیکی ارجاع دعوا به دادگاه نیز باید با دقت نظر صورت گیرد چرا که دادگاه های هر کشوری تنها ملزم به رعایت قواعد حل تعارض خود می باشند و نمی توانند برای تعیین قانون مناسب ماهوی حاکم بر موضوع مورد اختلاف به قوانین حل تعارض کشور دیگری غیر از کشور متبوع خود مراجعه نمایند. بنابراین بسته به اینکه اختلاف یا موضوع به دادگاه چه کشوری ارجاع شود امکان دارد قوانین ماهوی حاکم بر موضوع متفاوت باشد، این همان چیزی است که در حقوق از تاثیر تعارض دادگاه ها در تعارض قوانین یاد می شود.

به هر تقدیر از حوزه موضوعی نوشتار دور نشویم و به این موضوع توجه داشته باشیم که به هنگام بررسی یک رابطه یا اختلاف ناشی از حقوق حمل و نقل مسافری بین المللی آن چیز که باید در بدو امر مورد توجه دادگاه و طرفین این رابطه قراردادی قرار گیرد، قوانین حل تعارض مربوطه است و با بررسی دقیق این قوانین است که قاضی می تواند قوانین ماهوی صحیح و مناسب قابل اعمال بر موضوع را بیابد. تنها راه و مسیری که برای دادگاه یا طرفین این رابطه قراردادی جهت دسترسی به قوانین ماهوی مناسب وجود دارد، گذر از مسیر قواعد حل تعارض مربوطه است که قطعاً عدم توجه به آن منجر به اعمال قوانین نامناسب، اشتباه و غیر مرتبط ماهوی بر موضوع خواهد شد. در اینجا لازم است که رویه قضایی دادگاه های ایران در این زمینه مورد توجه قرار گیرد.

۱-۱) پرونده اول

در دعوایی که توسط یک مسافر ایرانی (خواهان) علیه شرکت هواپیمایی امارات (خوانده) به جهت تاخیر در حمل وی مطرح شد، خواهان جهت محکومیت خوانده - البته بدون استناد به قوانین حل تعارض ایران- خواستار اعمال کنوانسیون ورشو می شود. در این پرونده قرار بوده مسافر ابتدائاً از تهران به دوبی و بعد از طریق دوبی به مقصد بارسلونا حمل شود که سفر از دوبی به سمت بارسلونا با تاخیر صورت می گیرد.

کشورمان ایران به موجب «قانون اجازه الحاق دولت ...ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی (مصوب ۱۳۵۴)» به این کنوانسیون پیوسته است و طبق ماده ۹ قانون مدنی مفاد این کنوانسیون در حکم قانون می باشد. اما دولت ایران به کنوانسیون مونترال «جهت یکسان سازی برخی قواعد حمل و نقل بین المللی هوایی» مصوب ۲۸ می ۱۹۹۹^۹ که موضوعی مشابه کنوانسیون ورشو می باشد پیوسته است.

از آنجا که دعوی مطروحه دارای عنصر بین المللی بود به نظر می آید دادگاه بدوی بی آنکه به وضوح الزامش به تعیین قانون حاکم بر موضوع اختلاف را با توسل به قواعد حل تعارض ایران اعلام دارد اما به صورت ضمنی این دغدغه را در رسیدگی داشته است. عین عبارات دادنامه ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۲۹۲ مورخ ۹۱/۴/۴ صادره از دادگاه حقوقی تهران نقل می شود:

«... النهایه دادگاه در تصمیم گیری خود به این نکات توجه دارد: ۱- قانون حاکم در جمهوری اسلامی ایران در موضوع مورد بحث کنوانسیون ۱۲ اکتبر ورشو مربوط به یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی و پروتکل اصلاحی ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه آن کنوانسیون (ورشو) می باشد و قرارداد حمل خواهان تابع قرارداد محل انعقاد یعنی قوانین جمهوری اسلامی ایران است و از سویی محل تعهد خواننده در حمل خواهان که بخشی از تعهدات خواننده بوده کشور امارات متحده عربی (فرودگاه بین المللی دوبی) بوده است که کشور مذکور ضمن عضویت در کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و

^۹ حقوق حمل و نقل هوایی تا سال های متمادی از وجود قواعد متعدد و پراکنده و در بسیاری موارد ناهماهنگ برخوردار بود که موجب آشفتگی و سردرگمی می شد. از زمان تصویب کنوانسیون ورشو (۱۲ اکتبر ۱۹۲۹) راجع به حمل و نقل بین المللی، مقررات و اصلاحیه های بسیار مختلف و متعددی در رابطه با حمل و نقل بین المللی هوایی وضع شد. تا اینکه جامعه بین المللی با هدف رفع این ناهماهنگی و آشفتگی ها و همچنین به روز کردن مقررات در این حوزه اقدام به تصویب کنوانسیون مونترال راجع به برخی از مقررات حمل و نقل بین المللی هوایی مصوب ۲۸ می ۱۹۹۹ می کند که در واقع حاصل ۷۰ سال تجربه جامعه جهانی در خصوص مقررات حقوق بین الملل خصوصی هوایی است. دولت ایران هنوز به این کنوانسیون پیوسته است (برای ملاحظه ترجمه فارسی غیر رسمی این کنوانسیون ن. ک. به: علیرضا محمد زاده وادقانی و ماشالله بناء نیاسری، «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۸، تابستان ۱۳۸۴، ص ۲۷۹).

پروتکل اصلاحی ۱۹۵۵ لاهه آن کنوانسیون، عضو کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال برای یکسان سازی برخی قواعد حمل و نقل بین المللی نیز می باشد. ۲-در قرارداد حمل به تکرار و صریحاً به مقررات کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال اشاره و استناد شده
بنابر مراتب معنونه به نظر این دادگاه، اگرچه قانون حاکم در موضوع مورد بحث

در جمهوری اسلامی ایران کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل اصلاحی ۱۹۵۵ لاهه آن کنوانسیون است لیکن خواهان با خرید بلیت از شرکت خوانده با توجه به مستندات ابرازی از سوی خوانده و ترجمه شده از سوی کارشناس رسمی دادگستری حاکمیت کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال را بر موضوع دعوا پذیرفته است که این کنوانسیون خود در ماده ۳۳ اجازه طرح دعوی خسارت ناشی از تاخیر در حمل مسافر را در دادگاه محل انعقاد قرارداد تجویز کرده است. پس بنا به قبول اصل حاکمیت اراده و تصریح ماده ۱۰ قانون مدنی در این خصوص به نظر می رسد هم به جهت تصریح حاکمیت کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال بر رابطه طرفین و هم اینکه تاخیر به وجود آمده در قسمتی از تعهدات خوانده در کشور [ی] صورت گرفته که ملحق به کنوانسیون یاد شده می باشد قانون حاکم بر موضوع همان کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال می باشد»^{۱۰}.

در تفسیر رای دادگاه بدوی می توان فرض را بر این گذاشت که هر چند متن دادنامه صراحتاً ماده ۹۶۸ قانون مدنی که قاعده حل تعارض مربوط به موضوع این اختلاف که یک اختلاف قراردادی هست را بیان نکرده اما به صورت ضمنی آنرا مد نظر داشته است به همین علت هم اشاره شده که قانون حاکم در جمهوری اسلامی ایران کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی به آن می باشد.

اما از سوی دیگر در توجیه حاکمیت کنوانسیون مونترال بر موضوع اختلاف به چند دلیل دادنامه از ابهام و ایراد برخوردار است. دلیل اول اینکه مشخص نیست که قاضی محترم بدوی طبق چه اصل و قاعده حقوقی به قانون محل اجرای تعهد خوانده، که در این اختلاف کشور امارات است اشاره کرده است. همانطور که در بخش یک همین نوشتار اشاره شد رعایت قوانین حل تعارض (قواعد حقوق بین الملل خصوصی) هر کشوری برای قاضی متبوع آن کشور لازم الاجراء بوده و جنبه امری دارد. در نظام حقوقی ایران هم تنها قاعده حل تعارض حاکم بر قراردادها ماده ۹۶۸ قانون مدنی می باشد که قانون حاکم بر قراردادها را قانون محل وقوع عقد یا قانون دیگری که تحت شرایطی طرفین یک قرارداد صریحاً یا ضمناً انتخاب نموده اند قرار داده است. بنابراین

^{۱۰} دادنامه بدوی شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۲۹۲، صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۴/۴.

با توجه به عدم تصریح قوانین ایران مبنی بر حکومت قوانین محل اجرای تعهد بر یک موضوع قراردادی، قاضی ایرانی نمی توانسته تا قانون محل اجرای تعهد را بر اختلاف حاکم نماید.

البته از سوی دیگر قرائنی دیگر در دادنامه وجود دارد که این امر را به ذهن متبادر می نماید که شاید اعمال کنوانسیون مونترال به عنوان قانون جاری در کشور امارات متحده عربی، ناشی از اصل حاکمیت اراده که در بخش اخیر ماده ۹۶۸ قانون مدنی به آن اشاره شده می باشد که البته خواهیم دید که حتی اگر این فرض هم درست باشد طبق مبانی حقوقی باز شرایط اعمال قانون کشور امارات در این اختلاف وجود نداشته است.

چرا که اولاً به نظر می آید دیدگاه غالب در مورد ماده ۹۶۸ قانون مدنی و البته رویه غالب محاکم بر امری تلقی کردن این ماده می باشد.^{۱۱} بدین معنی که صدر ماده به صورت امری تکلیف قراردادهایی که توسط اتباع ایرانی منعقد می شود را تعیین نموده که در هر حالت تابع قانون محل وقوع عقد است و قسمت دوم ماده تنها ناظر به اتباع غیر ایرانی می باشد.

اما اگر فرض را بگیریم که قاضی صادر کننده رای از جمله افرادی هستند که قائل به تخییری بودن ماده ۹۶۸ قانون مدنی می باشند^{۱۲} و مفاد کنوانسیون مونترال نه از باب یک سند بین المللی بلکه از باب توافق ضمن عقد طرفین، اعمال شده باز در این اختلاف شرط انتخاب ضمنی و صریح طرفین اختلاف در مورد اعمال مفاد کنوانسیون وجود نداشته است.

توضیح اینکه از آنجا که شرکت های هواپیمایی در بسیاری از کشورهای دنیا فعالیت می نمایند که برخی از آن کشورها به هر دو کنوانسیون ورشو و مونترال پیوسته و برخی مانند کشورمان ایران تنها به یکی از این دو کنوانسیون پیوسته و برخی احتمالاً عضو هیچ کدام از این کنوانسیون های بین المللی نیستند لذا مفاد شرایط عمومی حمل خود را به نحوی تهیه و تنظیم می کنند که بسته به قوانین حل تعارض کشور محل اختلاف امکان اعمال هر یک از دو کنوانسیون ورشو و مونترال بسته به مورد وجود داشته باشد و اینگونه نیست که به صورت قاطع روابط دو طرف را تابع یکی از این کنوانسیون ها قرار داده باشند.

^{۱۱} به عنوان مثال بنگرید به: امیر ناصر، کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، نشر دادگستر، چاپ دوم، پاییز ۱۳۷۷، ص ۵۸۴.

^{۱۲} جهت ملاحظه نظر مخالف نسبت به امری بودن ماده ۹۶۸ قانون مدنی بنگرید به: نجادعلی، الماسی، پیشین، صص ۳۴۳-۳۴۷.

به عنوان نمونه ماده ۱۵ شرایط حمل شرکت هواپیمایی امارات تحت عنوان «مسئولیت جبران خسارت» بیان می دارد:

۱-۱۵) قواعد حاکم

مسئولیت ما به وسیله قوانین حاکم و این شرایط حمل تعیین می شود. در جائیکه سایر خطوط هوایی در سفر شما دخیل باشند، مسئولیت آنها وفق قوانین حاکم و شرایط کلی حمل مسافر آنها خواهد بود، مگر آنکه در این شرایط حمل بنحو دیگری مقرر شده باشد. قوانین حاکم می تواند ترکیبی از کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون مونترال و یا قوانینی داخلی که در هر کشور جاری است باشد. کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال بنحویکه در آن کنوانسیونها مقرر شده است بر حمل بین المللی اعمال خواهند شد.^{۱۳}

یا در ماده ۱۵-۳-۱ همان شرایط حمل صراحتاً ذکر شده «در جائیکه کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون مونترال شامل حمل شما می شوند، مسئولیت ما تابع مقررات و محدودیت های کنوانسیون حاکم میباشد.»

شرایط حمل شرکت هواپیمایی القطریه نیز مقررات مشابهی دارد. ماده ۱۶ شرایط عمومی حمل این شرکت هواپیمایی بیان می دارد: «با توجه به بندهای ۲ و ۳ که در ذیل می آید، هر نوع حملی مشمول قواعد و محدودیت های مقرر جهت مسئولیت که توسط کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون مونترال وضع شده می باشد مگر اینکه حمل صورت گرفته هوایی نبوده یا بین المللی نباشد که کنوانسیون بر آن اعمال گردد».^{۱۴}

بنابراین متوجه می شویم که در عرف هواپیمایی و در موضوعی که راجع به آن دادنامه صادر شده است مسافر و متصدی حمل چه صراحتاً و چه به صورت ضمنی در مورد اعمال کنوانسیون مونترال یا کنوانسیون ورشو توافق نکرده اند و این امر را در حقیقت به مرجع رسیدگی کننده اختلاف سپرده شده تا آن مرجع با توسل به قواعد حل تعارض نسبت به تعیین کنوانسیون مربوطه و مفاد آن اقدام نماید که البته این یکی از بارزترین وجهه های تاثیر حقوق بین الملل خصوصی بر حقوق حمل هوایی مسافری بین المللی می باشد.

همچنین در دادنامه مذکور می بینیم که قاضی محترم پرونده گویا تعیین قانون حاکم را امری تخییری تلقی نموده و از بین قانون حاکمی که توسط قواعد حل تعارض

¹³ Emirates Conditions of Carriage, Op. Cit., Article 1, 33.

¹⁴ Qatar Airways Conditions, Op. Cit., Article 16, 32.

ایران به دست آمده با قانون حاکمی که توسط قواعد حل تعارض امارات به دست می آید یکی را انتخاب نموده است. در حالیکه اشاره شد طبق اصول اولیه حقوق بین الملل خصوصی، دادگاه ها ملزم به اجرای قانون حل تعارض خود و قوانین ماهوی که در اثر اعمال قاعده حل تعارض شان به دست می آید می باشند و حق ندارند که قانون حاکم را نادیده گرفته و قانون ماهوی دیگری را بر موضوع اختلاف اعمال کنند.

به عبارت دیگر در اختلاف مورد نظر دادگاه بدوی می بایست ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران که قانون حاکم بر قراردادها را قانون محل انعقاد عقد (در موضوع مورد اختلاف ایران) می دانست اعمال می نمود و چون کشورمان ایران به کنوانسیون ورشو پیوسته است چیزی جز مفاد این کنوانسیون و البته مفاد قرارداد منعقد شده بین دو طرف نمی توانست بر اختلاف تسری یابد و اعمال کنوانسیون مونترال بر اختلاف تنها نتیجه عدم توجه کافی به قاعده حل تعارض توسط دادگاه بدوی و ماهیت امری این قواعد می باشد.^{۱۵}

اما در این رابطه شایسته است دیدگاه مرجع تجدید نظر به این موضوع را نیز مورد توجه قرار دهیم. خواهان پرونده مورد اشاره، به رای دادگاه بدوی اعتراض می کند و یکی از مبانی اعتراض خود را اعمال کنوانسیون مونترال بر دعوا ذکر می کند. در اثر این اعتراض موضوع جهت بررسی به دادگاه تجدید نظر ارجاع می شود. مرجع تجدید نظر در دادنامه خود راجع به این قسمت از اعتراض اینگونه انشاء رای می نمایند:

« ... دادنامه معترض عنه موافق مقررات و اصول دادرسی و استنباط صحیح از مقررات حاکم بر روابط اصحاب دعوا و پس از جلب نظر کارشناسی اصدار یافته و تجدید نظر خواه در این مرحله از دادرسی دلیل یا مدرک محکمه پسندی که نقض و بی اعتباری استنباط و استدلال و استناد محکمه بدوی را ثابت نموده و موید حاکمیت مقررات کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی و پروتکل اصلاحی ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه بر روابط طرفین باشد ابراز نکرده ...»^{۱۶}

در مورد عدم امکان اجرای کنوانسیون مونترال بر موضوع اختلاف و عدم تطبیق

^{۱۵} پرونده دیگری نیز در همین رابطه قابل استناد است که در آن، مرجع بدوی خط مشیء مشابه همین پرونده داشته و در دادنامه هیچ استنادی به قواعد حل تعارض ایران و تعیین قانون حاکم مشاهده نمی شود.

(دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۱۱۱۲، صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۱۷).

۱۶ دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۱۰۰۱۵۷۲، صادره از شعبه ۱۰ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۴.

رهیافت دادگاه بدوی و تجدیدنظر با نظام حقوقی ایران در سطور بالا به هنگام بررسی رای دادگاه بدوی توضیح داده شد که از تکرار اجتناب می‌نماییم. اما موضوعی که در رای دادگاه تجدید نظر باید مورد نقد قرار گیرد این مسئله مهم است که به نظر می‌آید قضات محترم مرجع تجدید نظر وظیفه اثبات اعمال کنوانسیون ورشو و یا عدم صحت اعمال کنوانسیون مونترال را بر عهده تجدید نظر خواه قرار داده و عدم پذیرش اعتراض وی را در این رابطه ضعف ادله وی دانسته‌اند.

در حالیکه همانطور که در بالا هم توضیح داده شده اولین و اساسی‌ترین وظیفه هر دادگاهی در رسیدگی به اختلافاتی که بر عهده دارد تعیین و شناسایی قانون حاکم بر موضوع اختلاف می‌باشد فارغ از اینکه طرفین دعوا در این رابطه چه مدارک و استدلالاتی را ارائه می‌دهند. بنابراین حداقل، انشاء رای بدین نحو که «...تجدید نظر خواه دلیل قانع‌کننده‌ای مبنی بر اعمال کنوانسیون ورشو ارائه نداده...»، با این وظیفه دادگاه هم خوانی ندارد و اصولی‌تر این بود تا حداقل این مرجع به تایید و تشریح مبانی دادگاه بدوی جهت اعمال کنوانسیون مونترال می‌پرداخت نه اینکه این وظیفه را بر عهده طرفین دعوا قرار دهد.

۲-۱) پرونده دوم

اما در راستای بررسی رویه قضایی دادگاه‌های ایران در این رابطه به رای دیگری نیز اشاره کنیم که موضوع آن مربوط به خانواده‌ای بود که جهت مسافرت خود از تهران به مقصد اسپانیا، در ایران اقدام به خرید بلیت از شرکت هواپیمایی قطریه می‌نمایند. در جریان پرواز که می‌بایست از طریق تهران-دوحه و دوحه-بارسلونا انجام می‌شد شرکت هواپیمایی پس از حمل به موقع مسافری از تهران به دوحه به دلایل نامعلومی^{۱۷} مسافری را از دوحه به مقصد بارسلون با تاخیری ۲۱ ساعته حمل می‌نماید. در مقابل مسافری نیز اقدام به طرح شکایت علیه شرکت هواپیمایی بابت خسارت تاخیر و سایر

^{۱۷} در این موضوع تاخیر در حمل، ناشی از قصور یا تاخیر مسافری نبوده و شرکت هواپیمایی هم توضیح قانع‌کننده‌ای برای این تاخیر نداده است. در چنین شرایطی احتمال بروز «فروش بلیت بیش از اندازه ظرفیت هواپیما» می‌تواند مطرح شود. برای مطالعه راجع به این موضوع ن.ک. به: به آذین، حسینی، «آثار حقوقی فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما در پروازهای بین‌المللی»، کتاب جامعه بین‌المللی و حقوق بین‌الملل در قرن ۲۱، مجموعه مقالات اهدایی به دکتر محمد رضا ضیائی بیگدلی، موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهردانش، ۱۳۹۰، صص ۵۲۵-۵۳۷.

خسارات ناشی از آن می نمایند.^{۱۸}

وکیل خواهانها در دادخواست و لایحه خود بیان می دارد: با توجه به اینکه قرارداد بین طرفین در ایران منعقد شده وفق ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قوانین ایران از جمله «قانون اجازه الحاق دولت ... ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه» مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی (مصوب ۱۳۵۴)، بر این اختلاف حاکم است. همچنین وی در حین انجام کارشناسی لایحه ای خطاب به کارشناس پرونده نوشته که در آن بیان شده: «از آنجا که این اختلاف، ناشی از قرارداد حمل مسافر است که بین خواهان ها و شرکت قطر ایرویز (خوانده) حادث شده و از آنجا که این قرارداد در ایران منعقد گشته (محل خرید بلیت)، به استناد ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قانون حاکم بر این اختلاف قوانین ایران می باشد. لذا مشخصاً قانون مدنی، قانون مسوولیت مدنی و «قانون اجازه الحاق دولت ... ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه ...» مصوب ۱۳۵۴ شمسی بر این اختلاف حاکم می باشند. به نظر می آید در این اختلاف، کنوانسیون مونترال به عنوان قانون کشور محل اجرای تعهد (یعنی قطر که عضو کنوانسیون مونترال می باشد)، نمی تواند حاکم باشد. چرا که این دعوا، اختلاف ناشی از ایفاء تعهد قراردادی است که وضعیت آن راجع به «قانون حاکم» در ماده ۹۶۸ قانون مدنی (که یک قانون امری نیز هست) تعیین شده است. به بیان دیگر در واقع نظام حقوقی ایران، حکومت قانون محل اجرای تعهد را بر قراردادهای اجازه نمی دهد. لذا به نظر کنوانسیون مونترال و محدودیت مقرر در جبران خسارات ناشی از تاخیر (که طبق بند ۱ ماده ۲۲ آن برابر ۴۱۵۰ SDR می باشد) در این دعوا اعمال نمی شود.»^{۱۹}

با این تفاسیر کارشناس نظریه خود را بر مبنای کنوانسیون ورشو صادر می کند. کارشناس در نظریه خود اشعار می دارد: «با عنایت به اینکه روابط فی مابین خواهان با خوانده تابع قوانین و مقررات حاکم جمهوری اسلامی ایران (کشور محل انعقاد قرارداد) و دولت جمهوری اسلامی ایران جزو دول متعاقد کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی ۱۹۵۵ لاهه می باشد لذا تاخیر ۲۰ ساعته در حمل خواهان ها مشمول ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو می باشد...»^{۲۰}

^{۱۸} پرونده کلاسه ۹۱۰۹۹۸۲۱۶۱۹۰۰۲۲۵، سال ۱۳۹۱، مختومه در شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

^{۱۹} همان.

^{۲۰} همان.

در این پرونده دادگاه نیز این بار دقت لازم را به خرج داده و طی دادنامه صادره^{۲۱} صراحتاً و قبل از تعیین مسوولیت طرفین اختلاف، ابتدائاً قانون حاکم بر موضوع را تعیین نموده و مقرر می دارد که روابط طرفین اختلاف تابع قوانین کشور جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشور محل انعقاد قرارداد بوده و با توجه به عضویت دولت ایران در کنوانسیون ورشو از جمله این کنواسیون بر روابط طرفین حاکم می باشد. خوانده (متصدی حمل) متعرض این بخش از رای دادگاه بدوی نمی شود و شعبه ۱۸ دادگاه تجدید نظر استان تهران نیز عیناً رای را در زمینه قانون حاکم تایید می نماید.^{۲۲}

لذا در انتهای این بخش باید این گونه جمع بندی نمود که در دعوی که جنبه بین المللی داشته و حداقل یک عامل خارجی در موضوع دخالت دارد اولین اقدام دادگاه ملی این است که با توسل به قواعد حل تعارض متبوع خود نسبت به شناسایی قانون ماهوی صحیح و مناسب اقدام و بعد از شناسایی این قانون نسبت به تطبیق رفتار اصحاب دعوا با مفاد آن اقدام نماید. در این راه نباید فراموش کرد که رعایت قواعد حل تعارض ملی برای دادگاه ملی جنبه امری داشته و دادگاه ملی منحصراً از مسیر قواعد حل تعارض ملی خود می تواند به قواعد ماهوی مناسب دسترسی پیدا کند در غیر این صورت اعمال و اجرای هر قانونی ماهوی که بدون تایید معیار قواعد حل تعارض ملی اعمال شود قطعاً صحیح و موجه نخواهد بود.

در این بخش به وضوح تاثیرات متقابل حقوق حمل و نقل بین المللی و حقوق بین الملل خصوصی به تصویر کشیده شد. از یک سو مشاهده شد که چطور قواعد حقوق بین الملل خصوصی در اثر مقررات خاص حقوق حمل و نقل هوایی توسعه و ترویج پیدا می کنند و از سوی دیگر دیدیم که حقوق بین الملل خصوصی تا چه میزان در ورود و اعمال قواعد حقوق حمل و نقل بین المللی ایفاء نقش کرده و همانند شاهرهی باعث ورود قواعد و استانداردهای این حقوق در نظامهای حقوق ملی می شود. در قسمت بعدی با تکیه بر رویه قضایی، چند مورد از مهمترین این موارد که منجر به ورود استانداردهای حقوق حمل و نقل هوایی در نظامهای حقوقی ملی می شود تشریح خواهد شد.

^{۲۱} دادنامه بدوی شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۲/۵/۲۹.

^{۲۲} دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۸۰۰۱۳۰، صادره از شعبه ۱۹ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۹۳/۲/۱۰.

۳. نتیجه تاثیرات متقابل: پویایی نظام حقوقی ملی

در بخش قبل دیدیم که حقوق حاکم بر حمل و نقل مسافری هوایی بین‌المللی با گستره و وسعتی که دارد چگونه منجر به ترویج و کاربرد قواعد حل تعارض در نظام حقوقی کشورها می‌شود.

اما این تاثیر در همین جا خاتمه نیافته و قواعد حل تعارض با فراهم آوردن موقعیت اعمال قوانین خارجی و یا استانداردهای مورد قبول بین‌المللی باعث ورود مفاهیم نوینی به نظام حقوق ملی کشورها شده و در نتیجه به نوعی ایجاد تحول و نوگرایی در سیستم حقوقی کشورها را منجر می‌شود.

همانطور که اشاره شد صلاحیت دادگاه ملی کشورها برای رسیدگی به اختلافی لزوماً منجر به اعمال قانون ملی همان کشور نخواهد شد. به بیان دیگر طبق آثار ناشی از اعمال قواعد حل تعارض ممکن است دادگاه کشوری ملزم شود تا نسبت به اعمال و اجرای قانون خارجی کشور دیگر یا استانداردهای بین‌المللی نسبت به طرفین یک دعوا اقدام نماید.

فرض کنیم که یک شرکت تولیدی فرانسوی و یک شرکت حمل و نقل اتریشی به جهت حمل کالا از فرانسه به مقصد ایران قرارداد حملی را در کشورمان منعقد نموده و قانون حاکم بر قرارداد را صراحتاً قانون کشور سوئیس و قواعد اتاق بازرگانی بین‌المللی در تفسیر اصطلاحات تجاری (اینکوترمز) انتخاب نموده باشند. در اجرای قرارداد، طرفین راجع به تحویل کالا در ایران به اختلاف خورده و برای حل اختلاف به دادگاه‌های ایران مراجعه می‌نمایند. در چنین حالتی دادگاه‌های ایران برای رسیدگی به اختلاف صلاحیت دار هستند اما وفق ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قاضی ایرانی برای بررسی تعهدات و تخلفات طرفین ملزم است تا قانون کشور سوئیس و قواعد اینکوترمز را بررسی نموده و بین طرفین اجرا کند.

همین اعمال قانون کشور خارجی یا استانداردهای بین‌المللی مثل اینکوترمز که متعلق به کشور خاصی نمی‌باشد منجر به ورود مفاهیمی نوین و گاه متفاوت با مفاهیم و تاسیسات جاری در نظام حقوقی کشورمان ایران می‌شود که نهایتاً پویایی و تحول نظام حقوقی را منجر شده و این مهم جز در اثر اجرای مناسب و صحیح قواعد حل تعارض حاصل نمی‌شود. ذیلاً چند مورد از این موارد را با تکیه بر رویه قضایی ایران و اتحادیه اروپا مورد توجه قرار می‌دهیم.

۳-۱) جبران خسارات معنوی

جبران خسارات معنوی یکی از موضوعات چالش بر انگیز در نظام قضایی کشورمان تلقی می شود که حداقل این باور ضمنی بین حقوقدانان وجود دارد که علی رغم وجود مبانی حقوقی و فقهی کافی و صریح^{۲۳}، صدور حکم به جبران خسارت معنوی به راحتی در محاکم ایران صورت نمی گیرد.

اما با توجه به اینکه بحث خسارت معنوی در مقررات و استانداردهای بین المللی در زمینه حمل و نقل هوایی از جمله خسارت هایی است که باید نسبت به جبران آن اقدام شود و همچنین در عرف حمل و نقل هوایی جبران خسارت معنوی یکی از مرسوم ترین و متداول ترین خساراتی است که مورد حکم قرار گرفته است و رویه قضایی وسیعی در کشورهای پیشرفته به خود اختصاص داده لذا به نظر می آید پذیرش آن برای قضات ایرانی راحت تر صورت می گیرد و در پرونده های مربوط به حمل مسافری بین المللی بیشتر شاهد توجه محاکم ایران به بحث جبران خسارت معنوی مسافران هستیم.

بر همین اساس در پرونده ای در دادگاه بدوی حقوقی تهران، کارشناس پرونده راجع به موضوع خسارت معنوی اینگونه اظهار نظر می کند که شرکت هواپیمایی به تکلیف خود بر اسکان و پذیرایی از خواهانها تا پرواز بعدی عمل نکرده در حالیکه طبق قوانین و مقررات اکثریت قریب به اتفاق کشورهای جهان و نیز شرایط عمومی حمل شرکت های هواپیمایی، در صورت تاخیر در عملیات حمل و نقل، چنین تعهداتی را برای شرکت های هواپیمایی مقرر نموده اند تا این شرکت ها با عمل به آنها علاوه بر احترام به حیثیت، کرامت و شخصیت والای انسانی مسافری، از تحمیل فشارهای روحی و روانی که قطعاً صدمات جسمانی را نیز در پی دارد جلوگیری کنند.^{۲۴}

کارشناس در ادامه مرقوم می دارد شرکت خواننده با خودداری از عمل به تعهدات خود و مستاصل گزاردن خواهانها به مدت ۲۰ ساعت در فرودگاه، فشارهای حیثیتی و روحی و روانی که قطعاً صدمات جسمانی را در پی داشته به آنها تحمیل نموده که در زمره خسارت و زیانهای معنوی مسلم و قابل مطالبه برای جبران شدن در صنعت حمل و نقل هوایی و قوانین قابل اعمال می باشد. بنابراین با توجه به اینکه اولاً ماده ۱۹

^{۲۳} برای ملاحظه مباحث مربوط به خسارت معنوی در حقوق ایران ن.ک. به: سید ابولقاسم، نقیعی، خسارت معنوی در حقوق اسلام، ایران و نظام های حقوقی معاصر، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۶؛ فخر الدین، اصغری آقمشهدی، «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران»، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی، شماره ۹ و ۱۰، سال سوم، ۱۳۸۲، صص ۳۱-۴۸.

^{۲۴} پرونده کلاسه ۹۱۰۹۹۸۲۱۶۱۹۰۰۲۲۵، سال ۱۳۹۱، مختومه در شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

کنوانسیون ورشو مطالبه خسارت و ضرر و زیان معنوی را منع ننموده ثانیاً مواد ۱، ۲ و ۳ قانون مسوولیت مدنی ایران مطالبه خسارت معنوی را توسط زیان دیده قابل مطالبه دانسته لذا خواهانها استحقاق دارند تا ما به التفاوت خسارت مادی بلافصل اثبات شده را... مطالبه نمایند.

در راستای همین اظهار نظر، دادگاه بدوی نیز طی دادنامه صادره با استفاده از عبارات و استدلالات مشابه کارشناس پرونده، شرکت متصدی حمل را به جبران خسارت معنوی ناشی از تاخیر در حمل مسافری خود محکوم می نماید.^{۲۵}

بنابراین ملاحظه می شود که با ورود استانداردهای بین المللی به نظام حقوقی کشور و گاه تکمیل قوانین و مقررات ملی موجود و با اتکاء بر رویه قضایی کشورهای پیشرفته، مسافری به علت تاخیر ناشی از رسیدن به مقصد، از جبران خسارت معنوی بهره مند می گردند که همین امر ضمن ترویج و توسعه موضوع جبران خسارت معنوی در نظام حقوقی کشور،^{۲۶} در عین حال منجر به تسری این استانداردها به شرکت های هواپیمایی ایرانی شده که تاخیر در حمل مسافر به عنوان یک رویه جاری شان تبدیل شده و شاید پرداخت خسارت مادی و معنوی از بابت تاخیر به عنوان عامل بازدارنده ای جهت این رویه مذموم تبدیل شود.^{۲۷}

۳-۲) فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما

یکی از مفاهیم متداول در حقوق حمل و نقل مسافری بین المللی موضوع فروش بلیت هواپیما بیش از ظرفیت صندلی های آن^{۲۸} می باشد. در تشریح مختصر این مفهوم باید گفت این امکان همواره وجود دارد که برخی از مسافری به دلایل مختلف از جمله

^{۲۵} دادنامه بدوی شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۲/۵/۲۹.

^{۲۶} برای ملاحظه موضوع مطالبه خسارت معنوی به جهت لغو پرواز یا تاخیر در انجام پروازهای داخلی بنگرید به: دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۷۰۰۷۶۸ صادره از شعبه ۷ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۱۳۹۱/۸/۱۷، مجموعه آراء قضایی دادگاه تجدید نظر استان تهران (حقوقی)، اداره انتشار رویه قضایی کشور، آبان ماه ۱۳۹۱، صص ۷۱-۷۲.

^{۲۷} در همین زمینه شایسته است به «دستور العمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی-ویرایش هفتم» هم توجه کنیم. به نحوی که در مقدمه این دستور العمل صراحتاً تضمین حقوق مادی و معنوی مسافری و رعایت شان و منزلت مسافری در حین پرواز اشاره می شود. در صورتی که اگر به ویرایش های قبلی مراجعه شود کمتر از این ادبیات و توجه به حقوق مسافر بخصوص در زمینه حقوق معنوی استفاده شده است. برای دیدن این دستور العمل ن.ک. به زیرنویس ۳.

^{۲۸} Overbooking.

بیماری، عدم دقت لازم و فراموشی زمان پرواز، وقوع فورس ماژور و غیره به پروازی که برای آن بلیت تهیه کرده اند نرسند. همچنین در پروازهای با برنامه منظم پروازی، معمولاً مسافری حق دارند تا بدون پرداخت مبلغ اضافی، از سفر در زمان تعیین شده صرفنظر و زمان پرواز دیگری را برگزینند. همین امر باعث می شود تا شرکت های هواپیمایی با کمبود مسافر و در نتیجه خالی بودن بعضی صندلی های هواپیما مواجه شوند و از نظر مالی متضرر شوند.^{۲۹} لذا اصول تجارت و کسب حداکثر سود و همچنین عقل و منطق ایجاب می کند که متصدی حمل اقدام به فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما نماید تا در صورتی که مسافری به هر دلیلی به ساعت پرواز نرسد هواپیما با صندلی خالی و کمتر از ظرفیت خود پرواز نکند و افراد دیگری به جای مسافری غایب پرواز کنند.

«فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما» در پروازهای بین المللی که منجر به ایجاد مسوولیت متصدی حمل می شود عبارت است از وضعیتی که متصدی حمل قبلاً اقدام به فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما نموده و در زمان مقرر برای پرواز، مسافرینی بیش از ظرفیت هواپیما برای سوار شدن مراجعه نموده و متصدی حمل به ناچار مجبور شود که از سوار شدن مسافرین مازاد بر ظرفیت هواپیما علی رغم در دست داشتن بلیت معتبر و صندلی تایید شده امتناع نماید.^{۳۰}

در این حالت شرکت هواپیمایی موظف هستند تا سریعاً دفترچه ایی را در اختیار مسافرین قرار داده تا در آن حقوق ایشان در چنین حالتی به دقت تشریح شده باشد.^{۳۱} عمده ترین تعهدات متصدی حمل در چنین شرایطی فهرست وار عبارت است از:

اعلان وضعیت «فروش بیش از ظرفیت» و یافتن مسافر داوطلب برای انصراف از پرواز، تهیه محل اقامت، غذا و وسایل ارتباطی، حمل مسافر به مقصد با اولین پرواز بعدی، پرداخت خسارات ناشی از تاخیر در پرواز، استرداد کل هزینه بلیت مسافر همراه با خسارت وارده و پرداخت غرامت «فروش بلیت بیش از ظرفیت».

ملاحظه می شود که جایگاه و آثار این مفهوم در حقوق کشورمان کاملاً ناشناخته است در حالیکه در حمل و نقل بین المللی موضوعی بسیار مبتلا به بوده و عدم توجه به آن، حقوق مسافرین را به نحو اساسی تضییع می کند. اما ورود این مفهوم به نظام حقوقی کشور ضمن اعتلاء و پیش رفت آن منجر به حمایت از افراد و مسافرین در برابر

^{۲۹} منصور، جباری، حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی، نشر میزان، چاپ اول، پاییز ۱۳۹۰، ص ۲۱۰.

^{۳۰} به آذین، حسینی، پیشین (ن. ک. به زیرنویس ۱۷)، ص ۵۲۸.

^{۳۱} <http://airconsumer.dot.gov/publications/flyrights.htm#overbooking>

شرکت های هواپیمایی می شود.

۳-۳) تعریف «زمان رسیدن» مسافر

در ادامه به رایی که در سطح اتحادیه اروپا در زمینه حقوق حمل و نقل بین المللی صادر و منجر به تکامل و توسعه حقوق ملی کشورها عضو این اتحادیه شده می پردازیم. فردی به نام رونی هنینگ^{۳۲} شکایتی را از یک شرکت هواپیمایی آلمانی در دادگاه های کشور اتریش مطرح می کند و خواستار جبران خسارت ناشی از تاخیر در حمل خود بر مبنای مقررات اتحادیه اروپا در رابطه با جبران خسارت و حمایت از مسافری در موارد امتناع از سوار کردن مسافر، لغو پرواز یا تاخیر طولانی در انجام پرواز می شود.^{۳۳} از آنجا که تعریف «زمان رسیدن»^{۳۴} هواپیما به روشنی در مقررات اتحادیه اروپا منعکس نشده است لذا دادگاه کشور اتریش به جهت وحدت رویه در تفسیر و اجرای قواعد اتحادیه اروپا خواستار تفسیر این عبارت از دیوان دادگستری اروپایی می شود.^{۳۵} علت این ابهام در این است که طبق مقررات مورد اشاره در اتحادیه اروپا در صورتی که تاخیر بیش از ۲ ساعت باشد برای مسافت های تا ۱۵۰۰ کیلومتر و کمتر، شرکت هواپیمایی ملزم به پرداخت خسارتی برابر ۲۵۰ یورو می باشد در صورتی که برای تاخیر کمتر از ۲ ساعت چنین خسارتی وجود ندارد. اما در قضیه مورد شکایت زمانی که هواپیما در فرودگاه مقصد فرود می آید (لحظه تماس چرخ با باند فرودگاه) تاخیر برابر ۲ ساعت و ۵۸ دقیقه بوده است در حالیکه تا زمانی که هواپیما در آشیانه مورد نظر متوقف شده و درب های هواپیما برای خروج مسافری باز شده میزان تاخیر برابر ۳ ساعت و ۳ دقیقه بوده است.

³² Ronny Henning.

³³ Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, available at: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R0261:EN:HTML>

³⁴ Arrival time.

³⁵ یکی از موارد صلاحیتی و اختیارات دیوان دادگستری اروپایی، ارائه تفسیر و اعلام نظر در خصوص مصوبات نهادهای اتحادیه اروپا می باشد. این مرجع قضائی که دارای نوعی صلاحیت اجباری می باشد با نظارت دقیق بر اجرای مفاد معاهدات اتحادیه در حقیقت همچون دیدبانی آگاه، دول عضو و نهادهای آن را از تخطی از مقررات و یا نقض تعهدات باز می دارد و در زمانی که ابهام و تاریکی بر منطق معاهدات سایه افکنده، با نظرات مشورتی خود به تبیین و تفسیر آن می پردازد. (عباسعلی، کدخدایی، «نگرشی به ساختار دیوان دادگستری اروپایی و نقش آن در روند همبستگی اتحادیه»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، بهار ۱۳۸۰، شماره ۵۱، صص ۸۷-۱۰۶).

در این دعوا شرکت هواپیمایی دفاع می کند که منظور از زمان رسیدن، موقعی است که هواپیما در فرودگاه مقصد فرود آمده و چون این زمان کمتر از سه ساعت است شرایط پرداخت خسارت فراهم نیست در حالیکه شاکی مدعی بود که زمان رسیدن زمانی است که درب های هواپیما باز شده و مسافر اجازه خروج پیدا می کند و با این توصیف مدت تاخیر بیشتر از ۳ ساعت شده لذا مشمول دریافت خسارت می باشد. دیوان دادگستری اروپایی در تفسیر عبارت «زمان رسیدن» با سه گزینه اساسی روبرو بود:

۱- زمانی که چرخ هواپیما با باند فرودگاه مقصد تماس برقرار می کند.

۲- زمانی که هواپیما به آشیانه مورد نظر در فرودگاه رسیده و کاملاً متوقف می شود.

۳- زمانی که اولین درب هواپیما برای خروج مسافرین باز می شود.

نهایتاً شعبه نهم دیوان دادگستری اروپایی طی رای مورخ ۴ سپتامبر ۲۰۱۴ خود^{۳۶} اشعار می دارد از آنجا که مسافر در خلال پرواز، در فضایی محدود و بسته هست که به علت مقتضیات فنی و ایمنی تحت کنترل و دستورات شرکت متصدی حمل می باشد و امکان ارتباط او با دنیای خارج به نحو چشمگیری محدود می شود و مسافر در چنین شرایطی نمی تواند به راحتی و بدون مزاحمت عوامل بیرونی، فعالیت های شخصی، خصوصی، اجتماعی و شغلی خود را انجام دهد و این محدودیت ها تنها زمانی پایان می یابد که جریان پرواز پایان یافته و این محدودیت ها از بین برود^{۳۷} و از آنجا وضعیت مسافر و محدودیت های گفته شده در فوق، زمانی که هواپیما فرود می آید و حتی به آشیانه مورد نظر می رسد و متوقف می شود نیز تغییر اساسی نمی کند و مسافرین کماکان ملزمند که بر روی صندلی خود بنشینند، پس نمی توان این زمانها را به معنای «زمان رسیدن» تلقی کرد.^{۳۸}

از منظر دیوان تنها زمانی که درهای هواپیما باز می شود و مسافرین اجازه ترک هواپیما را پیدا می کنند این محدودیت ها از بین رفته و آنها می توانند فعالیت های

³⁶ European Court of Justice Judgment, Ronny Henning v. Germanwings GmbH case, judgment of the court (Ninth chamber), 4 September 2014, Case No C-452/13, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62013CJ0452>,

³⁷ Ibid, paras 19-20.

³⁸ Ibid, para 23.

عادی و معمول خود را از سر گیرند. لذا در نهایت دیوان حکم می دهد که «زمان رسیدن» زمانی است که اولین درب هواپیما باز شود.³⁹ بدین ترتیب مشاهده می شود که موضوعات بدیع و نوین که شاید در حقوق داخلی کشورها وجود نداشته یا اگر هم وجود دارد مبهم بوده و حدود و ثغورش مشخص نیست چگونه به وسیله قواعد حل تعارض و حقوق بین الملل خصوصی کشورها از قواعد و استانداردهای بین المللی تاثیر گرفته وارد نظامات حقوقی ملی کشورها شده و منجر به توسعه و پیشرفت آنها می شوند که تماماً مرهون تاثیرات متقابل و تعامل حقوق بین الملل خصوصی با حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی مسافری می باشد.

نتیجه گیری

در این نوشتار ملاحظه شد که در حوزه حمل هوایی بین المللی مجموعه قواعد و مقرراتی تحت عنوان «حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی» وجود دارد که حقوق و تعهدات طرفین پرواز، یعنی مسافران از یک سو و متصدی حمل (شرکت هواپیمایی) را از سوی دیگر به صورت دقیقی تحت نظم در آورده است. این بخش از حقوق به هنگام بررسی وضعیت حقوقی هر یک از طرفین در برابر هم خصوصاً به هنگام بروز اختلاف، به عنوان یکی از مهمترین و اصلی ترین منابع حقوقی مورد استناد قرار می گیرد. از سوی دیگر دیدیم از آنجا که گستره پروازهای بین المللی از مرزهای کشورها عبور می کند لاجرم به هنگام بررسی حقوقی آثار ناشی از این پروازها، با قوانین کشورهای مختلف روبرو می شویم که در نتیجه توسل به قوانین حل تعارض کشورها را گریز ناپذیر می نماید.

بنابراین در بررسی اختلافات حقوقی (خصوصی) ناشی از یک پرواز بین المللی، با تاثیرات متقابل حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی و حقوق بین الملل خصوصی مواجه می شویم که این تقابل، آثار حقوقی قابل توجهی را ایجاد می کند. از مهمترین تاثیرات حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی بر حقوق بین الملل خصوصی، ترویج قواعد حل تعارض می باشد. وقتی چنین اختلافی نزد دادگاهی ملی مطرح می شود دادگاه می بایست با توسل به قواعد حل تعارض کشور متبوع خود که رعایت آن برایش الزامی می باشد نسبت به انتخاب و اعمال قانون ماهوی مناسب اقدام نماید. به عبارت بهتر دادگاه ملی ملزم است تا هنگام مواجهه با دعوی که حداقل دارای یک عنصر بین المللی می

³⁹ Ibid, paras 25-27.

باشد، در گام اول و قبل از هر اقدام دیگری به قواعد حل تعارض متبوع خود متوسل شده تا قانون حاکم بر اختلاف را بیاید که همین امر منجر به ترویج قواعد حل تعارض می شود.

در بررسی این تاثیر، رویه قضایی دادگاه های ایران مورد توجه ویژه قرار گرفت و این نتیجه به دست آمد که لازم است تا دادگاه های ایران به هنگام مواجهه با دعاوی بین المللی حقوق خصوصی، به قواعد حل تعارض مندرج در قوانین کشورمان توجه بیشتری داشته باشند. آنها ملزم هستند تا با توسل به این قواعد، قانون صحیحی که می بایست طبق آن، اختلاف را حل و فصل کنند کشف نموده و ممکن است که این قانون لزوماً قانون متبوع کشورمان نباشد. همچنین نباید از این مهم غافل ماند که کشف این قانون، وظیفه ذاتی مرجع رسیدگی کننده می باشد اعم از اینکه توسط اصحاب دعوا مورد استناد قرار بگیرد یا خیر.

همچنین ملاحظه شد که تاثیر متقابل حقوق بین الملل خصوصی و حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی، تنها به موارد مذکور بسنده نشده و قواعد حل تعارض در نظامهای حقوقی ملی تبدیل به دروازه ای می گردند که با اعمال آن مفاهیم و یا تفاسیر نوین حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی وارد نظام حقوقی کشور گردیده و منجر پویایی و تحول نظام حقوقی ملی می شود. در این زمینه با توسل به رویه قضایی دادگاه های ایران و اتحادیه اروپا دیدیم که جبران خسارات روحی و معنوی در پروازهای بین المللی، مفهومی چون «فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما» و یا تعریف دقیق و یکسان از مفهوم «زمان رسیدن مسافر» چگونه از طریق قواعد حل تعارض وارد نظام ملی کشورها شده و پویایی و غنای این نظام ها را منجر می شود.

گرچه قواعد حقوق بین الملل خصوصی و تعارض قوانین در مقایسه با قوانین ماهوی از تنوع و تعداد بسیار کمتری برخوردار می باشد اما در عین حال نقش اساسی و راهنما داشته به نحوی که عدم توجه به آنها نتایج نامطلوبی از جمله اجرای قانون غلط و یا بی ارتباط نسبت به موضوعات مطروحه را در بر داشته و بر عکس توجه و اجرای دقیق این قواعد منجر به پویایی و شکوفایی نظام حقوقی ملی می شود.

منابع

الف: منابع فارسی

کتاب ها

۱. الماسی، نجادعلی، حقوق بین الملل خصوصی، تهران، نشر میزان، چاپ دوم، ۱۳۸۳.
۲. جباری، منصور، حقوق حمل و نقل بین المللی هوایی، نشر میزان، چاپ اول، پاییز ۱۳۹۰.
۳. کاتوزیان، امیرناصر، قواعد عمومی قراردادها، تهران، شرکت انتشار، چاپ دوم، ۱۳۷۶.
۴. کاتوزیان، امیرناصر، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، نشر دادگستر، چاپ دوم، پاییز ۱۳۷۷.
۵. نقیبی، سید ابوالقاسم، خسارت معنوی در حقوق اسلام، ایران و نظام های حقوقی معاصر، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۶.

مقالات

۶. اصغری آقمشهدی، فخر الدین، «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران»، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی، شماره ۹ و ۱۰، سال سوم، ۱۳۸۲.
۷. حسینی، به آذین، «تأثیر حقوقی فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما در پروازهای بین المللی»، جامعه بین المللی و حقوق بین الملل در قرن ۲۱، مجموعه مقالات اهدایی به دکتر محمد رضا ضیائی بیگدلی، موسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهردانش، ۱۳۹۲.
۸. قافی، حسن، «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی»، مجله فقه و حقوق، پاییز ۱۳۸۳، شماره ۲.
۹. کدخدایی، عباسعلی، «نگرشی به ساختار دیوان دادگستری اروپایی و نقش آن در روند همبستگی اتحادیه»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، بهار ۱۳۸۰، شماره ۵۱.
۱۰. محمد زاده وادقانی، علیرضا و بناء نیاسری، ماشالله، «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، شماره ۶۸، تابستان ۱۳۸۴.

اسناد و آراء

۱۱. دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۲۹۲، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۴/۴.
۱۲. دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۷۰۰۷۶۸، صادره از شعبه ۷ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۱۳۹۱/۸/۱۷، مجموعه آراء قضایی دادگاه تجدید نظر استان تهران (حقوقی)، اداره انتشار رویه قضایی کشور، آبان ماه ۱۳۹۱.
۱۳. دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۱۰۰۱۵۷۲، صادره از شعبه ۱۰ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۴.
۱۴. دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۱۱۱۲، صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۱۷.
۱۵. دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۲/۵/۲۹.
۱۶. دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۸۰۰۱۳۰، صادره از شعبه ۱۸ دادگاه تجدید نظر استان

- تهران، مورخ ۹۳/۲/۱۰.
۱۷. پرونده کلاسه ۹۱۰۹۹۸۲۱۶۱۹۰۰۲۲۵، سال ۱۳۹۱، مختومه در شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.
۱۸. دستور العمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی-ویرایش هفتم، مصوب شورای عالی هواپیمایی، ۱۳۹۴.

ب: منابع انگلیسی

اسناد و آراء

19. Emirates Conditions Of Carriage For Passengers And Baggage, 10 May 2012, available at: [http://www.emirates.com/nl/english/images/english%20final10may2012%20%20\(3\)_tcm394-194795.pdf](http://www.emirates.com/nl/english/images/english%20final10may2012%20%20(3)_tcm394-194795.pdf)
20. Qatar Airways Conditions of Carriage for Passengers and Baggage, 7 May 2014, available at: <http://www.qatarairways.com/iwov-resources/temp-docs/conditions-of-carriage-20140507.pdf>
21. European Court of Justice Judgment, Ronny Henning v. Germanwings GmbH case, judgment of the court (Ninth chamber), 4 September 2014, Case No C-452/13, available at: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62013CJ0452>
22. <http://airconsumer.dot.gov/publications/flyrights.htm#overbooking>.