

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر^۱ در حمل و نقل هوایی

غفور خوئینی* / جعفر سلمانزاده**

چکیده

امروزه پروازهای کُدشیر یا نماد مشترک به عنوان یک ابزار مناسب به منظور فعالیت در چهارچوب حمل و نقل بین المللی هوایی به شکل یک رویه معمول پذیرفته شده و به عنوان بخش لاینفک از فعالیت یک شرکت هواپیمایی با پیامدهای آشکار برای طرفین این نوع قرارداد، حائز اهمیت است. این مقاله قصد دارد ضمن تبیین ماهیت و چیستی قرار دادهای کُدشیر به پیامدهای حقوقی این رویه در قراردادهای هوایی - آنجا که همزمان دو شرکت تصمیم به همکاری در حمل و نقل مسافر می‌کنند - اشاره نماید. هر چند یک قرارداد حمل و نقل بین مسافر و شرکت هواپیمایی - یا آژانس به نمایندگی از شرکت - ممکن است از قواعد عمومی قراردادها پیروی کند، اما اثر وجود قراردادهای کُدشیر بین دو شرکت هواپیمایی به عنوان مثال در مسؤولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی نمود و بروز بیشتری پیدا کرده و نیاز تبیین ماهیت آن را بیش از پیش ضرورت می‌بخشد. در این مقاله سعی شده است علاوه بر بررسی قراردادهای کُدشیر، به تبیین متصدی قراردادی، متصدی واقعی و انواع قراردادهای کُد شیر پردازیم. هر چند قرارداد کُدشیر با حق العمل کاری و جعاله

^۱.Code-share: پرواز نماد مشترک

* دانشیار دانشگاه خوارزمی، نویسنده مسؤول

** دانشجوی دکتری فقه و حقوق خصوصی دانشگاه خوارزمی

تاریخ وصول: ۱۳۹۴/۰۳/۲۰ - پذیرش نهایی: ۱۳۹۴/۱۱/۲۵

مقایسه شده؛ اما نهایتاً به این نتیجه می‌رسیم که تحلیل قرارداد کدشیر مبتنی بر ماده ۱۰ قانون مدنی با منطق حقوقی و واقعیات معمول در صنعت حمل و نقل هوایی منطبق است.

کلیدواژه: قرارداد کُد شیر، حمل و نقل هوایی، متصدی واقعی، متصدی قراردادی

مقدمه

رشد روزافزون دانش بشری علاوه بر دستاوردهای غیر قابل انکاری که به ارمغان آورده، موجب پیچیدگی روابط اجتماعی نیز شده است. گذار جامعه سنتی و کشاورزی به جامعه صنعتی و مدرن، تبعات و خطراتی را به همراه داشت. آنجا که سود یکی در زبان دیگری بود، تنظیم روابط اجتماعی به چالش برانگیزترین موضوع نظام‌های حقوقی بدل گشت.

امروزه وسایل حمل و نقل جدید اعم از هوایی، دریایی و زمینی به صورت بخش جدایی ناپذیر از زندگی انسان درآمده است و اینگونه وسایل جدای از این که نقش اساسی در تحول و رونق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جوامع دارند خطرات و خسارات ناشی از آن دغدغه‌ای برای حقوقدانان بوده است. بر همین اساس، حقوقدانان در برهه‌های مختلف عزم جدی بر نگارش قوانین حقوق هوایی نمودند تا آنجا که کنوانسیون ورشو مربوط به یکسان سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی از طریق هوا، در سال ۱۹۲۹ کامل شد؛ هدف این کنوانسیون یکسان سازی قواعد حقوق خصوصی حاکم بر صنعت حمل و نقل بود تا بدین وسیله از تعارض قوانین اجتناب شود.

این کنوانسیون بر آن بود تا از صنعت نوپای هوایی در مقابل ادعاهای فزاینده که از سوی مسافران خسارت دیده مطرح می‌شد حمایت کند. بنابراین کنوانسیون ورشو یک سیستم مسؤولیت مبتنی بر فرض تقصیر ایجاد نمود. اما از آنجا که امکان

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۶۱

جبران خسارت اقتصادی در این کنوانسیون محدود بود یکسری اسناد حقوقی دیگر در صدد اصلاح این کنوانسیون برآمدند. وجود این اسناد و موافقت نامه‌های بعدی برای دُول عضو، این ابهام را به وجود آورد که کدام مقرر را اعمال نمایند و به منظور پایان دادن به این ابهامات در اثر کثرت اسناد، یک کنوانسیون جدید در سال ۱۹۹۹ در مونترال پذیرفته شد.

با توجه به گذشت زمان و پیشرفت تکنولوژی و تغییرات اساسی نظام‌های حقوقی، بازمینی مبنای مسؤلیت موجود در کنوانسیون ورشو منطقی به نظر می‌رسید. چراکه وضعیت موجود نه به نفع مسافر بود و نه به نفع متصدیان. مسافران به خاطر تأمین امنیت بیشتر، و متصدیان به دلیل نیاز به جلب مشتری، نیاز به تغییر اساسی در نوع مسؤلیت داشتند. کنوانسیون مونترال مسؤلیت دو گانه ای را - که مبدع آن ژاپن بود (Regulatory management of the Warsaw System of air carrier liability/39)- تصویب کرد. بر اساس ماده ۲۱ کنوانسیون مونترال، مسؤلیت متصدی حمل و نقل تا ۱۰۰ هزار SDR^۱ به صورت مطلق است (حقوق بین الملل هوایی/۶۵) و از طرف دیگر، مسؤلیت متصدی در قبال خسارات بیشتر از محدوده فوق بر مبنای تقصیر خواهد بود (جباری، «مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی و سیر تحول آن»/۵۷).

مطابق مواد ۲۱ و ۲۲ کنوانسیون مونترال، تقصیر متصدی حمل و نقل در میزان مسؤلیت وی مؤثر است. اگر مسافری در حمل و نقل هوایی بیش از ۱۰۰۰۰۰ «حق برداشت ویژه» خسارت ببیند، متصدی حمل و نقل باید کلیه خسارات وارده را جبران نماید، مگر آن که متصدی حمل اثبات نماید:

الف- خسارت ناشی از تقصیر یا ترک فعل سهل انگارانه متصدی حمل یا
خدمه یا نمایندگان وی نبوده؛ یا

^۱ - SDR مخفف عبارت Special Drawing Rights است؛ به معنی حق برداشت ویژه، یک واحد پولی مصنوعی است که توسط صندوق بین المللی پول ایجاد شده است. این واحد پولی بر ارزش وجه رایج پنج کشور برتر دنیا مبتنی است.

ب- خسارت منحصرأ ناشی از تقصیر یا فعل یا ترک فعل سهل انگارانه شخص ثالث بوده است (جباری، «نقش تقصیر در مسؤولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی»/۳۳).

کنوانسیون ورشو گرچه بارها مورد اصلاح و بازبینی قرار گرفت اما گذشت زمان، قابلیت اجرای کنوانسیون ورشو را با تردیدهای رو برو ساخت، به گونه ای که آرایش موافقان و مخالفان را به دنبال داشت. از جمله این زمینه ها، قراردادهای کدشیر است که تقریباً در سالهای پس از اتمام جنگ جهانی دوم تعداد این نوع پروازها به فزونی گرائید. در هر حال کنوانسیون با این سؤال جدی رو برو شد که آیا شامل این نوع قراردادهای می شود؟ اما از آنجا که در این کنوانسیون متصدی حمل و نقل تعریف نشده است ضروری به نظر می رسید که حمل و نقلهایی که توسط متصدیانی که طرف قرارداد با مسافر نیستند تعریف و مقررات خاص آنها تدوین و تنظیم گردد. تدوین کنندگان کنوانسیون ورشو قوانینی برای حمل و نقل متوالی در نظر گرفته اند اما قراردادهای کدشیر را در این کنوانسیون پیش بینی نکرده اند و در عمل دادگاه ها با مشکل این که مفاد کنوانسیون ورشو برای کدام یک از متصدیان (متصدی حمل یا متصدی قراردادی) شامل می شود مواجه هستند. واگرایی در پاسخ دادن به این سؤال در قوانین مدنی کشورها موجب تصویب کنوانسیون های دیگری مانند گوادالاخارا شد.

تعریف و تاریخچه قرارداد کدشیر

تا به حال، تعریف دقیقی از قراردادهای کدشیر نشده است اما اساساً این نوع قراردادها یک شیوه معمول صنعت هوایی محسوب می شود که در آن دو ایرلاین کد

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۶۳
تشخیص^۱ خود را بر روی یک پرواز که انجام آن توسط یکی از متصدیان عملیاتی می
شود بکار می‌برند.

یاتا کُد شیر را چنین تعریف می‌کند: «کُد شیر، کاربرد کُد تشخیص پرواز یک
متصدی بر روی سرویس انجام شده توسط متصدی دیگر است» (INTERNATIONAL
(AIRLINE CODE-SHARING/6) در این نوع قرارداد، متصدی الف فروش و تبلیغات
سرویس‌های ایرلاین ب را - طوری که گویا برای خودش هست - به عهده می‌گیرد و
حمل مسافر و بار بر عهده ایرلاینی غیر از ایرلاین اعلان شده در اسناد سفر (مانند بلیط)
است. در اینجا متصدی انجام عملیات پروازی را متصدی حمل^۲ و متصدی دیگر را که
کار بازاریابی و فروش را انجام می‌دهد (On the Efficiency of Codeshare Contracts
(Between Airlines/9) متصدی قراردادی^۳ می‌نامند. code-share and passenger
liability/128)

اما واقعیت آن است که آن چه در مورد تعریف قراردادهای کُد شیر ذکر شده
است تعریفی از خود قرارداد نیست بلکه صرفاً به ارائه آثار این نوع قراردادها اکتفا شده
است. فی الواقع نوعی خلط بحث بین تعریف و آثار موضوع مورد بحث، صورت
گرفته است، چراکه به اشتراک گذاری کُد تشخیص، بارزترین اثر از آثار قراردادهای
کُد شیر است حال آن که کُد شیر چه نوع قراردادی است هیچ اشاره‌ای به آن نشده
است.

اما ایرفرنس در تعریف این اصطلاح رویه‌ای غیر از آن چه ذکر شد پیش
گرفته و در گزارش خود چنین تعریف می‌کند: کُد شیر، قرارداد فروش بین دو ایرلاین

^۱ - designator code یا کُد تشخیص؛ علامت دو حرفی شرکت‌های هواپیمایی است که توسط انجمن بین
المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) به شرکت‌های حمل و نقل هوایی اختصاص یافته، اشاره دارد. به عنوان یک قانون
کلی هر متصدی حمل و نقل کُد اختصاصی خود را دارد و هر کُد، اختصاص به یک شرکت خواهد داشت. این
کدها بر روی بلیط، اسناد باری، تعرفه‌ها و سیستم رزرواسیون کامپیوتری جهت شناسایی شرکت درج می‌شود.

^۲ -operating carrier

^۳ -marketing carrier

است که فروش و بازاریابی یک پرواز را تحت نام تجاری یا کد تشخیص خود منفرداً یا مشترکاً بر روی یک پرواز انجام می دهند. (Air France Qantas Code-share Agreement/24) هر چند که این تعریف نیز از جنبه‌هایی دارای ابهام بوده اما کُدشیر را قرارداد فروش تلقی می کند که نسبت به تعاریف دیگر مشخصاً اشاره به ماهیت خاص قرارداد می کند نه آثار آن. اما این که آیا کُدشیر به لحاظ حقوقی هم صرفاً یک قرارداد فروش محسوب می شود باید انواع آن مورد تحلیل کیفی قرار گیرد اگرچه پاسخ نویسنده‌گان به این سؤال منفی است.

خلاصه این که اگر بخواهیم ترجمه دقیقی از این گونه پروازها ارائه دهیم عنوان «پرواز نماد مشترک» صحیح به نظر می رسد. نتیجتاً باید گفت فصل مشترک همه تعاریف این است که قراردادهای کُدشیر، قراردادی ست بین دو (یا چند) شرکت هواپیمایی که به موجب آن یک شرکت، عملیات پرواز را انجام می دهد و هر دو (یا یک) شرکت بازاریابی و فروش را تحت کد تشخیص خود به عهده می گیرند. (The “dark side” of code-sharing the anticompetitive effects of code-sharing agreements/1) در پایان همین بخش به تبیین آن خواهیم پرداخت.

بارزترین نمونه ثبت شده کُدشیر در مطبوعات و مکتوبات حقوق هوایی به دهه ۱۹۶۰ برمی گردد که شامل پروازهای داخلی صنعت هوایی آمریکاست. در همین دهه بود که آلی جنی ایرلاین^۱ از مسیرهای کوتاه پروازی، که برایش بازده مالی نداشت، صرفنظر کرد. این ایرلاین در سال ۱۹۶۷ اقدام به معرفی قراردادی خاص به دیگر متصدیان هوایی کرد که در آن به منظور توافقی جهت انجام برخی سرویس‌های پروازی از طرف آلی جنی ایرلاین از شهرهای بزرگ به شهرهای کوچک پیشنهاد شده بود. اما این قرارداد منوط به شروطی بود به این شرح که هواپیمای حامل این سرویس

^۱-Allegheny Airline

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی _____ ۶۵

باید با نام تجاری آلی جنی ایرلاین پرواز کند، پرواز با شماره پرواز این شرکت بر روی بلیط هواپیما انجام پذیرد و سرویس‌های انجام شده باید در برنامه پروازی این شرکت قرار گیرد. شرکت‌هایی که این نوع قرارداد را پذیرفتند در انجام این نوع سرویس در مسیر کوتاه، مجهزتر از شرکت مذکور بودند. البته این شرکت نیز منافی را در این باره داشت از جمله هزینه عملیاتی کمتر و بهبود بازاریابی از فوائد این نوع قرارداد محسوب می‌شد (CODE SHARING IN INTERNATIONAL AVIATION/3).

در آمریکا این نوع قراردادها در سال ۱۹۸۰ برای پروازهای داخلی فراگیر شد و محرک اصلی اقدام به انعقاد چنین قراردادهایی در مسیرهای داخلی، ایجاد سیستم رزرو کامپیوتری^۱ بود که نتیجه اش مشخص شدن و لیست شدن سرویس‌های پروازی آنلاین^۲ بود. بر خلاف سیستم رزرواسیون ایرلاین‌ها، سی آر اس یک سیستم رزرو بی طرف بود و در همین راستا مجموعه قوانینی گردآوری شد و به امضای مقامات هم در ایالات متحده و هم در اتحادیه اروپا رسید. یکی از این قوانین، اهمیت و اولویت بالای پروازهای اتصالی آنلاین بود. در پاسخ به همین قانون، ایرلاین‌ها قرارداد کُد شیر را پذیرفتند و اجازه دادند تا پروازهای اتصالی توسط دیگر ایرلاین‌ها انجام گیرد. البته این نوع پروازها دیگر منحصر در پروازهای اتصالی نیست بلکه توسعه پیدا کرده است به گونه ای که در بررسی سالیانه در سال ۲۰۰۶ از ۲۰۰ ایرلاین بزرگ که در ژورنال ایرلاین بیزینس چاپ شد، بیش از ۱۰۰ ایرلاین پاسخ دادند که قرارداد کُد شیر با چندین ایرلاین دیگر دارند. (Competition impact of Airline code-share agreement/1)

انواع پروازها و انگیزه انعقاد قرارداد کُد شیر

^۱-CRS: Computer Reservation System

^۲-Online Connection

در بررسی و مطالعه موضوع پیش رو، با انواع مختلف پروازهای کُدشیر مواجه می شویم که در یک دسته بندی کلی می توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف) پروازهای نماد مشترک موازی: این نوع از پروازها بین دو متصدی حمل و نقل هوایی در دو کشور مختلف و در همان مسیر عملیاتی می شود. این دو متصدی پروازهایی را در ایام مختلف از هفته انجام می دهند؛ به عنوان مثال، پرواز مونترال-تورنتو- سئول را در نظر بگیرید که سه بار در هفته توسط ایر کانادا و چهار بار در هفته توسط کورین ایر لاین انجام می شود اما هر دو عملیات پروازی، کد هر دو شرکت را دارد (حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین المللی/۲۴۸)

ب) پروازهای نماد مشترک مکمل: در این نوع پروازها دو متصدی به منظور فراهم کردن یک پرواز اتصالی در یک مبدأ - مقصد با یکدیگر همکاری می کنند به گونه ای که هر کدام از متصدیان یک مسیر از پرواز را بر عهده دارند. (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/8)

ج) پروازهای خدمات پشتیبان: بررسی مطالعاتی ایکائو نشان می دهد که یک پرواز نماد مشترک ممکن است یک متصدی اصلی که کد خود را به اشتراک گذاشته و یک متصدی منطقه ای را شامل شود، البته ممکن است که این متصدی منطقه ای در مالکیت متصدی اصلی باشد (رژیم حقوقی هواپیمایی کشوری/۱۹۴) این نوع پرواز عموماً یک پرواز بین المللی را به یک پرواز داخلی اتصال می دهد. پرواز داخلی که به وسیله ایرلاین منطقه ای با کد مخصوص خودش عملیاتی می شود. این نوع پرواز زمانی کاربرد دارد که متصدی اصلی، قابلیت پرواز به مقصد منطقه ای و داخلی را ندارد و یا ممکن است قیمت پروازهای مستقیم بالاتر از آن چه مسافر مد نظر دارد باشد. (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/7)

محرك اصلی برای ایرلاین ها به منظور ورود به قراردادهای مذکور می تواند افزایش میزان پیشنهاد به مشتریان از نظر تعداد مقصد و زمان پرواز باشد؛ بدون این که مشکلاتی در مورد سرمایه گذاری، تأمین تجهیزات و یا ادغام با دیگر ایرلاین ها وجود

داشته باشد. قراردادهای کُد شیر موجب افزایش حضور ایرلاین ها در بازار می شود و همین امر، منجر به تسهیل بازاریابی خدمات ایرلاین ها خواهد شد. البته هستند متصدیانی که معتقدند که حضور آنها در بازار می تواند از طریق تبلیغات و فروش از کانال های مستقیم انجام گیرد و در این صورت، نیازی به انعقاد قراردادهای خاص نیست. (9/ Competition impact of Airline code-share agreement)

ایرلاین ها بر این باورند که افزایش دسترسی و افزایش میزان پیشنهاد به مشتریان، اعتماد دهی به بازار در مورد محصولات و خدمات پیشنهادی که از طریق ترکیب با دیگر ایرلاین ها حاصل می شود موجبات افزایش ترافیک مشتریان، افزایش درآمد و به همان میزان کاهش هزینه را دربر خواهد داشت.

بین ایرلاین ها دو دیدگاه نسبت به کُد شیر وجود دارد. مطابق دیدگاه اول، به منظور به دست آوردن نتایج مذکور الزاماً نیازی به چنین قراردادهایی نیست و این نتایج را بدون قراردادهای خاص هم می توان حاصل کرد. دیدگاه دوم که توسط بیشتر ایرلاین ها اتخاذ می شود معتقد است که شکل های دیگر همکاری را بدون قراردادهای کُد شیر نمی توانند داشته باشند و سودآوری در قالب این قراردادها بسیار بالاست. اگرچه جوانب مثبت قرارداد کُد شیر چه به لحاظ افزایش ترافیک و درآمد برای متصدیان و چه به لحاظ کاهش قیمت برای مسافر وجود دارد اما تلاش ایرلاین ها برای افزایش این قراردادها منجر به محدود شدن فضای رقابتی در بازار خواهد شد (همان).

معمولاً کُد شیر همراه با یکسری قواعدی (مانند قیمت های مشترک، فروش ظرفیت یکدیگر) است که رویه ضد رقابتی را تقویت می کند و این قواعد تأثیرات منفی خود را دارد. بر همین اساس، در ابتدای قرارداد کُد شیر یک نوع شراکت^۱ هم بین متصدیان برقرار می شود و همین امر موجب شکل گیری گروه های بزرگ تر متصدیان حمل و نقل هوایی و تسلط بیشتر آنان بر صنعت حمل و نقل خواهد شد و این

^۱ - مقصود از شراکت در این باب، الزاماً شراکت تجاری یا مدنی نیست بلکه، مقصود در اینجا صرفاً مفهوم انتفاع از منافع توسط طرفین در قالب هر نوع قراردادی است.

گروه ها موجب حذف متصدیان مستقل از بازار رقابت حمل و نقل هوایی خواهند شد (همان).

البته بند اول ماده ۸۱ قانون رقابت اروپا همین موضوع را پیش بینی کرده و با بیان صریح، هر فعالیت مغایر با اصول عمومی بازاریابی و هر توافقی بین متعاهدین و هر رویه ای که ممکن است تجارت بین کشورهای عضو را تحت تأثیر بگذارد بگونه ای که اثرش محدودیت رقابت در بازار باشد، ممنوع می‌کند. (EC Competition Law /25)

ثابت نگهداشتن قیمت‌های خرید و فروش، محدود کردن و کنترل تولید، بازار و سرمایه گذاری، اعمال شرایط متفاوت برای معاملات مشابه برای دیگر رقبای تجاری به گونه ای که آنها را در شرایط نامساعد رقابتی قرار دهد، منوط کردن انعقاد قرارداد به پذیرش تعهدات اضافی توسط طرف تجاری در حالی که این تعهدات هیچ ارتباطی به موضوع قرارداد ندارد و حتی به اشتراک گذاردن بازار در صورتی که منتهی به آثار سوء رقابتی شود همه داخل در موضوع ماده ۸۱ قانون رقابت مذکور می‌باشد. (Competition Law and Policy in the EC and UK/19,136)

قرارداد کُدشیر و قلب واقعیت

مسافر بر این باور است که پرواز به وسیله ایرلاینی انجام می‌شود که وی بلیط را از آن اکتیاع کرده است. در حالی که پرواز در این نوع قراردادها به وسیله متصدی دیگر انجام می‌شود و این که یک ایرلاین طوری عمل کند که مسافر به تصور این که عملیات پرواز توسط همان ایرلاین انجام می‌گیرد و به این قصد بلیط خریداری کند؛ این یعنی فریب. اگرچه این نوع خاص از قراردادها در حال افزایش است اما دارای منتقدانی هم هست، منتقدانی که کُدشیر را فقط یک شیوه ترغیب مسافر می‌دانند.

طبق یک بررسی که در نوامبر ۱۹۹۶ توسط یاتا انجام گرفت بین یک گروه از هزاران مسافر تقریباً نصف مسافران، کسانی که مجبور به تغییر ایرلاین بودند، اعلام کردند که این یک تجربه ناخوشایند است. اما در بررسی‌های ۱۹۹۷ که توسط انجمن

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۶۹

حمل و نقل هوایی آمریکا^۱ انجام شد این نکته حائز اهمیت بود که قرارداد کُد شیر قویاً مسافران را مضطرب می‌سازد؛ در این مورد برخی مخالف سرسخت بودند و عده ای هم بی تفاوت. اما فقط ۳/۵ درصد رضایت داشتند. (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/26)

دلیل اصلی مخالفت با این نوع قراردادها ریشه در باور افرادی داشت که قرارداد کُد شیر را تدلیس سیستماتیک می‌دانستند؛ و از آنجا که مسافران اطلاعات کافی و لازم برای شناسایی متصدی واقعی نداشتند همین موضوع در اثر قلب واقعیت، منجر به فریب مسافر می‌شد.

فعالیت‌های کُد شیر می‌تواند موجب گمراهی و فریب مسافر شود مگر این که وی از ابتدا از انجام این نوع پرواز خاص مطلع باشد. در هر حال، متصدیان کُد شیر در مورد شفافیت کامل در باب این موضوع با مسافر در تردید هستند چرا که آنها از طریق توسعه نام تجاری خود اقدام به جذب بیشتر مسافر می‌کنند و همین مسأله بهره‌وری آنان را افزایش می‌دهد. (INTERNATIONAL AIRLINE CODE-SHARING/98)

ممکن است برای مشخص کردن در صفحه نمایش اعلام پرواز - به منظور تفکیک این پروازها از پروازهای عادی، از علامت ستاره (*) استفاده شود و این یعنی این که پرواز مذکور توسط متصدی دیگر انجام می‌پذیرد. قوانین ایالات متحده متصدیان را به ارائه اطلاعات کافی و به موقع به مسافران از طریق ارتباط کلامی قبل از رزرو بلیط ملزم می‌کند. به این معنا که بایست هویت کامل متصدی حمل - اگر غیر از متصدی قراردادی است - شفافاً اعلام شود. این قوانین کُد شیر را رویه‌ای ناعادلانه و فریبکارانه تلقی می‌کردند و حتی در مواردی، جریمه و مجازات‌هایی را برای شرکت‌های هوایمایی به خاطر عدم اجرای قوانین، تحمیل کرده‌اند. به عنوان مثال، در ۳۰ اکتبر ۱۹۸۹ ایسترن ایرلاین به خاطر نقض قوانین مذکور، متحمل پرداخت ۷۵ هزار دلار

۱-ATA : The US Air Transport Association

آمریکا شد؛ و یا در ۲ اکتبر ۱۹۹۱ میدوی ایرلاین ۳۰ هزار دلار آمریکا به خاطر قصور در معرفی و اعلان مقررات کُدشیر، متحمل پرداخت غرامت شد (همان).
دپارتمان حمل و نقل آمریکا در بررسی سه ماهه خود از رویه معمول کُدشیر متوجه شد که ۳۰ درصد از مسافران بین المللی - کسانی که از این نوع قراردادها استفاده می کنند- اطلاعی در مورد این که کدام متصدی، عملیات پرواز را انجام می دهد ندارند و همین موضوع، دپارتمان را به منظور تصویب قوانین جهت پوشش دادن کاستی های موجود ترغیب کرد (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/32) به گونه ای که استفاده از علامت ستاره به عنوان مشخصه پروازهای کُدشیر، فراهم کردن اطلاعات شفاهی به مسافران، استفاده از تبلیغات رسانه ای برای معرفی این نوع پروازها در انجام این نوع پروازها الزام آور شد.

بند ۷ مقررات کمیته اروپایی در ارتباط با معرفی هویت متصدی واقعی صراحت دارد و آنجا که پرواز توسط متصدی دیگری انجام می شود تأکید بر شناسایی متصدی واقعی دارد و این الزام را در همه موارد قابل کاربرد می داند. بخش ۱۴ قانون تجارت ۱۹۶۸ انگلستان، بیان اظهاراتی که متکلم از کذب آن مطلع است یا بی دقتی در ایجاد اظهاراتی که کذب باشد را جرم تلقی می کند (همان)^۱ در این باب می توان به قابلیت ابطال معامله در حالت فریب و اجبار در ماده ۱۲۳ ق.م آلمان نیز اشاره کرد.^۲
در قضیه آر. وی^۳ مدعی علیه، یک اپراتور تور بود که بلیط برگشت گت ویک به آلی نس صادر کرده بود. پرواز برگشت در ساعت ۱۲:۵۵ انجام می شد اما ناگهان مسافر با یک بلیط جایگزین روبرو شد که نشان می داد پرواز برگشت با شرکت دیگر و

^۱-Ibid

^۲-German Civil Code, Art 123

^۳-R.V. Avroplc

۷۱ —————
بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی
در ساعت ۱۲:۰۰ انجام می‌شود. اما مسافر در روز برگشت متوجه شد که پرواز
جایگزین به مقصد گت ویک نیست و این که پرواز ابتدائیشان اصلاً در ساعت ۱۲:۵۵
وجود خارجی ندارد. پس از شکایت مسافر، دادگاه مدعی علیه را با استناد به بخش ۱۴
قانون تجارت به دو فقره جرم محکوم کرد. بر اساس بخش ۱۴ قانون تجارت، اتهامات
به عبارات موجود در بلیط اصلی و عبارات گنجانده شده در بلیط جایگزین در مورد
مقصد برنامه ریزی شده مربوط می‌شد. دادگاه معتقد بود که متهم خبر از کذب بودن
این اظهارات داشته است و نهایتاً شرکت به دلیل نقض بخش ۱۴ قانون تجارت، چون
اظهارات در زمان ارائه کلاً کذب بوده است محکوم به پرداخت غرامت شد (همان).
نتیجتاً؛ قضیه آر. وی می‌تواند به عنوان یک رویه قضایی مهم در نظر گرفته شود؛ چرا
که شرایط مشابهی می‌تواند در کُد شیر به وجود آید.

تعریف اصطلاح متصدی، متصدی قراردادی و واقعی

تعریفی از کلمه متصدی، نه در کنوانسیون ورشو ارائه شده است و نه در پروتکل
لاسه (Liability in private international air law for aircraft repair caused
accident/47). اما در اولین مجمع ایکائو جایی که بازبینی پیش نویس کنوانسیون ورشو
مورد بحث قرار گرفت این پیش نویس که توسط هیأت بریتانیایی ارائه شد، اصطلاح
متصدی چنین تعریف شد که مالک یا اپراتور یک هواپیما، کسی که وارد قرارداد
حمل با مسافر می‌شود. (INTERNATIONAL AIRLINE CODE-SHARING/120)
کنوانسیون ورشو متضمن یک قرارداد حمل است؛ بر همین اساس، کلمه متصدی باید
کسی باشد که با نام خودش وارد قرارداد با مسافر شده است، اما از نظر کامن لا،
متصدی بودن در کنوانسیون ورشو به ماهیت انجام حمل واقعی است بر این اساس، همه
قوانین در مورد متصدی ای قابل اجراست که حمل را انجام می‌دهد. ()
IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS'
LIABILITY/71) به عبارتی، در حقوق انگلیسی-آمریکایی کسی که عملاً حمل و نقل

را انجام می‌دهد، مسؤول شناخته می‌شود. (The Air Carrier's Liability for Passenger Damages/13) البته در این میان مخالفینی نیز هستند که معتقدند، متصدی واقعی نمی‌تواند موضوع کنوانسیون ورشو قرار گیرد چرا که برای اجرایی شدن کنوانسیون باید یک رابطه قراردادی بین آن و مسافر برقرار باشد تا در صورت سانحه به منظور دریافت غرامت با استناد به همین دلیل بتوان اقامه دعوا کرد. (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/59) و در این باره می‌توان به حقوق اروپای قاره‌ای اشاره کرد که متصدیانی را که قرارداد حمل و نقل منعقد نموده اند، مسؤول می‌شناسد. (The Air Carrier's Liability for Passenger Damages/13) بر این اساس، کنوانسیون در صورت سانحه، متصدی قراردادی را مسؤول می‌داند چرا که مفاد کنوانسیون هم در همین معنا ظهور دارد. برای مثال، ماده ۱ صراحت در این معنا دارد که اصطلاح international carriage به معنی هر متصدی ای است که طرف قرارداد محسوب می‌شود؛ بنابراین کاربرد مفاد کنوانسیون، مستلزم یک قرارداد است.

در بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون ورشو، تعریف متصدی قراردادی آمده است و آن اشاره دارد به فردی که قرارداد حمل را به عنوان اصیل با مسافر تحت کنوانسیون ورشو منعقد می‌کند. بنابر این متصدی قراردادی شخصی است که در قالب یک قرارداد رابطه خود را با مسافر تعریف می‌کند.

دیدگاه‌های مختلفی در مورد مسؤولیت مدنی متصدی قراردادی وجود دارد که در انجام حمل هیچ نقشی ندارد. برخی بر این باورند که متصدی قراردادی صرفاً یک نماینده از طرف متصدی حمل است؛ در نتیجه، وی نمی‌تواند موضوع شکایت قرار گیرد. دیدگاه اول ممکن است در موقعیتی دیگر کاربرد داشته باشد؛ جایی که متصدی قراردادی به عنوان آژانس مسافرتی برای متصدی حمل عمل می‌کند. بنابراین مقررات کُدشیر در مورد آن کاربرد نخواهد داشت. چرا که در موقعیت کُدشیر متصدی قراردادی برای خودش بازاریابی و فروش انجام می‌دهد نه برای دیگری. (

تعریف متصدی واقعی توسط یک توصیف معکوس بیان شده و آن این که متصدی واقعی، شخصی غیر از متصدی قراردادی است اگرچه وی رابطه قراردادی با مسافر ندارد اما در چارچوب یک قرارداد با متصدی قراردادی در ارتباط است و به واسطه همین قرارداد، مجاز به انجام عملیات پرواز است. (The Air Carrier's Liability for Passenger Damages/11)

نهایتاً متصدی در صورتی به عنوان متصدی واقعی لحاظ می شود که پرواز را به صورت فیزیکی انجام دهد. بنابراین، سه معیار مشخص برای متصدی واقعی وجود دارد:

۱- متصدی واقعی غیر از متصدی قراردادی است.

۲- متصدی واقعی می بایست مجوز انجام عملیات حمل را از طرف متصدی قراردادی دریافت کند.

۳- متصدی واقعی باید عملیات حمل را انجام دهد.

گوندر در پاسخ به این سؤال که آیا کنوانسیون ورشو نسبت به متصدی واقعی قابلیت اجرا دارد یا خیر؟ می گوید که نقطه آغازین مناسب در این باره قوانین کلی تفسیر در ماده ۳۱ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین (حقوق معاهدات) نهفته است و بر این اساس، معانی معمولی و عرفی داده شده به کلمات ملاک است. البته وی تاکید می کند که سایه‌ای از ابهام وجود دارد و آن این که چطور می توان کنوانسیون در مورد متصدی واقعی قابل اعمال باشد بدون این که آن وارد رابطه قراردادی شده باشد (IMPLICATIONS OF CODE-SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/59) البته بایست این نکته را یادآور شد که در عرف زمان تصویب کنوانسیون ورشو- با توجه به این که محل بحث، قرارداد کدشیر است نه حمل متوالی - متصدی قراردادی از متصدی حمل منفک نبوده و به دلیل عدم پیچیدگی های سیستم حمل و نقل جهان امروز، مستنبط از اصطلاح «متصدی» در کنوانسیون ورشو،

همان متصدی قراردادی است. بعبارتی کدشیر موضوعاً از محل بحث خود کنوانسیون ورشو خارج است.

رویکرد کامن لا و سیویل لا

اما تفسیر کامن لا و سیویل لا در این مسأله که کدام یک از متصدیان تحت کنوانسیون ورشو قرار می‌گیرد، اختلافی است. تحت سیویل لا متصدی ای که حمل و نقل را انجام می‌دهد بدون این که وارد رابطه قراردادی شود نمی‌تواند تحت کنوانسیون ورشو قرار گیرد؛ بنابراین وقتی بین متصدی قراردادی و متصدی حمل‌قائل به تفکیک شویم غیر ممکن است که شاکی بتواند از متصدی ای که هیچ رابطه قراردادی بین آنها نیست ادعای خسارت کند؛ نتیجتاً از نظر سیویل لا ادعای جبران خسارت باید از متصدی ای باشد که یک قرارداد بین او و مسافر است (همان/۶۲).

اما این نظر در تعارض با دیدگاه قبلی کامن لا است که دلیل اقامه دعوا توانایی انتساب مسئولیت مدنی را به متصدی حمل دارد تا متصدی قراردادی. نظر قبلی کامن لا این بود که متصدی حمل به دلیل قصورش مسؤول است حتی اگر رابطه قراردادی بین وی و مسافر نباشد. اما دیدگاه فعلی کامن لا متصدی قراردادی را مسؤول دانسته و علت اقامه دعوا را ناشی از قرارداد حمل می‌داند.

اما طبق مواد ۱۳۸۲ و ۱۳۸۴ ق.م فرانسه متصدی واقعی مسؤول است. ماده ۱۳۸۲ ق.م فرانسه تصریح دارد که هر عمل از شخص که موجب آسیب به دیگری شود فرد را به دلیل تقصیر رخ داده متعهد به جبران خسارت برای زیان‌دیده می‌کند.^۱

ماده ۱۳۸۴ ق.م فرانسه اشعار دارد که فرد نه تنها به خاطر آسیب‌های ناشی از عمل خود مسؤول است بلکه به خاطر آسیب‌های ناشی از عمل افراد تحت مسؤولیتش یا اشباعی که وی آنها را تحت مالکیت خود دارد مسؤول خواهد بود. بر اساس این مواد قانونی می‌توان گفت که متصدی واقعی بابت هواپیمای تحت مالکیتش مسؤول

1-Art -1382-Tout fait quelconque de l'homme quicause a autrui un dommage oblige celui par la faut duquel il est arrive a la reparer.

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۷۵

است نظر به این که او متصدی هواپیماست. بنابراین مسؤول دانستن او به مجرد اثبات رابطه سببیت بین هواپیما و آسیب اثبات شده به وسیله مسافر امکان پذیر است (همان/۶۳).

تفکیک متصدی حمل و قراردادی در حقوق ایران

تعهدی که متصدی در برابر فرد بعهده می گیرد ناظر به نتیجه کار است که آن را اصطلاحاً تعهد به نتیجه می نامند که حتی در صورتی که مباشرت حمل را به دیگری واگذار نماید همچنان متعهد به سالم رساندن است. مطابق ماده ۳۸۸ ق.ت که از بندهای اول و سوم ماده ۴۴۷-۴۴۸ و ۴۴۹ قانون تعهدات سوئیس اقتباس شده است (حقوق تعهدات/۳۲۳) «متصدی حمل و نقل، مسؤول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از این که خود مباشرت به حمل و نقل کرده یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور به این کار کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است».

در ذیل ماده فوق آمده است: «... بدیهی است که در صورت اخیر، حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است». ماده مزبور متضمن حکم اضافی و توضیحی است که به منظور رفع ابهام مقرر گردیده است. و عبارت «بدیهی است» حاکی از امر سابق واضحی است بدون آن که قصد تغییر قواعد عام مدنی را داشته باشد و صرفاً امر غالب را بیان می کند (امینی، «اجتماع مسؤولیت متصدی حمل و نقل با ضمان مقصر نسبت به صاحب کالا»/۱۱۰).

بنابراین در صورت رجوع متضرر به متصدی قراردادی و جبران تمام خسارات وارده توسط متصدی قراردادی، متصدی مذکور حق رجوع به متصدی حمل را خواهد داشت چرا که مطابق ماده ۳۸۸ ق.ت نهایتاً مسؤولیت برعهده متصدی ای است که عملیات حمل را انجام داده است و بر اساس قاعده، فردی که مباشرت حمل را بر عهده می گیرد مسؤول نهایی است؛ در این باره می توان به ماده ۳۸۶ ق.ت نیز اشاره داشت (مسؤولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)/۳۵۴) مطابق این ماده در صورت تلف یا گم شدن کالا متصدی حمل مسؤولیت پرداخت قیمت آن را بر عهده دارد مگر این که تلف یا گم

شدن به خود کالا یا مستند به تقصیر ارسال کننده یا تحویل گیرنده یا ناشی نوع تعلیمات آنها بوده و یا این که مربوط به فورس ماژور (قوه قاهره) بوده است. بنابراین متصدی حمل، مسؤول تلف است مگر این که ثابت کند تلف در صورت تقصیر صاحب کالا بوده یا در نتیجه علت خارجی یا احتراز ناپذیری (فورس ماژور) به وجود آمده است. با وجود این، دیوان عالی کشور در سال ۶۳ رأی وحدت رویه شماره ۲۹ - ۱۳۶۳/۷/۲۸ را صادر کرد که بر اساس این رأی متصدی حمل در صورتی ضامن است که دارای اختیارات و تعهدات از طرف متصدی حمل و نقل اصلی باشد. از اینرو بر اساس رأی فوق متصدی حمل مسؤول خسارات نیست مگر این که در اثر قرارداد همکاری در حکم متصدی حمل اصلی باشد یا در اثر اظهارات و رفتار خود چنین مستفاد گردد که مسؤولیت حمل را پذیرفته است (اسدی، «مسئولیت متصدی»/۱۶) رأی وحدت رویه در دو مورد استثنا شده است: قبول کردن مسؤولیت در اثر قرارداد همکاری با متصدی قراردادی (اصلی)؛ و طرز رفتار خود متصدی حمل، گویی که مسؤولیت را پذیرفته است. همان طور که گفته شد تفکیک متصدیان حمل و قراردادی در حقوق ایران نیز پذیرفته شده؛ بنابراین متضرر مطابق ماده ۳۸۶ ق.ت هم می تواند به جهت سهولت طرح دعوا علیه متصدی حمل، به نامبرده رجوع نماید، و هم می تواند مطابق ماده ۳۸۸ ق.ت به متصدی اصلی (متصدی قراردادی) مراجعه کند.

تفکیک انواع قراردادهای کُدشیر

بلاک اسپیس^۱

در این نوع قرارداد، متصدی الف تعداد ثابتی از صندلی ها را - طبق یک شیوه از پیش تعیین شده (6/ Air France Qantas Code-share Agreement) - جهت بازاریابی به متصدی به می فروشد. (Domestic Codesharing, Alliances and Airfares in the

^۱-Block Space

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۷۷

U.S/6) و در اصطلاح فقهی اقدام به تملیک مال در برابر عوض معلوم می کند (جواهر الکلام/۲۰۳/۲۲؛ تحریر الوسیله/۱/۴۳۶) ریسک تجاری فروش این بلیط ها بر عهده متصدی ب است. وی فروش را تحت کد خود انجام می دهد.-(IMPLICATIONS OF CODE SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/23) همان گونه که پیداست این قرارداد در قالب بیع انجام می شود و به تبع دارای آثار خاص خود خواهد بود و به اشتراک گذاری کد را می توان در قالب شرط ضمن عقد در نظر گرفت.

فری اسپیس^۱

تفاوت اصلی این مورد با مورد قبل در این است که هیچ ظرفیت مشخص از پیش تعیین شده ای جهت واگذاری وجود ندارد. در اینجا فروش بلیط به صورت نامحدود و آزاد بوده و متصدی ب تحت کد خود اقدام به فروش نامحدود بلیطهای متصدی الف می کند. (Air France Qantas Code-share Agreement /11). در این حالت، متصدی حمل (الف) کوپن بلیط ها را جمع آوری کرده و به متصدیان قراردادی کارمزد پرداخت می کند. بر این اساس، متصدیان قراردادی بدون سرمایه گذاری فنی و انسانی درآمد مازاد کسب می کنند. در چنین توافقی، پرواز کد تشخیص همه متصدیان شرکت کننده در قرارداد کد شیر را خواهد داشت. (INTERNATIONAL AIRLINE CODE-SHARING/14)

کد شیر با لیزینگ^۲

در این مورد متصدی حمل (الف) با هواپیما و خدمه پروازی که توسط متصدی دیگر (ب) تهیه شده است مبادرت به انجام پرواز می کند. خطر اقتصادی این نوع قراردادها بر عهده شرکت اصلی (الف) است که اجاره بهای شرکت ب را - در ازای اجاره هواپیما و خدمه - می پردازد (همان). در این نوع از قرارداد همان گونه که مشخص

^۱-Free Space

^۲-Code-share with leasing

است یک شرکت در قبال اجاره هواپیما اقدام به پرداخت اجاره بها نموده و همان طور که قبلاً گفته شد به اشتراک گذاری کد می‌تواند به عنوان شرط ضمن عقد مطرح باشد.

ویژگی های قرارداد کد شیر

قرارداد کد شیر یک عقد عهدی است

از تعاریف و عملیات قرارداد مذکور چنین بر می‌آید که قرارداد کدشیر به اعتبار اثر عقد (دوره مقدماتی حقوق مدنی، اعمال حقوقی/۴۷) یک عقد عهدی است که در آن متصدی قراردادی، تعهد به فروش تعداد مشخصی از بلیط را دارد. از طرف دیگر، متصدی حمل، متعهد به پرداخت حق السعی یا کمسیون به متصدی قراردادی است. آن گونه که از تعاریف عقد عهدی بر می‌آید نتیجه قرارداد کدشیر ایجاد تعهد است (حقوق تعهدات تحلیل فقهی حقوقی/۵۳) بنابراین، طرفین قرارداد مطابق اصل آزادی اراده در مورد عمل حقوقی مشخصی به توافق رسیده‌اند و نتیجه این توافق، تعهدات ایجاد شده است. نتیجتاً قرارداد مذکور یک قرارداد غیر معین عهدی است چرا که اثر مستقیم و اصلی آن ایجاد تعهد است برای طرفین در قبال دیگری. (قواعد عمومی قراردادها/۱/۷۵؛ ترمینولوژی حقوق/۴۹۵).

قرارداد کدشیر یک عقد مغایه ای است

یک عقد بر اساس هدف اقتصادی به دو بخش عقد مغایه (معامله) و عقد مسامحه قابل تقسیم است (حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها/۱/۱۲۸). وفق ماده ۲ قانون تجارت، قرارداد کدشیر از اعمال تجاری ذاتی محسوب می‌شود و مانند دیگر اعمال تجاری متعاملین در قراردادهایی مثل قراردادهای حمل و نقل (حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها/۲/۳۸) با قصد انتفاع از معامله - به طوری که در عرف، صدق تجارت نماید (ترمینولوژی حقوق/۴۷۱) - به دنبال کسب سود می‌باشند. در نتیجه، قرارداد کدشیر از جمله عقود مغایه ای است و وجود علم تفصیلی به ارکان قرارداد لازم می‌باشد.

قرارداد کد شیر یک عقد لازم است

لزوم و جواز هر عقدی با انعقاد آن با توجه به طبیعت و مصلحت مندرج در آن روشن و مشخص می شود (امین، «اصل لزوم قراردادها در فقه و قانون مدنی» ۲۱) با وجود این، در قراردادها اصل لزوم است به گونه ای که اگر در لزوم یا جواز قراردادی تردیدی حاصل شد باید آن را لازم دانست الا ما خرج بدلیل (حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها/۲۵۳/۳).

در واقع، لزوم و جواز عقد مبتنی بر مصالح ذاتی موجود در انعقاد عقد است بنابراین اگر لزوم به مصلحت و منفعت طرفین باشد عقد، لازم است و اگر جواز به سودشان باشد عقد، جایز است (تأثیر اراده در حقوق مدنی/۱۱۳).

غالب عقودی که بین افراد جامعه منعقد می گردد عقد لازم است نه عقد جایز؛ چرا که چرخ اقتصاد و زندگی بر مدار عقد لازم می چرخد. علما و دانشمندان علم حقوق از این غلبه اتخاذ اصل کرده و هر عقدی نسبت به طرفین آن را لازم الاتباع می دانند و در واقع مقصود از اصالة اللزوم در عقود همین معنا می باشد (ترمینولوژی حقوق/۵۳). با این توضیح باید گفت که قرارداد کد شیر، یک عقد لازم است و از آنجا که متصدیان حمل و قراردادی به عنوان طرفین عقد، تعهداتی را نسبت به یکدیگر پذیرفته اند حکم به جواز قرارداد کد شیر با ساختار و فلسفه انعقاد آن سازگار نخواهد بود. چرا که با جائز دانستن قرارداد مذکور، طرفین می توانند با برهم زدن آن، حق طرف مقابل را نادیده گرفته و تعهداتی که پذیرفته اند را زیر پا بگذارند، در حالی که اقتضای قرارداد کد شیر چنین نیست.

مهم تر از همه، واقعیات تجاری دنیای امروز و عرف معمول در حمل و نقل هوایی است و در این باره باید گفت که جایز دانستن قرارداد کد شیر با واقعیت های تجاری و بازرگانی دنیا از یک طرف و عرف حاکم بر مراودات بین شرکت های هواپیمایی از طرفی دیگر به هیچ عنوان سازگاری ندارد.

قرارداد کد شیر یک عقد معوض است

قرارداد کد شیر یک عقد معوض است؛ به این معنا هر یک از طرفین قرارداد در مقابل مالی که می دهند یا تعهد و دینی که به عهده می گیرند مال یا تعهد دیگری را برای خود تحصیل می کند. در عقد معوض دو تعهد متقابل وجود دارد (دوره مقدماتی حقوق مدنی اعمال حقوقی/۴۱) و در واقع چنین قراردادی مبتنی بر قبول تعهد از طرفین است (ترمینولوژی حقوق/۴۶۳). در واقع، قرارداد کد شیر همان طور که گفته شد تعهد متصدی قراردادی به فروش بلیط با نام خود و به حساب دیگری در برابر تعهد پرداخت حق السعی یا کمسیون از طرف متصدی حمل است.

تحلیل قرارداد فری اسپیس

در این رابطه محتمل ترین فروض را مورد بررسی قرار می دهیم:

کد شیر قرارداد حق العمل کاری است

ماده ۳۷۵ ق.ت در تعریف حق العمل کاری چنین مقرر می دارد: حق العمل کار کسی است که به اسم خود و به حساب دیگری (آمر) معامله کرده و در مقابل حق العملی دریافت می دارد.

تعهد حق العمل کار مبنی بر انجام معامله به نام خود و به حساب دیگری، یکی از ویژگی های مهم در تشکیل قرارداد حق العمل کاری است که موجب تمایز آن با دیگر قراردادها است به طوری که اگر این مهم در قرارداد حق العمل کاری کنار گذاشته و یا نادیده انگاشته شود، بلاشک قرارداد مذکور، هر چیزی غیر از قرارداد حق العمل کاری خواهد بود.

مطابق این ماده، حق العمل کار بر اساس قرارداد حق العملکاری در برابر آمر موظف می شود معامله ای را به نام خود و به حساب آمر با شخص ثالثی منعقد نماید. آمر نیز متقابلاً در برابر حق العمل کار متعهد می شود در مقابل انجام معامله معهود توسط حق العمل کار، کارمزد مورد توافق را به او بدهد. بنابراین، هر یک از

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۸۱

طرفین عقد حق العملکاری در برابر یکدیگر، حقوق و تعهداتی دارند. به نحوی که حقوق یک طرف، تعهدات طرف دیگر محسوب می شود. مطالبه حق العمل و سایر مخارجی که حق العمل کار در راستای ایفای وظایف خود متحمل شده از جمله حقوق حق العمل کار محسوب می شود (حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها/۷۹/۲).

انجام معامله به نام حق العمل کار، بدین مفهوم است که باید حق العمل کار با نام خود وارد معامله با شخص ثالث (طرف قرارداد) شود. لذا، حق العمل کار در تشکیل عقد با طرف معامله، اصیل است. به عبارت دیگر، اراده یا انشاء حق العمل کار در ایجاد ماهیت حقوقی عقد مؤثر بوده و از اینرو در برابر شخص ثالث، طرف معامله محسوب می شود.

در رابطه با حق العمل کاری احتمالاً با یک اشکال مواجه می شویم؛ از آنجا که ایجاد ماهیت حقوقی عقد مؤثر بوده، از این رو حق العمل کار است که در برابر شخص ثالث، طرف معامله محسوب می شود. یکی از آثار مهم این بحث، متعهد شدن حق العمل کار در برابر شخص ثالث است؛ در نتیجه آمر در برابر شخص ثالث (طرف قرارداد با حق العملکار) مسئولیتی ندارد (حقوق تجارت/۷۶؛ حقوق تعهدات/۹۹؛ حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها/۷۹/۲)؛ این در حالی است که در قرارداد کدشیر، در باب مسئولیت مدنی، هر دو متصدی قراردادی و متصدی حمل مسئولیت دارند.

مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در قراردادهای کدشیر

کنوانسیون گوادالاخارا و پروتکل لاهه با تفکیک متصدی قراردادی و واقعی یکی از مسائل مغفول مانده در کنوانسیون ورشو را پوشش دادند به گونه ای که متصدی واقعی فقط نسبت به انجام عملیات پروازی و متصدی قراردادی نسبت به تمام حمل و نقل مسئول است. این اصل مهم مستنبط از ماده ۲ کنوانسیون گوادالاخارا است که منجر به توسعه گروه های مسئول در برابر کنوانسیون ورشو شد. فی الواقع اینجا هر متصدی هم منفرداً و هم مشترکاً^۱ مسئول هستند- (IMPLICATIONS OF CODE)

¹-Both carriers will be jointly and severally liable

SHARING AGREEMENTS ON AIR CARRIERS' LIABILITY/76) و در واقع، بر اساس داده های فقه امامیه، متصدی حمل و متصدی قراردادی در برابر مسافر مسئولیت تضامنی دارند. چرا که ماده ۳ کنوانسیون گوادالاکارا، هرگونه فعل و ترک فعل متصدی واقعی را در حکم فعل و ترک فعل متصدی قراردادی می داند و بالعکس. بنابراین شکات می توانند علیه متصدی قراردادی اقامه دعوا کنند جایی که عامل زیان فعل و ترک فعل متصدی واقعی است. در حقیقت، نقطه عطف و تمرکز کنوانسیون گوادالاکارا در ماده ۷ قرار دارد که یک مدیون مکمل به زیاندیدگان معرفی می کند. ماده ۱۹ کنوانسیون مونترال نیز، راه حل این وضعیت را در مطالبه خسارات از هر دو متصدی می داند.

بر این اساس، این اشکال وارد است که ظاهراً قرارداد حق العمل کاری قابل انطباق با قرارداد کدشیر نیست. البته شاید بتوان با استناد به نظریه اصیل واقعی و ظاهری پاسخ این اشکال را داد.

در نظریه اصیل ظاهری، طرف قرارداد در انعقاد عقد به نام خود عمل کرده اما به دلیل قراردادی که از قبل با اصیل واقعی داشته، در واقع این اقدامات را برای وی و به حساب وی انجام داده است. عده ای حق العمل کاری را از مصادیق اصیل ظاهری می دانند (نصیری، «نظریه اصیل واقعی و alter ego» ۲۱۷) محاکم کامن لا سعی کرده اند با توسل به نظریه اصیل واقعی، نقاب از چهره شخص واسطه بردارند و به خواهان اجازه طرح دعوای مستقیم علیه کنترل کننده رابطه حقوقی بدهند؛ پس چون اراده عامل تحت کنترل آمر است تعهدات، منتسب به اراده کننده است و باید به اصیل واقعی رجوع کرد (نصیری، «نظریه اصیل واقعی و alter ego» ۲۲۲).

با توجه به این که اعمالی که فرد تحت نظارت دیگری انجام می دهد از اراده کنترل کننده نشأت می گیرد (undisclosed principle rights and liabilities /412) می توان گفت که کنترل کننده، اصیل واقعی است. بر این اساس، باید اذعان داشت که طرف قرارداد ظاهراً به اصالت و واقعاً به وکالت، عقد را منعقد کرده است.

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۸۳

بنابراین هرگاه ثابت شود که در موقع انعقاد عقد، اراده طرف قرارداد در اختیار خودش نبوده و کنترل آن توسط فرد دیگری بوده است تعهد ایجاد شده را می توان به اصیل واقعی منتسب کرد (نصیری، «نظریه اصیل واقعی و alter ego»/۲۲۴).

یکی از دلایلی که مسئولیت را متوجه اصیل واقعی می کند این است که در واقع، این اصیل واقعی است که منتفع از قرارداد است به همین دلیل، ضررهای حاصل از آن نیز باید توسط وی تحمل شود (undisclosed principle rights and liabilities) ^۱. (411/)

بر اساس پرونده های مطرح شده در دادگاه های کالیفرنیا به عنوان مثال پرونده گروسو علیه منفالکن^۲ و مک دیویت علیه کوریا^۳ شخص ثالث در میان رجوع به اصیل ظاهری و اصیل واقعی مخیر است. بنابراین نظریه اصیل واقعی، مسئولیت را علاوه بر اصیل ظاهری متوجه اصیل واقعی نیز می کند و در این میان، شخص ثالث حق انتخاب دارد (همان/۴۱۴).

اما از نظر قانون مدنی - برخلاف دیدگاه فوق که حق العمل کار را اصیل ظاهری در معامله با شخص ثالث می داند - حق العمل کار در قرارداد با ثالث، اصیل واقعی است؛ در نتیجه، تمامی قواعدی که میان طرفین یک معامله اجرا می شود بین حق العمل کار و طرف قرارداد نیز وجود خواهد داشت (اسکینی، «ساختار و ماهیت حقوقی حق العمل کاری»/۱۷۶)؛ بر این اساس، طرف قرارداد تنها حق رجوع به حق العمل کار را خواهد داشت.

قرارداد کد شیر، جعاله است

جعاله در اصطلاح عبارت است از التزام به صورت ایقاع به پرداخت اجرت معلوم در برابر انجام دادن عملی؛ اعم از این که طرف معین باشد یا غیر معین. جعاله از

^۱ - در حقوق اسلامی قاعده من له الغنم و هو علیه الغرم به همان معنی اشاره دارد. این قاعده در حقوق رم سابقه داشته و عبارت Ubi emulumentum ibi onus مفید همین معناست.

^۲-Grosso V. Man fal cone

^۳-Mc Devitt V. Correia

نظر لغوی، مالی است که به عنوان اجرت برای عملی قرار می دهند. و در اصطلاح حقوقی، نزدیک به معنای لغوی است (جلال الدین مدنی، حقوق مدنی عقود معین/۶۳)؛ جعاله از جمله عقود معین در قانون مدنی است و به این دلیل در زمره عقود معین است که قانون مدنی عنوان خاصی بر آن اطلاق داشته است و بر این اساس، آثار، شرایط و احکام خاصی برای آن تعیین کرده است (حقوق مدنی تشکیل قراردادها و تعهدات/۷۹) در مکتوبات حقوقی، جعاله عقدی است عهدی، و معوض که دارای دو طرف است (حقوق مدنی/۱۲۱/۲) یکی عمل و دیگری عوض است (شهادتانی/۳۴۹) بدون این که علم به عمل و عوض شرط باشد (ترمینولوژی حقوق/۴۶۱). قانون مدنی نیز به تبعیت از فقه همین شرط را در ماده ۵۶۱ و ۵۶۳ در نظر گرفته است. در جعاله اگر جاعل، شخص مشخص و معینی را مورد خطاب قرار دهد آن عقد را جعاله خاص می گویند و اگر خطاب به هر فردی که بتواند آن را انجام دهد باشد جعاله عام خواهد بود (حقوق مدنی عقود معین/۲۴۳/۲). در جعاله اگر جعل تعیین نشود اجره المثل تعلق می گیرد.

براساس آن چه گفته شد قرارداد کدشیر نمی تواند جعاله باشد زیرا وفق ماده ۵۶۵ ق.م، جعاله تعهدی است جایز و تا زمانی که عمل به اتمام نرسیده طرفین حق رجوع خواهند داشت؛ حال آن که قرارداد کدشیر همان طور که گفته شد عقدی لازم است.

تعیین عمل (علم تفصیلی به عمل) در جعاله لازم نیست، حال آن که در قرارداد کدشیر، حمل مسافر در مسیرهای مورد توافق مشخصاً باید در قرارداد مندرج گردد. در جعاله علم به اجرت به صورت تفصیلی ضروری نیست اما در کدشیر میزان کمسیون متصدی حمل بایست معین و مشخص باشد.

قرارداد کدشیر از جمله عقود است، حال آن که ماهیت فقهی جعاله، اختلافی است؛ به عنوان مثال صاحب جواهر معتقد است که جعاله عقد نیست چراکه نیاز به قبول ندارد؛ البته گرایش اکثر فقها به عقد بودن جعاله است.

در جعاله عامل می تواند بچه یا صبی باشد، حال آن که وفق ماده ۲ قانون تجارت، قرارداد کدشیر از اعمال تجاری ذاتی محسوب می شود در نتیجه نیاز به اهلیت تجاری طرف قرارداد دارد.

قرارداد کدشیر، عقد نامعین است

اصل آزادی قراردادی به وسیله ماده ۱۰ ق.م در حقوق ما بیان شده است. به موجب این ماده «قراردادهای خصوصی نسبت به کسانی که آن را منعقد نموده اند در صورتی که خلاف صریح قانون نباشد، نافذ است»؛ بنابراین، بجز در مواردی که قانون مانعی در مسیر نفوذ قرارداد ایجاد کرده است در بقیه موارد، اراده افراد بر پیمان هایشان حاکم بوده و اصل آزادی اراده را بایست پذیرفت (قواعد عمومی قراردادها/۱/۱۴۴). مطابق آموزه ها و قواعد فقهی و حقوقی اسلام، در تنظیم و تدوین روابط حقوقی بین افراد می توان از چهارچوب ها و ساختارهایی استفاده کرد که علاوه بر این که می تواند با اصول و قواعد کلی حاکم بر قراردادها مخالف نباشد بلکه می تواند در زمره عقود متعارف نیز نباشد. به این طیف از عقود، عقد بی نام می گویند. این عقود دارای عنوان معین نبوده و از طرفی دارای مقررات اختصاصی مندرج در قانون نیز نیستند (ترمینولوژی حقوق/۴۶۰). قراردادهایی که نو ظهور بوده و هنگام تقنین قانون، معمول و موجود نبودند، لذا وفق ماده ۱۰ ق.م قراردادهای کدشیر معتبر بوده و عمل مطابق آن لازم و ضروری است؛ مستند فقهی پابندی به عقود بی نام، آیه شریفه أفوا بالعقود (مائده/۵) و حدیث شریف نبوی المومنون عند شروطهم می باشد.

مطابق ماده ۱۰ ق.م افراد به دلخواه در تنظیم قراردادهای فی ما بین می توانند اقدام نمایند و آثار و نتایج چنین قراردادهایی به وسیله اراده انشائی طرفین مشخص می شود. این درحالی است که عقود معین، قالبی از پیش طراحی شده برای انجام معاملات در سطح جامعه است و افراد ملزم به رعایت این قالب ها هستند. یک عقد بی نام به تراضی طرفین صورت می گیرد و انعقاد در گرو کاربرد واژه ای خاص نیست و به صرف انعقاد، تعهدات ناشی از آن لازم الاجراست. از اینرو ماده ۱۰ ق.م که گویای

اصل حاکمیت اراده و آزادی قراردادی است مبنای مناسبی برای تبیین ماهیت حقوقی قراردادهای کدشیر به نظر می‌رسد. چرا که آزادی قراردادی، راه عادلانه تأمین نظم در روابط مالی در جامعه است؛ به این دلیل، قانونگذار ترجیح می‌دهد به جای وضع اصول و قواعد کلی برای همه نوع روابط حقوقی و اجتماعی، توافقات افراد را محترم بشمارد و تنها در مواردی که مخالف نظم عمومی و منافع جامعه باشد این آزادی را محدود نماید (قواعد عمومی قراردادها/۱/۱۴۵).

نتیجه

مناسب‌ترین قالبی که می‌توان برای قراردادهای کدشیر در نظر گرفت عقد نامعین و بی‌نام است. در این صورت است که نه تنها اشکالی در اینباره وجود نخواهد داشت بلکه بایست اذعان کرد که محدودیت‌های مرتبط با عقود معین نیز در اینباره محل اشکال نخواهد بود. این قرارداد با نظم عمومی، اخلاق حسنه، عقل و شرع هیچ مخالفتی ندارد و علاوه بر این، دارای ویژگی‌هایی است که در چهارچوب اراده انشائی متصدیان حمل و قراردادی می‌گنجد. اگرچه قرارداد کدشیر در وهله اول به نظر می‌رسید که تطابق نسبی با حق العمل کاری داشته باشد اما همان‌طور که گفته شد قرارداد حق العمل کاری نمی‌توانست همه ابعاد قرارداد کدشیر را پوشش دهد مخصوصاً آنجا که بحث از مسؤولیت مدنی متصدی حمل مطرح می‌شود در حالی که بر اساس قانون، رجوع به آمر در حق العمل کاری وجهی ندارد. بنابراین، قرارداد کدشیر با رعایت شرایط و ضوابط مربوط به قواعد عمومی قراردادها نهاد مستقلی است که با توجه به مقتضیات تجارت روز دنیا پدید آمده و ریشه در عرف معمول در صنعت حمل و نقل هوایی دارد و به عنوان یک نهاد جدید التاسیس توسط سیستم ورشو-مونترال به رسمیت شناخته شده است. البته همان‌طور که بررسی شد خود قرارداد کدشیر ماهیت منسجم و یکسانی ندارد و بسته به این که اراده انشایی طرفین به کدام نوع از انواع قراردادهای کدشیر تعلق می‌گیرد متفاوت است و چون تأسیس جدیدی است؛ از

بررسی ماهیت حقوقی قراردادهای کُد شیر در حمل و نقل هوایی ————— ۸۷
اینرو منطق حقوق اقتضا می کند که نهاد های جدید مانند قرارداد کدشیر با توجه به
ساختار و آثار جدید آن تحلیل شود. نتیجتاً ماهیت حقوقی این قرارداد بر مبنای ماده ۱۰
ق.م قابل توجه است.

منابع

- قرآن کریم.
- اسکینی، ربیعا، **حقوق تجارت**، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۷۸.
- اسکینی، ربیعا، دل افروز بهنام، فرید، **ساختار و ماهیت حقوقی حق العمل کاری**، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۷۳، بهار ۱۳۹۰.
- اسدی، همایون، **مسئولیت متصدی**، پژوهشنامه بیمه، شماره ۲۱، بهار ۱۳۷۰.
- امامی، سید حسن، **حقوق مدنی**، ج ۲، چ ۴، تهران، کتابفروشی اسلامیه، ۱۳۶۶.
- امیری قائم مقامی، عبدالمجید، **حقوق تعهدات**، ج ۱، چ ۵، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۵.
- امین، مهدی، **اصل لزوم قراردادها در فقه و قانون مدنی**، فصلنامه دیدگاههای حقوقی دانشکده علوم قضایی و خدمات اداری، ش ۴۴ و ۴۵، ۱۳۸۷.
- امینی، عیسی، **اجتماع مسئولیت متصدی حمل و نقل با ضمان مقصر نسبت به صاحب کالا**، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۳۳، زمستان ۱۳۷۹.
- جعفری لنگرودی، محمد جعفر، **حقوق تعهدات**، چ ۴، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۹.
- _____، **تومینولوژی حقوق**، چ ۱۸، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۶.
- _____، **تأثیر اراده در حقوق مدنی**، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۸۲.
- جباری منصور، **حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی**، تهران، نشر میزان، ۱۳۹۰.
- _____، **مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی و سیر تحول آن**، مجله پژوهش حقوق عمومی، شماره ۲۶، ۱۳۸۸.
- _____، **حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین المللی**، تهران، انتشارات شهر دانش، ۱۳۹۳.
- _____، **نقش تقصیر در مسئولیت مدنی ناشی از حمل و نقل هوایی**، فصلنامه پژوهش حقوق و سیاست، سال دوازدهم، شماره ۳۰، ۱۳۸۹.

- جعی عاملی (شهید ثانی)، زین الدین بن علی، الروضه البهیة فی شرح اللمعه الدمشقیه، قم، دار الهادی، ۱۴۰۳ق.

- خمینی (امام)، سید روح الله، تحریر الوسیله، ج ۱، قم، مؤسسه اسماعیلیان.

- خوئینی، غفور، حقوق تعهدات تحلیل فقهی - حقوقی، تهران، نشر زهد، ۱۳۷۹.

- شهیدی، مهدی، حقوق مدنی تشکیل قراردادها و تعهدات، تهران، انتشارات مجد، ۱۳۸۰.

- صفایی، حسین، رحیمی، حبیب الله، مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، ج ۷، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۹۳.

- کاتوزیان، ناصر، دوره مقدماتی حقوق مدنی (اعمال حقوقی)، ج ۱۳، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴.

- _____، قواعد عمومی قراردادها، ج ۱، ج ۷، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۷۶.

- _____، حقوق مدنی، قواعد عمومی قراردادها، ج ۲، ج ۷، تهران شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۵.

- _____، قواعد عمومی قراردادها، ج ۳، ج ۴، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۳.

- _____، عقود معین، ج ۱، ج ۱۳، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۹۴.

- _____، عقود معین، ج ۲، ج ۵، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۹.

- صفایی، حسین، حقوق مدنی قواعد عمومی قراردادها، ج ۲، ج ۱۰، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۹.

- منطری علیرضا، رژیم حقوقی هواپیمایی کشوری، تهران، پژوهشکده حمل و نقل، ۱۳۹۰.

- مردانی، نادر؛ عرب، رضا، حقوق بین الملل هوایی، تهران، نشر میزان، ۱۳۹۳.

- مدنی، جلال الدین، حقوق مدنی عقود معین، ج ۵، تهران، انتشارات پایدار، ۱۳۸۵.

- نصیری، مرتضی، (مترجم) فخرایی، محمد جواد، نظریه اصیل واقعی و "alter ego" مجله حقوقی بین المللی، شماره ۲، ۱۳۶۴.

- نجفی (صاحب جواهر)، محمد حسن، جواهر الکلام فی شرح شرائع الاسلام، ج ۲۲، بیروت، دار الکتب الاسلامیه، ۱۳۶۷.

- Senarath Devapriya Liyanage, **International code-sharing**, The Institute of Air and Space Law, McGill University Montreal, Quebec, Canada, March 1996.

- mark franklin, **code-share and passenger liability**, Air and Space law, vol:XXIV,1999.

- Air France, **Air France Qantas Code-share Agreement**, Air France Press Office Roissy, 2005.

- Department of Transport, **Code-sharing in international aviation**, Department of Transport, Canberra, 1996.
- Steer Davies Gleavi, **Competition impact of Airline code-share agreement**, Ueroupean Commission, January 2007.
- Audrey Guelfi, **Implications of code-sharing agreements on air carriers liability**, The Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada, 2000.
- Giorgio Monti, **EC Competition Law**, Cambridge University Press, 2007.
- Barry J Rodger and Angus MacCulloch, **Competition Law and Policy in the EC and UK**, Cavendish Publishing, 2001.
- Harumi Itoy and Darin Lee, **Domestic Code-sharing, Alliances and Airfares in the U.S. Airline Industry**, The Journal of Law & Economics, Vol 8, No 3, 1991.
- Christian Conti, **Code-Sharing and Air Carrier Liability**, air & space law, vol. xxvi, 2001.
- Bartholomew J. Banino, **Air carriers liability under the Montreal Convention**, , Published in The Brief, Volume 38, No 3, Spring 2009.
- Philip Gayle, **On the Efficiency of Codeshare Contracts between Airlines**, American Economic Journal, 2012.
- Felice Simonelli, **The “dark side” of code-sharing the anticompetitive effects of code-sharing agreements**, university of Rome, 2012.
- R.I.R. Abeyratne, **Regulatory management of the Warsaw System of air carrier liability**, Journal of Air Transport Management, Vol 3, 1997.
- Ali Ahmed Abousuwa, **Liability in private international air law for aircraft repair caused accident**, Institution of space and air law, Mc Gill University, Montreal, Quebe, Canada, 1985.
- christoffer Thalin, **The Air Carrier’s Liability for Passenger Damages**, University of Lund, 2002.
- KristinVblundarddtir, **Liability in International Air Transport**, Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University ,Montreal, Quebec, Canada. 1993.
- Grover R.Heyler, **Undisclosed Principle Rights and Liabilities: A Test of Election of Remedies**, California Law Review, Vol 39, Issue 3, 1951.

