

تأثیر متقابل حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی و حقوق بین‌الملل خصوصی بر یکدیگر با تأکید بر رویه قضایی دادگاه‌های ایران

به‌آذین حسینی*

چکیده:

هوایما امروزه یکی از متعارف‌ترین وسایل حمل و نقل جهت جابه‌جایی افراد به حساب می‌آید. گستردگی استفاده از این وسیله نقلیه در طول سالیان متمادی، منجر به ایجاد مجموعه‌ای از قواعد و ضوابط شده که شاخه حقوقی خاص و مستقلی را با عنوان «حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی» ایجاد کرده است. رشته‌ای که حقوق و تعهدات طرفین یک پرواز، یعنی مسافر و متصدی حمل را تحت نظم و قاعده درآورده و خصوصاً حمایت‌های لازم از مسافران را در برابر شرکت‌های هوایمی مقرر می‌دارد؛ اما از آنجا که گستره رابطه طرفین یک پرواز بین‌المللی از محدوده جغرافیایی یک کشور فراتر می‌رود، این رابطه علاوه بر مقررات بین‌المللی، به قوانین ملی بیش از یک کشور نیز ارتباط پیدا می‌کند. در نتیجه برای تعیین قوانین ماهوی مناسب (قانون حاکم) بر رابطه طرفین، حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی کافی نبوده و لازم است تا برای یافتن سایر قوانین مرتبط، به قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی نیز متوسل شویم. همین امر به تأثیرات متقابل حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی و حقوق بین‌الملل خصوصی بر یکدیگر منجر می‌شود. این مقاله قصد دارد تا این تأثیر متقابل را خصوصاً در نظام حقوقی کشورمان با نگاه ویژه به رویه قضایی دادگاه‌های ایران مورد توجه، نقد و تجزیه و تحلیل قرار دهد.

کلیدواژه‌ها:

حقوق بین‌الملل خصوصی، حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی، قانون حاکم، قواعد حل تعارض، قرارداد، کنوانسیون ورشو، متصدی حمل، خسارت، تأخیر در حمل.

مقدمه

آزادی حرکت از اساسی‌ترین حقوق انسان‌ها محسوب می‌شود. اعلامیه جهانی حقوق بشر در ماده ۱۳ اشعار می‌دارد:

«۱- هر کس حق دارد که از 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 جلوه‌های این آزادی، حق سفر برای انسان‌هاست و استفاده از هواپیما با توجه به امتیازاتی که دارد از مرسوم‌ترین وسایل جهت عبور سریع و ایمن از مرزهای جغرافیایی و سیاسی است.

حقوق هم نسبت به این رابطه اجتماعی بی‌تفاوت نبوده و در طول سالیان متمادی مجموعه قواعدی تحت عنوان «حقوق حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی» شکل گرفته که با تمرکز بر ماهیت رابطه و جزئیات و عرف جاری در آن، حقوق و تعهدات مسافران و شرکت‌های هواپیمایی را قاعده‌مند و منظم نموده است. اما می‌دانیم جهت بررسی دقیق حقوقی یک رابطه خصوصاً رابطه‌ای که واجد عناصر بین‌المللی است و مهم‌تر از آن، حل‌وفصل اختلافات حاصله از آن، با یک سری از قواعد مشخص روبه‌رو نیستیم بلکه در گام اول و علی‌الظاهر مجموعه‌ای از قواعد حقوقی قابلیت اعمال دارند. در حقیقت باید گفت که هیچ فعالیتی به اندازه حمل‌ونقل 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 دادگاه‌های مختلفی صلاحیت رسیدگی داشته باشند.

از باب نمونه در کشورمان ایران در رابطه با موضوع مربوط به حمل‌ونقل هوایی قوانین مختلف ماهوی چون قانون مدنی (مواد ۵۱۶ و ۵۱۷)، قانون تجارت (ماده ۳۷۸ و ۳۹۴)، قانون مجازات اسلامی (ماده ۷۱۴)، قانون مسؤلیت مدنی و کنوانسیون ورشو قابلیت اعمال دارند. حال با دخالت یک عنصر بین‌المللی در این رابطه تعداد این مقررات می‌تواند تا چند برابر افزایش پیدا کند که البته این وظیفه قاضی رسیدگی کننده است که باید 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 می‌کند در نتیجه با قوانین جاری در بیش از یک کشور و همچنین مقررات بین‌المللی سروکار پیدا

می‌کند. در نتیجه، این رابطه منحصرأً با توسل به حقوق حمل و نقل بین‌المللی تحت نظم در نیامده و برای حل و فصل کلیه موضوعات مرتبط ابتدائاً باید به قواعد اساسی و بنیادین حل تعارض یا همان حقوق بین‌الملل خصوصی کشورها توسل جست تا بهترین و مناسب‌ترین قواعد حاکم شناسایی شود. همین امر، تأثیر متقابل حقوق بین‌الملل خصوصی و حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی را رقم می‌زند.

در این نوشتار خواهیم دید تعامل بین این دو دسته قواعد حقوقی باعث می‌شود تا مفاهیمی نوین وارد نظام‌های حقوقی ملی کشورها شده به تحول و پویایی این نظام‌ها منجر شود. این روابط به نحوی است که گویی مفاهیم نوین حقوقی که تحت تأثیر استانداردهای سطح بالای بین‌المللی در حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی ایجاد شده از مسیر قواعد حل تعارض کشورها عبور نموده، وارد نظام حقوقی آن کشور شده و بر روابط حقوقی بین اشخاص اعمال می‌شوند. در این راه قصد داریم رویه‌های قضایی به ویژه رویه قضایی ایران را مورد بررسی و دقت نظر ویژه قرار دهیم.

در انتها باید متذکر شد بی‌شک هدف و فلسفه اصلی مقررات بین‌المللی در حوزه حمل و نقل هوایی بین‌المللی، یکسان‌سازی و ایجاد وحدت در قواعد حاکم بر این حوزه است. اما نکته مهم و اساسی این است که برای یافتن همان مقررات بین‌المللی مرتبط هم ابتدائاً باید به قوانین حل تعارض مراجعه کنیم و قطعاً نمی‌توان برای حل یک اختلاف از گذر قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی عبور نکرده و بدون مبنای حقوقی اقدام به اعمال مقررات بین‌المللی نماییم.

۱- گام اول: شناسایی ماهیت رابطه حقوقی

بی‌شک 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 شرکت‌های متصدی حمل، ابتدائاً 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 است. 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 می‌یابد که موضوعات و مسائل مبتلابه آن را 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 شده بین مسافر و متصدی حمل است. برای بررسی این فرضیه بد نیست به تعریف بلیت در عرف هواپیمایی نگاهی داشته باشیم. ماده ۱ شرایط حمل شرکت هواپیمایی قطر، بلیت را این‌گونه تعریف می‌کند:

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

شرکت هواپیمایی امارات نیز تعریف مشابهی در مورد بلیت ارائه می‌دهد.^۲ همچنین «دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی، ویرایش هفتم» از مجموعه دستورالعمل‌های هواپیمایی کشوری مصوب فروردین ماه ۱۳۹۴ شورای عالی هواپیمایی که به تأیید مقام عالی وزارت راه و شهرسازی رسیده است^۳ بلیت را این‌گونه تعریف می‌کند:

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

مشاهده می‌شود که در حمل و نقل بین‌المللی، 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 هواپیمایی با صدور بلیت، رضایت و مسؤلیت خود به حمل مسافر را طبق تعهداتی که در شرایط عمومی حمل خود تشریح کرده بیان می‌نماید و مسافر نیز با دریافت بلیت و پرداخت وجه متقابلاً رضایت خود به شرایط این قرارداد را اعلام می‌دارد.

1. 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.

2. 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. «دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی، ویرایش هفتم» مصوب فروردین ماه ۱۳۹۴ شورای عالی هواپیمایی که به تأیید مقام عالی وزارت راه و شهرسازی رسیده، برای دیدن این دستورالعمل، نک: پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نشانی اینترنتی: <http://news.mrud.ir/news/6539>

لازم به توضیح است که تمامی شرکت‌های هواپیمایی جهت حمل مسافر، سند 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 می‌نماید و با خرید بلیت توسط مسافر، خودبه‌خود این شرایط عمومی بر رابطه حقوقی بین مسافر و شرکت متصدی حمل اعمال می‌شود. اصولاً این شرایط عمومی توسط شرکت‌های هواپیمایی ارائه نمی‌شود و مسافران نیز به علت عدم آگاهی به وجود آن، بی‌توجهی یا بی‌حوصلگی اقدامی جهت دریافت و مطالعه آن نمی‌کنند.

اما در صورت درخواست مسافران، شرکت‌های هواپیمایی باید یک نسخه از شرایط عمومی حمل خود را به مسافران ارائه داده و عموماً این شرایط عمومی در پایگاه‌های اینترنتی شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی با درجه کیفی بالا موجود است که افراد و مسافران می‌توانند با مراجعه به آن پایگاه‌ها به راحتی به آن دسترسی پیدا کنند.

نکته مهم این است که شرکت‌های هواپیمایی در این شرایط کلی حمل بار و مسافر، سعی می‌کنند تا با پیش‌بینی تسهیلات و امتیازات مساعدتر و اعمال استانداردهای بالاتر برای مسافران - مثل تعیین خسارت‌های بالاتر در مورد گم شدن چمدان یا تأخیر در حمل - در جذب مشتری با هم رقابت داشته باشند و این‌گونه نیست که شرایط عمومی شرکت‌های 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» است، به همین خاطر هم شاید مسافرانی که از وجود چنین سندی مطلع هستند چندان انگیزه‌ایی 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 می‌توان 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 آن را 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 می‌شود 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 مشکل است و یا اینکه به

قدری ریز نوشته شده که معمولاً افراد رغبتی به خواندن آن نمی‌کنند ولی مجبور به پذیرش آن هستند. ضمن اینکه این پیشنهاد، برای همه مردم به یک شکل و با شروط یکسان ارائه می‌شود.^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 می‌شود و این طول مدت و شکل ایجاب، به واسطه طبیعت قرارداد الحاقی است، چون پیشنهاد توسط کسی ارائه می‌شود که دارای قدرت انحصاری است. از این رو، طبیعی است که عرضه‌کننده کالا یا خدمات بتواند با توجه به شرایط اقتصادی و اجتماعی، شروط و تعرفه‌های خاصی را معین کند که معمولاً بادوام 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 شرکت‌های 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 رسیدگی‌کننده و دادگاه مورد توجه قرار گیرد.

۲- حقوق بین‌الملل خصوصی، تعیین‌کننده قواعد ماهوی حاکم

بی‌شک 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 آن را 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 آن را شناسایی نمود و این مهم جز با توسل به مقررات حقوق بین‌الملل 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 صورت با مسأله

۵. قافی، «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی»، ص ۶۸.

۶ همان.

تعارض قوانین مواجه می‌شویم. 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 داشته باشد، باید توجه نمود که موضوع مهم دیگری نیز وجود دارد و آن تعارض دادگاه‌ها است که این امر باید کاملاً از موضوع تعارض قوانین تفکیک شود. حل تعارض دادگاه‌ها مقدم بر مسأله تعارض قوانین است و دادگاه ملی باید قبل از تعیین قانون حاکم بر دعوا 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 دعوایی دادگاه یک کشور واجد صلاحیت باشد این صلاحیت با صلاحیت قانون کشور متبوع دادگاه ملازمه ندارد.^۸ مثلاً در یک دعوی ناشی از قرارداد ممکن است دادگاه‌های ایران صلاحیت رسیدگی به موضوع را داشته باشند ولی لزوماً قوانین ماهوی ایران حاکم بر موضوع نبوده - البته به جز در مورد تعارض با موضوع نظم عمومی و اخلاق حسنه - و قاضی باید قوانین کشور خارجی را بر موضوع حاکم نماید.

همچنین ممکن است این شائبه پیش آید که با وجود کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی که با هدف یکسان‌سازی مقررات در این حوزه تصویب شده‌اند (یعنی مشخصاً کنوانسیون‌های ورشو و مونترال) دیگر نیاز و اجازه ارجاع به قواعد حل تعارض نیست. اما همان‌طور که گفتیم این امر ناشی از عدم توجه لازم به تمایز بین موضوع صلاحیت دادگاه ملی با قانون حاکم بر اختلاف است.

این موضوع را در قالب یک مثال تشریح می‌کنیم. فرض کنیم یک ایرانی مقیم امارات برای سفر رفت و برگشت خود به ایران، در کشور امارات بلیتی را از شرکت هواپیمایی امارات خریداری نماید. بعد از سفر به ایران و هنگام بازگشت به امارات با نقض تعهد شرکت مزبور مراجعه می‌شود. 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 نمی‌توان یافت. در این مثال،

۷. الماسی، حقوق بین‌الملل خصوصی، ص ۱۹.

۸. همان، ص ۲۲.

قاضی با توجه به ماهیت دعوا که یک اختلاف قراردادی است باید به 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 بین‌المللی مشترک و یکنواخت در زمینه حقوق حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی، دیگر نباید به قوانین داخلی مراجعه نمود ناشی از عدم توجه به تمایز بین قواعد ماهوی و قواعد حل تعارض ملی است، چرا که یک قاضی ملی هیچ‌گاه قبل از مراجعه به قوانین حل تعارض خود نمی‌تواند 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 دادگاه‌های هر کشوری تنها ملزم به رعایت قواعد حل تعارض خود هستند و نمی‌توانند 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 تأثیر تعارض دادگاه‌ها در تعارض قوانین یاد می‌شود.

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 حمل‌ونقل مسافری بین‌المللی آن چیز که باید در بدو امر مورد توجه دادگاه و طرفین این رابطه قراردادی قرار گیرد، قوانین حل تعارض ذی‌ربط است و با بررسی دقیق این قوانین است که قاضی می‌تواند 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 دادگاه‌های ایران در این زمینه مورد توجه قرار گیرد.

۲-۱- پرونده اول

در دعوایی که توسط یک مسافر ایرانی (خواهان) علیه شرکت هواپیمایی امارات (خوانده) به جهت تأخیر در حمل وی مطرح شد، خواهان جهت محکومیت خوانده - البته بدون استناد به

قوانین حل تعارض ایران - خواستار اعمال کنوانسیون ورشو می‌شود. 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 تأخیر صورت می‌گیرد.

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 بین‌المللی (مصوب ۱۳۵۴)» به این کنوانسیون پیوسته است و طبق ماده ۹ قانون مدنی مفاد این کنوانسیون در حکم قانون است. اما دولت ایران به کنوانسیون مونترال «جهت یکسان‌سازی برخی قواعد حمل و نقل بین‌المللی هوایی» مصوب ۲۸ مه ۱۹۹۹^۹ که موضوعی مشابه کنوانسیون ورشو است نپیوسته است.

از آنجا که دعوی مطروحه دارای عنصر بین‌المللی بود به نظر می‌آید دادگاه بدوی بی‌آنکه 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 می‌شود:

«... النهایه دادگاه در تصمیم‌گیری خود به این نکات توجه دارد: ۱- قانون حاکم در جمهوری اسلامی ایران در موضوع مورد بحث کنوانسیون ۱۲ اکتبر ورشو مربوط به یکسان‌سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی و پروتکل اصلاحی ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه آن کنوانسیون (ورشو) می‌باشد 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 بین‌المللی دوبی) بوده است که کشور مذکور ضمن عضویت در کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل اصلاحی ۱۹۵۵ لاهه آن کنوانسیون، عضو کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال برای یکسان‌سازی برخی قواعد حمل و نقل بین‌المللی نیز

۹. حقوق حمل و نقل هوایی تا سال‌های متمادی از وجود قواعد متعدد و پراکنده و در بسیاری موارد ناهماهنگ برخوردار بود که موجب آشفتگی و سردرگمی می‌شد. از زمان تصویب کنوانسیون ورشو (۱۲ اکتبر ۱۹۲۹) راجع به حمل و نقل بین‌المللی، مقررات و اصلاحیه‌های بسیار مختلف و متعددی در رابطه با حمل و نقل بین‌المللی هوایی وضع شد. تا اینکه جامعه بین‌المللی با هدف رفع این ناهماهنگی و آشفتگی‌ها و همچنین به روز کردن مقررات در این حوزه اقدام به تصویب کنوانسیون مونترال راجع به برخی از مقررات حمل و نقل بین‌المللی هوایی مصوب ۲۸ مه ۱۹۹۹ می‌کند که در واقع حاصل ۷۰ سال تجربه جامعه جهانی در خصوص مقررات حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی است. دولت ایران هنوز به این کنوانسیون نپیوسته است (برای ملاحظه ترجمه فارسی غیر رسمی این کنوانسیون، نک: علیرضا محمدزاده وادقانی و ماشالله بناء نیاسری، «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی»، ص ۲۷۹).

می‌باشد. ۲- در قرارداد حمل به تکرار و صریحاً به مقررات کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال اشاره و استناد شده ...

بنا بر 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 تأخیر 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 می‌رسد هم به جهت تصریح حاکمیت کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال بر رابطه طرفین و هم اینکه تأخیر به وجود آمده در قسمتی از تعهدات خوانده در کشور [ی] صورت گرفته که ملحق به کنوانسیون یادشده می‌باشد قانون حاکم بر موضوع همان کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال می‌باشد»^{۱۰}.

در تفسیر رأی دادگاه بدوی می‌توان 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 آن را مد نظر داشته است به همین علت هم اشاره شده که قانون حاکم در جمهوری اسلامی ایران کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی به آن است.

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 بند ۱ همین نوشتار اشاره شد رعایت قوانین حل تعارض (قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی) هر کشوری برای قاضی متبوع آن کشور لازم‌الاجرا بوده و جنبه امری دارد. در نظام حقوقی ایران هم تنها قاعده حل تعارض حاکم بر قراردادها ماده ۹۶۸ قانون مدنی است که قانون حاکم بر قراردادها را قانون محل وقوع عقد یا قانون دیگری که تحت شرایطی طرفین یک قرارداد صریحاً یا ضمناً انتخاب نموده‌اند قرار داده است. بنابراین، با توجه به عدم تصریح قوانین ایران مبنی بر حکومت قوانین محل اجرای

۱۰. دادنامه بدوی شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۲۹۲، صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران، مورخ

تعهد بر یک موضوع قراردادی، قاضی ایرانی نمی‌توانسته 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 می‌نماید 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 می‌باشد که البته خواهیم دید 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 می‌آید دیدگاه غالب در مورد ماده ۹۶۸ قانون مدنی و البته رویه غالب محاکم بر امری تلقی کردن این ماده است.^{۱۱} بدین معنا که صدر ماده به صورت امری تکلیف قراردادهایی که توسط اتباع ایرانی منعقد می‌شود را تعیین نموده که در هر حالت تابع قانون محل وقوع عقد است و قسمت دوم ماده تنها ناظر به اتباع غیر ایرانی است.

اما اگر فرض کنیم که قاضی صادرکننده رأی از جمله افرادی است که قائل به تخییری بودن ماده ۹۶۸ قانون مدنی است^{۱۲} و مفاد کنوانسیون مونترال نه از باب یک سند بین‌المللی 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 شرکت‌های هواپیمایی در بسیاری از کشورهای دنیا فعالیت می‌نمایند 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 هیچ‌کدام از این کنوانسیون‌های بین‌المللی نیستند، لذا، مفاد شرایط عمومی حمل خود را به نحوی تهیه و تنظیم می‌کنند 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 کنوانسیون‌ها قرار داده باشند.

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

۱-۱۵) قواعد حاکم

۱۱. به عنوان مثال، نک: کاتوزیان، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، ص ۵۸۴.

۱۲. جهت ملاحظه نظر مخالف نسبت به امری بودن ماده ۹۶۸ قانون مدنی، نک: الماسی، پیشین، صص ۳۴۳-۳۴۷.

مسئولیت ما به وسیله قوانین حاکم و این شرایط حمل تعیین می‌شود. در جایی که 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 به نحو دیگری مقرر شده باشد. قوانین حاکم می‌تواند ترکیبی از کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون مونترال و یا قوانینی داخلی که در هر کشور جاری است باشد. کنوانسیون ورشو و کنوانسیون مونترال به نحوی که در آن کنوانسیون‌ها مقرر شده است بر حمل بین‌المللی اعمال خواهند شد ...^{۱۳}

یا در ماده ۱۵-۳-۱ همان شرایط حمل، صراحتاً ذکر شده «در جایی که کنوانسیون ورشو یا کنوانسیون مونترال شامل حمل شما می‌شوند، مسئولیت ما تابع مقررات و محدودیت‌های کنوانسیون حاکم می‌باشد.»

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

بنابراین، متوجه می‌شویم 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 نکرده‌اند و این امر در حقیقت به مرجع رسیدگی‌کننده 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 وجهه‌های تأثیر حقوق بین‌الملل خصوصی بر حقوق حمل هوایی مسافری بین‌المللی است.

همچنین در دادنامه مذکور می‌بینیم که قاضی محترم پرونده گویا تعیین قانون حاکم را امری تخییری تلقی نموده و از بین قانون حاکمی که توسط قواعد حل تعارض ایران به دست آمده با قانون حاکمی که توسط قواعد حل تعارض امارات به دست می‌آید یکی را انتخاب نموده است. در حالی که اشاره شد طبق اصول اولیه حقوق بین‌الملل خصوصی، دادگاه‌ها ملزم به اجرای قانون حل تعارض خود و قوانین ماهوی که در اثر اعمال قاعده حل تعارض‌شان به دست می‌آید هستند و حق ندارند که قانون حاکم را نادیده گرفته و قانون ماهوی دیگری را بر موضوع اختلاف اعمال کنند.

13. Emirates Conditions of Carriage, *op. cit.*, Article 1, 33.

14. Qatar Airways Conditions, *op. cit.*, Article 16, 32.

به عبارت دیگر در اختلاف مورد نظر، دادگاه بدوی می‌بایست ماده ۹۶۸ قانون مدنی ایران که قانون حاکم بر قراردادها را قانون محل انعقاد عقد (در موضوع مورد اختلاف ایران) می‌دانست اعمال می‌نمود و چون کشورمان ایران به کنوانسیون ورشو پیوسته است چیزی جز مفاد این کنوانسیون و البته مفاد قرارداد منعقد شده بین دو طرف نمی‌توانست 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 است.^{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 رأی دادگاه بدوی اعتراض می‌کند و یکی از مبانی اعتراض خود را اعمال کنوانسیون مونترال بر دعوا ذکر می‌کند. در اثر این اعتراض موضوع جهت بررسی به دادگاه تجدید نظر ارجاع می‌شود.

مرجع تجدید نظر در دادنامه خود راجع به این قسمت از اعتراض این‌گونه انشاء رأی می‌نمایند:

«... 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 نظرخواه در این مرحله از دادرسی دلیل یا مدرک محکمه‌پسندی که نقض و بی‌اعتباری استنباط و استدلال و استناد محکمه بدوی را ثابت نموده و مؤید حاکمیت مقررات کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو مربوط به یکسان‌سازی 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 رهیافت دادگاه بدوی و تجدید نظر با نظام حقوقی ایران در سطور بالا به هنگام بررسی رأی دادگاه بدوی توضیح داده شد که از تکرار اجتناب می‌نماییم. اما موضوعی که در رأی دادگاه تجدید نظر باید مورد نقد قرار گیرد این مسأله مهم است که به نظر می‌آید قضات محترم مرجع تجدید نظر وظیفه اثبات اعمال کنوانسیون ورشو و یا عدم صحت اعمال کنوانسیون مونترال

۱۵. پرونده دیگری نیز در همین رابطه قابل استناد است که در آن، مرجع بدوی خط مشی مشابه همین پرونده داشته و در دادنامه هیچ استنادی به قواعد حل تعارض ایران و تعیین قانون حاکم مشاهده نمی‌شود (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

را بر عهده تجدیدنظرخواه قرار داده و عدم پذیرش اعتراض وی در این رابطه را ناشی از ضعف ادله وی دانسته‌اند؛ در حالی که همان‌طور که در بالا هم توضیح داده شد اولین و اساسی‌ترین وظیفه هر دادگاهی در رسیدگی به اختلافاتی که بر عهده دارد تعیین و شناسایی قانون حاکم بر موضوع اختلاف است فارغ از اینکه طرفین دعوا در این رابطه چه مدارک و استدلالاتی را ارائه می‌دهند. بنابراین، حداقل، انشاء رأی بدین نحو که «... تجدیدنظرخواه دلیل قانع‌کننده‌ای مبنی بر اعمال کنوانسیون ورشو ارائه نداده...»، با این وظیفه دادگاه همخوانی ندارد و اصولی‌تر این بود که حداقل این مرجع به تأیید و تشریح مبانی دادگاه بدوی جهت اعمال کنوانسیون مونترال می‌پرداخت نه اینکه این وظیفه را بر عهده طرفین دعوا قرار دهد.

۲-۲- پرونده دوم

اما در راستای بررسی رویه قضایی دادگاه‌های ایران در این رابطه به رأی 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 مسافران از تهران به دوحه به دلایل نامعلومی^{۱۷} مسافران را از دوحه به مقصد بارسلون با تأخیری ۲۱ ساعته حمل می‌نماید. در مقابل مسافران نیز اقدام به طرح شکایت علیه شرکت هواپیمایی بابت خسارت تأخیر و سایر خسارات ناشی از آن می‌نمایند.^{۱۸}

وکیل خواهان‌ها در دادخواست و لایحه خود بیان می‌دارد:

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 حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی (مصوب ۱۳۵۴)، بر این اختلاف حاکم است.

۱۷. در این موضوع تأخیر در حمل، ناشی از قصور یا تأخیر مسافران نبوده و شرکت هواپیمایی هم توضیح قانع‌کننده‌ای برای این تأخیر نداده است. در چنین شرایطی احتمال بروز «فروش بلیت بیش از اندازه ظرفیت هواپیما» می‌تواند مطرح شود. برای مطالعه راجع به این موضوع، نک: حسینی، «آثار حقوقی فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما در پروازهای بین‌المللی».

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

همچنین وی در حین انجام کارشناسی لایحه‌ای خطاب به کارشناس پرونده نوشته که در آن بیان شده:

«از آنجا که این اختلاف، ناشی از قرارداد حمل مسافر است که بین خواهان‌ها 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 می‌باشد. لذا مشخصاً قانون مدنی، قانون مسؤلیت 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 می‌باشند. به نظر می‌آید در این اختلاف، کنوانسیون مونترال به عنوان قانون کشور محل اجرای تعهد (یعنی قطر که عضو کنوانسیون مونترال می‌باشد)، نمی‌تواند 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 نمی‌دهد. لذا به نظر کنوانسیون مونترال و محدودیت مقرر در جبران خسارات ناشی از تأخیر (که طبق بند ۱ ماده ۲۲ آن برابر ۴۱۵۰ SDR می‌باشد) در این دعوا اعمال نمی‌شود.»^{۱۹}

با این تفاسیر کارشناس نظریه خود را بر مبنای کنوانسیون ورشو صادر می‌کند. کارشناس در نظریه خود اشعار می‌دارد:

«با عنایت به اینکه روابط فی‌مابین 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 می‌باشد لذا تأخیر ۲۰ ساعته در حمل خواهان‌ها مشمول ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو می‌باشد ...»^{۲۰}

در این پرونده دادگاه نیز این بار دقت لازم را به خرج داده و طی دادنامه صادره^{۲۱} صراحتاً و قبل از تعیین مسؤلیت طرفین اختلاف، ابتدائاً قانون حاکم بر موضوع را تعیین نموده و مقرر می‌دارد 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

۱۹. همان.

۲۰. همان.

۲۱. دادنامه بدوی شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۱۳۹۲/۵/۲۹.

این کنواسیون بر روابط طرفین حاکم است.

خواننده (متصدی حمل) متعرض این بخش از رأی دادگاه بدوی نمی‌شود و شعبه ۱۸ دادگاه تجدید نظر استان تهران نیز عیناً رأی را در زمینه قانون حاکم تأیید می‌نماید.^{۲۲}

لذا در انتهای این بخش باید این‌گونه جمع‌بندی نمود که در دعوایی که جنبه بین‌المللی 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 می‌تواند به قواعد ماهوی مناسب دسترسی پیدا کند، در غیر این صورت اعمال و اجرای هر قانونی ماهوی که بدون تأیید معیار قواعد حل تعارض ملی اعمال شود قطعاً صحیح و موجه نخواهد بود.

در این بخش به وضوح تأثیرات متقابل حقوق حمل و نقل بین‌المللی و حقوق بین‌الملل خصوصی به تصویر کشیده شد. از یک سو مشاهده شد که چطور قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی در اثر مقررات خاص حقوق حمل و نقل هوایی توسعه و ترویج پیدا می‌کنند، و از سوی دیگر دیدیم که حقوق بین‌الملل خصوصی تا چه میزان در ورود و اعمال قواعد حقوق حمل و نقل بین‌المللی ایفاء نقش کرده و همانند شاهرهای باعث ورود قواعد و استانداردهای این حقوق در نظام‌های حقوق ملی می‌شود. 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 می‌شود تشریح خواهد شد.

۳- نتیجه تأثیرات 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 تأثیر 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

۲۲. دادنامه شماره ۱۳۰۱۳۰۲۲۱۸۰۰۲۳۰۹۹۷۰۹۳۰، صادره از شعبه ۱۹ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ

حقوق ملی کشورها شده و در نتیجه به نوعی به ایجاد تحول و نوگرایی در سیستم حقوقی کشورها 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 دارای صلاحیت 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 نیست منجر به ورود مفاهیمی نوین و گاه متفاوت با مفاهیم و تأسیسات جاری در نظام حقوقی کشورمان ایران می‌شود که نهایتاً به پویایی و تحول نظام حقوقی 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 چالش‌برانگیز در نظام قضایی کشورمان تلقی می‌شود که حداقل این باور ضمنی بین حقوقدانان وجود دارد که علی‌رغم وجود مبانی حقوقی و فقهی کافی و صریح^{۲۳}، صدور حکم به جبران خسارت معنوی به راحتی در محاکم ایران صورت نمی‌گیرد.

اما با توجه به اینکه بحث خسارت معنوی در مقررات و استانداردهای بین‌المللی در زمینه

۲۳. برای ملاحظه مباحث مربوط به خسارت معنوی در حقوق ایران، نک: نقیبی، خسارت معنوی در حقوق

اسلام، ایران و نظام‌های حقوقی معاصر؛ اصغری آقمشهدی، «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران».

حمل و نقل هوایی از جمله خسارت‌هایی است که باید نسبت به جبران آن اقدام شود و همچنین در عرف حمل و نقل هوایی جبران خسارت معنوی یکی از مرسوم‌ترین و متداول‌ترین خساراتی است که مورد حکم قرار می‌گیرد و رویه قضایی وسیعی در کشورهای پیشرفته به خود اختصاص داده لذا به نظر می‌آید پذیرش آن برای قضات ایرانی راحت‌تر صورت می‌گیرد و در پرونده‌های مربوط به حمل مسافر بین‌المللی بیشتر شاهد توجه محاکم ایران به بحث جبران خسارت معنوی مسافران هستیم.

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

کارشناس در ادامه مرقوم می‌دارد شرکت خواننده با خودداری از عمل به تعهدات خود و مستأصل گذاشتن 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 است. بنابراین، با توجه به اینکه اولاً ماده ۱۹ کنوانسیون ورشو مطالبه خسارت و ضرر و زیان معنوی را منع ننموده؛ و ثانیاً مواد ۱، ۲ و ۳ قانون مسؤلیت مدنی ایران مطالبه خسارت معنوی را توسط زیان‌دیده قابل مطالبه دانسته، لذا خواهان‌ها استحقاق دارند تا مابه‌التفاوت 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 تأخیر در حمل مسافران خود محکوم می‌نماید.^{۲۵}

بنابراین، ملاحظه می‌شود که با ورود استانداردهای بین‌المللی به نظام حقوقی کشور و گاه

۲۴. پرونده کلاسه ۹۱۰۹۹۸۲۱۶۱۹۰۰۲۲۵، سال ۱۳۹۱، مخنومه در شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

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

تکمیل قوانین و مقررات ملی موجود و با اتکاء بر رویه قضایی کشورهای پیشرفته، مسافران به علت تأخیر ناشی از رسیدن به مقصد، از جبران خسارت معنوی بهره‌مند می‌شوند 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 شرکت‌های هواپیمایی ایرانی شده که تأخیر در حمل مسافر به عنوان یک روال جاری‌شان تبدیل شده و شاید پرداخت خسارات مادی و معنوی از بابت تأخیر به عنوان عامل بازدارنده‌ای جهت این روال مذموم تبدیل شود.^{۲۷}

۳-۲- فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما

یکی از مفاهیم متداول در حقوق حمل و نقل مسافری بین‌المللی موضوع فروش بلیت هواپیما بیش از ظرفیت صندلی‌های آن^{۲۸} است. در تشریح مختصر این مفهوم باید گفت این امکان همواره وجود دارد که برخی از مسافران به دلایل مختلف از جمله بیماری، عدم دقت لازم و فراموشی زمان پرواز، وقوع فورس ماژور و غیره به پروازی که برای آن بلیت تهیه کرده‌اند نرسند. همچنین در پروازهای با برنامه منظم پروازی، معمولاً مسافران حق دارند تا بدون پرداخت مبلغ اضافی، از سفر در زمان تعیین شده صرف‌نظر و زمان پرواز دیگری را برگزینند. همین امر باعث می‌شود تا شرکت‌های هواپیمایی با کمبود مسافر و در نتیجه خالی بودن بعضی صندلی‌های هواپیما مواجه شوند و از نظر مالی متضرر شوند.^{۲۹} لذا اصول تجارت و کسب حداکثر سود و همچنین عقل و منطق ایجاب می‌کند که متصدی حمل اقدام به فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما نماید تا در صورتی که مسافری به هر دلیلی به ساعت پرواز نرسید هواپیما با صندلی خالی و کمتر از ظرفیت خود پرواز نکند و افراد دیگری به جای مسافران غایب پرواز کنند.

۲۶. برای ملاحظه موضوع مطالبه خسارت معنوی به جهت لغو پرواز یا تأخیر در انجام پروازهای داخلی، نک: دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۷۰۰۷۶۸ صادره از شعبه ۷ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۱۳۹۱/۸/۱۷، مجموعه آراء قضایی دادگاه تجدید نظر استان تهران (حقوقی)، 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 دستورالعمل صراحتاً تضمین حقوق مادی و معنوی مسافران و رعایت شأن و منزلت مسافران در حین پرواز اشاره می‌شود. در صورتی که اگر به ویرایش‌های قبلی مراجعه شود کمتر از این ادبیات و توجه به حقوق مسافر به خصوص در زمینه حقوق معنوی استفاده شده است. برای دیدن این دستورالعمل، نک: زیرنویس شماره ۳.

28. overbooking

۲۹. جباری، حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، ص ۲۱۰.

«فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما» در پروازهای بین‌المللی که منجر به ایجاد مسؤولیت متصدی حمل می‌شود عبارت است از وضعیتی که متصدی حمل قبلاً اقدام به فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما نموده و در زمان مقرر برای پرواز، مسافرانی بیش از ظرفیت هواپیما برای سوار شدن مراجعه نموده و متصدی حمل به ناچار مجبور شود که از سوار شدن مسافران مازاد بر ظرفیت هواپیما علی‌رغم در دست داشتن بلیت معتبر و سندلی تأییدشده امتناع نماید.^{۳۰}

در این حالت شرکت هواپیمایی موظف است تا سریعاً دفترچه‌ای را در اختیار مسافران قرار داده تا در آن حقوق ایشان در چنین حالتی به دقت تشریح شده باشد.^{۳۱} عمده‌ترین تعهدات متصدی حمل در چنین شرایطی فهرست‌وار 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 تأخیر در پرواز، استرداد کل هزینه بلیت مسافر همراه با خسارت وارده و پرداخت غرامت «فروش بلیت بیش از ظرفیت».

ملاحظه می‌شود که جایگاه و آثار این مفهوم در حقوق کشورمان کاملاً ناشناخته است در حالی که در حمل‌ونقل بین‌المللی موضوعی بسیار مبتلا به بوده و عدم توجه به آن، حقوق مسافران را به نحو اساسی تضییع می‌کند. اما ورود این مفهوم به نظام حقوقی کشور ضمن اعتلاء و پیشرفت آن منجر به حمایت از افراد و مسافران در برابر شرکت‌های هواپیمایی می‌شود.

۳-۳- تعریف «زمان رسیدن» مسافر

در ادامه به رأیی که در سطح اتحادیه اروپا در زمینه حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی صادر و منجر به تکامل و توسعه حقوق ملی کشورهای عضو این اتحادیه شده می‌پردازیم. فردی به نام رونی هنینگ^{۳۲} شکایتی را از یک شرکت هواپیمایی آلمانی در دادگاه‌های کشور اتریش مطرح می‌کند و خواستار جبران خسارت ناشی از تأخیر در حمل خود بر مبنای مقررات اتحادیه اروپا در رابطه با جبران خسارت و حمایت از مسافران در موارد امتناع از سوار کردن مسافر، لغو پرواز یا تأخیر طولانی در انجام پرواز می‌شود.^{۳۳}

۳۰. حسینی، پیشین (نک: زیرنویس شماره ۱۷)، ص ۵۲۸.

31. <http://airconsumer.dot.gov/publications/flyrights.htm#overbooking>

32. Ronny Henning

33. Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February

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 تأخیر بیش از سه ساعت باشد برای مسافت های تا ۱۵۰۰ کیلومتر و کمتر، شرکت هواپیمایی ملزم به پرداخت خسارتی برابر ۲۵۰ یورو است در صورتی که برای تأخیر کمتر از سه 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) تأخیر برابر دو ساعت و ۵۸ دقیقه بوده است در حالی که تا زمانی که هواپیما در آشیانه مورد نظر متوقف شده و درب های هواپیما برای خروج مسافران باز شده میزان تأخیر برابر سه ساعت و سه دقیقه بوده است.

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 حالی که 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 تأخیر بیشتر از سه ساعت شده لذا مشمول دریافت خسارت است.

دیوان دادگستری اروپایی در تفسیر عبارت «زمان رسیدن» با سه گزینه اساسی روبه رو

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 مسافران باز می شود.

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.

۳۵. یکی از موارد صلاحیتی و اختیارات دیوان دادگستری اروپایی، ارائه تفسیر و اعلام نظر در خصوص مصوبات نهادهای اتحادیه اروپا است. این مرجع قضایی که دارای نوعی صلاحیت اجباری است 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 منطوق معاهدات سایه افکنده، با نظرات مشورتی خود به تبیین و تفسیر آن می پردازد. (کدخدایی، «نگرشی به ساختار دیوان دادگستری اروپایی و نقش آن در روند همبستگی اتحادیه».

نهایتاً شعبه نهم دیوان دادگستری اروپایی طی رأی مورخ ۴ سپتامبر ۲۰۱۴ خود^{۳۶} اشعار می‌دارد 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 می‌باشد و امکان ارتباط او با دنیای خارج به نحو چشمگیری محدود می‌شود و مسافر در چنین شرایطی نمی‌تواند به راحتی و بدون مزاحمت عوامل بیرونی، فعالیت‌های شخصی، خصوصی، اجتماعی و شغلی خود را انجام دهد و این محدودیت‌ها تنها زمانی پایان می‌یابد که جریان پرواز پایان یافته و این محدودیت‌ها از بین برود^{۳۷} و از آنجا وضعیت مسافر و محدودیت‌های گفته شده در فوق، زمانی که هواپیما فرود می‌آید و حتی به آشیانه مورد نظر می‌رسد و متوقف می‌شود نیز تغییر اساسی نمی‌کند و مسافران کماکان ملزمند که بر روی صندلی خود بنشینند، پس نمی‌توان این زمان‌ها را به معنای «زمان رسیدن» تلقی کرد.^{۳۸}

از منظر دیوان تنها زمانی که درهای هواپیما باز می‌شود و مسافران اجازه ترک هواپیما را پیدا می‌کنند این محدودیت‌ها از بین رفته و آنها می‌توانند فعالیت‌های عادی و معمول خود را از سر گیرند. لذا در نهایت دیوان حکم می‌دهد که «زمان رسیدن» زمانی است که اولین درب هواپیما باز شود.^{۳۹}

بدین ترتیب مشاهده می‌شود 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 بین‌الملل خصوصی کشورها از قواعد و استانداردهای بین‌المللی تأثیر گرفته وارد نظامات حقوقی ملی کشورها شده و منجر به توسعه و پیشرفت آنها می‌شوند که تماماً مرهون تأثیرات متقابل و تعامل حقوق بین‌الملل خصوصی با حقوق حمل‌ونقل بین‌الملل هوایی مسافری است.

نتیجه

در این نوشتار ملاحظه شد که در حوزه حمل‌هوایی بین‌المللی مجموعه قواعد و مقرراتی تحت عنوان «حقوق حمل‌ونقل بین‌الملل هوایی» وجود دارد که حقوق و تعهدات طرفین پرواز، یعنی مسافران از یک‌سو و متصدی حمل (شرکت هواپیمایی) را از سوی دیگر به

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.

39. *Ibid*, paras. 25-27.

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 اصلی‌ترین منابع حقوقی مورد استناد قرار می‌گیرد.

از سوی دیگر دیدیم از آنجا که گستره پروازهای بین‌المللی از مرزهای کشورها عبور می‌کند لاجرم به هنگام بررسی حقوقی آثار ناشی از این پروازها، با قوانین کشورهای مختلف روبه‌رو می‌شویم که در نتیجه توسل به قوانین حل تعارض کشورها را گریزناپذیر می‌نماید.

بنابراین، در بررسی اختلافات حقوقی (خصوصی) ناشی از یک پرواز بین‌المللی، با تأثیرات متقابل حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و حقوق بین‌الملل خصوصی مواجه می‌شویم که این تقابل، آثار حقوقی قابل توجهی را ایجاد می‌کند. از مهم‌ترین تأثیرات حقوق حمل و نقل بین‌الملل هوایی بر حقوق بین‌الملل خصوصی، ترویج قواعد حل تعارض است. وقتی چنین اختلافی نزد دادگاهی ملی مطرح می‌شود دادگاه باید با توسل به قواعد حل تعارض کشور متبوع خود که رعایت آن برایش الزامی است 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 بین‌المللی است، 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 می‌شود.

در بررسی این تأثیر، رویه قضایی دادگاه‌های ایران مورد توجه ویژه قرار گرفت و این نتیجه به دست آمد که لازم است تا دادگاه‌های ایران به هنگام مواجهه با دعاوی بین‌المللی 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 باید 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 رسیدگی‌کننده است اعم از اینکه توسط اصحاب دعوا مورد استناد قرار بگیرد یا خیر.

همچنین ملاحظه شد که تأثیر متقابل حقوق بین‌الملل خصوصی و حقوق حمل و نقل بین‌الملل هوایی، تنها به موارد مذکور محدود نشده و قواعد حل تعارض در نظام‌های حقوقی ملی به دروازه‌ای تبدیل می‌شوند که با اعمال آن مفاهیم و یا تفاسیر نوین حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، وارد نظام حقوقی کشور شده و منجر به پویایی و تحول نظام حقوقی ملی می‌شود. در این زمینه با توسل به رویه قضایی دادگاه‌های ایران و اتحادیه اروپا دیدیم که

جبران خسارات روحی و معنوی در پروازهای بین‌المللی، 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 به پویایی و غنای این نظام‌ها منجر می‌شود. گرچه قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی و تعارض قوانین در مقایسه با قوانین ماهوی از تنوع و تعداد بسیار کمتری برخوردار هستند اما در عین حال نقش اساسی و راهنما داشته به نحوی که عدم توجه به آنها نتایج نامطلوب از جمله اجرای قانون غلط و یا بی‌ارتباط 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 می‌شود.

فهرست منابع

الف: منابع فارسی

کتاب‌ها

الماسی، نجادعلی. حقوق بین‌الملل خصوصی، چاپ دوم. تهران: نشر میزان، ۱۳۸۳.
 جباری، منصور. حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی، چاپ اول. تهران: نشر میزان، پاییز ۱۳۹۰.
 کاتوزیان، امیرناصر. قواعد عمومی قراردادها، چاپ دوم. تهران: شرکت انتشار، ۱۳۷۶.
 کاتوزیان، امیرناصر. قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، چاپ دوم. تهران: نشر دادگستر، پاییز ۱۳۷۷.
 نقیبی، سید ابوالقاسم. خسارت معنوی در حقوق اسلام، ایران و نظام‌های حقوقی معاصر. تهران: انتشارات امیرکبیر، ۱۳۸۶.

مقالات

اصغری آقشهیدی، فخرالدین. «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران». پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی ۹ و ۱۰ (۱۳۸۲): ۳۱-۴۸.
 حبیبی، به‌آذین. «آثار حقوقی فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما در پروازهای بین‌المللی» در جامعه بین‌المللی و حقوق بین‌الملل در قرن ۲۱، مجموعه مقالات اهدایی به دکتر محمد رضا ضیائی بیگدلی، ۵۳۷-۵۲۵. تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، ۱۳۹۲.
 قافی، حسن. «ماهیت و میزان اعتبار قرارداد الحاقی». مجله فقه و حقوق ۲ (۱۳۸۳).
 کدخدایی، عباسعلی. «نگرشی به ساختار دیوان دادگستری اروپایی و نقش آن در روند همبستگی اتحادیه». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی ۵۱ (۱۳۸۰): ۸۷-۱۰۶.
 محمدزاده وادقانی، علیرضا و ماشالله بناء نیاسری. «کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی». مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی ۶۸ (۱۳۸۴).

اسناد و آراء

دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۲۹۲، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۴/۴.
 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.
 دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۱۰۰۱۵۷۲، صادره از شعبه ۱۰ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۴.

- دادنامه شماره ۹۱۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۱۱۱۲، صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۱/۱۱/۱۷.
- دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴، صادره از شعبه ۸۷ عمومی حقوقی تهران، مورخ ۹۲/۵/۲۹.
- دادنامه شماره ۹۳۰۹۹۷۰۲۲۱۸۰۰۱۳۰، صادره از شعبه ۱۸ دادگاه تجدید نظر استان تهران، مورخ ۹۳/۲/۱۰.
- پرونده کلاسه ۹۱۰۹۹۸۲۱۶۱۹۰۰۲۲۵، سال ۱۳۹۱، مختومه در شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.
- دستور العمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی. ویرایش هفتم، مصوب شورای عالی هواپیمایی، ۱۳۹۴.

ب: منابع انگلیسی

اسناد و آراء

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)

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>

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>
<http://airconsumer.dot.gov/publications/flyrights.htm#overbooking>.

The Reciprocal Effect of International Aviation Law and International Private Law Emphasizing on Practice of the Iranian Courts

Behazin Hasibi (Ph.D.)

Ph.D. in International Law, Advocate, Email: behazinhasibi@gmail.com

Currently, the airplane is considered as one the most common vehicles for transferring people. Extensive use of this vehicle for many years has created a package of regulations and provisions in this field which is so-called "International Aviation Law". This segment of law specifies the rights and liabilities of flight parties - passengers and carriers- and particularly establishes required protections of passengers against airlines.

Since scope of relation of international flights parties goes beyond the borders of one country, beside the international norms, reference to domestic laws of more than country is inevitable. Consequently, to find and apply the proper law (applicable law), the International aviation law is not the only source and for achieving other relevant laws, should be referred to international private law as well. This fact leads to reciprocal effects of these two fields (International Aviation Law and International private law) on each other.

This paper is intended to examine the above mentioned interaction emphasizing on practice of Iranian courts.

Keywords: International Private Law, International Aviation Law, applicable law, conflict of laws, contract, Warsaw Convention, carrier, damages, delay in transportation.