

جبران خسارات روحی و روانی در حمل و نقل هوایی

دکتر منصور جباری *

چکیده

کنوانسیون‌های ورشو ۱۹۲۹ و مونترال ۱۹۹۹ در خصوص حمل و نقل هوایی در کلیه پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی بیشتر کشورهای جهان اجرا می‌گردند. مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، که کنوانسیون مونترال هم تغییر مهمی در آن به وجود نیاورده است: «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر می‌گردد...». منظور از خسارت وارده در این ماده چه نوع آسیبی است؟ آیا ممکن است آسیب مغزی وارده به مسافر قابل جبران باشد؟ این مقاله این دو پرسش را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده است.

قسمت نخست مقاله ارتباط بین خسارت معنوی و آسیب‌های جسمانی را توضیح می‌دهد. قسمت دوم تفاسیر مختلف دادگاه‌ها از آسیب بدنی را مطرح کرده است. قسمت سوم با اشاره به صورت جلسه گفتگوها و مذاکرات کنفرانس مونترال به این نتیجه می‌رسد که دایره شمول این ماده در کنوانسیون مونترال گسترده‌تر شده است.

* دانشیار دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه علامه طباطبائی

کلید واژگان

کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹، کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، حمل و نقل هوایی، حمل و نقل بین‌المللی، آسیب جسمانی، خسارت روحی و روانی. در خصوص حمل و نقل هوایی در پروازهای بین‌المللی و پروازهای داخلی بسیاری از کشورها^۱ کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ در مورد «یکسان کردن برخی از مقررات مربوط به حمل و نقل هوایی بین‌المللی»^۲ اجرا می‌گردد. با توسعه روز افزون صنعت هوانوردی و به دلایلی همچون ناکافی بودن میزان مسئولیت متصدیان حمل و نقل، اصلاحاتی در کنوانسیون ورشو با عنوان پروتکل لاهه ۱۹۵۵^۳ به عمل آمده و به کنوانسیون ورشو اضافه گردیده‌است. پروتکل لاهه ۱۹۵۵ در اول اوت ۱۹۶۳ به مرحله اجرا درآمده‌است. کنوانسیون ورشو دوباره در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا^۴ اصلاح گردید. این پروتکل تاکنون به مرحله اجرا در نیامده‌است.

۱- کنوانسیون ورشو در خرداد ماه ۱۳۵۴ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسیده و برای ایران لازم الاجرا شد. مجلس شورای اسلامی ایران در ۱۳۶۴ طی ماده واحده‌ای اجرای کنوانسیون ورشو را در پروازهای داخلی نیز پذیرفت.

2- Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air. (Warsaw Convention), October 12, 1929. English translation: Schedule to the United Kingdom Carriage by Air Act, 1932; 22 & 23 Geo. 5, ch. 36.

3- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air (Hague Protocol), October 12, 1929, ICAO Doc. 7632.

4- Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hadue on 28 september 1955 signed at Guatemala city on 8 march 1971. ICAo Doc. 1971. ICAO Doc. 8932.

در سال ۱۹۹۹ کنوانسیون مونترال راجع به یکپارچه کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی^۱ تصویب شد. این کنوانسیون به منظور روزآمد کردن و ادغام کنوانسیون ورشو و اسناد مرتبط با آن تدوین شده است. مسئولیت متصدیان حمل و نقل، حقوق مسافران هواپیما، فرستندگان و گیرندگان کالا با توجه به این کنوانسیون‌ها تعیین می‌شود.

مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون‌های ورشو و مونترال، متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا «جرح»^۲ و «آسیب بدنی»^۳ متوجه مسافر می‌گردد، مشروط بر این که حادثه موجب خسارات در داخل هواپیما و یا حین عملیات پیاده یا سوار شدن رخ داده باشد.^۴

این ماده شرایط ذیل را برای احراز مسئولیت متصدی حمل و نقل بیان می‌کند:

- ۱- حادثه‌ای باید رخ دهد ۲- حادثه باید سبب وقوع خسارت باشد ۳- فوت یا صدمه جسمانی مسافر ۴- صدمه در داخل هواپیما یا در جریان عملیات سوار یا پیاده شدن رخ داده باشد.

برای شمول این کنوانسیون‌ها، متضرر باید ثابت کند که «حادثه» مورد نظر این ماده رخ داده و موجب «صدمه جسمانی» شده است. رویه قضایی در طول چند دهه گذشته این دو اصطلاح «حادثه» و «صدمه جسمانی» را به خوبی تعریف و گستره آن‌ها را مشخص کرده است. حادثه موجب خسارت باید در «داخل

1- Convention for the Unification of Certain Rule For International Carriage by Air. (Montreal Convention), Montreal, 28 May 1999. ICAO Doc. 9740.

2- Wounding.

3- Bodily injury.

۴ - کنوانسیون‌های ورشو و مونترال در این که چه شرایطی لازم است تا خسارت وارده مشمول این کنوانسیون‌ها قرار گیرند کم و بیش مشابه هستند، با این تفاوت که در کنوانسیون ورشو به جای عبارت «آسیب بدنی» از عبارت «هر گونه آسیب بدنی» استفاده شده است.

هواییما» و یا «در جریان عملیات سوار و یا پیاده شدن» رخ داده باشد. در صورتی که خسارت در خارج از این موارد مثلاً قبل از سوار شدن یا بعد از پیاده شدن رخ داده باشد این کنوانسیون‌ها اجرا نمی‌گردند و متضرر می‌تواند بر اساس مقررات دیگر به دادگاه‌ها مراجعه نماید. از میان شرایط فوق الذکر، این مقاله در نظر دارد تنها به بررسی «صدمه جسمانی» بپردازد. منظور از عبارت «صدمه جسمانی» چیست؟ آیا «صدمه جسمانی» آسیب‌های روحی و روانی را هم در بر می‌گیرد؟ با توجه به این که متن کنوانسیون‌ها در این خصوص مبهم است لذا در این مقاله رویه دادگاه‌ها بررسی شده است. به علت این که قضیه‌ای به نام فلوید، مطروحه در سال ۱۹۹۱ در ایالات متحده آمریکا، تحولی در روشن شدن اصطلاح «صدمه جسمانی» به وجود آورده است لذا، پس از بررسی مفهوم خسارات معنوی در قسمت اول مقاله، به رویه دادگاه‌ها قبل از سال ۱۹۹۱ پرداخته شده سپس قضیه فلوید به عنوان یک حادثه مهم شرح داده شده و بعد تأثیر آن بعد از سال ۱۹۹۱ مطرح شده است. در قسمت آخر، به تغییراتی که کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ ایجاد کرده یا خواهد کرد می‌پردازیم.

۱- آیا خسارات روحی و روانی قابل جبران هستند؟

آسیب‌های روحی و روانی جزئی از خسارات معنوی محسوب می‌گردند. به عبارت دیگر خسارات معنوی مفهوم گسترده تری دارد. در فرهنگ حقوقی فرانسوی، خسارت معنوی ضرری است که به شرافت، اعتبار، وابستگی و یا به عنصری از احساسات مربوط به زندگی شخص وارد می‌شود، مثل قطع غیر موجه قول ازدواج، مرگ همسر یا یک خویشاوند نزدیک و یا ضربه به زیبایی.^۱ یکی از

1- Vocabulaire Juridique, Association Henri Capitant, 6è, éd. PUE, 1987.

به نقل از: پروین، فرهاد، خسارات معنوی در حقوق ایران، (تهران، انتشارات ققنوس، ۱۳۸۰)، ص. ۱۵.

اساتید حقوق ایران، ضرر معنوی را بر دو قسم دسته‌بندی کرده‌است؛ «الف) کسر حیثیت و اعتبار: در اثر افترا و ناسزا به وسیله نامه سرگشاده، اوراق چاپی، کاریکاتور در روزنامه، انتشار عکس در وضع خلاف اخلاق، نسبت‌های ناروا به اشخاص ظاهرالصلاح، توهین به مقدسات ملی و مذهبی، کسر اعتبار مثل نسبت ورشکستگی دادن به تاجر. ب) صدمات روحی: بسیاری از دعاوی که در کشورهای اروپایی اقامه می‌شود ناشی از آلام روحی بر مرگ خویشاوندان است.»^۱ به نظر نویسنده دیگری، «خسارت معنوی» عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی. به تعبیر دیگر، خسارت معنوی زیانی است که به حیثیت و آبرو یا عواطف و احساسات شخص وارد شده باشد. تجاوز به حقوق غیرمالی انسان (معنوی)، حتی لطمه زدن به احساسات دوستی، خانوادگی و مذهبی و نیز درد و رنجی که در نتیجه حادثه‌ای به شخص وارد می‌شود، امروزه می‌تواند مجوز مطالبه خسارت معنوی باشد. خسارت معنوی در قوانین ایران به صراحت پذیرفته شده و این نشانه تکامل حقوق ایران است.^۲ زیرا امروزه در کلیه کشورهای پیشرفته جبران خسارت معنوی پذیرفته شده‌است.^۳

۱- پروین، فرهاد، همان، ص ۱۵ به نقل از: امامی، سید حسن، نشریه دانشکده حقوق دانشگاه ملی (سابق)، شماره ۲، ص. ۸ و ۹.

۲- به عنوان مثال بند ۲ ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری اصلاحی مصوب ۱۳۵۵ آمده است. «... ضرر و زیان معنوی که عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی» همچنین به موجب ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی: «هر کس بدون مجوز قانونی عمداً یا در نتیجه بی احتیاطی به جان یا سلامتی یا مال یا آزادی یا حیثیت یا شهرت تجارتنی یا به هر حق دیگری که به موجب قانون برای افراد ایجاد گردیده لطمه‌ای وارد نماید که موجب ضرر مادی یا معنوی دیگری شود مسئول جبران خسارت ناشی از عمل خود می‌باشد».

۳- پروین، فرهاد، همان، ص. ۱۶۰ به نقل از: صفایی، سید حسن، مفاهیم و ضوابط جدید در حقوق مدنی، انتشارات مرکز تحقیقات، ۱۳۵۵، ص. ۲۴۰.

چهارتباطی بین خسارت معنوی و آسیب‌های جسمانی وجود دارد؟ مثلاً در یک سانحه، شخصی بینایی خود را از دست می‌دهد. سانحه دیده باید رنج‌های گوناگونی را تحمل کند تا به حالت قبلی بازگردد و گاهی امکان بازگشت به حالت اولیه امکان پذیر نیست. از جمله این رنج‌ها، درد و عذاب ناشی از آلام جسمی و نیز فشارهای عصبی و اضطراب است. شخص متحمل هزینه‌های دارو و درمان هم می‌شود. در مواردی هم شخص بهبودیافته، قادر نیست همچون گذشته کار کند. چه بسا یک ضربه ساده مغزی آثار نامطلوبی بر هوش و توانایی فکری شخص می‌گذارد که امکان اندازه‌گیری دقیق آن وجود ندارد. بنابراین آسیبی که به بدن و سلامتی انسان وارد می‌شود دارای هر دو جنبه مادی و معنوی است. همچنان که یکی از اساتید حقوق گفته‌است زیان جسمی معمولاً دارای هر دو جنبه مادی و معنوی است و زیان دیده می‌تواند هم جبران مادی و هم خسارت معنوی را مطالبه نماید.^۱

در قانون مسئولیت مدنی ایران، قانونگذار برای جبران خسارات معنوی هر دو طریق مالی و غیرمالی را پیش بینی کرده‌است. مطابق ماده ۱۰ این قانون، «کسی که به حیثیت و اعتبارات شخصی یا خانوادگی او لطمه وارد می‌شود می‌تواند از کسی که لطمه وارد آورده‌است جبران زیان مادی و معنوی خود را بخواهد. هر گاه اهمیت زیان و نوع تقصیر ایجاب نماید دادگاه می‌تواند در صورت اثبات تقصیر علاوه بر صدور حکم به خسارت مالی، حکم به رفع زیان از طریق دیگر از قبیل الزام به عذرخواهی و درج حکم در جراید و امثال آن نماید.»

بعضی از نویسندگان معتقدند متن ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی ناظر به زیان‌های وارده به حیثیت و اعتبار شخصی و خانوادگی (سرمایه معنوی) است و

۱- پروین، فرهاد، همان، ص. ۱۹.

شامل زیان‌های عاطفی و لطمه‌های روحی نمی‌شود. در حالی که بند ۲ از ماده ۹ قانون آیین دادرسی کیفری اصلاحی ۱۳۵۵ این نظر را رد می‌کند.^۱ در این بند آمده است: «... ضرر و زیان معنوی که عبارت است از کسر حیثیت یا اعتبار اشخاص یا صدمات روحی...». به اعتقاد این نویسندگان، با استناد به دو ماده پیش گفته می‌توان ادعا کرد، هر گاه عمل زیان بار جرم باشد برای صدمات روحی ناشی از آن می‌توان ادعای جبران خسارت کرد، لیکن در مواردی که مسئولیت جنبه کیفری ندارد، تنها از بابت کاسته شدن از سرمایه معنوی می‌توان مطالبه ضرر کرد نه از جهت صدمه‌های روحی. این ادعا هم قابل پذیرش نیست زیرا هدف اصلی قانونگذار شناختن ضرر معنوی به عنوان خسارت قابل مطالبه است و قصد نداشته است آن را محدود به کسر حیثیت و اعتبارات شخصی و خانوادگی نماید. مبنای دعوای خصوصی از نظر ماهیت، مسئولیت مدنی است که به تبع دعوای عمومی در دادگاه کیفری رسیدگی می‌شود. زیان دیده هم می‌تواند به جای دادگاه کیفری، دعوای خود را در دادگاه حقوقی مطرح نماید یا حتی در صورت سقوط دعوای در دادگاه کیفری، دعوای مدنی را در دادگاه حقوقی دنبال کند. پس نمی‌توان ادعا کرد که وصف کیفری عمل زیان بار بر دامنه مسئولیت ناشی از آن می‌افزاید.^۲

نگارنده معتقد است خسارات روحی و روانی قابل مطالبه است. درست است که برخی از خسارات معنوی به هیچ وجه قابل تقویم به پول نیستند ولی مقایسه این دو صحیح نیست و قیاس مع الفارق است. خسارات روحی، آبرو و حیثیت فرد، عواطف مادر و افسردگی، قابل تقویم به پول نیستند ولی «عقل سلیم

۱ - کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، جلد اول: مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴، ص. ۲۳.

۲ - همان.

می‌گوید که این گونه زیان‌های معنوی بس بزرگ و خطیرند و اگر قرار باشد مثلاً با یک عذرخواهی، متجاوز از چنگال قانون برهد این ترحمی است بر پلنگان تیز دندان و ستمی است بزرگ بر گوسفندان و مجوزی است برای پایمال کردن حقوق مربوط به شخصیت افراد و راهی است گشوده و بی دغدغه برای شرخران و متجاوزین به حقوق اشخاص.^۱ رویه قضایی ایران نیز این نظر را تایید می‌کند. شعبه ۱۰۶۰ دادگاه‌های عمومی و انقلاب تهران، در رای پرونده موسوم به هموفیلی‌ها، با استناد به مواد ۱، ۲، ۳، ۴، ۵ و ۱۱ قانون مسئولیت بدنی و اصول ۱۶۴، ۱۶۷ و ۴۰ قانون اساسی و قواعد فقهی، مسئولیت مدنی دولت را در جبران خسارات معنوی زیان‌دیدگان (از جمله رنج‌های جسمانی و روانی و ترس از آینده، صدمه به حیثیت و بدنامی ناشی از آلودگی‌های ویروسی و...)، قطعی دانسته و به پرداخت دیه به متضررین و در صورت فوت به وراث آنان حکم صادر نمود.^۲

به نظر نویسنده‌ای «چون محکومیت زیان دیده به دریافت مبلغی موجب تشفی و تسکین خاطر او می‌گردد و تنبیه مرتکب را نیز در بردارد منطق اجتماعی آن را می‌پذیرد (با توجه به اوضاع و احوال قضیه و اهمیت اجتماعی عمل ارتكابی و میزان تأثیر آن و اوضاع مالی زیان دیده).»^۳

در حقوق بسیاری از کشورها جبران خسارت معنوی پذیرفته شده است. دیوان عالی فرانسه، اصل «لزوم جبران کامل خسارت» را در خسارت معنوی قابل اعمال

۱ - پروین، فرهاد، پیشین، ص. ۱۸۲.

۲ - محمد حانی، حسین، مسئولیت مدنی دولت در بارگه داد (تهران: مؤسسه انتشارات بعثت، ۱۳۸۶) صص. ۱۸۶-۱۸۲.

۳ - امامی، سید حسن، مسئولیت مدنی، نشریه دانشکده حقوق دانشگاه ملی (سابق)، شماره ۵، بهمن ۱۳۵۶، ص. ۲۱.

دانسته‌است. رویه قضایی این کشور تعیین میزان غرامت قابل پرداخت برای خسارت معنوی را از طریق مقرر نمودن پرداخت مبلغی پول، در صلاحیت قاضی می‌داند. هر دادگاهی خود باید به‌ارزیابی زیان پرداخته و سپس مبلغ کافی را تعیین نماید. زیان دیده می‌تواند به جای دریافت غرامت، درخواست کند خسارت وی به صورت غیرمالی جبران شود مثل انتشار دادنامه و یا از بین بردن کتاب‌هایی که در آن‌ها به وی توهین شده‌است. در این کشور، در اکثر موارد (مثل توهین) برای جبران زیان وارده، دادگاه‌ها مرتکب را مجبور می‌کنند که مخارج اعلان تصمیم دادگاه توسط روزنامه یا اعلامیه‌ها را بپردازد.^۱ در لطمه به توان بهرهمندی افراد از لذات زندگی، قاضی رسیدگی کننده با ارزیابی فعالیت‌های فرد، قبل و بعد از فعل زیان بار، میزان غرامت را ارزیابی می‌کند. در این خصوص نظر کارشناسی پزشک نیز ضروری است تا مدتی را که آن‌جام فعالیت‌های عادی امکان ندارد بررسی و اعلام نماید.^۲

حال که خسارات روحی و روانی در حقوق کشورها پذیرفته شده‌است، آیا در حمل و نقل هوایی نیز، که قانون خاص دارد و کنوانسیون‌های ورشو و مونترال بر آن حاکم بوده و در حقوق داخلی اکثر کشورها هم وارد شده‌اند، این گونه خسارات قابل مطالبه هستند؟ قسمت‌های بعدی مقاله به این پرسش پاسخ خواهد داد.

۱ - پروین، فرهاد، پیشین، صص. ۱۸۵ و ۱۸۶.

۲ - همان، ص. ۱۸۷.

۲- جبران خسارات روحی و روانی طبق کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹

الف- رویه معمول دادگاه‌ها قبل از سال ۱۹۹۱ (پیش از قضیه فلویده)

قبل از آن که قضیه فلویده^۱ در دیوان عالی ایالات متحده رسیدگی و منجر به صدور رأی گردد بعضی از دادگاه‌های این کشور صدمات روانی را مشمول ماده ۱۷ کنوانسیون می‌دانستند. در این که آیا قابلیت جبران صدمات روانی به صدمات جسمانی بستگی دارد یا نه بین دادگاه‌ها اختلاف نظر وجود داشت. در حالی که بعضی دادگاه‌ها صدمات روانی را وقتی قابل جبران می‌دانستند که به همراه صدمات جسمانی و به دنبال آن باشد، دادگاه‌های دیگر صدمات روانی را حتی بدون وجود هر گونه صدمه جسمانی قابل جبران می‌دانستند.

در قضیه برنت^۲ نظریه نخست مورد توجه و تأیید دادگاه قرار گرفت. در این قضیه پرواز ۷۴۱ شرکت هواپیمایی ترانس ورلد^۳ در مسیر آتن به نیویورک از طریق فرانکفورت توسط جبهه مقاومت برای آزادی فلسطین^۴ ربوده شده و به صحرائی در حومه اردن 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 منع شدند. یکی از مسافران با طرح شکایت علیه متصدی حمل و نقل مدعی شد در اثر این حادثه از ناراحتی‌های جسمی مانند تورم شدید پا و مفصل پا رنج می‌برد. دادگاه، متن فرانسوی کنوانسیون ورشو و تاریخچه تدوین آن را بررسی و به این نتیجه رسید که این کنوانسیون صرف خسارات معنوی را در بر نمی‌گیرد. ولی

1 - Eastern Airlines v. Floyd , 499 U.S. 530 , 111 S.Ct. 1489 (1991).

2 - Burnett v. Trans World Airlines , 368 F. Supp. 1152 (D.N. Mex , 1973).

3 - Trans World Airlines.

4 - Popular Front for the Liberation of Palestine.

چون خسارات روحی و روانی در این قضیه ناشی از خسارات فیزیکی وارده به مسافر بود، دادگاه به قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی خواهان رأی داد. در قضیه رزمن^۱ مانند قضیه قبلی جرمی علیه شرکت هواپیمایی ترانس ورلد اتفاق افتاد. در سپتامبر ۱۹۷۰، در پرواز از تلاویو به نیویورک، اعضای جبهه مقاومت فلسطین، هواپیمایی را ربوده و به صحرایی نزدیک عمان بردند. مسافران و کادر پرواز به مدت شش روز گروگان غیر نظامیان مسلح بودند تا این که هواپیما منفجر و مسافران به هتلی اعزام و سپس به نیویورک عزیمت کردند. دادگاه به این نکات توجه کرد که مسافران هیچ کدام مورد هدف قرار نگرفته و یا به صورت فردی به آن‌ها اهانت نشده بود اما همه آنان، که یهودی هم بودند، به شدت نگران زندگی خود بودند و برای چند روز در محیطی گرم و نامناسب در حبس بوده و تمام مدت را به اجبار روی صندلی خود نشسته بودند. غذای کافی هم به آن‌ها داده نشده بود. یکی از شکات به نام رزمن به رغم اختلافات عاطفی^۲، مدعی بود فرزندش ناراحتی پوستی و کاهش وزن پیدا کرده است.

دادگاه در این قضیه اعلام نمود که اصطلاح «آسیب بدنی» در کنوانسیون، به طور ضمنی جراحات فیزیکی ملموس و آشکار را شامل می شود ولی آسیب های روانی که آثار آشکار بدنی در آن‌ها وجود نداشته باشد مستثنا است. این دادگاه، اعلام داشت مدعی باید ثابت کند که جراحت بدنی در وی به وجود آمده و سپس آثار روانی هم داشته است. رابطه سببیت بین جراحت بدنی و حادثه در معنای ماده ۱۷ کنوانسیون هم باید وجود داشته باشد. جراحات وارده باید ناشی از هواپیما ربایی باشد. اگر جراحات وارده ناشی از آثار فیزیکی، شرایط فیزیکی حبس توسط هواپیماربایان یا ضربه های جسمی باشد این شرط حاصل می شود.

1 - Rosman v. Trans World Airlines , 314 N.E. 2nd 848 (N.Y. 1974).

2 - Emotional injuries.

اگر در حادثه‌ای مانند هواپیماربایی، مسافری آن قدر وحشت کند که آثار بدنی به دنبال داشته باشد می‌توان گفت رابطه سببیت منظور در ماده ۱۷ کنوانسیون به وجود آمده است. مثلاً اگر جوشی روی پوست شاکی به علت ترس در هواپیمایی که دچار حادثه شده است به وجود آید می‌توان گفت خسارت وی به علت جوش روی پوست و عواقب دیگر ناشی از آن باید جبران شود. اگر این مورد در محکمه اثبات گردد، شاکی باید به خاطر ناراحتی روانی ناشی از آن که می‌تواند به علت تحمل درد باشد غرامت دریافت نماید. بنابراین دادگاه به این نتیجه می‌رسد که ماده ۱۷ کنوانسیون فقط جراحات‌های بدنی را شامل می‌شود، اما اگر در نتیجه جراحات بدنی، ناراحتی روحی و روانی نیز گریبان گیر مسافر گردد که رابطه سببیت بین حادثه و ناراحتی مزبور قابل اثبات باشد باید جبران گردد. لذا دادگاه شرکت هواپیمایی ترانس ورلد را به پرداخت خسارات آشکار وارد شده به بدن شاکی و آسیب‌های روانی ناشی از آن محکوم کرد.

در مقابل، بعضی دادگاه‌ها، پرداخت غرامت بابت ناراحتی‌های روحی و روانی را وقتی آسیب جسمی بسیار کمی وجود داشت یا حتا وقتی هیچ آسیب جسمی وجود نداشت می‌پذیرفتند. در قضیه هوسرل^۱ علیه شرکت هواپیمایی سویس ایر ترانسپورت، هواپیما که در مسیر زوریخ به نیویورک پرواز می‌کرد، ربنده شده و به صحرایی در نزدیکی عمان برده شد. دادگاه اعلام داشت برخی از اختلالات روان‌تنی^۲ شاکی، شامل اختلالات روانی، حداقل آن‌هایی که دارای آثار فیزیولوژیکی آشکار هستند در حیطه ماده ۱۷ قرار گرفته و قابل جبرانند. به نظر

1 - *Husserl v. Swiss Air Transport Co.* 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).

2 - *Psychosomatic injuries* - روان‌تنی واژه‌ای است نمودار اثرات متقابل جسم و روان، بیشتر شامل ناراحتی‌های جسمی می‌شود که تاحدودی علت روانی دارند. به نقل از: هوشنگ ویژه، محمد، واژه‌نامه پزشکی انگلیسی به فارسی (تهران: انتشارات باستان، ۱۳۷۹، ص ۸۶۵).

این دادگاه، اصطلاحات به کار رفته در ماده ۱۷ جراحات روحی و روانی را نیز شامل می‌گردد. عنایت به اهداف کنوانسیون ما را به این نتیجه می‌رساند که در اشاره به جراحات وارد شده باید تفسیر موسع به کار برد تا انواع مختلف جراحات روان‌تنی مسافری را شامل گردد.

در پرونده‌های بسیاری دادگاه‌ها از این تفسیر تبعیت کرده‌اند. در قضیه برهام،^۱ هواپیمای پان امریکن از هنگ کنگ به هونولولو^۲ پرواز می‌کرد که بمبی در داخل هواپیما منفجر شد. شاکی جراحات بدنی نداشت ولی ناراحتی‌های متعدد روحی و روانی متحمل شده بود. دادگاه رسیدگی کننده اعلام داشت ماده ۱۷ کنوانسیون ناراحتی‌های روحی و روانی را نیز شامل می‌گردد.

در قضیه تیچنر^۳، هواپیمایی در مسیر اسرائیل به پاریس ریزه و به‌اوگاندا برده شد. مسافران به مدت چند روز تحت شرایط سخت و فشارهای روحی قرار داشتند. شاکیان تنها به خاطر ناراحتی‌های روحی علیه ایرفرانس شکایت کردند. دادگاه عالی اسرائیل، صرف ناراحتی روحی که بدون آسیب‌های جسمی باشد را قابل جبران دانست و اعلام کرد از سال ۱۹۲۹ که زمان تدوین کنوانسیون ورشو می‌باشد، به دلیل توسعه حمل و نقل هوایی و تکامل حقوق آنگلو امریکن، جبران خسارات معنوی پذیرفته شده است و عبارت «خسارت وارده»^۴ و «آسیب بدنی»^۵

1 - Borham v. Pan American World Airways , 1986 U.S. Dist. Lexis 28554 (S.D. N.Y. 1986).

۲ - شهر هونولولو Honolulu مرکز ایالت هاوایی امریکا است.

3 - Air France v. Teichner , 39 Revue Francaise de droit Aerien 232, 23 Eur. Tr. L. 87 (Israel 1984) Cited in Paul S. Dempsey & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999 (Canada: McGill University, 2005) at 128.

4 - Dommage Survenu.

5 - Lesion Corporelle.

باید به طور موسع تفسیر گردند. آیا چنین تفسیری با هدف حقوق بین‌الملل خصوصی هوایی که قصد یکسان کردن مقررات در سطح جهانی را دارد، سازگارست؟ همچنان که خواهیم دید دیوان عالی ایالات متحده تفسیر متفاوتی از این عبارات نموده‌است. از طرف دیگر شاید نتوان این نکته را هم نادیده‌انگاشت که با توسعه رویه قضایی و پیشرفت‌های علم پزشکی، بتوان ناراحتی روانی را به همان اندازه ناراحتی جسمانی مهم و ضعیف کننده جسم دانست و آن را در خور غرامت مناسب پنداشت.

ب- قضیه فلوید^۱

پنجم ماه می ۱۹۸۳، پرواز هواپیمایی ایسترن از میامی به قصد باهاماس به پرواز در آمده بود که کمی پس از پرواز با کمبود بنزین مواجه می‌شود. خلبان، یکی از موتورهای را خاموش کرد و تصمیم گرفت به میامی بازگردد. لحظاتی بعد، موتورهای دوم و سوم هم به علت نبود فشار سوخت از کار افتادند. هواپیما به سرعت شروع به پایین آمدن کرد، لذا به مسافران اطلاع داده شد که در اقیانوس آتلانتیک فرو خواهند رفت. ولی ناگهان معجزه‌ای اتفاق افتاد. خوشبختانه کارکنان هواپیما پس از مدتی موفق شدند موتور هواپیما را روشن و آن را سالم در فرودگاه بین‌المللی میامی فرود آورند. مسافران که خیلی خوشحال بودند، پس از پیاده شدن از هواپیما، از ناجیان جانشان تشکر کردند. گروهی از مسافران بعداً "هر کدام جداگانه دعوایی علیه شرکت هواپیمایی ایسترن مطرح و خواستار غرامت به خاطر ناراحتی روحی و روانی خود شدند. شرکت هواپیمایی در دفاع از خود اعلام کرد که به علت از کار افتادن موتورهای هواپیما و سعی در فرود

1 - Floyd, op. cit.

آوردن هواپیما در اقیانوس آتلانتیک، حادثه منظور در ماده ۱۷ کنوانسیون اتفاق افتاده است اما خسارات مورد ادعا به موجب این ماده قابل پذیرش نیست، زیرا ماده ۱۷ فقط خسارات جسمانی را شامل می‌شود. دادگاه بخش با ذکر تعدادی از آرای صادر شده در موارد مشابه اعلام داشت که خسارات روحی و روانی مطابق ماده ۱۷ قابل مطالبه نیست. اما دادگاه تجدید نظر با رد تصمیم دادگاه بخش، رأی داد که «آسیب بدنی» در متن فرانسه‌الام روحی و عاطفی^۱ را هم در بر می‌گیرد. این تصمیم مغایر نظر دادگاه بخش در قضیه رزمن بود. در این قضیه گفته شده بود، به صرف ادعای ناراحتی روحی و روانی نمی‌توان بر اساس ماده ۱۷ کنوانسیون غرامتی مطالبه نمود. دیوان عالی امریکا برای حل اختلاف پیش آمده بین دو دادگاه فرانسوی تصمیم مهمی صادر کرد. دیوان گفت ماده ۱۷ کنوانسیون خسارات روحی و روانی صرف را شامل نمی‌شود. این نتیجه از تفسیر عبارت «آسیب بدنی» در متن فرانسوی و بررسی اهداف اولیه تدوین کنندگان کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو که قصد داشتند مسئولیت متصدیان حمل و نقل محدود باشد تا موجبات پیشرفت صنعت هوانوردی در سال‌های اولیه توسعه هواپیما فراهم گردد، حاصل شده است. به نظر دیوان، کشورهایی که تدوین کنوانسیون را به عهده داشتند تلاش کردند با کاستن از مسئولیت متصدیان حمل و نقل، به توسعه حمل و نقل هوایی کمک کنند. نظر کشورهای عضو در حال حاضر هر چه که باشد اهمیتی در تفسیر مواد کنوانسیون ورشو ندارد و دادگاه‌ها باید به نظر تدوین کنندگان آن توجه نمایند و ببینند کشورها به هنگام پیوستن به کنوانسیون چه تفسیری از ماده ۱۷ مد نظر داشته‌اند. بنابراین دیوان عالی ایالات متحده با تفسیر مضیق از ماده ۱۷ کنوانسیون خسارات روحی و روانی صرف را قابل جبران

1 - motional Distress.

ندانست. از آنجا که به نظر دیوان عالی ایالات متحده جبران خسارت تنها در صورتی است که آسیبی جسمانی به مسافر وارد شده باشد، هر گونه تعدی به مسافر، حبس اشتباهی وی، اخراج از هواپیما، اتهامات نازوا و حتا آزار و اذیت روحی تعدی نمی‌تواند در اجرای ماده ۱۷ کنوانسیون تغییری ایجاد کند. این موضوع در قضیه قریشی^۱ مطرح و مورد بحث و بررسی قرار گرفته‌است. برای عبدالقیوم قریشی در پرواز توکیو به لوس آنجلس مشروب سرو شد. وی که مست شده بود دوباره درخواست مشروب کرد و خدمه هواپیما نیز مشروب در اختیار وی گذاشتند. در فضای اقیانوس آرام، وی به سر و دهان و چشمان دختر بچه‌ای به نام جنیفر لی و روی مادرش ادرار نمود و آن‌ها را از نظر روحی و روانی به شدت آزرده کرد. لی و مادرش علیه شرکت هواپیمایی به علت این که به مسافر مست اجازه سوار شدن داده و سرو مشروب را هم ادامه داده بودند شکایت نمودند. شرکت هواپیمایی مدعی شد که ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو ناراحتی‌های روحی و روانی را در بر نمی‌گیرد حتا اگر اقدامی عمدی صورت گرفته باشد. دادگاه با پذیرش دفاعیات خوانده اعلام نمود که به موجب کنوانسیون ورشو آسیب‌های روحی صرف قابل جبران نیستند حتا اگر به عمد صورت گرفته باشد.

ج- رویه قضایی بعد از قضیه فلوید

دیوان عالی ایالات متحده در قضیه فلوید با اظهارات دو پهلوی و با ذکر این که «ما در خصوص این که آیا باید آسیب‌های روحی و روانی مسافرین که همراه با آسیب‌های جسمانی آن‌هاست، جبران شوند یا نه اظهار نظر نمی‌کنیم» دادگاه‌ها را

1 - Li v. Qurashi and UAL , Inc., 780 F. Supp. 117 (E.D.N.Y. 1992).

در تصمیم گیری در این باره مختار نمود. به عبارت دیگر با وجود رأی دیوان، موارد متعددی ممکن است به وجود آید که همه بدون پاسخ هستند؛ به عنوان مثال، آیا برای قابلیت اعمال ماده ۱۷ خسارات روحی و روانی باید ناشی از آسیب جسمانی باشد؟ آیا اگر آسیب جسمانی ناشی از خسارت روحی و روانی باشد قابل جبران است؟ مثلاً اگر هیچ تماس فیزیکی با شاکی وجود نداشته باشد ولی وی به علت ترس ناشی از حادثه‌ای در هواپیما از دردهایی مثل ورم کبیر، اسهال یا ریزش مو رنج ببرد، آیا خسارت وارده باید جبران شوند یا حتماً باید استخوانی شکسته شود و زخمی حادث گردد تا جبران مفهوم پیدا کند؟^۱ آن چه

۱ - مشابه این پرسش در قضیه کری (Carey v. United Airlines. 255 F.3rd 1044 (9th cir. 2001)) مطرح و بررسی شد. آقای کری به همراه دو فرزند خود از کاستاریکا به نیویورک پرواز می‌کرد. آقای کری در صندلی درجه یک هواپیما و فرزندانش در صندلی عادی نشسته بودند. کودکان وی در گوش‌هایشان احساس درد کردند و یکی از آن‌ها به قسمت درجه یک هواپیما مراجعه و پدرش را از درد مطلع و خواست پزشکی گوش‌های او را معاینه کند. خدمه هواپیما به آقای کری گفتند فرزند وی اجازه ندارد به این قسمت وارد شود. جر و بحث بین خدمه پرواز و آقای کری شروع شده بود که فرزند دوم او نیز به این قسمت وارد و از درد گوشش شکایت نمود. یکی از خدمه به آقای کری هشدار داد که یکی از اعضای سازمان هوانوردی آمریکا (FAA: Federal Aviation Administration) در هواپیما حضور دارد و در صورت عدم رعایت مقررات توسط وی، امکان دستگیر شدن وی وجود دارد. آقای کری با مأمور سازمان هوانوردی آمریکا جر و بحث نمود. آقای کری که از این موضوع بسیار ناراحت بود شکایتی علیه متصدی حمل و نقل تسلیم و مدعی می‌شود که توسط خدمه پرواز در حضور دیگر مسافران به صورت عمدی مورد اهانت قرار گرفته، و در نتیجه دچار بی خوابی، تهوع، گرفتگی شدید عضلات، استرس و تعریق شده است. وی اظهار داشت به علت اهانت عمدی خدمه دچار ناراحتی روحی و روانی و احساسی شده است. دادگاه بخش پس از استماع اظهارات وی و خواننده دعوا اعلام کرد مواردی که آقای کری مطرح می‌نماید می‌تواند به عنوان «حادثه» آن چنان که مورد نظر ماده ۱۷ است پذیرفته شود لیکن به نظر دادگاه، بروز علائم یاد شده ناشی از آسیب‌های عاطفی نمی‌تواند در حیطه تعریف «آسیب بدنی» مذکور در ماده ۱۷ قرار گیرد. بنابراین دادگاه دعوای آقای کری را رد نمود.

روشن است این که آسیب‌های روحی و روانی بدون خسارت جسمانی قابل جبران نیستند.

پس از تصمیم‌گیری در قضیه *فلوید*، وضعیت حداقل در این زمینه مشخص و دادگاه‌ها، دعاوی جبران خسارات معنوی صرف را نپذیرفتند. مثلاً در قضیه *ادلر*^۱، در پرواز ۶۴ از پراگ به نیویورک، هواپیما توسط دو مرد مسلح ربوده شد. یکی از مسافران به نام *آدلر* تحت تأثیر این حادثه دچار ناراحتی شدید روانی شد و لذا دعوائی را برای مطالبه خسارت اقامه کرد. دادگاه اعلام نمود جبران خسارات معنوی نمی‌تواند مطابق ماده ۱۷ مورد پذیرش قرار گیرد زیرا در غیر این صورت هر ایالتی قانون خودش را اجرا خواهد کرد و هدف کنوانسیون ورشو که یکسان سازی مقررات در سطح بین‌المللی است از بین خواهد رفت.

همچنان که گفته شد در قضیه *فلوید*، به نظر دیوان، خسارات معنوی و روانی که به همراه آسیب‌های جسمانی نباشد، قابل جبران نیستند، ولی این قضیه حل نشده باقی ماند که آیا اصولاً خسارات روحی و روانی که به همراه و به دنبال خسارات جسمانی باشد قابل جبران هستند؟ این قضیه نظریات متفاوتی را در این زمینه که، اگر جواب مثبت باشد، خسارات روحی و روانی چه هنگام قابل جبران هستند، در پی داشته‌است. در قضیه *لیوید*^۲، دادگاه تجدید نظر در ایالات متحده اعلام داشت، به ندرت، اگر وجود داشته باشد، قضایایی را می‌توان یافت که در آن دادگاهی معتقد باشد که به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو خسارات معنوی به طور کلی و به هیچ عنوان قابل جبران نیستند.

1 - Adler v. Malev Hungarian Airlines , 1992 WL 15144 (S.D.N.Y.1992).

2 - Anna Lioyd v. American Airlines , 291 F. 3rd 503 (8th Cir . 2002).

پرسش دیگری که در پایان قضیه *فلوید* مطرح شد این که آیا ماده ۱۷ شامل خسارات روحی و روانی که «به همراه» آسیب جسمانی هستند می شود یا خیر؟^۱ و در آن قضیه حل نشده باقی ماند، در قضیه *جک*^۲ بررسی گردید. در این قضیه، دادگاه این ادعا که خسارات روحی و روانی قابل جبران نیستند را به این دلیل که حقوق مسافران را محدود می کند نپذیرفت. در این قضیه، پرواز ۱۴۳ شرکت هواپیمایی *ترانس ورلد*، به هنگام برخاستن به علت حادثه ای در باند فرودگاه به زمین برخورد نمود که در پی آن سه نفر از مسافران به هنگام تخلیه از طریق سرسره، مجروح شدند. دادگاه در رسیدگی به دعوا این پرسش را مورد بررسی قرار داد که آیا مسافری می تواند به خاطر ناراحتی روحی و روانی ناشی از حادثه غرامت دریافت نماید؟ دادگاه در پایان اعلام داشت از دو مسافری که هر دو با سرسره از هواپیما به پایین رفته اند و هر دو به یک اندازه وحشت کرده اند نباید یکی به خاطر وحشتی که داشته بیشتر از دیگری غرامت دریافت نماید. به نظر دادگاه این غیر عادلانه و تبعیض آمیز است که مسافری که به هنگام حادثه مجروح شده به خاطر ناراحتی روحی و روانی که ادعا کرده، غرامت بیشتری از سایرین دریافت نماید. همچنان که ملاحظه می شود عبارت «ناشی از»^۳ برای دادگاه اهمیت ویژه ای دارد و آن را بهترین و عادلانه ترین راه برای تعیین جبران خسارت دانسته است. به عبارت دیگر باید از خود پرسید آسیب روحی و روانی وارده «ناشی از» چیست؟ اگر آسیب ناشی از خود حادثه باشد قابل جبران نیست، ولی

۱ - آیا منظور از عبارت «به همراه» این است که در هر حال اگر آسیب جسمانی و خسارت روحی و روانی هر دو با هم در شخصی جمع شوند، هر دو قابل جبران هستند یا خسارت روحی و روانی باید حتماً در نتیجه آسیب جسمانی وارد شده به مسافر باشد.

2 - Jack v. Trans World Airlines, Inc., 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal. 1994).

3 - Flow From.

اگر آسیب روحی و روانی از جراحی جسمانی ناشی شود باید جبران گردد.^۱

۱- این نظر توسط تعدادی از دادگاه‌ها ملاحظه و پذیرفته شده است. در قضیه *الورز* گفته شد متصدی حمل و نقل به خاطر ناراحتی روانی که بلافاصله از آسیب جسمانی ناشی از حادثه هوایی به وجود نیامده باشد مسئول نیست:

Alvarez v. American Airlines, Inc., 1999 W.L. 691922, at 5 (S.D.N.Y. Sept. 7, 1999).

این نظر در قضایای زیر نیز تأیید شد:

Wencelius v. Air France, Inc., No. SACV 95-389, 1996 WL 866122 (C.D. Cal. Feb. 29, 1996), *Longo v. Air France*, No. 95 CV 0292, 1996 WL 866124 at 2 (S.D.N.Y. July 25, 1996). Cited in *Mc Kay Cunningham, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? See this Article in: [http://works.Bepress.Com/cgi/viewcontent.Cgi?Article=1000&vontext=McKay_Cunningham](http://works.Bepress.Com/cgi/viewcontent.cgi?Article=1000&vontext=McKay_Cunningham). at 19.*

در یک قضیه‌ای مسافری که در هواپیما به علت انفجار زخمی شده بود به علت ناراحتی ناشی از درد شدید غرامت دریافت کرد:

Inflight Explosion on Trans World Airlines, Inc., Aircraft Approaching Athens, Greece on April 2, 1986, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991). Cited in *Cunningham, ibid.*, at 19.

در قضیه *اسپینا*، متصدی، به خاطر ناراحتی روانی و تحمل درد و رنج مسافری که ناشی از آسیب جسمانی بوده ملزم به پرداخت غرامت شد:

Ospina v. Trans World Airlines, Inc., 975 F.2d 35 ۲nd Cir. 1992.

در قضیه *بورنت* آسیب روانی که مستقیماً از جراحی جسمی ناشی شده بود قابل جبران دانسته شد:

Burnett v. Trans World Airlines, Inc., 368 F. Supp. 1152, 1158 (D.N.M. 1973).

در قضیه *رزمن* گفته شد فقط خسارات ناشی از آسیب جسمانی قابل جبران هستند:

Rosman v. Trans World Airlines, Inc., 314 N.E.2d 848, 856-57 (N.Y. 1974).

البته موارد دیگری که دادگاه‌ها صرفاً به خاطر این که جراحی جسمانی وجود دارد و ناراحتی روانی و روحی هم وجود دارد ناراحتی روحی و روانی را قابل جبران دانسته‌اند، صرف نظر از این که ارتباطی بین ناراحتی روانی و جراحی جسمانی وجود داشته باشد.

نظر دادگاه در این قضیه از نظرات مهم و متداول در رویه قضایی ایالات متحده محسوب می‌شود که سایر دادگاه‌ها نیز از آن تبعیت کرده‌اند.^۱ در قضیه اسپینا،^۲ در پرواز شماره ۸۴۰ هواپیمایی ترانس ورلند از رم به مقصد آتن، بمبی در داخل هواپیما حادثه‌آفرید. زن جوانی در قاهره سوار شده، بمبی را در داخل هواپیما جاسازی کرده و در توقف بعدی از هواپیما پیاده شده بود. بمب در هواپیما نزدیکی فرودگاه‌اتن منفجر و مسافری به نام اسپینا^۳ را دو تکه نمود. شواهد نشان داد که در فاصله انفجار بمب تا مرگ، حدود پنج تا ده ثانیه درد را احساس و می‌دانسته که بدنش به زمین خواهد افتاد. هیأت منصفه وارث متوفی را به علت تحمل درد و رنج وی قبل از مرگ، مستحق دریافت هشتاد و پنج هزار دلار از متصدی حمل و نقل دانستند. شرکت هواپیمایی ترانس ورلند ناجوانمردانه استدلال کرد که به موجب ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، تحمل درد و رنج قابل جبران نیست. با این حال دادگاه با استناد به قضیه فلویید متصدی حمل را به پرداخت غرامت محکوم نمود. در رأی دادگاه عنوان شد که مسافران در قضیه فلویید به علت کاهش ناگهانی ارتفاع به شدت وحشت زده شدند ولی هیچ کس زخمی یا کشته نشد، ولی در این قضیه اسپینا به دو تکه تبدیل، به زمین خورد و لحظه‌ای بعد در حالی که درد می‌کشید کشته شد.

آن چه در قضیه فلویید نیز مطرح ولی بدون پاسخ گذاشته شد عبارت از این که اگر مسافری مدعی شود در نتیجه حادثه، علایم فیزیکی آسیب در او بروز

Air crash Disaster Near Roselawn, Ind., on Oct. 31, 1994, 954 F. Supp. 175, 178-79 (N.D. Ill. 1997).

1 - Dempsey, *op. cit.*, at 131.

2 - Inflight Explosion on Trans World Airlines, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y. 1991).

3 - Ospina.

نموده‌است، مثلاً مدعی شود در نتیجه حادثه کاهش وزن پیدا کرده‌است، آیا ظهور این علائم می‌تواند در قالب «آسیب بدنی» مذکور در ماده ۱۷ بوده و مشمول این کنوانسیون قرار گیرد. این مورد در قضیه ترافرانکا^۱ مطرح شد. در این قضیه خانم ترافرانکا و همسرش در ایالات متحده، شکایتی علیه شرکت هواپیمایی ویرجین آتلانتیک مبنی بر ناراحتی و بیماری روانی ناشی از جراحت مطرح کردند. خانم ترافرانکا و خانواده‌اش مسافر هواپیمای ویرجین آتلانتیک به مقصد لندن بودند. خلبان از امکان انفجار بمبی در داخل هواپیما مطلع شد. وی از وجود بمب اطمینان کامل نداشت لیکن طبق دستورات شرکت هواپیمایی باید مسافران را در جریان قرار می‌داد. پس از آگاهی مسافران از امکان قریب الوقوع انفجار بمب، خانم ترافرانکا به شدت ناراحت و شروع به جیغ و داد نمود، به گونه‌ای که تلاش چند نفر از خدمه هواپیما برای آرام کردن وی بی فایده بود. هواپیما در فرودگاه هیتروی لندن به سلامت به زمین نشست و مسافران همه سالم از هواپیما پیاده شدند و معلوم شد تهدید به انفجار بمب شوخی بوده‌است. خانم ترافرانکا مدعی شد آسیب جدی به سلامتی او وارد شده، بی اشتها شده و لذا هفده پوند کاهش وزن پیدا کرده، معاشرت اجتماعی او کاهش یافته و او و همسرش حتی تمایلی به حضور در محل کار ندارند. او گفت قصد داشت بلافاصله به آمریکا برگردد ولی بعلت استرس شدید و عصبانیت مجبور شده‌است شش هفته در لندن بماند و تحت نظر پزشک دارو مصرف کند. خواننده در دفاع از خود اظهار داشت خواهان فقط از آسیب روانی رنج می‌برد که طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو قابل جبران نیست و شرکت مسئولیتی در این زمینه ندارد. دادگاه بدوی دعوای خانم ترافرانکا را رد کرد. در دادگاه تجدید نظر خانم ترافرانکا به قسمتی از رأی صادر

1 - *Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways*, 151 F. 3rd 108 (3rd Cit. 1998).

شده در پرونده *فلوید* اشاره کرد که در آن گفته شده است: «اگر حادثه موجب مرگ، آسیب جسمانی یا بروز علایم فیزیکی^۱ نشده باشد، طبق ماده ۱۷ کنوانسیون، متصدی حمل و نقل مسئولیتی ندارد.» وی گفت مفهوم مخالف عبارت فوق این است که اگر در مسافری علایم فیزیکی آسیب ظهور کند وی می‌تواند با استناد به ماده ۱۷ علیه متصدی حمل و نقل شکایت نماید. و ماده ۱۷ آن را شامل می‌شود. وی گفت علایمی که در وی ظاهر شده است از جمله کاهش شدید وزن در مدت اندک، نشان از «بروز علایم فیزیکی» است که دیوان عالی امریکا نیز آن را تأیید کرده است. دادگاه تجدید نظر موارد متعددی را بررسی کرد. دادگاه سوابق تدوین کنوانسیون ورشو، نظر تدوین کنندگان آن در خصوص معنی «صدمه جسمانی»، لغت‌نامه‌های انگلیسی و فرانسه، وضعیت متصدیان حمل و نقل در زمان تدوین کنوانسیون و حقوق معاهدات در زمینه تفسیر مواد کنوانسیون را مدنظر قرار داد و در نهایت اعلام نمود، منظور دیوان عالی امریکا در قضیه *فلوید* آن نبوده است که «بروز علایم فیزیکی» آسیب جسمانی تلقی گردیده و لذا مشمول ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو گردد. نمی‌توان تنها عبارتی از یک رأی را جدا و به آن استناد کرد، بلکه باید کل رأی را با هم دید و تفسیر کرد. دادگاه گفت به نظر ما صرف خسارت روحی و روانی و نیز «بروز علایم فیزیکی آسیب» نمی‌تواند تحت ماده ۱۷ قابل جبران باشد و نظر دیوان در قضیه *فلوید* هم همین بوده است. این نظر در قضایای دیگر هم مطرح شده است. مشابه آن قضیه *لیوید*^۲ در سال ۲۰۰۲ است. خانم *لیوید* به همراه دوستانش از مسافرت سه هفته‌ای لندن باز می‌گشت که هواپیمای ایشان دچار حادثه شد. وی دادخواستی برای جبران خسارت روحی و روانی تقدیم کرد. دادگاه با اشاره به

1 - Physical Manifestation of Injury.

2 - Lloyd , *op. cit.*

قضیه جک^۱ اظهار داشت در حوادث هوایی، خسارت روانی باید بلافاصله و ناشی از آسیب‌های جسمانی باشد. به عبارت دیگر خسارات روانی ناشی از آسیب‌های جسمانی قابل مطالبه‌است، ولی بروز علایم فیزیکی ناشی از آسیب‌های روانی و احساسی قابل جبران نیستند.

این پرسش ممکن است به ذهن متبادر شود که اگر شخصی در نتیجه حادثه هوایی ناراحتی مغزی پیدا کند، آیا ماده ۱۷ در مورد آن قابل اجراست یا این که ناراحتی مغزی^۲ همان ناراحتی روانی است و غیرقابل جبران. این پرسش در قضیه ویور^۳ مطرح شد. علایم فیزیکی ترس در مسافر شرکت هواپیمایی دلتا که از لندن به مقصد مانتانا (شمال باختری ایالات متحده) در پرواز بود بروز کرد. نقص مکانیکی هواپیما موجب شده بود هواپیما در مصر فرود اضطراری کند. ویور برای مدتی تحت نظر پزشک بود که متوجه شدند وی از نظر مغزی آسیب دیده‌است. وی علیه شرکت هواپیمایی دلتا شکایت و عنوان کرد آسیب مغزی او صرفاً یک ناراحتی روحی و روانی و یا بروز علایم فیزیکی نیست بلکه تغییرات فیزیکی مغز اوست. دادگاه ضمن ذکر این نکته که پرداخت غرامت برای ناراحتی روانی قابل پذیرش نیست، اعلام نمود ناراحتی مغزی شاک، تغییرات فیزیکی در سلول‌های مغز اوست و طبق ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو قابل جبران است.

پرسش دیگری که معمولاً مطرح می‌شود این است که آیا شخصی می‌تواند به خاطر تألمات روحی ناشی از صدمات جسمانی بستگان نزدیکش مدعی خسارت روحی شده و مطالبه غرامت کند؟ این پرسش نیز در قضایایی مطرح و پاسخ‌های

1 - Jack, *op.cit.*

2 - Brain damage.

3 - Weaver, v. Delta Airlines, 56 F. Supp. 2nd 1190.

متعددی به آن داده شده است. در قضیه لوقو^۱ که چند سال قبل از قضیه فلویید مطرح شد، در پروازی به مقصد جمهوری دومینیک، مسافری به علت ریختن قهوه داغ بر رویش آسیب می بیند. همسر وی شکایتی علیه شرکت هواپیمایی امریکن، به این دلیل که وی قادر به انجام وظایف زناشویی نخواهد بود مطرح کرد. دادگاه با تفسیر موسع از ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، همسر خانم لوقو را، که در هنگام وقوع حادثه در پرواز حضور نداشت، به خاطر آسیب احساسی و عاطفی^۲ وارده مستحق دریافت غرامت دانست. قضیه هانت^۳ مشابه آن است. در این قضیه، هواپیمای شرکت بین المللی تکا^۴ فرود اضطراری کرده بود. مسافری که قبلاً بیمار بود، بیماریش شدت گرفت و به علت ناراحتی مغزی جان سپرد. دادگاه بدون آن که بحث بیشتری در آن مطرح شود، همسر وی را، که در پرواز حضور نداشت به خاطر اضطراب ذهنی^۵ و روانی مستحق دریافت غرامت دانست. البته این رویه در تمام قضایا رعایت نمی شود. در قضیه فیش من^۶، خدمه پرواز روی گردن و شانه کودکی آب داغ ریختند که موجب تاول پوست او شد. مادر وی دعوایی علیه شرکت هواپیمایی دلتا به علت ناراحتی عاطفی و احساسی مطرح کرد ولی دادگاه دعوای او را نپذیرفت.

در قضیه سقوط هواپیمای کره در شوروی سابق که در سال ۱۹۸۳ اتفاق افتاد^۷، بعضی دعوای همزمان با فلویید و برخی پس از آن مطرح و رسیدگی شده

1 - Diaz Lugo v. American Airlines , Inc., 686 F. Supp. 373 (D.P.R. 1988).

2 - Emotional Distress.

3 - Hunt v. Taca Int'l. Airlines, Inc., 1997 WL 738594 (E.D. La. 1997).

4 - Taca International Airlines.

5 - Mental Anguish.

6 - Fishman v. Delta Airlines , 132 F. 3rd 138 (2nd Cir. 1998).

۷ - جباری، منصور، حقوق بین الملل هوایی، تبریز، فروزش، ۱۳۸۱، صص. ۱۷۹ - ۱۸۸.

که تصمیمات در آن‌ها متأثر از رأی صادره در قضیه *فلوید* بوده‌اند. حادثه به‌این صورت اتفاق افتاد که در روز اول سپتامبر ۱۹۸۳، جنگنده‌های شوروی، هواپیمای بویینگ ۷۴۷ به شماره پروازی ۰۰۷ خطوط هوایی کره را با دویست و شصت و نه مسافر در حال پرواز در نزدیکی جزیره ساخالین^۱ سرنگون کردند. کمیسیون هوانوردی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مأموریت یافت تا در خصوص این حادثه تحقیق نماید. کمیسیون در خصوص رهگیری هواپیمای ۰۰۷ کره توسط هواپیماهای نظامی، علامت دادن و بازرسی و ارتباطات بین آن‌ها به‌این نتیجه رسید که رهگیری هواپیمای ۰۰۷ کره توسط هواپیماهای نظامی شوروی بر فراز شبه جزیره کامچاتکا^۲ و در نزدیکی جزیره ساخالین انجام گرفته و مقامات شوروی سابق تصور نمودند که هواپیمای ۰۰۷ کره یک هواپیمای جاسوسی است و هواپیماهای رهگیر شوروی با شلیک موشک هوا به هوا آن را مورد هدف قرار داده و سرنگون کردند.^۳ بازماندگان بعضی از کشته شدگان در شکایات خود خواستار جبران خسارت تحمل درد و رنج قبل از مرگ مسافران شدند.^۴ دادگاه در تحقیقات خود متوجه شد مسافران یازده دقیقه قبل از مرگ هوشیار بوده و متوجه خطر بوده‌اند. دادگاه ضمن توجه به‌این نکته که طبق تصمیم اتخاذ شده در *فلوید*، خسارات روحی و روانی بدون وجود آسیب‌های جسمانی قابل جبران نیستند، به جبران خسارت ناراحتی روحی و روانی قبل از مرگ مسافران رأی مثبت داد. استدلال دادگاه این بود که مسافران قبل از انفجار هواپیما، به علت

1 - Sakhalin.

2 - Kamchatka.

3 - The Report of ICAO Fact Finding Investigation , December 1983: COM , 110 / 17; (1983) , 22 ILM, 1199 - 1220.

4 - 814 f. Sup. 592 (E.D. Mich. 1993).

کاهش شدید فشار هوا، با آسیب‌های جسمانی مواجه شده بوده‌اند. به نظر دادگاه این قضیه با قضیه فلوید بسیار متفاوت است زیرا آسیب جسمانی ناشی از کاهش شدید فشار هوا موجب ترس و ناراحتی روحی و روانی مسافران شده و این ناراحتی قبل از مرگ اتفاق افتاده است. دعاوی دیگری نیز مربوط به همین حادثه هواپیمایی مطرح و تقریباً به همین نتیجه منجر شده‌اند.^۱

قضیه فلوید در کشورهای دیگر از جمله کشورهای با حقوق کامن لا نیز تأثیر داشته و مورد استناد قرار گرفته و یا تصمیمات مشابه آن اتخاذ شده است. مثلاً در قضیه کت سامباسیس علیه شرکت هواپیمایی سنگاپور^۲ مطروحه در استرالیا، هواپیما به علت نقص فنی به فرودگاه مبدأ بازگشته و فرود اضطراری نمود. شاکی با ادعای ناراحتی روانی خواستار جبران خسارت شد. دادگاه تجدید نظر نیوساوت ولز با رد دعاوی شاکی، اعلام کرد صرف خسارت روحی و روانی قابل

۱ - در قضیه بیکل، جبران خسارت درد و رنج قبل از مرگ پذیرفته شد، برای این که شرکت هواپیمایی تلاش کافی برای جلوگیری از خسارت به عمل نیاورده بود:

Bickel v. Korean Air Lines Co., 96 F.3d 151 (6 Cir. 1996).

در قضیه جان، فرزند یکی از کشته شدگان دعاوی جبران خسارت به خاطر ناراحتی، درد و رنج پدر و خسارت اجتماعی (loss of society) خودش را مطرح کرد که دادگاه خسارت به خاطر ناراحتی درد و رنج کشته شده را پذیرفت ولی خسارت اجتماعی فرزند وی را رد کرد.

Jones v. Korean Air Lines Co., 836 F. Supp. 1340 (E.D. Mich. 1993).

در قضیه الدهام، دادگاه مبلغ یکصد هزار دلار خسارت تعیین شده توسط هیأت منصفه برای تحمل درد و رنج سه نفر از کشته شدگان قبل از مرگ را تأیید کرد. در این قضیه متخصصین نظر دادند که بعد از شلیک اولین موشک به وسیله رهگیر شوروی، مسافران زنده بودند و دچار آسیب جسمی و روانی شده بودند و با شلیک دومین موشک از بین رفتند.

Oldham v. Korean Air Lines Co., 127 F.3d 43 (D.C. Cir. 1997)., Cited in Cunningham, *op. cit.*, at 21.

2 - *Kotsambasis v. Singapore Airlines, Ltd.*, 140 F.L.R. 318, 319, 323 (1997).

پذیرش نیست. در ضمن دادگاه، امکان ادعای خسارات روحی و روانی را که به دنبال آسیب‌های جسمانی حادث شده باشند را باز گذاشت.

مجلس لردان انگلستان جبران خسارت برای آسیب مغزی^۱، به شرطی که به دنبال و در نتیجه آثار فیزیکی باشد که خود به علت حادثه هوایی حادث شده باشد، را اجازه داده است. در قضیه کینگ^۲، در نتیجه سقوط یک چرخ بال، شاکی مدعی خسارت روانی و زخم معده شده بود. دادگاه ضمن پذیرش دعوای وی در خصوص ناراحتی معده، آسیب روانی را قابل جبران ندانست. به نظر مجلس لردان، ناراحتی روانی بدون وجود علایم ظاهری و فیزیکی قابل پذیرش نیست. مشابه این رأی در قضیه سیدهو^۳ صادر شد. پرواز بریتیش ایرویز در جنگ اول خلیج فارس، ربوده شده و مسافران آن توسط عراقی‌ها در کویت گروگان گرفته شدند. یکی از مسافران مدعی شد در اثر این حادثه به علت آگزما، خونریزی بیش از حد دوره قاعدگی و کاهش زیاد وزن، رنج می‌برد. شاکی مدعی بود که ناراحتی روانی و مغزی وی برای جبران خسارت کافی است، ولی مجلس لردان انگلستان استدلال وی را نپذیرفت و دعوای وی رد شد.

به نظر نویسنده‌ای، هر نوع خسارت مطابق کنوانسیون ورشو قابل جبران است و اگر چه در بسیاری از کشورها قضایای زیادی نمی‌توان یافت که مسایل مشابهی در آن‌ها مطرح شده باشد، ولی در صورت قابل جبران دانستن کلیه خسارات بدنی و روانی، اهداف کنوانسیون حفظ خواهد شد.^۴

1 - Mental Injury.

2 - King v. Bristow Helicopters Ltd., 1 Lloyd's Rep. 745, 746 (H.L.2002).

3 - Sidhu v. British Airways, 2 Lloyd's Rep. 76 (1997).

4 - Goldhirsch, Lawrence B., The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff, 1988) at p. 60.

۳- جبران خسارات روحی و روانی طبق کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹

به علت تفاسیر متفاوتی که از عبارت «صدمه جسمانی» مذکور در کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن، در کشورهای مختلف به عمل آمد و تلاش‌های وافری که در مدرن کردن این کنوانسیون برای جبران خسارات وارده به مسافران حمل و نقل هوایی صورت گرفت، بررسی اصطلاح عبارت «صدمه جسمانی» در هنگام تدوین کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ در اولویت قرار گرفت. این کنوانسیون، با تلاش سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)، به منظور روزآمد کردن مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی تدوین شد. در کنفرانس دیپلماتیکی که بدین منظور از دهم الی بیست و هشتم می ۱۹۹۹ در مونترال تشکیل شده بود، بیش از پانصد نفر از نمایندگان کشورها از یکصد و بیست و یک کشور برای بررسی و بحث و تبادل نظر دعوت شده بودند. مطلب مهم قابل ذکر که در اصلاح ماده ۱۷ کنوانسیون مؤثر بود این که در نخستین روز تشکیل کنفرانس، جو حاکم در جهت حمایت از صنعت حمل و نقل هوایی نبود، بلکه نظر نمایندگان کشورها به حمایت از حقوق اشخاص تمایل بیشتری داشت.^۱ البته در کنفرانس سعی شد توازنی بین این دو منفعت به وجود آید ولی غالب نمایندگان ضمن حمایت از ایجاد تعادل بین این دو، به‌این فکر بودند که‌الان زمان آن رسیده‌است تا از افراد بشری حمایت بیشتری به عمل آید زیرا صنعت حمل و نقل پس از گذشت یک قرن، کامل شده و به حدی رسیده‌است که بتواند از خود

1 - International Civil Aviation Organization, Minutes, The International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May, Doc. 9775 Volume 1, summarized in McKay Cunningham, *op.cit.*

1999 (2001)

حفاظت کند.^۱ شرکت ایالات متحده در کنفرانس، به علت وسعت حمل و نقل آن کشور در سطح دنیا، اهمیت ویژه‌ای داشت. نماینده این کشور، شرکت خود در کنفرانس را به امید موفقیت کنفرانس در چهار زمینه دانست که یکی از آن‌ها این بود که موافقت‌نامه جدید باید وضعیت جبران خسارات روحی و روانی را روشن کند.^۲

الف- پیشنهاد ذکر صریح قابلیت جبران خسارات روحی و روانی

عمده بحث از اولین روز کنفرانس، تلاش برای توسعه عبارت «صدمه جسمانی» و جایگزین کردن آن با عبارتی مناسب بود. نماینده برزیل خواستار درج قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی در کنوانسیون جدید شد، زیرا آن را خواست دیرین مسافران می‌دانست.^۳ عضو ناظر شرکت کننده از طرف اتحادیه اروپا اظهار داشت اکثر کشورهای عضو اتحادیه با قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی موافق هستند.^۴ نماینده‌ای از اتحادیه حقوق هوا و فضای امریکای لاتین گفت متخصصین امریکای لاتین موافق هستند که خسارات روحی و روانی یکی از خسارات وارده در حمل و نقل هوایی شمرده شود.^۵ نمایندگان سوئد و نروژ این خواسته را واضح‌تر بیان کردند. آنان گفتند عبارت «یا روحی و روانی» به ماده ۱۷ افزوده شود، به این صورت که «متصدی حمل و نقل مسئول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح یا آسیب بدنی یا روحی و

1 - Montreal Minutes, *op. cit.*, at 37.

2 - *Ibid.*, at 44.

3 - Montreal Minutes, *op. cit.* at 4.

4 - *Ibid.*, at 47.

5 - *Ibid.*, at 49.

روانی متوجه مسافر می‌گردد...»^۱. به نظر آنان خسارات روحی و روانی حتی در صورت عدم وجود آسیب‌های بدنی باید قابل جبران تلقی شود.^۲ این پیشنهاد بلافاصله مورد حمایت نمایندگان تعدادی از کشورها از جمله انگلستان، فرانسه، دانمارک، جمهوری دومینیکن، شیلی، پاناما، لبنان، نامیبیا، کلمبیا، بحرین، سوئیس، کانادا، اسپانیا و فنلاند قرار گرفت.^۳ هر یک از کشورها در تأیید این پیشنهاد استدلال‌های مختلفی ابراز نمودند. نماینده نروژ تأکید داشت که ذکر صرف عبارت «صدمه جسمانی» نه تنها موجب یکسان شدن مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی نمی‌شود بلکه ایجاد تفرقه می‌کند، زیرا در کشورها تفاسیر متفاوتی از آن به عمل می‌آید، همچنان که تفاسیر متفاوتی را در دادگاه‌های کشورهای مختلف در خصوص ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو شاهد بوده‌ایم.^۴

نماینده سوئد اظهار داشت جبران خسارات روحی و روانی در گونه‌های دیگر حمل و نقل وجود دارد و ضروری است که در حمل و نقل هوایی هم پیش‌بینی شود.^۵ نماینده شیلی گفت عوامل فیزیکی و روانی در مورد انسان تفکیک ناپذیرند.^۶ نماینده انگلستان اظهار داشت تمایز میان مسافرانی که تنها از نظر جسمانی آسیب دیده‌اند و آن‌هایی که از لحاظ روحی و روانی نیز دچار خسارت شده‌اند به حکم عقل و در عمل ممکن نیست.^۷ نماینده دولت جمهوری دومینیکن

1 - *Ibid.*, at 67.

2 - *Ibid.* «The right should apply whether or not the passenger also suffered a bodily injury».

3 - *Ibid.*, at 67-74.

4 - *Ibid.*, at 71.

5 - *Ibid.*, at 67.

6 - *Ibid.*, at 67.

7 - *Ibid.*, at 68.

گفت حقوق مسافران باید رعایت شود و منطق و دلیل حقوقی برای استثنا کردن این نوع خسارات نیست.^۱ البته باید اضافه کرد که عضو ناظر اتحادیه حمل و نقل بین‌المللی هوایی (یاتا) و بعضی از نمایندگان کشورها در کنفرانس اظهارنگرانی کردند که اگر خسارات روحی و روانی قابل جبران باشد، هر مسافری پس از حادثه مدعی خسارات روحی و روانی شده و درخواست جبران خسارت خواهد کرد.^۲ در پاسخ به این نگرانی، نمایندگان دیگری؛ بارد این‌گونه نگرانی‌ها، با اشاره به ماده ۱۷ کنوانسیون اظهار داشتند به هر حال مدعی باید ثابت کند که واقعاً خسارت دیده و اثبات این امر نیاز به بررسی پزشکی و نظر متخصصین دارد.^۳

ب- پیشنهاد قابلیت جبران خسارات روحی و روانی بدون نیاز به ذکر صریح آن

دسته دوم از نمایندگان کشورهای حاضر در کنفرانس معتقد بودند خسارات روحی و روانی قابل جبران باشد، اما عبارت پردازی متفاوتی را از دسته اول پیشنهاد نمودند. برخی پیشنهاد کردند به جای عبارت «آسیب بدنی» از عبارت «آسیب شخصی»^۴ استفاده شود.^۵ نماینده پاکستان پیشنهاد کرد به کلمه «خسارت» در ماده ۱۷ اکتفا شود، زیرا این کلمه هر نوع خسارت بدنی و روانی را شامل می‌شود.^۶ به نظر نماینده شیلی عبارت «خسارات روحی و روانی که آثار نامطلوبی

1 - *Ibid.*, at 68.

2 - *Ibid.*, at 69.

3 - *Ibid.*, at 68, 71-74, 116.

4 - Personal Injury.

5 - *Ibid.*, at 71, 72, 74.

6 - *Ibid.*, at 70.

روی سلامتی انسان داشته باشد» می‌تواند جایگزین «آسیب بدنی» شود.^۱ به نظر نماینده روسیه، استفاده از تنها یک کلمه «سلامتی» به دلیل مشکل تفکیک میان روح و جسم به کار برده شده است.^۲

ج- اجماع بر قابلیت جبران خسارات روحی و روانی با حفظ جمله‌بندی کنوانسیون ورشو

نمایندگانی هم بودند که به رغم تمایل به قابل جبران بودن آسیب‌های روحی و روانی، معتقد بودند متن کنوانسیون ورشو در ماده ۱۷ کاملاً گویا است و نیازی به افزودن کلمه‌ای بر آن نیست. نماینده آلمان به عبارت «*Lesion Corporelle*» در زبان فرانسه اشاره کرد و گفت این عبارت خسارات روحی و روانی را در بر می‌گیرد. وی گفت عبارت آلمانی نیز گویای قابل جبران بودن این نوع خسارات هست و فقط متن انگلیسی باید اصلاح گردد تا هر دو نوع خسارات را در برگیرد.^۳ نماینده عربستان سعودی اظهار داشت عبارت «خسارات بدنی» در زبان عربی هر دو نوع خسارات جسمی و روحی و روانی را شامل می‌شود.^۴ نمایندگان از کشورهای اکراین،^۵ اسپانیا،^۶ ازبکستان،^۷ روسیه،^۸ سوریه^۹ و

1 - *Ibid.*, at 112.

2 - *Ibid.*, at 112.

3 - *Ibid.*, at 68.

4 - *Ibid.*, at 69.

5 - *Ibid.*, at 71.

6 - *ibid.*, at 74.

7 - *Ibid.*, at 74.

8 - *Ibid.*, at 112.

9 - *Ibid.*, at 115.

کامرون^۱ از نظرات فوق حمایت کرده و اظهار داشتند متن فعلی ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو کافی بوده و گویای این نکته است که خسارات روحی و روانی قابل جبران است. نماینده دولت فرانسه هم با ذکر این نکته که «*Lesion Corporelle*» همیشه خسارات روحی و روانی را هم شامل بوده است، نظر دیگر سخنرانان را تأیید کرد.^۲ پس از اظهارات نمایندگان کشورها، رئیس جلسه اظهار داشت در بین نمایندگان اجماع حاصل است که به هر حال آسیب‌های وارده به روح و روان مسافران مستقل از آسیب‌های جسمانی، در حالتی که سلامتی انسان آسیب دیده باشد، باید قابل جبران باشد.^۳

بعضی از نمایندگان کشورها، نگرانی خود را در صورت افزودن عبارت خسارت روحی و روانی ابراز داشتند. نمایندگان کشورهای چین،^۴ یمن،^۵ جزیره موری تیوس،^۶ اتیوپی،^۷ الجزایر،^۸ هند،^۹ کامرون^{۱۰} و مصر^{۱۱} هر کدام به نحوی اظهار داشتند که عبارت «خسارت روحی و روانی» مبهم است و در عمل مشکلاتی را به دنبال خواهد داشت.

1 - *Ibid.*, at 170.

2 - *Ibid.*, at 68.

3 - *Ibid.*, at 120.

4 - *Ibid.*, at 70.

5 - *Ibid.*, at 73.

6 - *Ibid.*, at 71.

7 - *Ibid.*, at 71.

8 - *Ibid.*, at 72.

9 - *Ibid.*, at 142.

10 - *Ibid.*

11 - *Ibid.*, at 70.

د- تهیه پیش‌نویس ماده ۱۷

پس از بحث فراوان نمایندگان کشورها، در روز دهم کنفرانس رییس جلسه اعلام کرد که در قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی اجماع به وجود آمده است. وی نظر نمایندگان را به صورت یک پیش‌نویس که در تهیه ماده ۱۷ باید مد نظر قرار گیرد چنین بیان داشت:

«• خسارات روحی و روانی نه تنها آسیب‌های روحی و روانی همراه یا ناشی از آسیب جسمانی را شامل می‌شود بلکه خسارات روحی و روانی که مستقل از آسیب‌های جسمانی بوده و به سلامتی مسافران آسیب برساند را نیز در بر می‌گیرد.

• کلمه «بدنی» که در توصیف جراحت وارد شده است حذف می‌گردد.
• بند جدید، جراحت را به عنوان جراحت بدنی یا روحی و روانی تعریف می‌کند که به سلامتی مسافران به طور چشمگیری آسیب می‌زند».

ه- تغییر وضعیت پس از ارایه پیش‌نویس: حفظ عبارت کنوانسیون ورشو

بنابراین اکثریت کشورهای حاضر در کنفرانس با افزودن «خسارات روحی و روانی» مستقل از «صدمه جسمانی» موافقت نمودند. چند کشور هم معتقد بودند که متن ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو کافی بوده و به خوبی قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی را می‌رساند. در نهایت رییس جلسه با حصول اجماع متنی را که تغییرات لازم در آن داده شده بود اعلام نمود. ولی معلوم نیست چرا و چگونه وضعیت تغییر کرد. بی‌گمان بعضی نمایندگان ترس خود را از مبهم بودن خسارات روحی و روانی وقتی هیچ آسیب جسمانی وجود نداشته باشد بیان کردند. بعضی از نمایندگان کشورهای پیشرفته، از جمله نمایندگان ایالات متحده، متن پیش‌نویس را قدمی به عقب دانسته و اظهار داشتند وقتی رویه قضایی ما جبران آسیب‌های روحی و روانی را پذیرفته است، تغییر عبارت ماده ۱۷ به نحو

پیشنهاد شده موضوع را مبهم و مشکلاتی به وجود خواهد آورد، همچنان که در پایان جمله گفته شده است «به سلامتی مسافران به طور چشمگیری آسیب می‌زند»^۱. آن‌ها عقیده داشتند این تغییرات نه تنها نظرات نمایندگان را تأمین نخواهد کرد بلکه یکسان سازی مقررات هوایی که هدف برگزاری کنفرانس می‌باشد را از بین خواهد برد، زیرا نمایندگان کشورها به رغم پذیرفتن اصل موضوع یعنی قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی، در نحوه عمل به آن اختلاف نظر دارند. نماینده استرالیا با تأکید بر عدم لزوم تغییر کلمات کنوانسیون ورشو اظهار داشت این تغییر ممکن است پیامدهای ناپسندی داشته باشد و تفسیرهای متفاوتی از آن به عمل آید؛ مثلاً دادگاه‌ها ممکن است این چنین استدلال کنند که منظور تدوین کنندگان کنوانسیون از «خسارات روحی و روانی» گونه خاصی از این نوع خسارات است و همه گونه‌های خسارت را در بر نمی‌گیرد.^۲ نمایندگان کشورهای مثل مصر، چین، امارات عربی متحده، کامرون و سنگال، خسارات روحی و روانی را فقط وقتی قابل جبران دانستند که در نتیجه آسیب‌های جسمانی حادث شده باشد،^۳ در حالی که نمایندگان کشورهای مثل فرانسه، آلمان، روسیه و اسپانیا معتقد بودند «صدمه جسمانی» خود خسارات روحی و روانی را هم در بر می‌گیرد.^۴

نمایندگان کشورهای انگلستان، زلاندنو، اسلوانی، سوئیس، کانادا و لبنان از جبران خسارات روحی و روانی به طور کلی حمایت کردند، صرف‌نظر از این

1 - Ibid., at 112, 113.

2 - Ibid., at 76.

3 - Ibid., at 70, 72.

4 - Ibid., at 68, 74, 112.

که ارتباطی با آسیب‌های جسمانی داشته باشد یا خیر.^۱ رییس جلسه پس از جمع‌بندی نظرات مختلف اعلام نمود یکسان سازی مقررات اهمیت زیادی برای ما دارد و حفظ عبارات کنوانسیون ورشو به این هدف کمک خواهد کرد و پس از این هم هر کشوری می‌تواند به رویه قضایی خود عمل نماید.

به رغم این که متن ماده ۱۷ حفظ شد ولی در اجرای آن، «صدمه جسمانی» باید طوری تفسیر شود که خسارات روحی و روانی را هم در بر گیرد، زیرا کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون از ابزار مکمل تفسیر به شمار می‌رود. با بررسی کارهای مقدماتی می‌توان به قصد و نیت طرف‌های معاهده پی برد. مقصود از کارهای مقدماتی عبارت است از صورت جلسه مذاکرات و مباحثات کنفرانس‌ها و کمیسیون‌های بین‌المللی مربوط به انعقاد معاهده، پیش‌نویس و طرح اولیه معاهده و مکاتبات رسمی کشورها در حین انعقاد معاهده.

کارهای مقدماتی از مهم‌ترین ابزار مکمل تفسیر معاهدات می‌باشد. منظور از به کار بردن واژه مکمل این است که توسل به کارهای مقدماتی زمانی صحیح است که ابزار گوناگون و اصل تفسیر، مشکل تفسیر را حل ننماید.^۲ به نظر شارل دوویشر کارهای مقدماتی، همان مذاکرات دیپلماتیکی است که به انعقاد معاهده منجر می‌شود.^۳ کنوانسیون وین در مورد حقوق معاهدات در ماده ۳۳ استفاده از ابزار مکمل تفسیر از جمله کارهای مقدماتی را مورد تأکید قرار داده است. مطابق این ماده توسل به کارهای مقدماتی در موارد زیر جایز است که:

1 - Ibid., at 113, 114

۲ - ضیائی بیگدلی، محمدرضا، حقوق معاهدات بین‌الملل، تهران، گنج دانش، ۱۳۸۳، ص. ۱۷۲.

3 - De Visscher Ch., Problèmes d'interprétation judiciaire en droit international public, pédone, 1963.

به نقل از: فلسفی، هدایت اله، حقوق بین‌الملل معاهدات، تهران، فرهنگ نشر نو، ۱۳۷۹، ص. ۴۷۴.

۱) به منظور تأیید معنای حاصل از ماده ۳۱ (یعنی قواعد کلی تفسیر یا قواعد و ابزار گوناگون تفسیر)، یا

۲) تعیین معنای معاهده در صورتی که تفسیر طبق ماده ۳۱، معنای دو پهلوی یا مبهم به دست دهد، یا به نتیجه‌ای منجر شود که آشکارا بی معنی یا نامعقول باشد. مجوز استفاده از کارهای مقدماتی برای تفسیر به این دلیل است که امکان دارد مفسر با رجوع به کارهای مقدماتی، به معنای دقیق‌تر کنوانسیون دست یابد. به نظر بعضی صاحب‌نظران، «مفسر بی آن که لازم باشد به چگونگی کار خود اشاره کند، تمامی استدلال‌های تفسیری خود را مورد بازبینی قرار می‌دهد تا آن که در پایان بتواند همان معنایی را که با توجه به کارهای مقدماتی استخراج کرده‌است، به معاهده اختصاص دهد و در نتیجه راه‌حل قضیه مورد نظر را استنباط کند»^۱.

و- شرایط زمانی تدوین کنوانسیون‌های ورشو و مونترال

دادگاه‌ها در تصمیم‌گیری در مورد خسارات روحی و روانی باید رویه قضایی و سیاستی که کنوانسیون بر اساس آن تدوین شده است^۲ را بررسی کنند. بیشتر نمایندگان سعی کردند ضمن حفظ هدف اصلی کنوانسیون که یکسان‌سازی مقررات در سطح جهان است، از حقوق مسافران دفاع نمایند. در دهه ۱۹۲۰ که کنوانسیون ورشو تدوین شد، صنعت هواپیمایی در حال به وجود آمدن و رشد بود و کشورها قصد داشتند از این صنعت به نحوی حمایت کنند تا رشد کرده و

1 - Yasseen M.K., «L'interprétation des traités d'après la convention de Vienne», RCADI., 1976-III, t. 151, p. 80.

به نقل از: فلسفی، هدایت اله، همان، ص. ۴۷۳.

۲ - سیاستی که کنوانسیون مونترال بر اساس آن تدوین شد بر عکس کنوانسیون ورشو که از متصدیان حمل و نقل حمایت می‌کرد، حمایت از حقوق مسافران بود.

به همه مردم جهان خدمت نماید. با رشد این صنعت، هزینه مسافرت پایین آمده و اکثر مردم، حتی آن‌هایی که از نظر مالی در سطح متوسط قرار دارند توانستند از این وسیله برای حمل و نقل استفاده نمایند. اما حال که صنعت هواپیمایی به اندازه کافی رشد نموده است، نوبت مسافران است که از حقوقشان حمایت شود. بنابراین، در زمان تدوین کنوانسیون ورشو، منظور نمایندگان کشورها، صرفاً آسیب بدنی بوده و آن‌ها در نظر نداشتند خسارات روحی و روانی را هم شامل آن نمایند تا بدین وسیله از کثرت دعاوی جلوگیری شود؛ چرا که کثرت دعاوی موجب می‌شد متصدیان حمل و نقل مبالغ هنگفتی برای جبران این نوع خسارات پرداخت نمایند که این امر بی‌گمان موجب ورشکسته شدن آن‌ها می‌شد. اما وضعیت در حال حاضر متفاوت است و باید منافع هر دو قشر در نظر گرفته شده و از متضرر شدن مسافرانی که به علت سهل‌انگاری متصدیان حمل و نقل دچار آسیب‌های روحی و روانی می‌شوند جلوگیری به عمل آید. دادگاه‌ها باید در رسیدگی به دعاوی، عبارت «آسیب‌های جسمانی» را معنی و با توجه به تمایل نمایندگان تدوین‌کننده کنوانسیون، معنای موسعی از آن را مدنظر قرار دهند. همچنان که نماینده مصر نیز در کنفرانس اظهار داشت، استفاده از عبارت «آسیب جسمانی» دیگر مشکلی ایجاد نخواهد کرد زیرا سوابق تدوین کنوانسیون نشان می‌دهد که عبارت مزبور آسیب‌های روحی و روانی را هم در بر می‌گیرد و بدین ترتیب رویه یکسانی در این خصوص در جهان به وجود خواهد آمد.^۱ نماینده دولت سوئد، از این که هیچ کشوری با مستثنا کردن جبران خسارات روحی و روانی موافق نبود اظهار خرسندی کرد. وی گفت در خصوص قابل جبران بودن

1 - Ibid., at 112.

خسارت روحی و روانی اجماع در بین نمایندگان وجود دارد و تنها اختلاف در مورد جبران همه یا اشکالی از خسارات روحی و روانی می‌باشد.^۱

ز- وضعیت پس از تصویب کنوانسیون مونترال

به‌رغم نظرات نمایندگان در کنفرانس مونترال، متأسفانه اثر مثبتی در تصمیم‌گیری در قضیه *ارلیچ*^۲ نمی‌بینیم. البته این قضیه در سال ۱۹۹۹ یعنی قبل از به مرحله اجرا در آمدن کنوانسیون مونترال به وقوع پیوست و در سال ۲۰۰۴ یعنی قبل از آن که اتحادیه اروپا^۳ به این کنوانسیون ملحق شود در دادگاه رسیدگی و به صدور رأی منجر گردید. فرصت خوبی بود که دادگاه در تفسیر ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو، وضعیت موجود و نظر کشورها در کنفرانس مونترال را مد نظر قرار داده و در ایجاد رویه قضایی بعد از تصویب کنوانسیون مونترال مؤثر باشد. البته دادگاه بخش آمریکا در این قضیه ضمن اشاره به بحث‌های کنفرانس مونترال، نتیجه‌گیری به واقع درستی از آن‌ها به عمل نیاورد.

در تاریخ ۸ می ۱۹۹۹ آقای گری و خانم *ماریان ارلیچ*^۴ در بالتیمور، مری‌لند، سوار هواپیمای شرکت هواپیمایی *امریکن ایگل*^۵ شدند تا به فرودگاه جان اف کندی رفته و سپس با هواپیمای شرکت هواپیمایی *امریکن* به لندن مسافرت نمایند. هواپیمای آن‌ها در حالی که با سرعت زیاد به فرودگاه جان اف کندی نزدیک می‌شد از مسیر منحرف و توسط بالشتک نگهدارنده در خلیج

1 - *Ibid.*, at 72, 120.

2 - *Ehrlich v. American Airlines*, 360 f. 3d 366 (2nd Cir. 2004).

۳ - اتحادیه اروپا در ماه ژوئن ۲۰۰۴ به کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ پیوسته‌است.

4 - *Gray and Maryanne Ehrlich*.

5 - *American Eagle Flight No. 4925*.

تورستونبای^۱ غوطه‌ور گردید. در این حالت مسافران مجبور شدند از ارتفاع شش الی هشت پایی از هواپیما به بیرون بپرند. آقا و خانم گری مدعی بودند به هنگام خروج از هواپیما از ناحیه زانو، پشت، شانه و باسن مصدوم شده‌اند. آنان همچنین مدعی شدند در اثر صدمات روحی و روانی از زمان وقوع حادثه بد خواب شده و مرتب در خواب دچار کابوس می‌شوند. آن‌ها دادخواست خود را تقدیم دادگاه بخش شرقی نیویورک نموده و با استناد به ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو خواستار جبران صدمات جسمی و روحی شدند. دادگاه پس از استماع نظرات خواهان‌ها و متصدی حمل و نقل، اعلام نمود خواهان‌ها فقط می‌توانند نسبت به صدمات روحی و روانی که از صدمات جسمی ناشی شده باشد مطالبه خسارت نمایند. به نظر دادگاه رابطه سببیت بین ناراحتی روحی و روانی و صدمات جسمی مانند زخمی شدن از ناحیه زانو و پشت و شانه آن‌ها وجود ندارد. دادگاه برای رسیدن به این نتیجه، متن کنوانسیون ورشو و مذاکراتی که منجر به تصویب آن شده‌است و اهداف منظور در مقررات آن را بررسی نمود. همچنین دادگاه متن فرانسوی کنوانسیون ورشو را به دلیل این که متن اصلی به زبان فرانسه‌است مرور و اذعان نمود متصدی حمل و نقل را تنها در صورتی می‌توان مسئول خسارات روحی و روانی دانست که آن صدمات از خسارات جسمانی نشأت گرفته باشند. دادگاه به کنوانسیون مونترال و بحث‌های نمایندگان در کنفرانس هم اشاره و اظهار داشت حتا در صورت توجه به کنوانسیون مونترال هم نمی‌توان به این نتیجه رسید که این نوع خسارات اگر با آسیب‌های جسمانی همراه نباشد قابل جبران هستند. البته دادگاه با اشاره به‌ارای متفاوتی از جمله قضیه رودریگز، که در سال ۲۰۰۰ در خط هوایی نیوزیلند اتفاق افتاد و در سال

1 - Thurston Bay.

۲۰۰۲ در دادگاه تجدیدنظر امریکا رأی آن صادر شد، اظهار داشت همچنان که در این آرا آمده است، کنوانسیون مونترال یک سند جدید و جداگانه‌ای است و اصلاحیه کنوانسیون ورشو نیست و یا به آن ضمیمه نشده است تا به این سند جدید استناد شود. بالاخره دادگاه کنوانسیون ورشو را در این حادثه قابل اجرا دانسته و با استناد به آن، دعوای ارلیچ را در خصوص جبران خسارات روحی و روانی رد نمود.

نتیجه

در سال ۱۹۲۹ و دهه‌های بعد از آن، کنوانسیون ورشو مقررات بسیار خوبی برای یکسان کردن مقررات حمل و نقل هوایی در سطح جهان به خصوص در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی محسوب می‌شد. این کنوانسیون با عنایت به وضعیت صنعت حمل و نقل آن زمان تدوین یافته بود. در تفسیر عبارت «آسیب جسمانی» بعضی از دادگاه‌ها در مواردی با توجه به عبارت ماده ۱۷ کنوانسیون و کارهای مقدماتی و اوضاع و احوال زمان تدوین کنوانسیون از پذیرش دعوای جبران خسارات روحی و روانی خودداری می‌کردند.

به رغم حمایت کشورها از گنجاندن «خسارات روحی و روانی» در ماده ۱۷ کنوانسیون مونترال و یا جایگزین کردن «آسیب جسمانی» با عبارتی که معنای وسیع‌تری داشته و هر دو خسارت را در برگیرد، تدوین کنندگان کنوانسیون به این نتیجه رسیدند که لزومی به تغییر عبارت ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو وجود ندارد، زیرا عبارت «آسیب جسمانی» مذکور در ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو شامل خسارات روحی و روانی هم می‌شود و این تفسیر را رویه قضایی در طول چند دهه گذشته تأیید کرده است و تفسیر مضیق دادگاه‌ها از عبارت «آسیب جسمانی» به علت مراجعه آن‌ها به کارهای مقدماتی تدوین کنوانسیون ورشو بوده است. اگرچه در کنوانسیون مونترال عبارت «خسارات روحی و روانی» اضافه نشد ولی

در تفسیر کنوانسیون مونترال نباید نظر نمایندگان کشورهای شرکت کننده را در بحث‌های مربوط نادیده‌انگاشت.

خسارات روحی و روانی در حوادث ناشی از حمل و نقل هوایی باید قابل جبران باشد، زیرا اولاً نمایندگان اکثر کشورها در کنفرانس مونترال، با قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی موافق بودند، ثانیاً حقوق داخلی بسیاری از کشورها جبران این نوع خسارات را پذیرفته‌اند، ثالثاً انصاف و عدالت حکم می‌کند که هر نوع خسارتی به اشخاص وارد شود باید جبران گردد. احتمالاً در آینده، رویه قضایی کشورها در خصوص کنوانسیون مونترال هم قابل جبران بودن خسارات روحی و روانی را خواهد پذیرفت.

فهرست منابع

کتاب‌ها:

پروین، فرهاد، خسارات معنوی در حقوق ایران، تهران، انتشارات ققنوس، ۱۳۸۰.

جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، تبریز، فروزش، ۱۳۸۱.
ضیائی بیگدلی، محمد رضا، حقوق معاهدات بین‌الملل، تهران، گنج دانش؛ ۱۳۸۳.

فلسفی، هدایت اله، حقوق بین‌الملل معاهدات، تهران، فرهنگ نشر نو، ۱۳۷۹.
Dempsey, Paul S. & Michael Milde, International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, Canada, McGill University, 2005.

Goldhirsch, Lawrence B., The Warsaw Convention Annotated, A Legal Handbook, (London: Martinus Nijhoff, 1988).

مقاله‌ها:

امامی، سید حسن، مسئولیت مدنی، مجله دانشکده حقوق دانشگاه ملی (سابق)، شماره ۵، بهمن ۱۳۵۶.

کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری، جلد اول: مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.

قضیه‌ها:

1. Eastern Airlines v. Floyd , 499 U.S. 530 , 111 S.Ct. 1489 (1991).
2. Burnett v. Trans World Airlines , Inc., 368 F. Supp. 1152, 1158 (D.N. Mex . 1973).
3. Husserl v. Swiss Air Transport Co. 388 F. Supp. 1238 (S.D.N.Y. 1975).
4. Borham v. Pan American World Airways , 1986 U.S. Dist. Lexis 28554 (S.D. N.Y. 1986).
5. Li v. Qurashi and UAL , Inc., 780 F. Supp. 117 (E.D.N.Y. 1992).
6. Carey v. United Airlines., 255 F.3rd 1044 (9th cir. 2001).
7. Adler v. Malev Hungarian Airlines , 1992 WL. 15144 (S.D.N.Y.1992).
8. Anna Lioyd v. American Airlines , 291 F. 3rd 503 (8th Cir . 2002).
9. Jack v. Trans World Airlines, Inc., 854 F. Supp. 654 (N.D. Cal . 1994).
10. Alvarez v. American Airlines, Inc., 1999 W.L. 691922, at 5 S.D.N.Y. Sept. 7, 1999.
11. Ospina v. Trans World Airlines, Inc., 975 F.2d 35 2nd Cir. 1992.
12. Rosman v. Trans World Airlines, Inc., 314 N.E.2d 848, 856-57 (N.Y. 1974).
13. Aircrash Disaster Near Roselawn, Ind. on Oct. 31, 1994, 954 F. Supp. 175, 178-79 (N.D. Ill. 1997).
14. Inflight Explosion on Trans World Airlines, 778 F. Supp. 625 (E.D.N.Y.1991).

15. Terrafranca v. Virgin Atlantic Airways, 151 F. 3rd 108 (3rd Cit. 1998).
16. Weaver v. Delta Airlines, 56 F. Supp. 2nd 1190.
17. Diaz Lugo v. American Airlines, Inc., 686 F. Supp. 373 (D.P.R. 1988).
18. Hunt v. Taca Int'l. Airlines, Inc., 1997 WL 738594 (E.D. La. 1997).
19. Fishman v. Delta Airlines , 132 F. 3rd 138 (2nd Cir. 1998).
20. Bickel v. Korean Air Lines Co., 96 F.3d 151 (6 Cir. 1996).
21. Jones v. Korean Air Lines Co., 836 F. Supp. 1340 (E.D. Mich. 1993).
22. Kotsambasis v. Singapore Airlines , Ltd., 140 F.L.R. 318 , 318 , 323 (1997).
23. King v. Bristow Helicopters Ltd., 1 Lloyds Rep. 745 , 746 (H.L.2002).
24. Sidhu v. British Airways , 2 lloyd's Rep. 76 (1997).

اسناد:

1. Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air. (Warsaw Convention), October 12, 1929. English translation: Schedule to the United Kingdom Carriage by Air Act, 1932; 22 & 23 Geo. 5, ch. 36.

2. Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air. (Montreal Convention), Montreal, 28 May 1999. ICAO Doc. 9740.
3. International Civil Aviation Organization, Minutes, The International Conference on Air Law, Montreal, 10-28 May, Doc. 9775 Volume 1, summarized in McKay Cunningham, The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries? See this Article in:
http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1000&context=mckay_cunningham. Last visited on shahaivar lo, 1387.
4. Korean Airline 007 Report of ICAO Fact Finding Investigation , December 1983: COM, 110 / 17; (1983), 22 ILM, 1199 – 1220.
5. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rule Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at the Hadue on 28 september 1955 signed at Guatemala city on 8 march 1971. ICAo Doc. 1971. ICAO Doc. 8932.
6. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Cetain Rule Relating to International Carriage by Air (Hague Protocol), October 12, 1929, ICAO Doc. 7632.