

A Reflection on the Claim for Moral Damages Arising from Flight Delays in International Air Travel in Light of Judgment No. 140368390007080245 Dated August 12, 2024, Issued by Branch 217 of the Civil Court of Tehran (Shahid Mofteh Judicial Complex)

Abbas Mirshekari¹  | Shobeir Azadbakht² 

1. Assistant Prof. Private and Islamic Law Department, Faculty of Law and Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran , mirshekariabbas1@yahoo.com
2. Ph.D. Student in Private Law, Allame Tabataba'i University, Tehran, Iran.(Corresponding author), azadbakht95@atu.ac.ir

Article Info

Article type:
Scientific

Received:
2024/11/27

Received in revised form:
2024/12/26

Accepted:
2024/12/27

Keywords:

Moral Damages, Loss, Judicial Precedent, Flight Delay, Domestic Flight, International Flight.

Abstract

Today, air travel has become a common means of passenger transportation, primarily due to its time-saving nature, as it is significantly faster than other modes of transport. Ideally, air carriers are expected to fulfill their contractual obligations in accordance with scheduled flight times. However, this ideal is not always realized. For various reasons, a flight may not depart according to schedule or, even if it departs on time, may fail to arrive at its destination at the agreed time. Such delays can cause both material and moral damages to passengers. The key legal question arises: Can passengers claim moral (non-pecuniary) damages resulting from flight delays, provided that other conditions of civil liability are met? This article, using a descriptive-analytical approach and with particular emphasis on Judgment No. 140368390007080245 dated August 12, 2024, issued by Branch 217 of the Civil Court of Tehran (Shahid Mofteh Judicial Complex), seeks to address this question. The findings show that, although courts in different jurisdictions diverge on this issue, the prevailing trend in Iranian law has thus far recognized the recoverability of moral damages caused by flight delays under general rules of civil liability. In the referenced judgment, the court acknowledged the compensability of both pecuniary (e.g., monetary compensation) and non-pecuniary (e.g., official apology) damages, regardless of whether the flight was domestic or international, and issued a ruling in favor of moral compensation, grounded in the principle of reparation for moral harm recognized in Iranian law.

How To Cite

Mirshekari, Abbas, Azadbakht, Shobeir. (2025). A Reflection on the Claim for Moral Damages Arising from Flight Delays in International Air Travel in Light of Judgment No. 140368390007080245 Dated August 12, 2024, Issued by Branch 217 of the Civil Court of Tehran (Shahid Mofteh Judicial Complex). *Journal of Judgment*, 121(1), 61-82.
<http://doi.org/10.22034/judg.2024.2046977.1354>

DOI

[10.22034/judg.2024.2046977.1354](http://doi.org/10.22034/judg.2024.2046977.1354)



©2025 The Author(s): This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, As long as the original authors and sources are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

Publisher

Publications of the Judiciary of Tehran Province

تأملی در مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پروازهای بین‌المللی در پرتو دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۷۰۸۰۲۴۵ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۲۲ صادره از شعبه ۲۱۷ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران

عباس میرشکاری^۱ | شبیر آزادبخت^۲

۱. استادیار، گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران، (نویسنده مسئول)، رایانامه: mirshकारीabbas1@yahoo.com
۲. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشگاه علامه طباطبائی (ره)، تهران، ایران، رایانامه: azadbakht95@atu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: علمی	امروزه، حمل و نقل مسافران از طریق هوایی به امری شایع تبدیل شده است. دلیل این شیوع، صرفه جویی در زمان است؛ زیرا سرعت حمل و نقل از طریق هواییما بیشتر از سایر وسایل حمل و نقل است. در انجام یک پرواز، کمال مطلوب آن است که متصدیان حمل و نقل به تعهد خود مطابق با برنامه زمان‌بندی شده عمل کنند. اما این مطلوب همواره قابل تحقق نیست. به‌علل مختلف احتمال دارد که پرواز مطابق برنامه زمان‌بندی عزم نکند یا در صورت عزیمت به‌موقع، در زمان مورد توافق به مقصد نرسد. این تأخیر، ممکن است موجب ورود زیان مادی و معنوی به مسافران بشود. حال، سؤال قابل طرح آن است که آیا مسافران می‌توانند خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز را در صورت جمع شدن سایر شرایط مسئولیت مدنی مطالبه کنند؟ این نوشتار با رویکرد تحلیلی-توصیفی، با تأکید بر دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۷۰۸۰۲۴۵ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۲۲ صادره از شعبه ۲۱۷ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران در صدد است به این سؤال پاسخ دهد. نتیجه بررسی‌ها نشان داد، هر چند دادگاه‌های کشورهای مختلف درباره پاسخ به سؤال فوق اختلاف نظر دارند، لکن رویه غالب در حقوق ایران تاکنون آن بوده که خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز با استناد به قواعد عمومی مسئولیت مدنی قابل مطالبه است. در رأی مورد اشاره نیز، دادگاه ضمن شناسایی قابلیت جبران مادی (مانند پرداخت پول) و معنوی (مانند عذرخواهی) و بدون توجه به داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز، وفق اصل جبران خسارت معنوی در حقوق ایران، به جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز حکم می‌دهد.
تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۹/۰۷	
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۱۰/۰۶	
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۰/۰۷	
کلیدواژه: خسارت معنوی، زیان، رویه قضایی، تأخیر در پرواز، پرواز داخلی، پرواز بین‌المللی.	
استناد	میرشکاری، عباس، آزادبخت، شبیر. (۱۴۰۴). تأملی در مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پروازهای بین‌المللی در پرتو دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۷۰۸۰۲۴۵ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۲۲ صادره از شعبه ۲۱۷ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران، فصلنامه قضاوت، ۱(۱۲۱)، ۸۲-۶۱. http://doi.org/10.22034/judg.2024.2046977.1354
DOI	10.22034/judg.2024.2046977.1354
ناشر	انتشارات دادگستری کل استان تهران

مقدمه

امروزه، استفاده از هواپیما برای جابه‌جایی مسافران از اقصی نقاط دنیا به امری عادی تبدیل شده است؛ به طوری که سالانه میلیون‌ها نفر به علت سرعت جابه‌جایی از طریق هواپیما برای عزیمت به مکان‌های مختلف از این وسیله نقلیه پرکاربرد استفاده می‌کنند. با وجود این، ممکن است به علل مختلف پرواز شرکت‌های مختلف هواپیمایی همراه با «تأخیر»^۱ باشد. مفهوم این واژه در کنوانسیون ورشو، مونترآل و حقوق ایران به سکوت برگزار شده و گویی اختیار تعیین مفهوم تأخیر به قضات سپرده شده است؛ لکن، برخی به درستی معتقدند که «مفهوم تأخیر بیانگر آن است که بین زمانی که مشتریان شرکت هواپیمایی انتظار انجام وظایف شرکت هواپیمایی را دارند و زمانی که این وظایف واقعاً انجام می‌شوند، اختلاف وجود دارد» (Diederiks-Verschoor, 2012: 175). بنابراین، هنگامی که زمان دقیق پرواز در بلیت فروخته شده درج می‌شود، این زمان صرفاً منحصر در وقت حرکت یا رسیدن به مقصد نیست، بلکه مجموع زمان حرکت و رسیدن به مقصد انتظار مشروعی برای مسافر ایجاد می‌کند که متصدی حمل در این بازه زمانی تعهداتش را انجام می‌دهد (Ekanem & Thomas, 2018: 154). اگر متصدی عزیمت از مبدأ را به موقع انجام نهد و با یک ساعت تأخیر پرواز انجام گیرد، به همان مقداری به تعهداتش عمل نکرده که به موقع پرواز را آغاز کرده است، اما به هر دلیل، با یک ساعت تأخیر به مقصد رسیده است؛ یعنی از این منظر تفاوتی میان این دو شکل از تأخیر در تحقق مسئولیت متصدی وجود ندارد.

تأخیر در پرواز در مواردی منجر به ورود زیان به مسافران خواهد شد. خسارات وارده، حسب مورد، ممکن است مادی باشند یا معنوی؛ لکن تمرکز این نوشتار بر قابلیت مطالبه خسارات معنوی است. یکی از مصادیق خسارت معنوی ورود لطمه به احساسات و عواطف اشخاص است. این لطمه، بسته به میزان زمان تأخیر در پرواز، کم یا زیاد، به مسافران تحمیل می‌شود. برای مثال، شرکت هواپیمایی در زمانی که مسافران آماده سوار شدن به هواپیما هستند، به مسافران اعلام کند که پرواز با تأخیر انجام خواهد شد. در این صورت، علاوه بر اینکه ممکن است مسافران از مکان اسکان مناسبی در فرودگاه برخوردار نباشند، این احساس که آیا پرواز انجام خواهد شد یا خیر، اینکه این تأخیر چه مدتی به طول خواهد انجامید، آیا به قرار کاری یا خانوادگی خود خواهند رسید و از این بالاتر، همین احساس که «زمان و وقت» ایشان در حال تلف شدن است، می‌تواند منتهی به ورود خسارت روحی-روانی به مسافران شود. در حقیقت، اشخاص هواپیما را در بیشتر موارد برای صرفه‌جویی در زمان انتخاب می‌کنند؛ حال، اگر قرار باشد این هواپیما فرضاً با چهار ساعت تأخیر پرواز کند، طبیعی است که متحمل خسارت روحی و روانی خواهند شد.

این وضعیت، یعنی مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز بیش از پیش مورد توجه مسافران شرکت‌های هواپیمایی در ایران قرار گرفته است و به همین سبب، آرای جدید متعددی از مراجع قضایی درباره تعیین تکلیف این موضوع در حال صدور و انتشار است. البته، شایان توجه است که تأکید دکتربین بر قابلیت جبران این نوع از خسارت و انتشار آثار علمی متعدد در این زمینه، در گسترش مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز و متعاقباً صدور حکم به نفع خواهان در این گونه دعاوی تأثیر بسزایی داشته است (جباری، ۱۴۰۰: ۱۶۳-۱۸۹؛ جباری، ۱۳۹۲: ۷۷-۹۸؛ میرشکاری و آزادبخت، ۱۴۰۲: ۱۷۳-۲۰۳؛ میرشکاری، ۱۳۹۳: ۱۲۱-۱۳۳؛ میرشکاری و ملکوتی، ۱۳۹۹: ۲۹-۵۱؛ ساعت‌چی، ۱۳۹۴: ۵۷-۸۴).

با این حال و علی‌رغم انتشار تحقیقات قابل تقدیر در خصوص قابلیت مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز، به لحاظ تازگی طرح گستره این موضوع در رویه قضایی، تحلیل و بررسی آرای جدید در خصوص خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز برای جامعه حقوقی خالی از فایده نخواهد بود. به این دلیل، این نوشتار در صدد است دادنامه شماره ۱۴۰۳۶۸۳۹۰۰۷۰۸۰۲۴۵ مورخ ۱۴۰۳/۰۵/۲۲ را، که در سال جاری از شعبه ۲۱۷ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران صادر شده است، بررسی کند. در این مسیر، بدو شرح مختصری از پرونده (استدلال خواهان، خواننده و رأی دادگاه) ارائه خواهد شد. در وهله بعد، مفاد رأی دادگاه مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

۱. تشریح پرونده

در این پرونده، وکیل خواهان دادخواستی به این شرح ارائه می‌دهد:

«موکلین به همراه فرزند خود که مبتلا به بیماری اوتیسم می‌باشد، به منظور عزیمت از فرودگاه دبی به مقصد فرودگاه تهران، اقدام به خریداری سه فقره بلیت پرواز از شرکت هواپیمایی خواننده نمودند. براساس اطلاعات مندرج در بلیت‌های پیوست دادخواست، ساعت پرواز ۱۰:۱۶ اعلام گردید. اما در روز پرواز و در ساعت حدود ۱۰ صبح، از سوی شرکت خواننده اعلام گردید که پرواز در ساعت ۱۸:۴۰ و با دو و نیم ساعت تأخیر انجام خواهد شد. براساس اعلام موکلین، پس از حضور نامبردگان در فرودگاه دبی و اخذ کارت پرواز و به این امید که پرواز - با وجود تأخیر اعلام شده - در ساعت مقرر انجام خواهد شد، در سالن ترانزیت فرودگاه حاضر شدند؛ اما متأسفانه با گذشت ساعت ۱۸:۴۰، هیچ‌گونه اطلاع‌رسانی از سوی شرکت خواننده به مسافران پرواز انجام نگردید و حتی هیچ نماینده‌ای از سوی شرکت در سالن فرودگاه حاضر نشد و هیچ‌کس از مسئولین فرودگاه مبدأ (دبی) نیز حاضر به جوابگویی به مسافران سرگردان در فرودگاه نبودند و

به نوعی مسئولیت را متوجه شرکت هواپیمایی دانسته و هیچ اطلاعی از ساعت انجام پرواز اعلام نمودند و در وضعیت بلا تکلیفی و در شرایطی که به جهت ازدحام و کثرت پروازهای خروجی از ترمینال شماره دو فرودگاه دبی حتی جای نشستن و استراحت نیز به سختی یافت می شد و با توجه به شرایط روحی و روانی بیماران اوتیسم که انتظار و بلا تکلیفی برای آنها سخت و دشوار و برای والدین بسیار جانکاه می باشد، در نهایت با چهار و نیم ساعت تأخیر عملیات پرواز در ساعت ۲۰:۳۰ انجام شد. این در حالی است که بر اساس شیوه نامه شماره ۱۹۴۰ سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص حقوق مسافر هوایی مصوب آذرماه ۱۴۰۱ برگرفته از کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در خصوص حمل و نقل هوایی، در تأخیر بین سه تا پنج ساعت وظایف و تکالیفی به شرح ذیل برای شرکت هواپیمایی مقرر گردیده است که عبارت اند از:

۱. اطلاع رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی؛ ۲. انجام پذیرایی نوع اول و دوم؛ ۳. ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت؛ ۴. استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت پایه بلیت.

این در حالی است که اساساً هیچ یک از الزامات مذکور از سوی شرکت خواننده نه تنها معمول نشد، بلکه هیچ نماینده ای از سوی شرکت خواننده در فرودگاه حضور نداشته تا ابتدایی ترین اطلاعات یا خدمات به مسافران مواجه با تأخیر ارائه نماید. بلا تکلیفی به مدت بیش از چهار ساعت و فقدان اطلاع رسانی در فرودگاه کشور خارجی، موضوعی است که موجبات تألمات روحی و اضطراب و بلا تکلیفی اشخاص مسافر را فراهم می سازد و بر اساس مقررات قانون مسئولیت مدنی، اصل فقهی لاضرر و مقررات مربوط به سازمان هواپیمایی کشوری، موجد مسئولیت مدنی... برای شرکت هواپیمایی خواننده می باشد... از محضر دادگاه محترم استدعای بذل عنایت به مراتب معروضه و عندلزام اخذ استعلام از مراجع ذی ربط، ارجاع موضوع به کارشناس رسمی دادگستری به منظور برآورد خسارات مادی و معنوی و در نهایت صدور حکم شایسته بر محکومیت شرکت خواننده به جبران تمامی خسارات مادی و معنوی، با لحاظ نمودن خسارت تأخیر تأدیه از تاریخ تقدیم دادخواست لغایت اجرای دادنامه دارد».

وکیل خواننده نیز، به شرح ذیل به ادعای خواهان پاسخ می دهد:

۱. خواهان های محترم صرفاً در قبال مطالبه خسارت خود ذی سمت می باشند و در قبال یک بلیت دیگر ارائه شده که متعلق شخص بزرگسال به نام ماهان دهقانی می باشد، سمت ایشان مشخص نبوده و مدارک اثبات کننده سمت مانند قیم، ولی، وصی یا وکالت از طرف ایشان پیوست دادخواست نگردیده است. فلذا، دادخواست فوق مطابق با ماده (۵۹) قانون آیین

- دادرسی مدنی نبوده و این شرکت مطابق با بند «۵» ماده (۸۴) قانون آیین دادرسی مدنی نسبت به ماهیت دعوی مطرح شده توسط ایشان معترض است؛ چراکه عنوان نمایندگی ایشان محرز نگردیده است.
۲. دلیل تأخیر پرواز فوق محدودیت فرودگاهی در دبی و خارج از اراده این شرکت بوده است.
۳. در خصوص اطلاع‌رسانی به مسافری، همان طور که خواهان‌های محترم خود اذعان نموده‌اند، اطلاع‌رسانی در خصوص تأخیر پرواز انجام شده است. ضمناً، پرسنل شرکت کاوان تراول نماینده شرکت هواپیمایی قشم در دبی در ترمینال فرودگاه حضور داشته و هماهنگی‌های لازم را انجام داده‌اند.
۴. در خصوص مطالبه ضرر و زیان مطالبه‌شده از سوی خواهان‌های محترم مطابق با شیوه‌نامه حقوق مسافر مصوب سازمان هواپیمایی کشوری در آذر ۱۴۰۱، با توجه به اینکه مسافری محترم پرواز خود را انجام داده‌اند، اکنون صرفاً ۳۰ درصد بهای پایه بلیت به عنوان خسارت به ایشان تعلق می‌گیرد که چنانچه ایشان به شرکت هواپیمایی قشم مراجعه می‌کردند، در خصوص جبران خسارت ایشان مطابق با شیوه‌نامه اقدامات لازم صورت می‌پذیرفت.
۵. شایان ذکر است کلیه ظرفیت‌های موجود در مسیر دبی-تهران به صورت چارتری واگذار گشته است و این آژانس‌های چارترکننده هستند که از طریق سامانه‌های مختلف فروش بلیت اقدام به فروش می‌نمایند. بلیت‌های ارائه‌شده توسط خواهان‌های محترم فاقد حداقل‌های ذکرشده در شیوه‌نامه حقوق مسافر شامل جزئیات محاسبات بهای کل بلیت شامل نرخ پایه، عوارض متعلقه و بهای کل بلیت بوده و معلوم نیست خواهان‌های محترم بلیت خود را به چه قیمتی خریداری کرده‌اند. عطف به موارد فوق از آن مقام عالی قدر تقاضای صدور رأی شایسته را دارم.»
- دادگاه محترم با ملاحظه جمیع اوراق و محتویات پرونده دادخواست تقدیمی خواهان و مستندات ابراز ایشان چنین رأی صادر می‌کند:
- «به موجب بلیت‌های پیوست دادخواست خواهان‌ها قصد پرواز از مبدأ کشور دبی به کشور ایران از طریق شرکت هواپیمایی قشم ایر داشته‌اند که بر اساس محتوای این بلیت‌ها که حاکی از قرارداد میان خواهان‌ها و شخص حقوقی خوانده می‌باشد (بلیت هواپیما اعم از الکترونیکی یا جلدی سندی است معتبر دال بر انعقاد قرارداد حمل و نقل مسافر و مسائل شخصی وی طبق شرایط مندرج در آن و شرایط کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ که حداقل شامل مشخصات هویتی و نه محدود به آن می‌باشد)، زمان حرکت هواپیما در ساعت ۱۰:۱۶ تعیین شده است و به دلیل وقوع تأخیر در پرواز، حسب گفته‌های طرفین و اقرار، تأخیر در پرواز به دارندگان بلیت اعلام شده است. با این

مضمون که پرواز در ساعت ۱۸:۴۰ و با دو و نیم ساعت تأخیر انجام خواهد شد که در ساعت اعلام شده هواپیما از مبدأ به مقصد حرکت نکرده و سرانجام با چهار و نیم ساعت تأخیر عملیات پرواز در ساعت ۲۰:۳۰ انجام شده است. براساس محتوای مقررات موجود، به‌ویژه شیوه‌نامه شماره ۱۹۴۰ سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص حقوق مسافر هوایی مصوب آذرماه ۱۴۰۱، مبتنی بر کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در خصوص حمل و نقل هوایی در تأخیر بین سه تا پنج ساعت، وظایف و تکالیفی برای شرکت هواپیمایی مقرر گردیده است که عبارت‌اند از: «۱. اطلاع‌رسانی صحیح به مسافران توسط نماینده شرکت هواپیمایی؛ ۲. انجام پذیرایی نوع اول و دوم؛ ۳. ارائه بلیت مشابه (مسیر پروازی) در اولین فرصت و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت، ۴. استرداد وجه بلیت در صورت انصراف مسافر از پرواز و پرداخت غرامت معادل ۳۰ درصد قیمت پایه بلیت».

نتیجه اینکه با اقرار شرکت خواننده به تأخیر در پرواز موضوع پرداخت غرامت مادی تأخیر در پرواز برای خواهان‌ها مستقر است و این امر با فرضی است که دلیل موجهی برای تأخیر در پرواز وجود داشته باشد، حال آنکه هیچ‌گونه دلیل معتبر و موجهی از سوی شرکت خواننده برای این تأخیر اعلام و ارائه نشده و صرف ادعای اشکال در فرودگاه مبدأ مؤثر در مقام نیست؛ چه اینکه به‌موجب مقررات یادشده، تنها دلیل موجهی، که آن‌هم حاوی تأمین حداقل خسارت مسافر است، شرایط اجتناب‌ناپذیر قهری غیرقابل‌پیش‌بینی است که وقوع آنها خارج از قلمرو و کنترل و مسئولیت شرکت هواپیمایی باشد. همچنین، برخلاف ادعای خواننده، موضوع خواسته بر مبنای دو فقره بلیت متعلق به خواهان‌ها است. همچنین، درباره دفاع خواننده بر وصف چارتری بودن بلیت خواهان‌ها، خواهان دفاع موجهی ارائه کرده که مطابق بخشنامه سازمان هواپیمایی کشوری در مردادماه سال ۱۴۰۲ شرکت‌های هواپیمایی حق فروش ظرفیت پروازی به‌صورت چارتری را ندارند. براین اساس، خواسته خواهان در چارچوب مقررات حاکم بر حقوق مسافر ارزیابی می‌شود؛ حقوقی که ناشی از خرید بلیت توسط مسافر از شرکت هواپیمایی یا نمایندگی‌های مجاز است و این حقوق رفتار شرکت هواپیمایی و عوامل اجرایی امور پرواز را نسبت به مسافری تعیین می‌کند. رعایت این مقررات براساس ماده (۵) قانون هواپیمایی کشوری و نیز کنوانسیون ورشو مصوب ۱۹۲۹ و پروتکل‌های بعدی آن و نیز قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ برای کلیه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی و خارجی از مبادی یا به مقاصد فرودگاهی ایران لازم‌الاجراست.

همچنین، محرز و آشکار است که شرکت هواپیمایی به تعهدات قانونی خود با وجود آگاهی از تأخیر در پرواز عمل نکرده است. چه اینکه در صورت بروز تأخیر در انجام پرواز در مبدأ، براساس ساعت پرواز مندرج در بلیت مسافر و در صورتی که براساس شرایط فوق‌العاده نباشد،

نماینده شرکت هواپیمایی باید در میان مسافران با متانت و احترام نسبت به اطلاع‌رسانی صحیح درخصوص تأخیر در پرواز پیش‌بینی نشده اقدام کند. در صورتی که تأخیر بیش از دو ساعت به طول بینجامد، مسافری می‌تواند نسبت به انصراف از پرواز و دریافت بهای کامل بلیت خود اقدام کنند؛ در صورتی که ارائه مسافر بر انجام پرواز باشد، شرکت هواپیمایی باید نسبت به انتقال مسافر به مقصد بلیت با سرویس هوایی سایر شرکت‌هایی هواپیمایی در کوتاه‌ترین زمان ممکن در کابین پروازی مشابه اقدام کند. در صورت قصور شرکت هواپیمایی یا امتناع از انجام آن، مسافر می‌تواند خود رأساً نسبت به ابتیاع بلیت در همان کلاس یا کلاس بالاتر با تأیید رئیس ایستگاه شرکت هواپیمایی و در صورت امتناع وی با تأیید مدیر ترینال اقدام کند. مسافر می‌تواند پس از انجام مسافرت با ارائه مدارک مثبت دال بر خرید بلیت جدید نسبت به دریافت وجه بلیت خریداری شده در مسیر موردنظر از شرکت هواپیمایی اصلی اقدام کند. استرداد وجه مذکور ظرف مدت ۴۸ ساعت از تاریخ ارسال و دریافت آن توسط شرکت هواپیمایی اصلی الزامی است. همچنین، موضوع عدم استحقاق مسافر برای مطالبه خسارت مادی بیش از بخشی از بهای بلیت یا مطالبه خسارت معنوی هنگامی است که مراتب تأخیر در پرواز تا ۷۲ ساعت قبل از پرواز به مسافری اطلاع‌رسانی شود و چنانچه اطلاع‌رسانی مزبور بعد از موعد مقرر باشد، مبنای محاسبه و تعیین میزان تأخیر در پرواز زمان درج‌شده در بلیت است.

بنابراین، دادگاه از یک سو، شرکت هواپیمایی خوانده را ملزم به جبران خسارت مادی بر مبنای تعهدات قراردادی می‌داند و از سوی دیگر، به دلیل سرگردانی بیش از چهار ساعت مسافران در فرودگاه مبدأ و تحمیل فشار روحی و روانی بر آنان، خوانده را ملزم به جبران خسارت معنوی می‌شمارد؛ رفتاری که سبب رنج اخلاقی و لطمه به حقوق غیرمالی خواهان‌هاست. به موجب مقررات موجود به‌ویژه ماده (۱۴) قانون آیین دادرسی کیفری، مواد (۱)، (۲)، (۳) و (۱۰) قانون مسئولیت مدنی، ماده (۲۶۷) و تبصره «۲» ماده (۵۱۵) قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و اصل جبران خسارت، پرداخت خسارت معنوی هم به صورت مادی و هم به صورت معنوی در نظام حقوقی ایران پذیرفته شده و با توجه به اینکه موضوع خواسته خواهان‌ها برای مطالبه خسارت معنوی فاقد جنبه فنی است، دادگاه این بخش از خسارت را براساس ارزیابی قضایی از میزان صدمه و آسیب روحی بر خواهان‌ها و نیز بالحاظ جنبه تنبیهی خسارت معنوی در ضمان قهری تعیین می‌کند. در نتیجه با عنایت به اینکه دلیل و دفاع موجهی که حاکی از بطلان دعوی مطروحه خواهان یا بی‌اعتباری ادله ارائه‌شده باشد از سوی خوانده به دادگاه ارائه نشده است؛ بنابراین، با توجه به قاعده فقهی «لاضرر و لاضرار فی الاسلام» خواسته خواهان را وارد و ثابت تشخیص... حکم بر محکومیت خوانده شرکت هواپیمایی قشم به پرداخت یک میلیارد

تومان خسارت معنوی (هر خواهان ۵۰۰ میلیون تومان) و پرداخت خسارت دادرسی صادر و اعلام می‌کند. درباره بخش دیگر خواسته خواهان برای مطالبه خسارت مادی از جهت تعهد خواننده به پرداخت ۳۰ درصد بهای بلیت، با توجه به اینکه مبلغ بلیت مشخص و معین می‌باشد و ۳۰ درصد از آن نیز مبلغ مشخصی را نشان می‌دهد، خواهان ناگزیر از درج این مبلغ برای مطالبه خسارت بوده و او صرفاً به پرداخت خسارت مادی پرداخته و در نتیجه مقررات دادرسی مدنی پیرامون این خواسته رعایت نشده است. درباره این بخش از خواسته مستند به مقررات یادشده قرار عدم استماع دعوا صادر و اعلام می‌گردد. درباره خواسته خواهان برای مطالبه خسارت تأخیر تادیه با توجه به اینکه ارکان دین موضوع ماده (۵۲۲) قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹ پیرامون این خواسته حاکم نیست و مغایر اصل عدم جبران خسارت از خسارت می‌باشد، حکم بر بطالن دعوی خواهان در این بخش صادر و اعلام می‌گردد».

۲. تحلیل پرونده

۲-۱. داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز

تعیین داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز از منظر تعیین قانون حاکم بر آن بسیار حائز اهمیت است. دلیل اهمیت این تعیین، تفکیک مقررشده در قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱ است که پروازهای بین‌المللی را تابع کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ قرار داده است. وفق ماده مذکور، «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 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 تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه است». با توجه به عدم تعریف پرواز بین‌المللی توسط ماده واحده، به نظر می‌رسد که برای تشخیص بین‌المللی بودن پرواز باید از مفاد کنوانسیون ورشو استفاده شود. مطابق بند «۱» ماده (۱) این کنوانسیون، کنوانسیون ورشو صرفاً بر حمل و نقل‌های بین‌المللی حکومت می‌کند. همچنین، براساس بند «۲» از همان ماده، حمل و نقلی بین‌المللی است که مکان عزیمت و مکان مقصد حداقل در دو کشور متعاقد باشد. بنابراین، دادگاه محترم نخست باید به این موضوع توجه می‌کرد که آیا پرواز هواپیما میان ایران و امارات بین‌المللی است یا خیر و پس از

تعیین بین‌المللی بودن یا نبودن آن، قانون حاکم را صراحتاً مورد اشاره قرار می‌داد. البته، دادگاه در توجیه رأی خود به کنوانسیون و اسناد بین‌المللی اشاره کرده، لکن دقیقاً موضع خود نسبت به داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز را مشخص نکرده است. به هر شکل، با توجه به الحاق ایران و امارات به کنوانسیون ورشو و متعاهد بودن دو کشور مبدأ و مقصد، پرواز صورت گرفته بین‌المللی بوده و مفاد کنوانسیون ورشو با استناد به ماده (۹) قانون مدنی، در کنار سایر قوانین عادی ایران لازم‌الرعایه است. علت دیگر اهمیت تعیین داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز، رویکردهای مختلف دادگاه‌ها در پروازهای بین‌المللی نسبت به جبران‌پذیری خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز است. رویه غالب در پروازهای بین‌المللی، به‌ویژه پروازهای مشمول کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، عدم امکان مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز است (Lee & Holmes, 1993: 1214-1215). بنابراین، ممکن است به رأی صادره از این منظر خدشه وارد شود؛ امری که در آینده به تفصیل به آن خواهیم پرداخت.

۲-۲. احراز ارکان مسئولیت مدنی

صدور حکم در دعوی مسئولیت مدنی به نفع خواهان، منوط بر احراز و اثبات ارکان مسئولیت (فعل زیان‌بار یا تقصیر، ضرر و رابطه سببیت) است. در این مسیر، دادگاه محترم ابتدا به دنبال اثبات فعل زیان‌بار یا عمل مبتنی بر تقصیر خوانده است. به همین مناسبت، دادگاه به مندرجات چهارگانه شیوه‌نامه شماره ۱۹۴۰ سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص حقوق مسافر هوایی مصوب آذرماه ۱۴۰۱، که وظایف شرکت هواپیمایی را در موارد تأخیر در پرواز تعیین می‌کند، اشاره و استناد می‌نماید. این عبارت دادگاه که در فرض تأخیر هواپیما در پرواز، «نماینده شرکت هواپیمایی می‌بایست در میان مسافران با متانت و احترام نسبت به اطلاع‌رسانی صحیح در خصوص تأخیر در پرواز پیش‌بینی نشده اقدام نماید...» و شرکت هواپیمایی خوانده این تکلیف قانونی خود را رعایت نکرده، خود مؤید جست‌وجوی یکی از ارکان تحمیل مسئولیت مدنی به خوانده دعواست. البته، در صورت سکوت مقررات حاکم بر پروازهای داخلی و بین‌المللی در خصوص نحوه برخورد ابتدایی شرکت‌های هواپیمایی در فرض تأخیر در پرواز، به نظر می‌رسد که تکلیف عرفی مبنی بر اطلاع‌رسانی و تهیه تسهیلات مناسب و مقتضی در راستای تأمین آسایش مسافران همچنان بر شرکت‌های هواپیمایی تحمیل می‌شد. وانگهی، شرایط حاکم بر پرونده، دادگاه را به این امر معتقد می‌کند که «هیچ‌گونه دلیل معتبر و موجهی از سوی شرکت خوانده برای این تأخیر اعلام و ارائه نشده و صرف ادعای اشکال در فرودگاه مبدأ مؤثر در مقام نیست». بنابراین این مراتب، دادگاه رکن اول تحمیل مسئولیت مدنی را محرز می‌داند.

در مرحله بعد، دادگاه محترم تعیین نوع خسارت قابل پرداخت به خواهان، میان سه نوع خسارت، براساس دادخواست خواهان، تفکیک قائل می‌شود:

۱. اولین نوع خسارت محرز برای دادگاه، که از منظر ایشان «بر مبنای تعهدات قراردادی» است، خسارت مادی ناشی از تأخیر در پرواز است. به واقع، پس از ادعای خواهان مبنی بر تأخیر در پرواز بیش از سه ساعت، صحه گذاشتن خواننده بر این موضوع و نص شیوه‌نامه شماره ۱۹۴۰ سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص حقوق مسافر هوایی مصوب آذرماه ۱۴۰۱، دادگاه صریحاً اشعار می‌دارد که «موضوع پرداخت غرامت مادی تأخیر در پرواز برای خواهان‌ها مستقر است».

۲. دومین خسارت مورد بحث، خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز است. همان‌طور که وکیل خواهان اظهار نمود، تأخیر بیش از چهار ساعت در پرواز و سرگردانی موکلین و فرزند اوتیسم ایشان، منجر به تحمیل فشار روحی-روانی، که معادل خسارت معنوی است، به موکلین شده است. دادگاه نیز همدل با استدلال خواهان‌های پرونده، باور دارد که «به دلیل سرگردانی بیش از چهار ساعت مسافران در فرودگاه مبدأ و تحمیل فشار روحی و روانی بر آنان» خواننده ملزم به جبران خسارت معنوی است؛ چراکه وضعیت مزبور سبب رنج اخلاقی و لطمه به حقوق غیرمالی خواهان‌ها شده است. نکته قابل توجه در رأی صادره، مسلم انگاشتن جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز مطابق قواعد عمومی مسئولیت مدنی است؛ زیرا «به موجب مقررات موجود به‌ویژه ماده (۱۴) قانون آیین دادرسی کیفری، مواد (۱)، (۲)، (۳) و (۱۰) قانون مسئولیت مدنی، ماده (۲۶۷) و تبصره «۲» ماده (۵۱۵) قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی و اصل جبران خسارت» خسارت معنوی را قابل جبران دانسته است. در ادامه نیز، دادگاه تأکید می‌کند که «با توجه به قاعده فقهی «لا ضرر و لا ضرار فی الاسلام» خواسته خواهان وارد است. چند نکته در این زمینه قابل ذکر به نظر می‌رسد:

اولاً، نظر به بین‌المللی بودن پرواز، جا داشت دادگاه محترم امکان یا عدم امکان جبران این خسارت را در کنوانسیون ورشو بررسی و سپس، حکم به قابلیت جبران این نوع از خسارت صادر می‌کرد. توضیح آنکه، در خصوص قابلیت جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز یا به طور کلی، خسارت معنوی ناشی از پرواز در حقوق تطبیقی بسیار اختلاف نظر وجود دارد. عدم صراحت کنوانسیون ورشو به این اختلاف عقیده دامن زده است. در واقع، ماده (۱۹) کنوانسیون ورشو اشعار می‌دارد که متصدی حمل و نقل مسئول خسارات ناشی از تأخیر در حمل مسافر است. در این ماده صرفاً به اصل امکان جبران خسارت ناشی از تأخیر اشاره شده، لکن این موضوع که چه نوع

خسارتی قابلیت مطالبه دارد به سکوت برگزار شده است. برای روشن شدن موضوع قابلیت جبران خسارت معنوی در کنوانسیون ورشو، تمرکزها بر ماده (۱۷) کنوانسیون ورشو است.

مطابق ماده (۱۷)، متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که فرد به علت مرگ یا جراحت یا هرگونه صدمات جسمانی متحمل می‌شود. اختلاف نظرها درباره واژه «صدمه بدنی» است که در کنوانسیون ورشو با عبارت فرانسوی "lésion corporelle" توسط متعاهدین تصویب شده است. در حقیقت، از دهه ۱۹۷۰ که هواپیماربابی در سراسر دنیا افزایش یافت، این سؤال اذهان دادگاه‌ها و دکترین را به خود مشغول کرده است که آیا خسارت معنوی مشمول عبارت صدمه بدنی مندرج در ماده (۱۷) کنوانسیون می‌شود یا خیر (Sisk, 1990: 132)؟ رویه قضایی در این زمینه به یک مسیر نرفته است و حداقل می‌توان آرای دادگاه‌های کشورهای مختلف (عمدتاً این آرا مربوط به حقوق آمریکا است) را به سه دسته تقسیم کرد: رویکرد نخست، عدم پذیرش امکان مطالبه خسارت معنوی است. به این معنا که خسارت معنوی مطلقاً قابلیت مطالبه ندارد؛ فرقی نمی‌کند که این خسارت معنوی ناشی از خسارت بدنی باشد یا خیر. به دیگر بیان، اینکه خسارت معنوی با خسارت بدنی رابطه سببیت داشته باشد و از آن نشئت گرفته باشد، تأثیری در مقام ندارد. برای نمونه، در دعوی Lee v. American Airlines, Inc. 2004، دادگاه به‌طور خاص درخصوص امکان یا عدم مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز تصمیم گرفت. در سال ۲۰۰۱ پرواز شماره ۱۰۰ شرکت امریکن ایرلاینز قرار بود در ساعت ۶:۳۵ عصر از مبدأ نیویورک به مقصد لندن عزیمت کند. با توجه به مشکلات نگهداری دو هواپیمای دیگر، این پرواز ابتدا به تأخیر افتاد و سپس لغو شد. خواهان در این پرونده، به دلیل از دست دادن تعطیلات، استراحت و ایجاد دردسر و ناراحتی مطالبه خسارت کرد. دادگاه اشعار داشت که این عناوین معادل خسارت معنوی‌اند و مطابق کنوانسیون ورشو قابلیت جبران ندارند (Lee & Wheeler, 2012: 54-55). رویکرد دوم، پذیرش مشروط امکان مطالبه خسارت معنوی است. در این نظریه، برای جبران خسارت معنوی، باید صدمه بدنی نیز وجود داشته باشد. البته، وجود صدمه بدنی را می‌توان از دو منظر بررسی کرد: برخی از دادگاه‌ها معتقدند که خسارت معنوی باید از صدمه بدنی ناشی شده باشد؛ یعنی میان خسارت معنوی و صدمه بدنی رابطه سببیت وجود داشته باشد. در این صورت، می‌توان خسارات معنوی زیان‌دیده را جبران کرد. به فرض، اگر در طول پرواز به دلیل تکان هواپیما، پای شخص به صندلی برخورد کند و زخم شود، خسارت معنوی ناشی از زخم یا قابل جبران است؛ اما، سایر خسارات معنوی که ارتباطی به این زخم نداشته باشند قابلیت جبران ندارند. برعکس، گروه دوم معتقدند که در ماده (۱۷) کنوانسیون ورشو، صرفاً از لزوم وجود صدمه بدنی نام برده شده است، نه اینکه ضرورتاً میان خسارت معنوی و صدمه بدنی رابطه سببیت وجود داشته باشد. پس، در همان

مثال فوق، زیان دیده می‌تواند حتی سایر خسارات معنوی‌ای را، که هیچ ارتباطی با صدمه بدنی ندارند، نیز مطالبه کند. رویکرد سوم نیز خسارت معنوی را مطلقاً قابل مطالبه می‌داند؛ فرقی نمی‌کند که خسارت بدنی‌ای وجود داشته باشد یا خیر. دلیل اصلی این رویکرد آن است که خسارت معنوی از ابتدا تحت شمول مفهوم «صدمه بدنی» مقرر در کنوانسیون ورشو قرار می‌گرفته است؛ فلذا، نیازی به این توجیه نیست که خسارت بدنی یا باید وجود داشته باشد یا حتماً میان خسارت بدنی و معنوی رابطه سببیت برقرار باشد.

ثانیاً، عبارت «اصل جبران خسارت»، که توسط دادگاه مورد استناد قرار گرفته است، مبهم به نظر می‌رسد. به عبارت روشن‌تر، مشخص نیست که دادگاه محترم به اصل جبران کامل خسارت نظر داشته یا منظور وی، اصل جبران تمامی خسارت بوده است. نوع نگارش مفاد رأی مؤید برداشت دوم است. در واقع، دادگاه برای شناسایی و تحمیل خسارت معنوی به عامل زیان، از اصل جبران خسارت نام می‌برد و معتقد است هر خسارتی باید جبران شود. پذیرش این دیدگاه، دشوار به نظر می‌رسد (میرشکاری و آزادبخت، ۱۴۰۱: ۵۵۹). این رویکرد به نوعی معادل رویکردی است که هر ضرری را قابل جبران می‌داند. به دیگر بیان، نباید میان دو مفهوم اصل جبران کامل خسارت و اصل جبران همه خسارات خلط صورت پذیرد؛ اولی، در حالتی است که نظام حقوقی جبران یک زیان را به رسمیت شناخته و حال، بحث بر سر این است که این خسارت به شکل تمام و کمال جبران شود؛ اما دومی، مرحله اول را نادیده می‌گیرد و حکم به جبران هر خسارتی می‌دهد و این در صورتی است که ذکر این عبارت حتی در حقوق اسلام، به این بیان که «از نظر اسلام هر ضرری نارواست و باید توسط زیان‌زننده جبران شود، کاملاً ناصحیح است» (داراب‌پور، ۱۳۹۶: ۲۲۲). بسیاری از ضررها ممکن است به واسطه قانون بدون جبران بمانند، حتی اگر عرف این نوع از خسارات را قابل جبران بداند (مثل: تبصره «۳» ماده (۸) قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، ۱۳۹۵) (حیاتی، ۱۳۹۸: ۷۴).^۱ به هر تقدیر، تمسک به اصل جبران

۱. مطابق نظر برخی از حقوق‌دانان (بهرامی احمدی، ۱۳۹۰: ۱۷۱) و حتی رویه قضایی (دادنامه شماره ۱۴۰۰۴۸۳۹۰۰۰۳۸۵۴۶۵۰ مورخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۶) ضرر مفهومی عرفی است و هرگاه عرف اقتضای جبران یک زیان را داشته باشد، حقوق نیز از این قضاوت عرفی حمایت می‌کند و حکم به جبران خسارت می‌دهد. به واقع، «در احراز مفهوم ضرر باید به عرف مراجعه نمود؛ ضررهایی که عرف فراتر از ضررهای متعارف لازمه زندگی اجتماعی می‌داند، ضرر به مفهوم حقوقی آن بوده و قابل جبران است» (یزدانیان، ۱/۱۳۹۵: ۳۷۷). در مقابل، دسته‌ای دیگر به درستی باور دارند که مفهوم ضرر و قابلیت جبران ضرر دو مقوله متفاوت‌اند. اینکه ضرر مفهومی عرفی است و عرف نقش تعیین‌کننده‌ای در تشخیص مصادیق زیان دارد، غیرقابل انکار است، لکن اینکه یک ضرر عرفی قابل جبران است یا خیر، از حوزه تشخیص عرف خارج بوده و در حوزه سیاست‌گذاری نظام حقوقی است (بابایی، ۱۴۰۱: ۲۱۵-۲۱۸)؛ یعنی این قانون‌گذار است که حکم بر قابلیت جبران یا عدم امکان جبران خسارت صادر می‌کند. بسیاری از ضررها ممکن است به واسطه حکم قانون بدون جبران بمانند، حتی اگر عرف این نوع از خسارات را

خسارت یا اصل جبران کلیه خسارات، علی‌رغم شهرت آن در حقوق ایران، پذیرفتنی نیست. این نظریه توسط حقوق‌دانان دیگر نیز با این عبارت که «اصل جبران همه ضررها و خسارات نسبت به همه اشخاص، که در برخی از کتاب‌های مسئولیت مدنی در حقوق ایران بیان می‌شود و به قاعده لاضرر به‌عنوان مبنای اصل مزبور استناد می‌گردد، که البته قابل ایراد است...» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۱۶۲)، تأیید شده است.

ثالثاً، دادگاه محترم برای شناسایی اصل جبران خسارت معنوی به شیوه مادی و معنوی به مواد (۲۶۷) و تبصره «۲» ماده (۵۱۵) ق. آ. د. م. استناد کرده است. ماده (۲۶۷) بیان می‌دارد: «هرگاه یکی از اصحاب دعوا از تخلف کارشناس متضرر شده باشد، در صورتی که تخلف کارشناس سبب اصلی در ایجاد خسارات به متضرر باشد، می‌تواند از کارشناس مطالبه ضرر نماید. ضرر و زیان ناشی از عدم النفع قابل مطالبه نیست». همچنین، تبصره «۲» ماده (۵۱۵) قانون مذکور چنین مقرر می‌کند: «خسارت ناشی از عدم النفع قابل مطالبه نیست و خسارت تأخیر تأدیه در موارد قانونی، قابل مطالبه می‌باشد». مشخص نیست که دادگاه به چه علت به مواد مذکور که هیچ ارتباطی با موضوع مورد اختلاف و خسارت معنوی ندارد، استناد کرده است.

رابعاً، استناد به قاعده لاضرر برای اثبات حکم و تحمیل مسئولیت مدنی به عامل زیان، مورد اختلاف اندیشمندان فقهی-حقوقی است. برخی عقیده دارند که قاعده لاضرر منحصرأ نافی حکم ضرری است و امکان اثبات حکم با تکیه بر این قاعده وجود ندارد (روحانی، ۱۳۸۳/۶: ۱۵۹)، با این حال، به نظر می‌رسد که لاضرر منحصرأ شامل نفی احکام ضرری نباشد، بلکه اگر در یک موردی از عدم وجود حکم ضرر وارد آید، به دلیل نفی ضرر در عالم تشریح، این قاعده توان اثبات حکم را نیز دارد. به دیگر سخن، «نمی‌توان باور کرد که دایره قاعده لاضرر، محدود به رفع احکام و افعال خاص وجودی باشد و نسبت به مواردی که خلأ قانونی موجب ورود زیان و خسارت می‌گردد نقشی ایفا ننماید» (محقق داماد، ۱۳۹۷: ۲۰۵). بنابراین، بهره‌گیری دادگاه از قاعده لاضرر در رأی اشاره‌شده فاقد مبنای فقهی نیست، هر چند وجود اختلاف نظر در این زمینه را نمی‌توان انکار کرد.

۳. سومین خسارت درخواست‌شده از سوی خواهان، خسارت ناشی از تأخیر تأدیه خسارت وارده است. برای عدم پذیرش خسارت تأخیر تأدیه، دادگاه محترم چنین بیان می‌کند که «مطالبه خسارت تأخیر تأدیه با توجه به اینکه ارکان دین موضوع ماده (۵۲۲) قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی مصوب ۱۳۷۹ پیرامون این خواسته

قابل جبران بدانند (مثل: تبصره «۳» ماده (۸) قانون بیمه اجباری خسارات واردشده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه (۱۳۹۵) (بابایی، ۱۴۰۲: ۱۱۰).

حاکم نیست و مغایر اصل عدم جبران خسارت از خسارت می‌باشد»، حکم بر بی‌حقی خواهان صادر می‌کند. در این خصوص، چند نکته شایان ذکر به نظر می‌رسد:

اولاً، به نظر می‌رسد منظور دادگاه از عدم تحقق ارکان دین موضوع ماده (۵۲۲) ق. آ. د. م. دو مورد باشد: ۱. عدم مطالبه دین (خسارت) از شرکت هواپیمایی، پیش از طرح دعوا توسط خواهان؛ ۲. عدم تقویم میزان خسارت به وجه رایج برای پرداخت آن خسارت.

ثانیاً، در خصوص امکان مطالبه خسارت تأخیر تأدیه ناشی از ضمان قهری میان حقوق‌دانان اختلاف نظر وجود دارد (ر. ک.:. محسنی و میرشکاری، ۱۳۹۵: ۱۳۹-۱۴۰).^۱ برخی، به اطلاق واژه دین در ماده (۵۲۲) ق. آ. د. م. تمسک جسته و خسارت تأخیر تأدیه ناشی از ضمان قهری را مانند مسئولیت مدنی قراردادی قابل مطالبه دانسته‌اند. بعضی دیگر، اساساً امکان مطالبه این نوع از خسارت در مسئولیت مدنی خارج از قرارداد را انکار کرده‌اند. اینان معتقدند، آنچه در ماده (۵۲۲) ق. آ. د. م. به آن اشاره شده، دین از نوع وجه رایج است؛ حال آنکه در ضمان قهری، اصل بر جبران عینی و در صورت عدم امکان جبران عینی، پرداخت قیمت مال مورد زیان است (مستفاد از ماده (۳۲۹) ق. م.). به علاوه، یکی از شروط مقرر در ماده مذکور، مطالبه دین و امتناع مدیون از پرداخت دین است و این در حالی است که در مسئولیت مدنی خارج از قرارداد، قاعدتاً در هنگام تحمیل زیان به زیان‌دیده، امکان پرداخت دین از سوی عامل زیان به علت غیر مشخص بودن میزان زیان وجود ندارد. در واقع، چگونه می‌توان از عامل زیان انتظار داشت که علی‌رغم مطالبه زیان‌دیده، مبلغی را که نمی‌داند میزان آنچه مقدار است، پرداخت کند؟ گروه سوم، دیدگاه میانه موسوم به «تسجیل زیان» را پذیرفته‌اند (محسنی و میرشکاری، ۱۳۹۵: ۱۴۸-۱۴۹). بر اساس این نظریه، پس از صدور حکم قطعی از دادگاه صالح و تعیین میزان توسط آن دادگاه، دین ناشی از ضمان قهری مشمول مفهوم «دین از نوع وجه رایج» مندرج در ماده (۵۲۲) ق. آ. د. م. خواهد شد. پس، تا پیش از صدور حکم قطعی، اصولاً زیان تحمیل شده به زیان‌دیده قابلیت تعیین ندارد تا از عامل زیان انتظار پرداخت وجود داشته باشد. البته، بدیهی است، حکم دادگاه کاشف از میزان وارده پیش از صدور حکم است؛ لکن این کاشفیت، اصل موضوع (غیر معین بودن زیان) را از بین نمی‌برد. نتیجه آنکه،

۱ در مورد امکان مطالبه خسارت تأخیر تأدیه میان حقوق‌دانان اختلاف نظر وجود دارد. برخی معتقدند به دلایل اینکه اولاً تعیین کیفیت جبران خسارت و شیوه آن در اختیار و تسلط دادگاه است و ثانیاً موضوع ایفای تعهد مسئول پرداخت خسارت مشخص نیست؛ لذا، خسارت تأخیر تأدیه به زیان‌دیده تعلق نمی‌گیرد؛ چراکه، خسارت تأخیر تأدیه زمانی به زیان‌دیده تعلق می‌گیرد که موضوع تعهد مقدار معینی پول است و آن مقدار مطالبه شده باشد. در مقابل، عده دیگری باور دارند که «چون حق زیان‌دیده با تحقق ضرر ایجاد شده و قابلیت تقویم به پول دارد، رأی دادگاه نسبت به پرداخت وجه برای جبران خسارت هم اعلامی است و زیان‌دیده می‌تواند از تاریخ استحقاق خسارت، تأخیر تأدیه مطالبه کند» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۹: ۲۴۸-۲۴۹).

با توجه به اینکه دادگاه صادرکننده حکم در این پرونده، دادگاه بدوی است، حکم به عدم پرداخت خسارت تأخیر تأدیه ناشی از تأخیر در پرواز صحیح به نظر می‌رسد.

ثالثاً، شمول خسارت تأخیر تأدیه ذیل عنوان خسارت از خسارت با تردید جدی مواجه است.^۱ توضیح آنکه، «در هر مورد که خسارات مالی یا بدنی وارد می‌شود، علاوه بر خسارات اصلی، مطالبه خسارات دیگری مانند خسارات تأخیر یا خسارات کاهش ارزش پول، قابل طرح است» (ره‌پیک، ۱۳۹۵: ۱۰۷). بنابراین، حکم به عدم قابلیت جبران خسارت تأخیر ناشی از عدم پرداخت خسارت ناشی از تأخیر در پرواز با استدلال فوق قابل انتقاد به نظر می‌رسد.^۲

۳-۲. میزان خسارت

پس از احراز ورود خسارت مادی و معنوی به خواهان، نوبت به تعیین میزان خسارات وارده می‌رسد. دادگاه محترم برای تعیین خسارت مادی، وفق شیوه‌نامه شماره ۱۹۴۰ سازمان هواپیمایی کشوری درخصوص حقوق مسافر هوایی مصوب آذرماه ۱۴۰۱، میزان آن را معادل ۳۰ درصد قیمت بلیت در نظر می‌گیرد. البته، دادگاه به دلیل عدم تعیین مبلغ ۳۰ درصد قیمت بلیت توسط خواهان، «با توجه به اینکه مبلغ بلیت مشخص و معین می‌باشد و ۳۰ درصد از آن نیز مبلغ مشخصی را نشان می‌دهد، خواهان ناگزیر از درج این مبلغ برای مطالبه خسارت بوده و او صرفاً به پرداخت خسارت مادی پرداخته و در نتیجه مقررات دادرسی مدنی پیرامون این خواسته رعایت نشده است. درباره این بخش از خواسته مستند به مقررات یادشده قرار عدم استماع دعوا صادر و اعلام می‌گردد». همچنین، دادگاه درباره تعیین میزان خسارت معنوی اعتقادی به ارجاع امر به کارشناس ندارد. در همین راستا و «با توجه به اینکه موضوع خواسته خواهان‌ها برای مطالبه خسارت معنوی فاقد جنبه فنی است، دادگاه این بخش از خسارت را براساس ارزیابی قضایی از میزان صدمه و آسیب روحی بر خواهان‌ها و نیز

۱. برای مطالعه آرای دیگر در رویه قضایی که همسو با دادنامه مورد بررسی است، رک.: دادنامه شماره ۱۰۲۳۱/۲۲۰۹۹۷۰۲۲۰۱۰ مورخ ۱۳۹۵/۰۳/۲۵ صادره از شعبه اول دادگاه تجدیدنظر استان تهران با این مضمون که «نظر به اینکه محکومیت به پرداخت وجه از بابت ضمان قهری، نوعی خسارت تلقی می‌شود، لذا مطالبه خسارت تأخیر تأدیه نسبت به مبلغ این محکوم‌به، خسارت از خسارت و مصداق ربح بوده و فاقد وجه شرعی است»؛ دادنامه شماره ۱۰۳۶۲/۲۲۳۳۰۰۳۶۲ مورخ ۱۳۹۵/۰۳/۳۰ صادره از شعبه ۲۳ دادگاه تجدیدنظر استان تهران با این خلاصه که «خسارت تأخیر تأدیه از خسارت قراردادی قابل مطالبه نیست؛ زیرا خسارت از خسارت محسوب می‌شود».

۲. در تأیید این دیدگاه، رک.: دادنامه شماره ۱۶۸/۲۲۰۷۰۲۲۰۹۹۷۰۲۲۰ مورخ ۱۳۹۵/۰۳/۲۲ صادره از شعبه ۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران با این مضمون: «در صورت صدور حکم به پرداخت خسارت، محکوم‌به، به‌عنوان دین بر ذمه محکوم‌علیه مستقر شده و در صورت مطالبه داین و امتناع از پرداخت، امکان مطالبه خسارت تأخیر تأدیه دین فراهم می‌شود؛ اما پیش از اثبات موضوع در دادگاه و استقرار دین، این امکان وجود ندارد».

بالحاظ جنبه تنبیهی خسارت معنوی در ضمان قهری تعیین می‌نماید.» به پیروی از شیوه دادگاه در تفکیک خسارت مادی از معنوی، تحلیل این قسمت از منطوق رأی نیز در دو قسمت ارائه می‌شود:

۱. خسارت مادی: دادگاه محترم به دلیل نص شیوه‌نامه شماره ۱۹۴۰، میزان خسارت مادی را ۳۰ درصد قیمت بلیت خریداری شده می‌داند و به دلیل عدم تعیین این مبلغ توسط خواهان، قرار عدم استماع صادر می‌کند. با وجود این، با عنایت به بند «۳» از ماده (۵۱) قانون آیین دادرسی مدنی، ضرورت داشت دادگاه محترم به دلیل عدم تعیین خواسته به ارسال اخطار رفع نقص اکتفا می‌کرد (السان و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۶۰-۱۶۱). نکته قابل توجه آنکه، به نظر می‌رسد ذکر ۳۰ درصد قیمت بلیت هواپیما به معنای تحدید خسارت مادی به مبلغ مذکور نیست؛ بلکه، ضمانت اجرای درج شده، کمینه مسئولیت شرکت هواپیمایی در جبران خسارت مادی است. بنابراین، اگر خواهان بتواند ورود خسارات مادی دیگری را، که بیش از ۳۰ درصد قیمت بلیت است، به اثبات برساند، دادگاه نمی‌تواند نص مزبور را دستاویزی برای رد دعوی وی قرار دهد. در نتیجه، پس از اثبات آن خسارات، حتی اگر میزان آن بیش از ۳۰ درصد قیمت بلیت باشد، خوانده باید آن میزان را به خواهان پرداخت کند.

۲. خسارت معنوی: شیوه تعیین میزان خسارت معنوی همواره در حقوق ایران محل بحث و اختلاف بوده است و دادگاه‌ها در تعیین میزان این نوع از خسارت به یک مسیر واحد نرفته‌اند. همان‌طور که بیان شده است (برای مطالعه بیشتر، ر.ک.: میرشکاری و حسینی، ۱۴۰۲: ۳۶۷-۳۷۲)، برخی از دادگاه‌ها در تعیین میزان خسارت معنوی از اختیار صلاح‌دیدگی قضایی خود استفاده و میزان خسارت را براساس تشخیص خویش تعیین می‌کنند. برخی دیگر از شیوه پرداخت نمادین بهره می‌برند و عده‌ای دیگر موضوع را به دلیل فنی بودن به کارشناس ارجاع می‌دهند و از این طریق میزان خسارت معنوی تحمیل شده به خواهان را معین می‌کنند (دادنامه بدوی شماره ۱۳۷۶۱۰۱۳۷۶۵۷۶۱۰۹۹۷۷۵۷۶۱۰ مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۳۰ صادره از شعبه ۱۱ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی امام خمینی شهرستان مشهد). بنا بر این مراتب، مسیر حرکت دادگاه محترم در تعیین میزان خسارت معنوی خلاف رویه قضایی نیست؛ چراکه سابقاً نیز دادگاه‌ها از شیوه اختیار صلاح‌دیدگی استفاده کرده‌اند. با این حال، چند نکته باید در تحلیل حکم دادگاه مدنظر قرار گیرد: نخست آنکه، بهتر بود دادگاه به این صورت بیان می‌کرد که خسارت معنوی به‌طور دقیق و با ارائه آمارهای ریاضی وار قابل ارزش‌گذاری نیست. در حقیقت، ارائه معیار قطعی و ریاضی وار برای محاسبه این نوع از خسارات بسیار دشوار است؛ زیرا به‌طور واضح مشخص نیست که چه مقدار از اعتبار و حیثیت فرد از بین رفته و همین‌طور، مشخص نیست میزان دقیق خدشه به احساسات

و عواطف او چه مقدار بوده است. به همین علت، با توجه تخصصی بودن موضوع تعیین خسارت وارده به روح و روان انسان، ضروری است که متخصصان امر با در نظر گرفتن متر و معیارهای علمی میزان آسیب وارد شده به روح و روان افراد را به طور تقریبی تعیین کنند؛ امری که طبیعتاً قضاوت و حقوق دانان بدان مسلط نیستند.^۱

به همین مناسبت است که برخی از حقوق دانان به نحوه تعیین میزان خسارت معنوی وارده به خواهان (پنج برابر وجه بلیت بازگشت از استانبول به تبریز) در دادنامه شماره ۹۷۰۹۹۷۰۹۴۳۵۰۱۰۲۰ مورخ ۱۳۹۷/۹/۱۷ صادره از شعبه ۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران ایراد گرفته و آن را بدون مبنا دانسته و اشعار داشته اند: «به نظر می رسد 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 نمی تواند تنبیه عامل زیان باشد» (رحیمی، ۱۳۹۸: ۱۰). دوم آنکه، دادگاه محترم در منطوق رأی از عبارت «جنبه تنبیهی خسارت معنوی» استفاده کرده است. این نحوه از بیان، مبهم و دارای اشکال به نظر می رسد. با این توضیح که خسارت به خودی خود دارای جنبه تنبیهی نیست. این خسارت در کنار خسارت مادی و بدنی صرفاً سبب ایجاد مسئولیت برای خواننده یا عامل زیان است نه اینکه ذاتاً جنبه تنبیهی داشته باشد. آنچه دارای جنبه تنبیهی یا غیر آن است، شیوه های جبران اسباب ورود خسارت محسوب می شود. به عبارت ساده تر، پس از شناسایی خسارت مادی، معنوی و بدنی به عنوان سبب تحمیل مسئولیت به عامل زیان و با توجه به شرایط کلی حاکم بر پرونده، این دادگاه است که وفق قوانین موجود تصمیم می گیرد میزان خسارات مادی، معنوی و بدنی را به صورت ترمیمی^۲ یا غیر ترمیمی^۳ تعیین کند (برای مطالعه بیشتر، ر.ک.: صادقی مقدم و نوری یوشانلوئی، ۱۳۹۰: ۲۳۹-۲۵۶). منظور از خسارت ترمیمی آن است که دادگاه بر اساس میزان زیان وارده به خواهان یا زیان دیده، همان میزان را مورد حکم قرار می دهد؛ لکن در خسارت غیر ترمیمی، دادگاه ضمن توجه به میزان زیان خواهان، عواملی مانند سوء نیت و غیره را مدنظر قرار می دهد و حتی ممکن است دو برابر میزان زیان وارده به خواهان، حکم به مسئولیت خواننده صادر کند. نمونه بارز خسارت غیر ترمیمی، خسارت تنبیهی^۴ است. بنابراین، آن چیزی که می تواند جنبه تنبیهی داشته باشد، شیوه جبران خسارت (و نه سبب تحمیل خسارت) است. وانگهی، در خصوص اصل وجود خسارت تنبیهی به عنوان یک قاعده در بحث خسارات قابل جبران در حقوق ایران تردید جدی وجود دارد (رحیمی، ۱۳۹۸: ۱۰؛ قاسمی حامد و دیگران، ۱۳۹۲: ۱۸۴). در حقیقت، در حقوق ایران خسارت تنبیهی صرفاً در ماده (۴)

۱ در این زمینه، ر.ک.: (نظریه شماره ۱۰۴۸/۹۳۷ اداره کل حقوقی قوه قضائیه، به نقل از عبدی، ۱۴۰۱: ۵۰۵).

2. Compensatory Damages.

3. Non-compensatory Damages.

4. Punitive Damages.

رویکرد دادگاه در پذیرش دعوی خواهان در خصوص خسارت معنوی ناشی از پرواز، هر چند با ظاهر کنوانسیون ورشو مخالفت دارد، صحیح به نظر می‌رسد. به واقع، ضمن اذعان به این موضوع که کنوانسیون ورشو در تاریخی تصویب شد که بسیاری از کشورها خسارت معنوی را به رسمیت نمی‌شناسند، لکن در وضعیت فعلی و پس از تصویب کنوانسیون مونترآل، دادگاه‌ها و اندیشمندان در شناسایی خسارت معنوی ناشی از پرواز می‌کوشند. به عبارت بهتر، عدم شناسایی خسارت معنوی ناشی از پرواز با اقتضایات زمانه حاضر کاملاً هماهنگ به نظر می‌رسد؛ چه آنکه، در زمان تصویب کنوانسیون ورشو به علت نوپا بودن صنعت هواپیمایی و تمایل به پیشرفت و گسترش این صنعت، پذیرش خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز به عنوان مانعی جدی قلمداد می‌شد؛ این در حالی است که امروزه، با نظر به توسعه قابل توجه این صنعت و لزوم پاسخ‌گو بودن شرکت‌های هواپیمایی، حکم به خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز کاملاً منطقی به نظر می‌رسد. باین حال و ضمن توجه به این موضوع که پذیرش خسارت معنوی ناشی از پرواز با حقوق تطبیقی و ظاهر کنوانسیون ورشو و مونترآل مخالفت قطعی ندارد، شایسته است قضات محترم هر تأخیر در پروازی را موجب تحمیل خسارت معنوی به مسافران در نظر نگیرند. پذیرش موسع خسارت معنوی و تحمیل گسترده پرداخت این نوع از خسارت به شرکت‌های هواپیمایی با وضعیت فعلی این شرکت‌ها و تحریم‌های حاکم بر صنعت هوایی ایران سازگار نیست. توضیح آنکه، صنعت هوایی ایران به دلیل تحریم‌های همه‌جانبه و عدم امکان تأمین قطعات و سایر ایرادات فنی دیگر که در تخصص نگارندگان نیست، با مشکلات عدیده‌ای مواجه است.

صدور گسترده و بدون ضابطه حکم علیه شرکت‌های فعال در این زمینه، به دلیل خسارت معنوی ناشی از پرواز صرفاً می‌تواند به وخیم شدن وضعیت اقتصادی این شرکت‌ها و نهایتاً، صنعت هوایی کشور بینجامد. به همین منظور، بهتر است قضات محترم ضمن پذیرش اصل امکان جبران خسارت معنوی ناشی از پرواز، از معیارهای سخت‌گیرانه تری در خصوص تحمیل این نوع از خسارت به خواهان و میزان آن بهره‌مند شوند. تکیه بر این عبارت که خسارت معنوی دارای «جنبه تنبیهی» است و به همین علت، بدون ارجاع امر به کارشناس و اعمال ضوابط دقیق تخصصی شخص قاضی می‌تواند میزان زیان معنوی را تعیین کند، قابل پذیرش به نظر نمی‌رسد. محاسبه میزان خسارت معنوی، نه فقط در حقوق ایران، بلکه در سایر نظام‌های حقوقی نیز بسیار دشوار است. بر این بنیاد، دغدغه دادگاه در خصوص میزان خسارت معنوی وارده به خواهان قابل درک است، لکن این موضوع نمی‌تواند توجیه‌کننده تعیین میزان این خسارت، آن هم بدون مبنای مشخص و تخصصی باشد.

منابع

۱. السان، مصطفی، بهرامی، احسان و الماسی، اکبر. (۱۴۰۳). مصادیق دعوی مردد (غیرمنجر) و تکلیف دادگاه در مواجهه با آن؛ با تأکید بر رویه قضایی، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۸، شماره ۱۲۵.
۲. بابایی، ایرج (۱۴۰۱). نظریه عمومی مسئولیت مدنی، چاپ ۱، تهران: پژوهشکده حقوقی شهر دانش.
۳. بابایی، ایرج. (۱۴۰۲). مسئولیت مدنی؛ منطق واحد یا متکثر، پژوهش حقوق خصوصی، دوره ۱۲، شماره ۴۴.
۴. بهرامی احمدی، حمید. (۱۳۹۳). ضمان قهری (مسئولیت مدنی): با مطالعه تطبیقی در فقه مذاهب اسلامی و نظام‌های حقوقی، چاپ دوم، تهران: دانشگاه امام صادق (ع).
۵. جباری قره‌باغ، منصور. (۱۴۰۰). حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی، چاپ ۳، تهران: میزان.
۶. جباری، منصور. (۱۳۹۲). خسارت معنوی ناشی از تأخیر پرواز هواپیما (نقد و بررسی دادنامه شماره ۹۷۰۶۱۷/۱۶۳۱۰۰۹۹۷۲۱۶۳۱۰۰۶ شعبه ۲۰۶ دادگاه حقوقی تهران). دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۲، شماره ۳.
۷. حیاتی، علی‌عباس. (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی، چاپ ۲، تهران: میزان.
۸. داراب‌پور، مهرباب. (۱۳۹۶). مسئولیت‌های خارج از قرارداد (پرداخت خسارت، استرداد عین و امتیازات)، چاپ ۳، تهران: مجد.
۹. رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۹۸). مسئولیت مدنی ناشی از لغو پرواز مسافر؛ نقد رأی شماره ۹۷۰۹۹۷۰۹۴۳۵۰۱۰۴۰ تاریخ ۱۳۹۷/۹/۱۷ شعبه ۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران، فصلنامه قضاوت، دوره ۱۹، شماره ۹۸.
۱۰. ره‌پیک، حسن. (۱۳۹۵). حقوق مسئولیت مدنی و جبران‌ها، چاپ ۲۳، تهران: خرسندی.
۱۱. روحانی، محمدصادق. (۱۳۸۳). استفتانات، جلد ۶، قم: حدیث دل.
۱۲. ساعت‌چی، علی و سیدیان هاشمی، سروش. (۱۳۹۴). مسئولیت مدنی متصدی حمل هوایی در صورت تأخیر، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۷۹، شماره ۹۱.
۱۳. صادقی مقدم، محمدحسن و نوری یوشانلوئی، جعفر. (۱۳۹۰). تحول مسئولیت مدنی در حقوق ایران و فرانسه با تأکید بر شناسایی خسارات غیر ترمیمی، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۱، شماره ۴.
۱۴. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله. (۱۳۹۷). مسئولیت مدنی تطبیقی، چاپ ۱ تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
۱۵. صفایی، سید حسین و رحیمی، حبیب‌الله (۱۳۹۹). مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)، چاپ ۱۳، تهران: سمت.
۱۶. قاسمی حامد، عباس؛ خسروی فارسانی، علی و آقابابایی، فهیمه. (۱۳۹۲). خسارت تنبیهی در حقوق ایران، حقوقی دادگستری، شماره ۸۱.
۱۷. عبدی، مونا. (۱۴۰۱). خسارات غیر قطعی در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا و تأملی در نظام حقوقی ایران، چاپ ۱، تهران: شرکت سهامی انتشار.
۱۸. محسنی، حسن و میرشکاری، عباس. (۱۳۹۵). مطالبه زیان دیرکرد پرداخت دین ناشی از ضمان قهری، مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۶، شماره ۱.
۱۹. میرشکاری، عباس و آزادبخت، شبیر. (۱۴۰۲). مطالعه تطبیقی قابلیت مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز، فصلنامه دیدگاه‌های حقوق قضایی، دوره ۲۸، شماره ۱۰۴.
۲۰. میرشکاری، عباس و حسینی، فاطمه‌سادات. (۱۴۰۲). مطالعه تطبیقی روش جبران زیان معنوی با تأکید بر رویکرد رویه قضایی ایران، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۷، شماره ۱۲۱.
۲۱. میرشکاری، عباس و ملکوتی، رسول. (۱۳۹۹). جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز در آرای محاکم، فصلنامه قضاوت، دوره ۲۰، شماره ۱۰۴.

۲۲. میرشکاری، عباس. (۱۳۹۳). نقد یک رأی در زمینه مطالبه زیان ناشی از تأخیر در پرواز، فصلنامه قضاوت، دوره ۱۴، شماره ۷۹.
۲۳. یزدانیان، علیرضا. (۱۳۹۵). حقوق تعهدات: قواعد عمومی مسئولیت مدنی با مطالعه تطبیقی در حقوق فرانسه، جلد ۱، چاپ ۱، تهران: میزان.
24. Diederiks-Verschoor, I.H.Ph (revised by Pablo Mendes de Leon) (2012). **An Introduction to Air Law**, 9th Edition, The Netherlands: Kluwer Law International.
25. Ekanem, Etefia Ekwere, and Ekaobong Akan Thomas (2018). “**Consumer Protection and Carrier’s Liability for Flight Cancelation and Delays in Nigeria**”, African Journal Of Law And Human Rights, Vol. 2.
26. Holmes, Sh.W. (1993). “**Recovery for Purely Mental Injuries Under the Warsaw Convention: Aviation—Eastern Airlines, Inc. v. Floyd**”, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 58, No. 4.
27. Lee, J. W., & Wheeler, J (2012). “**Air carrier liability for delay: a plea to return to international uniformity**”, J. Air L. & Com, Vol. 77.
28. Sisk, G. C. (1990). “**Recovery for emotional distress under the Warsaw Convention: The elusive search for the French legal meaning of Lésion Corporelle**”, Tex. Int'l LJ, Vol. 25.