

مسئولیت مدنی ناشی از لغو پرواز مسافر؛ نقد رأی شماره
۹۷۰۹۹۷۰۹۴۳۵۰۱۰۴۰ تاریخ ۱۳۹۷/۹/۱۷ شعبه ۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران

حبیب‌الله رحیمی*

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۳/۰۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۱/۲۷

چکیده

متصدی حمل و نقل هوایی با فروش بلیط، تعهد به حمل مسافر و کالای همراه او دارد و چنانچه بدون علت موجه اقدام به لغو پرواز کند مسئولیت مدنی قراردادی در قبال مسافر خواهد داشت. در این صورت پرسش آن است که رسیدگی به دعوای مطالبه خسارت مادی و معنوی بر چه مبنایی باید صورت گیرد و قانون مورد استناد چه قانونی خواهد بود؟ به علاوه، شرایط و آثار مسئولیت مدنی قراردادی شرکت هوایی چیست؟ در رأی صادر شده از شعبه ۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران این امور مورد توجه قرار گرفته است و رأی صادر شده از جهاتی مثبت و از جهاتی قابل ایراد است. از حیث مبنا به درستی به تقصیر و نقض تعهد شرکت هوایی توجه شده است؛ ولی متأسفانه به قاعده لاضرر نیز به عنوان مبنا استناد شده که قابل ایراد است. مستند رأی و منبع مسئولیت مدنی قراردادی به باور دادگاه، کنوانسیون ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (مصوب ۱۹۲۹) و پروتکل اصلاحی لاهه (مصوب ۱۹۵۵) و مقررات داخلی است، در حالی که کنوانسیون مزبور لغو پرواز را دربر نمی‌گیرد و به علاوه امکان استناد همزمان به کنوانسیون و مقررات داخلی وجود ندارد. بنابراین تنها مستند می‌باید مقررات داخلی باشد. از حیث اثر مسئولیت مدنی قراردادی و حکم به جبران خسارت معنوی نیز این رأی از این جهت قابل تمجید است که جبران پولی خسارت معنوی را پذیرفته، ولی استناد به کنوانسیون برای جبران خسارت معنوی محض و مشخص نکردن نحوه محاسبه غرامت مربوط به این خسارت از ایرادات این رأی به شمار می‌آید.

واژگان کلیدی: نقد رأی، مسئولیت مدنی قراردادی، متصدی حمل و نقل هوایی، لغو پرواز، خسارت مالی، خسارت معنوی.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی.

مقدمه

مسئولیت مدنی در معنای عام شامل مسئولیت مدنی قراردادی نیز می‌شود و هنگامی که شخص با تخلف از قرارداد و نقض تعهدات قراردادی به دیگری خسارتی وارد کند تعهد به جبران خسارت به بار آمده خواهد داشت. در این شاخه از مسئولیت مدنی، قرارداد صحیح و نافذی باید میان عامل زیان و زیان‌دیده وجود داشته باشد و به‌علاوه خسارت باید ناشی از نقض تعهدات قراردادی باشد، در حالی که در مسئولیت مدنی قهری، خسارت مربوط به نقض تکالیف عمومی است. صرف‌نظر از این تفاوت و برخی تفاوت‌های جزئی دیگر، در واقع میان مسئولیت قراردادی و مسئولیت خارج از قرارداد یا قهری، وحدت بنیادی وجود دارد. به دیگر سخن، مشابهت‌های عمیقی میان این دو شاخه از مسئولیت مدنی وجود دارد که موجب می‌شود ما قائل به وحدت بنیادین مسئولیت قراردادی و غیرقراردادی شویم. به همین جهت در پیمان‌های بین‌المللی مانند کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹) راجع به حمل و نقل هوایی و کنوانسیون بروکسل (۱۹۶۱) راجع به حمل و نقل دریایی، تفکیک بین دو مسئولیت دیده نمی‌شود (تنک، ۱۳۹۸، صص ۵۸ به بعد و صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷، الف، ص ۸۸). بنابراین اصولاً قواعد حاکم بر مسئولیت مدنی قراردادی متفاوت از مسئولیت مدنی خارج از قرارداد نیست.

در پرونده کلاسه ۹۶۰۹۹۸۴۴۷۷۴۰۰۵۱۴ شعبه ۲۲۹ دادگاه عمومی حقوقی تهران که منتهی به صدور رأی شماره ۹۷۰۹۹۷۰۹۴۳۵۰۱۰۴۰ مورخ ۱۳۹۷/۹/۱۷ شده است شرکت هواپیمایی بلیط رفت و برگشت از ارومیه به استانبول فروخته، ولی تعهد به حمل مسافر از استانبول به ارومیه را نقض نموده است. به دیگر سخن، پرواز استانبول به ارومیه لغو شده و تماس‌های مکرر مسافر به شرکت هواپیمایی جهت تعیین تکلیف بی‌نتیجه بوده است. مسافر با مشقت و دشواری بسیار اقدام به تهیه بلیط هواپیما به تبریز و سپس از تبریز به ارومیه می‌نماید و پس از مدتی در تهران دعوای مطالبه خسارت علیه شرکت هواپیمایی موردنظر اقامه می‌کند و بدین ترتیب خواستار رسیدگی به مسئولیت مدنی قراردادی شرکت هواپیمایی به دلیل نقض تعهد حمل و نقل هوایی مسافر می‌شود.

برای مطالعه و نقد رأی صادر شده به نظر می‌رسد که می‌توان از تقسیم‌بندی منطقی و مرسوم مسئولیت مدنی استفاده نمود و مطالب را در سه قسمت ارائه کرد: در ابتدا مبانی را مورد مطالعه قرار می‌دهیم و رأی را از این حیث مطالعه و نقد می‌کنیم. سپس شرایط مسئولیت مدنی قراردادی مدنظر قرار خواهد گرفت و سه شرط تقصیر، ضرر و رابطه سببیت

عرفی میان تقصیر قراردادی و ضرر وارد شده را مورد توجه قرار می‌دهیم و در آخر نیز آثار مسئولیت مدنی قراردادی را مطالعه می‌کنیم و اثر مسئولیت مدنی ناشی از نقض تعهد حمل و نقل هوایی مورد بررسی قرار می‌گیرد و از این حیث رأی بازخوانی و نقد می‌شود.

۱. مبانی

در مسئولیت مدنی قراردادی اصولاً مبنای مسئولیت، نظریه تقصیر است. به دیگر سخن، دلیل تحمیل مسئولیت و تعهد به جبران خسارت آن است که فرد تعهد قراردادی خویش را نقض کرده است. تعهد قراردادی البته ممکن است تعهد به وسیله باشد یا تعهد به نتیجه و چون در غالب موارد، تعهدات قراردادی از نوع تعهد به نتیجه است و باید امر خاصی محقق شود، اثبات نقض تعهد و تقصیر در قرارداد کار چندان دشواری نیست. سادگی اثبات تقصیر در حوزه قراردادهای بدان حد بود که برخی از حقوقدانان فرانسوی در قرن نوزدهم و بیستم معتقد بودند که در مسئولیت قراردادی، اثبات تقصیر لازم نیست و تقصیر مفروض است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷، الف، صص ۸۹ و ۹۰).

تعهد متصدی حمل و نقل نیز تعهد به نتیجه است. متصدی حمل و نقل با انعقاد قرارداد می‌پذیرد که مسافر و کالا را به سلامت به مقصد برساند و اگر این موضوع محقق نشود در واقع تعهد او نقض شده محسوب می‌شود. متصدی حمل و نقل هوایی نیز تعهد به نتیجه دارد. در پرونده مورد بحث، شرکت هوایی به‌رغم فروش بلیط برگشت از استانبول به ارومیه و پذیرش تعهد حمل مسافر و کالای او در موعد مقرر، پرواز را لغو نموده و هیچ‌گونه پاسخی به مسافران ارائه نداده است.

در تعهد به نتیجه، متعهد در صورتی می‌تواند از مسئولیت مبرا شود که ثابت کند نقض تعهد، ناشی از فورس ماژور و علت خارجی بوده که او پیش‌بینی نمی‌کرده و قابل دفع و اجتناب نیز نبوده است. مثلاً اگر سازنده‌ای تعهد نماید که در ۲۰ ماه چهار طبقه ساختمان در زمینی بنا نماید و این امر خاص در موعد مقرر محقق نشود، سازنده برای معافیت از مسئولیت مدنی قراردادی می‌تواند ثابت کند که سرمای بیش از حدی در فصل زمستان رخ داده که قابل پیش‌بینی و رفع نبوده و به همین دلیل کار ساخت‌وساز در آن برهه از زمان متوقف شده است و یا ثابت نماید که راه‌های مواصلاتی در اثر یخبندان بسته بوده است.

در پرونده مورد بررسی نیز قاضی صادرکننده رأی به‌درستی تصریح نموده است که شرکت هواپیمایی «در خصوص دلیل لغو شدن پرواز، مطالبی که اثبات نماید عوامل

فورس ماژور موجب این امر شده یا حتی تقصیری به وی منتسب نیست بیان نمی‌دارد.» اگر شرکت هواپیمایی شرایط غیرمعمولی را به اثبات می‌رساند که موجب لغو پرواز شده‌اند و نشان می‌داد که تمامی تلاش خود را برای رفع این شرایط انجام داده است، مسئولیتی را متحمل نمی‌شد (Lee & Wheeler, 2012, p. 63).

بنابراین، این سخن درست است که «بر طبق آیه شریفه "اوفوا بالعقود" اشخاص مکلف هستند به تعهدات خویش پایبند بوده و به آنها بها دهند و این اهمیت به مفاد پیمان ضامن بقای روابط اجتماعی و اعتبار مسلمین به یگدیگر می‌باشد. ... لذا شرکت خواننده مکلف بوده تعهد خویش را اجرا نماید و از آنجا که بدون هیچ دلیل موجهی از ایفای تعهد خویش سر باز زده مرتکب تقصیر قراردادی شده است.»

با وجود این، استناد قاضی صادرکننده رأی به روایت لاضرر محل تأمل است؛ زیرا درباره مفاد روایت لاضرر و معنای قابل استنباط از آن اتفاق نظر وجود ندارد و یکی از کم‌طرفدارترین نظرات درباره قاعده لاضرر در فقه آن است که هرکس ضرری به دیگری وارد کرد ملزم و متعهد به جبران آن است.^۱ اگر لاضرر به معنای نفی ضرر غیرمتدارک بود، نیازی به اثبات تقصیر عامل زیان حتی در مسئولیت مدنی قراردادی نبود. به دیگر سخن، نمی‌توان گفت هیچ ضرری نباید بدون جبران بماند؛ زیرا بسیاری از ضررها بدون جبران می‌مانند و در حوزه قراردادها تقصیر عامل زیان و رابطه سببیت میان ضرر وارد آمده و تقصیر قراردادی، جزء شرایط تحمیل مسئولیت مدنی است. بنابراین، این امر مورد ایراد است که قاضی صادرکننده رأی پس از اثبات تقصیر عامل زیان در لغو پرواز، به حدیث نبوی «لاضرر و لاضرار فی الاسلام» استناد کرده‌اند و آن را برای صدور رأی به جبران خسارت مبنا قرار داده‌اند. به عبارت دیگر، هرچند این سخن درست است که «عرض و آبروی مؤمن باید از گزند رفتارهای ناهنجار دیگران در امان بماند» لیکن به صرف تحقق ضرر، مسئولیت مدنی محقق نمی‌شود و باید عناصر دیگری وجود داشته باشد تا مسئولیت مدنی محقق شود (حسینی مراغی، ۱۴۱۷ق، صص ۳۳۵ به بعد).

۲. شرایط

در مسئولیت قراردادی نیز مانند مسئولیت مدنی خارج از قرارداد لازم است تا سه عنصر

۱. برای مطالعه تفصیلی ر.ک: مکارم شیرازی، ۱۴۱۱ق، ج ۱، صص ۴۵ به بعد و بابایی، ۱۳۸۴، صص ۶۰ و ۶۱.

تقصیر، ضرر و رابطه سببیت محقق شود. برای مطالعه و نقد رأی صادر شده از شعبه ۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران شایسته است به ترتیب به این سه شرط بپردازیم.

۲-۱. تقصیر

همان‌طور که گفته شد، شرکت هواپیمایی با فروش بلیط، قرارداد حمل را پذیرفته است و تعهد به حمل و نقل هوایی مسافر از ارومیه به استانبول و سپس بازگرداندن مسافر از استانبول به ارومیه داشته است و این تعهد به نتیجه را با لغو پرواز نقض کرده است. به دیگر سخن، در موعد مقرر بدون هیچ‌گونه دلیل موجهی تعهد خویش را ایفا ننموده است. در رأی صادر شده آمده است که «در عرف مسلم شرکت‌های هواپیمایی در سطح جهان این امر مورد قبول همگان است که شرکت فروشنده بلیط و متصدی حمل و نقل در مقابل دیر رسیدن مسافر به مقصد، احساس مسئولیت نموده و به جهت رفاه حال مسافر به موضوع تهیه رفاهی و تغذیه و حتی الامکان تماس با خانواده یا افراد دیگر و حتی اسکان در هتل، تمهیداتی اندیشیده و در اسرع وقت پرواز جایگزین تعریف نمایند. لکن شرکت خواننده از ارائه هرگونه سرویس در این خصوص خودداری کرده است.» این سخن درست است که شرکت‌های هواپیمایی نظام سرویس‌دهی را در صورت تأخیر یا لغو پرواز فراهم کرده و بر حسب نوع اتفاقی که رخ داده است خدمات متنوعی را به مسافران ارائه می‌دهند. مثلاً اگر پرواز هشت ساعت یا بیشتر تأخیر داشته باشد لازم است مسافران را در محلی ساکن نمایند و حمل و نقل از فرودگاه به محل اسکان را نیز فراهم آورند.^۱

آنچه در رأی صادر شده قابل تأمل است استناد به کنوانسیون ورشو مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (مصوب ۱۹۲۹) و پروتکل اصلاحی لاهه (مصوب ۱۹۵۵) است که به موجب قانون تعیین حدود و مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ پذیرفته شده‌اند. ایراد چنین استنادی آن است که کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی و در نتیجه قانون ۱۳۹۱ مزبور درباره لغو پرواز از سوی شرکت‌های هواپیمایی حکم صریحی ندارد (Lee & Wheeler, 2012, p. 60) و همین امر موجب شده است تا شورای اروپا مقرراتی را برای لغو پرواز تصویب کند.^۲

۱. مثلاً می‌توان به حقوق مسافران در خطوط هوایی ترکیه اشاره کرد (قابل دسترس در www.turkishairlines.com).

2. Regulation 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 Establishing Common Rules on Compensation and Assistance to Passengers in the Event

بنابراین شایسته بود که دادگاه، در یافتن مستند رأی تلاش بیشتری می‌کرد و لغو پرواز را همانند تأخیر، تحت شمول مقررات فوق‌الذکر در نظر نمی‌گرفت هرچند عرف مسلم در خصوص شرکت‌های هواپیمایی بر تعهدات متنوع متصدی حمل و نقل هوایی در صورت لغو پرواز دلالت می‌کند و مفاد مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ قانون مدنی در این خصوص راهگشاست و لوازم عرفی هر قراردادی جزء تعهدات طرفین قرار می‌گیرد و به منزله ذکر در عقد است (ماده ۲۲۵ قانون مدنی) و هرچند طرفین بر این عرف جاهل باشند (ماده ۳۵۶ قانون مدنی). به دیگر سخن، تعهدات قراردادی اعم از تعهداتی است که طرفین با آگاهی پذیرفته‌اند و تعهداتی است که عرف و قانون مقرر می‌کنند هرچند طرفین به این تعهدات اخیر آگاهی نداشته باشند و آن را مورد قصد خویش قرار نداده باشند. بدین ترتیب مستند رأی دادگاه درباره تقصیر شرکت هواپیمایی و تعیین تعهدات آن، عرف و قانون مدنی است نه کنوانسیون ورشو و قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱.

۲-۲. ضرر

در کتاب‌های مسئولیت مدنی، ضرر گاهی به سه شاخه تقسیم می‌شود: ضرر مادی، ضرر بدنی و خسارت معنوی (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷، الف، ص ۱۱۵). ضرر مادی شامل خسارت وارده به مال و عدم‌النفع می‌شود. خسارت معنوی نیز شامل آسیب به حیثیت، شهرت، آبرو و اعتبار و همچنین درد و رنج و تألمات روحی و روانی است. ضرر بدنی به دلیل اهمیت و اینکه معمولاً ترکیبی از ضرر غیرمادی و خسارت مالی است، شاخه‌ای جداگانه را تشکیل می‌دهد. با توجه به اینکه مسئولیت مدنی (اعم از قراردادی و خارج از قرارداد) تعهد به جبران خسارت است لذا بدون وجود ضرر، سالبه به انتفاء موضوع خواهد بود. البته هر ضرری قابل جبران نیست و هر قدر که جبران شدن خسارت‌های بدنی اهمیت دارد به‌نحوی که گاه قاعده‌ای خاص بر جبران آن دلالت می‌کند مانند قاعده «دم المسلم لا یذهب هدراً» (مصطفوی، ۱۴۲۱ق، ص ۱۲۹)، در نظام‌های حقوقی نسبت به جبران‌پذیر بودن خسارت‌های معنوی سخت‌گیری شده است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷، ب، ص ۱۳۴، ش ۸۷ به بعد و ش ۹۸، صص ۱۵۰ به بعد).

در پرونده مورد بحث، خواسته خواهان مطالبه خسارت به طور اطلاق بوده است. دادگاه شاید به دلیل روشن بودن قابل جبران بودن خسارات مالی ناشی از نقض تعهد شرکت هواپیمایی در چند جای رأی، به اهمیت و جایگاه والای عرض و آبرو و شأن و جایگاه اشخاص پرداخته و به شغل و شخصیت زیان دیده نیز توجه نموده است: «این بی توجهی نه تنها به تهیه پرواز جایگزین بلکه حتی در وضعیت تغذیه یا اسکان وی نیز می باشد تا جایی که فردی که از جمله اساتید دانشگاهی و نخبگان این میهن می باشد برای رفع نیازهای خود و بازگشت به وطن مجبور گردد در مقابل هر فردی دست کمک دراز نماید و در مقابل بیگانگان ابن السبیل گردد و شخصیت اجتماعی خویش را در پس نگاه‌های تحقیرآمیز دیگران خرد شده بیند.» هر چند توجه به اوصاف و شرایط طرفین دعوی و مخصوصاً زیان دیده تا حدودی پسندیده است (اگرچه نظر دیگری هم در این خصوص وجود دارد)^۱ و اساساً هدف مسئولیت مدنی، اعاده وضعیت زیان دیده به پیش از ورود زیان است، لیکن به نظر می رسد افراط در این امر و استقبال از مطالبه خسارات معنوی موجب تشویق افراد به احساساتی و شکننده بودن در قبال حوادث و ناملایمات خواهد شد. به همین جهت نظام‌های حقوقی مخصوصاً نظام حقوقی انگلستان، جبران خسارت معنوی را تنها در موارد محدودی پذیرفته‌اند تا با انبوهی از دعاوی مسئولیت مدنی مواجه نشوند، مخصوصاً در حوزه مسئولیت مدنی قراردادی (Elliott & Quinn, 2009, p. 331).

به علاوه، استناد به کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه برای صدور رأی به جبران خسارت معنوی صحیح به نظر نمی‌رسد؛ زیرا ماده ۱۷ کنوانسیون مزبور مقرر نموده است که «متصدی حمل و نقل مسئول خساراتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هرگونه آسیب مدنی متوجه مسافر می‌گردد مشروط بر اینکه حادثه موجب خسارت در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.» بنابراین خسارت معنوی و جریحه‌دار شدن احساسات و آلام فرد به تنهایی در این ماده و کنوانسیون، قابل جبران محسوب نمی‌شود و ظاهراً اگر خسارات معنوی به تبع خسارت بدنی باشد، امکان جبران دارد. این امر در بسیاری از آرا و دعاوی مربوط به خطوط هوایی مورد بحث قرار گرفته است و دادگاه‌ها تنها وقتی حکم به جبران خسارت معنوی داده‌اند که ناراحتی روحی و روانی، ناشی از صدمات بدنی باشد (جباری، ۱۳۹۲، صص ۸۳ به بعد).

۱. ر.ک: رأی شعبه اول دادگاه عمومی حقوقی تهران مورخ ۱۳۸۸/۴/۳۱.

به دیگر سخن، صرف خسارت معنوی، قابل جبران قلمداد نمی‌شود و دادگاه در پرونده مورد بحث به این امر توجه نکرده است.

استناد به قوانین داخلی مانند ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی و ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری نیز نمی‌تواند ایراد فوق را مرتفع کند. به دیگر سخن، امکان استناد همزمان به کنوانسیون ورشو و مقررات داخلی وجود ندارد؛ زیرا «هدف تدوین‌کنندگان کنوانسیون ورشو این بوده است که مقررات یکسانی را در سطح دنیا در میان کشورهای عضو کنوانسیون به‌وجود آورند و این هدف وقتی حاصل می‌شود که اقامه دعوی علیه متصدی حمل و نقل منحصرأ مستند به این کنوانسیون مطرح شود.» (جباری، ۱۳۹۲، ص ۸۲).

ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ نیز تصریح نموده که «مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق 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 ... است.» در قانون اخیرالذکر تنها در خصوص پروازهای داخلی مسئولیت نسبت به خسارات وارده به مسافران (و نه بار و اثاثیه)، اجرای قانون مجازات اسلامی تجویز شده است.

البته همان‌طور که قبلاً گفته شد، کنوانسیون ورشو حکم صریحی درباره لغو پرواز ندارد و به همین جهت درباره پرونده مورد بررسی قابلیت استناد ندارد. بنابراین استناد به مقررات داخلی و عرف شرکت‌های هواپیمایی بی‌اشکال خواهد بود و ایراد مربوط به غیر قابل جبران بودن خسارت معنوی صرف در پرونده مورد بحث، مرتفع می‌شود.

۲-۳. رابطه سببیت عرفی

در مسئولیت مدنی به‌طور اعم لازم است خسارت وارد شده با فعل عامل زیان رابطه سببیت عرفی داشته باشد. در مسئولیت مدنی قراردادی چنانچه خسارت ناشی از نقض تعهد باشد، جبران خسارت بر عهده متخلف و ناقض تعهد قرار می‌گیرد. هرچند که اثبات همه عناصر مسئولیت مدنی بر عهده خواهان است لیکن وقتی نقض تعهد رخ داده و خسارت هم به بار آمده، گاهی اوضاع چنان روشن است که نیازی به اثبات جداگانه رابطه سببیت وجود ندارد. در این موارد عامل زیان که خواننده دعوا قرار گرفته است می‌تواند با اثبات قوه قاهره به‌معنای

عام که موجب قطع رابطه سببیت خواهد شد، از مسئولیت رهایی یابد. در پرونده مورد مطالعه و نقد، «نماینده شرکت خواننده در جلسه دادرسی حاضر شده ولیکن دفاع موجهی از خویش معمول نمی‌نماید و اعلام می‌دارد که شرکت حاضر است وجه بلیط پرداخت شده به شرکت را مسترد نماید لیکن در خصوص دلیل لغو شدن پرواز مطالبی که اثبات نماید عوامل فورس ماژور موجب این امر شده یا حتی تقصیر به وی منتسب نیست بیان نمی‌دارد.» بنابراین خواننده نه تنها فورس ماژور را اثبات نکرده بلکه ظاهراً مسئولیت را پذیرفته است. بدین ترتیب، بحثی درباره رابطه سببیت باقی نمی‌ماند و اجمالاً روشن است که نقض تعهد شرکت هواپیمایی موجب خسارت مادی و معنوی مسافر شده است.

۳. آثار

در مسئولیت مدنی قهری گفته می‌شود که اصل جبران کامل خسارت، هدف و اثر مسئولیت مدنی است و عامل زیان باید خسارت به بار آمده را به نحوی جبران کند که زیان دیده در همان وضعیتی قرار گیرد که اگر حادثه رخ نمی‌داد در آن بود. به دیگر سخن، باید خسارت به شکل کامل جبران شود نه کمتر و نه بیشتر (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷، الف، صص ۲۵۴ و ۲۵۵).

در مسئولیت مدنی قراردادی در حقوق انگلستان گفته می‌شود که با تحمیل مسئولیت مدنی به دنبال آن هستیم که زیان دیده در وضعیتی قرار گیرد که اگر قرارداد به درستی اجرا می‌شد در آن وضعیت قرار داشت (Elliott & Quinn, 2009, pp. 330-331).

برای محاسبه این خسارت معمولاً خسارت انتظاری^۱ مورد توجه قرار می‌گیرد که منظور از آن سودی است که اگر قرارداد انجام می‌شد نصیب متعهد می‌گردید و برای محاسبه معمولاً زمان نقض قرارداد ملاک عمل خواهد بود. البته گاهی هم هزینه خسارت ناشی از اعتماد^۲ به طرف دیگر پرداخت می‌شود که منظور همه هزینه‌هایی است که متعهد به خاطر قرارداد متحمل شده است و این زیان دیده از نقض قرارداد است که قاعدتاً میان خسارت انتظاری و خسارت ناشی از اعتماد به طرف دیگر قرارداد انتخاب می‌کند (Elliott & Quinn, 2009, pp. 33-34).

1. Expectation Damages.
2. Reliance Loss.

در پرونده مورد بحث، خسارت انتظاری همان مبلغی است که مسافر بابت بازگشت به ارومیه پرداخته است اعم از آنچه برای پرواز از استانبول به تبریز پرداخته و مبلغی که بابت رفتن به ارومیه متحمل شده است. این مبلغ ممکن است از مبلغی که بابت خرید بلیط به شرکت هواپیمایی متخلف پرداخت شده بیشتر باشد. ظاهراً دادگاه همین کار را کرده است و «خوانده را به پرداخت ۱۴۰ هزار تومان هزینه سفر از تبریز به ارومیه و پرداخت ۳۸۰ یورو وجه بلیط بازگشت به ایران ... محکوم می‌نماید.»

آنچه در محاسبه غرامت از سوی دادگاه صادرکننده رأی محل تأمل جدی است میزان غرامتی است که به عنوان جبران خسارت معنوی و صرفاً به منظور تشفی خاطر زیان دیده مورد حکم قرار گرفته است. دادگاه مبنایی برای محاسبه خویشتن ارائه نمی‌دهد و روشن نمی‌کند که چگونه به پنج برابر وجه بلیط بازگشت از استانبول به تبریز رأی می‌دهد. به نظر می‌رسد که این امر بدون هیچ منطقی انجام شده و غرامت شکل تنبیه به خود گرفته است، در حالی که هدف از مسئولیت مدنی در نظام حقوقی ایران اصولاً نمی‌تواند تنبیه عامل زیان باشد. شایسته بود که دادگاه از فضای احساسی فاصله گیرد و منطق و ملاکی را برای رأی خویش اعلام کند. مسئولیت مدنی نباید موجب دارا شدن زیان دیده گردد و نباید به نحوی رأی داده شود که احساساتی شدن و شکننده بودن ترویج شود. تقبیح تخلف از تعهد قراردادی ملازمه‌ای با تنبیه متخلف ندارد و نباید تحمیل مسئولیت مدنی و پرداخت غرامت سنگین وسیله‌ای برای تنبیه شود، به‌ویژه که می‌دانیم تعیین رقمی جهت خسارت معنوی نمی‌تواند مجموع آلام و خسارات را جبران کند و تنها به دنبال تشفی خاطر زیان دیده‌ایم (شوشی‌نسب، ۱۳۹۰، صص ۱۰۹ به بعد). در این گونه موارد معمولاً تعیین خسارت به شکل منصفانه صورت می‌گیرد که نباید مبلغ گزافی باشد و پرداخت آن همراه با عذرخواهی از سوی عامل زیان کافی است. ولی دادگاه به‌رغم حکم به عذرخواهی رسمی در یکی از جرایم کثیرالانتشار، مبلغ گزافی مقرر کرده که به نظر می‌رسد چندان متعارف و مقبول نباشد یا دست‌کم این امر با استناد به آرای سایر دادگاه‌ها در موارد مشابه صورت نگرفته است (شوشی‌نسب، ۱۳۹۰، صص ۱۱۳ به بعد).

هرچند در پرونده هموفیلی‌ها که به خون‌های آلوده موسوم شده است، دادگاه مضربی از خسارت بدنی وارد شده را به عنوان غرامت خسارت درد و رنج تعیین نمود لیکن نه تنها به آن پرونده استناد نشده بلکه معلوم نیست چگونه گفته شده است که پنج برابر هزینه بلیط از استانبول به تبریز باید به عنوان خسارت معنوی پرداخت شود.

نتیجه

با توجه به مطالب گفته شده می‌توان نتیجه گرفت که رأی صادر شده در خصوص خسارت ناشی از لغو پرواز و عدم ایفای تعهد حمل و نقل هوایی مسافر از سوی شرکت هواپیمایی، از برخی جهات قابل تأیید و از جهاتی قابل ایراد است.

اولاً توجه به قرارداد حمل و نقل هوایی و تأکید بر اینکه مسئولیت قراردادی، ناشی از نقض تعهدات قراردادی و تقصیر است و این امر با لغو پرواز از سوی شرکت هواپیمایی رخ داده، قابل تأیید می‌باشد. بنابراین مسئولیت مدنی قراردادی بر مبنای نظریه تقصیر شکل می‌گیرد هرچند که نقض تعهد به نتیجه به سادگی قابل اثبات است و دشواری چندانی ندارد، برخلاف اثبات تقصیر در حوزه مسئولیت مدنی قهری که ساده نیست. با وجود این، آنچه درباره مبنای مسئولیت مدنی در رأی صادر شده قابل ایراد می‌نماید استناد به روایت لاضرر است؛ زیرا قاعده لاضرر تنها با تحقق ارکان اتلاف، ایجاد مسئولیت مدنی می‌کند و صرف تحقق ضرر، موجب تحمیل مسئولیت مدنی به معنای عام نمی‌شود.

ثانیاً لغو پرواز که در پرونده مدنظر رخ داده است، تحت شمول کنوانسیون ورشو درباره یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی مصوب ۱۹۲۹ و بالتبع قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ قرار ندارد و رأی صادر شده از این جهت قابل ایراد است. البته دادگاه صادرکننده رأی به مواد ۲۲۵ و ۲۲۰ قانون مدنی در خصوص التزام به تعهدات عرفی نیز استناد کرده است و مواد اخیرالذکر در این خصوص کاربرد دارند. هرچند استناد به کنوانسیون ورشو و مواد قانون مدنی و قانون مسئولیت مدنی و قانون آیین دادرسی کیفری به‌طور همزمان با توجه به هدف کنوانسیون، اشکال محسوب می‌شود ولی چون کنوانسیون ورشو قابل استناد نیست، آنچه مستند رأی خواهد بود تنها مواد قوانین داخلی هستند.

ثالثاً توجه دادگاه به خسارت مادی و معنوی قابل تمجید است، لیکن اگر مستند رأی، کنوانسیون ورشو بود، چون خسارت معنوی در پرونده مدنظر ناشی از خسارت بدنی نیست، نمی‌توان قابلیت جبران آن را از کنوانسیون مزبور استنباط کرد و خسارت معنوی صرف، قابل جبران محسوب نمی‌شود هرچند با توجه به عدم قابلیت استناد کنوانسیون، مقررات داخلی در این خصوص قابل اعمال‌اند.

رابعاً در خصوص اثر مسئولیت مدنی قراردادی نیز باید گفت که دادگاه ظاهراً درباره خسارت مالی، خسارات انتظاری را ملاک عمل قرار داده است و تلاش کرده تا خواهان

(متعهدله) در همان وضعیتی قرار گیرد که اگر قرارداد اجرا می‌شد، در آن بود. اما در خصوص خسارت معنوی، روشن نیست به چه نحوی به پنج برابر مبلغ پرداخت شده برای بلیط استانبول - تبریز رأی داده است و این فرمول را از کجا به دست آورده است. هیچ‌گونه منطقی برای این شیوه محاسبه خسارت معنوی در رأی صادر شده ذکر نگردیده است.



فهرست منابع

الف. کتاب‌ها

۱. تنک، آندره؛ مبانی و اصول مسئولیت مدنی از دیدگاه حقوق تطبیقی، ترجمه سید حسین صفایی و سید احسان حسینی، شرکت سهامی انتشار، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۸.
۲. حسینی مراغی، میرعبدالفتاح؛ العناوین، جلد ۱، دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین حوزه علمیه قم، چاپ اول، ۱۴۱۷ق.
۳. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله؛ مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، انتشارات سمت، چاپ یازدهم، ۱۳۹۷. (الف)
۴. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله؛ مسئولیت مدنی تطبیقی، انتشارات شهردانش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۷. (ب)
۵. مصطفوی، سید محمدکاظم؛ مائه قاعده فقهیه، انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین حوزه علمیه قم، چاپ چهارم، ۱۴۲۱ق.
۶. مکارم شیرازی، ناصر؛ القواعد الفقهیه، جلد ۱، مدرسه امام امیرالمومنین (ع)، چاپ سوم، قم، ۱۴۱۱ق.

ب. مقاله‌ها

۷. بابایی، ایرج؛ «نقد اصل قابلیت جبران کلیه خسارات در حقوق مسئولیت مدنی ایران»، مجله پژوهش حقوق و سیاست، سال هفتم، ۱۳۸۴.
۸. جباری، منصور؛ «خسارت معنونی ناشی از تأخیر پرواز هواپیما»، فصلنامه رویه قضایی، دوره ۲، شماره ۳، ۱۳۹۲.
۹. شوشی‌نسب، نفیسه؛ «نحوه ارزیابی خسارت‌های درد و رنج»، مجله پژوهش حقوق و سیاست، سال سیزدهم، شماره ۳۳، ۱۳۹۰.

پ. منابع خارجی

10. Elliott, Catherine & Quinn, Frances, **Contract Law**, 7th ed., Pearson Education Limited, England, 2009.
11. Lee, Jae Woon & Wheeler, Joseph Charles, "Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity," *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 77, Issue 1, 2012.

**Civil Liability for Cancellation of Flight; Critical Review of the
Judgement No. 9709970943501040 Issued on 08/12/2018 by Civil
Court Branch of Tehran No. 229**

Habibollah Rahimi*

Received: 16/04/2019

Accepted: 28/05/2019

Abstract

The Airline who sells the ticket is responsible for the carriage of passenger and his luggage and if that airline cancels the flight without any acceptable reason it will be liable for the damage. In that case, we should answer the question about the basis of liability for material and immaterial damage and the ruling law of the case in the court. In addition, we must know the conditions and the effects of the civil liability of the airline. The branch no. 229 of Tehran civil court dealt with these subjects and the judgement issued, sounds somehow positive and in some aspects objectionable. Regarding the basis of the liability, the court has properly referred to the fault and contractual breach of the airline, but the Islamic rule called "La Zarar" cannot be regarded as a basis of liability. The court believes that Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (1929) and The Hague Protocol (1955), beside the internal laws can be regarded as the documentary of the verdict and the resource of the liability, but we should be aware that the Convention does not include the cancellation of the flight and the court could not refer to the convention and internal laws at the same time. Regarding the effects of the liability, the verdict is admirable because the court accepted pecuniary compensation for immaterial damage, but referring to the Convention for the recovery of pure immaterial damage and the ambiguity of the method of calculating the compensation sound inappropriate.

Key words: *Judgement analysis, Contractual liability, Airline, Cancellation of flight, Material damage, Immaterial damage.*

*Associate Professor at Law and Political Science Faculty of Allameh Tabataba'i University.
rahimi@atu.ac.ir