

فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما: مطالعه تطبیقی در حقوق امریکا، فرانسه و ایران

محسن ایزانلو* زهرا تخشید**
شاهین***

چکیده

فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما به عنوان رویه‌ای متداول در صنعت هواپیمایی جهان شناخته می‌شود و بخشی از مقرره‌های مندرج در قرارداد حمل و نقل هوایی شرکت‌های هواپیمایی بزرگ دنیا را به خود اختصاص می‌دهد. این رویه در نظام حقوقی کشور امریکا با وضع قانون نظام‌مند شده است. اتحادیه اروپا هم با وضع مجموعه قواعدی که در کشورهای عضو این اتحادیه لازم‌الاجرا است، مقررات کامل و مدونی را در این زمینه پیش‌بینی کرده که این مقررات در نظام حقوقی کشور فرانسه هم اجرا می‌شود. در ایران نیز اتخاذ این رویه و همچنین روند استفاده از شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما توسط برخی از شرکت‌های هواپیمایی آغاز شده و مسلم است که این امر آثاری بر حقوق مسافران هوایی دارد. به همین منظور، در این مقاله به مطالعه تطبیقی این پدیده در سه نظام حقوقی امریکا، فرانسه و ایران می‌پردازیم و به این سوال پاسخ داده می‌شود که وضعیت حقوقی شرط فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در این سه نظام حقوقی چیست؟ نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که از منظر حقوقی، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، نقض قرارداد حمل محسوب می‌شود و موجد مسئولیت متصدی حمل و نقل در برابر مسافر است. شرطی هم که در مقام تجویز فروش بلیت مازاد بر

Izanloo@ut.ac.ir

* دانشیار حقوق خصوصی دانشگاه تهران (نویسنده مسئول)

ztakhshid@law.du.edu

** استادیار دانشکده حقوق دانشگاه نور

Abolfazl.shahin@ut.ac.ir

*** دانشجوی دکتری حقوق خصوصی دانشگاه تهران

ظرفیت هواپیما در قرارداد درج می‌شود، یکی از مصادیق شرط تضمین است. این شرط تا آنجا که ناظر به برقراری حدی از مسئولیت برای متصدی حمل‌ونقل هوایی است، صحیح و تا آنجا که مسافر را از دریافت خسارات اضافی محروم می‌سازد، نوعی شرط عدم مسئولیت ناظر به تقصیر عمدی یا در حکم آن و در نتیجه بی‌اعتبار است؛ بنابراین، مسافر می‌تواند با اثبات ضررهای مازاد بر میزان مقرر در شرط، جبران خسارات وارد به خود را درخواست کند.

واژگان کلیدی: تحدید مسئولیت، حقوق مسافر، شرط تضمین، قرارداد حمل هوایی، ممانعت از پرواز.

سرآغاز

اغلب شرکت‌های هواپیمایی جهان، به منظور کسب سود بیشتر و به حداقل رساندن زیان ناشی از پرواز هواپیما با صندلی‌های خالی به علت عدم حضور مسافری یا لغو سفر از سوی آنان در آخرین لحظات، مبادرت به فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما می‌کنند. به همین دلیل، معمولاً شرکت‌های هواپیمایی در قرارداد خود با مسافر، شرطی مبنی بر تجویز انجام این عمل و تعیین حدود مسئولیت ناشی از آن را درج می‌کنند که می‌توان آن را «شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما» نام نهاد. فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، رویه‌ای متداول در صنعت هواپیمایی دنیا به شمار می‌رود، زیرا در مقیاس کلان، سود حاصل از آن برای شرکت‌های هواپیمایی قطعی و زیان ناشی از آن، احتمالی است. در عمل، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما بر اساس اطلاعات گوناگونی از جمله آمار به دست آمده از پروازهای قبلی و مانند آن انجام می‌شود تا به این سبب مشکلی برای مسافران ایجاد نشود. با این حال، به سبب آن‌که این مسئله امری تخمینی است و احتمال حضور مسافران بیشتر از ظرفیت پرواز وجود دارد، معمولاً شرکت‌های هواپیمایی شرطی را در خصوص تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما^۱ در قراردادهای حمل درج می‌کنند. از این رو، در برخی موارد مسافرانی که

اکثریت قریب به اتفاق آنان بدون اطلاع از وجود چنین شرطی مبادرت به خرید بلیت کرده‌اند، به موجب کمبود صندلی خالی در هواپیما از سفر بازمانده و از پرواز آنها ممانعت می‌شود.^۱

نمونه‌ای از این وضعیت در سال ۲۰۱۷ برای یکی از پروازهای شرکت یونایتد ایرلاینز امریکا رخ داد. شرکت هواپیمایی مزبور برای جلوگیری از لغو پرواز، جهت نشستن خدمه پرواز به چهار صندلی نیاز داشت و این در حالی بود که به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، صندلی خالی وجود نداشت. شرکت هواپیمایی ابتدا به مسافران اعلام کرد به هرکس که حاضر باشد صندلی خود را به خدمه داده و با پرواز بعدی به مقصد برود، هزار دلار پرداخت می‌کند، ولی از آنجایی که هیچ‌کس داوطلب نشد، مسئولین پرواز به انتخاب خود چهار مسافر را انتخاب کردند تا آنان را از هواپیما خارج کرده و با پرواز بعدی به مقصد بفرستند. این انتخاب بر اساس معیارهای متفاوتی همانند قیمت پرداخت‌شده توسط مسافر و عضویت یا عدم عضویت در باشگاه مسافران کثیرالسفر صورت پذیرفت. با اعلام اسامی، سه مسافر پیاده شدند اما شخص چهارم که پزشکی به نام دیوید دائو بود، برای خروج از هواپیما مقاومت کرد که در نهایت این حادثه منجر به وقوع درگیری فیزیکی و شکایت این مسافر علیه شرکت هواپیمایی شد. این خبر که به سرعت رسانه‌ای شد، باعث طرح این سؤال شد که آیا اقدام شرکت هواپیمایی قانونی بوده و در صورت مثبت بودن پاسخ، این عمل بر چه اساسی صورت گرفته است؟ در این مقاله به بررسی ابعاد حقوقی علت این حادثه یعنی فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق امریکا، فرانسه و ایران می‌پردازیم،^۲ زیرا قراردادهای حمل شرکت‌های هواپیمایی خارجی حاوی شروط مدونی در این زمینه هستند و این رویه با وضع قوانینی خاص نظام‌مند شده است که بررسی تطبیقی این پدیده می‌تواند برای صنعت هواپیمایی و نظام حقوقی ما آثار مثبتی را به دنبال داشته باشد.

1. Denied boarding / Bumping

۲. برای مطالعه بیشتر در این زمینه رجوع شود به: (جباری، ۱۳۹۴: ۲۰۸؛ جباری، ۱۳۹۱: ۲۹-۶۲).

۱. حقوق امریکا

در کشور امریکا رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما امری رایج است. از این جهت، این مسئله در قانون و رویه قضایی این کشور مورد توجه قرار گرفته است که در ادامه به بررسی آن می‌پردازیم.

۱-۱. قانون حاکم در امریکا

در سال ۱۹۷۸ کنگره امریکا قانون حذف نظارت دولت بر صنعت هواپیمایی را به تصویب رساند.^۱ طبق این قانون، امر قانون‌گذاری در حوزه اموری مانند نرخ بلیت و مسیرهای پروازهای هواپیماها از حوزه مسئولیت دولت خارج شد. سپس کمیته هوانوردی کشوری^۲ که مسئولیت‌های گوناگونی از جمله مسئولیت تعیین قیمت بلیت پروازها را عهده‌دار بود، منحل شد. هم اکنون صنعت هواپیمایی امریکا توسط اداره فدرال هوایی^۳ به طور محدود قانون‌گذاری و نظارت می‌شود که خود بخشی از وزارت حمل‌ونقل امریکا است.^۴ کنگره در این راستا، قوانین مربوطه را تحت عنوان قانون شماره چهارده هوانوردی و فضا^۵ از مجموعه قوانین فدرالی امریکا^۶ به تصویب رساند که به مقررات مربوط به هوافضا اختصاص یافته است. در این عنوان، شماره‌های ۲۵۰

1. Airline Deregulation Act.

برای مشاهده متن کامل این قانون، رجوع شود به:

<https://www.congress.gov/bill/95th-congress/senate-bill/2493>

2. Civil Aeronautics Board (CBA).

3. Federal Aviation Administration.

برای اطلاعات بیشتر در مورد این اداره، رجوع شود به: <https://www.faa.gov>

4. U.S. Department of Transportation.

برای اطلاعات بیشتر در خصوص این وزارتخانه، رجوع شود به: www.transportation.gov

5. Title 14: Aeronautics and Space

6. Code of Federal Regulations

شامل شماره ۲۵۰.۱ تا ۲۵۰.۱۱ ناظر به مقررات مربوط به فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما هستند.^۱

در خصوص شمول مقررات کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) و کنوانسیون مونترال (۱۹۹۹)^۲ نسبت به ممانعت از سفر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، در حقوق امریکا اختلاف دیدگاه وجود دارد. رویکرد غالب، عدم شمول این کنوانسیون‌ها نسبت به وضعیت موصوف است، زیرا ممانعت از سفر به علت مزبور، مصداق عدم اجرای کلی قرارداد دانسته شده و به عقیده بسیاری، کنوانسیون‌های فوق در مورد عدم اجرای کلی قرارداد اعمال نمی‌شوند (Stephen Dempsy & Johansson, 2010: 213 and n.).^۳

۱-۲. قانون فدرال امریکا در زمینه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما

قانون فدرال امریکا در خصوص فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما تنها ناظر به پروازهای داخلی امریکا (میان ایالتی) و پروازهای بدون توقف خارجی (در صورتی که در مکانی در داخل امریکا آغاز شوند) است. به علاوه، تنها شرکت‌های هواپیمایی که از وزارت حمل امریکا مجوز دارند و دارای بیش از ۳۰ صندلی باشند، مشمول این مقررات نمی‌شوند.

طبق مقررات امریکا، در صورتی که شرکت هواپیمایی ناچار باشد به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، از پرواز برخی مسافران جلوگیری کند، موظف است اطمینان حاصل کند که کم‌ترین تعداد ممکن از مسافران به ناچار از پرواز منع می‌شوند.^۴ مسئولین شرکت هواپیمایی موظف‌اند که ابتدا از مسافران داوطلب درخواست کنند تا با پرواز دیگری به مقصد بروند و تنها در صورت عدم وجود داوطلب به راهکارهای

1. CFR 250.1 to 250.11: Oversales

۲. برای مطالعه بیشتر در خصوص این کنوانسیون‌ها رجوع شود به: (جباری، ۱۳۹۴: ۲۵).

3. Weiss v. El Al Israel Airlines, Ltd. (2006); Oparaji v. Virgin Atl. Airways, Ltd. (2006).

برای ملاحظه نظر مخالف رجوع شود به:

King v. American Airlines, Inc. (2001); Goldhirsch, 2000: 109.

4. 14 C.F.R. §250.2a

بعدی متوسل شوند.^۱ داوطلب به شخصی اطلاق می‌شود که به درخواست شرکت هواپیمایی پاسخ مثبت داده و با میل خود مبلغ خسارت پیشنهادی شرکت هواپیمایی را قبول کند. در غیر این صورت، هر شخص دیگری حتی علی‌رغم پذیرش مبلغ خسارت پیشنهادی شرکت هواپیمایی، مسافر منع شده به صورت غیرداوطلبانه تلقی خواهد شد که وظایف دیگری بر عهده شرکت هواپیمایی در قبال وی وجود دارد.^۲ علاوه بر این، شرکت موظف است قبل از تصمیم نهایی داوطلبان، نحوه جبران خسارت و محدودیت‌های موجود را به طور کامل برای داوطلب شرح دهد تا او آزادانه پیشنهاد شرکت هواپیمایی را قبول و یا رد کند.^۳

به موجب قانون هوافضای فدرال امریکا، هر شرکت حمل و نقل هوایی موظف است مقررات اولویت‌بندی و شاخص‌های انتخاب مسافرانی را که دارای صندلی رزرو شده‌ی قطعی هستند، تعیین کند. تعیین این معیارها باید با تلاش برای به حداقل رساندن تعداد مسافرانی باشد که به صورت غیرداوطلبانه از پرواز منع می‌شوند و نباید شامل معیارهایی غیرعادلانه و یا غیرمنطقی شود.^۴ شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند این معیارها را برای انتخاب مسافر در نظر بگیرند: ۱. زمان دریافت کارت پرواز؛ ۲. انتخاب یا عدم انتخاب صندلی پیش از پرواز؛ ۳. مبلغ پرداختی مسافر جهت تهیه بلیت؛ ۴. داشتن و یا نداشتن وضعیت کثیرالسفر؛ ۵. معلولیت و یا صغر سن مسافر بدون همراه.

در مورد مبلغ خسارت، قانون فدرال امریکا میزان حداقل و حداکثری را اعلام کرده و تعیین دقیق مبلغ را در اختیار شرکت هواپیمایی گذاشته است. برای مثال طبق این قانون، اگر شرکت هواپیمایی بتواند مسافر انتخاب‌شده به شکل غیرداوطلبانه در پروازهای بین ایالتی را با کمتر از یک ساعت تأخیر نسبت به پرواز اولیه به مقصد برساند، هیچ‌گونه خسارتی به وی نمی‌پردازد.^۵ چنانچه انتقال مسافر به مقصد در بیشتر

1. 14 C.F.R. §250.2b (a)

2. Id.

3. 14 C.F.R. §250.2b (c)

4. 14 C.F.R. §250.3

5. 14. C.F.R. §250.5 (e)

از یک ساعت اما کمتر از دو ساعت امکان پذیر باشد، میزان خسارت ۲۰۰ درصد مبلغ پرداختی، حداکثر تا مبلغ ۶۷۵ دلار خواهد بود و اگر هم شرکت هواپیمایی نتواند مسافر را با کمتر از دو ساعت تأخیر به مقصد برساند، ۴۰۰ درصد هزینه پرداختی توسط مسافر، حداکثر تا مبلغ ۱۳۵۰ دلار پرداخته خواهد شد.

مبالغ مذکور بر اساس معیارهای مختلفی از جمله نرخ تورم سالانه بازبینی می شوند. همچنین این خسارت باید در همان روز و مکانی پرداخته شود که از سوار شدن مسافر در هواپیما ممانعت می شود؛ مگر در صورتی که انجام آن، قبل از پرواز بعدی مسافر امکان پذیر نباشد.^۱ شرکت هواپیمایی موظف است تمام شرایط خود را به صورت کتبی در اختیار مسافری که به صورت غیرداوطلبانه از پرواز منع شده، قرار دهد. به علاوه طبق قانون امریکا، شرکت های هواپیمایی موظف هستند امکان فروش بیش از اندازه بلیت هواپیما و منع شدن مسافر از پرواز را در هنگام خرید بلیت به طور واضح برای خریدار قابل رؤیت بکنند.

چنان که ملاحظه می شود، قانون فدرال امریکا معیارهای پیشنهادی خود را ارائه می دهد، اما شیوه نهایی تنظیم قرارداد در این رابطه را در اختیار شرکت هواپیمایی می گذارد. به همین دلیل، مسافران پیش از خرید بلیت می توانند با مطالعه قراردادهای حمل، شرکت هواپیمایی مدنظر خود را جهت پرواز انتخاب کنند. تلاش وزارت حمل امریکا نیز در راستای کم کردن آثار سوء این رویه از طریق اجباری کردن اطلاع رسانی به مشتری است.

۳-۱. فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در رویه قضایی امریکا

هرچند امروزه رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما توسط قوانین فدرال امریکا قانونی است، اما همچنان این پرسش وجود دارد که برخورد رویه قضایی این کشور با این پدیده به چه صورت است و دعاوی مسئولیت ناشی از اتخاذ این رویه علیه شرکت های

1. 14. C.F.R. §250.8

هواپیمایی، بر اساس کدام مبنای حقوقی قابل طرح است؟ در پاسخ به پرسش نخست باید بگوییم که به طور کلی از منظر تاریخی، شیوه برخورد رویه قضایی کشور آمریکا با این رویه و نظریات مطرح شده در این خصوص مشتت بوده است؛ به نحوی که اگر مجموع این نظریات را به یک طیف تشبیه کنیم، در یک سر این طیف که گونه افراطی این نظریات به چشم می‌خورد، علاوه بر جبران خسارات مادی و معنوی وارد به مسافر به موجب ممانعت از سفر وی، به واسطه عمدی بودن فعل فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، به خسارت تنبیهی نیز حکم داده شده؛ این در حالی است که در سر دیگر این طیف، نظر دادگاهی وجود دارد که فروش دو بلیت برای یک صندلی را موجد هیچ‌گونه مسئولیتی برای شرکت هواپیمایی ندانسته، زیرا شرکت هواپیمایی در چنین فرضی مطابق رویه اعلام شده خود رفتار کرده است (ر.ک: McLaughlin, 1989: 1135 - 1139).

پس از تصویب قانون فدرال آمریکا و نظام‌مند شدن رویه مورد بحث، از شدت این تشتت آراء کاسته شد و رویه قضایی این کشور هرچند نه به صورت کامل، اما به میزان قابل توجهی شکل منسجم‌تری به خود گرفت، زیرا تصویب این قانون، مبانی و اسباب دعوای مسافر علیه شرکت هواپیمایی را تحت تأثیر خود قرار داد.

در خصوص سبب و مبنای اقامه دعوای مسافر علیه شرکت هواپیمایی در فرض ممانعت از سفر او به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، نظریات گوناگونی در رویه قضایی آمریکا مطرح شده است که هر یک از آن‌ها بر مبنای مسئولیت ناشی از نقض قرارداد و یا دعوای مسئولیت مدنی استوارند. در همین راستا، از امکان اقامه دعوای جبران خسارت علیه شرکت هواپیمایی بر مبنای مسئولیت ناشی از اظهارات متقابلانه، تبعیض ناعادلانه و اضطراب روانی به‌عنوان مهم‌ترین مبانی مسئولیت قهری شرکت هواپیمایی در برابر مسافر یاد شده است (McLaughlin, 1989: 1139). عمده این مبانی در رأیی که به سال ۱۹۷۶ میلادی از سوی دیوان عالی آمریکا صادر شد، مورد تأیید قرار گرفت. از این رأی به‌عنوان مهم‌ترین رأیی که در رویه قضایی در زمینه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما صادر شده، یاد می‌شود. رأی مذکور نخستین رأیی است

که با موضوع فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما نزد دیوان عالی مطرح شد و اهمیت آن نیز به دو جهت است: نخست آن که دیوان در این رأی رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما را مورد تأیید قرار داد و دیگر آن که رأی مزبور در موارد متعددی با هدف پذیرش دعاوی مسئولیت مدنی علیه شرکت‌های هواپیمایی از سوی دادگاه‌های ایالات متحده مورد استناد قرار گرفت که این امر منجر به تصویب قانون فدرال در سال ۱۹۷۸ میلادی شد. در این پرونده که به قضیه‌ی «رالف نادر» شهرت یافته است،^۱ دیوان علاوه بر تأیید رویه فروش مازاد بر ظرفیت بلیت، چنین مقرر داشت که علی‌رغم مقررات فدرال هوافضای این کشور، طرح دعاوی خسارت کامن‌لو همچنان امکان‌پذیر است، زیرا شرکت‌های هواپیمایی علی‌رغم فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، مسافرین خود را از این موضوع مطلع نمی‌سازند. به این ترتیب، مطالبه خسارات کامن‌لو به‌عنوان یکی از اسباب دعاوی مسافر علیه شرکت هواپیمایی به شکل گسترده‌ای مورد پذیرش قرار گرفت. پذیرش این مبانی سبب شد که حدود دو سال پس از صدور این رأی، قانون فدرال به منظور نظام‌مند کردن رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما به تصویب برسد، زیرا رویه ایجادشده توسط رأی مذکور، شرکت‌های هواپیمایی را در معرض خیل عظیمی از دعاوی مسئولیت مدنی قرار می‌داد که این امر به‌عنوان تهدیدی برای صنعت هوایی امریکا تلقی می‌شد (McLaughlin, 1989: 1181).

چندی بعد در سال ۱۹۹۲، دیوان عالی امریکا در پرونده مورالز علیه هواپیمایی ترنس وورد، طرح هرگونه دعاوی ایالتی بر مبنای قوانین ایالتی علیه شرکت‌های هواپیمایی در خصوص نرخ بلیت، مسیر پرواز و خدمات هوایی را غیرممکن اعلام کرد. در این دعوا دیوان عالی پذیرفت که با توجه به تصویب قانون فدرال ۱۹۸۷^۲ طرح این‌گونه دعاوی دیگر غیرممکن است و تمامی قوانین ایالتی در خصوص

1. Nader v. Allegheny Airlines, Inc. (1976).
2. Airline Deregulation Act of 1987 (ADA).

شرکت‌های هواپیمایی، نرخ بلیت، مسیر پرواز و خدمات هوایی با توجه به قانون فدرال منسوخ شده‌اند.^۱

در نتیجه، در نظم حقوقی کنونی ایالات متحده، دعوای خسارت قراردادی به‌عنوان تنها گزینه به منظور دریافت خسارت ناشی از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما قابل طرح است. این دعوای قراردادی تنها به طور محدود و در دادگاه‌هایی موسوم به دادگاه‌های دعوای کوچک^۲ قابل طرح‌اند و تنها شامل شکایت‌های مربوط به نقض قرارداد حمل هوایی هستند و به غیر از ادعای نقض قرارداد حمل و نقل، طرح دعوا در دادگاه‌های ایالتی امریکا ممکن نیست. در مورد شرایط این نوع دعوای نیز باید خاطرنشان کرد که پذیرش دعوای مسئولیت ناشی از نقض قرارداد علیه شرکت هواپیمایی منوط به اثبات چهار امر از سوی مسافر است: ۱. خرید بلیت؛ ۲. ممانعت اجباری از سفر او مطابق مقررات فدرال؛ ۳. عدم پذیرش پیشنهادهای شرکت هواپیمایی؛ ۴. ورود خسارت به خود.^۳

افزون بر این دعوای قراردادی، در صورتی که مسافر مدعی نقض مقررات فدرال به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت توسط شرکت هواپیمایی باشد، می‌تواند شکایت خود را نزد وزارت حمل و نقل امریکا ثبت کند تا آن وزارتخانه اقدام‌های مربوطه را نسبت به شکایت مطروحه انجام دهد.^۴ چنین شکایت‌هایی تنها جنبه اصلاح عملکرد شرکت هواپیمایی را دارند و سبب تعلق خسارتی به مسافر نمی‌شوند.

۱-۴. اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق امریکا

بنا بر آنچه در بالا تشریح شد، در حال حاضر با توجه به قوانین فدرال، شرکت‌های هواپیمایی موظف هستند تا ضمن آن‌که رویه خود مبنی بر فروش بلیت مازاد بر ظرفیت

1. *Morales v. Trans World Airlines, Inc.* (1992).

2. Small Claims Court

3. *Stone v. Continental Airlines* (2005).

4. <https://www.transportation.gov/airconsumer/file-consumer-complaint>

هواپیما را از طریق اعلان عمومی به مسافر اطلاع دهند، تعهدات خود و حقوق مسافر که در این قانون برای فرض ممانعت از پرواز مقرر شده را در قرارداد حمل خود درج کنند. از این رو، با تصویب قانون خصوصی سازی صنعت هواپیمایی امریکا، شرکت های هواپیمایی از امکان تنظیم قرارداد حمل هوایی^۱ با اختیاراتی وسیع بهره مند شدند؛ قراردادی که امکان طرح دعاوی قراردادی را به مسافران می دهد. به همین جهت، عموم شرکت های هواپیمایی در عین آن که بخش هایی از قرارداد حمل خود را به موارد فوق اختصاص داده اند، حدود مسئولیت خود در قبال خسارات وارد به مسافر را با درج شرط مشخص کرده اند.^۲ حال در صورتی که بر اساس قرارداد میان شرکت هواپیمایی و مسافر، دعوی در دادگاه های دارای صلاحیت محدود مطرح شود، این پرسش مطرح می شود که آیا می توان مدعی بطلان شرط مزبور و یا قرارداد حمل شد؟ در پاسخ به این پرسش باید گفت که اعتبار این شرط و قرارداد حاوی آن در حقوق امریکا از دو جهت ممکن است مورد ایراد قرار گیرد: ۱. بطلان شرط به علت درج آن در یک قرارداد الحاقی؛ ۲. بطلان شرط به علت مخالفت با نظم عمومی. در ادامه به بررسی این دو جهت خواهیم پرداخت.

۱-۵. ایراد الحاقی بودن قرارداد حمل و نقل

در حقوق امریکا همانند حقوق ایران، قرارداد به صرف الحاقی بودن باطل محسوب نمی شود (M. Perillo, 2014: 366). ضرورت های جامعه سبب شده تا به منظور سرعت، سهولت و به دلایل اقتصادی، قراردادهای الحاقی به نحو گسترده ای مورد استفاده قرار گیرند. قراردادهای حمل هوایی نیز جزء همین دسته از قراردادهای الحاقی اند که به صرف الحاقی بودن باطل محسوب نمی شوند. به همین دلیل امروزه در حقوق امریکا بیش از گذشته به جای عنوان «قراردادهای الحاقی» از واژه «قراردادهای استاندارد»

1. Contract of Carriage.

۲. به عنوان نمونه به بند G از ماده ۵ قرارداد شرکت یونایتد ایرلاینز و ماده ۸ قرارداد شرکت آلاسکا ایرلاینز رجوع شود.

استفاده می‌شود. با این حال، این دو مفهوم همواره به یک معنی نیستند و گاهی اوقات در معانی متفاوتی استفاده می‌شوند. لازم به ذکر است که بعضی از قضات و وکلای امریکایی تمایل دارند زمانی برای یک قرارداد از وصف «الحاقی» استفاده کنند که آن قرارداد نه تنها یک قرارداد الحاقی به معنی واقعی کلمه بوده، بلکه به طور واضحی ناعادلانه هم باشد (M. Perillo, 2014: 366).

با توجه به اختیار مسافر در خرید بلیت و رویه عام جهانی، فروش مازاد بر ظرفیت بلیت هواپیمایی نمی‌تواند شرطی ناعادلانه تلقی شود. همچنین، نظر به عام بودن این رویه و پیش‌بینی جبران خسارت، این شرط امری غیرمنتظره نیست. به علاوه، قانونمند شدن رویه فروش مازاد بر ظرفیت بلیت توسط کنگره امریکا و تصمیم‌های قضایی دیوان عالی امریکا در تأیید این رویه، امکان طرح هرگونه دعوای موفقیت‌آمیز به علت الحاقی بودن قرارداد حمل هوایی را دشوار می‌سازد.^۱ خریدار بلیت نیز ملزم به مطالعه اطلاعات بلیت است و ادعای عدم اطلاع از وجود چنین شرطی و یا عدم مطالعه کامل قرارداد نمی‌تواند سبب پیروزی وی در دعوا علیه شرکت هواپیمایی شود.

۱-۶. ایراد نظم عمومی

در حقوق قراردادهای امریکا تعریف نظم عمومی با توجه به دادگاهی که اقدام به تعریف آن می‌کند، متفاوت است. این امر به سبب نظام حقوقی فدرال و قوانین حقوق قراردادهای و مسئولیت مدنی ایالتی امریکا است. دادگاه‌های امریکا چنین عنوان داشته‌اند که نظم عمومی در زمان‌های مختلف، ضرورت‌های گوناگونی را به رسمیت می‌شناسد. به همین دلیل نیز نظم عمومی امری نیست که تعریفی از پیش تعیین شده داشته باشد. برای مثال، دیوان عالی کالیفرنیا در دعوای معروف تانکل علیه بیمارستان ریجنت دانشگاه کالیفرنیا در مورد بطلان شرطی به علت مخالفت با نظم عمومی، ضمن تعیین

1. Alexander Anolik. The Obligations of Airlines and the Rights of Passengers, GP solo Vol. 30, Iss. 3 (May/June 2013).

چندین معیار، چنین عنوان داشت: «هیچ تعریفی از مصلحت [نظم] عمومی را نمی‌توان در یک فرمول قرار داد».^۱ به عبارت دیگر، مفهوم نظم عمومی مفهومی پویا است و بر اساس شرایط زمان و مکان تعیین می‌شود.

در خصوص طرح این ایراد پیرامون شرط فروش بلیت مازاد بر ظرفیت باید گفت که نظم عمومی خود آن چیزی است که رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما را در امریکا و همچنین در سایر نقاط دنیا اجتناب‌ناپذیر ساخته است، زیرا در غیر این صورت، شرکت‌های هواپیمایی به علت پرواز با صندلی‌های خالی در نهایت به سمت ورشکستگی پیش رفته و این مسافری خواهند بود که متحمل ضرر نهایی می‌شوند. گذشته از این، پیش‌بینی سازوکار جبران خسارات وارد به مسافر در کنار صدور دستورالعمل‌ها و تصویب قوانین حمایتی در این کشور، ایراد مزبور را کم‌رنگ کرده است. به علاوه، در حقوق امریکا فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما تحت حکومت قانون فدرال است و دولت فدرال نیز این رویه را قانونمند ساخته و آن را خلاف نظم عمومی ندانسته است؛ لذا ایالت‌ها از اعمال تعریف خود در این زمینه ممنوع هستند. در نتیجه، طرح چنین ایرادی موفقیت‌آمیز نخواهد بود.

۲. حقوق فرانسه

در کشور فرانسه نیز همانند امریکا، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما که از آن به «Surréservation» یا «Survente» تعبیر می‌کنند، رویه‌ای متداول است (Veaux, 2005: 14). انجام این رویه در طول سالیان متمادی، سبب طرح برخی دعاوی از سوی مسافران زیان‌دیده علیه آژانس‌های مسافرتی و شرکت‌های هواپیمایی نزد دادگاه‌های این کشور شده که آرای صادره در این دعاوی در کنار مقررات موضوعه و دکترین حقوقی،

1. Tunkl v. Regents of Univ. of Cal., 383 P.2d 441, 444 (Cal. 1963).

تشکیل‌دهنده ادبیات حقوقی این کشور در این باب است که در ادامه به بررسی آن می‌پردازیم.

۱-۲. قانون حاکم بر رویه‌ی فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق فرانسه در بستر نظام حقوقی فرانسه تا پیش از سال ۲۰۰۴ میلادی، قانون حاکم بر رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، قانونی^۱ بود که در سال ۱۹۹۱ میلادی از سوی اتحادیه اروپا (جامعه اقتصادی اروپایی آن زمان) تصویب و در کشورهای عضو از جمله فرانسه لازم‌الاجرا شد.

این قانون که حاوی احکامی جزئی و ناکافی در ارتباط با رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما بود، در کنار مقرراتی که در سال‌های ۱۹۹۲ و ۱۹۹۴ میلادی در این کشور وضع شده بود، در مورد اختلاف‌های حاصل از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما که حسب مورد بین مسافران، شرکت‌های هواپیمایی و آژانس‌های مسافرتی وجود داشت، اعمال می‌شد.^۲

در تاریخ ۱۱ فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی، مقرره‌ای از سوی پارلمان و شورای اتحادیه اروپایی به نام «Regulation (EC) No 261/2004» به تصویب رسید که از تاریخ ۱۷ فوریه سال ۲۰۰۵ میلادی به مرحله اجرا درآمد و قانون پیشین را نسخ کرد. از آنجایی که این قواعد در دسته «مقرره‌ها»^۳ قرار دارند، بدون نیاز به تصویب از سوی دولت‌های عضو، در تمامی کشورهای عضو اتحادیه قابلیت اجرای مستقیم دارند. به موجب این مقرره، کشورهای عضو موظف‌اند با وضع قوانین، انجام نظارت و ترتیب

1. Règlement (CEE) n° 295/91.

۲. برای نمونه، به رأی زیر رجوع شود:

Cour d'appel de Poitiers, du 17 Janvier 2001, 00/617.

3. Regulations

دادن اقدام‌های مقتضی، رعایت این مقررات از سوی متصدیان حمل هوایی را تضمین کرده و کمیته‌هایی را برای نظارت بر اجرای این قانون و رسیدگی به شکایات مسافران تشکیل دهند.

قانون فوق‌الذکر حاوی مقرراتی کامل در خصوص وظایف متصدیان حمل و حداقل حقوق مسافر در وضعیت لغو پرواز، تأخیر طولانی و یا ممانعت اجباری از سفر است و از آنجایی که فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما نیز مهم‌ترین علت ممانعت از سفر مسافر است، لذا مشمول این قانون می‌شود. از طرفی، به رغم آن‌که کشور فرانسه در زمره دولت‌های عضو کنوانسیون ورشو است، اما در حقوق این کشور نیز همانند حقوق ایالات متحده، غالباً به علت آن‌که ممانعت از سفر به خاطر فروش بلیت مازاد بر ظرفیت به‌عنوان مصداقی از عدم اجرای قرارداد حمل دانسته شده، کنوانسیون مزبور را در مورد وضعیت موصوف قابل اجرا نمی‌دانند (Veaux, 2005: 14 - 15; Letacq, 2016: 16 - 17)؛ بنابراین، رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در نظام حقوقی کنونی فرانسه، مشمول احکام مقرر اروپایی فوق‌الذکر است که حسب مورد در کنار قواعد عام قانون مدنی و همچنین قانون گردشگری^۱ این کشور، از سوی دادگاه‌ها در این زمینه اعمال می‌شود.

۲-۲. بررسی مقرر اروپایی

اگر بخواهیم دورنمایی کلی از مقرر اتحادیه اروپا به دست دهیم، باید بگوییم که این مقرر شرکت هواپیمایی را موظف می‌کند که به هنگام وجود احتمال عقلایی ممانعت از ورود مسافر به هواپیما، ابتدا از داوطلبان برای واگذاری حق رزرو خود در قبال دریافت مزایایی که طبق توافق او با شرکت تعیین می‌شود، دعوت به عمل آورند. در صورتی که تعداد داوطلبین به حد مورد نیاز نرسد، آنگاه این قانون به شرکت هواپیمایی این اختیار را می‌دهد که علی‌رغم میل مسافر، از ورود او به هواپیما جلوگیری کند (ماده ۴).

1. Code du tourisme

مقرره مزبور با برشماری حقوق مسافران و وظایف شرکت‌های هواپیمایی، کف مسئولیت این شرکت‌ها را در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما مشخص کرده و بسته به مسافت پروازی که مسافر به اجبار از آن باز داشته شده، شرکت را ملزم به پرداخت مبالغی از ۲۵۰ تا ۶۰۰ یورو به‌عنوان غرامت به مسافر کرده است (ماده ۷). البته پرداخت این مبلغ به مسافر بر اساس این مقررات، نافی حق او برای مطالبه سایر خساراتی که به وی وارد آمده، نخواهد بود (بند ۱ ماده ۱۲)؛ بنابراین خسارات مقرر در این قانون، حداقل مسئولیتی است که ممکن است از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما برای متصدی حمل ایجاد شود.

دیوان عالی کشور فرانسه نیز بر مبنای ماده ۱۰۲ دستورالعمل شماره ۹۰-۹۴ مصوب سال ۱۹۹۴ میلادی که تا پیش از مقررات اتحادیه اروپا در این زمینه مجری بود، در یکی از آرای خود، جریمه‌ای را که فروشنده بلیت باید در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما به مسافر بدهد، مجزای از هرگونه خسارت اعلام کرده و به این ترتیب مطالبه خسارت از سوی مسافر را همچنان ممکن دانسته است. مرجع مزبور این جریمه را یک ضمانت اجرای مدنی نام نهاده که به وسیله قاضی تعیین می‌شود و کف الزام فروشنده بلیت را مشخص می‌کند (Raymond, 2001: 2). البته نباید از نظر دور داشت که مسافر حق ندارد خساراتی را که به موجب قانون مصوب اتحادیه اروپا دریافت داشته است، مجدداً از طریق استناد به قواعد عام دریافت کند؛ بنابراین در احتساب سایر خسارات وارده به او، خسارات مزبور کسر خواهد شد (بند ۱ ماده ۱۲).

نکته مهمی که باید به آن توجه داشت این است که حق مطالبه خسارات مقرر در این قانون صرفاً به مسافری تعلق می‌گیرد که برخلاف میل خود از سفر بازداشته شده؛ بنابراین شامل مسافری نمی‌شود که بر طبق توافق بعدی خود با شرکت هواپیمایی، در برابر پذیرش پیشنهادی شرکت، حاضر به واگذاری حق رزرو خویش شده است (مواد ۴ و ۱۲). البته صدر بند دوم ماده ۱۲ این مقرره، متضمن این حکم است که مقرره مزبور قوانین داخلی کشورها را از برقراری حق جبران خسارت برای چنین مسافری منع نمی‌کند.

پرسشی فرضی که در اینجا ممکن است به ذهن متبادر شود آن است که آیا شرکت هواپیمایی می‌تواند تعهدات پیش‌بینی شده در این مقرره را از خود سلب کرده یا آن‌ها را کاهش دهد؟ در پاسخ به این پرسش باید بگوییم که نه تنها ماده ۱۵ این مقرره متصدی حمل هوایی را از سلب یا کاهش تعهدات پیش‌بینی شده منع کرده، بلکه چنین مقرر داشته است که در فرض درج چنین شرطی در قرارداد و یا در صورتی که مسافر به شکل مطلوبی از حقوقی که در این مقرره برای وی پیش‌بینی شده مطلع نشده باشد و به همین دلیل حاضر به پذیرش خسارتی کمتر از میزان تعیین شده در این مقررات شده باشد، حق وی برای مراجعه به مراجع صالح برای مطالبه مابه‌التفاوت میزان خسارات محفوظ خواهد بود.

۲-۳. ماهیت شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق فرانسه

بعضی از نویسندگان فرانسوی در زمان حکومت مقررات پیشین نسبت به رویه فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، با این استدلال که هیچ‌یک از متون قانونی مبلغ مشخصی را برای غرامت پرداختی به مسافر تعیین نکرده‌اند، در وجه التزام دانستن این شرط تردید کرده‌اند (Raymond, 2001: 2). پس از وضع مقررات اتحادیه اروپا به سال ۲۰۰۴ میلادی نیز چنان‌که ملاحظه شد، مبالغی که در این قانون برای خسارت تعیین شد، صرفاً حداقل خسارت پرداختی به مسافری است که به اجبار از سفر بازمانده است. مسافری هم که در ازای صرف‌نظر کردن از حق خود، پیشنهادهای شرکت هواپیمایی را می‌پذیرد، در واقع پس از وقوع ممانعت از پرواز است که این توافق را منعقد می‌کند و به نوعی مصالحه می‌کند.

بعضی دیگر از مؤلفان، ماهیت این شرط را نوعی شرط تحدید خسارت (Lapoyade Deschamps, 1998: 378) دانسته‌اند. برخی هم از واژه شرط تحدید مسئولیت استفاده کرده‌اند (Veaux, 2005: 15). باید دانست که در حقوق امروز فرانسه تمایل عمومی بر این است که شروط ناظر به تحدید میزان مسئولیت را شرط تحدید

خسارت بنامند (ایزانلو، ۱۳۹۳: ۶۰).^۱ با وجود این، دیوان عالی کشور فرانسه در برخی از آرای خود از این شرط تحت عنوان شرط تحدید مسئولیت نام برده و در نتیجه احکام این دسته از شروط را در خصوص آن اعمال کرده است.^۲

۲-۴. اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق فرانسه

در حقوق فرانسه نظرات در مورد اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما متشتت است. برخی از نویسندگان نظری را نقل کرده‌اند که بر اساس آن، با استناد به ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو، این شرط را می‌توان بی‌اعتبار دانست (Cité par: Veaux, 2005: 15). ماده مزبور چنین مقرر می‌دارد که «هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل یا تعیین مبلغی کمتر از مبلغ مقرر در کنوانسیون حاضر باشد، باطل و بلااثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کماکان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود، نمی‌شود». چنان‌که ملاحظه می‌شود، این ماده هرگونه شرطی که در راستای تحدید یا سلب مسئولیت متصدی حمل باشد را باطل اعلام می‌کند و بر اساس یک نظر، شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما نیز مصداقی از این شرط و در نتیجه باطل است (Cité par: Veaux, 2005: 15).

در پاسخ به این ایراد چنین گفته شده که ماده مزبور ارتباطی با بحث ممانعت از سفر مسافر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت ندارد تا بر مبنای آن بتوان شرط تجویز فروش مازاد را باطل دانست، زیرا این موضوع اساساً در کنوانسیون ورشو پیش‌بینی نشده است و نمی‌توان با استفاده از احکام مندرج در آن، اعتبار شرط مزبور را مورد ارزیابی قرار داد (Veaux, 2005: 15). این پاسخ صحیح به نظر می‌رسد، زیرا همان‌گونه که در سطور پیشین اشاره شد، نه تنها در نظام حقوقی فرانسه، بلکه در نظام حقوقی امریکا نیز اکثر حقوقدانان مقوله ممانعت از سفر و همچنین فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما را مصداق عدم اجرای قرارداد و خارج از شمول کنوانسیون ورشو

۱. برای مطالعه بیشتر در خصوص «شرط تحدید مسئولیت» و «شرط تحدید خسارت» رجوع شود به: (ایزانلو: ۱۳۹۳: ۶۰).

2. Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 14 mars 1995, 93-10.370, Inédit.

دانسته‌اند. به همین دلیل هم قواعد ناظر به این وضعیت را تابع نظام حقوقی داخلی کشورها اعلام کرده‌اند؛ بنابراین، استفاده از ماده مزبور برای سنجش اعتبار این شرط چندان موجه نیست.

علاوه بر آنچه گفته شد، در دهه ۱۹۹۰ میلادی دعاوی متعددی در خصوص فروش بلیت مازاد بر ظرفیت از سوی مسافران نزد دادگاه‌های فرانسه مطرح شد که نتیجه آن شکل‌گیری رویه قضایی سخت‌گیرانه‌ای علیه شرکت‌های هواپیمایی بود. مطابق این رویه، انجام این عمل با علم به مخاطرات آن، تقصیر عمدی محسوب می‌شود (Letacq, 2016: 17). همسو با این رویکرد، به اعتقاد برخی نویسندگان، بهتر است اعتبار شروط ناظر به سلب یا تحدید مسئولیت متصدی حمل و از جمله شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت را بر اساس قواعد عمومی سنجید (Veaux, 2005: 15 - 16). قواعد عمومی همیشه به این دسته از شروط در آنجا که صبغه‌ای از تقصیر مشدد به خود می‌گیرند، به دیده تردید نگریسته، آن‌ها را بلااثر دانسته و بر پایه همین نگرش نیز، قضاوت در مورد تعیین خسارات قابل پرداخت به مسافر را بر عهده قاضی می‌گذارد. این گروه از حقوقدانان، این تقصیر را در حکم عمد می‌دانند که ارتکاب آن، سبب عدم امکان استناد به شرط از سوی شرکت هواپیمایی می‌شود (Veaux, 2005: 15 - 16).

در نقطه مقابل رویکرد فوق، گفته شده در برخی از آرای صادره از محاکم فرانسه، این‌گونه عنوان شده که مسافر باید آن میزان از خسارتی را که در قرارداد و در نتیجه توافق وی با متصدی حمل و نقل مقرر شده است، بپذیرد و حقی برای اقامه دعوا علیه متصدی حمل ندارد، زیرا او خود با امضای قرارداد حمل و قبول شرط، این امر را پذیرفته است (T. Com., 1988: 398; Cité par: Veaux, 2005: 15). همسو با همین دیدگاه، برخی از نویسندگان به این نکته تصریح کرده‌اند که اگر آژانس مسافرتی به مسافر خود اعلام کند که تضمینی برای سفر او وجود ندارد، در این صورت این مسافر است که با قبول ریسک، تن به انعقاد قراردادی داده که اجرای آن مشروط به وجود جای خالی در هواپیما و پذیرش جایگزینی با او از سوی دیگر مسافران است. در

نتیجه، آژانس مسافرتی و مسافر این امکان را دارند تا چگونگی توزیع هزینه‌های مالی را پیش‌بینی کنند (Raymond, 2001, 2).

دیدگاه نخست، طرفداران بیشتری دارد و در رویه قضائی فرانسه نیز تأیید شده است.^۱ اکثر دادگاه‌های فرانسه هم در عمل، صرف‌نظر از عنوان تقصیر ارتكابی از سوی شرکت هواپیمایی، به‌رغم وجود شرط مندرج در قرارداد حمل‌ونقل، این شرکت‌ها را در فرض ممانعت از سفر مسافر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت به جبران کامل خسارات مادی و معنوی وارد به زیان‌دیده محکوم می‌کنند (ر.ک: Veaux, 2005: 16).

در مجموع، اگر بخواهیم به صورت خلاصه وضعیت کنونی اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق فرانسه را بیان کنیم، باید بگوییم که از منظر حقوق این کشور، اقدام به فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، ارتكاب نوعی تقصیر در حکم عمد توسط شرکت هواپیمایی محسوب می‌شود که به رغم اعتبار رزرواسیون بلیت، سبب عدم امکان استناد شرکت هواپیمایی به شرط مزبور برای احتراز از مسئولیت می‌شود. در نتیجه، حتی در صورت وجود چنین شرطی در قرارداد حمل، مسافری که به صورت اجباری از سفر بازمانده است، حسب مورد می‌تواند علاوه بر مبالغ پیش‌بینی‌شده در مقرره اتحادیه اروپا، سایر خسارات وارد به خود را نیز از شرکت هواپیمایی مطالبه کند.

۲-۵. مسئولیت ناشی از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق فرانسه

مسئولیت ناشی از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما و به تبع آن بازماندن مسافر از پرواز، در ارتباط با دو دسته از فعالان صنعت حمل‌ونقل کشور فرانسه مطرح شده است: شرکت‌های هواپیمایی و آژانس‌های مسافرتی.

در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی دو رویکرد در حقوق این کشور به چشم می‌خورد. بر اساس رویکرد نخست که البته چندان هم مورد استقبال محاکم و

1. Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 14 Mars 1995, 93-10.370, Inédit.

حقوقدانان فرانسوی واقع نشده است، دادگاه بدوی شهر سن ژرمن نه تنها فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما از سوی یک شرکت هواپیمایی را موجب مسئولیت آن شرکت ندانسته است، بلکه مسافری یک پرواز را به علت رد پیشنهاد سفر با پرواز جایگزین، مرتکب نقض قرارداد دانسته و در نتیجه آنان را محکوم به پرداخت غرامت به شرکت هواپیمایی کرده است.^۱ همچنین بعضی از حقوقدانان فرانسوی معتقدند که مقررات اتحادیه اروپا با تنظیم قواعد حاکم بر وضعیت ممانعت از سفر مسافر به سبب فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما از سوی شرکت هواپیمایی، در واقع این رویه را تأیید کرده است (Correia, 2017: 20). در صورت پذیرش این نظر، ممکن است توصیف عمل فروش بلیت مازاد بر ظرفیت به یک نوع تقصیر موجد مسئولیت مورد تردید قرار گیرد، زیرا اگر بر طبق تعریف سنتی و مرسوم از تقصیر، عنصر نامشروع بودن را در این مفهوم دخیل بدانیم، آنگاه تجویز یک عمل از سوی قانون‌گذار می‌تواند این وصف را زائل کند و در نتیجه عمل شرکت هواپیمایی یک رفتار مجاز قلمداد شود. در جانب مقابل، اکثر حقوقدانان و دادگاه‌های این کشور، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما را مصداقی از عدم اجرای قرارداد و عدم رعایت حسن نیت قلمداد کرده‌اند که ارتکاب آن، مسئولیت شرکت هواپیمایی را به دنبال دارد (Letacq, 2016: 16 – 17; Veaux, 2005: 14- 16).

در مورد مسئولیت آژانس‌های مسافرتی در فرض وقوع این وضعیت، دیوان عالی کشور فرانسه با بیان اینکه آژانس از لحاظ قانونی موظف به خریداری بلیت مطابق با انتظارات مسافر و ارائه اطلاعات به اوست، چنین اعلام داشته که عدم قطعیت پرواز در زمره این اطلاعات است و عدم اطلاع‌رسانی در مورد آن، نوعی تقصیر و موجد مسئولیت است؛^۲ چه آن که این رفتار مصداقی از عدم اجرای تعهد همراه با سوءنیت است (Raymond, 2001: 1; Veaux, 2005: 34). همچنین، آژانس نمی‌تواند از طریق توافق، این مسئولیت را از خود سلب کند، زیرا در این مورد آژانس متعهد به این نتیجه

۱. دادگاه تجدیدنظر ورسای در یکی از آرای خود به این نظر دادگاه بدوی اشاره کرده است:

Cour d'appel de Versailles, du 10 Novembre 2000, 1999-202.

2. Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 15 novembre 2010, 09-69.004, Inédit.

است که با حسن نیت تعهد خود را اجرا کند و شرط تحدید مسئولیت ناشی از نقض این تعهد، مخالف با نظم عمومی و در نتیجه باطل است.^۱ البته دیوان به این نکته تصریح کرده است که در این گونه موارد، حق آژانس برای رجوع به شرکت هواپیمایی محفوظ است (Lachièze, 2010: 27).^۲

۳. حقوق ایران

در نظام حقوقی ایران برخلاف حقوق امریکا و فرانسه، قانون مخصوص و مدونی راجع به فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما وجود ندارد و تنها در برخی از دستورالعمل‌های سازمان هواپیمایی کشوری، از جمله بخشنامه نحوه پرداخت خسارت به مسافرانی که در پروازهای داخلی با در دست داشتن بلیت تأیید شده به علت نبودن صندلی از پرواز جا گذاشته شده‌اند (۱۳۷۹)،^۳ شیوه‌نامه ۲۲۴۰ ناظر به پروازهای چارتر (مواد ۳-۱-۶ و ۳-۲-۲) و شیوه‌نامه ۲۰۴۰ ناظر به حقوق مسافر در پروازهای داخلی (رویه شماره ۲-۲)^۴ مقرراتی در این زمینه وضع شده^۵ که آن هم صرفاً مختص به پروازهای داخلی است. از سوی دیگر، استقرای ما در قراردادهای حمل‌ونقل شرکت‌های هواپیمایی به این نتیجه انجامید که در بین شرکت‌های هواپیمایی کشورمان،

1. Cour d'appel de Versailles, du 10 novembre 2000, 1999-202;

البته آژانس می‌تواند با اثبات قوه قاهره از این مسئولیت معاف شود:

Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 24 Septembre 2009, 08-18.177, Inédit.

2. Cour d'appel de Versailles, du 10 novembre 2000, 1999-202; Cour de cassation, civile, Chambre civile 1, 24 Septembre 2009, 08-18.177, Inédit.

۳. برای ملاحظه متن این بخشنامه ر. ک.: (جباری، ۱۳۹۴: ۲۳۱ - ۲۳۰).

۴. شیوه‌نامه‌ها، مقررات مصوب سازمان هواپیمایی کشوری هستند که روش‌های رسمی و مورد قبول انجام فعالیت محسوب می‌شوند و رعایت آن‌ها برای شرکت‌های هواپیمایی الزامی است.

۵. «در صورتی که به رغم داشتن بلیت تأیید شده، شرکت هواپیمایی از پذیرش مسافر به لحاظ محدودیت‌های شرکت حمل‌کننده اعم از بازرگانی، فنی و یا عملیاتی امتناع نماید، در این صورت شرکت حمل‌کننده موظف به استرداد وجه و همچنین ارائه یک بلیت رایگان مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی به مسافر است. تبصره ۱- ارائه بلیت مشابه (از لحاظ مسیر و کلاس پروازی) در اولین فرصت زمانی انجام می‌گیرد. همچنین در صورت انتقال مسافر توسط سایر خطوط هوایی، این امر بدون پرداخت هزینه و یا مابه‌التفاوت توسط مسافر و یا خسارت توسط شرکت‌های هواپیمایی انجام خواهد پذیرفت.»

در حال حاضر معدودی از شرکت‌ها از جمله شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما)، شرط اختیار پذیرش مسافر بیش از حد ظرفیت هواپیما را در قراردادهای حمل و نقل خود درج می‌کند.

تحقیق میدانی ما نیز به این نتیجه انجامید که علی‌رغم اینکه شرکت‌های هواپیمایی وجود چنین رویه‌ای را در فرآیند فروش بلیت خود انکار می‌کنند، اما سازمان هواپیمایی کشوری انجام این عمل از سوی این شرکت‌ها و دریافت شکایات متعدد از سوی مسافران در این خصوص را تأیید می‌کند. در نتیجه، برخلاف قانون‌گذاری‌های صورت پذیرفته در کشورهای غربی و رویه اغلب شرکت‌های هواپیمایی بزرگ جهان که به صراحت بندی را در قراردادهای خود به این امر اختصاص داده‌اند، در نظام حقوقی کشور ما این موضوع در میان عموم استفاده‌کنندگان از خدمات شرکت‌های هواپیمایی به علت سکوت بسیاری از قراردادهای حمل هوایی، پدیده شناخته‌شده‌ای نیست. به همین دلیل، به مطالعه حقوقی شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در بستر نظام حقوقی ایران می‌پردازیم.

۳-۱. تحلیل ماهیت حقوقی شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما

چنان‌که بیان شد، شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در صنعت هوایی و به تبع آن در نظام حقوقی ما چندان شناخته‌شده نیست و طبیعتاً ماهیت حقوقی آن نیز مهجور مانده و نیاز به تبیین دارد. در این راستا، ناگزیریم که شرط مندرج در قرارداد حمل و نقل هوایی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) را به‌عنوان نمونه این شرط در صنعت هواپیمایی ایران مبنای بحث قرار دهیم. شرط مندرج در قرارداد حمل این شرکت به این شکل تنظیم شده که در ابتدا اختیار شرکت هواپیمایی برای پذیرش مسافر مازاد بر ظرفیت هواپیما را مقرر داشته و سپس همانند قراردادهای حمل شرکت‌های هواپیمایی کشورهای دیگر، در انتهای قرارداد با درج یک شرط تحدید مسئولیت، میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال هرگونه خساراتی (از جمله

خسارات ناشی از فروش مازاد بلیت) را محدود به میزان مقرر در قرارداد کرده است. این شرط به شرح ذیل است:

«اختیار پذیرش بیش از ظرفیت: با هدف کاهش عدم حضور مسافری با جای تأیید شده در روز پرواز و امکان استفاده از صندلی این گونه مسافری توسط سایر متقاضیان حاضر در فرودگاه، شرکت حمل کننده، مجاز به تأیید جا (رزرواسیون) بیش از ظرفیت هواپیما است.

اگرچه شرکت حمل کننده نهایت تلاش خود را جهت تأمین صندلی در ازای هر رزرواسیون تأیید شده به عمل می آورد، لیکن این امر تضمین قطعی برای صندلی خالی تلقی نمی شود و در صورت عدم امکان پذیرش مسافر در فرجه های زمانی تعیین شده، علی رغم داشتن جای تأیید شده، به دلیل نبود ظرفیت و صندلی خالی هواپیما، نحوه ی جبران خسارت بر اساس مقررات و رویه های اجرایی حاکم بر شرکت حمل کننده است که جزئیات آن در دفتر شرکت هواپیمایی موجود است».

سپس در انتهای قرارداد شرطی با مفاد زیر درج شده است:

«دارنده بلیت با آگاهی از شرایط مقرر در این بلیت، حق هرگونه ادعایی را بیش از آنچه در حدود مسئولیت های قراردادی شرکت حمل کننده تبیین شده، تحت هر عنوان از خود سلب و ساقط می کند».^۱

همان گونه که ملاحظه می شود، شرط فوق به عنوان یکی از نمونه های شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، در مجموع حاوی دو مقرر است: (۱) تجویز تأیید بلیت بیش از ظرفیت هواپیما و (۲) تحدید مسئولیت شرکت هواپیمایی در برابر دارنده بلیت. در خصوص تأثیر شرط مزبور بر تعهد ناشی از قرارداد حمل و نقل و ماهیت حقوقی این شرط، چند احتمال قابل تصور است که در ادامه به بررسی هریک از آنها می پردازیم.

الف. تعهد تخیری

1. <http://ebooking.iranair.com/Rules/Passenger>;

لازم به ذکر است که مشابه این شرط در منشور حقوق مسافر شرکت هواپیمایی تفتان نیز به چشم می خورد.

ممکن است این‌گونه تصور شود که درج شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، تعهد موضوع قرارداد حمل را تبدیل به تعهدی تخییری^۱ می‌کند. تعهد تخییری در جایی است که تعهد یکی است با دو یا چند موضوع، ولی تنها اجرای یکی از آن موضوع‌ها برای وفای به عهد کافی است (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۱۵۶). این تحلیل صحیح نیست، زیرا برخلاف تعهد تخییری که موضوع تعهدات در عرض یکدیگرند و ترتبی بین آن‌ها وجود ندارد، در این مورد دو تعهد در عرض هم وجود ندارد که انجام هر یک از آن‌ها منجر به وفای به عهد شود؛ بلکه تعهد ناشی از شرط، تعهد مبنی بر پرداخت مبلغ معینی است که در طول تعهد اصلی شرکت هواپیمایی بوده و نتیجه‌ی نقض آن تعهد و عدم اجرای قرارداد است؛ بنابراین، هم تعهد اصلی و هم ضمانت اجرای نقض آن، هم‌زمان بر ذمه شرکت هواپیمایی مستقر می‌شود (الهویی نظری، ۱۳۹۱: ۲۴۰).

ب. تعهد بدلی

بر مبنای این تحلیل، می‌توان شرط مورد بحث را شرطی دانست که تعهد ناشی از قرارداد حمل را به یک تعهد بدلی^۲ تبدیل می‌کند. تعهد بدلی که در حقوق ما به تعهد اختیاری نیز شهرت یافته است، به تعهدی تعبیر شده که یک موضوع بیشتر ندارد، اما متعهد از این اختیار برخوردار است که به وسیله ایفای موضوعی دیگر، به تعهد خود وفا کند (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۱۵۶).^۳

در نقد این استدلال باید گفت، به رغم آن که تحلیلی درخور تأمل به نظر می‌رسد، اما واجد ایرادهایی است. در تعهد بدلی، حق انتخاب همیشه با متعهد است؛ یعنی اوست که انتخاب می‌کند موضوع اصلی تعهد را انجام دهد یا بدل آن را. همچنین در این نوع تعهد، روی آوردن به بدل تعهد، حق متعهد است نه تکلیف او (کاتوزیان، ۱۳۹۳: ۱۶۶). این در حالی است که در فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، هیچ‌یک از این دو ویژگی

1. Obligation alternative

2. Obligation facultative

۳. همچنین رجوع شود به ماده ۱۳۰۸ قانون مدنی جدید فرانسه و نیز:

Mazeaud, 1998: 1102; Flour et Aubert, 2001: 192.

وجود ندارد. افزون بر این، به باور ما فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما نقض قرارداد حمل محسوب می‌شود. اگر شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، تعهد متصدی حمل را به تعهدی بدلی تبدیل کند، آنگاه متصدی حمل در فرض عدم حمل مسافر به سبب تکمیل ظرفیت هواپیما، ناقض قرارداد و مسئول عواقب عدم حمل مسافر به شمار نخواهد آمد، زیرا در تعهد بدلی متعهد این اختیار را دارد که موضوع اصلی تعهد را انجام ندهد و موضوع دیگری را ایفا کند. نتیجه حاصل از چنین تحلیلی با مصالح عمومی و لزوم حمایت از حقوق مصرف‌کننده در برابر درج شروط ناعادلانه در قرارداد چندان همخوانی ندارد.

ج. شرط وجه التزام

نظر دیگر می‌تواند این باشد که شرط مزبور یک شرط وجه التزام است؛ یعنی مبلغی که شرکت هواپیمایی در فرض ممانعت از سفر مسافر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما به مسافر پرداخت می‌کند، در واقع نوعی وجه التزام است که توسط شرکت هواپیمایی به مسافر پرداخته می‌شود و جایگزین تعهد شرکت مبنی بر حمل مسافر می‌شود.

در نقد این تحلیل باید گفت چنان‌که برخی از نویسندگان فرانسوی نیز گفته‌اند، این شرط نمی‌تواند یک شرط وجه التزام باشد (Raymond, 2001: 2)، زیرا وجه بارز شرط وجه التزام جنبه بازدارندگی آن و ایجاد نوعی اجبار و الزام برای تضمین پایبندی متعهد به تعهد و اطمینان از اجرای آن است؛ این در حالی است که این خصیصه در شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما وجود ندارد. وانگهی، نباید از نظر دور داشت که علی‌الاصول ابتکار گنجاندن شرط وجه التزام در قرارداد با متعهدله است، در حالی که شرط مورد بحث از سوی شرکت هواپیمایی که متعهد قرارداد حمل است، در این قرارداد درج می‌شود.

د. شرط وجه عدم التزام

احتمال دیگری که در خصوص ماهیت شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما وجود دارد آن است که بگوییم این شرط یک نوع شرط وجه عدم التزام به قرارداد حمل است. شرط وجه عدم التزام که می‌توان آن را شرط خیار مشروط نیز نامید، شرطی است که به موجب آن با تعیین مبلغی، حق عدول از قرارداد برای طرفین یا یکی از آنها پیش‌بینی می‌شود و به عبارتی یک شرط فسخ همراه با جریمه است (ایزانلو و مکرمی، ۱۳۹۵: ۶۱).

این احتمال نیز مردود است، زیرا شرط وجه عدم التزام به قرارداد از نظر ماهوی نوعی تعهد تخییری است که به موجب آن مشروط له این اختیار را پیدا می‌کند که یا به موضوع قرارداد و آثار آن عمل کند و یا با پرداخت وجه معینی از اجرای آن تعهد و آثار آن عدول کند (ایزانلو و مکرمی، ۱۳۹۵: ۶۶). این در حالی است که بین شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما و تعهد تخییری، به شرحی که گذشت تمایز وجود دارد. علاوه بر این، با اجرای شرط وجه عدم التزام تخلفی از سوی متعهد سر نمی‌زند، بلکه اجرای این شرط در واقع اعمال یک حق مشروع قراردادی است (ایزانلو و مکرمی، ۱۳۹۵: ۶۲)، اما چنان‌که بیان شد، ممانعت از حمل مسافر به علت فروش مازاد از مصادیق عدم اجرای قرارداد و تخلف از اجرای آن دانسته شده است.

هـ شرط تضمین

شرط تضمین^۱ شرطی است که شیوه جبران خسارت را تعیین می‌کند. اساس این شرط، یک شرط تحدید مسئولیت یا عدم مسئولیت است، اما مشروط له در قبال این کاهش مسئولیت، امتیازهایی هم به طرف مقابل واگذار می‌کند. برای مثال، شرطی که مقرر می‌کند، در صورت مفقود شدن حلقه فیلمی که مشتری برای ظهور به صاحب عکاسی داده است، یک حلقه فیلم خام به مشتری داده می‌شود، نمونه یک چنین شرطی است؛ چه به این ترتیب، صاحب عکاسی، مسئولیت خود را در قبال خسارات مادی و

1. Clause de garantie

به‌ویژه معنوی ناشی از گم شدن حلقه فیلم متعلق به مشتری، ساقط کرده است (ایزانلو، ۱۳۹۳: ۶۵).

در شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، اگرچه شرکت هواپیمایی با درج یک شرط تضمین در قرارداد حمل هوایی خود با مسافر، با پیش‌بینی شیوه جبران خسارت ناشی از نقض عهد خود از طریق اعطای امتیازات مختلفی همچون استرداد وجه، اعطای بلیت رایگان، عدم اخذ مابه‌التفاوت قیمت بلیت پرواز با کلاس پروازی بالاتر، اسکان در هتل و اعطای برخی خدمات دیگر، خسارتی مازاد بر آنچه قواعد عمومی مسئولیت در حالت معمول به مسافر بازمانده از پرواز اعطا می‌کند را برای وی مقرر می‌دارد، اما در واقع مسئولیت سایر انواع خسارات وارد به مسافر را از عهده خود ساقط می‌کند.

در همین راستا، در شرط شرکت هواپیمایی هما نیز چنین مقرر شده است که «نحوه جبران خسارت بر اساس مقررات و رویه‌های اجرایی حاکم بر شرکت حمل‌کننده است». منظور از «مقررات و رویه‌های اجرایی حاکم بر شرکت حمل‌کننده»، نامه شماره ۱۰۴۸-۹۲ مورخ ۱۳۹۲/۰۸/۰۱ است که این شرکت به رؤسای شعب خود در داخل و خارج کشور ابلاغ کرده و در آن اقدام‌هایی که کارکنان بخش فروش این شرکت باید در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما و ممانعت از سفر انجام دهند را مشخص کرده است. در این نامه، برای مسافران پروازهای داخلی که به علت عدم وجود صندلی خالی از پرواز بازمی‌مانند، شرکت حمل‌کننده علاوه بر استرداد وجه، موظف به صدور یک بلیت رایگان در همان مسیر یا مسیر ارزان‌تر شده و در پروازهای بین‌المللی نیز صدور «MCO»^۱ به نرخ روز به مبلغ 1/2RT M/Class و در صورت عدم تمایل مسافر از دریافت آن، تعویض کردن بلیت مسافر بدون دریافت مابه‌التفاوت برای پرواز بعد مقرر شده است. این اقدام‌های شرکت هواپیمایی اگرچه به ظاهر در حالت

۱. «MCO» مخفف «Miscellaneous charges order» نوعی از اسناد انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی است که به منظور پرداخت برخی هزینه‌ها از سوی شرکت‌های هواپیمایی صادر می‌شوند.

معمول می‌تواند نوعی اعطای امتیاز بیش از آنچه به موجب قواعد عمومی مسئولیت به مسافر تعلق می‌گیرد محسوب شود، اما با توجه به شرط مندرج در انتهای قرارداد ناظر به اسقاط حق مسافر مبنی بر اقامه دعوی مسئولیت بیش از میزان مقرر در قرارداد، در واقع وی را از دریافت خسارات دیگری که ممکن است از نقض عهد شرکت هواپیمایی به وی وارد آید، محروم می‌کند. در نتیجه، شرط مزبور یک شرط تضمین است که به‌عنوان یکی از اقسام شرط تحدید مسئولیت شناخته می‌شود. همسو با این نظر، در برخی از آرای صادره از سوی دیوان عالی کشور فرانسه نیز شرط مورد بحث یک شرط تحدید مسئولیت دانسته شده است.^۱

۳-۲. اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق ایران^۲

نخستین ایرادی که ممکن است در ارتباط با اعتبار شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق ما مطرح شود، ایراد مخالفت این شرط با نظم عمومی است، زیرا ممکن است گفته شود از آنجایی که فعالیت شرکت‌های هواپیمایی در زمره فعالیت‌های ضروری عمومی است، لذا درج چنین شرطی از سوی این شرکت‌ها که ارائه چنین خدمتی به عموم را تحت تأثیر قرار می‌دهد، مغایر با نظم عمومی است. در پاسخ به این تردید باید گفت که اگرچه فعالیت شرکت‌های هواپیمایی جزئی از خدمات ضروری عمومی محسوب می‌شوند، اما وقتی در حقوق ما شروط ناظر به تحدید و اسقاط مسئولیت متصدی حمل‌ونقل مورد پذیرش قانون (ماده‌ی ۳۸۶ قانون تجارت) و دکترین (ر.ک.: کاتوزیان، ۱۳۹۵: ۲۹۹؛ ایرانلو، ۱۳۹۳: ۱۲۷) قرار گرفته است، این امر نشان‌گر آن است که تعهد متصدی حمل و مسئولیت حاصل از نقض آن از دیدگاه

1. Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 14 mars 1995, 93-10.370, Inédit.

۲. چنان‌که بیان شد، مفاد شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما متشکل از دو مقرره است: یکی تجویز عمل فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما توسط شرکت هواپیمایی و دیگری تحدید مسئولیت شرکت هواپیمایی در برابر مسافر. با ذکر این توضیح، باید توجه داشت مباحثی که پیرامون اعتبار این شرط مطرح می‌شود، ناظر به آن جنبه از شرط است که به دنبال تحدید مسئولیت شرکت هواپیمایی در برابر مسافر است.

قانون‌گذار در زمره قواعد مربوط به نظم عمومی محسوب نمی‌شود؛ لذا منعی وجود ندارد که طرفین در خصوص خسارات ناشی از آن توافق کنند.

اشکال دیگری که در مورد اعتبار این شرط ممکن است مطرح شود، تأکید بر ارتکاب نقض عهد عمدی از سوی شرکت هواپیمایی در فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما است، زیرا ارتکاب تقصیر عمدی از سوی متعهد یکی از عواملی است که می‌تواند در موارد متعددی اعتبار توافقی‌های خصوصی را زیر سؤال ببرد. در نتیجه، این عامل می‌تواند اعتبار شرط تضمین مندرج در قرارداد حمل شرکت‌های هواپیمایی را نیز مورد تهدید قرار دهد، زیرا چنان‌که بیان شد، این شرط یکی از اقسام شروط تحدیدکننده مسئولیت است و اعتبار این شرط نیز در فرض ارتکاب تقصیر عمدی از سوی متعهد مردود است (ایزائلو، ۱۳۹۳: ۱۵۹).

در مقام بررسی اعتبار شرط تضمین در فرض ارتکاب تقصیر قراردادی عمدی از سوی شرکت هواپیمایی در حقوق ما، چنین به نظر می‌رسد که باید ضمن احتراز از نگرستن به این شرط به‌عنوان یک شرط افزایش یا کاهش مسئولیت به صورت یکجا و قضاوت کلی در خصوص اعتبار آن، بین حالتی که میزان خسارات واقعی وارد به مسافر، بیش از میزان خسارات تعیین شده در قرارداد حمل شرکت هواپیمایی است با حالتی که میزان این خسارات کمتر از میزان تعیین شده در قرارداد است، قائل به تفکیک شده و مفاد آن را تجزیه کنیم، زیرا حقوق معاصر که در اندیشه حمایت از مصرف‌کننده است، این شیوه نگرش کلی را نمی‌پسندد. تضمین قراردادی هیچ‌گاه مصرف‌کننده را از تضمین قانونی محروم نمی‌کند، اما می‌تواند بر آن بیفزاید (ایزائلو، ۱۳۹۳: ۱۵۹). بر این بنیاد، ایراد بی‌اعتباری شرط تضمین در فرض ارتکاب تقصیر قراردادی عمدی از سوی شرکت هواپیمایی در فرضی که میزان خسارات واقعی وارد بر مسافر بیش از میزان خسارات تعیین شده در قرارداد حمل است، ایرادی قاطع بوده و اعتبار این شرط را مخدوش می‌کند؛ اما در فرضی که میزان خساراتی که واقعاً به مسافر وارد آمده کمتر از مقدار خسارتی باشد که شرکت هواپیمایی به موجب قرارداد، متعهد

به پرداخت آن شده است، موجبی برای بی‌اعتباری این شرط وجود ندارد؛ زیرا گذشته از آن که در این حالت، این شرط بر تضمین قانونی به نفع مسافر می‌افزاید، نباید از این نکته غافل ماند که در حقوق ما حکم بی‌اعتباری شروط ناظر به مسئولیت و همچنین شرط وجه التزام در فرض ارتکاب تقصیر عمدی از سوی عامل زیان، ناظر به حالتی است که میزان خسارات واقعی وارد به زیان‌دیده بیشتر از میزان خسارت مقرر در شرط باشد و نه کمتر از آن.

۳-۳. مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در حقوق ایران

مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در مورد حمل مسافران در حقوق ما تا پیش از تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱، با هدف یکسان کردن مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی و داخلی، به موجب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۰۸/۱۹، مشمول کنوانسیون ورشو و پروتکل الحاقی آن (پروتکل لاهه) بود؛ اما در سال ۱۳۹۱، مجلس شورای اسلامی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را تصویب کرد و قانون مزبور را منسوخ اعلام کرد. مجلس در این قانون، مسئولیت متصدیان حمل‌ونقل در پروازهای بین‌المللی را در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مشمول قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی و پروتکل لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی اعلام کرد. در پروازهای داخلی هم با تفکیک مسئولیت حمل‌ونقل مسافر از حمل‌ونقل بار و اثاثیه او، مورد نخست را مشمول قانون مجازات اسلامی و دسته دوم را همچنان مشمول کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن دانست.

قانون مزبور در آن قسمت که مسئولیت متصدیان پروازهای داخلی را مشمول قانون مجازات اسلامی اعلام کرده است مبهم و قابل انتقاد به نظر می‌رسد. مسئولیت متصدی حمل‌ونقل اعم از مسئولیت مدنی به معنای عام کلمه و مسئولیت کیفری است و این در حالی است که قانون مجازات اسلامی، صرفاً حاوی برخی مواد پراکنده ناظر به موجبات ضمان ناشی از جنایت و مسئولیت پرداخت دیه جراحات و صدمات جسمانی (از جمله ماده ۴۹۸ ق.م.ا) است و در خصوص مسئولیت قراردادی یا قهری متصدی حمل‌ونقل در فرض عدم اجرای قرارداد حکم خاصی ندارد. البته توجه به هدف قانون‌گذار از تصویب قانون مزبور (خارج کردن محدوده مسئولیت متصدی حمل ایرانی در مورد خسارات بدنی و فوت در پروازهای داخلی از شمول معاهدات بین‌المللی (ر.ک.: صادقی مقدم و اشراقی آرانی، ۱۳۹۲: ص ۶۹))، نشان می‌دهد که اساساً قانون‌گذار در زمان وضع قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی، در مقام بیان حدود مسئولیت قراردادی یا قهری ناشی از عدم اجرای قرارداد توسط متصدی حمل نبوده است. لذا باید در مورد مسئولیت‌های ناشی از عدم اجرای قرارداد از سوی متصدی حمل، قانون مزبور را ساکت دانسته و به قواعد عام مسئولیت رجوع کرد.^۱ بنابراین، در صورتی که یک متصدی حمل در پروازهای داخلی مبادرت به فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما بکند، علاوه بر تکالیف پیش‌بینی شده در دستورالعمل‌های سازمان هواپیمایی کشوری برای شرکت‌های هواپیمایی در پروازهای داخلی (از جمله استرداد وجه و ارائه بلیت رایگان مشابه از لحاظ مسیر و کلاس پروازی) که می‌توان آن را کف میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی و منبعث از دستورالعمل لازم‌الاجرای یک سازمان حاکمیتی دانست، متصدی حمل را باید در برابر مسافری که از پرواز وی به علت عدم وجود صندلی خالی در هواپیما ممانعت به عمل آمده است، بر طبق قواعد عام ناظر به مسئولیت مسئول دانست.

۱. برای ملاحظه نظر موافق رجوع شود به: (ساعت‌چی و سیدیان هاشمی، ۱۳۹۴: ۷۴).

در ارتباط با پروازهای بین‌المللی، عمومیت ماده ۱ قانون مزبور در خصوص شمول کنوانسیون ورشو بر پروازهای بین‌المللی، می‌تواند موجب ایجاد این تصور شود که مسئولیت متصدی حمل در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در این‌گونه پروازها مشمول این کنوانسیون و پروتکل الحاقی آن است؛ اما باید دانست که در کنوانسیون مزبور از مسئولیت متصدی حمل در فرض ممانعت از سفر به طور عام و ممانعت از سفر به علت فروش مازاد بلیت به طور خاص ذکری به میان نیامده است. به همین دلیل، پرسشی در بین حقوقدانان و دادگاه‌های نظام‌های حقوقی مختلف مطرح شده مبنی بر اینکه آیا ممانعت از سفر مسافر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، مصداقی از «تأخیر پرواز» است تا تحت شمول ماده‌ی ۱۹ کنوانسیون ورشو (ناظر مسئولیت متصدی حمل و نقل در فرض تأخیر پرواز) قرار گیرد یا مصداقی از عدم اجرای قرارداد است؟ در پاسخ به این پرسش چنین گفته شده که نظر پذیرفته شده در دادگاه‌های کشورهای هم‌چون فرانسه و امریکا آن است که این وضعیت مصداقی از عدم اجرای قرارداد حمل و نقل است و نه تأخیر در پرواز؛ لذا از شمول کنوانسیون ورشو تخصصاً خارج است، زیرا همان‌طور که پیش‌تر گفته شد، به عقیده بسیاری، کنوانسیون ورشو در وضعیت عدم اجرای قرارداد اعمال نمی‌شود. در نتیجه مقررات حاکم بر ممانعت از سفر به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت، تحت شمول قوانین داخلی کشورها است، نه کنوانسیون ورشو (Chia-Jui, 2018: 1022; McLaughlin, 1989: 14 - 15; Veaux, 2005: 14 - 15; Letacq, 2016: 16 - 17).^۱ در حقوق ایران نیز به عقیده بعضی از نویسندگان، در باب مطالبه خسارت ناشی از فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه قابلیت اعمال ندارد و باید در این زمینه به قوانین داخلی رجوع شود. این دسته از نویسندگان، خودداری از پذیرش مسافر به علت

1. Oparaji v. Virgin Atl. Airways, Ltd. 2006 WL 2708034, - E.D.N.Y., (2006).

برای ملاحظه نظر مخالف رجوع شود به:

King v. American Airlines, Inc., 146 F. Supp. 2d 159 - Dist. Court, ND New York (2001); Goldhirsch, 2000: 109.

تأیید بلیت اضافه بر ظرفیت هواپیما را از مصادیق عدم ایفای تعهد برشمرده و متصدی حمل‌ونقل را در چنین حالتی بر مبنای قواعد عمومی مسئولیت، مسئول جبران خسارات وارد به مسافر دانسته‌اند (جباری، ۱۳۹۴: ۲۱۰ و ۲۲۳؛ جباری، ۱۳۹۱: ۴۸ و ۴۹). این نظر قابل تأیید به نظر می‌رسد، زیرا چنان‌که گفته شد، در کنوانسیون ورشو مقرره خاصی که بتوان با استفاده از آن حکم ممانعت از سفر به علت فروش مازاد بلیت را به دست آورد، وجود ندارد. احکام مقرر در کنوانسیون مزبور در مورد تأخیر پرواز نیز نسبت به این وضعیت قابل تسری نیست، به جهت آن که اگرچه در جایی که متصدی حمل پیشنهاد سفر با پرواز دیگری را به مسافر می‌دهد و مسافر نیز با پذیرش آن پیشنهاد، با پرواز دیگری عازم مقصد می‌شود، ممانعت از سفر به نوعی موجب تأخیر در پرواز می‌شود، اما نباید چنین وضعیتی را با تأخیر در پرواز خلط کرد. در این حالت، قرارداد متصدی حمل با مسافر نقض شده و عزیمت مسافر به مقصد، با صدور بلیت جدید برای پرواز دیگری بوده که در پی توافق جدید طرفین صورت پذیرفته است. چنان‌که پاره‌ای از نویسندگان فرانسوی نیز گفته‌اند (Veaux, 2005: 14 - 15)، در زمینه صنعت هوایی مفهوم ممانعت از سفر که از آن به «Denied Boarding» تعبیر می‌شود، با مفهوم تأخیر در پرواز که از آن تحت عنوان «Flight Delay» یاد می‌شود، تمایز کامل دارد.^۱ بنابراین در نظم حقوقی کنونی ایران باید قائل بر این بود که مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در فرض ممانعت از سفر به علت فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما در پروازهای بین‌المللی، مشمول قواعد عام ناظر به مسئولیت بوده و از شمول کنوانسیون ورشو و طبیعتاً دستورالعمل‌های ناظر به پروازهای داخلی سازمان هواپیمایی کشوری، خارج است.

بر طبق آنچه از نظر گذشت، در بستر نظام حقوقی ایران نیز همانند کشور فرانسه، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما از سوی متصدی حمل‌ونقل، مسئولیت وی مبنی بر جبران خسارات وارد بر مسافر را به دنبال دارد. در تأیید ثبوت مسئولیت جبران خسارت برای شرکت‌های هواپیمایی در فرض فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما

۱. تأخیر در پرواز با مفهوم تأخیر در انجام تعهد قابل مقایسه است، در حالی که ممانعت از سفر با عدم انجام تعهد تطابق دارد.

می‌توان به یکی از آرای صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران نیز اشاره کرد.^۱ اگرچه در این رأی دادگاه به لحاظ آن که از منظر موضوعی، فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما توسط شرکت هواپیمایی را احراز نکرد، نسبت به شرط ناظر به تجویز این عمل نظری نداده است، اما در فرازی از رأی، فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما را موجب مسئولیت شرکت هواپیمایی دانسته است. این رأی به دنبال طرح شکایت علیه یک شرکت هواپیمایی از سوی مسافرانی صادر شد که مدعی نقض تعهد از سوی شرکت هواپیمایی به علت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما بودند. در این رأی، دادگاه چنین عنوان کرد که «بدیهی است چنانچه دلیل سوار نشدن مسافر به هواپیما، بازماندن مسافر از سوار شدن هواپیما و یا جلوگیری عوامل و کارکنان شرکت حمل هوایی از سوار شدن مسافر به هواپیما، به دلیل بسته شدن درب (گیت)... باشد، موضوع مشمول ممانعت از سوار شدن مسافر یا «Denied boarding» نیست تا مسافر استحقاق مطالبه غرامت را داشته باشد و فروش بلیت بیش از ظرفیت یا تعداد صندلی‌های هواپیما موسوم به «Overbooking» که منجر به جلوگیری از سوار شدن یک مسافر به هواپیما شود، خود یکی از مصادیق امتناع متصدی حمل هوایی از سوار کردن مسافر به هواپیما یا «Denied boarding» است». چنان‌که ملاحظه می‌شود، در این رأی دادگاه فروش بلیت بیش از ظرفیت هواپیما را مصداق امتناع از سوار کردن مسافر به هواپیما اعلام کرده و ممانعت از سوار شدن مسافر را موجب استحقاق وی نسبت به مطالبه غرامت دانسته است؛ یعنی مشابه آنچه در نظام حقوقی فرانسه مورد پذیرش رویه قضایی قرار گرفته است.

فرجام سخن

۱. فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما، عدم اجرای قرارداد حمل است؛

۱. دادنامه شماره ۰۵۶۴/۱۳۹۲/۰۵/۲۹ صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

۲. شرکت‌های هواپیمایی به علت کسب حداکثر سود و جلوگیری از زیان ناشی از خالی بودن صندلی‌ها، اقدام به درج شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در قرارداد حمل می‌کنند. چنین شرطی از جمله متضمن حق ممانعت از سفر مسافر و شیوه جبران خسارت او در این فرض است؛

۳. شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما و مسئولیت ناشی از سوار کردن بیش از ظرفیت، از شمول کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل‌ونقل و مشخصاً مقررات این کنوانسیون‌ها درباره بطلان شروط محدودکننده و ساقط‌کننده خارج است، چه این کنوانسیون‌ها، برای فرض ممانعت از سفر حکمی ندارند؛

۴. در حقوق امریکا علاوه بر تجویز انجام این عمل از سوی قانون و رویه قضایی این کشور، امکان درج شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما در قرارداد حمل شرکت‌های هواپیمایی پذیرفته شده است. قانون فدرال حداقل خساراتی را که شرکت‌های هواپیمای ملزم به جبران آن هستند، تعیین کرده است؛ اما شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند به منظور جذب مسافر بیشتر، نسبت به حمایت مالی بیشتری از مسافران اقدام کنند. مسافران به هنگام بروز وضعیت ممانعت از سفر، در خصوص پذیرش یا رد خسارات تعیین شده در قرارداد آزادانه تصمیم‌گیری می‌کنند. مسافری که این پیشنهادها را رد کند، صرفاً می‌تواند به مسئولیت ناشی از نقض قرارداد حمل استناد کند. در ارتباط با مسئولیت غیرقراردادی نیز با توجه به قانونی بودن این رویه در امریکا، طرح دعاوی مسئولیت قهری از سوی مسافران علیه شرکت‌های هواپیمایی تا آنجا که مربوط به ضرر وارد شده به علت ممانعت از سفر باشند، امکان‌پذیر نیست؛

۵. در حقوق فرانسه، به پیروی از مقررات اتحادیه اروپا کفی برای جبران خسارت مسافران در صورت فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما پیش‌بینی شده است. این مبلغ نوعی خسارت مفروض است که در هر حال باید به مسافر پرداخته شود. از سوی دیگر، رویه قضایی فرانسه شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما

و تعیین میزان خسارت ناشی از آن را نوعی شرط تحدید مسئولیت به شمار آورده که ناظر به تقصیر عمدی یا در حکم عمد است و در نتیجه نمی‌تواند مورد استناد متصدی حمل قرار گیرد؛ بنابراین، مسافر می‌تواند خسارت مفروض قانونی را دریافت دارد و با اثبات ضرر اضافی، خسارت بیشتری هم دریافت کند؛

۶. در حقوق ایران، برخلاف حقوق فرانسه و امریکا، عقیده به بی‌اعتباری شرط اغلب به زیان مسافر می‌انجامد. چه نظام عام مسئولیت مدنی که در فقدان شرط حکومت دارد، نظام بسته‌ای است: نه همانند حقوق امریکا، خسارت تنبیهی قابل جبران است و نه خسارت عدم النفع و از دست دادن شانس. اگرچه دکترین درباره جریان عدم النفع و از دست دادن شانس نظرات مختلفی دارد، اما دادگاه‌ها از جبران این خسارات امتناع می‌کنند. در نتیجه، شرط تجویز فروش بلیت مازاد بر ظرفیت هواپیما که متضمن تعیین حدی از مسئولیت است، به سود مسافر است. به نظر ما، چنین شرطی را باید تجزیه کرد: تا آنجا که این شرط، متضمن برقراری حدی از مسئولیت است، نوعی خسارت مفروض محسوب می‌شود و صحیح است و تا آنجا که مسافر را از دریافت خسارات اضافی محروم می‌کند، نوعی شرط عدم مسئولیت ناظر به تقصیر عمدی یا در حکم آن است و باطل است. در نتیجه، همانند حقوق فرانسه، مسافر می‌تواند با اثبات ضررهای افزون بر میزان مقرر در شرط، موجبات جبران زیان خود را فراهم کند؛

۷. قانون‌گذار ایران می‌تواند با توجه بیشتر به قراردادهای میان شرکت‌های هواپیمایی و مسافران، ضمن الزام شرکت‌های هواپیمایی به آگاه کردن مسافران از حقوق خود در صورت ممانعت از سفر، به منظور تضمین حقوق مسافران، نسبت به تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در صورت ممانعت از سفر دارندگان بلیت اقدام کند. اقدامی که می‌تواند حفظ حقوق مسافران و شکل‌گیری رقابتی سالم میان شرکت‌های هواپیمایی برای ارائه خدمات بهتر به مشتریان را به ارمغان آورد.

منابع

الف. فارسی

- الهیوی نظری، مهدی (۱۳۹۱) «مطالعه تطبیقی نهاد تعهدات تخییری»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۶، شماره ۷۹، صص ۲۳۹ - ۲۶۳.
- ایزانلو، محسن (۱۳۹۳) شروط محدودکننده و ساقطکننده مسئولیت در قراردادها، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- ایزانلو، محسن و حسن مکرمی (۱۳۹۵) «شروط وجه عدم التزام به قرارداد»، فصلنامه قضاوت، دوره ۱۶، شماره ۷۷، صص ۵۹ - ۷۴.
- جباری، منصور (۱۳۹۱) «بررسی تطبیقی مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی برای عدم اجرا یا عدم اجرای به موقع قرارداد حمل و نقل»، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال اول، شماره ۲، صص ۲۹ - ۶۲.
- جباری قره‌باغ، منصور (۱۳۹۴) حقوق حمل و نقل بین‌الملل هوایی، تهران: نشر میزان.
- ساعت‌چی، علی و سروش سیدیان هاشمی (۱۳۹۴). «مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در وضعیت تأخیر»، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتاد و نهم، شماره نود و یکم، صص ۵۷ - ۸۴.
- صادقی مقدم، محمدحسن و مجتبی اشراقی آرانی (۱۳۹۲) «تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱»، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۱۸، شماره ۶۱، صص ۵۷ - ۷۸.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۳) نظریه عمومی تعهدات، تهران: نشر میزان.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۵) قواعد عمومی قراردادها، ج ۴، تهران: شرکت سهامی انتشار.

آراء

دادنامه شماره ۹۲۰۹۹۷۲۱۶۱۹۰۰۵۶۴ مورخ ۱۳۹۲/۰۵/۲۹ صادره از شعبه ۸۷ دادگاه عمومی حقوقی تهران.

ب. انگلیسی

- Anolik, Alexander (2013) "The Obligations of Airlines and the Rights of Passengers", **GPsolo**, Vol. 30, No. 3, pp 10-14.
- Cheng, Chia-Jui (2018) **Studies in International Air Law: Selected Works of Bin Cheng**, Boston: Brill Nijhoff.
- Goldhirsch, Lawrence (2000) **The Warsaw Convention Annotated: A Legal Handbook**, Kluwer Academic Publishers, Hague.
- McLaughlin, Joyce (1989) "Overbooking and Denied Boarding: Legal Response in the Last Decade", **54 J. Air L. & Com**, pp. 1135 – 1186.
- M. Perillo, Joseph (2014) **Contracts**, 2nd Ed. West Academic Publishing.
- Stephen Dempsey, Paul & Savante O. Johansson (2010) **Montrealv.Brussels: The Conflict of Lawson the Issue of Delay in InternationalAir Carriage**, Netherlands: Kluwer Law International BV.
- Y. Tang, Rachel (2016) "Airline Passenger Rights: The Federal Role in Aviation Consumer Protection", **Congressional Research Service**, pp. 1 – 12.

ج. فرانسوی

- Correia, Vincent (2017) "Fasc. 930: TRANSPORT AÉRIEN. - Protection des droits des passagers", **JurisClasseur**, pp. 1–50.
- FlourJacques, et Jean-Luc Aubert (2001) **Les obligations**, 3. Le rapport d'obligation, 2^e Ed. Paris: Arand Colin.
- Lachièze, Christophe (2010) "Fasc. 2250: CONTRAT DE VOYAGES. - Contrats et Responsabilité", **JuristClasseur**, pp. 1 – 40.
- Lapoyade Deschamps, Christian (1998) "La réparation du préjudice économique pur en droit français", **Revue internationale de droit comparé**, Vol. 50, N° 2, pp. 367 – 381.
- Letacq, Frédéric (2016) "Fasc. 925: TRANSPORT AÉRIEN. - Titres de transport. - Responsabilité. - Actions en réparation", **JurisClasseur**, pp. 1 - 57.
- Mazeaud, Henry etLéonMazeaud et JeanMazeaud (1998) **Leçons de droit civil**, T. 2^e, Paris:Éditions Montchrestien.

- Raymond, Gay (2001) "Responsabilité Civile de L'agence de Voyage en Cas de «Surbooking»", **Contrats Concurrence Consommation**, N° 5, comm.77, pp. 1 – 3.
- Veaux, Daniel (2005) "Fasc. 3340: CONTRAT DE RÉSERVATION", **JurisClasseur**, Date du fascicule: 15 Juin 2004 Date de la dernière mise à jour: 15 Mai 2005, pp. 1 – 38.

Cases¹

French Court Cases

- Cour d'appel de Poitiers, du 17 Janvier 2001, 00/617.
- Cour d'appel de Versailles, du 10 Novembre 2000, 1999-202.
- Cour de Cassation, Chambre civile 1, du 14 mars 1995, 93-10.370, Inédit.
- Cour de cassation, Chambre civile 1, 15 novembre 2010, 09-69.004, Inédit.
- Cour de cassation, Chambre civile 1, 24 Septembre 2009, 08-18.177, Inédit

U.S. Court Cases

- Goranson v. Trans World, 121 Misc. 2d 68 - NY: City Court (1983)
- King v. American Airlines, Inc., 146 F. Supp. 2d 159 - Dist. Court, ND New York (2001).
- Nader v. Allegheny Airlines, Inc., 426 U.S. 290(1976).
- Oparaji v. Virgin Atl. Airways, Ltd., 2006 WL 2708034, - E.D.N.Y., (2006).
- Rousseff v. W. Airlines, Inc., 409 F. Supp. 1262 - C.D. Cal. (1976).
- Stone v. Continental Airlines, 10 Misc. 3d 811 - NY: City Court, Civil Court (2005).

1. آرای صادره از دادگاههای فرانسه از طریق تارنمای www.legifrance.gouv.fr و آرای صادره از دادگاههای امریکا از طریق آدرس <https://scholar.google.com> قابل دسترسی هستند.