

نقد یک رای، در زمینه‌ی مطالبه‌ی زیان ناشی از تأخیر در پرواز

دکتر عباس میرشکاری*

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۸/۱۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۷/۶

چکیده

تردیدی در این نکته نیست که تأخیر شرکت‌های هواپیمایی در انجام به موقع پروازها زیان‌آفرین بوده و موجب مسؤولیت مدنی این شرکت‌ها می‌شود؛ اما در عرف جامعه این‌گونه از زیان‌ها آن اندازه بدیهی و عادی دیده می‌شوند که کمتر کسی به دنبال مطالبه‌ی آنها می‌رود. این موضوع سبب شده تا اندیشه‌های حقوقی و طبعاً رویه‌ی قضایی نیز مجال پرداختن به چگونگی اعمال قواعد عمومی مسؤولیت مدنی در این حوزه را نداشته باشد. با این حال، نگارنده به تازگی از پرونده‌ای آگاه شد که در آن شخصی که از تأخیر شرکت هواپیمایی به ستوه آمده بود در دادخواستی خواستار مطالبه‌ی زیانش شد. غریب بودن مطالبه‌ی خسارت تاخیر در پرواز سبب شده تا دادرس در تشخیص مقررات داخلی و بین‌المللی حاکم بر موضوع به اشتباه افتاده و به ناچار به گفته‌ی خواهان اعتماد کند. در نوشتار پیش‌رو به نقد و تحلیل این رأی می‌پردازیم.

کلید واژگان: تأخیر در پرواز، مسؤولیت مدنی، زیان معنوی، زیان مادی.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه:

متعهد باید تعهد خویش را به هنگام اجرا کند؛ پس طبیعی است که تأخیر در اجرای تعهد، برای متعهد له حق مطالبه‌ی زیان را ایجاد خواهد کرد. این قاعده‌ی کلی در مصداق تعهد شرکت‌های هواپیمایی نیز قابل اجرا است. شرکت‌های هواپیمایی متعهدند تا در زمانی مشخص، مسافران خویش را به مقصد برسانند. پس تأخیر اینان در رساندن به موقع مسافران، تخلف از اجرای تعهد شمرده شده و راه دریافت زیان را برای مسافران فراهم می‌کند. در پرونده‌ی پیش‌رو نیز همین اتفاق رخ داده است. شرکت هواپیمایی به تعهد خود به موقع عمل نکرده و با تأخیرش در پرواز، سبب زیان دیدن مسافران می‌شود. مسافران، اگرچه ناخشنود اما صحنه‌ی فرودگاه را ترک می‌کنند بی‌آنکه لحظه‌ای به اقامه‌ی دعوا و دادخواهی در دادگستری بیاندیشند. از این میان تنها یکی به فکر اقامه‌ی دعوا در دادگستری هست؛ پس دادخواستی به خواسته‌ی مطالبه‌ی زیان مادی و معنوی به طرفیت شرکت هواپیمایی داده و با اثبات تخلف این شرکت از انجام به هنگام تعهدش، جبران زیان وارده را مطالبه می‌کند. از خواننده دفاع مناسبی در پرونده دیده نمی‌شود. دادگاه نیز به نفع خواهان رأی می‌دهد؛ اگرچه در تشخیص قانون حاکم بر پرونده به اشتباه می‌رود. نوجویی خواهان در طرح دعوا، ابهام موجود در تشخیص قانون حاکم بر پرونده و سکوت و کاستی ادبیات حقوقی در پرداختن به مسأله‌ی مسؤولیت مدنی ناشی از تأخیر در پرواز، از نکاتی است که لزوم شرح و تحلیل پرونده‌ی مورد بحث را نشان می‌دهد.

گفتار نخست - شرح رویدادهای پرونده

در تاریخ ۱۳۸۸/۵/۱۴ آقای ج.ی اصالتاً و ولایتاً از سوی فرزندش و نیز خانم م.ب (همسر آقای ج.ی)، دادخواستی به طرفیت یک شرکت هواپیمایی به خواسته مطالبه‌ی خسارت مادی ناشی از عدم انجام تعهد خواننده (شامل وجه بلیط هواپیما و ایاب و ذهاب و دو روز اقامت در مشهد و هزینه‌ی دادرسی) و مطالبه خسارت روحی و معنوی ارائه دادند. در شرح دادخواست، از جمله، می‌خوانیم: «در تاریخ ۱۳۸۸/۴/۳۰ پس از اقامت در شهر مقدس مشهد، جهت بازگشت به تهران به فرودگاه مراجعه نمودیم اما متوجه شدیم که پرواز بدون هیچ اطلاع قبلی لغو شده است. پس از دو روز سرگردانی در شهر مشهد و استرس حاکم بر آن و برخورد نامناسب مسؤولان دفتر شرکت هواپیمایی، با وسیله‌ی دیگری به مقصد برگشتیم». در پایان نیز، به مواد ۱ و ۲ ق.م.م. و

اصل ۱۷۱ ق.ا و قاعده‌ی لاضرر و رویه‌ی قضایی و جمله‌ای از یک حقوقدان فرانسوی به نام «استارک» به این مضمون که «جبران خسارت معنوی اگرچه مناسب و کامل نیست اما بهتر از عدم جبران است»، استناد شده و محکومیت خواننده به پرداخت خسارت مادی به مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال و خسارت معنوی با استفاده از ماده‌ی ۸ پروتکل «گواتمالا» که مسؤولیت تأخیر در حمل و نقل را یک میلیون و پانصد هزار فرانک تعیین کرده، خواسته شده است.

سرانجام، شعبه‌ی ۲۰۶ دادگاه عمومی تهران به شرح ذیل طی دادنامه‌ی شماره ۶۱۷/۸۸۰ به تاریخ ۱۳۸۸/۱/۱۴ در پرونده کلاسه ۱۸۲/۸۸۰۹۹ اقدام به صدور رأی نمود: «از آنجایی که بنا به قواعد لزوم و صحت، علی‌الاصول هر شخص یا اشخاص حقوقی تعهدی را قبول نموده‌اند بایستی ایفا و اجرا نمایند، در صورت عدم انجام تعهد، متضرر در صورت اثبات تقصیر شخص متعهد و رابطه‌ی علیت متعارف بین فعل زیان‌دیده و شخص مقصر، حق مطالبه‌ی خسارت وارده را دارد. همچنین، مطابق قوانین عمومات کشوری، ضرر و زیان مشتمل بر ضرر مادی و معنوی می‌باشد. با توجه به اینکه به موجب بند ۲ ماده‌ی ۹ ق.ا.د.ک از جمله ضرر و زیان‌های قابل مطالبه، ضررهایی را دانسته که مستلزم کسر حیثیت و بی‌اعتباری اشخاص و صدمات روحی می‌باشد که این موضوع تأکیداً در ماده‌ی ۱ قانون مسؤولیت مدنی... و همچنین ماده‌ی ۲ قانون مذکور...، با عنایت به اینکه قوانین مذکور و اصل ۱۷۱ ق.ا از حیث مطالبه‌ی خسارت معنوی خلاف موازین و شرع اعلام نشده است و حتی پرداخت مبلغی برای خسارات مذکور اگرچه نمی‌تواند همواره این ضررها را تدارک نماید ولی سبب تخفیف آلام روحی و جبران بخشی از خسارت متضرر و یا متضررین خواهد شد؛ با توجه به اینکه خواننده علی‌رغم استمهال جهت تقدیم لایحه دفاعیه، دفاع مؤثری در جهت ادعای خواهان‌ها مطرح نمودند لذا دادگاه با عنایت به اینکه خواهان‌ها شخصاً خسارت مادی وارده را مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال اعلام و خسارت معنوی را با لحاظ پروتکل «گواتمالا» هر یک را مبلغ بیست و دو میلیون ریال و فرزندشان را مبلغ پنج میلیون ریال اعلام کردند با توجه به وضعیت شغلی و اعتبار کاری خواهان‌ها و درآمد ماهانه ایشان ادعای آن‌ها را محمول بر صحت تشخیص و مستنداً به مواد ۱ و ۲ قانون مسؤولیت مدنی و اصل ۱۷۱ قانون اساسی و قواعد لزوم و صحت و لاضرر و مواد ۱۹۸ و ۵۰۲ و ۵۰۳ و ۵۱۵ و ۵۱۹ ق.ا.د.م، حکم بر محکومیت شرکت خواننده به پرداخت مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی و پرداخت مبلغ ۴۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال بابت خسارت معنوی و پرداخت خسارت دادرسی در حق خواهان‌ها صادر و اعلام می‌دارد».

از رأی فوق تقاضای تجدیدنظر می‌شود؛ سرانجام، شعبه‌ی هفت دادگاه تجدیدنظر استان

تهران در دادنامه شماره ۷۶۸/۹۱ به تاریخ ۱۳۹۱/۸/۱۷ عیناً دادنامه شعبه ۲۰۶ دادگاه عمومی را تأیید می‌نماید. در این رأی، از جمله آمده است: «با استناد به مواد ۱ و ۲ ق.م.م، ورود خسارات از ناحیه‌ی تجدیدنظرخواه مسلم بوده و جبران ضرر از جهت ورود خسارات اعم از مادی و معنوی توسط وی الزامی است».

گفتار دوم - تحلیل رویدادهای پرونده

خوانده به عنوان یک شرکت هواپیمایی تعهد داشته که خواهان پرونده را به عنوان مسافر خویش به موقع به مقصد برساند؛ با این حال، نتوانسته به این تعهد عمل کند. به همین دلیل و از آنجا که عدم وفای به عهد، خود، تقصیر است، باید زیان وارده به متعهدله را جبران کند. دادگاه نیز در مقدمه‌ی رأی خویش این‌گونه می‌نویسد: «از آنجایی که بنا به قواعد لزوم و صحت، علی‌الاصول، هر شخص یا اشخاص حقوقی تعهدی را قبول نموده‌اند بایستی ایفا و اجرا نمایند، در صورت عدم انجام تعهد، متضرر در صورت اثبات تقصیر شخص متعهد و رابطه‌ی علیت متعارف بین فعل زیان‌دیده و شخص مقصر، حق مطالبه خسارت وارده را دارد». تا اینجا تردیدی در صحت خواسته‌ی خواهان و رأی صادره نیست؛ اما تردیدها از جایی آغاز می‌شود که قرار است زیان متعهد له برآورده شود. پرسش اصلی این است: زیان وارده به خواهان از چه نوع و تا چه اندازه است؟ خواهان در دادخواست خویش دو نوع خسارت را مطالبه کرده است: یکی زیان مادی که به مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال برآورد کرده و دیگری زیان معنوی که با استفاده از ماده‌ی ۸ پروتکل «گواتمالا» آن را یک میلیون و پانصد هزار فرانک تعیین کرده است. دادرس پرونده نیز کم و بیش در مسیر خواسته‌ی خواهان گام برداشته است و عدم انجام تعهد از سوی خوانده را ثابت دانسته و درباره‌ی امکان مطالبه‌ی اصل زیان معنوی داد سخن داده و سرانجام، سخن مدعی را درباره‌ی اندازه‌ی زیانش پذیرفته است. بر اساس همین مقدمات، در تحلیل پیش رو، نخست درباره‌ی زیان مادی و سپس زیان معنوی بحث خواهد شد. در پایان نیز تحلیل نگارنده درباره‌ی قانون حاکم بر موضوع تأخیر در پرواز ارائه خواهد شد.

الف - زیان مادی:

خواهان خسارت مادی‌اش را شامل وجه بلیط هواپیما و ایاب و ذهاب و دو روز اقامت در مشهد و

هزینه‌ی دادرسی دانسته و آن را به مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال برآورد کرده است. دادگاه اما خود را درگیر در اثبات اندازه واقعی زیان نکرده و می‌نویسد: «با عنایت به اینکه خواهان‌ها شخصاً خسارت مادی وارده را مبلغ ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال اعلام... با توجه به وضعیت شغلی و اعتبار کاری خواهان‌ها و درآمد ماهانه‌ی ایشان، ادعای آنها را محمول بر صحت تشخیص و ... حکم بر محکومیت شرکت خوانده به پرداخت ۱/۶۶۰/۸۰۰ ریال بابت خسارت مادی در حق خواهان‌ها صادر و اعلام می‌دارد». اما حقیقت این است که در نظم حقوقی کنونی، «هرکس مدعی حقی باشد، باید آن را اثبات کند»،^۱ پس خواهان پرونده به عنوان مدعی ورود زیان باید اندازه زیان خویش را اثبات کند. برای همین نمی‌توان سخن یکی از طرفین دادرسی را (که اتفاقاً مدعی و ذی‌نفع نیز هست) حمل بر صحت کرده و در خصوص اندازه زیان، ادعایش را حجت بدانیم. پس بهتر بود دادرسی، با استناد به ماده‌ی ۱۹۹ ق.آ.د.م و در مقام کشف حقیقت، موضوع را به کارشناس (که آشنا با هزینه‌های اقامت و رفت و آمد باشد) ارجاع داده و تحقیق درباره‌ی اندازه‌ی زیان را به وی می‌سپرد.

ب- زیان معنوی:

درباره‌ی زیان معنوی دو پرسش قابل طرح است: پرسش نخست این است که آیا این زیان قابل مطالبه است یا خیر؟ و پرسش دوم اینکه اندازه زیان معنوی خواهان به چه میزان است؟

پرسش نخست: آیا زیان معنوی قابل مطالبه است یا خیر؟

تردید در اینجا است که در زمان‌های گذشته زیان معنوی را قابل جبران نمی‌دانستند؛ چه معتقد بودند که کسر اعتبار و حیثیت و صدمات روحی قابل اندازه‌گیری و قابل تقویم به پول نیستند؛ در واقع، چطور ممکن است آبرو و حیثیت را با پول سنجید و مبلغ و وجهی در برابر آن قرار داد؟ آیا توهین به شخصیت انسانی نیست که حیثیت و اعتبارش با پرداخت پول اندازه گرفته شود؟ آیا محکوم شدن عامل زیان به پرداخت خسارت معنوی، برای زیان دیده اعاده‌ی حیثیت و

۱- ماده ۱۲۵۷ ق.م. و مواد ۱۹۷ و ۱۹۸ ق.آ.د.م؛ برای بررسی فقهی، ر.ک.به: علی بن حسین کرکی، (محقق ثانی)، جامع المقاصد فی شرح القواعد حسن بن یوسف علامه حلی، ج ۸، ص ۱۶۵؛ سید علی طباطبائی، ریاض المسائل فی تحقیق الاحکام بالدلائل، ج ۱۰، ص ۳۹۴؛ برای بررسی حقوقی، ر.ک.به: دکتر ناصر کاتوزیان، اثبات و دلیل اثبات، ج ۱، ص ۱۳؛ دکتر عبدالله شمس، آیین دادرسی مدنی، ج ۳، ص ۱۰۲؛ دکتر حسن محسنی، اداره جریان دادرسی مدنی، ص ۱۷۹؛ عباس میرشکاری، استناد به قاعده مالا یعلم در یک دادنامه، ص ۳۹.

اعتبار می‌نماید؟ به نظر اینان، پاسخ همه‌ی این پرسش‌ها منفی بوده و تصور می‌کردند که پرداخت وجه و لو هنگفت در حق زیان‌دیده نه تنها آرام‌بخش تألمات روحی او نخواهد بود و اعتبار و حیثیت او را جبران نخواهد کرد بلکه توهینی است به شخصیت زیان‌دیده؛ زیرا او در برابر آبرو و حیثیت خود پول دریافت می‌کند و با این عمل ناپسند ارزش و معنویت خود را از دست می‌دهد.^۱ افزون بر این، گفته می‌شود که چون زیان‌های معنوی، اموری غیرمادی و غیرمحسوس‌اند، ارزیابی اندازه آنها برای قاضی به نحو روشن و واقعی غیرممکن است. لذا دادرسی در مقام برآورد میزان این نوع زیان، ناچار باید بر اساس میزان تقصیر که ممکن است سبک یا سنگین و حسب مورد و به ترتیب، باعث ورود خسارت سنگین یا سبک بشود، اقدام کند که این نیز سبب می‌شود که یا برخی از خسارات جبران نشده باقی بماند یا متضرر، سودی بیش از مقدار زیان وارده تحصیل کند و اینها هر دو، برخلاف هدف مسؤولیت مدنی که جبران خسارت وارده و اعاده‌ی وضع زیان‌دیده به حالت پیش از تحمل خسارت است، می‌باشد.

تحت تأثیر همین باورها، در حقوق موضوعه‌ی ما با وجود پاره‌ای نصوص پراکنده،^۲ تا پیش از تصویب قانون مسؤولیت مدنی، تردیدها در امکان مطالبه‌ی زیان معنوی، بی‌اندازه بود^۳ اما

۱- آخوندی، محمود؛ آیین دادرسی کیفری، ج ۱، ص ۲۷۴.

۲- برای نخستین بار در ماده ۲۱۲ مکرر قانون مجازات عمومی، مسأله ترمیم خسارت معنوی پیش‌بینی گردید. بر اساس این ماده: «هرکس مرتکب یکی از جرم‌های مذکور در ماده ۲۰۷ و ۲۰۸ و ۲۰۸ مکرر و ۲۰۹ گردد علاوه بر مجازات‌های مقرر به تأدیه خسارات معنوی مجنی‌علیه که در هر حال کمتر از ۵۰۰ ریال نخواهد بود محکوم می‌شود. به نفع مجنی‌علیه‌ی که فحشاء اخلاقی او مسلم باشد حکم خسارات داده نخواهد شد.» ماده ۴ قانون اصلاح بعضی از مواد ق.ا.د.ک. مصوب ۱۳۳۵ نیز مقرر می‌داشت: «ضرر و زیان معنوی عبارت است از کسر حیثیت و یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی».

۳- «توجه اصلی قانون مدنی معطوف به مقتن در انواع و اقسام ضررهائی که از جانب مردم به یکدیگر وارد می‌شود فقط ضررهائی مادی که موجب اتلاف مالی شود اعم از آنکه عمداً یا سهواً وارد شده باشد قابل جبران دانسته ولی قانون موضوع ضررهائی معنوی که از اعمال ناروای اشخاص به یکدیگر وارد می‌شود مورد توجه قرار نداده است حصر مورد به ضررهائی مادی و مالی سبب آن شده است که مردم در اعمال روزانه خود بدون توجه به اینکه ممکن است آن اعمال موجب اضرار غیر از جهت مادی و معنوی گردد هر اقدامی که برای خود متضمن جلب منفعت یا دفع ضرر بدانند بدون اندیشه و تعمق در نتایج حاصله از آن برای دیگران به آن اقدام مبادرت می‌کنند و این عنان گسیختگی را آزادی نام می‌دهند. نارسائی قانون و محصور بودن مسؤولیت به موردی که ضرر مادی و قابل تقدیر و تقویم باشد سبب شده است که دادگاه‌ها در این موارد به ظاهر ماده قانون اکتفاء کرده و متضررین موفق به جبران خسارت وارده نکردند و از این جهت جان و مال و حیثیت و شرافت اشخاص دائماً در معرض تعدی دیگران قرار می‌گیرد. پیشرفت تمدن و اختراعات که دائماً موجب تحول در زندگانی افراد جوامع می‌شود همواره تغییراتی در زندگانی مادی و معنوی افراد ملل ایجاد می‌نماید و به تناسب این تحول و تغییر روابط افراد با یکدیگر دائماً در تضاد است و خاصیت اجتماع همین است و از طرفی، چون شدت ارتباط و سرعت آن که خود زائیده وسایل ارتباط است موجب اصطکاک منافع افراد می‌گردد و در نتیجه زیان وارد از طرف اشخاص به یکدیگر تنوع یافته و زیاد می‌شود و اگر در این موارد نامی از زیان معنوی برده می‌شود وقتی به نتایج حاصله از ورود زیان معنوی توجه شود ملاحظه خواهد شد که غالباً زیان معنوی سبب زیان مادی می‌گردد حقیقت یکی است و مفاهیم و مصادیق تغییر می‌نماید.» محمد فرنی، قانون مدنی ایران از لحاظ احتیاجات روز (۳)، ص ۱-۱۲.

قانون مسؤولیت مدنی به روشنی زیان معنوی را قابل مطالبه دانست؛ این دیدگاه پذیرفتنی است. هدف از مسؤولیت مدنی این است که تا جای ممکن معادل ضرر به دست بیاید و به این صورت جبران شود. همان‌گونه که در امور مالی می‌توان با پول معادلی برای مال تلف شده پیدا کرد، تأمین خرسندی‌های معنوی نیز امکان دارد. این خرسندی قادر نیست اندوه و تأثر عاطفی را از بین ببرد ولی همین اندازه که آلام روحی را تسکین دهد کافی است؛ به بیان دیگر پولی که از این بابت داده می‌شود جبران‌کننده نیست بلکه خشنودکننده است. به علاوه، در جبران مالی خسارت معنوی با اینکه ضرر از بین نمی‌رود اما تسکینی برای زیان‌دیده است؛ همچنین گفته شده که هر چند ارزیابی خسارت دشوار است اما دشواری امر نباید باعث نفی اصل قضیه شود. از سوی دیگر، جبران ضرر معنوی نه تنها خلاف اخلاق نیست بلکه عدم جبران این‌گونه خسارات و معافیت واردکننده‌ی زیان معنوی از مسؤولیت، خلاف اخلاق است. توهم غیرشرعی بودن زیان معنوی را نیز باید از ذهن زدود؛ چه جدا از آن که شأن نزول قاعده‌ی لاضرر، به ضرر معنوی برمی‌گردد،^۱ فقها نیز در ذکر مصادیق ضرر از جمله از زیان معنوی سخن می‌گویند.^۲

به این ترتیب، در مقام نتیجه‌گیری می‌توان گفت: گرچه با پرداخت مبلغی پول به زیان‌دیده، به طور کامل نمی‌توان حیثیت و اعتبار شخص زیان‌دیده را جبران کرد، با وجود این، دادن مبلغی پول به وی می‌تواند تا اندازه‌ای این ضرر را جبران کند. به علاوه، لازمه‌ی جبران ضرر مادی نیز همیشه این نیست که با پرداخت پول به زیان‌دیده بتوان آنچه را که از دست داده است به او باز گرداند بلکه هدف از جبران ضرر مادی این است که به زیان‌دیده این امکان داده شود تا بتواند معادل آنچه را که از دست داده است به دست آورد. در حقیقت، ترمیم ضرر مادی به وسیله‌ی پرداخت پول، وسیله‌ای است که رضایت خاطر زیان‌دیده را فراهم می‌کند و در مورد ضرر معنوی نیز ترمیم آن با دادن مبلغی پول می‌تواند تا اندازه‌ای باعث تسکین آلام روحی زیان‌دیده شود. از طرف دیگر، عدم جبران ضرر معنوی سبب افزایش و ازدیاد این نوع ضرر و زیان خواهد شد.

اما با وقوع انقلاب اسلامی ایران، رویکرد مراجع قضایی ما تغییر کرد. حذف قابلیت مطالبه‌ی

۱- میرفتاح؛ العناوین، جامعه مدرسین، ص ۱۴۱۵.

۲- میرزای نائینی؛ منیة الطالب، ج ۲، ص ۱۹۹/ میرزا حسن بجنوردی؛ قواعدالقیه، ج ۱، ص ۱۷۸/ علامه محمد سنگلجی؛ چهار رساله، ص ۱۴۷.

خسارت معنوی در قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۷۸، نظر کمیسیون استفتائات شورای عالی قضایی مبنی بر فقدان جواز شرعی مطالبه زیان معنوی^۱ و نظریه‌ی شورای نگهبان در مورد تبصره‌ی ۱ ماده‌ی ۳۰ قانون مطبوعات در تاریخ ۱۳۶۴/۹/۵ مبنی بر «تغایر تقویم خسارت معنوی به مال و امر مادی با موازین شرعی»^۲ همگی موانع مطالبه‌ی ضرر معنوی به شمار می‌روند. با این حال، اندک‌اندک این تردیدها از میان رفت. نویسندگان بر امکان مطالبه‌ی زیان معنوی پافشاری کردند؛ در نظریات رسمی نیز تصریح شد: «مقررات مربوط به مطالبه ضرر و زیان مادی و معنوی (نیز) نسخ نشده و اصل ۱۷۱ ق.ا.هم به این قبیل خسارات تصریح کرده است».^۳ دادگاه‌ها نیز به سمت پذیرش مطالبه‌ی زیان معنوی رفتند.^۴

در آخرین گام، قانون‌گذار نیز با این مسیر عادلانه همراه شد؛ چنانکه در قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ زیان‌های معنوی را به رسمیت شناخت. براساس ماده‌ی ۱۴ این قانون، «شاک می‌تواند جبران تمام ضرر و زیان‌های مادی و معنوی و منافع ممکن‌الحصول ناشی از جرم را مطالبه کند». در تبصره‌ی ۱ این ماده نیز می‌خوانیم: «زیان معنوی عبارت از صدمات روحی یا هتک حیثیت و اعتبار شخصی، خانوادگی یا اجتماعی است. دادگاه می‌تواند علاوه بر صدور حکم به جبران خسارت مالی، به رفع زیان از طرق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن، حکم نماید». با وجود اطلاق این حکم، در تبصره‌ی ۲ این ماده،

۱- پرسش و پاسخ از کمیسیون، ج ۱، ۱۳۶۲، ص ۳۹.

۲- سیدجلال‌الدین مدنی؛ حقوق اساسی، ج ۱، ص ۶۶.

۳- نظریه مشورتی اداره حقوقی به شماره ۷/۵۹۴۷ به تاریخ ۱۳۶۸/۱۰/۳؛ به نقل از: غلامرضا شهری، نظریات اداره حقوقی از سال ۵۷ تا ۷۱، ج ۱، ص ۲۳.

۴- برای نمونه، بر اساس رأی شعبه ۱۸۱ دادگاه کیفری ۲ تهران، شوهری که همسر خود را ← لستمهم به عدم بکارت نموده بود به مبلغ سیصد هزار ریال بابت ضرر معنوی در وجه زوجه محکوم شده است؛ (به نقل از: دکتر محمد آشوری؛ آیین دادرسی کیفری، ج ۱، ص ۲۱۲) «دادگاه... تجدیدنظرخواه را در مطالبه ضرر مستحق تشخیص و از آنجا که به حکم لاضرر و لاضرار فی‌الإسلام هیچ نوع ضرر از مادی و یا معنوی نباید جبران نشده باقی بماند و به این مسؤلیت در اصل ۱۷۱، قانون مسؤلیت مدنی و قانون حمایت از حقوق مؤلفان و مصنفان و هنرمندان و نیز قانون ثبت علائم و اختراعات تعرض شده است و مخالفت قوانین مزبور با موازین شرع احراز نشده و پرداخت مبلغی به عنوان خسارت برای تشفی متضرر و تخفیف آن و جبران بخشی از خسارت است بنابراین دعوی خواهان را وارد و به تجویز مواد دو و سه ق.م.م. آقای... را به پرداخت مبلغ ۲ میلیون ریال بابت ضرر و زیان معنوی محکوم می‌کند». (دادنامه شعبه سوم دادگاه تجدیدنظر استان تهران به شماره ۲۷۷ به تاریخ ۱۳۷۷/۳/۱۸ کلاسه ۱۶۲۱/۳/۷۶) و نیز: دادنامه شماره ۳۶۷ به تاریخ ۱۳۶۸/۱۰/۲ شعبه ۲۵ دادگاه حقوقی یک تهران مندرج در پرونده کلاسه ۵۶۵/۶۶ (به نقل از: فرهاد پروین؛ خسارات معنوی در حقوق ایران، ص ۱۲۰).

تلاش شده تا قلمروی مطالبه‌ی ضرر معنوی محدود شود؛ چنانکه در این تبصره می‌خوانیم: «...مقررات مرتبط به منافع ممکن‌الحصول و ضرر معنوی شامل جرائم، موجب تعزیرات منصوص شرعی و دیه نمی‌شود». بدین ترتیب، در جرائم تعزیری و نیز مستوجب دیه، تنها باید به اعمال تعزیر و دریافت دیه بسنده کرد و زیان معنوی در این موارد، قابل مطالبه نیست. دیدگاهی که اصل جبران کامل خسارات را نادیده گرفته و سبب بلاجبران ماندن بخشی از زیان‌های وارده می‌شود؛ همچنین، عدم امکان جمع تعزیر و زیان معنوی، بیشتر قابل انتقاد به نظر می‌رسد؛ چه با توجه به ماهیت جداگانه‌ی هر یک (مسئولیت کیفری و مدنی) دلیلی برای عدم امکان جمع آنها وجود ندارد.

پرسش دوم: زیان معنوی خواهان به چه اندازه است؟

خواهان پرونده، خسارت معنوی خویش را با استفاده از ماده‌ی ۸ پروتکل «گواتمالا» که مسئولیت تأخیر در حمل و نقل را یک میلیون و پانصد هزار فرانک تعیین کرده، خواسته است. دادگاه اما به استناد همین پروتکل، خسارت معنوی هر یک از خواهان‌ها را مبلغ بیست و دو میلیون ریال و فرزندشان را مبلغ پنج میلیون ریال اعلام کرده است.

در نخستین نگاه، ممکن است استناد به پروتکل یاد شده درست دانسته شود؛ چه ایران با تصویب «قانون اجازه‌ی الحاق دولت شاهنشاهی ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه و کنوانسیون ۱۸ سپتامبر ۱۹۶۱ گوادالاخارا و پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا» توسط مجلس شورای ملی در ۱۳۵۳/۱۱/۱۵ و تصویب مجلس سنا در ۱۳۵۴/۲/۳۱ به پروتکل یاد شده پیوسته است اما باید به این نکته توجه داشت که پروتکل ۸ مارس ۱۹۷۱ گواتمالا، شرایط ویژه‌ای برای لازم‌الاجرا شدن داشته است که هیچ‌گاه این شرایط محقق نشده است.^۱ برای همین استناد به آن نمی‌تواند درست باشد. همچنین، پروتکل یاد شده، اصلاحیه‌ای به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو، «مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی» است؛ به موجب بند یک ماده‌ی نخست کنوانسیون پیش‌گفته نیز «این کنوانسیون در مورد هر نوع حمل‌ونقل بین‌المللی اشخاص و لوازم یا کالا که توسط هواپیما و در ازای دریافت کرایه صورت گیرد ... اجرا می‌شود». حمل‌ونقل بین‌المللی نیز در بند ۲ همان ماده به این شکل

۱- جاری، منصور؛ مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن، ص ۵۰.

تعریف شده است: «از لحاظ این کنوانسیون، منظور از اصطلاح حمل و نقل بین‌المللی هر نوع حمل و نقلی است که در آن مبدا و مقصد حمل و نقل ... در سرزمین دو طرف متعاقد معظم واقع باشد ...». بدین ترتیب و از آنجا که حمل و نقل موضوع این پرونده، حمل و نقل داخلی است، روشن است که کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن نمی‌تواند در پرونده‌ی پیش رو مورد استناد قرار گیرد.

از این ایرادها گذشته، اگرچه بر اساس ماده‌ی ۱۹ کنوانسیون ورشو، «متصدی حمل و نقل، مسؤول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد» اما ماده‌ی ۲۲ همان کنوانسیون، برای مسؤولیت متصدی، سقفی را پیش‌بینی کرده است؛ بر اساس این ماده «در مورد حمل مسافر، مسؤولیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یک صد و بیست و پنج هزار فرانک محدود می‌گردد». اما ماده‌ی ۱۱ پروتکل لاهه ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵، سقف مسؤولیت را به مبلغ دویست و پنجاه هزار فرانک افزایش داد. سرانجام نیز ماده‌ی ۸ پروتکل گواتمالا ۸ مارس ۱۹۷۱، ماده‌ی یادشده را اصلاح کرد؛ بر اساس این ماده، «مسؤولیت متصدی حمل و نقل در مورد حمل مسافر، محدود به مبلغ یک میلیون و پانصد هزار فرانک برای مجموع دعاوی مربوط به جبران خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی برای هر مسافر می‌باشد». بدین ترتیب، ماده‌ی مورد استناد توسط دادرس، مربوط به خسارت حاصله از فوت یا آسیب بدنی است و در پرونده‌ی پیش رو نمی‌تواند مطرح باشد. شاید درست آن بود که دادرس محترم به ادامه ماده‌ی ۸ توجه می‌کرد؛ بر اساس این ماده: «در مورد تأخیر در حمل و نقل اشخاص، مسؤولیت متصدی حمل و نقل در قبال هر مسافر محدود به مبلغ شصت و دو هزار و پانصد فرانک است». اما توجه به این نکته لازم است که هر دو بخش ماده تنها سقفی را برای مسؤولیت در نظر گرفته است نه آنکه اندازه زیان دیده را مفروض گرفته باشند. برای همین، زیان دیده باید زیان واقعی‌اش را اثبات کند؛ در این صورت می‌تواند آن را دریافت کند؛ البته تا جایی که از سقف پیش‌بینی شده در ماده‌ی پیش‌گفته فراتر نرود. با اینحال، جدا از آنکه دادرس محترم به اشتباه به جمله‌ی نخست ماده‌ی ۸ استناد کرده، در تفسیر آن نیز به خطا رفته و حکم آن را همچون وجه التزام تفسیر کرده، در حالی که این‌گونه نیست.

ج- تشخیص قانون حاکم بر تأخیر در پرواز:

دادگاه در تشخیص درست قانون حاکم بر موضوع تأخیر در پرواز، به اشتباه رفته و به پروتکلی استناد کرده که هیچگاه لازم‌الاجرا نشده است. به هر روی، در نخستین گام برای تشخیص

قانون درست می‌توان به «قانون تعیین حدود مسؤلیت شرکتهای هواپیمایی ایران» مصوب ۱۳۹۱/۵/۱۱ مجلس شورای اسلامی استناد کرد. در ماده‌ی نخست این قانون می‌خوانیم: «مسؤلیت شرکتهای هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسؤلیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه‌ی الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی 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».

بدین ترتیب، در پروازهای بین‌المللی به صورت کلی و در پروازهای داخلی در حمل و نقل بار، «کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو» حاکم خواهد بود. این کنوانسیون حکم ویژه‌ای درباره‌ی تأخیر در پرواز ندارد؛ چنانکه در ماده‌ی ۱۹ این کنوانسیون می‌خوانیم: «متصدی حمل و نقل، مسئول خسارتی است که از تأخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، لوازم شخصی یا کالا ناشی می‌گردد». با این حال، در ماده‌ی ۲۲ کنوانسیون یاد شده آمده است: «۱- در مورد حمل مسافر، مسؤلیت متصدی حمل و نقل برای هر مسافر به مبلغ یکصد و بیست پنج هزار فرانک محدود می‌گردد... ۲- در مورد حمل لوازم شخصی ثبت شده یا کالا، مسؤلیت متصدی حمل و نقل در مورد هر کیلوگرم به مبلغ ۲۵۰ فرانک محدود می‌گردد مگر آنکه فرستنده هنگام تحویل بسته به متصدی حمل و نقل ارزش ویژه‌ای اظهار نموده و در صورت لزوم وجه اضافی پرداخته باشد، در این صورت متصدی حمل و نقل موظف به پرداخت مبلغی است که میزان ارزش اظهار شده بیشتر نخواهد بود مگر آنکه ثابت کند که مبلغ مزبور از ارزش واقعی کالا به هنگام تحویل توسط فرستنده بیشتر است».

همچنین، با توجه به متن قانون تعیین حدود مسؤلیت شرکتهای هواپیمایی ایران، در حمل و نقل مسافر با پروازهای داخلی، قانون مجازات اسلامی اجرا خواهد شد اما این قانون تنها درباره‌ی خسارات بدنی است و نمی‌توان از آن حکمی درباره‌ی تأخیر در اجرای تعهد برداشت

کرد؛ برای همین و در نبود مقررات ویژه، لزوماً می‌باید به قواعد عمومی استناد کرد. بر این اساس، به نظر می‌رسد ماده‌ی ۲۲۶ ق.م.ب.تواند مورد استناد قرار گیرد. براساس این ماده، «در مورد عدم ایفای تعهدات از طرف یکی از متعاملین، طرف دیگر نمی‌تواند ادعای خسارت نماید مگر اینکه برای ایفای تعهد مدت معینی مقرر شده و مدت مزبور منقضی شده باشد...»؛ در نتیجه با اثبات این نکته که مدت معینی برای ایفای تعهد از جانب شرکت هواپیمایی تعیین شده بوده و این شرکت، با وجود انقضای مدت، به تعهد خویش عمل نکرده، راه برای مطالبه و جبران زیان برابر با قواعد عمومی فراهم خواهد شد.

نتیجه‌گیری:

عرف جامعه، مسوول شناختن شرکت‌های هواپیمایی را ابزاری می‌بیند تا این شرکت‌ها به تعهدی که برای به موقع رساندن مسافران خویش دارند، بیشتر پای‌بند باشند. دادرسی محترم نیز به این انتظار معقول پاسخ مثبت داده و حکم به مسوولیت مدنی یکی از این شرکت‌ها می‌دهد. این شجاعت دادرسی و نیز آگاهی‌اش از خواسته‌های جامعه در پذیرش مسوولیت مدنی برای شرکت هواپیمایی که به عهد خود وفادار نمانده، درخور تقدیر است؛ اما نظام حقوقی از دادرسی بیشتری دارد. نظام حقوقی اگرچه از دادرسی خویش حمایت از زیان‌دیده را می‌طلبد اما رعایت قواعد دادرسی مدنی را نیز برای وی الزامی می‌داند؛ برای همین است که از دادرسی انتظار دارد که ارائه‌ی دلیل برای اندازه‌ی زیان مادی را بر عهده‌ی خواهان بگذارد نه آنکه به اعتبار شغل و حرفه‌ی خواهان سخنش را بر صحت حمل کند و ادعایش را بپذیرد. همچنین، از دادرسی جز این انتظار نمی‌رود که در استناد به مقررات بین‌المللی و تفسیر آنها تأمل بیشتری داشته باشد.

منابع:

۱. آخوندی، محمود؛ آیین دادرسی کیفری، ج ۱، سمت، ۱۳۸۲.
۲. آشوری، محمد؛ آیین دادرسی کیفری، ج ۱، سمت، ۱۳۸۵.
۳. جباری، منصور؛ مروری بر اسناد حاکم بر حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی و سیر تحول آن، پژوهش حقوق و سیاست، ش ۲۶، بهار و تابستان ۱۳۸۸.
۴. حسینی مراغه‌ای، سیدمیر عبدالفتاح؛ عناوین، ج ۱، مؤسسه نشر اسلامی، بی‌تا.
۵. سنگلجی، محمد؛ چهار رساله، نگاه بینه، ۱۳۸۷.
۶. طباطبائی، سیدعلی؛ ریاض المسائل فی تحقیق الاحکام بالدلائل، ج ۱۰، مؤسسه نشر اسلامی، چ ۱، ۱۴۱۴.
۷. شمس، عبدالله؛ آیین دادرسی مدنی، ج ۳، دراک، چاپ دوم، ۱۳۸۴.
۸. فرنیاء، محمد؛ قانون مدنی ایران از لحاظ احتیاجات روز (۳)، کانون و کلا، دوره اول، ش ۴، شهریور ۱۳۲۷.
۹. کاتوزیان، ناصر؛ اثبات و دلیل اثبات، ج ۱، میزان، ۱۳۸۲.
۱۰. کرکی، علی بن حسین (محقق ثانی)؛ جامع المقاصد فی شرح القواعد حسن بن یوسف علامه حلّی، ج ۸، مؤسسه آل‌البیت (ع) لاحیاء التراث، چ ۱، ۱۴۱۱.
۱۱. محسنی، حسن؛ اداره جریان دادرسی مدنی، انتشار، چ ۱، ۱۳۸۹.
۱۲. موسوی بجنوردی، میرزا حسن؛ قواعد فقهیه، ج ۱، مؤسسه مطبوعاتی اسماعیلیان، ۱۴۱۳.
۱۳. میرشکاری، عباس؛ «استناد به قاعده‌ی مالا یعلم در یک دادنامه»، فصلنامه نقد رای دانشگاه علوم قضایی، ش ۲، ۱۳۹۲.

Review of a Verdict

Abbas MIR SHEKARI

Abstract:

There is no doubt in the fact that delays in timely flights of Airlines is harmful and leads to the civil liability of those companies, but in society's costume, such losses are seen as inevitable and normal that there are few people who demand them. This has caused the legal thoughts and judicial procedures not tonaturally discuss the way of appliance of general rules of civil liability in this area. Nonetheless, the author recently faced a case in which a person, who was tired of delays of an airline, demanded his lossduring a petition; the strangeness of demanding the loss of delay in flight, misled the judge in distinguishing the domestic and international regulations related to the issue and inevitably relied on what the plaintiff of claim declared. The aforementioned verdict is reviewed and analyzed in the current article.

Keywords:

delay in flight, civil liability, moral loss, material loss.

پروپوزیشن گاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی