

دو فصلنامه بین المللی تحقیقات حقوق قضایی

License Number: ۸۶۲۲۷ Article Number: ۷۶۱۱۱۵۳۵۲ ISSN-P: ۲۷۱۷-۱۱۳۲

تحلیل یک رای در زمینه خسارات ناشی از ممانعت از پرواز

(تاریخ دریافت ۱۴۰۴/۰۴/۱۷، تاریخ تصویب ۱۴۰۴/۰۵/۲۶)

بنیامین کرمی

دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق خصوصی، دانشگاه علوم قضایی و خدمات اداری، تهران

چکیده

موضوع این نوشتار، تحلیل یک رای در زمینه خسارات ناشی از ممانعت از پرواز است. موضوع رای از این قرار است که در یک پرواز بین المللی، شرکت هواپیمایی از سوار شدن یکی از مسافران ممانعت به عمل می آورد و در نتیجه این رفتار، خسارات متعدد مادی، معنوی و بدنی به او و زوجه باردارش وارد می شود. در نهایت خواهان ها برای جبران زیان های وارده به خویش، راهی محاکم ایران می گردند. طبیعتاً رابطه حقوقی میان متصدی حمل و مسافر، یک رابطه قراردادی است و مسئولیت ناشی از آن، مسئولیت مدنی قراردادی به شمار می رود. حال باید دید با چه شرایطی زیان های ناشی از عدم اجرای تعهد متصدی حمل و نقل هوایی بین المللی قابل مطالبه است. در این مقاله، پس از توصیف رابطه حقوقی میان خواهان و خوانده، تعارض صلاحیت دادگاه ها به نفع دادگاه ایرانی و تعارض قوانین به نفع قانون ژاپن حل گردید. از طرفی با توجه به الحاق دولت ژاپن به کنوانسیون مونترال، این مقرر بین المللی بر دعوا حاکم شد. در این مقاله با تاکید بر اینکه زیان های مادی و معنوی، مستقیماً از تقصیر متعهد ناشی شده است و متعهد احتیاط های ضروری برای احتراز از ورود زیان به متعهدله را انجام نداده است، بر قابلیت مطالبه آنها بر اساس کنوانسیون مونترال، قانون ژاپن و عرف شرکت های هواپیمایی تاکید شد. روش جبران در هر دو زیان، از طریق پرداخت پول تعیین گردید. زیان بدنی نیز بر مبنای نظریه پزشکی قانونی و عدم احراز رابطه سببیت بین رفتار زیانبار و ضرر، قابل مطالبه دانسته نشد. در این نوشتار با تاکید بر مبنای مسئولیت مدنی قراردادی و تطبیق آن بر موضوعات پرونده، تلاش می شود رای مورد تحلیل و ارزیابی قرار گیرد.

واژگان کلیدی: ممانعت از پرواز، مسئولیت مدنی قراردادی، تقصیر متعهد، کنوانسیون

مونترال، جبران خسارت

مقدمه

فرض کنید آقای الف که تابعیت ایرانی داشته و خانم ب که تابعیت ژاپنی دارد و رابطه زوجیت میان ایشان برقرار است و قصد عزیمت از ژاپن به ایران را داشتند، بلیت یک هواپیمای روسی را برای یک سفر هوایی بین المللی تهیه می کنند. آقای الف و خانم ب در موعد مقرر در فرودگاه توکیو حاضر شده اما به دلیل اضافه بار از سوار شدن آقای الف ممانعت به عمل آمده و زوجه وی که باردار بوده ناچار به پرواز به تنهایی می شود و از این طریق خسارات مادی و معنوی و بدنی متعددی به زوج و زوجه وارد می گردد. پس از این اتفاق آقای الف و خانم ب اقدام به اقامه دعوا در دادگاه ایران نموده و از شرکت هواپیمایی جبران زیان های وارده به خویش را مطالبه می کنند. در نهایت شعبه ۲۰ دادگاه حقوقی مجتمع شهید بهشتی تهران در دادنامه شماره ۱۳۳۴۱۳۲۶۰۰۶۲۶۸۳۹۰۰۱۴۰ اقدام به صدور رای می نماید.

در ابتدا به شرح پرونده پرداخته خواهد شد. سپس پرونده از نظر مبانی و رویدادهای موضوعی و حکمی مورد تحلیل قرار خواهد گرفت. در تحلیل رویدادها، به بررسی مباحث حل تعارض صلاحیت دادگاه ها، حل تعارض قوانین و خسارات ناشی از عدم انجام تعهد می پردازیم.

بخش اول: شرح پرونده

برای تحلیل صحیح یک رای، در ابتدا لازم است تا خواسته های پرونده تبیین گردند. خواسته های پرونده حاضر عبارت اند از:

۱- مطالبه خسارت جبران ضرر و زیان ناشی از پارگی کیسه آب رحم همسر باردار دو قلو، بستری شدن مکرر همسر، تولد نارس نوزادان، بستری شدن نوزادان در بخش مراقبت های ویژه نوزادان نارس، آزمایشات ماهانه سونوگرافی مغز و ریه و چشم به دلیل نارس بودن و مشکلات ناشی از آن و آزمایش اورولوژی و کلیه خسارات دادرسی.

- ۲- مطالبه ضرر و زیان معنوی ناشی از ممانعت از پرواز
 - ۳- مطالبه مبلغ ۶۰۰ یورو بابت جلوگیری و ممانعت از پرواز
 - ۴- مطالبه وجه از جهت مسترد نمودن مبلغ ۳۵/۸۹۰ ین ژاپن وجه دریافتی ناجوانمردانه بابت صدور بلیط جایگزین
 - ۵- مطالبه وجه از جهت هزینه رفت از فرودگاه تا منزل در توکیو به لحاظ ممانعت از پرواز به میزان ۳۵۰۰۰ ین
 - ۶- مطالبه هزینه برگشت از منزل در توکیو تا فرودگاه ناریتا در شهر چیبا به مبلغ ۳۵۰۰۰ ین
 - ۷- مطالبه مخارج دو روز اقامت در توکیو روزانه ۱۲۰۰۰ ین (مجموعاً ۲۴۰۰۰ ین)
 - ۸- مطالبه مبلغ صد میلیون ریال خسارت معنوی به هریک از خواهان ها با عنایت به مواد ۹، ۲۴ و ۳۴ کنوانسیون مونترال و ماده ۱۴ آ.د.ک
 - ۹- مطالبه مبلغ صد میلیون ریال بابت پرداخت هزینه کارشناسی در پرونده اصلی
 - ۱۰- مطالبه خسارات دادرسی و تاخیر تادیه
- طبق آنچه در رای دادگاه آمده است خواسته های ردیف دوم تا دهم در دادخواست جداگانه ای اقامه شده است که به دلیل ارتباط کامل با دعوای دیگر، دعوای توأم شده و ضمن یک دادرسی به آنها رسیدگی و ضمن یک رای نسبت به آنها اتخاذ تصمیم شده است.
- دادگاه در این دو پرونده توأم شده، با خواسته های متعددی مواجه است که بنا بر اصل ابتکار عمل خصوصی اصحاب دعوا، موظف در حدود آنها و نسبت به تمام آنها رسیدگی و اتخاذ تصمیم نماید.
- دادگاه در رای خود به اظهارات، استدلالات، ادله و دفاعیات طرفین دعوا به نحو اجمال اشاره می نماید که از ضروریات یک رای موجه می باشد:
- «برابر ادعای خواهان ها که یکی از ایشان ملیتی ایرانی داشته و دیگری ملیتی ژاپنی و علقه زوجیت مابین ایشان وجود داشته، قصد سفر از ژاپن به ایران را داشتند. آنها بلیط هواپیمایی

خواننده را تهیه کردند، در حالی که خانم باردار بود. در فرودگاه، بر سر بار دستی اختلافی با مسئولین خط ایجاد شد. به ادعای خواهان، اعلام شد ۲ کیلو اضافه بار دارند و باید ۱۰۰ دلار جریمه پرداخت کنند. همچنین، رئیس خط از آنها خواست مبلغ ۳۵۸۹۰ ین دیگر پرداخت کنند، در غیر این صورت بلیطشان کنسل می‌شد. با وجود پرداخت جریمه به واحد پول ژاپن (ین) و پرداخت مبالغ اضافه به دلیل تغییر نرخ ارز، مسئول خط اعلام کرد زمان پذیرش مسافر تمام شده است. این در حالی بود که پذیرش مسافر در نزدیکی درب هواپیما انجام می‌گرفت. با ممانعت از سوار شدن زوج، چمدان‌های وی تخلیه شد. این اتفاق باعث شد آقای ف نتواند همسر باردار خود را در طول مسیر همراهی کند. به دلیل بارداری و نیاز زوجه به کمک، جدایی و حمل بار در فرودگاه مسکو منجر به پارگی کیسه آب و تولد زودرس نوزادان شد. در نتیجه، خواهان‌ها با ارائه دادخواست، مطالبه خسارات را از دادگاه خواستارند.

خواننده نیز با رد ادعای خواهان‌ها، استدلال کرده که شرکت هواپیمایی روسی است و خسارت در ژاپن رخ داده، بنابراین دادگاه ایران صالح نیست. به ادعای وی، خواهان به دلیل امتناع از پرداخت جریمه اضافه بار، از پرواز منع شده و خانم ی.ش با مسئولیت خود سفر را ادامه داده است. خواننده، گواهی‌های پزشکی را برای اثبات آسیب به نوزادان کافی ندانسته و تأخیر خواهان در پرداخت جریمه را دلیل نرسیدن به پرواز دانسته است.»

بخش دوم: تحلیل مبانی پرونده

مسئولیت مدنی به دو دسته ی قراردادی و قهری تقسیم می‌شود. مسئولیت مدنی قراردادی، در نتیجه نقض تعهد قراردادی حاصل می‌شود. در مقابل، مسئولیت مدنی قهری ناظر به فرضی است که شخص از تعهدات قانونی و عمومی سرپیچی کند و در نتیجه به دیگری ضرر بزند (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {الف}: ۶۰). بدیهی است که در پرونده مورد بحث، با مسئولیت مدنی قراردادی روبه‌رو هستیم: شرکت هواپیمایی، به موجب قرارداد، تعهد جابه جایی مسافران را پذیرفته است. قاعدتا زمانی این تعهد، اجرا شده است که حمل و نقل

مسافران صورت گیرد. بدین ترتیب و با وجود قرارداد، روشن است که مسئولیت خواننده از نوع قراردادی خواهد بود.

در زمینه قراردادها می دانیم که متعهد باید تعهد خود را به هنگام ایفا نماید و عدم اجرای به موقع تعهد، برای متعهدله حق مطالبه زیان را ایجاد خواهد کرد. این قاعده کلی در حوزه قراردادهای حمل و نقل هوایی نیز قابل اجراست. شرکت های هواپیمایی متعهد هستند تا در زمان مشخصی، مسافران یا کالا را به مقصد معینی برسانند. اساسا در حوزه حمل و نقل هوایی، عامل زمان بسیار حائز اهمیت است و بدین جهت است که این شیوه حمل و نقل از سوی بسیاری از مسافران یا صاحبان کالا برای جابه جایی انتخاب می شود. پس تاخیر در پرواز یا ممانعت از پرواز، نقض تعهد محسوب شده و راه دریافت زیان را برای مسافران یا صاحبان کالا فراهم می کند.

در ماده ۵۵ قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و ماده ۱۷ پیمان ورشو، مسئولیت متصدی حمل و نقل بر پایه فرض تقصیر بیان شده است و تنها در مواردی که ثابت نماید تمام تلاش خود را در جهت جلوگیری از ورود خسارت به عمل آورده و یا جلوگیری از ورود خسارت برای او غیر ممکن بوده است، از بار مسئولیت رهایی می یابد.

در پرونده پیش رو که شرح آن گذشت، شرکت هواپیمایی به تعهد خویش مبنی بر جابه جایی مسافر عمل نکرده است و سبب ورود خسارت به خواهان ها شده است. باید بررسی کرد که آیا این نقض تعهد و ورود خسارت به خواهان ها، منتسب به خواننده است یا از مواردی است که خواننده با وجود فرض تقصیر، مسئولیتی ندارد؟

دادگاه در مسیر استدلال های خود سعی می کند تا با استفاده از دلایل ارائه شده و امارات موجود در پرونده، ارکان مسئولیت را احراز نماید.

۱. تقصیر

بر اساس ماده ۹۵۳ ق.م تقصیر به تعدی و تفریط تعریف شده است. ماده ۹۵۱ این قانون تعدی را به تجاوز از «حدود اذن و متعارف» و ماده ۹۵۲ تفریط را به ترک عملی که به

موجب «قرارداد یا متعارف» لازم است، تعریف کرده است. با توجه به این مواد، می‌توان گفت که تقصیر مفهومی متکی بر عرف اجتماعی است (میرشکاری و ارضی، ۱۴۰۰: ۱۷۲). تقصیر رفتاری است که از یک انسان متعارف در آن صنف و گروه سر نمی‌زند و به همین جهت موجب ضمان است. در این تعریف ملاک نوعی در شخصی لحاظ می‌گردد یعنی نوع افراد در یک صنف. انسان یا نوع افراد شخصی است که از همه حیث در دسته افراد متوسط جامعه قرار می‌گیرد. به علاوه، باید رفتار اعضای هر گروه و صنف را با افراد متعارف همان گروه و صنف مقایسه کرد.

معیار تمیز تقصیر در مسئولیت مدنی تجاوز از قانون و عرف است و در مسئولیت قراردادی نقض عهد و پیمان شکنی است (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {ب}؛ ۱۳۴).

در مسئولیتهای قراردادی، فارغ از نظریات موجود در زمینه مفهوم تقصیر قراردادی (ر.ک کاتوزیان، ۱۴۰۲: ش ۳۸-۴۱)، صرف نقض تعهد، تقصیر به شمار آمده و موجب ضمان است مگر با اثبات وجود علت خارجی و احتراز ناپذیر، معلوم شود عدم اجرای تعهد منسوب به متعهد نیست (ماده ۲۲۷ ق.م).^۱ ذکر این نکته لازم است که برای مطالبه خسارت ناشی از عدم انجام تعهد، اثبات تقصیر متعهد، ضروری است (ماده ۵۱۵ قانون آ.د.م)^۲ با این تفاوت که صرف اثبات تخلف از اجرای تعهد، به منزله تقصیر متعهد است (شمس، ۱۴۰۳: ۴۲۹؛ نظر مخالف ر.ک کاتوزیان، ۱۴۰۲: {ب}؛ ۱۰۶). تعهد متصدی در مورد حمل و نقل هوایی بین‌المللی، تعهد به وسیله است و بر اساس ماده ۱۷ پیمان ورشو، در خصوص متصدی حمل و نقل، اماره تقصیر جاری است و مسافر کافی است که ورود خسارت در طول پرواز یا هنگام سوار شدن یا پیاده شدن از هواپیما را اثبات کند. هر جا تعهد به وسیله بوده و قانون، فرض تقصیر را برای متعهد پیش‌بینی کرده باشد، متعهد با اثبات رعایت همه احتیاط‌های

^۱. تخلف از انجام تعهد وقتی محکوم به تادیه خسارت میشود که نتواند ثابت نماید که عدم انجام به واسطه علت خارجی بوده است که نمیتوان مربوط به او نمود.

^۲. خواهان حق دارد ضمن تقدیم دادخواستیا در اثنای دادرسی یا به طور مستقل جبران خسارت ناشی از دادرسی یا تاخیر انجام تعهد یا عدم انجام آن را که به علت تقصیر خوانده نسبت اداء حق یا امتناع از آن به وی وارد شده یا خواهد شد

ضروری برای احتراز از ورود خسارت به متعهدله، می تواند از جبران خسارت مبرا گردد. بند اول ماده ۲۰ پیمان ورشو به این موضوع اشاره دارد. در نتیجه مسئولیت متصدی ناظر به رعایت احتیاط و کوشش در راه احتراز از ورور خسارت به مسافر است که با پیش بینی فرض مسئولیت برای متصدی، تعهد به وسیله وصف اصلی خود را از دست داده و به تعهد به نتیجه نزدیک شده است.

۲. زیان

متعهدله هنگامی می تواند ادعای خسارت نماید که اثبات کند در نتیجه عدم اجرای تعهد یا تاخیر در آن ضرری به وی رسیده است. هرگاه متعهدله از عدم اجرای تعهد یا تاخیر در اجرا به هیچ وجه متضرر نشده باشد، حق مطالبه خسارت نخواهد داشت (صفایی، ۱۳۹۸: ۲۳۱).
ضرر به دسته دسته تقسیم می گردد:

۱_ ضرر مادی: ضرری است که به اموال و حقوق مالی مربوط می گردد. از بین رفتن اعیان اموال، کاهش ارزش اموال، مالکیت معنوی، از بین رفتن منفعت و حق مشروع اشخاص ضرر مادی محسوب می شوند (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {الف}؛ ۲۴۲).

۲_ ضرر معنوی: ضرری است که به آبرو، حیثیت، اعتبار و عواطف اشخاص مربوط می شود.
۳_ ضرر بدنی: ضرری است که به تمامیت جسمانی شخص وارد می آید که غالباً با زیان های مادی و معنوی همراه است.

خسارت های ناشی از ضرر بدنی را می توان به چهار گروه تقسیم کرد: ۱_ هزینه های درمان و توابع آن

۲_ از کارافتادگی و عدم اهلیت ۳_ ضرر های وارده به نزدیکان زیان دیده ۴_ ضرر معنوی وارده به زیان دیده و نزدیکان او (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {الف}؛ ۲۴۶).

خواهان علاوه بر ورود ضرر، باید اثبات کند که نقض تعهد از سوی متعهد، موجب ضرر او شده است. به عبارت دیگر اگر تعهد از سوی متعهد اجرا می شد، چنین ضرری به زیان دیده وارد نمی شد. بنابراین، اگر یک علت خارجی مانند اسباب قهری یا فعل شخص ثالث یا خود

زیان دیده، سبب عهد شکنی بوده باشد، متعهد محکوم به پرداخت خسارت نمی شود، زیرا با وجود علت خارجی، رابطه سببیت میان تخلف متعهد و ضرر وارده به متعهدله قطع می شود. رابطه سببیت بر اساس دقت عرف احراز می گردد (ره پیک، ۱۳۸۸: ۶۸). رابطه سببیت مفروض نیست و در هر مورد متعهدله باید آن را اثبات نماید. یکی از نتایج وجود رابطه سببیت عرفی بین عدم اجرای تعهد و خسارت وارده، این است که تنها ضرر مستقیم قابل جبران است. از عدم اجرای قرارداد ممکن است خسارات متعددی به متعهدله وارد شود اما تنها خسارت مستقیم قابل مطالبه است و خسارات با واسطه و غیر مستقیم قابل جبران نیستند. این ویژگی به صراحت در ماده ۵۲۰ قانون آیین دادرسی مدنی مورد اشاره قرار گرفته است. منظور از ضرر مستقیم بدین معنی نیست که هیچ واسطه و فاصله ای در ایراد خسارت وجود نداشته نباشد، بلکه بدان معناست که عرف، ضرر وارده را ناشی از عدم اجرای تعهد بداند و متعهد را سبب و مسئول قلمداد کند (امامی، ۱۳۹۹: ۲۹۷؛ صفایی، ۱۴۰۲: ۲۳۵؛ میرشکاری و ارضی، ۱۴۰۰: ۱۷۵). ضرری قابل جبران است که قابل پیش بینی بوده باشد. دو مبنا بر اینکه خسارت غیر قابل پیش بینی قابل مطالبه نمی باشد، ذکر شده است: الف) در قراردادهای اصل حاکمیت اراده، جریان دارد و بر پایه آن، خواسته ها و پیش بینی های طرفین ملاک عمل است و ضرری که قابل پیش بینی نباشد، در واقع در قلمرو اراده طرفین وارد نشده و ناشی از توافق متعاقدين نمی باشد. ب) در ضرر های غیر قابل پیش بینی رابطه سببیت عرفی مخدوش است. منظور از ضرر غیر قابل پیش بینی، ضرری است که غالبا قابل پیش بینی نباشد والا چنانچه متعهد بر اثر بی تجربگی، بی اطلاعی و اهمال کاری، پیدایش ضرر را پیش بینی نکند در حالی که پیش بینی ایراد خسارت متعارف و طبیعی باشد، باید پاسخگوی عمل خود باشد (صفایی، ۱۴۰۲: ۲۳۵؛ امامی، ۱۳۹۹: ۲۹۷). ضرری قابل جبران است که مسلم باشد نه احتمالی. ضرر مسلم، زبانی است که تحقق یافته است که یا به حکم عادت وجود آن در آینده مسلم به نظر برسد. در خصوص عدم النفع، درجه احتمال فوت منفعت باید به اندازه ای باشد که در دید عرف، ضرر مسلم بوده و نه

صرفاً از دست دادن بخت و امکان باشد (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {الف}؛ ۲۴۳)

آخرین ویژگی برای ضرر قابل جبران، ضرری است که جبران آن در قرارداد تصریح شده باشد یا عرفاً لازم باشد یا صریحاً در قانون پیش بینی شده باشد. در عرف بازار کنونی، اغلب و شاید در همه موارد، متعهد را مسئول جبران خسارات ناشی از نقض تعهد خود می داند و لذا نیازی به تصریح آن در قرارداد و قانون نمی باشد (امامی، ۱۳۹۹: ۲۹۹؛ کاتوزیان، ۱۴۰۲: {الف}؛ ۲۶۹؛ صفایی، ۱۴۰۲: ۲۴۲).

در جمع بندی مطالب فوق یادآور می شویم که در مسئولیت های قراردادی، متعهدله برای مطالبه خسارت باید امور ذیل را ثابت نماید:

الف) تعهدی وجود داشته است.

ب) تعهد از سوی متعهد اجرا نشده است. اثبات عدم اجرای تعهد از سوی متعهد، اثبات تقصیر متعهد است (کاتوزیان، ۱۴۰۲: {ب}؛ ۱۶۷).

ج) ضرری مستقیم و قابل پیش بینی از عدم اجرای تعهد به متعهدله وارد شده است.

بخش سوم: تحلیل رویدادهای پرونده

پس از تحلیل مبانی پرونده حاضر، لازم است رویدادهای موضوعی و حکمی پرونده نیز بررسی گردد.

در پرونده پیش رو هر سه نوع زبانی که شرح آن گذشت، مورد مطالبه قرار گرفته است. پیش از ورود به وقایع پرونده باید قوانین حاکم بر دعوا و صلاحیت دادگاه را احراز نماییم.

بند اول: حل تعارض صلاحیت دادگاه ها

در خصوص صلاحیت دادگاه، خواننده ایراد کرده است که شرکت هواپیمایی روسی و محل وقوع خسارت کشور ژاپن است و لذا دادگاه ایران صلاحیت رسیدگی به دعوای مطروحه را ندارد. دادگاه پیش از ورود به ماهیت پرونده، ناگزیر است در خصوص صلاحیت خود و قانون حاکم بر دعوا تصمیم گیری نمایند.

مسئله تعارض صلاحیت دادگاه ها هنگامی پیش می آید که دست کم یک عامل خارجی در

دعوا موجود باشد. دو نکته در این زمینه لازم است مورد اشاره قرار بگیرد: ۱- حل مسئله تعارض صلاحیت دادگاه ها همواره مقدم بر حل مسئله تعارض قوانین است. ۲- صلاحیت دادگاه الزاما به معنای صلاحیت قانون کشور متبوع دادگاه نمی باشد (الماسی، ۱۴۰۲: ۸). برای حل تعارض صلاحیت دادگاه ها ابتدا باید رابطه حقوقی بین طرفین توصیف گردد. توصیف بدین معناست که رابطه حقوقی مطروحه در کدام از دسته های ارتباط قرار داد (الماسی، ۱۴۰۲: ۸۰). در علم تعارض قوانین به منظور طرح درست مسائل و یافتن راه حل صحیح آنها روابط حقوقی متجانس را در دسته هایی که آنها را دسته های ارتباط می گویند تقسیم می کنند مانند احوال شخصیه، اموال و قراردادهای (الماسی، ۱۴۰۲: ۱۵). بین تعارض قوانین و تعارض دادگاه ها یک همبستگی وجود دارد و همین موجب تاثیر متقابل آنها بر یکدیگر می شود به گونه ای که دادگاه صالح، اصولا قواعد حل تعارض کشور متبوع خود را اجرا می کند (الماسی، ۱۴۰۲: ۱۲ و ۱۳)

همانطور که پیش تر گفتیم در مانحن فیه با مطالبه خسارات ناشی از عدم انجام قرارداد حمل و نقل هوایی رو به رو هستیم. بر اساس مواد ۵۱۵ تا ۵۲۲ قانون آیین دادرسی مدنی، خسارات به سه دسته تقسیم می شوند: ۱- خسارات ناشی از تاخیر در انجام تعهد یا عدم انجام آن ۲- خسارت ناشی از عدم پرداخت دین ۳- خسارات دادرسی.

لذا دادگاه برای احراز صلاحیت خود باید در بین مواد باب نهم قانون آیین دادرسی مدنی (مطالبه خسارت و اجبار به انجام تعهد) بررسی و مذاقه نماید. در قانون جدید، در خصوص مرجع صالح رسیدگی به دعاوی مستقل خسارت تعیین تکلیف نگردیده است، در حالی که ماده ۴۲ قانون سابق مقرر می داشت که دعاوی مستقل خسارت در صلاحیت دادگاهی است که دعوی اصلی در آن خاتمه یافته است. بنابراین، در حال حاضر با توجه به عدم تعیین دادگاه صالح در دعاوی خسارت ناشی از عدم انجام تعهد، چاره ای نداریم جز اینکه به قاعده عام صلاحیت محلی رجوع کرده و دعوا را از حیث صلاحیت محلی در صلاحیت دادگاه محل اقامت خوانده قرار می دهیم (شمس، ۱۴۰۲: ۴۳۳). خوانده ی دعوا یک شرکت

هواپیمایی است که مرکز اصلی آن در روسیه قرار دارد. پس مسلماً خواهان امکان طرح دعوی مزبور در محل اقامت شرکت یعنی مرکز اصلی شرکت را دارد.

ماده ۲۳ قانون آیین دادرسی مدنی بیان می‌دارد که اشخاص خارج از شرکت، می‌توانند دعوی ناشی از تعهدات شرکت در مقابل خویش را در محل وقوع قرارداد یا محل اجرای آن اقامه نمایند. ممانعت از پرواز یکی از مصادیق عدم اجرای تعهدات شرکت هواپیمایی بلکه اجلی مصداق آن می‌باشد.

قسمت اخیر ماده ۲۳ بیان می‌دارد که اشخاص خارج از شرکت می‌توانند دعوی ناشی از تعهدات شعب شرکت در مقابل خویش را در دادگاه محل شعبه طرف قرارداد، اقامه نمایند. نص مزبور حق انتخابی را که در ماده ۱۳ و صدر ماده ۲۳ برای خواهان پیش بینی شده است را نفی نمی‌کند (شمس، ۱۴۰۲: ۴۳۹ و ۴۴۰). نتیجه چنین می‌شود که در پرونده مزبور خواهان می‌تواند در محل وقوع قرارداد (ژاپن)، محل اجرای قرارداد یا ارائه خدمت (ایران)، دادگاه محل شعبه شرکت (ژاپن) و مرکز اصلی شرکت (روسیه) اقامه نماید. به این نوع از صلاحیت، صلاحیت اقتরانی گفته می‌شود که خواهان مخیر است در هر کدام از محل های مذکور طرح دعوا نمایند اما پس از طرح دعوا در یکی از مراجع محلی صالح، دیگر حق اقامه دعوا در محل دیگر را ندارد. این نتیجه دقیقاً همان نتیجه ای است که کنواسیون مونترال در بند ۱ ماده ۳۳ یعنی محل مقصد (ایران) به آن اشاره کرده است.

اکنون به بررسی استدلال های دادگاه در احراز صلاحیت دادگاه ایرانی می‌پردازیم. در ابتدا به درستی توصیف رابطه حقوقی را انجام می‌دهد. در ادامه به نظر می‌رسد که دادگاه به درستی به همبستگی و تاثیر متقابل تعارض قوانین و تعارض دادگاه ها توجه دارد. به دلیل همین ارتباط است که معمولاً قاضی مسئله تعارض قوانین و تعارض دادگاه ها را با هم مدنظر قرار می‌دهد و در آغاز رسیدگی قضایی بر حسب قانونی که باید به موقع اجرا گذارد خود را صالح برای رسیدگی به دعوا اعلام می‌دارد (همان، ۱۴۰۲: ۱۳ و ۱۴). علت استناد دادگاه به ماده ۹۶۸ قانون مدنی و سپس بند یک ماده ۳۳ کنواسیون مونترال به دلیل

همین تاثیر متقابل است. یعنی دادگاه پس از احراز قانون حاکم بر قضیه، صلاحیت خود را بر اساس آن اعلام داشته است.

دادگاه در ادامه استدلال های خود بیان داشته است که ادعای خوانندگان مبنی بر غیر قراردادی بودن موضوع پذیرفته و دادگاه روسیه را صالح به رسیدگی می داند. پیش تر بیان گردید که چرا دادگاه روسیه صالح به رسیدگی می باشد که اساساً با غیر قراردادی بودن موضوع ارتباطی ندارد.

ماده ۱۳ قانون آیین دادرسی مدنی اولاً در خصوص دعاوی بازرگانی و دعاوی راجع به اموال منقول که از عقود و قراردادها ناشی شده می باشد و ارتباطی با ما نحن فیه ندارد گرچه حکم آن به مانند ماده ۲۳ می باشد اما بهتر بود به دلیل ارتباط موضوع با ماده ۲۳، در رای به آن استناد می گردید.

بند دوم: حل تعارض قوانین

پس از احراز صلاحیت دادگاه ایران، نوبت به تعیین قانون حاکم بر رابطه حقوقی توصیف شده می رسد. بیان گردید در پرونده حاضر با یک قرارداد رو به رو هستیم که در اکثر نظام های حقوقی تابع قانون مورد توافق طرفین است که اصطلاحاً آن را قانون منظور طرفین می نامند (الماسی، ۱۴۰۲: ۲۲۱). قانون حاکم بر قرارداد، به دو دسته قانون حاکم بر ایجاد قرارداد و قانون حاکم بر تعهدات قراردادی تفکیک می شود (الماسی، ۱۴۰۲: ۲۲۸). در ما نحن فیه اختلاف حاصله ناشی از عدم اجرای تعهدات قراردادی شرکت هواپیمایی است. قانون مدنی در ماده ۹۶۸ به بیان قانون حاکم بر تعهدات قراردادی می پردازد: «تعهدات ناشی از عقود تابع قانون محل وقوع عقد است مگر اینکه متعاقدين اتباع خارجه بوده و آن را صریحاً یا ضمناً تابع قانون دیگری قرار داده باشند.

بنابر قاعده ی مورد اقتباس در وضع ماده، اصل تبعیت قاعده حل تعارض از قوانین ماهوی و مشکلات عملی ماده در مراودات بین المللی در صورت امری دانستن آن، چاره ای جز آن نیست که قاعده مندرج در ماده ۹۶۸ را تکمیلی و اختیاری بدانیم یعنی متعاقدين حق

دارند قانون حاکم بر تعهدات قراردادی را خود انتخاب کنند. لذا تفسیر و خوانش صحیح از ماده این است که اصولاً تعهدات ناشی از عقد تابع قانون محل انعقاد است مگر اینکه طرفین آن را تابع قانون دیگری قرار دهند (الماسی، ۱۴۰۲: ۲۳۰).

زمانی که شما برای یک پرواز بین المللی، اقدام به خرید بلیط (قرارداد حمل و نقل) می کنید، در خصوص قانون حاکم بر اختلافات ناشی از عدم اجرای قرارداد، توافقی بین طرفین واقع نمی شود گرچه برخی موارد مانند شرایط استرداد بلیط و کنسلی مورد توافق قرار می گیرد. پس قانون حاکم بر دعوا بر اساس ماده ۹۶۸ قانون مدنی، قانون محل انعقاد قرارداد یعنی ژاپن می باشد. کشور ژاپن بر خلاف کشور ایران به کنوانسیون مونترال (کنوانسیون راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل بین المللی هوایی ۱۹۹۹) ملحق شده است. مشروح استدلال دادگاه در خصوص حاکم بودن کنوانسیون مونترال در دعوای مطروحه، محدود به همین مواردی است که در بالا بیان گردید. در ادامه استدلال های بیشتری در خصوص صلاحیت کنوانسیون مونترال تبیین خواهد شد.

در حقوق بین الملل خصوصی، به طور کلی دو روش برای حل تعارض قوانین وجود دارد: الف) روش اصولی یا جزمی، ب) روش حقوقی یا انتخاب انسب.

این مسئله که کدام روش برای حل تعارض قوانین بهتر است؛ بستگی به خصوصیات موضوع مطروحه دارد و بر حسب غلبه جنبه سیاسی یا حقوقی، روش مناسب انتخاب می گردد. اعمال روش اصولی در مورد موضوعاتی که بیشتر جنبه سیاسی دارد مانند صلاحیت دادگاه ها، مناسب تر است اما در مورد موضوعاتی مانند قراردادهای بین المللی که بیشتر جنبه حقوقی دارد، روش حقوقی مناسب تر است (الماسی، ۱۴۰۲: ۳۷). در روش حقوقی، هرگاه مسئله ای از مسائل تعارض قوانین مطرح می شود، فارغ از آنکه منافع و مصالح خاص هر کشوری چیست راه حل مسئله از لحاظ علمی جستجو می شود تا قانون مناسب لحاظ گردد. برای پیروان این شیوه، آنچه اهمیت دارد این است که قاعده ای که برای حل تعارض قوانین انتخاب می شود از نظر علمی و نظری یک قانون مناسب باشد (الماسی، ۱۴۰۲: ۳۶).

در پرونده حاضر، با دو قانون مواجه هستیم: قانون ایران و کنوانسیون مونترال؛ چرا که مسئله با سه کشور ژاپن و روسیه و ایران برخورد دارد. دو کشور روسیه و ژاپن بر خلاف ایران به کنوانسیون مونترال ملحق شده اند. مسئله ما، یک مسئله مربوط به حوزه قراردادهای بین المللی است که پیش تر بیان شد برای تعیین قانون مناسب، باید از روش حقوقی بهره گرفت. به چند علت کنوانسیون مونترال، قانون مناسب در دعوی مطروحه است: ۱- مسئله مربوط به یک قرارداد هوایی بین المللی است نه یک پرواز داخلی. ۲- کنوانسیون مونترال یک قانون منتخب بین المللی در زمینه حمل و نقل هوایی بین المللی است که بسیاری از کشورها به آن ملحق شده اند. ۳- مرکز اصلی شرکت در روسیه قرار دارد. ۴- نمایندگی شرکت در ژاپن است.

۵- قسمتی از حمل و نقل واحد بین دو کشور عضو کنوانسیون (ژاپن به روسیه) واقع شده است. ۶- محل انعقاد قرارداد حمل و نقل، کشور ژاپن است. این در حالی ست که تنها عامل ارتباط کشور ایران با این قرارداد، مقصد واقع شدن آن است. لذا به قدری سنگینی ترازوی حل تعارض به سمت کنوانسیون مونترال است که از لحاظ علمی، تردیدی در مناسب بودن آن وجود ندارد. عدالت نیز اقتضا دارد که در یک پرواز بین المللی، یک کنوانسیون بین المللی بر قضیه حاکم باشد.

بند سوم: زیان های ناشی از عدم انجام تعهد

پیش از بحث درباره هر یک از زیان های سه گانه، مجدد یادآور می شویم که در مسئولیتهای قراردادی، صرف عدم انجام تعهد به منزله تقصیر متعهد است. تعهد متصدی حمل و نقل هوایی بین المللی، تعهدی به وسیله است؛ با این قید که قانونگذار اماره تقصیر را علیه او پیش بینی نموده است. متصدی در صورتی از مسئولیت معاف می شود که رعایت همه احتیاطات لازم یا احتراز ناپذیر بودن ایراد خسارات را اثبات نماید. ماده ۱۷ و بند اول ماده ۲۰ پیمان ورشو به این احکام اشاره نموده بود. کنوانسیون مونترال نیز در ماده ۱۹ این احکام را پیش بینی کرده است.

فصل سوم کنوانسیون (از مواد ۱۷ تا ۳۷) در خصوص مسئولیت متصدی حمل و میزان غرامت قواعد مهمی را مقرر نموده است.

بیان کردیم در پرونده پیش رو با هر سه نوع خسارت بدنی، مادی و معنوی مواجه هستیم که به ادعای خواهان ها تمامی این خسارات به دلیل ممانعت از پرواز به بار آمده است. در نهایت نیز باید رابطه سببیت عرفی میان تقصیر متعهد و زیان های وارده احراز گردد. می دانیم که شعبه شرکت هواپیمایی در ژاپن قرار دارد و لذا هر کجا صحبت از متصدی حمل می شود، منظور همان نماینده متصدی است که طبق ماده ۳۰ کنوانسیون همان مسئولیت های متصدی اصلی را دارا خواهد بود.

۱. زیان های مادی

خواهان ادعا دارد که اولاً قرارداد حمل و نقلی وجود داشته است. ثانیاً قرارداد به وسیله متعهد اجرا نگردیده است. ثالثاً از عدم اجرای تعهد خساراتی به او وارد شده است. رابعاً این خسارات تمام ویژگی های ضرر قابل جبران را دارد.

کنوانسیون در خصوص مسئولیت متصدی در زمینه ممانعت از پرواز حکمی ندارد و شاید این یکی از نواقص این کنوانسیون که نسخه روزآمد پیمان ورشو است، به شمار آید. عدم اجرای تعهد بیشترین ارتباط را با در تاخیر در اجرای تعهد دارد؛ منتهی تاخیر در اجرای تعهد، عدم اجرای جزئی تعهد به شمار می آید و جبران آنها تابع مقررات یکسانی است (صفایی، ۱۴۰۲: ۲۲۸). در کنوانسیون در ماده ۱۹ راجع به خسارت ناشی از تاخیر بیان می دارد:

«متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از تاخیر در حمل و نقل هوایی مسافر، بار همراه مسافر یا کالا می باشد، مع هذا، چنانچه متصدی حمل ثابت نماید که وی و خدمه و نمایندگان کلیه تدابیر منطقاً لازم برای جلوگیری از خسارت را به عمل آورده اند یا اینکه ثابت نماید اتخاذ چنین اقداماتی برای او یا خدمه و نمایندگان غیر ممکن بوده است، مسئول خسارات ناشی از تاخیر نمی باشد.»

این ماده به روشنی بر این موضوع دلالت دارد که متصدی حمل باید تمام تلاش خود را به کار گیرد تا از ورود خسارت به مسافر جلوگیری شود لکن چنانچه با رعایت تمام جوانب ضرری به مسافر برسد یا اساساً ورود خسارت قابل پیش بینی نباشد، مسئولیتی ندارد. دادگاه در قسمتی از رای اشاره کرده است که در پرونده حاضر، متصدی با ممانعت از پرواز و الزام به تهیه بلیط جایگزین، تاخیر در رساندن مسافر را نیز مرتکب شده است. البته تاخیر در پرواز با تاخیر در رساندن مسافر تفاوت دارد و اگر منظور دادگاه از این عبارت این بوده است که به هر حال ممانعت از پرواز باعث تاخیر مورد نظر ماده ۱۹ کنوانسیون می گردد، به نظر درست نمی باشد. شاید به همین دلیل دادگاه در ادامه استدلال های خود اشاره دیگری به آن نمی نماید.

تا اینجای کار مشخص گردید که متصدی با ممانعت از سوار شدن مسافر مرتکب تقصیر شده است و از این راه خساراتی به مسافر وارد شده است و از آنجا که فرض بر مسئولیت متصدی است؛ او باید رفتار محتاطانه خود یا خارجی بودن علت ورود خسارت را ثابت نماید. در شرح پرونده بیان شد که علت ممانعت از پرواز خواهان (شوهر)؛ اضافه بار به میزان دو کیلوگرم بوده است. دادگاه در ادامه با بررسی مدارک، گزارشات و قرائن موجود در پرونده، به بررسی رفتار متصدی پس از ممانعت از سوار شدن می پردازد:

۱- اجازه کاهش میزان بار به مسافر داده نشده است و تنها الزام به پرداخت جریمه گردیده است در حالی که طبق مقررات شرکت هواپیمایی؛ مسافر با عدم پرداخت جریمه می تواند بدون بار وارد هواپیما شود و این اجازه به او داده نشده است.

۲- خواهان برای دو کیلو اضافه بار ملزم به پرداخت ۱۰۰ دلار بود. با این وجود نماینده متصدی فقط این را قبول می کرده است در حالی که مقررات شرکت در خصوص جریمه اضافه به دلار و یورو نیز اشاره نموده است. این کاملاً منطقی است که یک متصدی حمل و نقل هوایی بین المللی تنها یک واحد پول را نپذیرفته باشد و به واحد پول های رایج در عرصه بین الملل یعنی دلار و یورو نیز در مقررات خود اشاره کرده باشد.

۳- طبق قرائن موجود در پرونده، خواهان دو مرتبه از دستگاه خود پرداز ین دریافت کرده است که دلالت بر عدم اعلام دقیق مبلغ جریمه از سوی نماینده دارد.

۴- طبق آنچه در متن رای آمده است این نکته برداشت می شود که مبلغ پرداختی از سوی خواهان همچنان ۳۰ ین از مبلغ قابل پرداخت کمتر بوده است. این ادعا با مانده حساب خواهان مغایرت دارد. از طرفی خود خواهان مدعی است که ۳۰ ین باقی مانده را از همسرش که در هواپیما نشسته بود دریافت و به نماینده ارائه می نماید لکن نماینده از قبول آن خودداری کرده و در مقابل با صرف زمان طولانی اقدام به تخلیه بار مسافر می کند. این در حالی است که طبق مقررات شرکت تخلیه بار مسافر تنها در صورت تاخیر در سوار شدن مسافر است نه تاخیر در پرداخت جریمه اضافه بار؛ گرچه به نظر تاخیر در پرداخت جریمه با تاخیر در سوار شدن مسافر ملازمه دارد چرا که تا زمانی اضافه بار کم نشود یا جریمه آن به نماینده متصدی پرداخت نگردد، اجازه سوار شدن به مسافر داده نمی شود و طبیعتاً تاخیر در پرداخت جریمه موجب تاخیر در سوار شدن می شود.

با توجه به شواهد بالا مشخص می گردد که نماینده متصدی نه تنها رفتار متعارف و محتاطانه نداشته بلکه خود مانعی برای سوار شدن مسافر ایجاد کرده و موجب ورود خسارت به او شده است لذا مسئولیت او به جبران محقق است.

دادگاه پس از احراز موارد بالا، به تمام خسارات مادی مورد مطالبه رای می دهد. دادگاه عرفاً این خسارات را مستقیماً و بلا واسطه ناشی از عدم اجرای تعهد یعنی ممانعت از پرواز می داند به طوری که اگر تعهد از سوی متعهد اجرا می شد، چنین زیان های به مسافر وارد نمی شد. این خسارات تحقق یافته و عرفاً قابل جبران می باشد.

اولین زیان مادی که خواهان مطالبه نموده بود، زبانی ناشی از خرید بلیط جایگزین بود. به دلایلی که در بالا گفته شد این زیان الزاماً باید جبران گردد. دادگاه در خصوص جبران این زیان به بند ۵ ماده ۲۲ کنوانسیون مونترال استناد کرده است. ماده ۲۲ کنوانسیون در خصوص میزان مسئولیت متصدی در رابطه با تاخیر، بار همراه مسافر و کالا می باشد. بند ۱

ماده ۲۲ مسئولیت متصدی در خسارات ناشی از تاخیر در پرواز را به ۴۱۵۰ حق برداشت ویژه محدود کرده است و در بند ۵ بیان می دارد این محدودیت است مشروط بر آن است که خسارت در اثر فعل یا ترک فعل متصدی، خدمه یا نمایندگانش با قصد ورود خسارت یا بی احتیاطی و با علم به احتمال ورود خسارت انجام نیافته باشد. از طرفی گفتیم که جبران خسارات ناشی از تاخیر یا عدم اجرای تعهد تابع احکام یکسانی هستند. در نتیجه دادگاه با این مقدمات و استنادی که به بند ۵ ماده ۲۲ می نماید به هر میزان خسارتی می تواند رای بدهد. مسیری که دادگاه در جبران خسارات دنبال می کند، منطبق با اصل جبران کامل خسارت که در مقدمه کنوانسیون به آن اشاره است، می باشد.

بر همین اساس دادگاه در خصوص خسارات ناشی از تهیه بلیط جایگزین، هزینه رفت و برگشت به فرودگاه و هزینه اقامت در توکیو، خوانده را محکوم می نماید.

در خصوص خسارت ناشی از ممانعت از پرواز که خواهان مبلغ آن را ۶۰۰ یورو اعلام کرده است؛ دادگاه علاوه بر مبانی فوق و بنابر آنکه کنوانسیون مونترال مقرر صریحی در این خصوص ندارد، به عرف شرکت های هواپیمایی که برای چنین مسافتی، این مقدار مبلغ را پرداخت می کنند، استناد کرده است تا موجه بودن رای مورد خدشه قرار نگیرد. در نهایت هم بیان می کند مبلغ اعلامی، در محدوده مقرر بند ۱ ماده ۲۲ کنوانسیون در زمینه خسارت ناشی از تاخیر (که متجانس خسارت ناشی از عدم اجرای قرارداد است) نیز می باشد.

در خسارت اخیر دادگاه به ماده ۲۱۹ ق.م نیز استناد می نماید. ماده ۲۱۹ ق.م مشتمل بر سه اصل نسبی قراردادهای، لزوم قراردادهای و لازم الاتباع بودن اجرای قراردادهای اشاره دارد و از آنجا که نسبت به اساس قرارداد حمل و نقل خدشه ای وارد نشده بود، نیازی به استناد به این ماده نیست گرچه در دعاوی قراردادی دادگاه ها غالباً به آن استناد می نمایند.

استناد دیگر دادگاه به ماده ۲۹ کنوانسیون می باشد. ماده ۲۹ به این مهم پرداخته است که دعاوی خسارت ناشی از حمل و نقل هوایی بین المللی، تنها مشروط به شرایط و حدود

مسئولیت مقرر در این کنوانسیون قابل طرح است؛ خواه مستند دعوا کنوانسیون باشد یا بر مبنای قرارداد حمل و نقل یا مسئولیت مدنی طرح شده باشد. به علاوه خسارات تنبیهی و عبرت آموز که ماهیت جبران ندارند، قابل مطالبه نیستند. علت استناد دادگاه این است که چنانچه خسارت بر مبنای قرارداد نه به استناد کنوانسیون مطرح شده باشد نیز در دامنه شمول شرایط و مقررات کنوانسیون قرار می گیرد. ماده ۲۶ کنوانسیون نیز مقرر می دارد که در قراردادهای حمل هر گونه شرطی مبنی بر سلب مسئولیت یا کاهش مسئولیت متصدی از آنچه در کنوانسیون پیش بینی شده است؛ باطل و غیر مبطل است.

۲. زیان معنوی

جبران زیان معنوی در نظام حقوقی ما با سه چالش در زمینه قابلیت مطالبه، روش اثبات و شیوه جبران رو به رو بوده است.

قابلیت مطالبه ضرر معنوی در شرع و قانون امری مصرح است و هیچ تردیدی در آن وجود ندارد. اساساً حدیث معروف لاضرر در خصوص یک ضرر معنوی از سوی پیامبر مکرم اسلام (صلی الله علیه و

آله و سلم) صادر شده است (جهت مطالعه بیشتر ر.ک به میرشکاری و ملکوتی، ۱۳۹۹: ۳۶). از سوی دیگر می دانیم که ملاک اصلی برای تعیین مصادیق ضرر، عرف است و امروزه عرف آسیب به آبرو، حیثیت، اعتبار و عواطف شخصی را ضرر تلقی می کند. قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ در ماده ۱ و قانون آیین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۹۲ در ماده ۱۴، زیان معنوی را صراحتاً به رسمیت می شناسند.

در زمینه اثبات زیان معنوی بهترین شیوه ارجاع امر به کارشناس است. با توجه به نقشی که روان شناسان و روان پزشکان در بررسی آسیب های روحی دارند، قاضی می تواند به کمک آنان به ارزیابی دقیق میزان خسارت وارده به احساسات زیان دیده و گزینش بهترین شیوه جبران بپردازد (میرشکاری و ملکوتی، ۱۳۹۹: ۴۶). گرچه برخی دادگاه ها تلاش می کند خود را در موقعیت خواهان تصور کرده و بر اساس میزان خسارت را ارزیابی نمایند.

بدیهی است این روش از خطای بیشتری برخوردار است و جنبه توجیه پذیری کمتری دارد. بیشترین چالش ها در زمینه امکان جبران زیان معنوی از طریق مادی یعنی پرداخت پول است به گونه ای که در پرونده حاضر نیز قاضی در رای خود به آن اشاره می نماید. سیره عملی رسول اکرم (صلی الله علیه و

آله و سلم) در تایید اقدام حضرت علی (علیه السلام) در جبران خسارت معنوی وارده توسط خالد بن ولید به قبیله ای از مسلمانان از طریق پرداخت پول، نظرات فقهای متاخر، ماده ۱۰ ق.م.م و تبصره ۱ ماده ۱۴ ق.آ.د.ک بیانگر امکان جبران خسارت معنوی از طریق پول است (میرشکاری و ملکوتی، ۱۳۹۹: ۲۹). با توجه به مواد فوق الذکر؛ دادگاه در انتخاب بهترین روش برای جبران زیان معنوی اختیار دارد و با توجه به اوضاع و احوال هر قضیه و هدف جبران در خسارات معنوی که تسکین و تشفی خاطر زیان دیده است می تواند بهترین شیوه را انتخاب و در صورت جبران از طریق پرداخت پول، میزان آن را نیز تعیین نماید. استفاده از تخصص کارشناسان در این راه به قاضی کمک فراوانی می نماید.

دادگاه در خصوص خسارت معنوی ناشی از ممانعت از پرواز، در ابتدا بیان می دارد گرچه قانون ژاپن بر دعوا حاکم است اما جبران این نوع خسارت از طریق پول، در هر سه نظام حقوقی ژاپن، ایران و روسیه امکان پذیر است. این عبارت دلالت بر این موضوع می کند که دادگاه از پیش بهرین شیوه جبران در قضیه مطروحه را پرداخت وجه نقد می داند. ورود خسارت معنوی به خواهان ها نیز مفروض دادگاه است بی آنکه در خصوص چگونگی احراز و اثبات زیان معنوی مطالبی در رای ارائه بیاورد. صرفاً در خصوص زوجه بیان می دارد: «اقدامات انجام شده سبب شد ایشان این سفر طولانی را در حالت بارداری دوقلو به تنهایی انجام دهد و از لحاظ معنوی و روحی دچار اضطراب و ترس شدید شود که به سلامت روحی و روانی وی آسیب وارد کرده است و عدم جبران این خسارت، هدف کنوانسیون مونترال را محقق نمی کند»، لذا لازم بود تا در جهت موجه بودن رای، دادرس مباحثی را در زمینه توجیه انتخاب روش جبران و چگونگی احراز زیان معنوی مطرح می نمود.

بیان شد که چنانچه پول به عنوان شیوه جبران خسارت معنوی انتخاب گردد، میزان آن باید بر اساس اوضاع و احوال پرونده و هدف از جبران زیان معنوی تعیین شود. گاهی این میزان در قوانین به صورت قطعی یا با تعیین حداقل، مشخص گردیده است. در مواردی که خسارت متجانسی مانند خسارت بدنی یا مالی وجود دارد، میزان به همان مقدار تعیین می شود. در برخی موارد مبلغ خسارت به میزان هزینه هایی که خواهان نموده است، معین می شود. گاهی هم مبلغی بدون استناد و به صلاح دید دادگاه اعلام می گردد. در پرونده حاضر، دادگاه بدون هیچ استناد و توجیهی دقیقاً به همان مبلغی که خواهان در دادخواست مطالبه نموده، رای داده است بی آنکه بیان کند بنا بر چه اوضاع و احوال یا قرائن و مدارکی این مبلغ را پذیرفته است.

در پایان دادگاه به بند ۴ ماده ۳۳ کنوانسیون اشاره داشته است که بیان می کند: مسائل مربوط به آیین دادرسی تابع قانون دادگاه رسیدگی کننده است به دعوا خواهد بود. ارتباط مبحث زیان معنوی که یک بحث ماهوی است با این بند روشن نیست.

دادگاه در قسمتی از رای در خصوص زیان معنوی بیان می کند:

«ثالثاً اگر هم قانون این کشور (ژاپن) حاکم نمی گردید و قانون ایران حاکم بود و به لحاظ اینکه خوانده روسی بوده و در نظام حقوقی روسیه این نحوه جبران خسارت مورد پذیرش قرار دارد به حکم قاعده فقهی الزام (الزموم بما ألزموا أنفسهم) امکان جبران خسارت به این طریق (پول) قابل پذیرش می گردد».

با توجه به اینکه قانون حاکم بر پرونده تعیین گردید دیگر نیازی به این استدلال از سوی دادگاه وجود نداشت اما آنچه در این عبارت بیش از دیگر موارد جلوه می کند؛ تردیدهایی است که در خصوص جبران خسارت معنوی از طریق پول در نظام حقوقی ایران وجود دارد، تردیدی که ناشی از سابقه تقنینی این شیوه جبران نشأت می گیرد. دادگاه با استناد به یک قاعده فقهی در پی خدشه ناپذیر کردن رای به جبران خسارت معنوی از طریق پول است تا مجال شک و شبهه ای باقی نماند.

۳. زیان بدنی

در خصوص زیان های بدنی وارده به زوجه و نوزادان، دادگاه تقصیر متصدی حمل و ورود زیان را محرز می داند اما برای احراز رابطه سببیت بین رفتار متصدی و خسارات وارده، موضوع را به پزشکی قانونی ارجاع می دهد؛ چرا که رابطه سببیت مفروض نبوده و در هر مورد باید به اثبات برسد.

بیان کردیم که یکی از نتایج لزوم وجود رابطه سببیت بین تقصیر متعهد و زیان وارده این است که از میان ضرر های وارده، تنها ضرر یا ضرر های مستقیم قابل جبران است. دادگاه زیان معنوی ناشی از عدم اجرای تعهد را نسبت به زوجه، زیان مستقیم و قابل جبران می داند اما زیان های بدنی وارده به او و نوزادان را بنا بر نظریه پزشکی زیان مستقیم به شمار نمی آورد. نظریه پزشکی قانونی بیان داشته است که عوامل متعددی بر پارگی زودرس کیسه آب موثر است و با توجه به فاصله طولانی ایجاد شده از زمان پارگی کیسه آب و وضع حمل نوزادان تا بررسی موضوع، برای کارشناسان محرز نیست که چنانچه تعهد از سوی متعهد اجرا می شد، چنین ضرری به زیان دیده وارد نمی شد.

از آنجا که زیان های بدنی وارده، مسئله ای در حیطه تخصص پزشکان است و دادگاه چاره ای جز ارجاع امر به متخصص برای اثبات رابطه سببیت ندارد، به نظر می رسد که استناد به نظریه پزشکی قانونی تنها مسیر دادگاه برای احراز رابطه علیت است. نهایتاً دادگاه با توجه به عدم احراز رابطه سببیت در عرف تخصصی پزشکی، حکم بر بی حقی زوجه صادر می نماید.

ماده ۲۰ کنوانسیون به لزوم رابطه سببیت میان تخلف متعهد و خسارات وارده، و عدم وجود قاطع این رابطه یعنی فعل شخص ثالث یا زیان دیده اشاره دارد.

همچنین ماده ۱۷ در خصوص فوت یا صدمه بدنی مسافر و ماده ۲۱ درباره میزان مسئولیت متصدی در زیان مذکور قواعدی را بیان می نماید.

۴. سایر خسارات

الف) خسارت تاخیر تادیه:

اسباب موجهه یک رای از دو قسمت جهات موضوعی و جهات حکمی تشکیل شده است. ادله اثبات دعوا ناظر به اثبات موضوع دعوا و مستندات قانونی ناظر به اثبات جهات حکمی دعوا هستند. فرض بر این است که دادرس قانون را بلد است و لذا اصحاب دعوا تکلیفی در خصوص ارائه مستندات قانونی دعوای خود ندارند. تنها در یک جا اصحاب دعوا وظیفه اثبات جهات حکمی را بر عهده دارند و آن هم زمانی است که قانون حاکم بر دعوا، قانون کشور دیگری است. در اینجا اصحاب دعوا وظیفه دارند علاوه بر اثبات جهات موضوعی، جهات حکمی را نیز ارائه نمایند چه اینکه قاضی وظیفه ندارد قوانین دیگر کشور ها را بداند.

در مانحن فیه نیز قانون حاکم بر قضیه، قانون ژاپن است و خواهان در مطالبه خسارت تاخیر تادیه، قانون خارجی را ارائه ننموده و از همین رو دادگاه بدون امکان ورود در ماهیت، قرار عدم استماع دعوا صادر نموده است.

ب) خسارات دادرسی:

خسارات دادرسی مشتمل بر هزینه دادرسی، حق الوکاله وکیل و سایر هزینه های مربوط به دادرسی مانند هزینه کارشناسی که برای اثبات دعوا یا دفاع لازم بوده است، می باشد (ماده ۵۱۹ قانون آیین دادرسی مدنی).

صدر بند ۶ ماده ۲۲ کنوانسیون مقرر می دارد:

«محدوده های مقرر در ماده ۲۱ و این ماده مانع از آن نمی شود که دادگاه مطابق قوانین متبوع خود، تمام یا بخشی از هزینه های دادرسی و سایر هزینه های وارده به خواهان برای طرح دعوا، از جمله بهره را مورد رای قرار دهد.»

دادگاه نیز با عنایت به محکومیت های خوانده مبلغی را بابت خسارات دادرسی منظور نموده است.

نتیجه گیری

در پرونده حاضر با موضوعی در حوزه مسئولیت قراردادی مواجه هستیم. شرکت هواپیمایی بر اساس قرارداد، تعهد به جابه جایی خواهان ها داشته است. تعهد متصدی حمل از نوع تعهد به وسیله بوده که با پیش بینی فرض تقصیر برای متصدی حمل بار اثبات رفتار زیانبار از دوش مدعی برداشته شده است. هر جا تعهد به وسیله بوده و قانون، فرض تقصیر را برای متعهد پیش بینی کرده باشد، متعهد با اثبات رعایت همه احتیاط های ضروری برای احتراز از ورود خسارت به متعهدله، می تواند از جبران خسارت مبرا گردد. با بررسی شواهد و قرائن موجود در پرونده مشخص گردید متصدی حمل نه تنها تمام تلاش خود را برای جلوگیری از ورود زیان به مسافر انجام نداده بلکه خود مانعی در اجرای تعهد ایجاد کرده است. در نتیجه این رفتار زیانبار، سه نوع زیان (مادی، معنوی و بدنی) به خواهان ها وارد گردیده است. در نهایت دادگاه، بر اساس ویژگی های زیان قابل جبران، در خصوص هر زیان رسیدگی و اقدام به صدور رای نموده است. دادگاه با احراز ارکان سه گانه مسئولیت مدنی قراردادی، به کمک کارشناس خبره به جبران تمام زیان های مادی رای داده است. در خصوص زیان معنوی دادگاه بدون اشاره به چگونگی احراز و اثبات زیان معنوی به جبران زیان از طریق پول رای داده است بی آنکه مشخص کند این مبلغ بنا بر چه اوضاع و احوال و مدارکی به دست آمده است. همچنین زیان بدنی توجهها به نظریه پزشکی قانونی به دلیل عدم وجود رابطه سببیت، قابل جبران دانسته نشده است.

نظر به وجود عوامل خارجی در پرونده، یکی از چالش های اساسی دادگاه مسئله حل تعارض صلاحیت دادگاه ها و حل تعارض قوانین بود. در پژوهش حاضر پس از توصیف رابطه حقوقی با بررسی و کاوش در مقررات آیین دادرسی مدنی در باب مطالبه خسارات ناشی از عدم اجرای تعهد مسئله تعارض صلاحیت دادگاه ها حل و مسئله تعارض قوانین نیز با استفاده از روش انتخاب انساب در حقوق بین الملل خصوصی به نفع قانون کشور ژاپن مرتفع گردید.

منابع و مأخذ

الف) کتب

- الماسی، نجادعلی (۱۴۰۲)، تعارض قوانین، چاپ چهل و یکم، تهران، نشر مرکز
نشر دانشگاهی
- امامی، میر سیدحسن (۱۳۹۹)، حقوق مدنی، جلد اول، چاپ سی و نهم، تهران:
نشر اسلامیه
- ره پیک، حسن (۱۳۸۸)، حقوق مسئولیت مدنی و جبران ها، چاپ پنجم، تهران:
نشر خرسندی
- شمس، عبدالله (۱۴۰۳)، آیین دادرسی مدنی (دوره پیشرفته)، جلد اول، چاپ
چهل و هشتم، تهران: نشر دراک
- صفایی، سیدحسین (۱۴۰۲)، قواعد عمومی قراردادها، چاپ چهارم، تهران: نشر
میزان
- کاتوزیان، ناصر (۱۴۰۲)، الزام های خارج از قرارداد، مسئولیت مدنی، جلد اول،
چاپ نوزدهم، تهران: نشر گنج دانش
- کاتوزیان، ناصر (۱۴۰۲)، قواعد عمومی قراردادها، جلد چهارم، چاپ شانزدهم،
تهران: نشر گنج دانش

ب) مقالات

- میرشکاری، عباس و محمد ارضی (۱۴۰۰)، تحلیل دو رای درباره زیان معنوی
ناشی از نقض تعهدات قراردادی، فصلنامه علمی تخصصی دانشنامه های حقوقی،
دوره ۴، شماره ۱۰
- میرشکاری، عباس و رسول ملکوتی (۱۳۹۹)، جبران خسارت معنوی ناشی از پرواز
در آرای محاکم، فصلنامه قضاوت، شماره ۱۰۴

