

فصلنامه علمی دیدگاه‌های حقوق قضائی  
مقاله پژوهشی، دوره ۲۸، شماره ۱۰۴، زمستان ۱۴۰۲، صفحات ۱۷۳ تا ۲۰۳  
تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۳/۲۲ - تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۳/۱۳

## مطالعه تطبیقی قابلیت مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز

عباس میرشکاری\* استادیار گروه حقوق خصوصی و اسلامی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی،  
دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
اشبیر آزادبخت دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه  
علامه طباطبائی، تهران، ایران.

### چکیده

در جهان امروز، حمل و نقل مسافران از طریق هوایی به امری رایج تبدیل شده است. دلیل این شیوع، صرفه جویی در زمان است، زیرا سرعت حمل و نقل از طریق هواپیما 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 زمان بندی شده عمل کنند، اما این مطلوب همواره قابل تحقق نیست. به علل مختلف احتمال دارد که پرواز مطابق برنامه زمان بندی عزیمت نکند یا در صورت عزیمت به موقع، در زمان مورد توافق به مقصد نرسد. حال، سؤال قابل طرح آن است که آیا مسافران می توانند خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز را در صورت جمع شدن سایر شرایط مسئولیت مدنی مطالبه کنند؟ این نوشتار با رویکرد تحلیلی - توصیفی و با نگاه تطبیقی به کنوانسیون ورشو و مونترآل و همچنین، با تجزیه و تحلیل آرای جدید دادگاه های داخلی و خارجی درصدد است که به سؤال فوق پاسخ دهد. در هر حال، نتیجه بررسی ها نشان داد که برای پاسخ به این سؤال، پروازها را بایستی به دو دسته بین المللی و داخلی تقسیم کرد. در پروازهای بین المللی دو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و مونترآل ۱۹۹۹ حاکم هستند. هر چند که دادگاه های کشورهای مختلف نسبت به پاسخ به سؤال فوق اختلاف نظر دارند، لکن رویه غالب تاکنون آن بوده است که صرف خسارت معنوی

ناشی از تأخیر با استناد به دو کنوانسیون ورشو و مونترآل قابل مطالبه نیست. در خصوص پروازهای داخلی، می‌بایست از قواعد عمومی حاکم بر نظام مسئولیت مدنی بهره برد. البته، دادگاه‌های ایرانی حتی در زمان حکومت کنوانسیون ورشو بر تمامی پروازها، امکان جبران خسارت معنوی را به رسمیت شناخته بودند. بنابراین، طبیعی است که پس از حکومت قوانین داخلی و با توجه به شناسایی اصل امکان جبران خسارت معنوی، این دادگاه‌ها حکم به قابلیت جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز را مورد پذیرش قرار دهند.

**واژگان کلیدی:** مسئولیت مدنی، زیان بدنی، کنوانسیون ورشو، کنوانسیون مونترآل، رویه قضائی.

### مقدمه

امروزه، استفاده از هواپیما برای جابه‌جایی مسافران از اقصی نقاط دنیا امری عادی شده است، به طوری که سالانه میلیون‌ها نفر برای عزیمت به مکان‌های مختلف از این وسیله نقلیهٔ پرکاربرد استفاده می‌کنند. یکی از دلایل مهم استفاده از هواپیما که به موضوع این نگارش مرتبط است، عنصر سرعت است. در واقع، هرچند که احتمال دارد هزینهٔ استفاده از هواپیما برای مسافر گران تمام شود، با وجود این، سرعت جابه‌جایی از طریق هواپیما منجر شده است که افراد این وسیلهٔ پرسرعت را انتخاب کنند. پس، این انتظار مشروع در تمام مسافران وجود دارد که به موقع، به سرعت و مطابق برنامهٔ زمان‌بندی منعکس شده در بلیت، به مقصد برسند (جباری، ۱۳۸۹: ۳۴). همچنین، این انجام پرواز مطابق زمان‌بندی به نفع شرکت هواپیمایی نیز هست؛ یعنی نفع عایدی هم به مسافر و هم به متصدی حمل و نقل می‌رسد، زیرا هر مقدار که شرکت منظم‌تر باشد، جذب مسافر بیشتر می‌شود و به تبع آن، تعداد پرواز افزایش خواهد یافت.

این بازی دوسر بُرد، همیشه به سلامت به انتها نمی‌رسد؛ توضیح آنکه، ممکن است به علل مختلف پرواز شرکت‌های مختلف همراه با تأخیر باشد. علل این تأخیر متعدد و متفاوت است: تغییرات ناگهانی آب و هوا، ایرادات فنی خود هواپیما، مشکلات امنیتی، ترافیک خطوط هوایی و ... از جملهٔ این علل هستند (Lopez, 1976: 112-115). این وضعیت در مواردی به زیان مسافران منجر خواهد شد. خسارات وارده، حسب مورد، ممکن است مادی باشند یا معنوی، لکن تمرکز این نوشتار بر قابلیت مطالبهٔ 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 نمونه، موردی را فرض کنید که شرکت هواپیمایی، در زمانی که مسافران آمادهٔ سوار شدن به هواپیما هستند، به مسافران اعلام کند 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. درحقیقت، اشخاص هواپیما را در بیشتر موارد برای صرفه‌جویی در زمان انتخاب می‌کنند، حال، اگر قرار باشد این هواپیما فرضاً با ۴ ساعت تأخیر پرواز کند، طبیعی است که متحمل خسارت روحی و روانی خواهند شد.

لذا، این سؤال اساسی جای طرح دارد که آیا خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز قابل مطالبه است یا خیر؟ وانگهی، اساساً تأخیر در پرواز به چه معناست؟ پاسخ به این پرسش‌ها حائز اهمیت است، زیرا اگر این نوع از خسارت از سوی مسافر قابلیت مطالبه داشته باشد، شرکت‌های هواپیمایی، حتی‌المقدور، تمام سعی و تلاش خود را مصروف انجام به موقع پرواز خواهند کرد، چه آنکه می‌دانند که تأخیر در پرواز مساوی با مسئول تلقی شدن ایشان خواهد بود. لذا، این موضوع دارای آثار عملی است. به هر روی، برای پاسخ به این سؤال، پروازها را بایستی به دو دسته داخلی و بین‌المللی تقسیم کرد. در پروازهای بین‌المللی، قواعد دو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹<sup>۱</sup> و کنوانسیون مونترآل ۱۹۹۹<sup>۲</sup> که برای «یکپارچه‌سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی»<sup>۳</sup> منعقد شده‌اند، قابل بررسی هستند. البته، اتحادیه اروپا نیز در این زمینه دستورالعملی<sup>۴</sup> را در سال ۲۰۰۴ به شماره ۲۶۱ به تصویب رسانده که در تبیین مفهوم تأخیر شایسته بررسی است. همچنین، با توجه به تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در سال ۱۳۹۱، قواعد حاکم بر مطالبه خسارت معنوی دیگر تابع کنوانسیون ورشو نیست و می‌بایست جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین، رسالت این نوشتار آن است که با شیوه تحلیلی - توصیفی، با نگاهی تطبیقی بر کنوانسیون ورشو، مونترآل و دستورالعمل اتحادیه اروپا و همچنین، مذاقه در رویه قضائی موجود، به سؤالات فوق پاسخ دهد.

1. Warsaw Convention, 1929.

2. Montreal Convention, 1999.

3. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.

4. REGULATION (EC) No 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 of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91.

به لحاظ پیشینه، در حقوق خارجی تحقیقاتی در زمینه خسارات قابل مطالبه در صورت تأخیر در پرواز به جامعه حقوقی عرضه شده است ( Dickerson, 2000: 35-41). افزون بر این، در حقوق ایران نیز بررسی‌هایی در زمینه خسارات ناشی از تأخیر و حتی الامکان مطالبه خسارت معنوی انجام گرفته است (جباری، ۱۴۰۰: ۱۶۳ - ۱۸۹؛ جباری، ۱۳۹۲: ۷۷ - ۹۸؛ ساعت‌چی، ۱۳۹۴: ۵۷ - ۸۴). با وجود این، طرح پرونده‌های جدید در پروازهای بین‌المللی اقتضا می‌کند که این موضوع به صورت تخصصی بررسی شود. درحقیقت، وجه تمایز این نوشتار با سایر تحقیقات آن است که اولاً، صرفاً به خسارت معنوی ناشی از تأخیر می‌پردازد؛ ثانیاً، پرونده‌های جدید مطرح‌شده در دادگاه‌های خارجی بررسی خواهد شد؛ و ثالثاً، رویه قضائی ایران در این زمینه مورد تحلیل قرار خواهد گرفت.

بنابر مطالب یادشده، نخست مفهوم تأخیر و وجه ممیزه آن از مفهوم لغو پرواز مورد بررسی قرار خواهد گرفت. سپس، در بخش دوم، قواعد حاکم بر جبران‌پذیری خسارت معنوی در پروازهای بین‌المللی مورد مذاقه قرار خواهد گرفت. در پایان نیز، قابلیت مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در حقوق ایران مورد تجزیه و تحلیل قرار خواهد گرفت.

## ۱. مفهوم تأخیر و تمایز آن از لغو پرواز

یکی از اسباب مسئولیت متصدیان حمل و نقل، «تأخیر»<sup>۱</sup> در پرواز است، حال آنکه، مفهوم این واژه واژه در کنوانسیون ورشو، مونترآل، دستورالعمل اتحادیه اروپا و حقوق ایران به سکوت برگزار شده و گویی اختیار تعیین مفهوم تأخیر به قضات سپرده شده است. منظور از تأخیر آن است که متصدی حمل و نقل به تعهد به صورت ناقص عمل می‌کند، لکن در لغو پرواز، متصدی به طور کلی تعهد خود را زیر پا گذاشته و آن را اجرا نمی‌کند. به عبارت دیگر، در تأخیر، هواپیما نهایتاً پرواز خود را انجام می‌دهد منتها این انجام پرواز با برنامه زمان‌بندی تعیین‌شده هماهنگی ندارد و پس از آن صورت می‌پذیرد.

با وجود دشواری تبیین دقیق معنای تأخیر در حمل و نقل هوایی (Dempsey et al., 2010) (210)، اندیشمندان سعی کرده‌اند که مفهوم تأخیر را روشن کنند. به نظر می‌رسد که تبیین دقیق مفهوم تأخیر با توجه به قرارداد میان مسافر و متصدی حمل و نقل معنا پیدا می‌کند. بدین منظور، دو دسته از پروازها را بایستی از یکدیگر تفکیک کرد: گاهی در قرارداد میان متصدی و مسافر (بلیت)

---

1. delay

زمان دقیق عزیمت و رسیدن به مقصد معین شده است و گاهی به این شکل نیست؛ یعنی پرواز نامنظم بوده<sup>۱</sup> و ساعت دقیقی برای آن معین نشده است.

### ۱-۱. تصریح به زمان در قرارداد

در این فرض، به برنامه زمان‌بندی مشخصی بر روی بلیت مسافر که نوعی قرارداد میان ایشان و متصدی است، تصریح شده است. برای مثال، مشخص شده که مسافر در روز چهارشنبه در ساعت ۳ بعدازظهر از مبدأ تهران حرکت خواهد کرد و در ساعت ۵ بعدازظهر به مقصد کیش خواهد رسید. در این صورت، برای تشخیص تحقق تأخیر، اختلاف نظر وجود دارد. دسته اول کسانی هستند که تعریف خود را بر زمان رسیدن به مقصد متکی کرده‌اند؛ یعنی آنچه که موجب تحقق تأخیر می‌شود، زمان رسیدن به مقصد است. پس، زمان عزیمت از مبدأ تأثیری در وجود یا عدم وجود تأخیر نخواهد داشت. از میان این گروه، برخی معتقدند که تأخیر زمانی اتفاق می‌افتد که مسافر در زمان مقرر در قرارداد فی مابین متصدی و مسافر (بلیت) به مقصد نرسد (Lee, 2003). دسته دوم (Nase, 2017: 4) رویکرد دوم، توجه خود را به زمان عزیمت و حرکت معطوف کرده است. بیان شد که در ماده ۲ دستورالعمل شماره ۲۶۱ اتحادیه اروپا تأخیر تعریف نشده است، لکن در ماده ۶ این دستورالعمل که مربوط به وضعیت تأخیر است، ظاهراً شرایطی که تأخیر در آن رخ می‌دهد و به‌علاوه، امکانات رفاهی را که به دلیل تأخیر به مسافران ارائه می‌شود متمرکز بر زمان حرکت از مبدأ کرده است. لذا، برای تشخیص تأخیر بایستی به برنامه زمان‌بندی‌ای که برای عزیمت از فرودگاه مشخص شده توجه کرد. البته، آرایه از دیوان دادگستری اتحادیه اروپا دیده می‌شود که از رویکرد نخست پیروی کرده است: در پرونده Folkerts مقرر شد که عواقب حقوقی ناشی از تأخیر (پرداخت خسارت) در زمانی رخ می‌دهد که پرواز دیرتر از زمان تعیین شده جهت رسیدن به مقصد، به آن مقصد برسد (Deviatnikovaité, 2018: 35). دسته سوم نیز، بر این باورند که مفهوم تأخیر هم با زمان عزیمت و هم با زمان رسیدن به مقصد عجین شده است.

۱. جباری، ۱۳۹۱: ۴۰: «پروازهای نامنظم پروازهایی هستند که دارای زمان‌بندی مشخصی نیستند».

2. "When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure ..."

درواقع، تأخیر هم به معنای عدم عزیمت مطابق برنامه زمان‌بندی اعلام شده است و هم به معنای دیر رسیدن به مقصد (Kokpan & Okeke, 2021: 213).

به نظر می‌رسد که دو رویکرد اول از جامعیت لازم برخوردار نبوده و نظر سوم، پذیرفتنی‌تر باشد. به دیگر بیان، «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 یک انتظار مشروع 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 ندهد و با یک ساعت تأخیر پرواز انجام گیرد، به همان مقداری به تعهداتش عمل نکرده که با یک ساعت تأخیر به مقصد برسد؛ یعنی از این منظر تفاوتی میان این دو شکل از تأخیر در تحقق مسئولیت متصدی وجود ندارد. مؤید این دیدگاه در تعریف واژه تأخیر در فرهنگ لغت هوانوردی نیز آمده است. بر این اساس، تأخیر «یک دوره زمانی بعد از زمان مورد انتظار که باید منتظر بمانید تا اتفاقی بیفتد، است؛ مدت زمانی که در آن چیزی دیر شده است» (Crocker, 2005: 63). طبیعی است که مطابق این تعریف، هم زمان عزیمت مورد انتظار است و هم زمان رسیدن به مقصد.<sup>۱</sup>

در پایان این قسمت، پرسش آن است که تعهد به پرواز در زمان مقرر که در بلیت معین شده، از نوع وحدت مطلوب است یا تعدد مطلوب؟ ممکن است گفته شود که این تعهد وحدت مطلوب دارد. مسافر می‌خواهد که در زمان مقرر شده هواپیما حرکت کند و در همان زمان تعیینی در بلیت به مقصد برسد. بر این بنیاد، عامل زمان قید تعهد شرکت هواپیمایی است که در صورت عدم رعایت آن، مقید (قرارداد و به تبع آن، تعهد) نیز منتفی خواهد شد.

---

1. Zhang, 2016: 91: "Flight delay is divided into departure delay and arrival delay."

برخی معتقدند که اگر هواپیما با تأخیر از مبدأ حرکت کند، لکن در زمان معین شده در بلیت به مقصد برسد، مسافر نمی‌تواند خسارت مطالبه کند (سید مرتضی حسینی و همکاران، ۱۳۹۵: ۳۵). با وجود این، به نظر می‌رسد که صرف تأخیر در حرکت از مبدأ نیز تخلف از تعهد قراردادی بوده و در صورت ورود لطمه به احساسات و عواطف مسافران مبنی بر اینکه در زمان مقرر به مقصد می‌رسند یا خیر، خسارت معنوی قابل مطالبه است؛ چراکه، رسیدن به مقصد در زمان مقرر پس از تحقق ارکان مسئولیت رخ داده است و نمی‌تواند طلب خسارت را به طور کلی نفی کند.

در مقابل، می‌توان گفت که اصولاً قراردادهای مربوط به مسافرت‌های هوایی به لحاظ اهمیت قید زمان عزیمت از مبدأ و رسیدن به مقصد برای مسافران دارای تعدد مطلوب هستند؛ بدین معنا که زمان اجرای تعهد، قید تعهد نبوده، بلکه صرف ایفای تعهدات و زمان ایفای آن‌ها دو مطلوب جداگانه بوده که در صورت انتفای یکی (پرواز در زمان مقرر)، دیگری (انجام پرواز با تأخیر) همچنان برای متعهدله (مسافر) دارای مطلوبیت باشد. به همین مناسبت است که در بند ۴ از ماده ۲ دستورالعمل حقوق مسافر در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۹۴، نفس تأخیر از زمان مقرر پرواز را موجب انفساخ عقد میان مسافر و شرکت هواپیمایی ندانسته و منحصرأً به امکان استرداد کامل وجه پرداخت‌شده توسط مسافر در تأخیرهای بیش از ۲ ساعت تا ۴ ساعت، آن هم در صورت انصراف مسافر از ادامه پرواز (فسخ) اشاره کرده است. چراکه، اگر وضعیت عقد از نوع وحدت مطلوب بود، به صرف تأخیر در پرواز (به دلیل انفساخ عقد) بایستی وجه مسافر عودت داده می‌شد؛ این در حالی است که به چنین موضوعی در قواعد حاکم بر مسافرت‌های هوایی اشاره نشده است. البته، بدیهی است که اگر قید زمان در اراده طرفین نقش محوری و اساسی داشته باشد، بایستی به وحدت مطلوب بودن تعهد شرکت هواپیمایی حکم داد. برای نمونه: «اگر کسی برای شرکت در یک کنفرانس بین‌المللی یک بلیت هواپیما بخرد و قرار بر این باشد که هواپیما چند ساعت قبل از تشکیل کنفرانس پرواز کند و مسافر را در ساعت معین به مقصد برساند، لیکن به علت تخلف متعهد، وقت شرکت در کنفرانس بگذرد، تعهد ساقط خواهد شد و متعهد ملزم به جبران خسارت است» (صفایی، ۱۳۹۹: ۲۳۰). این مثال، مؤید آن است که تا زمانی که به طور صریح یا ضمنی «عامل زمان» در قصد مشترک طرفین حائز اهمیت نباشد، تعهد از نوع تعدد مطلوب است.

وانگهی، با عنایت به اینکه قراردادهای میان مسافران و شرکت‌های هواپیمایی قاعدتاً قراردادهای الحاقی هستند که در آن‌ها اشاره‌ای به مقید بودن ایفای تعهد به زمان مقرر شده (وحدت مطلوب) نمی‌شود و نظر به اینکه اصل در تعهدات، تعدد مطلوب بودن است (کاتوزیان، ۱۳۹۵: ۴/۱۴۷)،<sup>۱</sup> در نتیجه، بایستی قائل بر تعدد مطلوب بودن قرارداد میان مسافر و شرکت هواپیمایی شد.

## ۱-۲. عدم تصریح به زمان در قرارداد

در این موارد که زمان مشخصی برای پرواز معین نشده است، اندیشمندان از قاعده کامن‌لایی استفاده می‌کنند و معتقدند که در شرایط عدم وجود زمان معین در قرارداد، پرواز بایستی از سوی

۱. برای ملاحظه نظر مخالف، ر.ک. شهیدی، ۱۳۹۵: ۲۲۳.

متصدی حمل و نقل در یک زمان معقول اجرا شود. مطابق این نگرش، به وجود یا عدم وجود تأخیر در پرواز با یک نگاه عینی ملاحظه می‌شود؛ بدین معنا که بررسی می‌شود که میانگین تأخیری که برای انجام پرواز به مقصد بندرعباس در سایر پروازها رخ می‌دهد چه مقدار است. حال، اگر انجام یک پرواز دیگر از این مدت‌زمان بیشتر شود، مشخص می‌شود که یک تأخیر صورت پذیرفته است (Liakopoulos, 2019: 162). با وجود این، نوعی نگرش نسبت به تأخیر به معنای عدم توجه به شرایط پرواز و به‌طور کلی، اوضاع و احوال حاکم بر آن نیست. پس، ضمن توجه به سایر پروازها برای به‌دست آوردن معیارهای تأخیر، به شرایط خاص پرواز نیز عنایت خواهد شد (جباری، ۱۳۹۱: ۵۳). در رویه قضائی در پرونده «Panalpina International Transport v. Densil Underwear Ltd 1981» این نگرش مورد تأیید قرار گرفته است (Jones, 1996: 135). به هر روی، درخصوص این موضوع که ملاک تشخیص زمان غیرمعقول چیست، به مواردی ازجمله: «مسافت میان مبدأ و مقصد، شیوه‌ای که حمل و نقل انجام می‌شود، شرایط آب و هوایی، فصل پرواز، در دسترس بودن سایر شیوه‌های حمل و نقل و...» (Lee, 2003: 5-6)، توجه خواهد شد. شایان توجه است که برخی معیار عدم معقولیت را در مواردی که زمان پرواز در قرارداد مشخص شده نیز به‌کار برده‌اند. بر این اساس،

قید زمان آغاز و پایان سفر در اسناد حمل و نقل هوایی به‌منزله تعهد متصدی به انجام به‌موقع قرارداد در رأس موعد زمانی بوده، فلذا اگر متصدی تأخیر نامعقولی را در تدارک هر یک از عملیات مربوط به حمل و نقل، مرتکب شود مسئول جبران خسارات وارده خواهد بود. بنابراین، مفهوم تأخیر مبتنی بر معیار نوعی نامعقول بودن است و تنها در این صورت است که امکان تحقق مسئولیت مدنی برای متصدی وجود خواهد داشت (چراغی، ۱۴۰۰: ۱۵۸ - ۱۵۹).

اعمال این رویکرد در حقوق ایران نیز قابل پذیرش به‌نظر می‌رسد؛ چه آنکه، در صورت عدم تعیین زمان اجرای تعهد در قرارداد (بلیت) بایستی برای تعیین این زمان به عرف مراجعه کرد. در صورت سکوت عرف، اصل فوریت اجرای تعهدات اقتضا می‌کند که شرکت هواپیمایی تعهد خود را فوراً ایفا کند (ره‌پیک، ۱۳۹۷: ۱۴۲ - ۱۴۳). با این حال، معیار این فوریت نیز عرفی بوده و به معنای فوریت ریاضی و منطقی نیست.

به هر روی، به‌نظر می‌رسد که عرفاً برخی از تأخیرهای کوتاه‌مدت قابل چشم‌پوشی باشد. به‌عنوان مثال، اگر یک پرواز با ۵ دقیقه تأخیر عزیمت کند، بعید است که دادگاه بدین سبب حکم به جبران خسارت دهد. مضافاً بر این موضوع، صرف رسیدن به مقصد در زمان مورد توافق، به‌منزله

عدم امکان تحقق تأخیر نیست. احتمال دارد که پرواز در ساعت مقرر به مقصد برسد، لکن متصدی حمل مسافران را ۳۰ دقیقه، به هر دلیلی، در هواپیما نگاه دارد. پس، زمانی می‌توان گفت که تعهد متصدی در موعد معین شده، انجام شده است که مسافران توان و امکان خروج از هواپیما را داشته باشند.

### ۱-۳. تمایز تأخیر و لغو پرواز

مفهوم تأخیر در پرواز، با مفهوم «لغو یا ابطال»<sup>۱</sup> پرواز متفاوت است.<sup>۲</sup> در لغو پرواز، متصدی به‌طور کلی تعهد خود را زیر پا می‌گذارد و آن را اجرا نمی‌کند؛ یعنی این هواپیما با شماره پرواز مشخص و در ساعت مشخص، به‌طور کلی پرواز نمی‌کند (جباری، ۱۴۰۰: ۲۱۱).<sup>۳</sup> با وجود این، مرز دقیق میان تأخیر و لغو در همه موقعیت‌ها آشکار و واضح نیست (See: Cotter, 2012: 12). دیوان دادگستری اروپا در تمایز این دو مفهوم مقرر داشته است که زمانی پرواز لغوشده محسوب می‌شود که پرواز تأخیری که رزرو برای آن انجام شده، به پرواز دیگری منتقل شود؛ بدین معنا که برنامه‌ریزی برای پرواز اصلی کنار گذاشته شود و مسافران به پرواز دیگری که برای آن برنامه‌ریزی شده است ملحق شوند. به عبارت بهتر، اگر شرکت هواپیمایی تمهیداتی اتخاذ کند که مسافران پرواز «الف» که برای انجام آن برنامه‌ریزی شده بود، به پرواز «ب» که برنامه‌ریزی متفاوتی برای آن شده است، منتقل شوند، می‌توان گفت که پرواز لغو شده است (Defosse, 2018: 339). به‌علاوه، اگر شماره پرواز یک هواپیما که به‌دلیل تأخیر بایستی در روز بعد پرواز کند، با شماره پرواز دیگری در همان روز مشابهت داشته باشد، می‌توان به این شماره عدد یا حرف اضافه کرد و این‌گونه در نظر گرفت که پرواز همچنان لغو نشده، بلکه با یک روز تأخیر در حال عزیمت است. در این فرض، هرچند که شماره پرواز قبلی تغییر کرده، لکن این تغییر به‌دلیل مشابهت دو شماره پرواز در یک روز بوده و از این رو، پرواز لغوشده محسوب نمی‌شود (Valcu, 2019: 33; Kokpan & Okeke, 2021: 2015).

#### 1. Cancellation.

۲. برای تأخیر از عبارت (mis-feasance) و برای لغو پرواز از عبارت (non-feasance) استفاده می‌شود.

۳. در بند آی از ماده ۲ دستورالعمل شماره ۲۶۱ اتحادیه اروپا آمده است که: «لغو پرواز: به معنای عدم انجام پروازی است که قبلاً برنامه‌ریزی شده و حداقل یک مکان در آن رزرو شده بود».

## ۲. رویکردهای موجود نسبت به قابلیت جبران خسارت معنوی در پروازهای بین‌المللی

بررسی امکان مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پروازهای بین‌المللی مستلزم تحلیل دو کنوانسیون ورشو و مونترآل است. کنوانسیون ورشو به‌عنوان اولین سند بین‌المللی تلقی می‌شود که به ابتکار کشور فرانسه برای سامان دادن و یکپارچه‌سازی قواعد حاکم بر پروازها در سطح بین‌المللی در سال ۱۹۲۹ تصویب شد. این کنوانسیون به‌دلیل شرایط زمان تصویب، رفته‌رفته مورد انتقاد قرار گرفت و به‌دلیل این انتقادات، پروتکل‌ها و اصلاحیه‌هایی بر آن وارد شد.<sup>۱</sup> شرایط ادامه یافت تا زمانی که کشورها متوجه شدند انجام اصلاحیه متعدد مفید فایده نیست و اقدام به تدوین یک سند مدرن‌تر (مونترآل) در سال ۱۹۹۹ کردند که البته در سال ۲۰۰۳ لازم‌الاجرا شد. اما دلیل عنایت به کنوانسیون ورشو، با وجود قدیمی بودن، آن است که مفاد خسارت معنوی در این کنوانسیون به‌طور مشابه در کنوانسیون مونترآل نیز آمده است؛ لذا، توجه به سابقه تاریخی دادگاه‌ها در اعمال کنوانسیون ورشو می‌تواند برای تصمیم‌گیری نسبت به کنوانسیون مونترآل نیز مفید باشد.

به هر ترتیب، ماده ۱۹ دو کنوانسیون ورشو و مونترآل در متنی مشابه، 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. بنابراین، برای پاسخ به این پرسش که آیا خسارت معنوی ناشی از تأخیر قابل مطالبه هست یا خیر، می‌بایست به این سؤال پاسخ داد که اساساً آیا خسارت معنوی مطابق این دو کنوانسیون قابل مطالبه هست یا خیر؟ بحث‌های مفصلی برای پاسخ به این سؤال پیرامون ماده ۱۷ دو کنوانسیون صورت گرفته است. مطابق ماده ۱۷ هر دو کنوانسیون، متصدی حمل و نقل، مسئول خسارتی است که فرد به‌علت مرگ یا جراحت یا هرگونه صدمات جسمانی متحمل می‌شود. اختلاف نظرها نسبت به واژه «صدمه بدنی» است که در کنوانسیون ورشو با عبارت فرانسوی «*lésion corporelle*» و در کنوانسیون مونترآل با عبارت انگلیسی «*Bodily injury*» توسط متعاهدین تصویب شده است. درحقیقت، از دهه ۱۹۷۰ که هواپیماربایی در سراسر دنیا افزایش یافت، این سؤال اذهان دادگاه‌ها و دکترین را به خود مشغول ساخته که آیا خسارت معنوی مشمول عبارت صدمه بدنی مندرج در ماده ۱۷ دو کنوانسیون می‌شود یا خیر؟ (Sisk, 1990: 132). رویه قضائی در این زمینه به یک مسیر نرفته است و حداقل می‌توان آرای دادگاه‌های کشورهای مختلف (عمدتاً این آرا مربوط به حقوق آمریکاست) را به سه دسته تقسیم کرد. البته،

۱. برای ملاحظه انتقادات ر.ک. جباری، ۱۳۸۸: ۵۶-۵۷.

بیشتر این آرا مربوط به کنوانسیون ورشو هستند، لکن امکان بهره‌گیری از آن در کنوانسیون مونترآل نیز وجود دارد، زیرا عبارات این دو ماده مشابه است:<sup>۱</sup>

## ۱-۲. عدم پذیرش امکان مطالبه خسارت معنوی

مطابق این رویکرد، 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.

پرونده مهم قابل اشاره در این رویکرد، دعوی «Eastern Airlines, Inc. v. Floyd 1991» است.<sup>۲</sup> در این دعوا، موضوع از این قرار بود که پس از پرواز هواپیما، فشار سوخت در یکی از سه موتور هواپیما کاهش یافت و به همین دلیل، خدمه آن موتور را خاموش کردند. پس از آن، خلبان مسیر هواپیما را به سمت مبدأ تغییر داد. در این میان، موتور دوم و سوم نیز به همان علت از کار افتادند و بدین سبب ارتفاع هواپیما با سرعت زیادی در حال کم شدن بود. در هر حال، قبل از سقوط و برخورد به اقیانوس، خدمه یکی از موتورها را فعال کرد و هواپیما به سلامت در فرودگاه مبدأ (میامی) به زمین نشست. خواهان (فلوید) به دلیل این اتفاق علیه شرکت هواپیمایی به خواسته مطالبه خسارت معنوی اقامه دعوا کرد. دادگاه بخش از رویه سابق (دعوی برنت)<sup>۳</sup> پیروی کرد و به ضرر فلوید رأی داد. پس از تجدیدنظرخواهی، دادگاه تجدیدنظر حکم دادگاه بدوی را نقض کرد و

۱. با توجه به ذکر این پرونده‌ها در پژوهش‌های سابق، به دلیل جلوگیری از مطول شدن مطالب، به‌طور خلاصه به پرونده‌های قدیمی اشاره می‌شود و صرفاً پرونده‌های جدید به‌صورت تفصیلی‌تر بررسی می‌شوند. برای مطالعه این دعوی، ر.ک. جباری قره‌باغ، ۱۴۰۰: ۱۶۳-۱۸۹.

Also See: De Gama, 2017: 1-19.

2. See: Burnett v. Trans World Airlines, Inc 1973 in, Campbell, 1985: 611-613; Rosman v. Trans World Airlines, Inc 1974 in, Lindauer, 1975: 336-338.

۳. جباری، ۱۳۹۲: ۸۳: «در قضیه برنت پرواز ۷۴۱ شرکت هواپیمایی ترانس ورلد در مسیر آتن به نیویورک که از طریق فرانکفورت به وسیله جبهه مقاومت برای آزادی فلسطین مورد هواپیمارایی قرار گرفته و به صحرائی در حومه جردن (عمان) برده شد. مسافران هواپیما در یک محل کوچک که هوایی نامطلوب و گرم داشت جا داده شده و در این مدت از خوردن و نوشیدن غذای معمولی ممانعت شدند. یکی از مسافران که شکایتی علیه متصدی حمل و نقل تقدیم کرد، مدعی شد از ناراحتی جسمی مانند تورم شدید پا و باد کردن مفصل پا رنج می‌برد. دادگاه، متن فرانسه کنوانسیون ورشو و تاریخچه تدوین آن را بررسی و به این نتیجه رسید که این کنوانسیون صرف خسارات معنوی را دربر نمی‌گیرد ...».

خسارت معنوی را قابل جبران دانست. پس از فرجام‌خواهی، موضوع به دیوان عالی ارجاع شد. این دیوان، برای رسیدن به نتیجه نهایی، یعنی عدم امکان جبران خسارت معنوی، چند استدلال کرد: اولاً، معادل انگلیسی عبارت «*de sion corporelle*»، «*Bodily injury*» است، لذا توجه به معادل انگلیسی نشان می‌دهد که خسارت معنوی تحت‌الشمول عبارت فرانسوی قرار نمی‌گیرد. همچنین، در رویه قضائی فرانسه هیچ پرونده‌ای وجود ندارد که در تفسیر ماده ۱۷، صرف مطالبه خسارت معنوی را مجاز دانسته باشد. وانگهی، در کشور فرانسه از این عبارت فرانسوی غالباً درخصوص تصادفات رانندگی استفاده می‌شود؛ یعنی جایی که خسارت و آسیب بدنی وجود دارد؛ ثانیاً، دیوان برای صحت‌سنجی این معادل‌سازی به تاریخچه مذاکرات تصویب کنوانسیون توجه کرد. بر این بنیاد، دیوان اسناد مذاکرات را بررسی کرد و متوجه شد که هیچ‌کدام از متعاهدین در زمان تصویب ماده ۱۷، خسارت معنوی را در نظر نداشتند، زیرا اصل جبران خسارت معنوی در سال ۱۹۲۹ برای بسیاری از کشورهای طرف کنوانسیون به‌طور کلی ناشناخته بود. پس، این سکوت در مقام بیان این نکته است که منحصرأً خسارت بدنی قابل جبران است و اگر می‌خواستند خسارت معنوی جبران‌پذیر باشد، باید بدان اشاره می‌کردند. مضافاً بر این، تفسیر مضیق از واژه مذکور با هدف از انعقاد کنوانسیون ورشو هماهنگ است. در واقع، این کنوانسیون در زمانی منعقد شد که صنعت هوایی نوپا بود. پس، سیاست‌های اتخاذشده باید به‌گونه‌ای می‌بود که این صنعت پیشرفت کند و یکی از عوامل این پیشرفت، جلوگیری از مسئول دانستن گسترده متصدیان حمل و نقل بود. پس، با توجه به اینکه هدف کنوانسیون محدودیت در مسئولیت متصدیان است، جبران خسارت معنوی منتفی به‌نظر می‌رسد (Holmes, 1993: 1214-1215)؛ ثالثاً، تحرکات متعاهدین پس از انعقاد کنوانسیون ورشو قابل توجه است. مطابق این تحرکات، کشورهای عضو در تلاش بودند که این عبارت صدمه بدنی را تغییر دهند، به‌طوری که خسارت معنوی را نیز دربر گیرد، لکن هیچ موقع این تلاش‌ها موفقیت‌آمیز نبود. درحقیقت، اگر عبارت صدمه بدنی، خسارت معنوی را نیز دربر می‌گرفت، دلیلی نداشت که کشورهای عضو چنین تلاشی کنند؛ رابعاً، رویه قضائی سایر کشورهای عضو نیز تا زمان صدور رأی دادگاه فلوید، حکم به پرداخت خسارت معنوی نداده‌اند (Holmes, 1993: 1215-1217). با این حال، دیوان در این رأی اشاره نکرد که آیا خسارت معنوی حتی اگر همراه با خسارت بدنی باشد یا ناشی از خسارت بدنی باشد، قابل جبران هست یا خیر (Posener, 1999: 120). به عبارت دیگر، دادگاه اذعان داشت که درخصوص این موضوع اظهارنظری نخواهد کرد. پس، هرچند که رأی دیوان در دعوی فلوید این موضوع را روشن ساخت

که صرف خسارت معنوی قابل مطالبه نیست، اما مشخص نکرد که اگر خسارت معنوی با صدمه بدنی همراه یا ناشی از آن باشد، قابلیت جبران دارد یا خیر.

در دعوای دیگری موسوم به «Lee v. American Airlines, Inc. 2004» دادگاه به طور خاص در خصوص امکان یا عدم مطالبه خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز تصمیم گرفت. در سال ۲۰۰۱ پرواز شماره ۱۰۰ قرار بود در ساعت ۶:۳۵ عصر از مبدأ نیویورک به مقصد لندن عزیمت کند. به مشکلات نگهداری دو هواپیمای دیگر، این پرواز ابتدائاً 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 عنوان عبارت اُخری خسارت روحی و روانی (معنوی) هستند و مطابق کنوانسیون ورشو قابلیت جبران ندارند (Lee & Wheeler, 2012: 54-55).

## ۲-۲. پذیرش مشروط امکان مطالبه خسارت معنوی

رویکرد این دسته از دادگاه‌ها آن است که برای جبران خسارت معنوی، بایستی صدمه بدنی نیز وجود داشته باشد. البته، وجود صدمه بدنی را می‌توان از دو منظر بررسی کرد: برخی از دادگاه‌ها معتقدند که خسارت معنوی بایستی 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. برای نمونه، اگر در طول پرواز به دلیل تکان هواپیما، پای شخص به صندلی برخورد کند و زخم شود، خسارت معنوی ناشی از زخم پا قابل جبران است، اما دیگر سایر خسارات معنوی که ارتباطی به این زخم نداشته باشند، قابلیت جبران ندارند. برعکس، گروه دوم باور دارند که در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو و موترآل، 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، زیان‌دیده می‌تواند حتی سایر خسارات معنوی‌ای را که هیچ ارتباطی با صدمه بدنی ندارند نیز، مطالبه کند. لذا، می‌توان آرای این قسم را به دو دسته تقسیم کرد:

### ۲-۲-۱. لزوم وجود رابطه سببیت میان صدمه بدنی و خسارت معنوی

در دعوای «Ehrlich v. American Airlines, Inc. 2004» برای هواپیما حادثه ایجاد شد، به طوری که مسافران مجبور شدند از یک فاصله‌ای برای خروج از هواپیما به پایین بپرند. به دلیل این حادثه، آقای گری ارلیچ و خانم ماریان ارلیچ دچار صدمه بدنی شدند. افزون بر این، ایشان مدعی شدند که دچار کابوس شده‌اند و علت آن را ترس از حادثه مذکور عنوان کردند. البته، این دو ادعان

داشتند که این خسارت معنوی ناشی از صدمهٔ بدنی نبوده و با آن ارتباطی ندارد. دادگاه بدوی مانند دعاوی پیش‌گفته بیان داشت که خسارت معنوی‌ای که از صدمهٔ بدنی ناشی نشده باشد، قابل جبران نیست. دادگاه تجدیدنظر نیز با این نتیجه موافق بود. این دادگاه برای رسیدن به تصمیم نهایی، مجدداً مذاکرات متعاهدین در کنوانسیون ورشو، معادل‌سازی کلمهٔ فرانسوی و رویهٔ دادگاه‌ها در تفسیر مادهٔ ۱۷ را مدنظر قرار داد. بدین ترتیب، دادگاه مقرر داشت که خسارت معنوی بایستی با صدمهٔ بدنی رابطهٔ سببیت داشته باشد. در واقع، مقصود کنوانسیون این نبوده که صرف همراهی خسارت بدنی برای جبران هر نوع خسارت معنوی کافی است؛ درحقیقت، این تفسیر که صرف وجود خسارت بدنی، بدون اینکه حتی ارتباطی با خسارت معنوی داشته باشد، می‌تواند به جبران خسارات معنوی کوچک و بزرگ پس از حادثه منجر شود، با روح کلی حاکم بر کنوانسیون در تضاد است.<sup>۱</sup>

هرچند که این پرونده پس از انعقاد کنوانسیون مونترآل ولی قبل از لازم‌الاجرا شدن آن، در دادگاه تصمیم‌گیری شد، لکن انتظار همگان آن بود که به شرایط تصویب کنوانسیون مونترآل، مذاکرات کشورهای متعاهد و تغییر اوضاع و احوال و رویکرد کشورها نسبت به جبران خسارت معنوی توجه شود که این امر میسر نشد. توضیح آنکه، برخلاف زمان انعقاد کنوانسیون ورشو که کشورها با جبران خسارت معنوی یا بیگانه بودند یا آن را قابل جبران نمی‌دانستند، در زمان انعقاد کنوانسیون مونترآل غالب کشورهای مذاکره‌کننده خواهان درج عبارتی بودند که خسارت معنوی را نیز قابل جبران بدانند. هرچند که نهایتاً علی‌رغم نظر مثبت کشورها، متن مادهٔ ۱۷ کنوانسیون مونترآل تغییر خاصی نسبت به کنوانسیون ورشو نکرد و به خسارت معنوی اشاره‌ای نشد. وانگهی، در زمان انعقاد کنوانسیون مونترآل، صنعت هوایی تقریباً به بلوغ رسیده بود (See: Cunningham, 1069-1080: 2008)؛ بنابراین، دیگر آن ملاحظه‌کاری نسبت به عدم اعمال گستردهٔ مسئولیت مدنی بر متصدیان حمل و نقل منتفی به نظر می‌رسید. پس، حداقل شایسته بود که در دعاوی فوق، دادگاه با توجه به شرایط روز رأی دهد نه آنکه رأی صادره در قرن ۲۱ را با ادلهٔ قرن ۲۰ توجیه کند. پس از صدور این رأی، دادگاه‌های دیگر نیز به پیروی از رأی دعوی ارلیچ نسبت به موارد مشابه تصمیم‌گیری کردند. در دعوی «Kruger v. United Airlines, Inc. 2007» کوله‌پشتی یکی از مسافران به سر خواهان در طول پرواز برخورد کرد. کروگر به همین علت مطالبهٔ خسارت معنوی

۱. برای ملاحظهٔ پرونده ر.ک. جباری، ۱۴۰۰: ۱۸۹-۱۹۰.

Also see: Jack v. Trans World Airlines, Inc. 1994; Alvarez v. American Airlines, Inc. 1999.

نمود. دادگاه مقرر داشت که خواهان نمی‌تواند برای هرگونه خسارت معنوی در طول پرواز اقامه دعوا کند، مگر اینکه این خسارت ناشی از جراحت باشد (Mohamed, 2021: 1171-1172). در پرونده دیگر تحت عنوان «Booker v. BWIA W. Indies Airways Ltd 2007» که به موضوع تأخیر بار مربوط است، خواهان خسارت معنوی ناشی از تأخیر در تحویل بار را مطالبه کرد. دادگاه مجدداً مقرر داشت که خسارت معنوی ناشی از تأخیر قابل مطالبه نیست، بلکه این خسارت منحصرماً بایستی از صدمه و جراحت بدنی ناشی شده باشد (Weigand, 2010: 453). این توجیه در پرونده دیگری با عنوان «Kruger v. Virgin Atlantic Airways, Ltd 2013» بار دیگر مورد تأکید قرار گرفت. در این پرونده، پس از رسیدن هواپیما به مقصد، یکی از مسافران (خانم کروگر) به این دلیل که می‌خواست مجدداً در یک پرواز واسط دیگری سوار شود، از مسئول هواپیما تقاضا کرد که جلوتر از سایر مسافران از هواپیما خارج شود. مسئول مربوط پاسخ منفی داد و خانم کروگر پرواز را از دست داد. در حین خارج شدن کروگر از هواپیما، شانه او به بدن مسئول مربوطه برخورد کرد و او از خلبان خواست تا پلیس را خبر کند و او را متهم کرد که به وی توهین نیز کرده است. به هر ترتیب، به دلیل دستگیری وی و مجموعه این حوادث، خانم کروگر مطالبه خسارت معنوی کرد. او مدعی بود که دچار کابوس، ترس و حمله عصبی شده و مضافاً بر این، به واسطه رفتار ناشایست با او، وی تحقیر نیز شده است. دادگاه این ادعا را نپذیرفت؛ چه آنکه، همه این خسارات ناشی از چیزی به غیر از صدمه بدنی بوده‌اند. لذا، نمی‌توان این خسارت معنوی را از طریق کنوانسیون مونترآل جبران کرد (Cotter, 2014: 300-302, 313).

**۲-۲-۲. لزوم وجود صدمه بدنی، بدون نیاز به رابطه سببیت میان صدمه بدنی و خسارت معنوی**  
براساس این رویکرد، کنوانسیون ورشو و مونترآل صرفاً لزوم وجود خسارت بدنی برای قابلیت جبران خسارت معنوی را به رسمیت شناخته است، لکن این موضوع که میان خسارت بدنی و خسارت معنوی می‌بایست رابطه سببیت وجود داشته باشد، امری غیرقابل قبول است. بر این بنیاد، خسارت معنوی اشخاص در صورتی جبران می‌شود که به ایشان خسارت بدنی نیز وارد شده باشد، خواه این خسارت بدنی با خسارت معنوی ارتباطی داشته باشد و خواه نداشته باشد. پس، ملاک همراهی دو زیان است، نه وجود رابطه سببیت میان آن دو. این شیوه در یکی از جدیدترین آرای

موجود در حقوق آمریکا استفاده شده است.<sup>۱</sup> در قضیه «Doe v. Etihad Airways 2015» خواهان از طریق هواپیمایی اتحاد از ابوظبی به شیکاگو بازمی‌گشت. او پس از اینکه به محفظه‌ای که پشت صندلی بود رسید، به داخل آن دست زد. در درون محفظه، یک سوزن بود که در پوست او فرو رفت. پس از خونریزی و باندپیچی، او چندین بار برای احراز وجود یا عدم وجود بیماری ناشی از فرو رفتن سوزن در پوست خود، آزمایش داد و هر مرتبه جواب آزمایش منفی بود. با توجه به این اتفاقات، خواهان علیه شرکت هواپیمایی اتحاد برای مطالبه خسارت بدنی (فرو رفتن سوزن) و خسارت معنوی (ترس ناشی از وجود بیماری) طرح دعوا کرد. دادگاه بدوی به دلیل استدلال معروف عدم وجود رابطه سببیت میان خسارت بدنی و معنوی به نفع خواننده رأی داد. در تجدیدنظرخواهی از این رأی، دادگاه بیان داشت که اگر خسارت معنوی از یک حادثه ناشی شده باشد، سوای از اینکه مستقیماً ناشی از خسارت بدنی باشد یا نباشد، قابل جبران است. بنابراین، فرو رفتن سوزن در پوست به‌عنوان یک حادثه در نظر گرفته می‌شود. حال، همین‌که این حادثه رخ داد، برای جبران خسارت معنوی کفایت می‌کند. علاوه بر این، کنوانسیون مونترآل قصد داشت که یک رژیم یکپارچه مدرن مسئولیت را برای حمل و نقل هوایی مدنظر قرار دهد، برخلاف کنوانسیون ورشو که به دنبال اعمال محدودیت در مسئولیت متصدیان حمل و نقل بود. وانگهی، ماده ۱۷ کنوانسیون مونترآل به صراحت از لزوم وجود رابطه سببیت نام نبرده است: (Mohamed, 2021: 1176-1177).<sup>۲</sup>

## ۲-۳. پذیرش مطلق امکان مطالبه خسارت معنوی

در این نگرش، خسارت معنوی مطلقاً قابل مطالبه است، 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. لذا، نیازی به این توجیه نیست که خسارت بدنی یا باید وجود داشته باشد یا حتماً میان خسارت بدنی و معنوی رابطه سببیت برقرار باشد.<sup>۳</sup> برای نمونه، در پرونده «Husserl v. Swiss Air Transport Co. 1975» پرواز هواپیمایی سوئیس از زوریخ به نیویورک در سپتامبر سال ۱۹۷۰ توسط تروریست‌های عرب‌تبار مورد ربایش

1. See also: Chendrimada v. Air-India 1992; In re Air Crash Disaster Near Roselawn, Indiana 1997 (Cunningham, 2008: 1058/1060).

2. Also see: Woods, 2019: 531-546.

۳. برای ملاحظه پرونده مهم تیچنر نیز، ر.ک. تالیان، ۱۳۹۰: ۷۸-۷۹.

قرار گرفت و به بیابان‌های اردن منتقل شد. پس از انتقال، هواپیماربایان مسافران را یک روز در هواپیما حبس کردند و آن‌ها را در شرایط فیزیکی و روحی بدی قرار دادند. به همین دلیل، علیه شرکت هواپیمایی اقامه دعوا شد. دادگاه برای تعیین معنای دقیق صدمه بدنی به نتیجه مشخصی نرسید، البته اظهار داشت که کشورهای منعقدکننده کنوانسیون ورشو توجهی به خسارت معنوی نداشته‌اند، چون اگر چنین قصدی وجود داشت، حتماً بدان تصریح می‌شد. با این حال، با این توجه که کنوانسیون ورشو می‌خواهد یک هماهنگی و یکپارچه‌سازی در خصوص مسئولیت متصدیان حمل و نقل ایجاد کند، دادگاه به این نتیجه رسید که مفهوم صدمه بدنی می‌بایست به صورت موسع تفسیر شود تا همه انواع خسارات (البته در حدود مفهوم) را دربرگیرد. لذا، خسارت معنوی نیز در شمار انواع خسارات قابل جبران قرار می‌گیرد. این رویکرد در پرونده دیگری تحت عنوان «*Krystal v. British Overseas Airways Corp 1975*» مورد تأیید قرار گرفت (Eaton, 1993: 575-577).

در پایان باید بیان داشت که غرض از بیان این تقسیمات آن بود که رویه کلی حاکم بر امکان یا عدم امکان مطالبه خسارت معنوی در دو کنوانسیون ورشو و مونترآل به طور خلاصه مورد بررسی قرار گیرد تا از این طریق، بتوان به پاسخ این پرسش رسید که آیا خسارت معنوی ناشی از تأخیر نیز قابل مطالبه هست یا خیر؟ همانطور که ملاحظه شد، رویه کنونی در پرونده‌های مختلف که البته اکثر آن‌ها در حقوق آمریکا هستند، آن است که خسارت معنوی در شمول کنوانسیون ورشو قرار نمی‌گیرد. نسبت به کنوانسیون مونترآل نیز رأی سال ۲۰۱۵ به نوعی در جهت پذیرش خسارت معنوی حرکت کرد که البته، آن‌هم وجود خسارت بدنی را برای جبران خسارت معنوی لازم دانست و طبیعی است که در وضعیت تأخیر ممکن است هیچ‌گاه خسارت بدنی وارد نشود. با وجود این، پرونده‌هایی وجود دارند که پرداخت خسارت معنوی ناشی از تأخیر را پذیرفته‌اند. برای مثال، در پرونده «*Tarar v. Pakistan International Airlines 1982*» «خواهان با شرکت هواپیمایی بین‌المللی پاکستان قراردادی منعقد کرد که جنازه همسرش را به محل دفن منتقل کند. جنازه با چند روز تأخیر به مقصد رسید. خواهان مدعی خسارت روحی و روانی ناشی از تأخیر در حمل جنازه همسرش شد. دادگاه خانواده متوفی را به علت خسارات روحی و روانی مستحق دریافت غرامت دانست» (جباری، ۱۳۹۱: ۵۷). البته، این پرونده مربوط به تأخیر در حمل خود مسافر نیست، لکن در فهم رویه نسبت به اصل پذیرش خسارت معنوی ناشی از تأخیر مؤثر است. در رویه قضائی کشور برزیل نیز علی‌الاصول به پرداخت خسارت معنوی ناشی از تأخیر رأی داده می‌شود. مثلاً در پرونده «*Ferriera v. Delta Air Lines Inc. 2016*» خواهان به دلیل تأخیر هواپیما قرار ولنتاین

خود را با معشوقه‌اش از دست داد و بدین سبب، علیه شرکت هواپیمایی به خواسته‌ی مطالبه‌ی خسارت معنوی طرح دعوا کرد. دادگاه در این پرونده به نفع خواهان رأی داد و قابلیت جبران خسارت معنوی ناشی از تأخیر را به رسمیت شناخت. در یک پرونده‌ی دیگر «Guzzi da Luz v. LATAM» (2017)، خواننده به دلیل تأخیر نوزده ساعته در عزیمت هواپیما محکوم به پرداخت خسارت معنوی زوجینی شد که یک جشن خانوادگی را از دست داده بودند (Defossez, 2018: 333-334).<sup>۱</sup>

### ۳. قابلیت جبران خسارت معنوی در پروازهای داخلی

حقوق ایران را به لحاظ زمانی می‌توان به قبل و بعد از سال ۱۳۹۱ تقسیم کرد. تا سال ۱۳۹۱، به موجب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۰۸/۱۹، برای تصمیم‌گیری در خصوص قابلیت مطالبه‌ی خسارت معنوی ناشی از تأخیر می‌بایست به کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ مراجعه می‌شد. لکن بعد از تصویب قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱، وضعیت نظام حقوقی ایران دچار تحولاتی شد.<sup>۲</sup> بنابراین، نسبت به پروازهای داخلی و در خصوص حمل و نقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی باید عمل شود، حال آنکه، قانون مجازات اسلامی حکمی در خصوص تأخیر در حمل مسافران و خسارت معنوی ناشی از این تأخیر ندارد. گویی قانونگذار گمان می‌کرده که خسارت ناشی از حمل و نقل مسافر صرفاً محدود به خسارات بدنی است که حکم آن را بتوان از قانون مجازات اسلامی استنباط کرد؛ امری که به شدت قابل انتقاد است. پس، سؤال آن است که حکم خسارت معنوی در صورت تأخیر در پروازهای داخلی چیست و باید به کدام قانون استناد کرد؟ به نظر می‌رسد که با توجه به سکوت ق.م.ا و عدم وجود نص خاص در این زمینه، می‌باید حکم ماده‌ی واحده‌ی سال ۱۳۹۱ در خصوص ارجاع به ق.م.ا را منصرف از مبحث تأخیر در حمل و نقل مسافران دانست و برای تعیین تکلیف در این زمینه بایستی به قواعد عمومی موجود در نظام مسئولیت مدنی رجوع کرد. به بیان بهتر، عدم ذکر حکم در قانون مجازات به معنای عدم مسئولیت نیست، بلکه حکم مسئولیت را باید در سایر قوانین یافت. پس، طبیعتاً باتوجه به اینکه شرکت هواپیمایی متعهد است باید به مرتبط‌ترین قانون ممکن یعنی قانون مدنی رجوع کرد.

۱. برای مطالعه بیشتر رویکردهای مختلف، ر.ک. Boulee, 1994: 501-521.

۲. برای ملاحظه تحلیل این ماده واحده، ر.ک. صادقی مقدم و اشرافی آرانی، ۱۳۹۲: ۵۷-۷۸.

بر این بنیاد، استناد به ماده ۲۲۶ قانون مدنی می‌تواند در این زمینه راهگشا باشد. مطابق این ماده: «در مورد عدم ایفای تعهدات از طرف یکی از متعاملین، طرف دیگر نمی‌تواند ادعای خسارت نماید مگر اینکه برای ایفای تعهد مدت معینی مقرر شده و مدت مزبور منقضی شده باشد...». بنابراین، در صورتی که مسافر اثبات نماید که در قرارداد میان وی و متصدی حمل به زمان تصریح شده است و مطابق برنامه زمان‌بندی شده، این پرواز انجام نشده، او می‌تواند خسارت معنوی ناشی از این تأخیر را در صورت جمع شدن سایر شرایط مسئولیت مدنی مطالبه کند (میرشکاری، ۱۳۹۶: ۱۰۸-۱۰۹).<sup>۱</sup> به عبارت بهتر، با توجه به پذیرش اصل امکان جبران خسارت معنوی در حقوق ایران (بهرامی احمدی، ۱۳۹۳: ۱۹۴)، قاضی می‌تواند در صورت احراز وجود ضرر و رابطه سببیت میان تأخیر و ضرر معنوی، حکم به جبران خسارت معنوی دهد. همچنین، در صورت عدم تعیین زمان پرواز در بلیت، «عرف اقتضا می‌کند که تعهد فوراً اجرا گردد... متعهد... در غیر این صورت مسئول جبران خسارت وارده خواهد بود» (صفایی، ۱۳۹۹: ۲۲۹).

البته، با توجه به قراردادی بودن این مسئولیت، اولاً، تعهد متصدی به حمل مسافر در زمان معین از انواع تعهدات به نتیجه است (جباری، ۱۳۹۱: ۴۷-۴۸)، پس، صرف اثبات تأخیر در پرواز از سوی مسافر برای مسئولیت متصدی کفایت می‌کند؛ و ثانیاً، متصدی با عدم تقصیر در تأخیر از مسئولیت معاف نمی‌شود، بلکه صرفاً با اثبات وجود قوه قاهره مطابق ماده ۲۲۷ و ۲۲۹ ق.م.د دیگر مسئولیتی نسبت به خسارات وارده نخواهد داشت.

در رویه قضائی، چند پرونده با موضوع مطالبه خسارت معنوی ناشی از لغو یا تأخیر در پرواز مطرح شده است که در همه این آرا، خسارت معنوی ناشی از تأخیر یا لغو پرواز قابل مطالبه دانسته شده و به نفع خواهان دعوا رأی صادر شده است.<sup>۲</sup>

**پرونده نخست** (دادنامه بدوی شماره ۹۸۰۹۹۷۷۵۷۶۱۰۱۳۷۶ مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۳۰ صادره از شعبه ۱۱ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضائی امام خمینی شهرستان مشهد، رأی دادگاه بدوی مورد تجدیدنظرخواهی قرار نگرفته است): به طور خلاصه، در این پرونده

۱. ماده ۲۲۱ قانون مدنی نیز در این زمینه خللی وارد نمی‌کند، زیرا عرف نیز جبران خسارت معنوی در صورت تأخیر در پرواز را می‌پذیرد و به همین مناسبت، شرط مندرج در ماده یادشده محقق می‌شود.

۲. در خصوص دادنامه قطعی شماره ۹۱۰۹۹۷۰۲۲۰۷۰۰۷۶۸ مورخ ۱۳۹۱/۰۸/۱۷ شعبه ۷ دادگاه تجدیدنظر استان تهران زیاد بحث شده است؛ دادگاه در این پرونده، خسارت معنوی ناشی از لغو پرواز را قابل جبران دانسته است. برای مطالعه تحلیل این رأی، ر.ک. میرشکاری، ۱۳۹۶: ۱۰۱-۱۰۹؛ جباری، ۱۳۹۲: ۷۷-۹۸.

خواهان اعلام داشته که وی در تاریخ ۱۳۹۶/۵/۶ مسافر پرواز شماره ۱۱۱۷ شرکت خواننده از مبدأ تهران به مقصد مشهد بوده که ... با تأخیر در پرواز به مقصد رسیده که در نتیجه وقت مسافران بی جهت هدر شده و از آنجا که به قصد دیدار پدر بزرگشان که دارای بیماری بوده به جهت فشار روحی و روانی ناشی از بلا تکلیفی در نرسیدن به محفل دیدار ایشان، تقاضای دریافت خسارت معنوی از شرکت خواننده را نموده است. وکیل خواننده در دفاع در ماهیت دعوا، علت تأخیر در پرواز را نقص فنی اعلام و آن را از عوامل فورس ماژور تلقی و تعهدات شرکت در قبال تأخیر پرواز را منبث از ماده ۵ قانون هواپیمایی کشور شامل پذیرایی میان وعده و استرداد بلیط دانسته است.

نهایتاً دادگاه بدوی در خصوص جبران خسارت معنوی چنین حکم می‌دهد:

دادگاه با توجه به اینکه برخلاف دفاعیات وکیل شرکت خواننده نقص فنی هواپیما که علت تأخیر در پرواز اعلام شده امری غیر قابل پیش‌بینی و غیر قابل جبرانی نبوده تا شرایط استناد به قاعده مذکور فراهم شود چه آنکه به کارگیری هواپیماهایی با سابقه استفاده طولانی مدت وجود نقص فنی را در هر زمانی قابل پیش‌بینی می‌نماید که وجود و در نظر گرفتن هواپیمای جایگزین در به کارگیری به جای هواپیمای دارای نقص فنی در جهت رعایت حقوق مسافران و اقدام به دقت در وقت و زمان ایشان و سایر مسافران را امری منطقی جلوه می‌نماید و از طرفی موازین شرعی و قانونی از جمله قاعده لاضرر و لاضرار فی الاسلام و مفاد اصل ۱۷۱ قانون اساسی و صراحت مفاد ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری ضرر و زیان معنوی را قابل مطالبه دانسته، ضرر و زبانی که مستلزم صدمات روحی یا هتک حیثیت و اعتبار شخصی خانوادگی و اجتماعی تعریف گردیده و ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ ... همچنین ماده ۲ قانون مذکور ... همچنین مفاد تبصره ۱ ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری نیز طرق جبران خسارت معنوی را شامل پرداخت خسارت مالی، الزام افراد به عذرخواهی و درج حکم در جراید را شامل آن تعیین نموده است. لذا دادگاه نظر به مراتب فوق ... و معطلی و سردرگمی و سرگردانی مسافران و شخص خواهان و فشار روحی و روانی ناشی از بلا تکلیفی خود در نتیجه رفتار شرکت خواننده به خواهان تحمیل گردیده است و نظریه کارشناس منتخب دادگاه نیز مصون از اعتراض باقی مانده نیز مؤید این امر است. لذا دادگاه با احراز رابطه سببیت بین رفتار شرکت خواننده و صدمات روحی و روانی وارده به خواهان، ... شرکت خواننده را مسئول جبران خسارت معنوی دانسته و با التفات به خواسته خواهان در جلسات دادرسی و توجیه تعیین نوع جبران خسارت جهت آگاهی عموم از حقوق خود و لزوم پاسخ‌گویی شرکت هواپیمایی مختلف و توجه به معیارهای انسانی از قبیل احترام به وقت و زمان و حقوق مسافران و لزوم حفظ آرامش آنان، حکم به الزام شرکت هواپیمایی ... به عذرخواهی از خواهان به‌عنوان مسافر

پرواز شماره ۱۹۱۷ مورخ ۱۳۹۶/۶/۵ از مبدأ تهران به مشهد در یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار هم‌زمان با درج حکم در آن روزنامه صادر و اعلام می‌نماید ...<sup>۱</sup>

در این پرونده، خواهان به دلیل تأخیر در انجام پرواز و خسارات روحی و روانی ناشی از این تأخیر، علیه شرکت هواپیمایی اقامه دعوا و خسارات معنوی وارده را مطالبه کرده است. همانطور که بیان شد، با توجه پذیرش اصل امکان جبران خسارت معنوی در حقوق ایران (به موجب اصل ۱۷۱ ق.ا، ماده ۱۴ ق.آ.د.ک، مواد ۱، ۲، ۸، ۹ و ۱۰ ق.م.م و ماده ۳۰ قانون مطبوعات) و با عنایت به اصل امکان جبران کامل خسارات و عموم قاعده لاضرر، مواجه شدن با چنین رأیی جای تعجب ندارد. درحقیقت، دادگاه با توجه به شرایط و ارکان مسئولیت مدنی (ضرر، فعل زیان‌بار و رابطه سببیت) و احراز آن‌ها، به نفع خواهان دعوا رأی داده است.

نکته دیگر آنکه، خواننده دعوا برای رهایی از مسئولیت مدنی ناشی از تأخیر در پرواز به نقص فنی هواپیما به عنوان قوه قاهره استناد کرده است. این موضوع در سایر دعاوی مربوط به تأخیر در سراسر دنیا مرسوم است که متصدیان برای رهایی از مسئولیت به مواردی مانند نقص فنی و بد بودن شرایط جوی استناد می‌کنند. به این موضوع در بند ۱۴ مقدمه دستورالعمل شماره ۲۶۱ سال ۲۰۰۴ اتحادیه اروپا نیز اشاره شده است. مطابق این بند، متصدی حمل در صورت وجود «شرایط فوق‌العاده»<sup>۲</sup> مسئولیت نخواهد داشت. هرچند که این شرایط فوق‌العاده در این دستورالعمل تعریف نشده، لکن به مصادیق آن اشاره شده است. بر این اساس، مواردی مانند بی‌ثباتی سیاسی، شرایط هواشناسی ناسازگار با عملیات پرواز مربوطه، خطرات امنیتی، کاستی‌های غیرمنتظره ایمنی پرواز و اعتصاب‌هایی که بر عملکرد یک شرکت هواپیمایی در حال اجرا تأثیر می‌گذارد، از جمله شرایط فوق‌العاده هستند. در هر صورت، دادگاه بدوی به دلیل قابل پیش‌بینی بودن نقص فنی در مورد هواپیماهایی که سنشان بالاست، ادعای خواننده مبنی بر وجود قوه قاهره را رد کرده است؛ به دیگر بیان، با توجه به اینکه برای اثبات وجود قوه قاهره، سه شرط غیر قابل پیش‌بینی، اجتناب‌ناپذیر و خارجی بودن حادثه ملاک است (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۹: ۲۱۳)، دادگاه معتقد بود که نقص فنی

<sup>۱</sup>. در پرونده مشابه تحت عنوان *Carmia Fields v. Bwia International 2000* خواهان به دلیل منع از سوار شدن در هواپیمایی که او می‌خواست از طریق آن در مراسم خاک‌سپاری پدرش شرکت کند، خسارت معنوی مطالبه کرد. دادگاه به دلیل عدم وجود خسارت مادی در این قضیه، مطابق کنوانسیون ورشو دعوا را رد کرد.

2. extraordinary circumstances.

برای چنین هواپیماهایی قابل پیش‌بینی بوده و بدین سبب، شرایط قوه قاهره مجموعاً محقق نشده است.<sup>۱</sup>

عدم احتساب ایراد و نقص فنی به‌عنوان قوه قاهره یا به عبارتی، شرایط فوق‌العاده، در اتحادیه اروپا نیز امری مرسوم است. به دیگر بیان، در غالب موارد نقص فنی به‌عنوان یک دفاع قابل قبول در دادگاه‌های اروپایی، به‌ویژه دیوان دادگستری اروپا، محسوب نمی‌شود. وانگهی، مبنای این دیدگاه را به خارجی بودن یا نبودن ایراد فنی منتسب کرده‌اند. درحقیقت، سؤال این است که آیا ایراد فنی که در درون یک هواپیما وجود دارد، امری خارجی است؟ یعنی، آیا خارجی بودن یعنی خارج از خود هواپیما، مانند بد بودن شرایط جوی؟ برخی به این سؤال پاسخ مثبت دادند و ایرادات فنی را خارجی محسوب نمی‌کنند؛<sup>۲</sup> یعنی به موضوع نه از دریچه قابلیت پیش‌بینی بلکه از روزنه خارجی بودن حادثه می‌نگرند (Haanappel, 2013: 47). به هر روی، رویه دیوان اروپایی آن است که ایرادات فنی جزئی از ذات فرایند و فعالیت عادی و معمولی هوانوردی است که علی‌الاصول می‌بایست تحت کنترل متصدیان باشد و به همین دلیل، نایستی وجود ایرادات فنی منتهی به نفی مسئولیت متصدیان حمل و نقل شود (Truxal, 2017: 20). این موضوع در پرونده «Hermann Wallentin» مورد تأیید قرار گرفت (Deviatnikovaité, 2018: 31). پس، اگر در موارد نادری متصدی بتواند ثابت کند که ایراد مذکور در شرایط عادی و با درنظر گرفتن اقدامات متعارف متصدی قابل پیش‌بینی نبوده و خارج از کنترل وی است، می‌تواند از مسئولیت رهایی یابد (Defosse, 2018: 340).

به هر روی، ضمن صحه گذاشتن بر استدلال دادگاه مبنی بر قابل پیش‌بینی بودن امکان ایجاد نقص فنی در هواپیماهای با کارکرد زیاد، این نکته نیز باید درنظر گرفت که نباید قضاوت در مورد این وضعیت، مجرد از شرایط و وضعیت حاکم بر کشور و شرکت‌های هواپیمایی باشد. واضح است که شرکت‌های هواپیمایی در کشور ما با محدودیت‌هایی جهت تأمین هواپیما و قطعات مورد نیاز خود هستند و از سوی دیگر، در همین مقدار که توانسته‌اند هواپیماهای کنونی را سر پا نگاه

---

۱. جالب توجه است که برخی از حقوقدانان ایرانی، در زمان شمارش مصادیق قوه قاهره در حمل و نقل هوایی، از ایراد فنی نام برده‌اند (ر.ک. جباری، و حسین‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۴۸-۱۴۹).

۲. مشابه این رویکرد در فرانسه قابل مشاهده است. بر این بنیاد، «دیوان تمیز فرانسه عیب شیء تحت حفاظت را، هرچند غیرقابل پیش‌بینی و غیر قابل دفع باشد، مانند ترکیدن لاستیک یا بریدن ترمز، قوه قاهره نمی‌دانند» (صفایی و رحیمی، ۱۳۹۷: ۳۶۴).

دارند، کار بسیار شایسته و قابل تقدیری انجام شده است. بنابراین، هرچند که بعضی ایرادات فنی قابل پیش‌بینی هستند لکن بیان این موضوع که شرکت‌ها همواره باید به دلیل امکان وقوع ایراد فنی، هواپیمای جایگزین داشته باشند تا هیچ پروازی با تأخیر مواجه نشود، به نوعی نادیده گرفتن واقعیت‌ها و شرایط حاکم بر کشور ما و شرکت‌های هواپیمایی است. البته، طبیعی است که مطلوب ما همان چیزی است که دادگاه محترم بیان داشته، لکن همگان به این موضوع آگاه هستند که در شرایط کنونی چنین موضوعی امکان‌پذیر نیست. بنابراین، تحمیل مسئولیت به این شکل به افزایش هزینه شرکت‌های هواپیمایی منجر خواهد شد. از این رو، به نظر می‌رسد که دادگاه‌ها بایستی میان ایرادهای فنی قابل پیش‌بینی و ایرادهایی که در شرایط عادی پروازی قابل پیش‌بینی نیستند تفکیک قائل شوند. این تفکیک به معقول شدن دعاوی مسئولیت مدنی مطروحه علیه شرکت‌ها منجر خواهد شد و منافع دو طرف دعوا را تأمین خواهد کرد.

**پرونده دوم** (دادنامه شماره ۹۷۰۹۹۷۰۹۴۳۵۰۱۰۲۰ مورخ ۱۳۹۷/۹/۱۷ صادره از شعبه

۲۲۹ دادگاه حقوقی تهران): در این پرونده خواهان،

در تاریخ ۱۳۹۶/۱۰/۲۴ بلیط رفت و برگشت از ارومیه به مقصد استانبول تهیه می‌نماید ... لیکن پس از مراجعه به فرودگاه استانبول با پرواز کنسل شده مواجه می‌گردد و تماس‌های وی با شرکت خواننده جهت تعیین تکلیف وی بلا نتیجه می‌ماند و از آنجا که ارز مکفی به همراه ندارد نمی‌تواند از شرکت‌های هواپیمایی آن شهر بلیط برگشت تهیه نماید و التماس‌های وی که استاد دانشگاه است مؤثر واقع نمی‌گردد تا اینکه فردی ایرانی به وی مبلغی قرض و نهایتاً با عزیمت به تبریز و از آنجا به ارومیه به منزل خویش می‌رسند. لذا به لحاظ بحران روحی پیش‌آمده برای وی در ترکیه تقاضای مطالبه خسارت معنوی و مادی مطرح می‌نمایند.

نهایتاً دادگاه محترم برای تصمیم‌گیری در خصوص موضوع مطرح، ضمن استناد به عموم «أوفوا بالعقود»، قاعده لاضرر و تأکید بر این نکته که «به موجب حدیث نبوی لاضرر و لا ضرر فی الاسلام، ضرر رسانیدن به دیگران در دین اسلام نهی شده و ممنوع می‌باشد و این ضرر عبارت است از ضرر به مال و یا عرض و آبرو و شأن و جایگاه فرد می‌باشد که به مراتب اهمیت و جایگاه والاتری نسبت به مال دارد...»، مقرر می‌دارد که:

۳. هرچند خسارت معنوی قابل ارزش‌گذاری مادی نیست، لیکن این امر بدان معنی نمی‌باشد که نباید به جبران آن توجه کرد، چراکه جبران نشدن خسارت وارده به روح و روان افراد و به طور کلی خسارت معنوی موجب تجری بیشتر کسانی می‌گردد که در پی سرکشی و تعدی به حقوق سایرین هستند و یا حداقل موجب بی‌مبالاتی و ناچیز انگاشتنشان و جایگاه و شخصیت اجتماعی دیگران می‌گردد و این موضوع به صراحت در اصل ۲۲ و ۱۷۱ قانون

اساسی که میثاق ملی کشور است و در ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی قید گردیده است که واردکننده خسارت معنوی مسئول جبران ناشی از عمل خود است و این قابل تقویم نبودن خسارت (عدم امکان کارشناسی) بنا به صراحت مواد ۱ و ۲ و ۳ و ۵ همان قانون موجب نخواهد شد که دادگاه میزان خسارت را با توجه به اوضاع و احوال قضیه تعیین نماید. و در ماده ۱۴ قانون آیین دادرسی کیفری نیز دادگاه مکلف شده است جبران خسارت معنوی را مدنظر قرار دهد. از سوی دیگر نظریه علمای حقوق نیز به این امر استوار است که تعیین رقمی جهت خسارت معنوی ولو آنکه تعیین مبلغ نمی‌تواند مجموع آلام و خسارات را جبران نماید لیکن بر نادیده انگاشتن آن ارجح بوده و حداقل موجب تشفی خاطر زیان‌دیده خواهد شد.

۴. در عرف مسلم شرکت‌های هواپیمایی در سطح جهان این امر مورد قبول همگانی 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 موضوع تهیه وسایل رفاهی و تغذیه و حتی امکان تماس با خانواده یا افراد دیگر و یا حتی اسکان در هتل تمهیداتی اندیشیده و در اسرع وقت پرواز جایگزین تعریف نماید. لکن شرکت خواننده از ارائه هرگونه سرویسی در این خصوص خودداری کرده است، هر چند این عرف بخشی از رفتار شرکت‌های هواپیمایی به‌منظور مشتری‌مداری و جذب مشتری است لکن نمی‌توان نقش کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های بین‌المللی همانند ورشو و گواتمالا و مقررات اتحادیه اروپا در خصوص حقوق مسافران پروازهای هوایی و پروتکل لاهه ۱۸۵۵ را کم‌رنگ دانست که به‌موجب هر کدام از آن، تعهداتی برای متصدی حمل و نقل تعریف شده است و از آنجا که کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی ورشو ۱۹۲۹ و پروتکل اصلاحی لاهه ۱۹۵۵ مورد پذیرش قرار گرفته و ایران بدان ملحق شده است لذا مقررات آن در حقوق داخلی قابل اجرا می‌باشد. از سوی دیگر ... قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران مصوب ۱۳۹۱، حدود و تکالیف شرکت‌های هواپیمایی را بیان می‌نماید و نهایتاً قانونگذار در قانون اجازة الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل اصلاحی ۲ - ۱ و ۴ کنوانسیون ورشو و اصلاحی آن به‌موجب پروتکل لاهه مربوط به یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی حدود جدیدی جهت مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی بیان می‌دارد ... لذا این دادگاه توجهاً به مواد فوق‌الاشاره و مفاد کنوانسیون‌های بیان شده و عرف مسلم بین‌المللی مستنداً به مواد ۲۲۰ و ۲۲۵ و ۲۲۶ قانون مدنی و ماده ۵۱۵ قانون آیین دادرسی مدنی شرکت خواننده را ... به‌عنوان جبران خسارت معنوی وارده و صرفاً به‌منظور تشفی خاطر زیان‌دیده به پرداخت ۵ برابر وجه بلیط اخیرالذکر در حق خواهان محکوم

می‌نماید. همچنین، ... شرکت خواننده را به عذرخواهی رسمی در یکی از جراید کثیرالانتشار مکلف می‌نماید ... .

دیدگاه دادگاه محترم نسبت به قابل ارزش‌گذاری نبودن خسارت معنوی صحیح به نظر می‌رسد؛<sup>۱</sup> می‌رسد؛<sup>۱</sup> البته بهتر بود دادگاه بدین صورت بیان می‌کرد که خسارت معنوی به طور دقیق و با ارائه آمارهای ریاضی‌وار قابل ارزش‌گذاری نیست. درحقیقت، ارائه معیار قطعی و ریاضی‌وار برای محاسبه این نوع از خسارات بسیار دشوار است، زیرا به طور 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. با وجود این، در قسمتی از این دادنامه، برخلاف رویکرد دادگاه اول، عبارت «عدم امکان کارشناسی» به کار رفته است؛ بدین معنا که دادگاه محترم موضوع را از موارد قابل ارجاع به کارشناسی نمی‌داند، در صورتی که 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 حقوقدانان بدان مسلط نیستند.<sup>۲</sup> به همین مناسبت است که برخی از حقوقدانان به نحوه تعیین میزان خسارت معنوی وارده به خواهان (پنج برابر وجه بلیت بازگشت از استانبول به تبریز) ایراد گرفته و آن را بدون مبنا دانسته و اشعار داشته‌اند که «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» (رحیمی، ۱۳۹۸: ۱۰).

اما مهم‌ترین نکته رأی که دادگاه محترم از آن غفلت کرده، تعیین بین‌المللی یا داخلی بودن پرواز مذکور است. دلیل اهمیت این تعیین، تفکیک مقرر شده در قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱ است که پروازهای بین‌المللی را تابع کنوانسیون ورشو قرار داده است. با توجه به عدم تعریف پرواز بین‌المللی توسط ماده واحده، به نظر می‌رسد که برای تشخیص بین‌المللی بودن پرواز می‌بایست از مفاد کنوانسیون ورشو استفاده شود. مطابق بند ۱ ماده ۱ این کنوانسیون، کنوانسیون ورشو صرفاً بر حمل و نقل‌های بین‌المللی حکومت می‌کند.

۱. برخی معتقدند که جبران مادی خسارت معنوی مبنای درستی ندارد (ر.ک. وحدتی شبیری، ۱۳۹۵: ۷۳-۷۸).

۲. ضرورت ارجاع تعیین میزان خسارت معنوی وارده به اشخاص در نظریه شماره ۱۰۴۸/۹۳/۷ اداره کل حقوقی قوه قضائیه مورد تأیید قرار گرفته است (در این زمینه، ر.ک. عبدی، ۱۴۰۱: ۵۰۵).

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 ترکیه بین‌المللی است یا خیر.<sup>۱</sup> البته، دادگاه در توجیه رأی خود به کنوانسیون و اسناد بین‌المللی اشاره کرده، لکن دقیقاً موضع خود را نسبت به داخلی یا بین‌المللی بودن پرواز مشخص نکرده است. به هر شکل، با توجه به الحاق ایران و ترکیه به کنوانسیون ورشو و متعاقد بودن دو کشور مبدأ و مقصد، پرواز صورت‌گرفته، بین‌المللی بوده و مفاد کنوانسیون ورشو با استناد به ماده ۹ قانون مدنی، در کنار سایر قوانین عادی ایران، لازم‌الرعایه است. همانطور که فضای حاکم بر تفسیر کنوانسیون ورشو در خصوص امکان‌سنجی قابلیت مطالبه خسارت معنوی در بخش پیشین مطالعه شد. در این زمینه رویه دادگاه‌ها یکسان نیست، لکن دیدگاه غالب آن است که صرف خسارت معنوی براساس این کنوانسیون قابل مطالبه نیست. مؤید این موضوع، زمان تصویب کنوانسیون، عبارت فرانسوی «صدمه بدنی»، مذاکرات میان کشورهای و ... است. بنابراین، شاید این رأی از این جهت قابل انتقاد باشد. در مقابل می‌توان استدلال کرد که رویه حاکم بر کنوانسیون ورشو از همان ابتدا قابل انتقاد بوده است. وانگهی، کشورهای عضو به دلیل همین انتقادات درصدد بودند تا در کنوانسیون موترآل ۱۹۹۹ عبارت کنوانسیون ورشو را به نحوی تغییر دهند تا خسارت معنوی را نیز دربر گیرد؛ امری که نهایتاً میسر نشد. افزون بر این، در همان زمان نیز آرای وجود داشت که صرف ورود خسارت معنوی را برای جبران این نوع از خسارات کافی می‌دانست. همچنین، درست است که کنوانسیون ورشو به‌عنوان یک قانون عادی و خاص، در موضوعات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی حاکم است، لکن مفاد این کنوانسیون یارای مقابله با قانون اساسی را که در مرتبه بالاتری از قوانین عادی است ندارد. در واقع، اصل ۱۷۱ قانون اساسی خسارات معنوی را قابل جبران دانسته، در کنار سایر قوانین عادی که این نوع از خسارات را قابل مطالبه می‌دانند، نشان‌دهنده روح کلی حاکم بر حقوق ایران نسبت به جبران‌پذیری خسارات معنوی است. مزیت این نگرش روشن است. درحقیقت، موضوع مطالبه خسارت معنوی محدود به تأخیر در پرواز نیست؛ از خود می‌توان پرسید که آیا اگر متصدیان پرواز به عمد رفتار تحقیرآمیزی با مسافران انجام دهند، باز هم می‌توان وجدان خود را قانع ساخت که تفسیر مبنی بر عدم امکان مطالبه خسارت معنوی مرجح است؟ پاسخ قطعاً منفی است. از این رو،

بهتر است که دادگاه‌های ما، همانند دادگاه پیش گفته، تفسیری را که خسارت معنوی را قابل مطالبه می‌داند انتخاب کنند.

### نتیجه

یکی از خسارات متصور در زمان تأخیر در پروازها، خسارت معنوی است. برای رسیدن به نتیجه مطلوب در خصوص قابلیت مطالبه این خسارت در پروازهای خارجی، می‌بایست این نکته بررسی شود که آیا اساساً خسارت معنوی در پرتو دو کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و مونترآل ۱۹۹۹ قابل مطالبه هست یا خیر؟ آنچه که از رویه قضائی سایر کشورها، تاریخچه انعقاد دو کنوانسیون و مذاکرات میان متعاهدین برمی‌آید، صرف ورود خسارت معنوی، حتی اگر عمداً وارد شده باشد، از سوی زیان‌دیده قابل مطالبه نیست. دلیل این رویکرد آن است که مطابق ماده ۱۷ دو کنوانسیون، هرچند که اصل امکان جبران خسارت ناشی از تأخیر به رسمیت شناخته شده، لکن تصریح نشده است که چه نوع خسارتی قابلیت مطالبه دارد. از سوی دیگر، با توجه به نص ماده ۱۹ مبنی بر امکان جبران صدمات بدنی و عدم اشاره به جبران خسارت معنوی، اختلاف نظرها نسبت به اصل امکان جبران خسارت معنوی با استناد به این دو کنوانسیون افزایش یافته است.

در حقوق ایران، مطابق قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱، در پروازهای داخلی می‌بایست به قانون مجازات اسلامی در خصوص خسارات ناشی از تأخیر در پرواز، به نظر توجه به سکوت قانون مجازات اسلامی در خصوص خسارات ناشی از تأخیر در پرواز، به نظر می‌رسد که می‌بایست به قواعد عمومی حاکم بر نظام مسئولیت مدنی تمسک جست. بر این اساس، می‌توان گفت که در صورت جمع شدن شرایط مسئولیت مدنی (ضرر، فعل زیان‌بار و رابطه سببیت) خسارت معنوی ناشی از تأخیر در پرواز قابل مطالبه است. در رویه قضائی، تمایل و گرایش دادگاه‌ها به جبران این دسته از خسارات است. البته، برخی از دادگاه‌ها برای نحوه جبران این خسارت موضوع را به کارشناس ارجاع می‌دهند و برخی دیگر، اعتقادی به ارجاع به کارشناس ندارند.



- صادقی مقدم، محمدحسن و مجتبی اشراقی آرنی (۱۳۹۲)، «تحلیل انتقادی قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۱/۵/۱۳۹۱»، *دیدگاه‌های حقوق قضائی*، دوره ۱۸، شماره ۶۱.
- صفایی، سید حسین (۱۳۹۹)، *دوره مقدماتی حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها*، تهران: میزان.
- صفایی، سید حسین و حبیب‌الله رحیمی (۱۳۹۷)، *مسئولیت مدنی تطبیقی*، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
- صفایی، سید حسین و حبیب‌الله رحیمی (۱۳۹۹)، *مسئولیت مدنی (الزامات خارج از قرارداد)*، تهران: سمت.
- عابدی، محمد (۱۳۹۵)، *اجل در تعهدات و قراردادها (مطالعه تطبیقی)*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- عبدی، مونا (۱۴۰۱)، *خسارات غیرقطعی در نظام حقوقی ایالات متحده آمریکا و تأملی در نظام حقوقی ایران*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۵)، *دوره حقوق مدنی: قواعد عمومی قراردادها (اجرای قرارداد)*، جلد چهارم، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- مسجدرایی، حمید (۱۴۰۲)، «جستاری در مبانی فقهی "ضرر معنوی" با رویکردی به ضرر معنوی در سوانح هوایی»، *پژوهش‌های فقهی*، دوره ۱۹، شماره ۱.
- میرشکاری، عباس (۱۳۹۶)، *رسالة عملی مسئولیت مدنی*، تهران: شرکت سهامی انتشار.
- وحدتی شبیری، سید حسن (۱۳۹۵)، *مبانی مسئولیت مدنی قراردادی (مطالعه تطبیقی در حقوق و فقه)*، قم: پژوهشگاه علوم و فرهنگ اسلامی.

#### ب) منابع انگلیسی

- Boulee, J. - P. (1994), "Recovery for mental injuries that are accompanied by physical injuries under article 17 of the Warsaw Convention: the progeny of Eastern airlines, inc. V. Floyd", *Ga. J. Int'l & Comp. L.* No.24.
- Campbell, K. M. (1985), "The Emotional Trauma of Hijacking: Who Pays", *Ky. LJ*, No.74.
- Cotter, Ch. E. (2012), "Recent Case Law Addressing Three Contentious Issues in the Montreal Convention", *Air and Space Lawyer*, No.24.4.
- Cotter, Ch. E. (2014), "Recent Developments in Montreal Convention Litigation", *J. Air L. & Com*, No.79.
- Crocker, D. (2005), *Dictionary of Aviation*. 2<sup>th</sup> Edition, London: Bloom bury Reference.
- Cunningham, M. (2008), "The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries", *Vand. J. Transnat'l L*, No. 41.
- De Gama, R. (2017), "The Exclusion of Liability for Emotional Harm to Passengers in the Warsaw and Montréal Convention: Moving Away from Floyd, Siddhu and Pienaar to the Stott Case?", *Potchefstroom Electronic Law Journal/Potchefstroomse Elektroniese Regsblad*, 20, No. 1.
- Defosse, D. (2018), "I Wish My Mum Was Brazilian: The Regulation of Passenger Liability in the EU and Brazil", *Issues Aviation L. & Pol'y*, No.18.
- Dempsey, P. S., & O. J. Svante (2010), "Montreal v. Brussels: the conflict of laws on the issue of delay in international air carriage", *Air and Space law*, No.3.

- Deviatnikovaitė, I. (2018), “The Montreal Convention of 1999 and Regulation No 261/2004 in the EUCJ and national case law”. **Baltic Journal of Law & Politics**, 11, No.1.
- Dickerson, Th. A. (2000), “Flight Delays: Rights, Remedies, Damages and Class Actions”. **Int'l Travel LJ**. No.1.
- Diederiks - Verschoor, I.H.Ph. (revised by Pablo Mendes de Leon) (2012), **An Introduction to Air Law**, 9th Edition, The Netherlands: Kluwer Law International.
- Eaton, D. M. (1993), “Recovery for Purely Emotional Distress under the Warsaw Convention: Narrow Construction of Lesion Corporelle in Easter Airlines, Inc. v. Floyd”. **Wis. L. Rev.** No.2.
- Ekanem, E. E., & A. Th. Ekaobong (2018), “Consumer Protection and Carrier’s Liability for Flight Cancellations and Delays in Nigeria”. **African Journal Of Law And Human Rights**, No.2.
- Haanappel, P. PC. (2013), “Compensation for Denied Boarding, Flight Delays and Cancellations Revisited”, **ZLW**, No.62.
- 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**, No. 4.
- Jones, O. (1996), “When Is a Late Flight Not a Delayed Flight - The Warsaw Rules Relating to Delay”, **Travel LJ**. No.4.
- Kokpan, B. S., & O.Godwin (2021), “Evaluation of the EU Regulation 261/2004 on Rights of Air Passengers in the Event of Delayed and Cancelled Flights”, **International Review of Law and Jurisprudence**, Vol. 3, No. 2.
- Lee, J. W., & W. Ch. Joseph (2012), “Air carrier liability for delay: a plea to return to international uniformity”, **J. Air L. & Com**, No.77.
- Lee, K. B. (2003), “The Carrier's Liability for Damage Caused by Delay in International Air Transport”, **In The Conference Proceedings of the 2003 Air Transport Research Society (ATRS) World Conference**, Vol. 2.
- Liakopoulos, D. (2019), “Jurisprudential approach of the aircraft liability according to international and EU rules”, **Acta Universitatis Danubius. Relationes Internationales**, 12, No. 1.
- Lindauer, J. K. (1975), “Recovery for mental anguish under the Warsaw Convention”, **Journal of Air Law and Commerce**, 41, No. 2.
- Lopez, M. Y. L. (1976), “Air Carrier Liability in Cases of Delay”, **Annals Air & Space Law**, No.1.
- Mohamed, A. H. (2021), “Recovery for Emotional Distress Under International Air Transportation as Developed by the Common Law Courts”, **La. L. Rev**, No.82.
- Nase, V. (2017), “Reflections on liability of air carriers for delay”, **University of Notre Dame Australia Law Review**, 19, No. 1.
- Posener, J. (1999), “Delay in Air Travel”, **Travel LJ**. N0.3.
- 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**, No.25.
- Truxal, S. (2017), “Air carrier liability and air passenger rights: a game of tug of war”, **J. Int'l & Comp. L**, No. 4.

- Valcu, E. N. (2019), “Union Regulations on Passenger Rights in case of Flight Cancellation, Refusal at Boarding Or Long Delay of Flights”, **AGORA Int'l J. Jurid. Sci.** No.1.
- Weigand, T. A. (2010), “Recent Developments Under the Montreal Convention”, **Def. Counsel J.**, No. 77.
- Woods, D. (2019), “A Seatback Surprise Leads to a Needle in the Finger and Contentious Litigation - Doe v. Etihad Airways, PJSC, 870 F. 3d 406 (6th Cir. 2017)”, **Suffolk Transnat'l L. Rev.**, No. 42.
- Zhang, J. (2016), “Exploration on Domestic Flight Delay and Compensation”, **In International Conference on Education, Management, Computer and Society**, No.1.

