

خسارت معنوی ناشی از تأخیر پرواز هواپیما

(نقد و بررسی دادنامه شماره ۸۸۰۹۹۷۲۱۶۳۱۰۰۶۱۷ شعبه ۲۰۶ دادگاه حقوقی تهران)

منصور جباری^۱

چکیده

مسافران هواپیما را برای مسافرت‌های طولانی ترجیح می‌دهند. علت آن بدیهی است؛ هواپیما وسیله‌ای است که هم سریع به مقصد می‌رسد و هم از دیگر وسایل حمل و نقل مطمئن‌تر، آسوده‌تر و سریع‌تر است. پیشرفت تکنولوژی در صنعت هوانوردی آن چنان بوده که موجب شده، شرایط مطمئنی که از وقوع حادثه و سانحه جلوگیری نموده و از وارد آمدن خسارت مالی و جانی پیشگیری نماید، ایجاد گردد. حمل و نقل هوایی از نقطه نظر ضریب امنیت هم در رأس انواع دیگر وسایل حمل و نقل قرار می‌گیرد. در چنین شرایطی انتظار مسافران این است که سالم و بدون تاخیر به مقصد برسند. اگر تاخیر اتفاق افتد یا به شخصی خسارت مادی و یا معنوی وارد شود باید جبران شود. اما هر کدام از خسارات مادی، معنوی و تاخیر تعریف خاص خود را دارند و کسی که با تاخیر به مقصد رسیده است نباید مستحق جبران خسارت معنوی شود. در این پرونده مسافری مدعی شده که پرواز او تاخیر داشته و خسارت معنوی به او و خانواده‌اش وارد شده است. دادگاه بدوی خسارت معنوی را محرز دانسته و به جبران آن رأی داده است که در این مقاله مورد بررسی قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی: تأخیر، حمل و نقل هوایی، خسارت معنوی

مقدمه

متأسفانه در سالهای اخیر مدیریت ناصحیح در شرکت‌های حمل و نقل هوایی و فرودگاه‌های کشورمان به یک معضل تبدیل و موجب گردیده به حقوق مسافران هواپیما، که بی شک این وسیله را به علت سرعت آن انتخاب کرده‌اند، بی توجهی شود. مسافرانی که برنامه‌ریزی کرده‌اند پس از ساعتی پرواز به امور تجاری و اداری خود در شهر مقصد بپردازند، تاخیر در پرواز، برنامه آنها را تحت شعاع قرار داده و گاهاً خسارات غیر قابل جبرانی برای آنها بوجود می‌آورد.

از طرف دیگر، ضمن پذیرش این واقعیت که باید با مدیریت صحیح از تاخیر در پروازها کاسته شود، پذیرش خسارات ناشی از تاخیر پرواز، به عنوان خسارت معنوی نیز دور از عدالت و یک بدعت محسوب می‌شود. تاخیر در پرواز مقررات خاص خود را دارد و به خسارت معنوی ارتباطی

^۱ نویسنده‌ی مسئول - استاد دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

^۱ mansorjabari@gmail.com

ندارد. در این مقاله در نظر است رأی از صادره از شعبه ۲۰۶ دادگاه حقوقی تهران^۲ به شماره ۸۸۰۹۹۷۲۱۶۳۱۰۰۶۱۷ که در دادگاه تجدید نظر هم طبق دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۳۰۷۰۰۷۶۸ مورخ ۹۱/۸/۱۷ مورد تایید قرار گرفته است^۳ را مورد بررسی قرار دهیم. نویسنده این مقاله به این پرونده دسترسی نداشته ولی خلاصه این پرونده و رأی صادره که در روزنامه اطلاعات یکشنبه ۲۴ شهریور ۱۳۹۲ چاپ شده و از طرف خواهان هم به روزنامه مزبور ارسال شده است، عیناً مورد استناد این مقاله قرار می‌گیرند.

شکی نیست که افراد باید به دنبال احقاق حقوق خود باشند و لذا نویسنده این مقاله به هیچ عنوان مخالف طرح این نوع دعاوی نیست و از این جهت خواهان پرونده را تحسین می‌کند. روزنامه اطلاعات روز مزبور می‌نویسد:

«حادثه از این قرار بود که در تاریخ ۸۸/۴/۳ همراه همسر و فرزند ۱/۵ ساله ام در فرودگاه مشهد منتظر پرواز برگشت توسط شرکت هواپیمایی... به سوی تهران بودیم. هر چه منتظر اعلام تحویل کارت پرواز شدیم خبری نشد تا اینکه فهمیدیم پرواز لغو شده است... لذا به دفتر شرکت مستقر در فرودگاه مراجعه کردیم... از پرواز جایگزین خبری نبود. شرکتهای دیگر هم جای خالی نداشتند... کاملاً مستأصل شده بودیم. نگرانی همسر و گریه‌های فرزندم حسابی اعصابم را به هم ریخته بود. من و همسرم فردای آن روز بایستی در محل کار خود حاضر می‌شدیم چون مرخصی مان تمام شده بود و تعهدات شغلی مان بلا تکلیف می‌ماند... مسئولان فرودگاه هم هیچ جوابی نمی‌دادند و می‌گفتند باید به ایرلاین مربوطه مراجعه کنید. ساعات زیادی در فرودگاه معطل ماندیم. یک مسافرت چند روزه خوب پایان خوشی نداشت. همان جا تصمیم گرفتم این بی‌عدالتی را پی‌گیری کنم. نهایتاً فرودگاه را ترک کردیم و بالاخره دو روز بعد و با درد سر زیاد موفق به تهیه بلیط قطار و بازگشت شدیم. سپس مطالعاتی را در باب خسارت معنوی آغاز کردم و به کنواسیون‌های بین‌المللی در این مورد که ایران به آنها پیوسته بود و نیز قوانین داخلی از جمله قانون

^۲. به تاریخ ۸۸/۵/۱۴ آقای جواد یآوری اصالتاً و ولایتاً از طرف... و خانم... دادخواستی به طرفیت شرکت هواپیمایی... به خواسته مطالبه خسارت مادی ناشی از عدم انجام تعهد خوانده... و مطالبه خسارت روحی و معنوی را تقدیم نمودند که... به استناد مواد ۱ و ۲ قانون مسئولیت مدنی و اصل ۱۷۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قاعده لاضرر و لاضرار فی الاسلام و رویه قضایی و تمسک به جمله‌ای از حقوقدان فرانسوی به نام استارک (جبران خسارت معنوی اگر چه مناسب و کامل نیست اما بهتر از عدم جبران است)... و استفاده از ماده ۸ پروتکل گوانتالما... و اینکه بنا به قواعد لزوم و صحت، علی‌الاصول هر شخص یا اشخاص حقوقی که تعهدی را قبول نموده‌اند بایستی ایفاء و اجرا نمایند و در صورت عدم انجام تعهد، متضرر در صورت اثبات تقصیر شخص متعهد و رابطه علیت متعارف بین فعل زیان دیده و شخص مقصر حق مطالبه خسارت وارده را دارد... و بند ۲ ماده ۹ قانون آ.د.م از جمله ضرر و زیان قابل مطالبه را ضررهایی دانسته که مستلزم کسر حیثیت و بی‌اعتباری اشخاص و صدمات روحی می‌باشد که این موضوع تأکیداً در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹/۲/۷ به آن اشاره شده...، با عنایت به اینکه قوانین مذکور... خلاف موازین شرعی اعلام نشده است و حتی پرداخت مبلغی برای خسارات مذکور اگر چه نمی‌تواند همه این ضررها را تدارک نماید ولی سبب تخفیف آلام روحی و جبران بخشی از خسارت متضرر و یا متضررین خواهد شد... لذا دادگاه... ادعای مشارالیه را محمول بر صحت تشخیص و... حکم بر محکومیت شرکت خوانده به پرداخت ۱/۰۶۶/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی و پرداخت ۴۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت خسارت معنوی و پرداخت خسارت دادرسی در حق خواهانها به ترتیب اعلامی صادر و اعلام می‌دارد... رئیس شعبه ۲۰۶ دادگاه حقوقی تهران - قربانی.

^۳. نهایتاً دادگاه تجدیدنظر استان تهران طی دادنامه ۹۱۰۹۹۷۰۲۳۰۷۰۰۷۶۸ مورخ ۹۱/۸/۱۷ اعلام کرد: «تجدیدنظرخواهی شرکت هواپیمایی... نسبت به دادنامه... شعبه ۲۰۶ دادگاه عمومی تهران... انطباقی با جهات درخواست تجدیدنظر مندرج در ماده ۳۴۸ قانون آئین دادرسی مدنی ندارد و دادنامه فوق‌الذکر با رعایت موازین و مقررات قانونی و اصول و قواعد دادرسی صادر گردیده و دلیل و مدرکی که مستلزم نقض آن باشد ارایه و اقامه نشده و نیز به استناد ماده یک قانون مسئولیت مدنی مصوب ۳۹/۲/۷ ورود خسارت از ناحیه تجدیدنظرخواه محرز و مسلم بوده و جبران ضرر از جهت ورود خسارات اعم از مادی و معنوی توسط تجدیدنظرخواه الزامی است... لذا دادنامه تجدیدنظرخواسته را تایید و استوار می‌نماید.

رئیس شعبه ۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران - [دکتر] محمد مهدی شامانی، مستشار دادگاه - نامدار.

مسئولیت مدنی و اصل ۱۷۱ قانون اساسی برخورد کردم.... لذا دادخواستی مبنی بر مطالبه خسارت مادی و معنوی در مجتمع قضایی شهید مفتاح تقدیم کردم که به شعبه ۲۰۶ ارجاع شد.»

همچنانکه ملاحظه می‌شود خواهان عدم انجام پرواز را مبنای ورود خسارت معنوی دانسته است. صرف نظر از اینکه آیا خسارت معنوی وارد شده است یا نه لازم است ابتدا به شناسایی قانون قابل اجرا پردازیم. با توجه به اینکه کنوانسیون‌های بین‌المللی در این زمینه قابل اجرا دانسته شده‌اند لذا در این مقاله سعی کردیم در تفسیر مواد کنوانسیون‌ها به برخی از آراء صادره در پرونده‌های کشورهای دیگر هم اشاره کنیم. البته علت اصلی طرح پرونده‌های خارجی ناشی از هدف کنوانسیون ورشو است. تدوین کنندگان این کنوانسیون در نظر داشتند مقررات یکسانی در زمینه هوایی ایجاد کنند و این هدف موجب شد دادگاهها در صدور حکم به نظر دادگاههای دیگر کشورها توجه نمایند.

بند ۱- قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی در زمان طرح دعوی مربوط در این پرونده^۴

خواهان به مبنای قانونی قابل جبران بودن خسارت معنوی پرداخته و گفته است طبق قوانین ایران از جمله قانون مسئولیت مدنی خسارات معنوی قابل جبران هستند. دادگاه نیز در رأی خود قوانین ایران را مورد استناد قرار داده است.

قانون قابل اجراء در خصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای داخلی و بین‌المللی بسیاری از کشورها کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو در مورد «یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی است»^۵ دو مرتبه اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو به عمل آمده است که نخستین اصلاحات در ۱۹۵۵ در لاهه و دومین اصلاحات در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا صورت گرفته است. اصلاحات مزبور با عنوان پروتکل ۱۹۵۵ لاهه^۶ و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا^۷ به کنوانسیون ورشو اضافه گردیده‌اند. پروتکل ۱۹۵۵ لاهه در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجراء در آمده ولی پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا هنوز به مرحله اجراء در نیامده است. مطابق ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافر، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده است می‌باشد»^۸

بنابراین قواعد حاکم بر حمل و نقل هوایی کشور تا قبل از الحاق ایران به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ همان مقررات حاکم بر قانون تجارت و قواعد عام مدنی بوده است. ولی به لحاظ پیچیدگی این نوع از حمل و نقل و عدم انطباق آن مقررات با مقتضیات عصر، کشور ما بدان ملحق شد. در این پرونده مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن قابل اجرا است.

^۴. برای اطلاعات بیشتر در خصوص حقوق حمل و نقل هوایی رک:

منصور جباری، (۱۳۹۱) حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، تهران، انتشارات میزان.

^۵ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air, October 12, 1929, (Warsaw Convention) ICAO Doc, 7838, 9201; (1933) 137 LNTS 11.

^۶ 478 UNTS 371; ICAO Doc. 7632; Matte, Nicholas M., *Treaties on Air – Aeronautical Law* (Montreal: Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell, 1981) at 706.

^۷ Matte, op.cit. p. 730; (1966) USAvR 450.

^۸. مجموعه قوانین ۱۳۶۴ صص ۴۷۵-۴۷۴.

لازم به ذکر است که در سال ۱۳۹۱، مجلس شورای اسلامی مجدد قانون داخلی را در خصوص حمل و نقل هوایی اصلاح کرد که مطابق آن، در حمل و نقل های داخلی در خصوص مسافر، قوانین داخلی و در مورد بار کنوانسیون ورشو اجرا می گردد.^۹

بند ۲- امکان استناد به قوانین داخلی

این موضوع که آیا با وجود قابلیت اجرای کنوانسیون ورشو می توان قوانین داخلی را هم در قضیه ای قابل اجرا دانست بحث های فراوانی بین حقوقدانان کشورهای مختلف و قضات دادگاه ها شده است. در قضیه بنیامین^{۱۰} که در سال ۱۹۷۸ در ایالات متحده آمریکا مورد رسیدگی قرار گرفت^{۱۱}، دادگاه به چند دلیل معتقد بود کنوانسیون ورشو سند انحصاری اقامه دعوی^{۱۲} علیه متصدی حمل و نقل است. به عبارت دیگر با وجود کنوانسیون ورشو امکان مراجعه به قانون داخلی نخواهد بود و رأی باید براساس این کنوانسیون صادر شود. دادگاه استدلال خود را بر پایه دلایل مختلف قرار داد از جمله اینکه به نظر دادگاه هدف تدوین کنندگان کنوانسیون این بوده است که مقررات یکسانی را در سطح دنیا در میان کشورهای عضو کنوانسیون بوجود آورند و این هدف وقتی حاصل می شود که اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل منحصرأ با استناد به این کنوانسیون مطرح شود.

رأی دادگاه در قضیه بنیامین، در سال ۱۹۸۳ در قضیه حادثه مکزیکو سیتی^{۱۳} مورد توجه قرار گرفت. دادگاه ضمن تأیید دلایلی که در آن قضیه مورد استناد قرار گرفته بود، دلایل دیگری را هم بر آن افزود. دلایل این دادگاه به این شرح است: ۱- عبارت پردازی ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو^{۱۴} که

^۹ مطابق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی مصوب مرداد ماه ۱۳۹۱، مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی ورشو ۱۹۲۹ میلادی (۱۳۰۸ هجری شمسی) و پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵ میلادی (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 مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه است.

بنابر این اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات وارد شده فقط براساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وارد شده براساس کنوانسیون ورشو و پروتکل آن می باشند.

^{۱۰} Benjamins v. British European Airways, 572 F.2d 913 (2d cir., 1978) cert. denied, 439 U.S.1114,99 s.ct 1016, 59 L.Ed.2d 72(1979).

^{۱۱} در خصوص این قضیه وقضایای دیگر رک:

جباری، منصور، حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی (تهران: انتشارات میزان، ۱۳۹۱).

^{۱۲} The court held that the Warsaw Convention does create an independent cause of action....

^{۱۳} Mexico City Aircrash of October 31, 1979; 708 F.2d 400(9th cir., 1983) cited in Mah, Geoffret, The Warsaw Convention: Points of Controversy, A Master Thesis submitted to the Faculty of Law, Institute of Air & Space Law (Canada, McGill, 1996) at140.

با عبارت «متصدی حمل و نقل مسئول هر نوع خسارتی است...» شروع می‌شود حاکی از این است که هر نوع دعوی علیه متصدی حمل و نقل باید با عنایت به این کنوانسیون اقامه شود. ۲- ماده ۲۹ کنوانسیون ورشو^{۱۵} طرح هر نوع دعوی با استناد به کنوانسیون پس از گذشت دو سال را منع کرده است. اگر حق اقامه دعوی براساس کنوانسیون را نپذیریم در این صورت عبارت مربوط به مرور زمان در ماده ۲۹ زاید خواهد بود. ۳- ماده ۲۹ کنوانسیون «حق اقامه دعوی» را مطرح کرده است. این عبارت تلویحاً از تأیید حق اقامه دعوی در کنوانسیون حکایت دارد. دادگاه با ذکر این دلایل بر حق اقامه دعوی مطابق کنوانسیون ورشو صحه گذاشت.

حق اقامه دعوی مطابق کنوانسیون ورشو و صرف استناد به آن در قضیه باتلر^{۱۶} تأیید شد. به نظر دادگاه، در صورت اجرای کنوانسیون ورشو، این کنوانسیون مراجعه به قوانین دیگر را منع می‌کند. حادثه وقتی اتفاق افتاد که خلبان سعی کرد در فرودگاه چیواوا (در شمال مکزیک) فرود آید. شواهد حاکی از این بود که خلبان علیرغم اینکه از نامساعد بودن هوا اطلاع داشت تلاش کرد در این فرودگاه فرود آید. گروه پروازی رادار را غیر فعال کرده و با اینکه دید کافی نداشتند هواپیما را فرود آوردند. خواهان مدعی تخلف عمدی متصدی حمل شده و خسارت تنبیهی مطالبه کرد. قضیه در آلاباما مطرح شد. مطابق قانون آلاباما، در صورت فوت ناشی از تخلف تنها خسارت‌های تنبیهی قابل مطالبه هستند نه خسارت‌های دیگر. دادگاه آلاباما با استناد به کنوانسیون ورشو، آن را تنها قانون قابل اجرا دانسته و براساس آن رأی به جبران خسارت برطبق کنوانسیون نمود. خواهان تقاضای پژوهش کرد. دادگاه تجدید نظر ضمن اینکه تخلف عمدی متصدی حمل و نقل را پذیرفت، رأی دادگاه بدوی را تأیید کرد.^{۱۷}

همچنانکه ملاحظه شد دادگاهها در کشورهای مختلف کنوانسیون ورشو را تنها قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی دانسته اند. علاوه بر آن می‌توان استدلال کرد که مجلس شورای اسلامی با تصویب کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه برای پروازهای داخلی، خواسته است این مقررات را جایگزین مقررات قبلی نماید زیرا بعید به نظر می‌رسد قانون گزار برای خطای واحد، دو نوع جبران خسارت مقرر کند. هر خسارت یک بار جبران می‌شود و جبران آن باید به یکی از طرق صورت گیرد. بنابراین استناد دادگاه در پرونده حاضر به قوانین داخلی برخلاف رویه معمول در دادگاه‌ها و همچنین هدف قانونگذار ایرانی است.

بند ۳- استناد به پروتکل گواتمالا

علاوه بر قانون داخلی، قانونی که دادگاه ملاک حکم قرار داده ماده ۸ پروتکل گواتمالا است. تعجب آور است که دادگاه پروتکلی را مورد استناد قرار داده که هیچ وقت قابلیت اجرایی پیدا نکرده و تاکنون در هیچ دادگاهی در دنیا به آن استناد نشده است. این پروتکل برای لازم الاجرا شدن شرایطی را مد نظر قرار داده است که تاکنون شرایط مزبور تامین نگردیده است. به موجب ماده ۲۰ پروتکل، این سند در نودمین روز پس از سپرده شدن سی امین سند تصویب لازم الاجرا خواهد شد؛ مشروط بر اینکه مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای (پروازهای منظم) به ماخذ

^{۱۴}. ماده ۱۷ - متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.

^{۱۵}. ماده ۲۹ (۱) - هر گاه ظرف دو سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایستی وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده است اقامه دعوا به عمل نیاید - حق مطالبه خسارت زایل خواهد شد.

^{۱۶}. Butler v. Aeromexico, 774 F.2d. 429,431(11th cir. 1985).

^{۱۷}. Mah, op.cit.at143.

مسافر- کیلومترطبق آمار سال ۱۹۷۰ سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در مورد شرکتهای هواپیمایی پنج دولتی که این پروتکل را تصویب نموده باشند، حداقل بالغ بر ۴۰ درصد مجموع ترافیک هوایی بین المللی برنامه ای (پروازهای منظم) متصدیان حمل و نقل دولت های عضو سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در سال مزبور گردیده باشد. تاکنون فقط یازده دولت این پروتکل را تصویب کرده اند، لذا با توجه به شرط گفته شده، این پروتکل هنوز لازم الاجرا نشده است.

بند ۴- خسارت ناشی از تاخیر یا خسارت معنوی

خواهان در اثبات این امر که خسارت معنوی وارد شده «به برخورد نامناسب مسئولان شرکت هواپیمایی در فرودگاه و توضیح ندادن علت لغو پرواز و عدم استرداد وجه بلیط و فرزند خردسالی که اذیت شده بود و استرس تهیه بلیط بازگشت در مشهد با توجه به فصل شلوغ تابستان و زمان با ارزشی که از آنها تلف شده و منجر به عدم انجام تعهدات شغلی شده بود اشاره» کرده است. آیا اینها خسارات معنوی هستند؟ آیا به خواهان واقعا خسارت معنوی وارد شده است. در ادامه ضمن تعریف خسارت معنوی به آراء دادگاه ها اشاره خواهد شد تا ببینیم در کشورهای مختلف چه مواردی را دادگاهها خسارت معنوی دانسته اند.

خسارت معنوی عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی. به تعبیر دیگر، خسارت معنوی زیانی است که به حیثیت و آبرو یا عواطف و احساسات شخص وارد شده باشد. امروزه در کلیه کشورهای پیشرفته جبران خسارت معنوی پذیرفته شده است.^{۱۸} در ایران، قوانین موجود اجازه جبران خسارات معنوی را داده اند^{۱۹} و نگارنده هم معتقد است خسارات روحی و روانی قابل مطالبه است و باید جبران شوند. خسارات روحی، آبرو و حیثیت فرد، ضربه به عواطف مادر و افسردگی، قابل تقویم به پول نیستند ولی عقل سلیم می گوید که این گونه زیانهای معنوی بس بزرگ و خطرینند و اگر قرار باشد مثلاً با یک عذر خواهی، متجاوز از چنگال قانون برهد این مجوزی است برای پایمال کردن حقوق مربوط به شخصیت افراد و راهی است گشوده و بی دغدغه برای شرخران و متجاوزین به حقوق اشخاص.^{۲۰}

ولی سوال این است که آیا مواردی همچون توضیح ندادن علت تاخیر در پرواز، عدم استرداد بلیط و استرس تهیه بلیط بازگشت و مانند آنها که خواهان پرونده حاضر آنها را احصا نموده را می توان خسارت معنوی تلقی کرد.

هدف تدوین کنندگان کنوانسیون ورشو این بوده است که مقررات یکسانی را در سطح دنیا در میان کشورهای عضو کنوانسیون بوجود آورند و این هدف وقتی حاصل می شود که اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل منحصرأ با استناد به این کنوانسیون مطرح شود. وقتی در پرونده ای به

^{۱۸}. صفایی، سیدحسن، (۱۳۵۵)، مفاهیم و ضوابط جدید در حقوق مدنی، انتشارات مرکز تحقیقات، ص ۲۴۰ به نقل از فرهاد پروین (۱۳۸۰)، خسارات

معنوی در حقوق ایران، تهران، انتشارات ققنوس، ص ۱۶۰

^{۱۹}. بعنوان مثال بند ۲ ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری اصلاحی مصوب ۱۳۵۵ می گوید... "ضرر و زیان معنوی که عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی" و بموجب ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی: "هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتهای یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می باشد."

^{۲۰}. پروین، فرهاد، همان ص ۱۸۲.

کنونسیون ورشو استناد می‌شود لازم است دادگاه به رویه دادگاه‌های دیگر کشورها هم توجه کند تا رویه یکسانی که هدف کنوانسیون هم بوده ایجاد شود.

به عبارت دیگر، علیرغم اینکه جبران خسارات روحی و روانی در حقوق کشورها از جمله در کشور ما پذیرفته شده است، اما در حمل و نقل هوایی، که قانون خاص دارد و کنوانسیون‌های ورشو بر آن حاکم است باید مطابق این کنوانسیون عمل شود. آراء دادگاهها به دو منظور ذکر می‌شوند. همچنانکه خواهیم دید به نظر اکثر دادگاه‌ها، اصولاً خسارات روحی و روانی مطابق این کنوانسیون‌ها قابل مطالبه نمی‌باشد. به چند دلیل قضایی زیر مطرح می‌شوند: اولاً خسارات مطروحه خسارات روحی و روانی هستند که در شرایط سخت به مسافران وارد شده است و هیچکدام از آنها تاخیر یا عدم استرداد بلیط را به عنوان خسارات معنوی مطرح نکرده‌اند ثانیاً دادگاه‌ها صرف خسارات معنوی را مطابق کنوانسیون ورشو قابل اجرا ندانسته‌اند. ثالثاً اگر چه خسارات معنوی در حقوق داخلی کشورها پذیرفته شده ولی دادگاه‌ها مطابق کنوانسیون ورشو رأی داده و حقوق داخلی خود را مستند صدور رأی قرار نداده‌اند. باید این نکته را تکرار کرد که رأی این پرونده زمانی صادر شده است که کنوانسیون ورشو در پروازهای داخلی هم اجرا می‌شد. در حال حاضر در ایران قوانین داخلی اجرا می‌شود و در صورت ورود خسارت معنوی باید طبق قوانین داخلی رسیدگی شود که خسارات معنوی قابل جبران می‌باشند.

در قضیه برنت^{۲۱} پرواز ۷۴۱ شرکت هواپیمایی ترانس ورلد^{۲۲} در مسیر آتن به نیویورک از طریق فرانکفورت بوسیله جبهه مقاومت برای آزادی فلسطین^{۲۳} مورد هواپیما ربایی قرار گرفته و به صحرایی در حومه جردن (عمان) برده شد. مسافران هواپیما در یک محل کوچک که هوایی نامطلوب و گرم داشت جا داده شده و در این مدت از خوردن و نوشیدن غذای معمولی ممانعت شدند. یکی از مسافران که شکایتی علیه متصدی حمل و نقل تقدیم کرد مدعی شد از ناراحتی جسمی مانند تورم شدید پا و باد کردن مفصل پا رنج می‌برد. دادگاه، متن فرانسه کنوانسیون ورشو و تاریخچه تدوین آن را بررسی و به این نتیجه رسید که این کنوانسیون صرف خسارات معنوی را در بر نمی‌گیرد ولی در نهایت بدلائل دیگری خسارات وارده به مسافر را قابل جبران دانست.

در قضیه رزمن^{۲۴} مانند قضیه قبلی جرمی علیه شرکت هواپیمای ترانس ورلد اتفاق افتاد. در سپتامبر ۱۹۷۰، در پرواز از تل‌آویو به نیویورک، اعضای جبهه مقاومت برای فلسطین، هواپیما را ربوده و به صحرایی نزدیک عمان بردند. مسافران و کادر پرواز بمدت شش روز در گروگان غیر نظامیان مسلح بودند تا اینکه هواپیما منفجر و مسافران به هتلی اعزام و سپس به نیویورک عزیمت کردند. دادگاه به این نکات توجه کرد که مسافران هیچکدام مورد هدف قرار نگرفته و یا بصورت فردی مورد اهانت قرار نگرفته بودند اما همه آنان بشدت نگران زندگی خود بودند و بمدت چند روز در محیطی گرم و نامناسب در حبس بوده و تمام مدت را اجباراً روی صندلی خود نشسته بودند. غذای کافی هم به آنها داده نشده بود. یکی از شکات بنام رزمن علیرغم اختلالات عاطفی، مدعی بود فرزندش ناراحتی پوستی و کاهش وزن پیدا کرده است. دادگاه در این قضیه اعلام نمود که اصطلاح «آسیب بدنی» در ماده ۱۷^{۲۵} کنوانسیون ورشو، بطور ضمنی جراحات فیزیکی ملموس و آشکار را شامل می‌شود ولی آسیبهای روانی که

^{۲۱} برای اطلاعات بیشتر در خصوص این رای و آراء دیگر در این مقاله رک: جباری، پیشین.

Burnett V. Trans World Airlines , 368 F. Supp. 1152 (D.N. Mex . 1973).

^{۲۲} Trans World Airline.

^{۲۳} Popular Front for the Liberation of Palestine.

^۱ Rosman V. Trans World Airlines , 314 N.E. 2nd 848 (N.Y. 1974).

^{۲۵} مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد؛ مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.

آثار آشکار بدنی در آنها وجود نداشته باشد مستثنی است. به نظر دادگاه، مدعی باید ثابت کند که جراحت بدنی در وی بوجود آمده و سپس آثار روانی هم داشته است. این دادگاه به این نتیجه می رسد که ماده ۱۷ کنوانسیون فقط جراحت های بدنی را شامل می گردد اما اگر در نتیجه جراحت بدنی، ناراحتی روحی و روانی نیز گریبانگیر مسافر گردد که رابطه سببیت بین حادثه و ناراحتی مزبور قابل اثبات باشد باید جبران گردد. لذا دادگاه شرکت هواپیمایی ترانس ورلد را به پرداخت خسارات ملموس وارده به بدن وی و آسیب های روانی ناشی از آن محکوم کرد.^{۲۶}

قضیه مهمی که در این زمینه صادر شده قضیه فلویید^{۲۷} است. پنجم ماه می ۱۹۸۳، پرواز هواپیمایی ایسترن از میامی به قصد باهاماس به پرواز در آمده بود که کمی پس از پرواز با کمبود بنزین مواجه می شود. خلبان، یکی از موتورها را خاموش و تصمیم گرفت به میامی باز گردد. لحظاتی بعد، موتورهای دوم و سوم هم بعلت نبود فشار سوخت از کار افتادند. هواپیما به سرعت شروع به پایین آمدن کرد و به مسافران اطلاع دادند که در اقیانوس آتلانتیک فرو خواهند رفت. خوشبختانه پس از مدتی کم شدن سریع ارتفاع، کارکنان هواپیما موفق شدند موتور هواپیما را روشن و سالم در فرودگاه بین المللی میامی فرود آیند. گروهی از مسافران بعداً "هر کدام مستقلاً" دعوی علیه شرکت هواپیمایی ایسترن مطرح و مدعی غرامت بخاطر ناراحتی روحی و روانی خود شدند. دادگاه بخش در آمریکا با ذکر تعدادی از آراء صادره در موارد مشابه به این صورت تصمیم گرفت که خسارات روحی و روانی مطابق ماده ۱۷ قابل مطالبه نیستند. دادگاه تجدید نظر با رد تصمیم دادگاه بخش، رای داد که "آسیب بدنی" در متن فرانسه آلام روحی و عاطفی^{۲۸} را هم در بر می گیرد. مغایر این تصمیم در دادگاه بخش در قضیه رزمن گرفته شده بود. در این قضیه گفته شده بود صرف ادعای ناراحتی روحی و روانی مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون قابل مطالبه نیست. دیوان عالی آمریکا برای حل اختلاف پیش آمده بین دو دادگاه بخش تصمیم مهمی صادر کرد. دیوان گفت ماده ۱۷ کنوانسیون خسارات روحی و روانی صرف را شامل نمی شود. این نتیجه از تفسیر عبارت "آسیب بدنی" در متن فرانسه و بررسی اهداف اولیه تدوین کنندگان کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو که قصد داشتند مسئولیت متصدیان حمل و نقل محدود باشد تا موجب پیشرفت صنعت هوانوردی در سالهای اولیه توسعه هواپیما باشد، حاصل شده است. به نظر دیوان، کشورهای که تدوین کنوانسیون را بعهده داشتند تلاش کردند با کاستن از مسئولیت متصدیان حمل و نقل به توسعه حمل و نقل هوایی کمک کنند. نظر کشورهای عضو در حال حاضر هر چه که باشد اهمیتی در تفسیر مواد کنوانسیون ورشو ندارد و دادگاه ها باید به نظر تدوین کنندگان آن توجه نمایند و ببیند کشورها بهنگام پیوستن به کنوانسیون چه تفسیری از ماده ۱۷ مد نظر آنها بوده است. بنابراین دیوان عالی ایالات متحده با تفسیر مضیق از ماده ۱۷ کنوانسیون خسارات روحی و روانی صرف را قابل جبران ندانست. از آنجاکه به نظر دیوان عالی ایالات متحده آسیب جسمانی وارده به مسافر باید وجود داشته باشد تا جبران خسارت صورت گیرد. به نظر می رسد که تعدی به مسافر، حبس اشتباهی وی، اخراج از هواپیما، اتهامات ناروا و حتی آزار و اذیت روحی تعدی نمی تواند در اجرای ماده ۱۷ کنوانسیون تغییری ایجاد کند. این موضوع در قضیه قریشی^{۲۹} مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. دادگاه اعلام نمود که بموجب کنوانسیون ورشو آسیب های روحی صرف قابل جبران نیستند حتی اگر به عمد صورت گرفته باشد.

²⁶ . البته آراء مخالف هم وجود دارند: در قضیه هوسرل علیه شرکت هواپیمایی سویس ایر ترانسپورت، هواپیما که در مسیر زوریخ به نیویورک پرواز می کرد، روبرو شده و به صحرائی در نزدیکی عمان برده شد. دادگاه اعلام داشت برخی از دردها و ناراحتی های شدید روانی شاک، شامل اختلالات روانی، حداقل آنهایی که دارای آثار فیزیولوژیکی آشکار هستند در حیطه ماده ۱۷ قرار گرفته و قابل جبرانند.

Husserl V. Swiss Air Transport Co. 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).

3. Eastern Airlines V. Floyd , 499 U.S. 530 , 111 S.Ct. 1489 (1991).

1. Emotional distress.

1. Li V. Qurashi and UAL , Inc. 780 F. Supp. 117 (E.D.N.Y. 1992).

در قیه آدلر^۲، در پرواز ۶۴ از پراگ به نیویورک، هواپیما بوسیله دو مرد مسلح ربوده شد. یکی مسافران بنام آدلر تحت تاثیر قرار گرفته و بشدت دچار ناراحتی روانی شد و ادعای خسارت کرد. دادگاه اعلام نمود جبران خسارات معنوی نمی تواند مطابق ماده ۱۷ مورد پذیرش قرار گیرد زیرا در غیر اینصورت هر ایالتی قانون خودش را اجرا خواهد کرد و هدف کنوانسیون ورشو که یکسان سازی مقررات در سطح بین المللی است از بین خواهد رفت.

موضوع در قضیه جک^۳ بررسی گردید. در این قضیه، پرواز ۱۴۳ شرکت هواپیمایی ترانس ورلد، بهنگام برخاستن بعلت حادثه ای در باند فرودگاه به زمین برخورد نمود که سه نفر از مسافران به هنگام تخلیه از طریق سرسره، مجروح شدند. دادگاه به پاسخ به این سوال پرداخت که آیا مسافری می تواند بخاطر ناراحتی روحی و روانی ناشی از حادثه غرامت دریافت نماید؟ دادگاه اینگونه استدلال کرد که دو مسافری که هر دو از سرسره هواپیما به پایین رفته اند و هر دو به یک اندازه وحشت کرده اند نباید یکی از آنها بخاطر وحشتی که داشته بیشتر از دیگری غرامت دریافت نماید. به نظر دادگاه این غیر عادلانه و تبعیض آمیز است که مسافری که بهنگام حادثه مجروح شده بخاطر ناراحتی روحی و روانی که ادعا کرده غرامت بیشتری از دیگری دریافت نماید. همچنانکه ملاحظه می شود. عبارت «ناشی از»^{۳۳} برای دادگاه اهمیت ویژه ای دارد و آن را بهترین و عادلانه ترین راه برای تعیین جبران خسارت دانسته است به عبارت دیگر باید از خود پرسید آسیب روحی و روانی وارده «ناشی از» چیست؟ اگر آسیب وارده ناشی از خود حادثه باشد قابل جبران نیست و اگر آسیب روحی و روانی از جراحت جسمانی وارده ناشی شود باید جبران گردد^{۳۳} نظر دادگاه در این قضیه از نظرات مهم و متداول در رویه قضایی ایالات متحده محسوب می شود که بوسیله دادگاههای دیگر دنبال شده است.

2. Adler V. Malev Hungarian Airlines , 1992 WL. 15144 (S.D.N.Y.1992).

3. Jack V. Trans World Airlines, Inc. 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal . 1994)
I.Flow From

این نظر بوسیله تعدادی از دادگاهها ملاحظه و پذیرفته شده است. در قضیه آلورز گفته شد متصدی حمل و نقل به خاطر ناراحتی روانی که بلافاصله از آسیب جسمانی ناشی از^{۳۳}.
حادثه هوایی بوجود نیامده باشد مسئول نیست:

Alvarez v. American Airlines, Inc., 1999 W.L. 691922, at 5 (S.D.N.Y. Sept. 7, 1999).

این نظر در قضایای زیر نیز تایید شد:

Wencelius v. Air France, Inc., No. SACV 95-389, 1996 WL 866122) C.D. Cal. Feb. 29, 1996), and Longo v. Air France, No. 95 CV 0292, 1996 WL 866124 at 2 (S.D.N.Y. July 25, 1996). Cited in McKay Cunningham, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? See this Article in: http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham. Last visited on Shahrivar 10, 1387.

در قضیه ای مسافری که در هواپیما به علت انفجار زخمی شده بود به علت ناراحتی ناشی از درد شدید غرامت دریافت کرد:

Inflight Explosion on Trans World Airlines, Inc. Aircraft Approaching Athens, Greece on April 2, 1986, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991), Cited in Cunningham, op. cit. at 19.

در قضیه اسپینا، متصدی، بخاطر ناراحتی روانی مسافری که ناشی از آسیب جسمانی بوده ملزم به پرداخت غرامت شد:

Ospina v. Trans World Airlines, Inc., 975 F.2d 35 ۲d Cir. 1992).

در قضیه بورنت آسیب روانی که مستقیماً از جراحت جسمی ناشی شده بود قابل جبران دانسته شد:

در مورد قضیه ترافرانکا^{۳۴} مطرح شد. خانم ترافرانکا و همسرش در ایالات متحده، شکایتی علیه شرکت هواپیمایی ویرجین آتلانتیک مبنی بر ناراحتی و بیماری روانی ناشی از جراحی مطرح کردند. خانم ترافرانکا و خانواده‌اش مسافر هواپیمای ویرجین آتلانتیک به مقصد لندن بودند. خلبان از امکان انفجار بمبی در داخل هواپیما مطلع شد. خلبان از وجود بمب اطمینان کامل نداشت لیکن طبق دستورات شرکت هواپیمایی باید مسافران را در جریان قرار می داد. پس از مطلع شدن مسافران از امکان قریب الوقوع انفجار بمب، خانم ترافرانکا بشدت ناراحت و شروع به جیغ و داد نمود و تلاش چند نفر از خدمه هواپیما برای آرام کردن وی بی فایده بود. هواپیما در فرودگاه هیتروی لندن به سلامت به زمین نشست و مسافران همه سالم از هواپیما پیاده شدند و معلوم شد تهدید به انفجار بمب شوخی بوده است. خانم ترافرانکا مدعی شد آسیب جدی به سلامتی او وارد شده، بی اشتها شده و لذا هفده پوند کاهش وزن پیدا کرده، معاشرت اجتماعی او کاهش یافته و او و همسرش حتی تمایلی به حضور در محل کار را ندارند. او گفت قصد داشت بلافاصله به آمریکا برگردد ولی بعثت استرس شدید و عصانیت مجبور شده است شش هفته در لندن بماند و تحت نظر پزشک دارو مصرف کند. خواننده در دفاع از خود اظهار داشت خواهان فقط از آسیب روانی رنج می برد که طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو قابل جبران نیست و شرکت مسئولیتی در این زمینه ندارد. دادگاه بدوی دعوای خانم ترافرانکا را رد کرد. دادگاه تجدید نظر سوابق تدوین کنوانسیون ورشو، نظر تدوین کنندگان آن در خصوص معنی «آسیب جسمانی»، لغت نامه‌های انگلیسی و فرانسه، وضعیت متصدیان حمل و نقل در زمان تدوین کنوانسیون و حقوق معاهدات در زمینه تفسیر مواد کنوانسیون را مد نظر قرارداد و در نهایت اعلام نمود به نظر ما صرف خسارت روحی و روانی و نیز «بروز علائم فیزیکی آسیب» نمی تواند تحت ماده ۱۷ قابل جبران باشد و نظر دیوان در قضیه فلوید هم همین بوده است.

قضیه فلوید در کشورهای دیگر از جمله کشورهای با حقوق کامن لا تاثیر داشته و مورد استناد قرار گرفته و یا تصمیمات در آنها با تصمیم گرفته شده در فلوید مشابه بوده است. مثلا در قضیه کت سامباسیس علیه شرکت هواپیمایی سنگاپور^{۳۵} مطرحه در استرالیا، هواپیما به علت نقض فنی به فرودگاه مبدا بازگشته و فرود اضطراری نمود. شاکی مدعی ناراحتی روانی شده و درخواست جبران خسارت کرد. دادگاه تجدید نظر نیوساوت ولز با رد دعوای شاکی، اعلام کرد صرف خسارت روحی و روانی قابل پذیرش نیست.

مجلس لردان انگلستان جبران خسارت برای آسیب مغزی به شرطی که آسیب روحی و روانی^{۳۶} به دنبال و در نتیجه آثار فیزیکی باشد که خود بعثت حادثه هوایی حادث شده باشد را اجازه داد. در قضیه کینگ^{۳۷}، در نتیجه سقوط هلیکوپتر، شاکی مدعی خسارت روانی و زخم معده شد.

Burnett v. Trans World Airlines, Inc., 368 F. Supp. 1152, 1158 (D.N.M. 1973).

در قضیه رزمن گفته شد فقط خسارات ناشی از آسیب جسمانی قابل جبران هستند:

Rosman v. Trans World Airlines, Inc., 314 N.E.2d 848, 856-57 (N.Y. 1974).

البته قضایای دیگری هم هستند که دادگاهها صرفا به خاطر اینکه جراحت جسمانی وجود دارد و ناراحتی روانی و روحی هم وجود دارد ناراحتی روحی و روانی را قابل جبران دانسته اند صرف نظر از اینکه ارتباطی بین ناراحتی روانی و جراحت جسمانی وجود داشته باشد.

Aircraft Disaster Near Roselawn, Ind. on Oct. 31, 1994, 954 F. Supp. 175, 178-79 (N.D. Ill. 1997).

I.Terrafranca V. Virgin Atlantic Airways, 151 F. 3rd 108 (3rd Cit. 1998).

³⁵. Kotsambasis v. Singapore Airlines, Ltd. 140 F.L.R. 318, 318, 323 (1997).

³⁶. Mental injury.

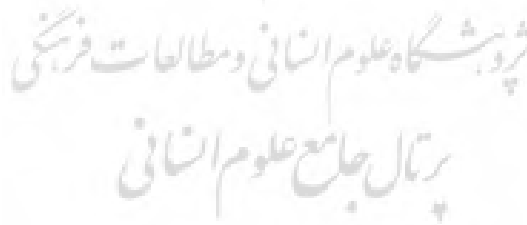
³⁷. King v. Bristow Helicopters Ltd. 1 Lloyds Rep. 745, 746 (H.L.2002).

دادگاه ضمن پذیرش دعوی وی در خصوص ناراحتی معده، آسیب روانی را قابل جبران ندانست. به نظر مجلس لردان، ناراحتی روانی بدون وجود علائم ظاهری و فیزیکی قابل پذیرش نیست. مشابه این رای در قضیه سیدهو^{۳۸} صادر شد پرواز برتیش ایرویز در جنگ اول خلیج فارس، ربوده شده و مسافران بوسیله عراقیها در کویت گروگان گرفته شدند. یکی از مسافران مدعی شد بعلت اگزما، خونریزی بیش از حد دوره قاعدگی و کاهش زیاد وزن رنج می برد. شاکی مدعی شد که ناراحتی روانی و مغزی وی برای جبران خسارت کافی است ولی مجلس لردان انگلستان استدلال وی را نپذیرفت و دعوی وی رد شد.

نتیجه گیری

در دادنامه‌ای که در این مقاله مطرح شد دادگاه به سه موضوع اساسی توجه نکرده است: اولاً در صورت وقوع تاخیر باید مطابق قوانین و مقررات مربوطه عمل کرد و تسری مقررات مربوط به خسارات معنوی به آن، که ممکن است ارتباطی به موضوع نداشته باشد صحیح نیست. ثانیاً در زمان صدور دادنامه مورد نظر در این مقاله، کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه قابل اجرا بوده و دادگاه باید آنها را ملاک حکم قرار می داد. متأسفانه دادگاه، پروتکل گواتمالا را که به مرحله اجرا در نیامده است، ملاک حکم قرار داده و نیز به قوانین داخلی ایران استناد کرده است. با توجه به اینکه کنوانسیون ورشو قانون خاص محسوب می شود و قانونگذار ایران هم آن را در پروازهای داخلی قابل اجرا دانسته بود لزومی به استناد به قوانین دیگر نبود. ثالثاً همچنانکه مشاهده شد دادگاهها در کشورهای مختلف مشکلات جدی روحی و عاطفی را خسارت معنوی دانسته‌اند و حتی آنها را مطابق کنوانسیون ورشو قابل جبران ندانسته‌اند. چگونه می توان ادعاهای خواهان این پرونده را، که جز تاخیر چیز دیگری نبوده، خسارت معنوی دانست.

باید توجه کرد که در تابستان سال ۱۳۹۱ قانونگذار کشورمان در مورد خسارات وارده به اشخاص در پروازهای داخلی، قانون داخلی را ملاک جبران خسارات وارده دانسته و بنابر این، بعد از این تاریخ، دادگاه ها باید با توجه به قوانین داخلی در خصوص جبران خسارات هوایی رأی صادر کنند.



منابع فارسی:

الف. کتابها

۱. پروین، فرهاد، (۱۳۸۰). **خسارات معنوی در حقوق ایران**، تهران، انتشارات ققنوس.
۲. جباری، منصور، (۱۳۹۱). **حقوق حمل و نقل بین الملل هوایی**، تهران، انتشارات میزان.

1. Matte , Nicholas M., **Treaties on Air – Aeronautical Law** (Montreal: Institute and Center of Air and Space Law, McGill University, Carswell, 1981)
2. Mah, Geoffret, **The Warsaw Convention: Points of Controversy**, A Master Thesis submitted to the Faculty of Law, Institute of Air & Space Law (Canada, McGill, 1996) at140.

4. Sidhu v. British Airways , 2 lioyd's Rep. 76 (1997).

See this "The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?"³. McKay Cunningham, Article in: http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham. Last visited on Shahrivar 10, 1387.

ب: اسناد

۱. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی مصوب مرداد ماه ۱۳۹۱، مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی
۲. ماده واحده مصوب ۱۳۶۴ مجلس شورای اسلامی «مسئولیت شرکتهای هواپیمایی ایران در مورد حمل و نقل مسافر، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن که در لاهه به امضاء رسیده است می‌باشد.» مجموعه قوانین ۱۳۶۴ صص ۴۷۵-۴۷۴.

Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air, October 12, 1929, (Warsaw Convention) ICAO Doc, 7838, 9201; (1933) 137 LNTS 11.

آرای دادگاهها

1. Adler v. Malev Hungarian Airlines , 1992 WL. 15144 (S.D.N.Y.1992).
Alvarez v. American Airlines, Inc., 1999 W.L. 691922, at 5 (S.D.N.Y. Sept. 7, 1999).
2. Benjamins v. British European Airways, 572 F.2d 913 (2d cir., 1978).
Burnett v. Trans World Airlines , 368 F. Supp. 1152 (D.N. Mex . 1973).
Butler v. Aeromexico, 774 F.2d. 429,431(11th cir. 1985).
3. Eastern Airlines v. Floyd , 499 U.S. 530 , 111 S.Ct. 1489 (1991).
4. Husserl v. Swiss Air Transport Co. 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).
5. Jack v. Trans World Airlines, Inc. 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal , 1994)
6. King v. Bristow Helicopters Ltd. 1 Lloyds Rep. 745 , 746 (H.L.2002).
7. Kotsambasis v. Singapore Airlines , Ltd. 140 F.L.R. 318 , 318 , 323 (1997).
8. Li v. Qurashi and UAL, Inc. 780 F. Supp. 117 (E.D.N.Y. 1992).
9. Rosman v. Trans World Airlines , 314 N.E. 2nd 848 (N.Y. 1974).
10. Sidhu v. British Airways , 2 lloyd's Rep. 76 (1997).
11. Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways, 151 F. 3rd 108 (3rd Cit. 1998).