



University of Tehran

Investigation into the Legal Principles of "Spiritual Loss" with an Approach to Spiritual Loss in Air Crashes

Hamid Masjedsaraie^{ID}

Department of Jurisprudence and Principles of Islamic Law, Faculty of Humanities, University of Semnan, Semnan, Iran.
Email: h_masjedsaraie@semnan.ac.ir

ARTICLE INFO

Article type:
Research Article

Article History:
Received 9 March 2019
Revised 16 April 2019
Accepted 20 May 2019
Published Online 17 March 2023

Keywords:
Air Crashes,
Loss Compensation,
Material Loss,
Spiritual Loss,
Warsaw Convention.

ABSTRACT

The legal system of Islam, relying on evidence such as verses of the Holy Quran, narrations and numerous legal rules, issues a verdict to compensate for spiritual damage. In the Iranian law too, along with the advancement of society and the emergence of new ideas, the legislator has provided the grounds for accepting spiritual losses. However, considering air crashes and their losses, we face a distinction based on the Warsaw Convention and practical procedures for dealing with these types of cases. This research explains the legal principles of the legitimacy of the compensation for the spiritual loss. It is concluded that the distinction between the moral losses rooted in physical damage and the mere spiritual damage, along with material losses, has created problems in dealing with cases of air crashes. This study will review these problems.

Cite this article: Masjedsaraie, H. (2023). Investigation into the Legal Principles of "Spiritual Loss" with an Approach to Spiritual Loss in Air Crashes. *Islamic Jurisprudential Researches*.19 (1), 1-11. DOI: 1022059/JORR.2019.276821.1008351



Author: Hamid Masjedsaraie

Publisher: University of Tehran Press.

DOI: <http://doi.org/1022059/JORR.2019.276821.1008351>



دانشگاه تهران

پژوهش‌های فقهی

سایت نشریه: <https://jorr.ut.ac.ir>

شاپا الکترونیکی: ۶۱۹۵-۲۴۲۳

جستاری در مبانی فقهی «ضرر معنوی» با رویکردی به ضرر معنوی در سوانح هوایی

حمید مسجدسرایي

گروه فقه و مبانی حقوق اسلامی، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه سمنان، سمنان، ایران. رایانامه: h_masjedsaraie@semnan.ac.ir

اطلاعات مقاله

چکیده

نوع مقاله:

پژوهشی

تاریخ‌های مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۲/۱۸

تاریخ بازنگری: ۱۳۹۸/۰۱/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۲/۳۰

تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۱۲/۲۷

در نظام حقوقی اسلام با استناد به ادله‌ای مانند آیات، روایات و قواعد فقهی متعدد، حکم به جبران خسارات معنوی داده شده است. در حقوق ایران نیز همگام با پیشرفت جامعه و ظهور افکار نو، قانونگذار زمینه را برای پذیرش زیان‌های معنوی فراهم آورده است. این در حالی است که در موضوع سوانح هوایی و ضررهای ناشی از آن، با استناد به کنوانسیون ورشو و رویه‌های عملی در رسیدگی به این نوع پرونده‌ها، با نوعی تفکیک روبه‌رو می‌شویم. در این تحقیق، ضمن تبیین مبانی فقهی مشروعیت جبران ضرر معنوی به این نتیجه می‌رسیم که تمایز میان زیان‌های معنوی که ریشه در آسیب‌های بدنی دارند و آسیب‌های معنوی صرف، در کنار زیان‌های مادی، مشکلاتی در رسیدگی به پرونده‌های سوانح هوایی ایجاد کرده است که به بررسی آنها می‌پردازیم.

کلیدواژه:

جبران ضرر،

سوانح هوایی،

ضرر مادی،

ضرر معنوی،

کنوانسیون ورشو.

استناد: مسجدسرایي، حمید (۱۴۰۲). جستاری در مبانی فقهی «ضرر معنوی» با رویکردی به ضرر معنوی در سوانح هوایی. پژوهش‌های فقهی، ۱۹ (۱)، ۱-۱۱.

DOI: 1022059/JORR.2019.276821.1008351

ناشر: مؤسسه انتشارات دانشگاه تهران.

© نویسنده: حمید مسجدسرایي

DOI: <http://doi.org/1022059/JORR.2019.276821.1008351>



۱. مقدمه

اهمیت حفظ و صیانت از شخصیت، حیثیت و عرض و آبروی افراد و نیز جلوگیری از تألمات روحی و روانی که بعد غیرمادی انسان را شامل می‌شود، اگر از حفظ اموال وی بیشتر نباشد، کمتر نیست تا جایی که مطابق پاره‌ای از روایات، حرمت مؤمن بالاتر از حرمت کعبه دانسته شده (کلینی، ۱۳۶۷ق، ج ۴: ۵۶۸) و حتی ریختن آبرو و حیثیت مؤمن جنگ با خدا محسوب شده است (کلینی، ۱۳۶۷ق، ج ۲: ۳۵۱) و در برخی دیگر، عرض و آبروی مؤمن هم‌تراز مال و خون وی دارای حرمت است (نوری، ۱۴۰۹ق، ج ۹: ۱۳۶). ضمانت اجرای این مهم، جلوگیری از ورود هرگونه ضرر و خسارت معنوی و ترسیم روش‌هایی برای جبران آن است که اگرچه در منابع فقهی جایگاه شفاف‌تری برای آن ترسیم نشده، نفی نیز نشده است.

برابر آموزه‌های شرعی، همان‌گونه که در مواردی ایراد لطمه آبرویی به پاره‌ای افراد بدون اشکال است، نظیر بدهکار توانگری که در پرداخت بدهی‌اش تأخیر می‌کند (حرّ عاملی، ۱۴۱۴ق، ج ۱۸: ۳۳۴)، در مقابل، هرگونه خدشه و ضرر به عرض و آبروی افراد و صدمات حیثیتی منع شده و فقه اسلامی، مسئولیت‌آور بودن افعال زینبار غیرمادی را پذیرفته است. بارزترین نمونه تاریخی آن - علاوه بر قضیه معروف سمره بن جندب - در جریان قتل عام قبیله جذیمه توسط خالد بن ولید است که پس از اعزام علی (ع) برای رسیدگی و داوری فرمودند به ازای ترس و وحشت زنان و گریه کودکان مالی پرداخت کردم (نوری، ۱۴۰۹ق، ج ۱۸: ۳۶۷؛ صدوق، ۱۳۸۶ق، ج ۲: ۴۷۴) که این ضرر، خسارت معنوی تلقی شده و برای قول به پرداخت مال در قبال خسارت معنوی، قابل تمسک است. در تعالیم اخلاقی اسلام، مفاهیمی چون غیبت، تهمت، استهزاء و ... مبین عنایت حفظ حرمت انسان و برخورد با متجاوز حقوق معنوی اوست (نقیبی، ۱۳۸۶: ۱۲۴). مطالبه ارش البکاره (کرکی، ۱۴۱۱ق، ج ۱۳: ۱۹۴)، ضمان در برابر جیغ و داد زدن ناگهانی (جبعی عاملی، ۱۴۱۰ق، ج ۱۰: ۱۱۵) نیز مصادیقی از جبران افعال زینبار غیرمادی است که فقه اسلامی مسئولیت‌آور بودن این افعال را پذیرفته است.

در قوانین موضوعه ایران نیز قانونگذار جبران ضررهای معنوی را پذیرفته است. اصل ۱۷۱ قانون اساسی بر ضررهای معنوی مربوط به مسئولیت قضات و جبران این خسارت تصریح دارد (مدنی، ۱۳۸۵: ۹۶). در حقوق ایران نخستین بار در قانون مسئولیت مدنی ۱۳۳۹ و ذیل مواد ۱ و ۲ این قانون از ضرر معنوی سخن گفته شد که مقرر می‌دارد: «هر کسی بدون مجوز قانونی عمدتاً یا در نتیجه بی‌احتیاطی لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود، مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد» (برای مطالعه نمونه پرونده ضررهای معنوی در حقوق هوایی نک: کامیار، ۱۳۷۶: ۵۰).

رویه قضایی ایران نیز پرداخت خسارت معنوی را تأیید می‌کند. شعبه ۱۰۶۰ دادگاه‌های عمومی و انقلاب تهران، در رأی پرونده موسوم به هموفیلی‌ها با استناد به مواد ۱، ۲، ۳، ۴، ۵ و ۱۱ قانون مسئولیت مدنی و اصول ۱۶۴، ۱۶۷ و ۴۰ قانون اساسی و قواعد فقهی، مسئولیت مدنی دولت را در جبران خسارت معنوی زیان‌دیدگان (از جمله رنج‌های جسمانی و روانی و ترس از آینده، صدمه به حیثیت و بدنامی ناشی از آلودگی‌های ویروسی) قطعی دانست و به پرداخت دیه به متضررین و در صورت فوت به ورثه آنان حکم صادر کرد (محمدخانی، ۱۳۸۶: ۱۸۲-۱۸۶).

یکی از مصادیق ضرر معنوی در خصوص سوانح هوایی و صدمات روحی و روانی ناشی از این‌گونه سوانح است. در سال ۱۹۲۹ کنوانسیون به‌منظور یکپارچه‌سازی قوانین حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی درباره جبران خسارت در رابطه با مرگ، و جراحات وارده بر مسافر در پروازهای هوایی با عنوان کنوانسیون ورشو به تصویب رسید. وجود عبارات کلی برخی از مواد و اختلاف در رویه قضایی کشورهای مختلف در مواجهه با مواد کنوانسیون از طرفی و سکوت کنوانسیون در رابطه با نحوه مواجهه با ضررهای مختلف از طرف دیگر بر این ابهامات افزود (Buono, 1989: 571).

مسئولیت متصدی حمل در خصوص آسیب‌های وارده مبتنی بر مواد ۱۷ تا ۲۳ سیستم ورشو است. ماده ۱۷ کنوانسیون یادشده متصدی را در مورد فوت و ضررهای جسمی وارده به مسافر مسئول تلقی کرده است؛ به شرطی که آسیب‌های وارده مقید به عبارت on board the aircraft باشد یا اینکه آسیب‌ها هنگام عملیات سوار و پیاده شدن رخ دهد. متصدی به سبب آسیب‌های وارد بر اشخاص ثالث نیز مسئول تلقی شده است (air & space law, 2008: 107). به نظر می‌رسد بهتر بود کنوانسیون اشاره می‌کرد که چه نوعی از آسیب مدنظر است؟ آیا ضررهای مستقیم، غیرمستقیم یا ضررهای معنوی مشمول ضررهای وارد در حمل‌ونقل هوایی می‌شود؟ (Halter, 2006: 9).

اگرچه به لحاظ تاریخی، پروتکل نهایی کنفرانس پاریس شامل مفادی بود که متصدی حمل و نقل در برابر هر حادثه‌ای مسئول شناخته می‌شد، به طوری که خسارات روانی صرف نیز جبران شدنی بود، این مفاد در کمیته سیتیجا (کمیته متخصصان بین‌المللی هوایی) حذف شد (Thalin, 2002: 43).

مسئله غرامت برای آسیب‌های معنوی با جریان دزدی‌های هوایی که در دهه ۶۰ میلادی رخ داد، وارد مباحث حقوقی شد. قربانیان و گروهان‌های هواپیماربابی با اینکه آسیب جسمی نداشتند و از طرفی این اتفاق در مفهوم حادثه نمی‌گنجد، با وجود این، مسافران این پرواز مجبور به تحمل ترس و رنج ناشی از هواپیماربابی بودند که به شوک‌های عصبی و اضطراب منجر می‌شد. دادگاه‌های آمریکا پرداخت غرامت برای چنین حملاتی را پذیرفتند و تفسیر موسعی از عبارت *bodily harm* در کنوانسیون داشتند (Matte, 1981: 404).

تحت رژیم مسئولیت سیستم ورشو، مسافر نمی‌تواند علیه شرکت هوایی در مورد آسیب‌های روانی صرف، اقامه دعوا کند. موضوع این است که از نظر برخی، تفسیر مضیق از ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و مونترال که مانع جبران خسارت‌ها و آسیب‌های روانی می‌شود، به لحاظ اجتماعی، کهنه و از دیدگاه علمی منسوخ است. این تفسیر مضیق قضات را در کاربرد کنوانسیون در تطبیق معیارهای مدرن آسیب‌های جبران‌شدنی در مسئولیت مدنی با مفهوم صدساله آسیب‌های بدنی به چالش کشیده است.

۲. مفهوم و انواع ضرر

«ضرر» در لغت، به معنای زیان و جمع آن «اضرار» است (انصاری، ۱۳۸۶: ۱۲۶۴). در تعریف ضرر آمده است: «ضرر، ضد منفعت و به معنای نقصی است که در چیزی حاصل می‌شود» (معلوف، ۱۳۷۴: ۴۴۷). برخی آن را به سوء حال تعریف کرده‌اند؛ اعم از اینکه مربوط به نفس باشد یا بدن (صفایی، ۱۳۹۳: ۹۷). در اصطلاح، ضرر به هر نوع صدمه‌ای اطلاق می‌شود که فردی به ناروا بر مال یا جسم و یا عواطف غیر وارد آورد. برخی فقها ضرر را ضد نفع معنا کرده‌اند (خمینی، ۱۳۸۵: ۲۸).

شایان ذکر است که مقصود از رکن بودن ضرر در مسئولیت مدنی آن است که ضرر در شرایطی قابل مطالبه باشد، زیرا عنوان کلی ضرر بدون در نظر گرفتن برخی شرایط نمی‌تواند رکن مسئولیت تلقی شود. مهم‌ترین شرایط ضرر جبران‌شدنی عبارت‌اند از: الف) مسلّم و قطعی بودن ضرر؛ ب) مستقیم بودن ضرر؛ ج) قابلیت پیش‌بینی ضرر؛ د) لزوم بقای ضرر (برای مطالعه بیشتر ر.ک: سلطانی‌نژاد، ۱۳۸۰: ۹۵-۹۷؛ نظری، ۱۳۹۲: ۳۵؛ مهمان‌نوازان، ۱۳۸۹: ۹۰؛ یزدانیان، ۱۳۸۶: ۲۷۷؛ ره‌پیک، ۱۳۹۰: ۱۳۸؛ حکمت‌نیا، ۱۳۸۶: ۳۵۱؛ وحدتی شبیری، ۱۳۸۵: ۲۴۵).

ضرر را به سه نوع ضرر مادی، معنوی و جسمی تقسیم می‌کنند: ۱. ضرر مادی، ضرری است که به حقوق مالی اشخاص وارد می‌شود (حیاتی، ۱۳۹۲: ۹۷)؛ در واقع، خساراتی است که به جان یا دارایی اشخاص تحمیل شده است (وحدتی شبیری، ۱۳۸۵: ۷۰). این قسم از ضرر، قابل تقویم مالی است و می‌توان معادل پولی آن را مشخص کرد؛ اعم از اینکه موضوع ضرر، مثلی باشد یا قیمی (همان). از آنجا که عین مال در عالم خارج وجود محسوسی دارد، به همین دلیل، قابلیت تقویم و ارزیابی مالی در این قسم وجود دارد (ژوردن، ۱۳۹۱: ۱۸۶)؛ برای مثال مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در برابر بار چک‌شده یا همراه مسافر یا اموال روی سطح زمین، از باب تلف عین است، نظیر آنکه در اثر سقوط هواپیما کارگاه تولیدی کسی طعمه حریق شود؛ و گاهی به‌صورت تلف منفعت عین؛ نظیر از بین رفتن تعداد زیادی دام بر اثر سقوط هواپیما بر روی یک مجموعه دامپروری، که در اینجا خسارت مصادیق عدم نفع نیست که مشمول ممنوعیت تبصره ۲ ماده ۵۱۵ ق.آ.د.م گردد و قابل جبران نشود (باریکلو، ۱۳۸۵: ۶۳)؛ ۲. ضرر معنوی: عبارت است از هر کاستی و نقصانی که بر حقوق غیرمالی یا معنوی شخص وارد شود؛ به‌عبارتی، «ضرر معنوی» زیان ناشی از تجاوز به حقوق غیرمالی اشخاص است که موجب جریحه‌دار شدن و آسیب به برخی ارزش‌ها که ماهیتاً جنبه معنوی دارند، شده است (افشار، ۱۳۹۴: ۵۲). در ماده ۹ قانون پیشین آیین دادرسی کیفری، زیان معنوی به «کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی» تعبیر شده بود (صفایی، ۱۳۹۳: ۱۲۶). همان‌طور که گفته شد خسارات وارد به متعلقات غیرمالی انسان مثل روان، آبرو (مدنی، ۱۳۸۵: ۹۵) و حقوق مربوط به شخصیت (حیاتی، ۱۳۹۲: ۱۰۳) که موجب آسیب‌های روحی و کسر حیثیت و اعتبار فردی و اجتماعی شده است در ذیل این تعریف می‌گنجد (پورمهراب، ۱۳۷۸: ۱۰۵)؛ همچنین ر.ک: سلطانی، ۱۳۹۱: ۸۵)؛ ۳. ضرر جسمی عبارت است از هر نوع کاستی و نقصانی که بر تمامیت جسمی شخصی وارد

می‌شود. حق مطالبه خسارت بدنی، ناشی از اصل احترام به جسم و تن آدمی است. البته بین خساراتی که فقط به آسیب بدنی منجر می‌شود با خساراتی که به فوت منجر می‌شود، باید تفاوت قائل شد (صفایی، ۱۳۹۳: ۱۳۰).

۳. مبانی فقهی قابلیت جبران خسارت معنوی

بیشتر فقیهان در صدق عنوان ضرر بر زیان‌های معنوی تردید ندارند، چراکه از نظر اسلام، آسیب و ضرر به حرمت و شخصیت افراد که از نظر جایگاه همانند کعبه در نظر گرفته شده است، بیشتر مورد توجه است تا صدمات مادی. برای جبران خسارت نیز روش‌های متداول در حقوق عرفی و موضوعه، اعم از جبران‌های مالی و غیرمالی می‌تواند در فقه قابل پذیرش باشد. در موردی ممکن است فقط پول گره‌گشا باشد و در مورد دیگر یک عذرخواهی ساده (پروین، ۱۳۸۰: ۱۸۵). حتی پیش‌بینی دیده در مورد صدمات جسمانی منجر به قتل، جرح، نقص عضو یا بیماری شخص مصدوم می‌تواند دلیل خوبی بر امکان جبران خسارت معنوی و قابلیت تقویم آن باشد (نیک‌فرجام، ۱۳۹۲: ۱۲۴). جالب توجه اینکه عدم مشروعیت ضرر معنوی، هم در مرحله جعل حکم وجود دارد و هم در مرحله اجرای حکم؛ یعنی اگر حکم در شرایط خاصی موجب ضرر معنوی شود، مشروعیت آن برداشته می‌شود؛ همچنین اگر در روابط اجتماعی مردم در جایی موضوع ضرر معنوی بر دیگری پیش آید، این امر مورد امضای شارع نیست (بهره‌مند، ۱۳۹۲: ۶۹).

اگرچه در فقه امامیه کتاب یا باب خاصی تحت عنوان جبران خسارات معنوی اختصاص نیافته است، با استناد به ادله نقلی نظیر آیات و روایات، و حکم عقل و بنای عقلا و نیز قواعد فقهی متعددی می‌توان مشروعیت جبران خسارت معنوی را ثابت کرد.

۱.۳. کتاب

از قرآن کریم می‌توان به آیه ۲۳۳ بقره (لاتضارّ والده بولدها) و آیه ۲۳۱ همان سوره (لاتمسکوهنّ ضراراً) و نیز آیه ۲۸۱ سوره بقره (لايضارّ كاتب و لا شهيد) استناد کرد. برابر مدلول آیات مذکور، هرگونه اقدامی که موجب ضرر و زیان به فرزند شده، و یا باعث تزلزل روحی همسر مطلقه و لطمه به آبرو و حیثیت وی شود، و یا شهادت خلاف واقع که سبب ضرر مشهود علیه گردد، نهی شده است و می‌توان گفت که ضرر رساندن، هم از لحاظ تکلیفی حرام و ممنوع است و هم از لحاظ وضعی، موجب مسئولیت فاعل زیان می‌شود (مظاهری و مهاجری، ۱۳۹۲: ۱۳۳).

۲.۳. سنت

روایاتی وجود دارد که زمینه صدور برخی از آنها ضرر معنوی است؛ از جمله در روایتی امام صادق (ع) فرمودند: «سزاوار نیست که مرد، همسر خود را طلاق دهد و سپس بدون نیاز به وی رجوع کند و پس از آن او را طلاق دهد؛ این همان اضرائی است که خداوند از آن نهی فرموده است، مگر اینکه طلاق و رجوع او به قصد نگه‌داشتن آن زن باشد» (حر عاملی، ۱۴۱۴ق، ج ۲۴: ۱۷۱). مطابق روایت مذکور، رجوع برای طلاق مجدد، چون بدون میل و رغبت است موجب فشار روحی و روانی، تنگی و ضیق برای زوجه است که از مصادیق خسارت معنوی به‌شمار می‌آید (مظاهری و مهاجری، ۱۳۹۲: ۱۳۴).

۳.۳. قاعده لا ضرر

حدیث نبوی «لا ضرر و لا ضرار» که در خصوص قضیه سمره بن جندب وارد شده است (کلینی، ۱۳۶۷ق، ج ۵: ۲۹۲)، بر ورود خسارت اعم از مادی و معنوی دلالت می‌کند. مقتضای صدور حدیث ناظر بر خسارت معنوی ناشی از ورود غیر مأذون سمره بن جندب به خانه مرد انصاری بوده که موجب شده حقوق معنوی مرد انصاری از جمله حق حفظ امنیت در محیط خانه مورد تجاوز قرار گیرد (مظاهری و مهاجری، ۱۳۹۲: ۱۳۶). برخی فقها به‌صراحت ضرر معنوی را پذیرفته‌اند؛ صاحب عناوین ذیل بحث از قاعده لا ضرر و توسعه در مصادیق تحت شمول آن، ضابطه ورود ضرر به عرض و آبروی افراد را هر چیزی دانسته که مشمول احترام مکلفان باشد و هتک آن موجب خواری و هتک حیثیت وی بین مردم گردد و در نهایت، انصراف ضرر به ضرر مالی و ضرر بدنی را ناصواب می‌داند (مراغی، ۱۴۱۷ق، ج ۱: ۳۰۹). اگر لطامات روحی، عاطفی و معنوی را از مصادیق ضرر قلمداد کنیم، با

توجه به اصل عقلایی «لزوم جبران ضرر» و قاعده «لا ضرر و لا ضرار» باید بر قابل جبران بودن چنین اضرائی نیز اذعان کنیم و عامل زیان معنوی را ضامن جبران خسارت بشماریم؛ در غیر این صورت، با مفاد قاعده لا ضرر منافات خواهد داشت (نیکفرجام، ۱۳۹۲: ۱۱۸).

۳.۴. قاعده نفی حرج

مطابق قاعده نفی حرج، هر حکم حرجی اعم از تکلیفی و در پاره‌ای موارد حکم وضعی (ایروانی، ۱۳۹۲، ج ۱: ۱۴۴) رفع شده است. بنا به عموم قاعده نفی حرج، هر حرجی اعم از خسارت مادی و خسارت معنوی برداشته شده است؛ بدین معنا که اگر کسی بر کس دیگر کاری یا عملی را تحمیل کند و او را در عسر و حرج قرار دهد و خسارتی بر وی وارد کند، باید از عهده خسارت برآید؛ نظیر کسی که به عنف، بکارت دختر باکره‌ای را زایل می‌کند و او از نظر روحی، برای همیشه آمادگی ازدواج را از دست می‌دهد یا در اثر اطلاع اطرافیان به حیثیت وی لطمه وارد می‌شود.

۳.۵. بنای عقلا

عقلا در صورت ایراد خسارت، فاعل فعل زیانبار را مسئول جبران خسارت دانسته‌اند، و شارع نیز بنای عقلا را تأیید کرده و بر این باور است که عامل خسارت، ملزم به جبران آن است. بر پایه ملازمه میان حکم عقل و حکم شرع، ایراد خسارت اعم از مادی و معنوی نهی شده و نادیده گرفتن خسارت معنوی و عدم جبران آن از مصادیق ظلم محسوب شده و قبیح است؛ افزون بر این پذیرش جبران مالی خسارت معنوی در قوانین و رویه قضایی در نظام‌های مختلف حقوقی کاشف از تحقق بنای عقلاست (مظاهری و مهاجری، ۱۳۹۲: ۱۳۵).

۴. مفهوم ضرر در اسناد حقوق هوایی

۴.۱. کنوانسیون ورشو

الف) مسئولیت متصدیان در برابر فوت، آسیب جسمی و آسیب وارده به بار در پروازهای خارجی: ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو متصدی حمل‌ونقل را مسئول خساراتی می‌داند که در صورت فوت و یا آسیب جسمی متوجه مسافر می‌شود؛ به شرط اینکه سانحه در داخل هواپیما یا در جریان سوار شدن و پیاده شدن رخ دهد. بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه، مسئولیت متصدی برای هر مسافر را به مبلغ ۲۵۰ هزار فرانک (معادل ۱۶۸۰۰ SDR) محدود کرده است. برابر بند ۱ ماده ۱۸ کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه، متصدی حمل‌ونقل مسئول خساراتی است که به لوازم شخصی وارد می‌شود، مشروط بر این که حادثه منجر به خسارت هنگام عملیات حمل‌ونقل هوایی رخ دهد. در مورد اشیایی که مسافر شخصاً عهده‌دار حمل آنهاست، مسئولیت متصدی به پنج هزار فرانک برای هر مسافر محدود می‌شود. شایان ذکر است که مطابق قوانین تخصصی ایران، در قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ آمده است: «ماده ۱- 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 حمل‌ونقل 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 حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه محدود به مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است». در تبصره همین ماده نیز مقرر شده است: «تبصره - مبالغ مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه، مذکور در ماده (۱) به ترتیب معادل ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ واحد صندوق بین‌المللی پول است». البته باید گفت که از سیاق ماده ۱۷ چنین برمی‌آید که شروط یادشده در این ماده:

۱. SDR مخفف «Special Drawing Rights» به معنای «حق برداشت ویژه»، یک واحد پولی مصنوعی است که از سوی صندوق بین‌المللی پول ایجاد شده است. این واحد پولی بر ارزش وجه رایج پنج کشور برتر جهان مبتنی بوده که تورم و عوامل مختلف دیگر همواره بر ارزش آن مؤثر است.

«در داخل هواپیما»، «پیاده شدن» و «سوار شدن» تمثیلی نبوده، بلکه جنبه انحصاری و احصایی داشته است، اما رویه‌های قضایی حاکم در دادگاه‌های سیویل لا و کامن لا، تفاسیر موسع و مضیقی از سانحه داشته‌اند. عموماً تفسیر مضیق به خطر ذاتی هواپیما مربوط می‌شود، درحالی‌که تفسیر موسع هر واقعه‌ای را شامل می‌شود که هرچند ارتباط با عملیات پروازی هواپیما نداشته، ولی به ورود خسارت به مسافر منجر شده است (Ciobanu, 2005: 11).

خسارات روحی و روانی در حوادث ناشی از حمل‌ونقل هوایی باید جبران‌پذیر باشد، زیرا اولاً، نمایندگان بیشتر کشورها در کنفرانس مونترال با قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی موافق بودند؛ ثانیاً، حقوق داخلی بسیاری از کشورها جبران این نوع خسارات را پذیرفته‌اند؛ ثالثاً، انصاف و عدالت حکم می‌کند که هر نوع خسارتی به اشخاص وارد شود، باید جبران گردد (جباری، ۱۳۸۷: ۲۲۷). موضوعات و مباحث مطرح در خصوص خسارات و آسیب‌های وارده به مسافر در متن کنوانسیون بر ضررهای مادی و بدنی تمرکز داشته است، اما رویه‌های قضایی موضوعات آسیب‌های روانی را نیز در نظر گرفته‌اند که به بررسی آن می‌پردازیم.

ب) آسیب روانی: این اصطلاح با معنای گسترده خود، شامل اصطلاحاتی همچون Mental Harm/Psychiatric Injury و Distress می‌شود که گاه به جای یکدیگر به کار می‌روند. مسئولیت متصدی حمل‌ونقل در مورد آسیب‌های وارد به مسافر در سیستم ورشو- مونترال مربوط به ماده ۱۷ می‌شود. در این ماده آمده است که متصدی در برابر فوت، جرح و آسیب‌های بدنی واردآمده به مسافر مسئول است، به شرطی که این آسیب‌ها در نتیجه «سانحه» در پرواز و بین زمان عملیات سوار شدن و پیاده شدن رخ داده باشد. اصطلاحات «مسافر»، «سانحه» و «عملیات سوار شدن و پیاده شدن» اهمیت موضوعی در قابلیت پرداخت خسارت دارند.

ج) رویارویی تئوری به منظور انکار جبران خسارت آسیب‌های روحی صرف: مباحث مختلفی در خصوص جبران نشدن خسارت در آسیب‌های روانی وجود دارد؛ از جمله اینکه از دیدگاه صنعت هوایی این نگرانی وجود دارد که مجوز قابلیت جبران در آسیب‌های یادشده، انبوه پرونده‌هایی از این دست را به راه بیندازد که بار مالی زیادی را بر دوش صنعت هوایی قرار خواهد داد و با توجه به استعداد ذاتی اقامه دعوا در آسیب‌های روانی بین مسافران، هزینه‌های اقامه دعوا در چنین مواردی شایان توجه خواهد بود. نگرانی دیگری که در این باره وجود دارد، به معیارهای جبران خسارت در آسیب‌های معنوی مربوط می‌شود و اینکه آیا آسیب‌های معنوی باید به آسیب‌های روانی محدود شوند یا اینکه باید آن را به معنای وسیع، صدمه عاطفی و غم و اندوه تفسیر کنیم؟ (Andrews, 2011: 76).

د) دیدگاه حقوقی در خصوص انکار جبران خسارت آسیب‌های معنوی صرف: در ابتدا دادگاه‌ها بر آن بودند تا اثبات کنند که آسیب‌های روانی، ذیل کنوانسیون جبران‌پذیر نیستند. در همین زمینه کنوانسیون برن که در مورد راه‌آهن‌های بین‌المللی بود، تحلیل و بررسی شد. مفاد به کاررفته در کنوانسیون برن مشابه ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو بود، چراکه فقط خسارات بدنی را جبران‌پذیر می‌دانست؛ هرچند بعدها متن کنوانسیون دستخوش تغییر شد تا شامل آسیب‌های روانی نیز شود. دادگاه عالی آمریکا معتقد است تغییرات کنوانسیون برن حاکی از آن است که اگر بنا باشد کنوانسیون ورشو شامل صدمات روانی شود، باید متن آن همچون کنوانسیون برن تغییر یابد (Thalin, 2002: 44).

اهمیت این مسئله به حدی بود که ویژگی انحصاری به معنای رژیم مسئولیت مدنی مطابق کنوانسیون بخشید؛ با بیان اینکه هر ادعایی علیه متصدی حمل برای جبران خسارت در آسیب‌های مربوط به شخص در پروازهای بین‌المللی تنها از طریق کنوانسیون قابلیت اقامه دعوا دارد و هیچ قانون داخلی نمی‌تواند به‌عنوان جایگزین در جبران خسارت تلقی شود. دیوان عالی آمریکا در قضیه «فلوید» به تعیین معنای خسارت‌های بدنی اقدام کرد و این که آیا این اصطلاح شامل خسارت‌های معنوی صرف می‌شود؟ این پرونده مربوط به پرواز میامی- باهاماس می‌شد که پس از برخاستن هواپیما از فرودگاه میامی، یکی از موتورها از کار افتاد و کادر پرواز که سعی در بازگرداندن هواپیما به فرودگاه میامی داشتند، متوجه از دست دادن دو موتور دیگر نیز می‌شوند، سپس به مسافران اطلاع می‌دهند که تصمیم به فرود در آب‌های اقیانوس را دارند. در لحظات آخر خوشبختانه خلبان موفق به راه‌اندازی موتور هواپیما می‌شود و در نهایت، با فرود سالم هیچ آسیب فیزیکی رخ نمی‌دهد، اما تعدادی از مسافران علیه شرکت هواپیمایی و به دلیل آسیب‌های معنوی وارده در نتیجه آنچه بدون تردید ذیل ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، «سانحه» نامیده می‌شود، به اقامه دعوا اقدام کردند.

قضات دیوان عالی آمریکا در قضیه «فلوید» با رهیافت بدیع به تفسیر ماده ۱۷ کنوانسیون اقدام کردند. ابتدا تفسیر را با

بررسی متن معاهده شروع کردند، سپس به ملاحظه سیاقی که کلمات در آن به کار رفته بود، پرداختند. دادگاه مجبور شد به نسخه اصلی متن کنوانسیون که به فرانسه نوشته شده بود، مراجعه کند. در متن فرانسوی برای خسارت‌های بدنی عبارت Lesion corporelle به کار رفته بود که با تبیین و تفسیر معنای آن، عبارت یادشده مانع جبران خسارت در آسیب‌های معنوی می‌شد (Thalin, 2002: 42). سپس قضات به بررسی تفسیر حقوقدانان فرانسه از این عبارت پرداختند و متوجه شدند هیچ مبنایی برای اینکه مجوز جبران خسارت در آسیب‌های معنوی صرف را داده باشد، وجود ندارد. سپس دادگاه اقدام به مواجهه مشروح مذاکرات کنوانسیون ورشو کرد، اما هیچ مبنای قطعی در خصوص جبران خسارت‌های معنوی صرف نیافت و در نهایت به تفسیر مضیقی از ماده یادشده اقدام کرد؛ چراکه دادگاه در بررسی‌های خود متوجه این موضوع شد که حتی هیچ زمینه‌ای برای اینکه کشورهای متعاقد قصد جبران خسارت‌های معنوی صرف را داشته‌اند، وجود ندارد (Barrett, 1989: 6 & 267).

رای مربوط به قضیه «فلوید» در حد وسیعی فراگیر شد. متأسفانه دیوان عالی آمریکا در خصوص اینکه آیا آسیب‌های معنوی همراه با آسیب‌های فیزیکی قابل جبران بودند یا خیر؟ هیچ تلاشی نکرد و صرفاً به بیان این موضوع پرداخت که درباره اینکه آسیب‌های معنوی همراه با آسیب‌های فیزیکی جبران‌پذیرند، دیدگاه مشخصی وجود ندارد و به قول پرفسور استفان دیمپسی، بیان پرابهام و دوپهلوی دیوان عالی آمریکا در مورد پرونده «فلوید» در را برای همه نوع دعاوی قضایی نیمه‌باز گذاشت (Dempsey, 1999: 124).

۲.۴. رویت پس از فلوید

حکم دیوان عالی آمریکا در پرونده «فلوید»، نوعی بلاتکلیفی و تردید را بین دادگاه‌های جهان در خصوص خسارت‌های معنوی همراه با خسارت‌های مادی به جا گذاشت. با توجه به تأثیر حکم دادگاه در سیستم حقوقی کامن‌لا، دادگاه‌های امریکا شیوه متفاوتی را در مقایسه با دیگر کشورهای دارای سیستم کامن‌لا برگزید. در پرونده «جک علیه ترنس ورد ایرلاین»، شعبه دادگاه فدرال رأی داد که جبران خسارت‌های معنوی همراه با خسارت بدنی که در نتیجه سانحه ایجاد شده است، ذیل ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو امکان‌پذیر و مجاز است. پیرو همین پرونده، دادگاه در پرونده «ویور علیه دلتا ایرلاینز» معتقد بود که آسیب‌های معنوی ناشی از پرواز در شکل PTSD (اختلال استرس پس از سانحه Post-Traumatic Stress Disorder) با ظهور نشانه‌های فیزیکی مثل ازبین رفتن یا آسیب سلول‌های مغزی، ذیل ماده ۱۷ کنوانسیون جبران‌پذیر است.

قضیه «ویور» در خصوص تصمیم مجلس اعیان در حل و فصل پرونده‌های دیگر بیشتر مورد توجه قرار گرفت. لرد هاب هاوس بر این باور بود که تصمیم و رأی صادره در قضیه «ویور» بی‌عیب و نقص بوده است. وی بر آن بود که اگر شاکی بتواند گواهی کارشناسی مبنی بر اینکه سانحه به مغز آسیب وارد کرده و خود را به شکل PTSD نشان داده است، ارائه کند، در این صورت آسیب‌های وارد باید ذیل ماده ۱۷ کنوانسیون قابل جبران تلقی شود. هرچند تصمیمات دادگاه‌های آمریکا بر آن بود که PTSD هیچ‌گاه آسیب بدنی ایجاد نمی‌کند، اما ویور ثابت کرد که گوشه‌گیر و منزوی شده است.

۱.۲.۴. رویکرد جبران خسارت برای آسیب‌های معنوی

با توجه به بیان ماده ۱۷ سیستم ورشو- مونترال که به شرایط مسئولیت متصدی حمل‌ونقل پرداخت، محدودیت خاصی در مورد نوع خسارات و آسیب‌های واردشده به مسافر تبیین نکرده است و اگر موضوع، دارای همه شرایط ماده ۱۷ باشد، خسارت از هر نوعی که باشد، جبران‌پذیر خواهد بود.

در این رویکرد، خسارت همه آسیب‌های روانی همراه با صدمه فیزیکی قابل پرداخت است. حتماً لازم نیست بین آسیب فیزیکی و روانی رابطه‌ای باشد. دلیل این مسئله آن است که ماده ۱۷ سیستم ورشو- مونترال، خسارت در جریان حادثه را معتبر می‌داند و وجود رابطه سببیت میان صدمه فیزیکی و روانی را لازم ندانسته است، چراکه تدوین‌کنندگان کنوانسیون اگر بر لزوم رابطه سببیت اصرار داشتند، باید می‌گفتند آسیب‌ها باید به علت حادثه رخ دهد، نه اینکه بنویسند خسارات باید در جریان حادثه وارد شود (Thalin, 2002: 47).

۴.۲.۲. آسیب‌های روانی همراه با صدمات فیزیکی

در این باره باید به تفکیک میان دو نوع آسیب روانی پرداخت؛ اول: آسیب روانی همراه با صدمات فیزیکی که ریشه در همین آسیب فیزیکی دارد. در واقع، صدمات فیزیکی، منشأ و علت آسیب روانی است. در اینجا یک رابطه سببی بین این دو برقرار است؛ دوم: آسیب روانی همراه با صدمات فیزیکی، بدون اینکه رابطه علی و معلولی بینشان برقرار باشد. نظر موجه و قابل قبول، وجود رابطه علی و معلولی را بین این دو نوع آسیب تأیید می‌کند و در واقع آسیب‌های روانی را که معلول یک صدمه فیزیکی است می‌توان ذیل کنوانسیون جبران دانست. آسیب نوع دوم را باید در زمره آسیب‌های روانی صرف در نظر گرفت که به هیچ عنوان قابل جبران نیستند (Thalin, 2002: 50). البته رویه‌های قضایی در این باره نیز متفاوت عمل کرده‌اند؛ برای مثال در پرونده هوسرل علیه شرکت حمل‌ونقل هوایی سوئیس، دادگاه قائل به جبران خسارات روانی صرف بود، چراکه وجود آسیب‌های معنوی را در سایه آسیب‌های بدنی امکان‌پذیر می‌دانست (Miller, 2015: 517).

در پرونده «فردریک علیه اوتاوا ایرو سرویس»، موضوع طبیعت ضرر مورد توجه قرار گرفت. دادگاه بر آن بود که در کنوانسیون هیچ اشاره‌ای مبنی بر اینکه هزینه‌های تشییع جنازه در اقامه دعوا داخل باشد، ذیل کنوانسیون ورشو مطرح نشده است. در نهایت دادگاه رأی داد که هزینه‌های مورد اشاره ذیل کنوانسیون جبران‌پذیر نیستند. در قضیه «سورپریمنت علیه ایرکانادا» دختری در سانحه هوایی کشته شد و والدین وی در مورد آسیب‌های روانی پس از سانحه و احساس غم و اندوهی که پس از فوت دخترشان داشتند، علیه شرکت هواپیمایی اقامه دعوا کردند. یکی از قضات با بیان ساده که چنین ضرری نمی‌تواند موضوع اقامه دعوا باشد، شکایت آنها را رد کرد و قاضی دیگر با تأکید بر سکوت کنوانسیون معتقد بود که عبارت damage مطابق با قوانین مربوط به موضوع باید در دادگاه تفسیر شود و سرانجام دعوا به دو دلیل رد شد: اولاً طبیعت چنین آسیب‌هایی درونی است، دوم اینکه در اصطلاح اقتصادی چنین آسیب‌هایی بی‌پایان هستند (Lipton, 1985: 407).

۵. نتیجه

نظام حقوقی اسلام به استناد قاعده نفی عسر و حرج و اصل لزوم حرمت اشخاص بر جبران خسارات اعم از اینکه مادی باشند یا معنوی، صحه گذاشته است. با توجه به اطلاق اصل تدارک ضرر بر غیر، جبران مالی خسارات معنوی، اعم از اینکه ریشه در آسیب‌های بدنی داشته باشد یا خیر، ممکن است؛ چراکه نظم عمومی و قاعده عدالت و انصاف مستلزم آن است که ضرر غیرمتدارک وجود نداشته باشد. برای مثال مادری که یگانه فرزند خود را در سانحه هوایی از دست داده و با وجود پرداخت دیه از سوی شرکت هواپیمایی، به دلیل غم از دست دادن فرزند، دچار افسردگی حاد شده و مبالغه زیاد درمان‌گریبانگیر وی شده است. آیا نباید این ضرر جبران شود؟

به نظر می‌رسد رویه‌های قضایی در پرونده‌های سقوط هواپیما و آسیب‌های بدنی به‌خصوص در آمریکا و اروپا عملاً در بحث ضرر وارده به مسافر فقط به جبران خسارت آسیب‌های جسمی و آسیب‌های معنوی که ریشه در آسیب‌های بدنی دارند، اقدام می‌کنند. شاید دلیل این موضوع، ریشه در غایت کنوانسیون دارد. هدف اصلی کنوانسیون محدود کردن مسئولیت متصدی حمل‌ونقل به‌منظور سرعت بخشیدن به رشد صنعت حمل‌ونقل هوایی بوده است و اگر بر اساس ماده ۱۷، اجازه جبران خسارات ناشی از آسیب‌های روانی را بدهیم، این هدف تأمین نخواهد شد. از طرف دیگر، یکسان‌سازی قوانین حاکم بر حمل‌ونقل هوایی از جمله اهداف مهم سیستم ورشو است تا به این وسیله از تعارض قوانین جلوگیری کند و اگر آسیب‌های روانی صرف را قابل جبران بدانیم، هدف کنوانسیون تأمین نمی‌شود؛ چراکه بسیاری از دولت‌های عضو برای چنین صدماتی دریافت خسارت را قائل نیستند.

منابع

۱. انصاری، مسعود و طاهری نیا، محمدعلی (۱۳۸۶). *دانشنامه حقوق خصوصی*. تهران: محراب فکر.
 ۲. افشار، حسن (۱۳۹۴). *مسئولیت مدنی جبران خسارات معنوی در حقوق ایران*. تهران: مجد.
 ۳. امیری قائم مقامی، عبدالمجید (۱۳۸۷). *حقوق تعهدات*. چ پنجم، تهران: میزان.
 ۴. ایروانی، باقر (۱۳۹۲). *دروس تمهیدی فی القواعد الفقهیه*، قم: نصاب.
 ۵. باریکلو، علیرضا (۱۳۸۵). *مسئولیت مدنی*. چ اول، تهران: میزان.
 ۶. بهره مند، مهدی (۱۳۹۲). *عدم مشروعیت ضرر معنوی از دیدگاه قرآن و حدیث*. *فصلنامه مطالعات قرآنی*، ۴(۱۶)، ۶۳-۷۵.
 ۷. پروین، فرهاد (۱۳۷۹). *خسارات معنوی در حقوق ایران*. تهران: ققنوس.
 ۸. پورمهراب، داراب (۱۳۷۸). *مسئولیت های خارج از قرارداد*. چ اول، تهران: مجد.
 ۹. جباری، منصور (۱۳۸۷). *جبران خسارت روحی و روانی در حمل و نقل هوایی*. *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، ۱۱(۴۸)، ۱۸۵-۲۳۱.
 ۱۰. جبعی عاملی، زین الدین بن علی (۱۴۱۰). *الروضه البهیة فی شرح اللمعة الدمشقیة*، قم: داورى.
 ۱۱. حر عاملی، محمد بن حسن (۱۴۱۴ق). *تفصیل وسائل الشیعه الی تحصیل مسائل الشریعه*، قم: مؤسسه آل البیت (ع).
 ۱۲. حسینی مراغی، سید میرعبدالفتاح (۱۴۱۸ق). *الغناوین الفقهیه*. چ اول، قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
 ۱۳. حکمت نیا، محمود (۱۳۸۶). *مسئولیت مدنی در فقه امامیه*. قم: پژوهشگاه علوم اسلامی.
 ۱۴. حیاتی، علی عباس (۱۳۹۲). *حقوق مدنی (۴) مسئولیت مدنی*. چ اول، تهران: میزان.
 ۱۵. خمینی (امام)، سید روح الله (۱۳۸۵). *الرسائل*. قم: مؤسسه اسماعیلیان.
 ۱۶. ره پیک، حسن (۱۳۹۰). *حقوق مدنی*. حقوق قراردادها. تهران: خرسندی.
 ۱۷. ژوردن، پاتریس و ادیب، مجید (۱۳۹۱). *اصول مسئولیت مدنی*. چ سوم، تهران: میزان.
 ۱۸. سلطانی، عباسعلی (۱۳۹۱). *مبانی فقهی نهاد اعاده حیثیت*. *مطالعات فقه و حقوق اسلامی*، ۴(۶)، ۸۳-۱۰۸.
 ۱۹. سلطانی نژاد، هدایت الله (۱۳۸۰). *مسئولیت مدنی خسارت معنوی*. تهران: نور الثقلین.
 ۲۰. صدوق، محمد بن علی بن بابویه (۱۳۸۶). *علل الشرائع*. نجف: المكتبة الحیدریه.
 ۲۱. صفایی، حسین و رحیمی، حبیب الله (۱۳۹۳). *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*. تهران: سمت.
 ۲۲. کامیار، محمدرضا (۱۳۷۶). *گزیده آراء دادگاه های حقوقی*. چ اول، تهران: حقوقدان.
 ۲۳. کرکی، علی بن حسین (۱۴۱۱ق). *جامع المقاصد فی شرح القواعد*. قم: مؤسسه آل البیت (ع).
 ۲۴. کلینی رازی، محمد بن یعقوب (۱۳۶۷). *الکافی*. تهران: دارالکتب الاسلامیه.
 ۲۵. مدنی، جلال الدین (۱۳۸۵). *حقوق مدنی، عقود معین*، چ پنجم، تهران: پایدار.
 ۲۶. محمدخانی، حسین (۱۳۸۶). *مسئولیت مدنی دولت در بارگه داد*، تهران: بعثت.
 ۲۷. مراغی، سید میرعبدالفتاح (۱۴۱۷ق). *الغناوین الفقهیه*. قم: مؤسسه النشر الاسلامی.
 ۲۸. مظاهری، معصومه و مهاجری، مریم (۱۳۹۲). *بازخوانی مبانی فقهی ارمیم خسارت معنوی با رویکردی به حقوق غیرمالی زوجین*. *فصلنامه پژوهش های فقه و حقوق اسلامی*، ۱۰(۳۴)، ۱۲۹-۱۵۲.
 ۲۹. معلوف، لوئیس (۱۳۷۴). *المنجد فی اللغة*. قم: بلاغت.
 ۳۰. مهمان نوازان، روح الله (۱۳۸۹). *خسارات قابل جبران در حقوق ایران*. چ اول، تهران: مجد.
 ۳۱. نظری، ایراندخت (۱۳۹۲). *حقوق مدنی ۴*. چ اول، تهران: مجد.
 ۳۲. نقیبی، سید ابوالقاسم (۱۳۸۶). *خسارات معنوی در حقوق اسلام، ایران و نظام های حقوقی معاصر*. چ اول، تهران: امیرکبیر.
 ۳۳. نوری، میرزا حسن (۱۴۰۹). *مستدرک الوسائل و مستنبط المسائل*. قم: مؤسسه آل البیت (ع).
 ۳۴. نیک فرجام، زهره (۱۳۹۲). *جبران خسارت معنوی در فقه و حقوق*. *مبانی فقهی حقوق اسلامی*، ۶(۱۱)، ۱۰۵-۱۲۷.
 ۳۵. وحدتی شبیری، سید حسن (۱۳۸۵). *مبانی مسئولیت مدنی قراردادی*. چ اول، قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.
 ۳۶. هاشمی، احمدعلی (۱۳۸۹). *دامنه مسئولیت مدنی*. چ اول، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).
 ۳۷. یزدانیان، علیرضا (۱۳۸۶). *حقوق مدنی، قواعد عمومی مسئولیت مدنی*. چ اول، تهران: میزان.
38. Andrews, C. & Vernon, N. (2011). *Psychiatric Injury in Aviation Accidents under the Warsaw and Montreal Conventions: The Interface between Medicine and Law*, J. Air L. & Com. 3.

39. Barrett, j, & Lewis, R.A. (1989). Warsaw Convention creates cause of action for emotional injuries, but precludes claim for punitive damages. *Air and Space Law Juornal*, 6.
40. Barbara, J. B. (1989). The Recoverability of Punitive Damages Under the Warsaw Convention in Cases of Wilful Misconduct: Is the Sky the Limit?. *Fordham International Law Journal*, 13(4).
41. Ciobanu, A. (2005). Saving The Airline: A Narrower Interpretation of Term Accident in Article 17 of the Montreal Convention, XXXI, *Annal of Air and Space Law* 1.
42. Compensation for Damage Caused by aircraft to third parties (2008). *air & space law*, Vol. xxxiii/2.
43. Estephan, D. P., & Milde, M. (2005). *International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999*, Mc Gill University, Canada.
44. Halter, M.R. (2006). *Aviation Insurance in International Air Transport*, Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal, Canada.
45. Matte, N. M. (1981). *Treatise on Air Aeronautical Law*, Montreal, Canada: Institute and Centre of Air and Space Law.
46. Miller, G. (2015). Compensable damages under Article 17 of the Warsaw Convention, Available: www.leidenuni.nl
47. Michael Lipton, Q.C. & Cooper, V., (1985). *International Air Travel: An Air Carrier's Liability For Personal Injury*, 5(4), download: www.catalogue.leidenuni.nl.
48. Thalin, C. (2002). *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages*, University of Lund Faculty of Law.

