



## اعتبار حقوقی شروط و تعهدات مندرج در بلیط پرواز

رسول ملکوتی\*

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۱۱/۱۷ تاریخ پذیرش نهایی: ۱۴۰۲/۱۲/۰۴

### چکیده

برگه‌ی بلیط به عنوان سند احراز هویت مسافر و مجوز عبور وی، مثبت رابطه‌ی قراردادی شفاهی یا کتبی قبلی وی با متصدی حمل و نقل است. در این مقاله تلاش شده ضمن تبیین حقوقی ماهیت بلیط در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی، اعتبار شروط و تعهدات مندرج در آن که اغلب علیه مسافر است، مورد تبیین قرار گیرد. حاصل این است تعهدات مندرج در بلیط تا جایی که قابلیت احراز به عنوان تعهد قانونی داشته باشد، برای مسافر لازم الاتباع است اما چون در قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی مربوط، بلیط به عنوان قرارداد به رسمیت شناخته نشده است بنابراین شروط و تعهدات مندرج در آن علیه مسافر منشاء اثر نیست و اقدام وی در قبول و تصرف بلیط نیز از این حیث انشای قبول محسوب نمی‌گردد. رویه قضایی کشور ما نیز جسته و گریخته در جهت حمایت از مسافر موید همین نظر می‌باشد.

**واژگان کلیدی:** بلیط، سند عبور، متصدی حمل و نقل، مسافر، کنوانسیون.

## مقدمه

علی رغم گذشت بیش از یک قرن از ظهور صنعت هوانوردی، اگر چه اسناد مختلف بین المللی در خصوص حقوق هوایی به تصویب رسیده است از کنوانسیون ۱۹۲۹<sup>۱</sup> ورشو<sup>۲</sup> به عنوان اولین گام مهم بین المللی در ارتباط با حقوق بین الملل خصوصی هوایی<sup>۳</sup> گرفته تا پروتکل‌های اصلاحی بعدی از جمله ۱۹۵۵ لاهه،<sup>۴</sup> کنوانسیون ۱۹۶۱ گوآدالاخارا،<sup>۵</sup> پروتکل گوآتمالا ۱۹۷۱،<sup>۶</sup> پروتکل‌های چهارجانبه مونترال ۱۹۷۵<sup>۷</sup> و کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال،<sup>۸</sup> با این حال هنوز بسیاری از جنبه‌های حقوقی این صنعت در ارتباط با اشخاص خصوصی مرتبط با آن مانند مسافر، فرستنده و گیرنده‌ی کالا روشن نیست. یکی از این موضوعات مهم، سخن در مورد ماهیت بلیط است. در اغلب مسافرت‌های هوایی، مسافر به عنوان گیرنده‌ی خدمات با یک برگه‌ی چاپی یا الکترونیکی مواجه است که شرکت ارائه دهنده خدمات حمل و نقل اعم از متصدی حمل و نقل به صورت یک جانبه تنظیم کرده و به آن اطلاق بلیط<sup>۹</sup> می‌شود و دارای کد مخصوص<sup>۱</sup> است.

<sup>۱</sup> Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 ICAO Doc. 7838 (Warsaw Convention)

<sup>۲</sup> در سال ۱۹۲۵ به پیشنهاد فرانسه اولن کنفرانس بین‌المللی حقوق خصوصی هوایی در پاریس تشکیل شد. پیش نویس کنوانسیون ورشو نیز در همین کنفرانس تهیه شد. کنفرانس دیگری در سال ۱۹۲۹ تشکیل شد و ۳۱ دولت پیش نویس مزبور را امضا کردند در نهایت کنوانسیون ورشو در ۱۳ فوریه ۱۹۳۳ به اجرا در آمد. کنوانسیون ورشو در سال ۱۳۵۴ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسید و برای دولت ایران نیز لازم الاجرا شد. همچنین در سال ۱۳۶۴ نیز مجلس شورای اسلامی اجرای آن را در پروازهای داخلی پذیرفت. (صفوی، ۱۳۷۲، ص ۴۲۹)

<sup>۳</sup> مقصود از حقوق بین الملل خصوصی هوایی مقررات مرتبط با روابط اشخاص خصوصی است که مشمول حمل و نقل هوایی بین المللی اند.

<sup>۴</sup> Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at the Hague on 28 September 1955, the Hague Protocol 1955, ICAO Doc. 7632.

<sup>۵</sup> Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other Than the Contracting Carrier, Signed in Guadalajara, on 18 September 1961, [Guadalajara Convention 1961].

<sup>۶</sup> Protocol 1977.P.117.to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended at The Hague on 28 September 1955, [Guatemala City Protocol, 1971].

<sup>۷</sup> Additional Protocols to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on October 1929, 25 September 1975 [Montreal Protocols].

<sup>۸</sup> Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

<sup>۹</sup> Airfare.

البته در مورد حمل و نقل کالا، به موجب ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۹۹ (مراجعه کنید به: محمدزاده وادقانی، ۱۳۸۴) راهنما هوایی یا مشابه آن صادر می‌شود<sup>۲</sup> و ارائه یا اثبات وجود آن، شرط لازم یا کافی برای لزوم ارائه خدمات معهود به دارنده است. چون بلیط به صورت یک طرفه از سوی شرکت متصدی حمل و نقل که ممکن است شرکت هواپیمایی باشد یا هر شخص دیگری (Juglart, Michel. 1989, P904) تهیه و ارائه می‌گردد، شروط و مفادی را در بردارد که اغلب به نفع ارائه کننده خدمات یا متصدی حمل انشاء شده و مسافر از مفاد آن خبر ندارد یا پس از خرید و تصاحب مطلع می‌شود در حالی که ممکن است متصدی حمل و نقل در ارائه یا توقف خدمات مورد انتظار بعدی، به مفاد بلیط استناد کند. سوال این است که اعتبار حقوقی این شروط از حیث ایجاد یا اسقاط تعهد تا چه حد است؟ و خریدار یا مصرف کننده خدمات تا چه حد ملزم به مفاد آن خواهد بود؟

اهمیت پاسخ به سوالات فوق از این جهت است که قراردادهای حمل و نقل مسافر از طریق هوایی همواره تابع اصول و قواعد عمومی قراردادها و اصل حاکمیت اراده نیستند بلکه مقررات بین المللی و کنوانسیون‌های مصوب در این خصوص نیز حاکم اند (جباری، ۱۳۸۸، ص ۴۵) و رویکرد حمایت از مسافر به عنوان طرف ضعیف قرارداد به عنوان نگاه غالب در مقررات مزبور وجود دارد. (Pachl, Ursula. 2013. P3) صورتجلسه شرح مذاکرات کنوانسیون مونترال به عنوان سند اخیر در این حوزه نیز حکایت از تاکید نمایندگان کشورها بر حمایت از حقوق کامل افراد در جریان مسافرت هوایی و جبران خسارات مادی و معنوی وارده دارد. (نورشرقی، ۱۳۹۹، ص ۸۲۲) برای پاسخ به این سوالات بدو ماهیت حقوقی بلیط مورد مذاقه قرار می‌گیرد و در ادامه تلاش شده با عنایت به رویه قضایی راه حل معقولی با عنایت به مقررات داخلی و بین المللی ارائه گردد.

### ۱- ماهیت حقوقی برگه بلیط

بلیط غالباً از طریق فروش در اختیار دارنده‌ی آن قرار می‌گیرد بنابراین تردیدی در عقد بودن عملیات واگذاری آن وجود ندارد حتی اگر قائل باشیم که الزاماً عقد از نوع بیع یا هر عقد معین

<sup>۱</sup> Designator code: یا کد تشخیص؛ علامت دو حرفی شرکتهای هواپیمایی است که توسط انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی به شرکتهای حمل و نقل هوایی اختصاص می‌یابد. به عنوان یک قاعده هر متصدی حمل و نقل کد اختصاصی خود را دارد. این کدها بر روی بلیط، اسناد باری، تعرفه ها و سیستم رزرواسیون کامپیوتری جهت شناسایی شرکت درج می‌شود.

<sup>۲</sup> In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.

دیگری نیست. اما سوال این است که آیا برگه بلیط فی نفسه به منزله‌ی قرارداد حمل و نقل است یا اینکه بلیط مزبور صرفاً برگه‌ای است که در نتیجه‌ی قرارداد قبلی در اختیار مسافر قرار گرفته است؟ اثر حقوقی پاسخ به سوال مزبور این است که اگر آن را قرارداد بدانیم بنابراین خود برگه‌ی بلیط موضوعیت دارد و شروطی که موجد یا مسقط تعهد باشند و در بلیط مندرج شده باشند حسب مورد لازم الاجرا است. در غیر این صورت، بلیط صرفاً محصول قرارداد قبلی است و خود موضوعیتی ندارد و شروط مندرج در آن صرفاً اظهار یک طرفه‌ی فروشنده یا عرضه‌کننده است و بدون قبول بعدی خریدار نمی‌تواند موجد یا مسقط باشد.

به نظر می‌رسد بلیط نمی‌تواند قرارداد تلقی شود چون بلیط بعد از اطلاع خریدار از شرایط سفر و تقاضای او و پرداخت وجه، در اختیار وی گذاشته می‌شود و این بدین معنا است که قبلاً قرارداد میان طرفین منعقد شده است (ساعتچی، ۱۳۹۴، ص ۵۸) و بلیط صرفاً نتیجه‌ی اجرای بخشی از قرارداد مزبور می‌باشد حتی اگر قرارداد قبلی شفاهی باشد. بنابراین بلیط صرفاً از جمله اسناد سفر است (خوینی، ۱۳۹۵، ص ۶۳) نه قرارداد مبنای سفر. ممکن است گفته شود که بلیط قرارداد است از این جهت که ارکان لازم برای یک قرارداد مانند طرفین، موضوع و عوض در آن درج شده و تعهد فروشنده یا متصدی حمل نیز در آن تبلور یافته است و اساساً در غالب موارد به جز سند مزبور، سند دیگری میان طرفین رد و بدل نمی‌شود و چاره‌ای جز تلقی بلیط به عنوان سند قرارداد طرفین وجود ندارد بنابراین ماهیت قرارداد دارد. در پاسخ باید گفت رکن تشکیل دهنده عقد، ایجاب و قبول است نه سند، و ایجاب و قبول ممکن است شفاهی یا کتبی باشد و اینکه ارکان عقد در برگه‌ی بلیط درج شده، مثبت رابطه حقوقی طرفین و وقوع قرارداد قبلی است و لزوماً به معنی ایجاد شأنیت برای این برگه به عنوان سند عقد یا قرارداد نخواهد بود. بنابراین برگه‌ی بلیط به معنی اذن مسافر برای ورود به هواپیما یا وسیله‌ی حمل است و رابطه‌ی وی با متصدی حمل و نقل را در طول سفر به رسمیت می‌شناسد. به عبارت دیگر صدور بلیط از جانب شرکت به معنی رضایت وی به انجام سفر و قبول مسئولیت طبق شرایط عمومی حمل و نقل است و دریافت آن از جانب مسافر به معنی اعلام رضایت وی به شرایط قرارداد منعقد شده قبلی می‌باشد. (حسینی، ۱۳۹۳، ص ۱۳۲) در بند ۱-۵- دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی (ویرایش هفتم) مصوب فروردین ماه ۱۳۹۴ شورای عالی هواپیمایی در تعریف بلیط مقرر می‌دارد: (بلیط مسافری، مدرکی است دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن، اعم از بلیط رایگان و تخفیف دار که به صورت الکترونیکی یا به صورت کاغذی صادر می‌گردد) حتی در مواردی که قرارداد حمل و نقل کتبی وجود نداشته باشد و بلیط تنها سند مکتوب طرفین باشد نیز

مانع از این نیست که بلیط را مثبت رابطه‌ی حقوقی قبلی بدانیم یعنی در نهایت کارکرد بلیط به عنوان احراز کننده قرارداد به رسمیت شناخته خواهد شد نه موجد آن و تبعاً تعهدات مندرج در آن تا آنجا که موکد تعهدات قرارداد قبلی باشد مورد قبول طرفین هست اما بیش از آن نمی‌تواند ایجاد تعهد نماید.

بند دوم از ماده ۳ پروتکل گواتمالا در این مورد مقرر می‌دارد: (بلیط مسافر مدرکی است معتبر دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل و شرایط آن مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. همراه نداشتن یا گم شدن بلیط مسافر یا عدم تطبیق آن با مقررات تأثیری در وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل که به هر حال مشمول مقررات این کنوانسیون می‌باشد نخواهد داشت. معذالک چنانچه مسافری با موافقت متصدی حمل و نقل بدون بلیط صادره سوار هواپیما شود یا اینکه بلیط دارای اخطار مذکور در قسمت ج از بند ۱ این ماده نباشد متصدی حمل و نقل نسبت به استفاده از مقررات ماده ۲۲ محق نخواهد بود.) بنابراین وفق این کنوانسیون نیز بلیط دلیل بر انعقاد قرارداد حمل و نقل است نه خود قرارداد و بلیط مثبت رابطه‌ی قراردادی قبلی می‌باشد.

همچنین ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی که با هدف روزآمد کردن و اذغام کنوانسیون ورشو و پروتکل‌های آن تدوین شده است (بنابیناسری، ۱۳۸۱، ص ۲۶۱) بلیط را (یک سند عبور)<sup>۱</sup> تلقی کرده است که در مورد حمل و نقل مسافر باید صادر و حاوی اطلاعات خاصی باشد. در بند ۵ ماده مزبور مقرر شده است که: (عدم رعایت بندهای فوق‌الذکر بر وجود یا اعتبار قرارداد حمل و نقل تأثیری نمی‌گذارد...) بنابراین بلیط نمی‌تواند قرارداد حمل باشد بلکه صرفاً مجوزی برای به رسمیت شناخته شدن مسافر یا آگاهی او از زمان سفر یا مجوز عبور و مرور و جزء اسناد سفر او می‌باشد.

## ۲- اعتبار تعهدات مندرج در بلیط در حقوق داخلی و اسناد بین‌المللی

اکنون که ماهیت بلیط روشن شد، سوال این است که آیا تعهدات یا شروط مندرج در بلیط می‌تواند برای مسافر ایجاد تعهد کند یا برخی تعهدات متصدی حمل را ساقط نماید؟ از مطالب پیش گفته مسلم شد که رابطه‌ی حقوقی طرفین قبل از صدور بلیط شکل گرفته و منعقد شده است بنابراین شروط بعدی تا زمانی که مورد تراضی مجدد طرفین قرار نگیرد نمی‌تواند از این جهت معتبر تلقی گردد. اما نکته‌ی قابل توجه اینکه دریافت بلیط حاوی شروط از سوی مسافر

<sup>۱</sup> document of carriage.

ممکن است قبول تلقی شده و تعهدات مندرج در بلیط را در قالب شروط الحاقی به وی تحمیل نماید. اما این شبهه زودنی است از این جهت که شرط الحاقی اگر چه الحاق به ساختار شکل گرفته قبلی است اما از نظر شکل انعقاد و لزوم قبول، تفاوتی با سایر تعهدات در شکل گیری ندارد (مراجعه کنید به: کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۱۲۷) و مسافری که بعد از دریافت و تصرف بلیط، از محتوای آن آگاه می‌شود را نمی‌توان قاصد یا در مقام انشاء در پذیرش مفاد آن یعنی در مقام قبول دانست.

از آنچه در فوق آمده، برمی آید که تعهدات مندرج در بلیط علیه مسافر، ممکن است به یکی از حالات ذیل باشد:

۱- مسافر اساساً قبل از تصرف بلیط، هیچ اطلاعی از وجود تعهدات در برگه بلیط ندارد. در این حالت چون برگه بلیط، قرارداد نیست و اساساً اراده‌ی طرفین قبلاً موجب انعقاد قرارداد شده و بلیط تنها حاصل آن قرارداد است بنابراین وجود شروط و تعهدات جدید، موضوع قصد مسافر نبوده و چون انشأاً مورد قبول وی قرار نگرفته بنابراین نمی‌تواند نسبت به او موجد یا مسقط تکلیف یا حقی باشد. البته اگر تعهدات ذکر شده، یادآوری یا تکرار مفاد قانون داخلی یا کنوانسیون مورد قبول بین‌المللی باشد نیز در این حالت اگر چه برای مسافر الزام‌آور است اما ارتباط قراردادی با متصدی حمل و نقل ایجاد نمی‌کند و اصطلاحاً تعهد قراردادی نامیده نخواهد شد.

۲- به طور کلی، در قرارداد حمل و نقل<sup>۱</sup> از وجود برخی تعهدات در برگه بلیط ذکری به میان آمده است مانند اینکه در قرارداد شرط شود که مسافر تعهدات مندرج در بلیط صادره را نیز پذیرفته است. در این حالت اگر چه ممکن است گفته شود چون شرط جنبه‌ی فرعی دارد و موضوع اصلی عقد نیست بنابراین معلوم نبودن آن برای مسافر به عنوان یکی از طرفین عقد خللی به صحت آن وارد نمی‌کند اما باید گفت تفاوتی در تعهدات ناشی از شروط و تعهدات ناشی از موضوع اصلی عقد از نظر ماهیت نیست و تفاوت صرفاً از جهت ضمانت اجرا می‌باشد. (کاتوزیان، ۱۳۸۷، ص ۱۶۹) بنابراین همان شرایطی که برای صحت تعهد به طور کلی لازم است در مورد شروط هم ضرورت دارد و از جمله آن، معلوم بودن تعهد و موضوع آن است. بنابراین صرف پذیرش مسافر نمی‌تواند تعهد نامعلوم بعدی را در حق وی مسجل نماید حتی اگر تعهدات ذکر شده با قوانین امری و مفاد کنوانسیون‌ها مغایر نباشد.

<sup>۱</sup> قرارداد حمل و نقل اعم از اینکه شفاهی باشد یا کتبی.

اما حتی اگر بلیط را سند غیرالحاقی و مستقل تلقی کنیم باز هم تعهدات یک جانبه‌ی مندرج در آن نمی‌تواند برای مسافر ایجاد تعهد کند ماده ۸ قانون حمایت از مصرف کننده مصوب ۱۳۸۸ مقرر می‌دارد: (هرگونه تبانی و تحمیل شرایط از سوی عرضه کنندگان کالا و خدمات، که موجب کاهش عرضه یا پایین آوردن کیفیت، یا افزایش قیمت شود، جرم محسوب می‌شود). حمل و نقل مصداق بارز عرضه‌ی خدمات است بنابراین شروط یک جانبه مندرج در بلیط مصداق توسط متصدی آن نمونه‌ی (تحمیل شرایط) و موجب (پایین آوردن کیفیت) خدمات عرضه شده از سوی متصدی حمل و نقل است و حتی اگر با تبانی همراه نباشد و فاقد وصف کیفی باشد اما از نظر مدنی ضمانت اجرایی جز بطلان و فقدان اثر نخواهد داشت. علاوه بر این ماده ۴۶ قانون تجارت الکترونیکی مصوب ۱۳۸۲ مقرر می‌دارد: (استفاده از شروط قراردادی خلاف مقررات این فصل و همچنین اعمال شروط غیرمنصفانه به ضرر مصرف کننده، مؤثر نیست). حتی فراتر از آن ماده ۴۳ همین قانون مقرر کرده: (تأمین کننده نباید سکوت مصرف کننده را حمل بر رضایت وی کند). بنابراین سکوت دریافت کنندگان بلیط به عنوان مصرف کننده‌ی خدمات را نمی‌توان قبول یا حتی رضایت ایشان به مفاد شروط یک جانبه‌ی مندرج در آن تلقی کرد.

البته در مواردی که مطلب مندرج در بلیط یادآوری تعهد قانونی مسافر مستند به کنوانسیون مورد قبول بین المللی یا مقرر قانونی داخلی باشد، به عنوان تعهد قانونی و نه قراردادی، ایجاد مسئولیت خواهد کرد و ماهیت آن صرفاً یادآوری یک تعهد قانونی است البته در این موارد نیز باید ذکر تعهدات قانونی در بلیط به صورت خوانا نوشته شده و در بازه زمانی معقولی بلیط به مسافر ارائه گردد که بتواند از آن مطلع گردد رویه قضایی اروپا متصدی حمل و نقل را در مواردی که بلیط در بازه زمانی محدود تا پرواز به مسافر ارائه شده است چون وی نتوانسته از تعهدات قانونی مندرج در آن از جمله مصادیق محدودیت مسئولیت متصدی حمل و نقل، مطلع گردد را نافی مسئولیت متصدی حمل در آن موارد ندانسته است. (جباری، ۱۳۹۲، ص ۱۶۰) همچنین در مواردی که در قرارداد حمل و نقل، متن کنوانسیون به عنوان سند مورد قبول طرفین مورد توافق قرار گرفته باشد، اشاره به تعهدات قانونی ذکر شده در بلیط چون مسبوق به قرارداد است، ماهیت قراردادی هم خواهد یافت.

ماده ۲۳ کنوانسیون ورشو مقرر کرده: (هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل یا تعیین مبلغی کمتر از آنچه که در کنوانسیون حاضر مقرر گردیده است، باشد باطل و بلااثر خواهد بود ولی بطلان چنین شرطی موجب ابطال همه قرارداد که کما کان تابع مقررات این کنوانسیون خواهد بود نمی‌شود). حکم ماده مزبور ناظر به شروط مسقط یا محدود کننده

مسئولیت متصدی در قرارداد اصلی حمل و نقل است بنابراین به طریق اولی باید قائل بود که وفق اسناد بین‌المللی شروط مزبور در بلیط یعنی سند صادره‌ی بعدی نیز مورد اعتنا قرار نمی‌گیرد و معتبر نیست.

همچنین به موجب بند ۴ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۹۹ مونترال متصدی حمل و نقل مکلف است در بلیط درج نماید که (...در صورت اجرای این کنوانسیون، مسئولیت متصدی حمل و نقل در خصوص فوت یا صدمه به مسافر و همچنین در صورت انهدام، تلف یا ورود خسارت به بار همراه مسافر و نیز در صورت تاخیر، تابع قواعد این کنوانسیون خواهد بود.) بنابراین تنها در صورتی که موارد مندرج در بلیط، یادآوری تعهدات قانونی مبتنی بر کنوانسیون‌های مورد قبول بین‌المللی یا مقررات داخلی باشد، الزام‌آور است و حسب مورد ممکن است موجد یا مسقط مسئولیتی برای مسافر باشد.

### ۳- کارکرد بلیط در رویه قضایی

رویه قضایی در خصوص ماهیت بلیط نظر صریحی ندارد اما آراء برخی محاکم وجود بلیط را مثبت رابطه قراردادی میان متصدی حمل و نقل و مسافر می‌داند و بالاصاله برای آن اصالت قائل نیست. بی‌تردید دادگاه نمی‌تواند وجود بلیط را نادیده انگارد اما آنچه مسلم است اینکه مفاد بلیط را مساوی قرارداد حمل و نقل تلقی نکرده است. از جمله در دادنامه شماره ۸۷۰۹۹۷۸۷۱۰۸۰۰۳۵۷ مورخ ۱۳۸۷/۴/۲۷ شعبه هفتم عمومی حقوقی دادگاه سنج موضوع کلاسه ۸۷۰۹۹۸۸۷۱۰۸۰۰۳۴۳ با موضوع اعتراض شرکت هواپیمایی به رای شورای حل اختلاف مبنی بر محکومیت شرکت مزبور به پرداخت خسارت ناشی از لغو پرواز که از سوی یکی از مسافریین تقاضا شده است. دادگاه مزبور در پاسخ به استدلال شرکت تجدیدنظرخواه که استناد به شروط ذکر شده در بلیط مسافر کرده از جمله این شرط که (...در صورت ابطال پرواز به هر دلیلی، شرکت هیچ گونه مسئولیتی غیر از مسترد نمودن هزینه پرداخت شده بلیط به مسافر نخواهد داشت) خود را از مسئولیت پرداخت خسارت ناشی از لغو پرواز معاف دانسته است، مقرر کرده است:

(...این استدلال که بلیط، قرارداد سفر بین مسافر و شرکت هواپیمایی است و چون قراردادهای الزام‌آور هستند و در بلیط قید شده که مسافر کلیه قیود و شرایط مندرج در آن را پذیرفته بنابراین



مسئولیتی بر عهده موکلش نیست، دارای اشکالات عمده می‌باشد. اولاً: بلیط، قرارداد سفر نیست اگر قرارداد بود لابد به امضای مسافر هم می‌رسید.<sup>۱</sup> قرارداد سفر پیش از صدور بلیط اغلب به صورت شفاهی بین متقاضی سفر و نماینده شرکت هواپیمایی منعقد می‌گردد. یعنی پس از تعیین زمان، مبدأ، مقصد سفر، بهای آن و توافق بر موضوع (ایجاب و قبول) و پرداخت بها، نماینده شرکت مبادرت به صدور بلیط می‌نماید... بنابراین ثابت شد که بلیط، قرارداد سفر نیست به همین جهت نمی‌توان گفت هر چه در آن نوشته شده برای مسافر الزام‌آور است آنچه الزام‌آور است و مشمول مقررات کنوانسیون می‌باشد، قرارداد حمل است. ثانیاً: پس چرا بلیط صادر می‌شود؟... قرارداد حمل و نقل هوایی دو طرف دارد: یک طرف شرکت هواپیمایی و طرف دیگر مسافر می‌باشد. مسافر طرف ضعیف و شرکت هواپیمایی طرف قوی این رابطه قراردادی بوده‌اند و چون شرکت‌های هواپیمایی همیشه اراده اجحاف‌آمیز خود را به مسافر تحمیل می‌کردند (کریمی، ۱۳۹۷، ص ۷۴۴) دولت‌ها به رغم عقیده به اصل حاکمیت اراده در قراردادهای ناچار به مداخله شدند و مقرراتی امری وضع کردند تا حداقل حقوق را برای مسافران حفظ نمایند و شرکت‌های هواپیمایی نتوانند با تحمیل نظر خود از آن حداقل‌ها تنزل کنند... ثالثاً: اعتبار مندرجات بلیط در حدود مقررات کنوانسیون است ماده ۳ نکاتی را که لزوماً باید در بلیط درج شود معین نموده است. شرکت‌های هواپیمایی معمولاً به این مقدار قناعت نمی‌کنند و نکات دیگری را هم به منظور اطلاع رسانی یا مقاصد دیگر ذکر می‌کنند. اعتبار این نکات که ذکر آنها الزامی نیست منوط به مغایر نبودن با مقررات کنوانسیون است زیرا چنانکه بیان شد مقررات کنوانسیون امری است و برای یکسان‌سازی حمل و نقل هوایی و حمایت از طرف ضعیف قرارداد (مسافر) وضع شده و شرکت‌های هواپیمایی نباید بتوانند حداقل‌های مقرر در کنوانسیون را نادیده بگیرند...

ب- در ماده ۲۳ کنوانسیون تصریح شده است (هر شرطی که ناظر به سلب مسئولیت متصدی حمل و نقل ... باشد باطل و بلااثر خواهد بود) این عبارت هم نشان می‌دهد که ممکن است شرکت‌های هوایی دست از اجحاف سابق بر ندارند و حداقل‌های کنوانسیون را در مورد مسئولیت زیرپا بگذارند. از این رو این گونه شرط‌های متعدیانه را باطل و بی‌اثر اعلام کرده است. کنوانسیون ورشو و اصلاحیه لاهه مربوط به حمل و نقل بین‌المللی است. حمل و نقل داخلی تابع قوانین ملی بوده لیکن مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۶۴ به موجب قانون تعیین حدود

<sup>۱</sup> استدلال دادگاه از این جهت که شرط لازم برای قرارداد تلقی کردن بلیط را امضاء آن توسط مسافر دانسته استدلال دقیقی نیست چون اساساً قرارداد در عالم ثبوت به هر شکل واضح ابراز اراده حتی از طریق معاطات نیز قابل انعقاد است و امضاء رکن تشکیل دهنده آن نیست.

مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور<sup>۱</sup> مسئولیت مقرر در کنوانسیون مزبور را به پروازهای داخل کشور هم تسری داده است بنابراین در پروازهای داخلی مقررات ملی بر قرارداد حمل و نقل و آثار آن حاکم است و مقررات کنوانسیون نیز بر مسئولیت ناشی از قرارداد حکومت دارد. ....

۴- در مورد اینکه در بلیط درج شده که در صورت لغو پرواز، شرکت هواپیمایی جز استرداد بهای بلیط، تعهد و مسئولیت دیگری نخواهد داشت ماده ۱۹ کنوانسیون مقرر نموده است: (متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد) لذا وقتی تاخیر در پرواز مجاز نبوده و مستوجب پرداخت خسارت باشد لغو پرواز که عبارت اخراج تاخیر علی‌الدوام است به طریق اولی ممنوع و مستوجب پرداخت خسارت خواهد بود و مطلب مذکور خلاف مقرر مزبور می‌باشد و مطابق ماده ۲۳ کنوانسیون باطل و بلااثر است.

۵- در مورد اینکه در قرارداد درج شده مسافر با خرید بلیط، تمام شرایط مندرج در آن را بدون استثنا قبول نموده است.<sup>۲</sup> با توجه به اینکه اولاً: بلیط سفر غیر از قرارداد سفر است. بلیط سفر پس از انعقاد قرارداد تکمیل و به مسافر داده می‌شود مندرجات بلیط سفر جز آن مقدار که مربوط به زمان مبدا، مقصد، بهای بلیط و امور معمولی از این قبیل می‌شود در زمان انعقاد قرارداد به ذهن هیچ مسافری خطور نمی‌کند. یعنی در دایره اراده مسافر قرار نمی‌گیرد. در این صورت چگونه می‌توان گفت او این شرایط غیرمعمول را ضمن انعقاد قرارداد سفر پذیرفته است. ثانیاً: شرطی که خلاف مقررات آمره باشد شرط نامشروع است. چنین شرطی به حکم بند ۳ ماده ۲۳۲ ق م و بند ۳ ماده ۳ و ۲۳ کنوانسیون باطل می‌باشد و بر فرض پذیرش توسط مسافر به شرط نامشروع اعتبار نمی‌بخشد....)

#### ۴- تحدید مسئولیت حمل مسافر در پروازهای داخلی

ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ مقرر می‌دارد: (مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق

<sup>۱</sup> این قانون به موجب ماده ۴ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ منسوخ شده است.

<sup>۲</sup> این عبارت از دفاعیات وکیل شرکت هواپیمایی است.

دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۱۳۵۴/۲/۳۱ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل و نقل بار و اثاثیه محدود به مسؤلیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است. از ماده فوق چنین بر می آید که شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در زمینه‌ی حمل مسافر در مورد خسارات جانی وارده به مسافران در پروازهای داخلی صرفاً تابع قانون مجازات اسلامی یعنی قانون داخلی اند و از مقررات بین المللی تبعیت نمی‌کنند با وحدت ملاک از ماده باید گفت در مورد سایر خسارات وارده در این خصوص نیز مانند خسارات معنوی وارده به مسافران ناشی از لغو یا تاخیر پرواز نیز باید به قوانین داخلی مربوط مانند قانون مدنی یا مسؤلیت مدنی عمل کرد.<sup>۱</sup> سوال این است که با توجه به مقرر مزبور آیا شرکت‌های هواپیمایی ایرانی می‌توانند به طور خاص در قراردادهای حمل و نقل یا برگه‌ی بلیط به استناد اصل حاکمیت اراده و ماده ۱۰ قانون مدنی تعهدات خود در برابر مسافران در پروازهای داخلی را محدود یا ساقط نمایند؟ ظاهر حکم ماده این امر را مجاز کرده اما با توجه قوانین خاص ذکر شده‌ی قبلی مانند قانون حمایت از مصرف‌کننده اساساً تحمیل شرایط ولو با رضایت ظاهری مسافر ممکن نخواهد بود و فاقد اثر است. ضمن اینکه حکم ماده‌ی صدرالذکر صرفاً نسبت به تعیین قانون حاکم موثر است و اگر چه به تعبیری بدون ملاحظه‌ی جوهره حقوق هوایی که لازمه‌ی آن تبعیت حداکثری از قواعد و استانداردهای بین‌المللی است، تدوین شده است.<sup>۲</sup> بنابراین از جهت عدم امکان تحدید مسؤلیت توسط متصدی حمل و نقل تفاوتی میان پرواز داخلی و بین المللی وجود ندارد.

با این حال اگر چه کنوانسیون ورشو در مواردی مسؤلیت متصدی حمل و نقل را نامحدود دانسته است از جمله در بند ۲ از ماده ۳ که در صورت عدم صدور بلیط مسؤلیت متصدی نامحدود خواهد بود (جباری، ۱۳۹۲، ص ۵۲) اما در مورد پروازهای مسافری داخلی اعم از اینکه

<sup>۱</sup> میرشکاری، عباس، نقد یک رای در زمینه مطالبه‌ی زیان ناشی از تاخیر در پرواز، مجله قضاوت، شماره ۷۹، ص ۱۳۱.

<sup>۲</sup> صادقی مقدم، محمدحسن، اشراقی آرنی، مجتبی، تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسؤلیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱، فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی قضایی، شماره ۶۱ بهار ۱۳۹۲، ص ۵۹.

بلیط صادر شده باشد یا خیر، مسئولیت متصدی برای پرداخت خسارت تابع قانون مجازات اسلامی خواهد بود.

### نتیجه

برگه‌ی بلیط از نظر حقوقی، ماهیت قرارداد را ندارد بلکه صرفاً کارکرد به رسمیت شناختن مسافر در طول سفر و احراز رابطه‌ی قراردادی قبلی را خواهد داشت. تفاوتی هم نمی‌کند که قرارداد حمل و نقل شفاهی باشد یا کتبی و مسافرت داخلی باشد یا بین‌المللی. بنابراین تعهدات ذکر شده در بلیط نیز که اغلب علیه مسافر است نمی‌تواند ماهیت قراردادی داشته باشد و اساساً چون بلیط ماهیت حقوقی مستقل ندارد بلکه صرفاً از جمله اسناد سفر است، نه تنها به عنوان تعهد اصلی در بلیط شناخته نمی‌شود بلکه چون مورد قبول انشایی مسافر قرار نگرفته قابلیت تلقی به عنوان شروط الحاقی را نیز نخواهد داشت. البته اگر شروط ذکر شده یادآوری مقررات قانونی داخلی یا مورد قبول بین‌المللی باشد، به عنوان تعهد قانونی برای مسافر یا متصدی حمل و نقل ایجاد تعهد خواهد نمود.

### منابع

- ۱- جباری، منصور، حسن‌زاده، مجید، بررسی تطبیقی معافیت غیرقراردادی متصدی حمل و نقل هوایی در مقررات بین‌المللی و حقوق ایران، فصلنامه پژوهش حقوق خصوصی، سال دوم، شماره چهارم، پاییز ۱۳۹۲.
- ۲- جباری، منصور، مروری بر اسناد حاکم بر حمل و نقل هوایی و سیر تحول آن، پژوهش حقوق و سیاست، سال یازدهم، شماره ۲۶، ۱۳۸۸.
- ۳- حسینی، به آذین، تاثیر متقابل حقوق حمل و نقل هوایی بین‌المللی خصوصی بر یکدیگر با تاکید بر رویه قضایی دادگاه‌های ایران، مجله پژوهش‌های حقوق خصوصی، شماره ۴، ۱۳۹۳.
- ۴- خویینی، غفور، سلمان‌زاده، جعفر، بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کدشیر در حمل و نقل هوایی، مطالعات فقه و حقوق اسلامی، سال هشتم، شماره ۱۴، بهار و تابستان ۱۳۹۵.

- ۵- ساعتچی، علی، سیدان هاشمی، سروش، مسئولیت مدنی متصدی حمل و نقل در وضعیت تاخیر، مجله حقوقی دادگستری، سال هفتادونهم، شماره نود و یکم، پاییز ۱۳۹۴.
- ۶- صادقی مقدم، محمدحسن، اشراقی آرانی، مجتبی، تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱، فصلنامه دیدگاه‌های حقوقی قضایی، شماره ۶۱، بهار ۱۳۹۲.
- ۷- صفوی، حسن، حقوق بین‌المللی هوایی و فضایی، موسسه خدمات چاپ، جلد سوم، ۱۳۷۲.
- ۸- کاتوزیان، ناصر، قواعد عمومی قراردادها، جلد سوم، چاپ پنجم، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۷.
- ۹- کریمی، عباس، اسفندیاری فر، خشایار، شروط تحمیلی در قراردادهای حمل و نقل هوایی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۸، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۷.
- ۱۰- محمدرزاده وادقانی، علیرضا، بنانیاسری، ماشاءالله، کنوانسیون راجع به یکنواخت کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۸، تابستان، ۱۳۸۴.
- ۱۱- میرشکاری، عباس، نقد یک رای در زمینه مطالبه‌ی زیان ناشی از تاخیر در پرواز، مجله قضاوت، شماره ۷۹.
- ۱۲- نورشرق، جمشید، چاوشی، حمیدرضا، اصغریان، مجتبی، رویه قضایی محاکم ایران در مورد صدمات روانی وارده بر مسافران هوایی و نحوه جبران آن، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۵۰، شماره ۴، زمستان ۱۳۹۹.
- ۱۳- ورنر ایسکنس، پابلو مندس دولیون، کنوانسیون مونترال: تجزیه و تحلیل برخی از جنبه‌های روز آمد و ادغام شده سیستم ورشو، ترجمه ماشاءاله بناء نیاسری، مجله حقوقی نشریه دفتر خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۳۱، ۱۳۸۳.
- 14- Pahl, Ursula, Rodríguez, Nuria (2013). Unfair terms in air transport contracts, CPC meeting Brussels.
- 15- Juglart, Michel. (1989), de Droit aerien, Tome 1, L.G.D.J.2 edition.