



انجمن علمی فقه‌بزرای تطبیقی ایران



فصلنامه فقه‌بزرای تطبیقی

Volume 2, Issue 5, 2023

Investigating the Rights of the Victims in the Ukrainian Flight 752 Accident and Compensation Methods from the Perspective of Iranian Law and International Documents

Mahdi Ghafouri Zad¹, Ali Radan Jebeli*², Hasan Paktinat³

1. PhD Student in Private Law, Isfahan Branch (Khorasgan), Islamic Azad University, Isfahan, Iran.

2. Assistant Professor, Department of Private Law, Isfahan Branch (Khorasgan), Islamic Azad University, Isfahan, Iran.
(Corresponding Author)

3. Assistant Professor, Department of Private Law, Isfahan Branch (Khorasgan), Islamic Azad University, Isfahan, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Type of Article:

Original Research

Pages: 521-532

Corresponding Author's Info

ORCID: 0000-0003-3420-4759

TELL: +983135002000

Email: dr.aliradan@gmail.com

Article history:

Received: 24 Sep 2022

Revised: 30 Oct 2022

Accepted: 11 Jan 2023

Published online: 20 Feb 2023

Keywords:

*Air Transport, Flight
Accident, Rights of Victims,
Compensation Methods,
Remedy.*

ABSTRACT

The disaster of flight number 752 of Ukrainian Airlines happened in the midst of the political crisis in the Persian Gulf. This article is descriptive-analytical research. Findings of the research show that every accident has its own conditions and the procedures for compensation and paying attention to the maximum remedy for victims by relying on the domestic and international legal systems can be different according to the reasons and causes of the plane crash, destruction, etc; But obviously, with the occurrence of any air accident, life, financial and moral damages are certainly raised. This article concludes that with regard to the rights of the victims of air accidents, juridical sources including the rule of "Value of Muslim life" and "Harm" in Iran's legal system and the Warsaw Treaty as an internationally valid document should be cited. About international responsibility of the governments, there are several compensation solutions for the injured government like obtaining the satisfaction of the requesting government through compensation or compensation and apology.



This is an open access article under the CC BY license.

© 2023 The Authors.

How to Cite This Article: Ghafouri Zad, M; Radan Jebeli, A & Paktinat, H (2023). "Investigating the Rights of the Victims in the Ukrainian Flight 752 Accident and Compensation Methods from the Perspective of Iranian Law and International Documents". *Journal of Comparative Criminal Jurisprudence*, 2(5): 521-532.



انجمن علمی فقه‌پژای تطبیقی ایران

فصلنامه فقه‌پژای تطبیقی

www.jccj.ir



فصلنامه فقه‌پژای تطبیقی

دوره دوم، شماره پنجم، اسفند ۱۴۰۱

بررسی حقوق زیان دیدگان در سانحه پرواز ۷۵۲ اوکراین و شیوه‌های جبران خسارت از منظر حقوق ایران و اسناد بین‌المللی

مهدی غفوری زاد^۱، علی رادان جبلی^{۲*}، حسن پاک‌طینت^۳

۱. دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران.

۲. استادیار، حقوق خصوصی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران. (نویسنده مسؤل)

۳. استادیار، گروه حقوق خصوصی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران.

چکیده

فاجعه پرواز شماره ۷۵۲ خطوط هوایی اوکراین، در بحبوحه تشدید بحران سیاسی در خلیج فارس رخ داد؛ حادثه‌ای که به سرعت به یک بحران حقوقی تبدیل شد. روش تحقیق در این مقاله، توصیفی - تحلیلی است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که وقوع هر حادثه‌ای شرایط مختص به خود را داشته و رویه‌های جبران خسارات و توجه به جبران حداکثری زیان با اتکا به نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی با توجه به دلایل و علل سقوط، انهدام و ... هواپیما می‌تواند متفاوت باشد؛ اما مشخصاً با وقوع هر سانحه هوایی بلاشک خسارت‌های جانی، مالی و معنوی مطرح می‌شود. این تحقیق به این نتیجه رسیده است که درخصوص حقوق زیان‌دیده‌گان ناشی از حوادث هوایی می‌بایست به منابع فقهی از جمله قاعده «لَا يُطْلَقُ دَمُ إِمْرِيٍّ مُسْلِمٍ» و «لَا ضَرَرَ» در نظام حقوقی ایران و معاهده ورشو به‌عنوان یک سند معتبر بین‌المللی استناد شود. مطابق طرح مسؤلیت بین‌المللی دولت‌ها، جلب رضایت دولت خواهان از طریق جبران خسارت یا به تعبیر دیگر غرامت، عذرخواهی و ... از راه‌های تعریف شده است.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۵۳۲-۵۲۱

اطلاعات نویسنده مسؤل

کد آرکاید: ۴۷۵۹-۳۴۲۰-۰۰۰۳-۰۰۰۰-۰۰۰۰

تلفن: +۹۸۳۱۲۵۰۰۲۰۰۰

ایمیل: dr.aliradan@gmail.com

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۷/۰۲

تاریخ ویرایش: ۱۴۰۱/۰۸/۰۸

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۲۱

تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۱۲/۰۱

واژگان کلیدی:

حمل‌ونقل هوایی، سانحه پرواز، حقوق

زیان‌دیده‌گان، شیوه‌های جبران

خسارت، غرامت.

خوانندگان این مجله، اجازه توزیع، ترکیب مجدد، تغییر جزئی و کار روی حاضر به‌صورت غیرتجاری را دارند.



© تمامی حقوق انتشار این مقاله، متعلق به نویسنده می‌باشد.

مقدمه

در تاریخ ۸ ژانویه ۲۰۲۰، پرواز شماره ۷۵۲ خطوط هوایی بین‌المللی اوکراین در ساعت ۶:۱۲ صبح با پرواز برنامه‌ریزی شده خود به فرودگاه بین‌المللی کوپو اوکراین از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) ایران خارج شد. چند دقیقه پس از برخاستن، هواپیمای بوئینگ ۷۳۷-۸۰۰ به دلیل برخورد دو موشک پدافندی در زمین کشاورزی خارج از تهران سقوط کرد و همه ۱۷۶ مسافر و ۹ خدمه آن جان باختند. این فاجعه در بحبوحه تشدید بحران سیاسی در خلیج فارس رخ داد، چهار ساعت پس از آنکه ارتش ایران در پاسخ به ترور سرلشکر قاسم سلیمانی توسط ایالات متحده، حملات موشکی بالستیک تلافی‌جویانه به پایگاه‌های هوایی ارتش آمریکا در عراق را انجام داد. حادثه‌ای که با وجود بهره‌برداری‌های سیاسی، جناحی ملی و فراملی به سرعت به یک بحران حقوقی تبدیل شد. پس از این سانحه ناگوار، جلساتی بین دو کشور درخصوص نحوه جبران خسارت برگزار شد و بین ایران و اوکراین مذاکراتی انجام شد. معاونت حقوقی ریاست جمهوری در اواخر دی‌ماه ۱۳۹۹ طبق مصوبه هیأت دولت، وزارت راه و شهرسازی را موظف کرده است تا با همکاری دستگاه‌های ذیربط ترتیب پرداخت مبلغ ۱۵۰ هزار دلار به خانواده‌ها و بازماندگان هریک از جان‌باختگان را در اسرع وقت فراهم سازد. در این مقرر ذکر شد که این اقدام مانع پیگیری جنبه کیفری سانحه نیست. پس از این، مقامات اوکراین و برخی کشورهای دیگر که مسافرانی در پرواز ۷۵۲ داشتند، این مبلغ را نپذیرفتند و ضمن ناکافی خواندن مبلغ، اعلام کردند که ایران نمی‌تواند به صورت یک‌طرفه برای کشته‌شدگان غرامت تعیین کند، به طوری که در نتیجه عدم همکاری ایران، اوکراین و کانادا استنباط‌های سیاسی و استدلال‌های حقوقی هریک از کشورهای درگیر، تحلیل حقوقی از واقعه را پیچیده‌تر از قبل مبدل ساخت. دیوان عالی دادگستری انتاریو^۱، سرنگونی هواپیمای اوکراینی توسط ایران را یک اقدام تروریستی عمدی اعلام کرد. قاضی ادوارد بلوبابا^۲ در تصمیم خود خاطر نشان دارد که «شاکیان ثابت کرده‌اند که سرنگونی پرواز ۷۵۲ توسط متهمان یک اقدام تروریستی بوده

و به منزله «فعالیت تروریستی» است...»، براساس توازن احتمالات متوجه شدم که حملات موشکی به پرواز ۷۵۲ عمدی بوده و مستقیماً باعث کشته‌شدن همه سرنشینان هواپیما شده است^۳ (Burke & Tizhoozh, 2021: 52). به‌طور کلی شواهد نشان می‌دهد در بسیاری از موارد مشابه که هواپیمایی مورد هدف قرار گرفته است که به آن‌ها اشاره خواهد شد، محاکم بین‌المللی و به‌طور خاص دیوان بین‌المللی دادگستری به‌واسطه عدم احراز صلاحیت به پرونده رسیدگی نکرده‌اند.

براساس آنچه بیان شد، مسأله مهم درخصوص چالش احتمالی حقوقی برای جمهوری اسلامی ایران درخصوص نحوه تأمین خسارت‌های سرنشینان دوتابعیتی آن است که آیا کشورهای مانند کانادا خواهند توانست از طریق قواعد حاکم بر حقوق بین‌الملل، جمهوری اسلامی ایران را تحت فشار بگذارند که براساس قوانین مدنظر آن کشورها درخصوص افراد دوتابعیتی و نحوه تأمین خسارت‌های آن‌ها اقدام کند؟ آیا می‌توان مقررات موجود در اسناد بین‌المللی را در این حوزه به صراحت به کار گرفت و از آن‌ها برای جبران خسارات مالی، جانی و معنوی استفاده نمود؟ یا باید باتوجه به وقوع سرنگونی هواپیمای مسافربری اوکراینی در خاک ایران، حقوق زیان‌دیدگان با استناد به قوانین داخلی چگونه قابل جبران شود؟ براساس نظام حقوقی ایران، زیان‌دیدگان می‌بایستی باتوجه به خطای انسانی و اصابت موشک از سوی ارگان نظامی مطابق با شواهد موجود بایستی غرامت خود را از شرکت بیمه‌گر مطالبه کنند و یا باید دولت را به‌عنوان مسؤولت جبران خسارت شناسایی و از آن شکایت نمایند؟ بررسی‌های انجام‌شده از سوی بیمه ایران به‌عنوان شرکت بیمه‌کننده این پرواز و رجوع به مواد مرتبط با «استثنائات بیمه هواپیما» باید گفت، خسارات ناشی از شرایط جنگی و هرگونه عملیات خرابکارانه، خصمانه و هواپیماربابی و حتی سقوط به‌واسطه انفجار مواد منفجره از اشیای پرنده قابل پرداخت توسط شرکت بیمه ایران نمی‌باشد. نظریه مطرح‌شده از سوی اینجانب آن است که به‌دلیل عدم آگاهی دولت از این اقدام

^۳ - ایران در دادگاه از خود دفاع نکرد تا شواهد شاکی را رد کند و این امر را به‌عنوان یک حکم غیرقانونی تبدیل کرد.

^۱ - Ontario's Superior Court of Justice

^۲ - Justice Edward Belobaba

باشد، هرچند در فرض فوت مسافر چالشی وجود ندارد، اما در مورد آسیب‌دیدن مسافر ممکن است چالش‌های زیادی ایجاد شود، از جمله اینکه این آسیب شامل آسیب جسمی است یا روحی و شرکت هواپیمایی در قبال آن مسؤول است و البته از ماده قانونی جبران خسارت روحی قابل استنباط نخواهد بود، اما رویه قضایی و اینکه جبران خسارت روحی را نیز بپذیرند یا نه ممکن است تفاسیری شود و منجر به رویه متفاوت گردد، چراکه کشورهای رومی ژرمنی معمولاً حکم به خسارت روحی می‌دهند، اما کشورهای کامن‌لا بیشتر قائل به خسارت و آسیب جسمی و فیزیکی و لزوم جبران آن هستند (طیبی و سادات‌صفوی، ۱۳۹۹: ۱۵). در حقوق داخلی هم رویه قضایی توجه چندانی به بحث جبران خسارت معنوی ندارد و شورای نگهبان نیز نظر مساعدی برای جبران خسارت روحی نداده است، البته تغییر و تحولات تقنینی در دهه اخیر و تصویب قوانین جدید از جمله آیین دادرسی کیفری مصوب سال ۱۳۹۲ نشان داد که قانون‌گذار صراحتاً به جبران خسارت روحی اشاره داشته و رویه قضایی نیز در این خصوص تغییر رفتار داده است. در ادامه باید گفت که کنوانسیون ورشو در ماده هفده این شرط را برای جبران خسارت مقرر کرده است که این خسارت لزوماً باید در اثر سانحه ایجاد شده باشد و اگر بروز خسارت و آسیب به دلیل بروز حائنه نبوده باشد، دادگاه نمی‌تواند شرکت هواپیمایی را مجبور به جبران خسارت و پذیرش مسؤولیت نماید. چالشی که پیرامون این ماده قانونی وجود دارد، این است که این کنوانسیون بیان کرده خسارت باید ناشی از سانحه باشد، اما سانحه را تعریف نکرده و تعریف این موضوع مربوط به تفسیرهای مختلف و رویه قضایی متفاوت کشورها می‌شود (کوشا، ۱۳۹۴: ۵۱)، در نتیجه دادگاه‌ها خودشان در تعریف سانحه مختار هستند و برخی از دادگاه‌ها سانحه را صرفاً خطرات ذاتی هواپیما تلقی می‌کنند، اما برخی از دادگاه‌ها سانحه را خارج از هواپیما به هر حادثه غیر قابل پیش‌بینی هوایی سرایت می‌دهند. محاکم ایرانی نیز در رویه متفاوت، هر دو این تفسیرها را تاکنون به کار گرفته‌اند. در این راستا دادگاه رسیدگی‌کننده به پرونده سانحه تهران - یاسوج در رأی خود نشان داد که سانحه علاوه بر آن چیزی است که جزء خطرات مسافرت‌های هوایی شمرده شده

(دستورنادران دولت)، مسؤولیت مستقیم انهدام هواپیما با موشک جنگی با نهاد و ارگان عمل‌کننده بوده و از این رو همان نهاد و ارگان باید موظف به پاسخگویی و جبران خسارات جانی، مالی و معنوی شود.

۱- چالش حقوقی پیرامون مسأله جبران خسارت در حمل‌ونقل هوایی

برخلاف مسؤولیت کیفری و اداری که از مصادیق اعمال حاکمیت دولت‌ها می‌باشد و در مقررات بین‌المللی کمتر به نوع و میزان آن پرداخته می‌شود مسؤولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی در مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی به‌طور جدی مورد توجه قرار گرفته است و نوعی مسؤولیت قراردادی بین‌المللی را برای کشورها و اشخاص مرتبط با فعالیت هواپیمایی ایجاد کرده است و به جهت همین تعدد منابع داخلی و بین‌المللی بعضاً مصادیق و احکام مسؤولیت‌های ناشی از فعالیت‌های هواپیمایی منطبق بر عناوین کلی الزامات خارج از قرارداد و مباحث خاص قانون مسؤولیت مدنی و موارد مربوط به دیه می‌باشد. یکی از مشکلات مطرح در مباحث حقوقی حمل‌ونقل هوایی وجود قواعد متعدد، پراکنده و در مواردی ناهم‌انگ است. این وضعیت آشفتگی، افراد را در یافتن راه حل‌های مناسب دچار سردرگمی می‌نماید. پیرامون مسأله جبران خسارت در این زمینه سه منبع کلی موجود است (اسماعیلی، ۱۳۹۸: ۳۰۳):

اولین منبع قوانین عام است که جبران خسارت، مجازات و سایر مسؤولیت‌ها را در خود پیش‌بینی نموده است، مثل قانون مدنی، قانون مسؤولیت مدنی، قانون جزا و... منبع دوم کنوانسیون ورشو می‌باشد.

در این خصوص ماده ۱۷ کنوانسیون ورشو بیان می‌دارد متصدی حمل‌ونقل مسؤول خسارتی است که در صورت فوت یا جرح یا هرگونه آسیب بدنی متوجه مسافران می‌گردد، مشروط بر اینکه حادثه موجد خسارت در داخل هواپیما یا حین علیات پیاده یا سوارشدن رخ داده باشد. طبق این ماده واضعین کنوانسیون برای مسؤولیت، موارد مهمی را مورد اشاره قرار داده‌اند، مانند اینکه شرکت هواپیمایی موقعی مسؤول خواهد بود که مسافر پرواز فوت کرده و یا آسیب‌دیده

است. در پرونده دیگر مربوط به بوئینگ ۷۴۷ شرکت هواپیمایی ماهان بوده که یکی از موتورهای هواپیما آتش گرفته و از بدنه خارج و این شیء در زمین‌های کشاورزی اسلامشهر سقوط کرده که سبب بروز خساراتی گردید که دادگاه در این خصوص این موضوع را حادثه طبیعی ناشی از خطرات هوایی قلمداد نموده است (تابناک، ۱۳۹۴).

۲- طبقه‌بندی کشته‌شدگان حادثه هوایی اوکراین

طبق اسناد موجود می‌توان کشته‌شدگان در این حادثه هوایی را به سه دسته اصلی طبقه‌بندی نمود:

۱- دسته اول ایرانیان کشته‌شده در این سانحه دلخراش هستند، چون این افراد تبعه ایران هستند و تابعیت کشور دیگری را ندارند و با پاسپورت کشور دیگری این سفر را انجام نداده‌اند، برابر با قوانین سرزمینی جمهوری اسلامی ایران با آن‌ها در تأمین خسارت رفتار می‌شود، البته مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی به‌عنوان قوانین مشخص در مورد نحوه تأمین و جبران خسارت جانی و مالی مسافران نیز حاکم است که در همان قراردادهای و پیمان‌نامه‌های وین، شیکاگو و ایکائو وجود دارد و می‌تواند در نحوه تأمین خسارت‌ها مؤثر واقع شود.

۲- دسته دوم افراد با تابعیت مضاعف یا همان دوتابعیتی‌ها هستند که چون برابر با قوانین مدنی داخلی در جمهوری اسلامی ایران، وجهه قانونی برای تابعیت مضاعف نمی‌پذیرد، باز هم برابر با قوانین داخلی با این افراد پیرامون تأمین خسارت‌ها رفتار می‌کند، ولی مسأله اینجاست که اساساً وجود تابعیت مضاعف و یا داشتن پاسپورت کشور دیگر در عرف سیاسی و دیپلماتیک دیگر کشورها امری عادی و پذیرفته شده است.^۱ این در حالی است که ما برابر با قوانین داخلی خود با مسأله برخورد می‌کنیم و این ممکن است که اختلافاتی را از جنس حقوقی ایجاد می‌کند.

^۱ - اکنون نزدیک به شش میلیون ایرانی دارای تابعیت مضاعف هستند، پس مشکل و چالش حقوقی ما با افراد دسته دوم کشته‌شدگان است که تابعیت مضاعف دارند. به این صورت که اکنون کشوری مانند کانادا، ایرانیان با پاسپورت کانادایی را تبعه خود تلقی می‌کند، همان‌گونه که سوئد، انگلستان، آلمان و دیگر کشورها نیز ایرانیان با پاسپورت آن کشور را تبعه خود قلمداد می‌کنند، پس چون این افراد تبعه آن کشورها به‌شمار می‌روند، دولت‌ها در آن کشورها با قوانین داخلی خود به دنبال احقاق حقوق این افراد خواهند بود.

۳- در نهایت دسته سوم از سرنشینان این هواپیما شامل افرادی می‌شوند که اساساً تبعه ایرانی نیستند که برابر با مقررات بین‌المللی در خصوص نحوه رفع اختلافات کشورها با آن‌ها رفتار می‌شود، چون این اتفاق اولین اتفاقی نیست که در جهان روی داده است، رویه‌های مرتبط به جبران خسارت زیان‌دیدگان در این حالت کاملاً مشخص است، مثلاً یک هواپیمای مسافربری متعلق به مالزی توسط روسیه در هلند ساقط شد و یا هواپیمای مسافربری ایران که توسط نیروهای نظامی آمریکایی ساقط شد؛ این اتفاقات مسبوق به سابقه است و باید از طریق قوانین بین‌المللی رفع اختلافات پی گرفته شود، یعنی باید دو کشور با بهترین شیوه و در اسرع وقت در خصوص نحوه تأمین خسارت‌های این دست افراد، گفتگوهای حقوقی خود را داشته باشند.

بررسی نظام حقوقی ایران نشان می‌دهد که در این شرایط، قواعد فقهی و قوانین ویژه در این رابطه وجود دارد، اما چالش اصلی آن است که در نظام حقوقی ایران رویه‌های در نظر گرفته‌شده مرتبط با این گونه سوانح، از یک جهت، صراحت و شفافیت لازم را ندارد، یعنی در صورت قبول تفاسیری از شرایط قانونی موجود پرداخت غرامت از بیت‌المال به زیان‌دیدگان، قوانین موجود و شرایط پیچیده‌ای را در نظر گرفته‌اند که به راحتی نمی‌توان برای احقاق حق زیان‌دیده بدان‌ها استناد نمود، زیرا در نظام حقوقی ایران صرف عدم تأمین نظم، امنیت و ... دولت را مسؤول جبران خسارت نمی‌داند. با استناد به نظرات رسمی منتشرشده در اداره حقوقی قوه قضاییه ایران به‌وضوح مشخص شده است که در حوزه مسؤولیت مرتبط با دولت برای تأمین مالی با هدف پرداخت غرامت و تأمین حقوقی آسیب‌دیدگان از بیت‌المال باید شرایط بسیار ویژه‌ای وجود داشته باشد. از سویی دیگر رویه‌های موجود در نظام حقوقی ایران با اسناد بین‌المللی در روش‌های پرداخت و جبران خسارات به زیان‌دیدگان با یکدیگر دارای اختلاف‌های جدی می‌باشند. به‌عبارت‌دیگر، با گشاده‌دستی نمی‌توان به قوانین و مقررات موجود در این حوزه استناد کرد و از آن‌ها برای جبران خسارت بهره برد. از این رو می‌توان گفت یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های مرتبط با اسناد بین‌المللی در حوزه جبران خسارت به آسیب‌دیدگان از حوادث هوایی آن

درخصوص سوانح هوایی مانند آنچه برای پرواز ۷۵۲ اوکراین رخ داد، ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو نقض حقوق بین‌الملل را تعریف می‌کند. این کنوانسیون به دولت خواهان که براساس ماده ۸۴ می‌تواند هر یک از کشورهای عضو باشد، این اجازه را می‌دهد که دعوای خود را با طی شرایط کنوانسیون به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهند و صدور حکم به مسؤولیت بین‌المللی دولت خاطی را از دیوان مطالبه نمایند. بررسی به عمل آمده حاکی از آن هستند که در حوزه حوادث هوایی از سال‌های دور برخی از اسناد و معاهدات بین‌المللی طراحی شده و هم‌اکنون نیز بسیاری از کشورها از قبیل کشور جمهوری اسلامی ایران نیز به عضویت آن‌ها درآمده‌اند (کاظمی و آسیابی پورایمانی، ۱۴۰۱: ۳۸۰).

تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی، از جمله کنوانسیون ورشو (۱۹۲۹)، در مورد قوانین قابل اجرا درخصوص حمل‌ونقل هوایی از قبیل تبیین چگونگی پرداخت خسارات در پروازهای داخلی و بین‌المللی در بسیاری از کشورها تلاش نموده تا برخی از مقررات مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی را یکسان کند. در کنوانسیون ورشو دو مرتبه اصلاحاتی به عمل آمد که نخستین اصلاحات در ۱۹۵۵ در لاهه ناظر بر اصلاح کنوانسیون ورشو و دومین اصلاحات در سال ۱۹۷۱ در گواتمالا مربوط بوده است. تغییرات مزبور با عنوان پروتکل ۱۹۵۵ لاهه و پروتکل ۱۹۷۱ گواتمالا به کنوانسیون ورشو اضافه شد. پروتکل ۱۹۵۵ لاهه به منظور رفع ابهام‌ها، تعارض‌ها و نواقص، کمیته بین‌المللی متخصصان حقوق هوایی، عهده‌دار تجدیدنظر در کنوانسیون ورشو گردید. این کمیته می‌بایستی در میزان مسؤولیت متصدی حمل‌مذکور در کنوانسیون ورشو نیز تجدیدنظر می‌نمود. در سال ۱۹۴۵ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) به‌وجود آمد. ایکائو پیش‌نویسی را برای تجدیدنظر در کنوانسیون ورشو آماده کرد. یکی از مهم‌ترین تغییراتی که پروتکل لاهه در کنوانسیون ورشو صورت داد، افزایش میزان مسؤولیت متصدی حمل‌ونقل نسبت به مرگ یا جراحات وارده به مسافر بود. این کنوانسیون‌ها و اسناد بین‌المللی تنها گوشه‌ای از اسناد بین‌المللی مرتبط به تغییرات ایجادشده درخصوص سوانح هوایی با هدف جبران خسارت و تأمین حقوقی

است که در همه آن‌ها تکیه و استناد غایی بر مسؤولیت متصدی حمل‌ونقل هوایی شده است. به‌همین دلیل این اسناد نمی‌توانند در مواردی با رویه‌های موجود در نظام‌های حقوقی کشورها، از جمله رویه قضایی و حقوقی ایران سازگار باشند. این مسأله سبب شده تا در برخی از حوادث هوایی این اسناد از کارایی لازم برخوردار نبوده و نتوان بدن‌ها استناد نمود.

۳- روش‌های جبران خسارت با احراز مسؤولیت بین‌المللی دولت

۳-۱- پرداخت و جبران خسارات به زیان‌دیدگان در اسناد و معاهدات بین‌المللی

دامنه مسؤولیت محافظت از هواپیما و مسافران آن باید تحت استانداردهای بین‌المللی مورد بررسی قرار گیرد (Lachezar, 2021: 570) و طبق اعلام سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی، کشوری که یک حادثه هوایی در آن رخ می‌دهد، مسؤول بررسی علت آن است، اما آن کشور ممکن است تحقیقات را به کشور دیگری محول کند (Vermeij et al., 2022: 571)؛ اگر عمل متخلفانه منتسب به یک کشور به‌عنوان نقض تعهد بین‌المللی در یک محکمه بین‌المللی احراز گردد، می‌تواند منجر به مسؤولیت بین‌المللی دولت شود و به‌این‌ترتیب مسؤولیت جبران خسارت نیز به تبع آن در مورد این کشور مطرح خواهد شد، اما نکته قابل ملاحظه در این زمینه این است که دیوان بین‌المللی دادگستری تاکنون نتوانسته است در رسیدگی به دعوای مربوط به اسقاط هواپیماها از مرحله صلاحیت عبور کند، اولین دعوا در این زمینه قضیه سانحه هوایی ۷ اکتبر ۱۹۵۲ آمریکا علیه اتحاد جماهیر شوروی^۱ است، در این تاریخ هواپیمای ب ۵۲ آمریکا توسط جنگنده روس هدف قرار گرفت و در آب‌های ژاپن سقوط کرد، دیوان در این قضیه نمی‌تواند مبنای صلاحیتی لازم را پیدا کند و در نتیجه دعوا را رد می‌نماید دعوای بعدی نیز به همین سرنوشت دچار گردیدند. از این میان برخی پرونده‌ها که مثال برجسته آن سانحه هوایی ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ در پرواز ۶۵۵ ایران ایر است نیز با مصالحه طرفین خاتمه یافت و در نتیجه تعیین تکلیف غرامت خارج از دادگاه صورت پذیرفت (کاظمی و آسیابی پورایمانی، ۱۴۰۱: ۳۸۱).

^۱ - United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics

زیان‌دیدگاه می‌باشد (شریعت باقری و الماسی، ۱۳۹۸: ۵۷). در سال‌های بعدی قوانین دیگری در کشورهای دنیا در حوزه ایجاد شفافیت برای تبیین چگونگی پرداخت غرامت به زیان‌دیدگان تصویب شد. در این قوانین عموماً شرکت‌های بیمه‌گر مسؤول اصلی پرداخت خسارت به خسارت‌دیدگان تعیین شدند. موضوع مهم و حائز اهمیت اینجا است که گاهی در برخی از این حوادث مسأله به شکلی است که نمی‌توان این شرکت‌های بیمه‌گر را به‌عنوان مسؤول اصلی پرداخت غرامت معرفی نمود. در این شرایط استثنایی مقنن تأکید دارد که خود دولت‌ها می‌توانند وارد عمل شده (چه خود دولت عاملیت وقوع حادثه هوایی را باعث شده باشند و چه نباشند) و با استناد به مسأله تأمین امنیت و وجود شرایط جنگی در کشور متبوع خود، مسؤولیت حقوقی زیان‌دیدگان را برعهده بگیرند. به‌عنوان نمونه می‌توان به ماده ۲ کنوانسیون اروپایی (۱۹۸۲)، درخصوص رویه پرداخت غرامت به بزه‌دیدگان در جرائم خشونت‌بار اشاره نمود که در آن مقرر گردیده شده است «هنگامی که تأمین حقوقی و ترمیم خسارت‌های به‌وقوع پیوسته، به‌وسیله منابع تعیین‌شده قابل تضمین نباشد، دولت‌ها باید به‌صورت مستقیم به جبران خسارت‌های وارده اقدام نمایند...» (اسماعیلی، ۱۳۹۸: ۳۰۲). در نمونه‌ای دیگر، در نظام حقوقی کشور سوئیس آمده است، زیان‌دیدگان ناشی از جرم می‌توانند با اتکا به تأمین خسارت از خود مجرم، تأمین خسارت از سوی بیمه‌ها و درنهایت برای تأمین خسارت (اخذ غرامت)، به خود دولت، مراجعه کنند (احمری و ساجدی، ۱۳۹۷: ۴۰). سال‌ها بعد موارد مرتبط با این نوع از شیوه‌های جبران خسارت تکامل یافت. آنچه از این قبیل قوانین می‌توان استنباط کرد، آن است که در برخی از شرایط ویژه رویه جبران خسارت زیان‌دیدگاه بر دوش دولت‌ها گذاشته شده است (احمری و ساجدی، ۱۳۹۷: ۴۱). در ایران ماده واحده‌ای درخصوص تعیین مسؤولیت‌های شرکت‌های هواییمایی در سال ۱۳۶۴، در حوزه حمل‌ونقل مسافری، بار و اثاثیه برای یکسان‌سازی قوانین مرتبط با پروازهای داخلی با پروازهای بین‌المللی به تصویب رسیده بود. در این ماده واحده آمده بود: «مسؤولیت شرکت‌های هواییمایی ایران در مورد حمل‌ونقل مسافری، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسؤولیت

مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان‌کردن برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی منعقد در ورشو و پروتکل اصلاحی آن در لاهه به امضا رسیده است، موضوع مصوب ۱۳۵۴ می‌باشد.» این قانون در مردادماه سال ۱۳۹۱، پس از اصلاحاتی کامل‌تر شد و به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و پس از در مجلس خبرگان نیز مورد تأیید قرار گرفت. براین اساس مواد ۱ تا ۴ این قانون جدید (قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواییمایی ایرانی)، مشخص شد که: «مسؤولیت شرکت‌های هواییمایی ایرانی در مورد حمل‌ونقل مسافران، بار و اثاثیه در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسؤولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون مربوط به یکسان‌سازی برخی از مقررات حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ میلادی مطابق با ۲۰ مهر ۱۳۰۸ هجری شمسی و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه مورخ ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ میلادی مطابق با ۵ مهر ۱۳۳۴ هجری شمسی مصوب ۳۱/۲/۱۳۵۴ مجلس و در پروازهای داخلی در مورد حمل‌ونقل مسافران، فقط مطابق قانون مجازات اسلامی و در مورد حمل‌ونقل بار و اثاثیه محدود به مسؤولیت مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه استناد می‌شود.» در تبصره این ماده نیز ذکر شد: «مبالغ مندرج در کنوانسیون ورشو و تشریفات (پروتکل) اصلاحی لاهه، مذکور در ماده ۱ به ترتیب معادل ۸۳۰۰ و ۱۶۶۰۰ واحد صندوق بین‌المللی پول می‌باشد.» در ماده دوم این قانون تأکید گردید: «اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت مجاز به مطالبه دیه و سایر خسارات واردشده فقط براساس قانون مجازات اسلامی و از بابت خسارات وارده بر بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات واردشده براساس این قانون می‌باشند.» طبق ماده سوم، مفاد این قانون به دعوی مطرح‌شده در مراجع قضایی که منتهی به صدور رأی قطعی نگردیده است، تسری می‌یابد. درنهایت در ماده آخر نیز اشاره شد که: «از تاریخ لازم‌الاجراشدن این قانون، «قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواییمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور مصوب ۱۳۶۴/۸/۱۹» لغو می‌گردد.» منظور از پروازهای اخلی،

مقررات منشور ملل متحد درخصوص توسل به زور نیست (سلیمی، ۱۳۹۳: ۸۵).

۳-۲- پرداخت و جبران خسارات به زیان‌دیدگان در نظام حقوقی ایران

۳-۲-۱- جبران خسارت مادی

ماده ۱ قانون تعیین حدود مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ بیان می‌دارد که: «در پروازهای داخلی در مورد حمل‌ونقل مسافران فقط مطابق قانون مجازات اسلامی عمل می‌شود.» بنابر ماده فوق مسؤولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافران مطابق با قانون مجازات اسلامی تعیین می‌گردد، در نتیجه مسؤولیت شرکت هواپیمایی و تعیین جبران خسارت براساس قانون دیات مندرج در قانون مجازات اسلامی، مانند سایر قتل‌های شبه‌عمد و یا خطایی از سوی قاضی دادگاه تعیین می‌شود. پیش از اینکه قانون مصوب ۱۳۹۱ به تصویب برسد، برای مسؤولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق داخلی مفاد قانون مصوب ۱۳۶۴ اجرا می‌شد، لذا در بازه زمانی ۱۳۶۴ تا تصویب قانون جدید در سال ۱۳۹۱ مسؤولیت محدودی که در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در سال ۱۹۵۵ وجود داشت، باتوجه به مقررات داخلی نظیر دیه و ... برای شرکت‌های هواپیمایی داخلی لازم‌الاجرا بود که با تصویب قانون ۱۳۹۱ این مفاد ملغی گردید و از سوی دیگر تعارضی که میان مقررات بین‌المللی در این حوزه وجود داشت، با مفاد دیه و ... از بین رفت، لذا با توجه به این موضوع اگر حوادث هوایی رخ داده و منجر به فوت مسافرین و یا آسیب جسمانی آن‌ها گردد، دادگاه مکلف است مجموعه قوانین را در این حوزه مدنظر قرار داده و حکم صادر نماید. طبق اسناد موجود در صنعت هواپیمایی ایران، برای جبران انواع خسارت‌های وارده مادی اعم از اموال از بین رفته مسافرین که اعم از چمدان و هر آنچه همراه آنان بوده است، خسارات جانی که شامل پرداخت غرامت به بازماندگان و خسارت معنوی که حاوی توجه به آسیب‌های روحی و روانی وارد شده به خانواده‌های قربانیان به‌عنوان افراد حقیقی درگیر در این حوادث، قوانین و مقرراتی وضع شده است، اما این قوانین در برخی از موارد با ابهاماتی روبه‌رو هستند و از صراحت لازم برخوردار نمی‌باشند. در این خصوص باید گفت

پروازهایی است که خطوط هوایی داخلی مسافرین و بار و ... را به‌نحوی در نقاط مختلف کشور جابه‌جا می‌کنند که این فرآیند طبق قوانین تنظیم‌شده هوایی داخلی انجام می‌شود تا بتوان با اتکا به آن پرواز هواپیماها از ایمن لازم برخوردار شوند. طبق همین اصل، پروازهای بین‌المللی نیز به آن دسته پروازها اطلاق می‌گردد که طبق قوانین بین‌المللی هوایی ایکائو و براساس پروتوکول‌ها و معاهدات هوایی انجام شده و براساس آن مسافرین و اثاثیه آن‌ها با بالاترین استانداردها و ضمانت‌های ایمنی پروازی انجام می‌شود. به این ترتیب کشورها برای پیگیری قضایی و اثبات مسؤولیت دولت زیان‌زننده در مراجع قضایی بین‌المللی، همچون دیوان بین‌المللی، باید ابتدا از مسیری که کنوانسیون شیکاگو نشان داده است، اقدام نمایند. بر مبنای ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، چنانچه عدم توافقی بین دو یا چند کشور متعاقد راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد و ضمایم آن حاصل گردد و نتوان آن را با مذاکرات حل نمود، برحسب درخواست هر کشور ذی‌مدخل در عدم توافق برای اخذ تصمیم به شورا ارجاع خواهد شد. هر کشور متعاقدی می‌تواند از تصمیم شورا به دیوان دادگستری بین‌المللی تقاضای تجدیدنظر بدهد، لذا ابتدا شکایت و اختلاف باید به ایکائو داده شود و در صورت عدم رضایت از نظر شورای ایکائو، اختلاف را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح نماید. دیوان در صورتی که خود را صالح به رسیدگی ببیند، وارد ماهیت دعوا می‌شود. دیوان باید عمل متخلفانه دولت خوانده را و به‌تعبیر دیگر نقض تعهد بین‌المللی او را احراز نماید تا مسؤولیت بین‌المللی دولت خوانده محقق گردد. مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها به‌خاطر اسقاط هواپیمایی دولت خارجی در ماده ۳(الف) مکرر کنوانسیون شیکاگو تبیین شده است. این بند ماده درخصوص منع استفاده از سلاح علیه هواپیمایی کشوری است. بر مبنای ماده ۳ مکرر، دولت‌های متعاقد به رسمیت می‌شناسند که هر کشوری باید از توسل به استفاده از اسلحه در مقابل هواپیمایی کشوری در حال پرواز اجتناب نماید و در صورت رهگیری هواپیما جان کسانی را که در هواپیما هستند و ایمنی هواپیما نباید دچار مخاطره گردد، اما براساس قسمت اخیر همین بند از ماده ۳ مکرر، منع استفاده از زور علیه هواپیمایی کشوری به‌منزله اصلاح

گویی تمام مردم را زنده داشته است و قطعاً پیامبران ما دلایل آشکار برای آنان آوردند [با این همه] پس از آن بسیاری از ایشان در زمین زیاده‌روی می‌کنند» (مائده/۳۲). قابل پیش‌بینی است که در چنین مکتبی خون مسلمان تا چه اندازه دارای ارزش و احترام باشد. برای آشنایان به فقه و احکام شرع، مسأله اهمیت خون مسلمان روشن و مبرهن است. تناقضی که در این رویه پیش‌بینی شده، مبتنی بر نظام حقوقی ایران با نظام‌های مدرن دنیا به‌وجود می‌آید، عدم سازگاری آن با نظریه دولت رفاه اجتماعی و یا قصور و کوتاهی دولت در برقراری امنیت و نظام مبتنی بر نظام‌های حقوقی بین‌المللی است. بی‌گمان تفکر مبتنی بر نظام‌های حقوقی غربی یادشده هیچ‌گونه زبانی جبران‌نشدنی باقی نمی‌ماند، اما در سیستم حقوقی ایران این سبک از جبران خسارات هنوز به‌عنوان یک شیوه قانونی پذیرفته نشده است و نمی‌توانند مورد استناد حقوق‌دانان و زیان‌دیدگان ناشی از حوادث هوایی واقع شوند. بررسی‌های به‌عمل‌آمده تنها رد پا و سایه‌ای از پذیرش این رویه، آن هم در مواردی بسیار محدود حکایت در نظام حقوقی ایران حکایت دارد. این مسأله هنگامی خود را آشکار ساخته و نشان می‌دهد که در سانحه هوایمی مسافری اوکراینی به‌عنوان یک پرواز بین‌المللی، شرایط و ضوابط خاص و ویژه‌ای حاکم می‌باشد: اولاً این پرواز (هوایمی) و مسافران آن از سوی شرکتی معین بیمه شده، لذا جبران خسارت وظیفه آن محسوب می‌شود نه دولت؛ ثانیاً میزان پرداخت غرامت باتوجه به مبنای فقهی یادشده رابطه مستقیمی با سقف تعهدات شرکت بیمه‌گر دارد، اگر این شرکت برای پرداخت به سیستم حقوقی ایران رجوع نمود، باید مطابق با قوانین موجود عمل شود، یعنی شرکت بیمه غرامت را پرداخته و سبب از مسؤول حادثه (ارگان نظامی) به دادگاه شکایت می‌کند؛ ثالثاً با وجود افراد دوتابعیتی در سوانح هوایی، مسؤولیت جبران خسارت و احقاق حقوق زیان‌دیدگان و حتی بازماندگان بلا تکلیف باقی خواهد ماند.

مبنای حقوقی و فقهی موجود در نظام حقوقی ایران برای پرداخت دیه از بیت‌المال مختص موارد مشخصی می‌شود. با استناد به روایت «لَا يُطَلُّ دَمٌ إِمْرِيٍّ مُسْلِمٍ» و قاعده «لَا ضَرَرٌ»، می‌توان گفت در این سیستم خون هیچ مسلمانی بی‌جواب نمی‌ماند، یعنی در موارد جزئی می‌توان برای جبران خسارت از آن استفاده کرد. قاعده فوق حاکی از هدرنرفتن خون مسلمان است، خواه این خون مربوط به نفس باشد یا عضو، لیکن از آنجا که موضوع روایات مذکور قتل است، ممکن است این شبهه را به وجود آورد که مقصود از «دم» یا خون در روایات مذکور، «جان مسلمان» است نه اعضا و منافع او، لذا در جراحات و مانند آن بیت‌المال مسؤولیتی ندارد، اما باید گفت که چنین برداشتی از روایات نادرست است، به دلیل اینکه: اولاً اگرچه موضوع روایات مزبور در ارتباط با قتل است، لیکن مقتضای عموم تعلیلی که در ذیل روایات مذکور وارد شده است، آن است که مطلق خون نباید هدر رود، خواه مربوط به نفس باشد یا اعضا، جوارح و منافع؛ ثانیاً این ادعا که «هدرنرفتن خون» اختصاص به قتل نمی‌یابد و در جراحات و «مادون النفس» نیز جریان دارد، بر مبنای روایاتی است که «در آن به هدرنرفتن خون» تأکید شده است، بدون آنکه موضوع روایات مذکور «قتل» باشد. به‌عنوان نمونه در روایتی وارد شده است که حضرت علی (ع) به رفاعه نوشتند: «لَا تَطَلُّ الدَّمَاءَ وَ لَا تَعْتَطِلِ الْحَدُودَ؛ خون را پایمال و حد را تعطیل نکن» (نوری، ۱۳۶۶: ۵۲). اسلام برای حفظ حیات انسان اهمیت به‌سزایی قائل است تا جایی که کشتن یک انسان محقون‌الدم را همسان با کشتن تمامی افراد روی زمین و هم‌ردیف با نابودی نسل بشر می‌داند: «مِنْ أَجْلِ ذَلِكَ كَتَبْنَا عَلَى بَنِي إِسْرَائِيلَ أَنَّهُ مَنْ قَتَلَ نَفْسًا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِي الْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ النَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا وَلَقَدْ جَاءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِالْبَيِّنَاتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُمْ بَعْدَ ذَلِكَ فِي الْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ؛ از این روی بر فرزندان اسرائیل مقرر داشتیم که هرکس کسی را جز به قصاص قتل یا [به کیفر] فسادی در زمین بکشد، چنان است که گویی همه مردم را کشته باشد و هرکس کسی را زنده بدارد، چنان است که

^۲ - لازم به ذکر است که اگر اشخاص ثالث با اهداف تأمین نظم و امنیت مانند ارگان‌های نظامی سبب سقوط هوایمی و ایجاد سانحه هوایی شده باشند، دولت قبال جبران خسارت در این حیطة می‌تواند مسؤول شناخته شود.

^۱ - به بیان دیگر، لفظ «دم» به‌معنای مطلق خون است و مقیدکردن آن به «دم‌النفس» محتاج به دلیل است.

۳-۲-۲- جبران خسارت معنوی

یکی از راه‌های جبران غیرمالی زیان معنوی که در ماده ۱۰ قانون مسؤولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ مطرح گردیده و علاوه بر جبران‌های مالی و در کنار درج حکم در جراید آمده، الزام به عذرخواهی از زیان‌دیده معنوی است. کسی که به حیثیت و اعتبارات شخصی یا خانوادگی او لطمه وارد شده، می‌تواند از کسی که زیان وارد آورده است، جبران مادی و معنوی خود را بخواهد، هر زمانی که نوع ضرر و زیان و خسارت ضروری سازد، دادگاه رسیدگی‌کننده این حق را دارد که اگر تقصیر اثبات شد، ضمن تعیین و تکلیف‌کردن در مورد خسارت و ضرر مالی، نسبت به رفع زیان و ضرر معنوی مانند الزام‌کردن به عذرخواهی و یا نشر حکم قضایی در رسانه‌ها اقدام کند (اسماعیلی، ۱۳۹۸: ۳۰۲). مثلاً عذرخواهی یکی از مصادیق جبران خسارت معنوی است که ضمن آن فرد زیان‌زننده با درج آگهی برای جبران خسارت معنوی اقدام می‌کند یا محکوم می‌شود که با استفاده از ظرفیت رسانه جمعی، اقدام به رفع آثار لطمه معنوی نماید. در واقع برعکس قواعد و مقررات مالی که در مقابل خسارات مالی پرداخت می‌گردد یا وجه و مالی به کسی که خسارت دیده است، پرداخت می‌شود و هدف نیز این است که خسارت‌دیده را به وضعیت قبل از ورود خسارت برگرداند، در خصوص خسارت معنوی این‌طور نیست و دادگاه این قدرت را ندارد که آنچه را از دست رفته است، اعاده کند و مالی به وی بپردازد یا خسارت را جبران کند، به‌همین دلیل جبران خسارت در بعد خسارت معنوی کمی دشوارتر است. اصولاً به دلیل دشواربودن وضعیت مربوط به جبران خسارت معنوی و ارزیابی و تقویم آن الزام به عذرخواهی و جلب رضایت زیان‌دیده، از جمله راهکارهای جبران ضرر معنوی غیرمالی است که سازوکار قضایی بر روی آن تأکید دارد و مصادیق فراوانی نیز در رویه قضایی دارد، زیرا هدف غایی و نهایی از جبران خسارت، معنوی همان اعاده حیثیت جلب رضایت و عذرخواهی و خشنودسازی زیان‌دیده است، قطعاً در این مسیر دشوار که نمی‌توان به سهولت و راحتی میزان ضرر را محاسبه نموده و یا خسارت معنوی را تقویم و ارزیابی کرد. روش دیگر جبران خسارت معنوی، جبران نمادین است، جبران‌کردن به صورت

نمادین که جبران سمبلیک و یا جبران رمزی نیز نام دارد که درصدد جبران واقعی زیان نیست. این روش صرفاً در تلاش است که با پرداخت وجه یا مالی به زیان‌دیده این را ثابت کند که جبران ضرر معنوی با پول قابل قیاس و اندازه‌گیری نیست و این مبلغ و پول صرفاً به عنوان نمادی از پیروزی زیان‌دیده بر زیان‌زننده خواهد بود.^۱

خسارت اسمی نیز نشانگر این است که خواهان و زیان‌دیده دعوی حقوقی را برده است تا از این نظر رضایت وی حاصل گردد. از جمله روش‌ها و طرقی که برای جبران خسارت ارائه گردیده، جلب رضایت زیان‌دیده است. اصولاً باید دید که به چه طریقی می‌توان رضایت زیان‌دیده را جلب کرد که قطعاً حسب مورد و بنا به شخصیت و اخلاق زیان‌دیده متفاوت خواهد بود. در این راه دادگاه و کارشناسان می‌توانند کمک کنند و نظریاتی را ارائه دهند که نشان دهد زیان‌دیده از چه طریقی راضی و خشنود خواهد شد. روش‌هایی ارائه شده که هر کدام بخشی از حقیقت را در خود نهفته دارد، اما تمام موضوع را پوشش نمی‌دهد و چنانکه می‌دانیم جلب رضایت زیان‌دیده معیار واقعی ندارد. این راه حل هرچند به صورت دقیق هم اجرا نشود، بهتر از هیچ است و در حقوق فعلی کاملاً بیشتر توجه به منصفانه‌بودن و معقول‌بودن میزان پرداخت در ارتباط با صدمه وارده است. در این راستا تمام خسارات و آنچه با این خسارات ارتباط دارد سنجیده می‌شود و تمام خسارات باید در زمان و شرایطی که اتفاق افتاده و تا جایی که جبران آن امکان دارد سنجیده شود. در حقوق اسلامی نیز قصاص و دیات در راستای جلب رضایت زیان‌دیده و آرامش خاطر وی است، حتی مجازات‌هایی نظیر تعزیر و یا حد شرعی هم اسبابی بر جلب رضایت زیان‌دیده است، مانند مجازات حدی قذف. بنابراین ضمن دفاع از حقوق جامعه

۱- این نوع از جبران ضرر معنوی در حقوق کشورهای رومی ژرمنی علی‌الخصوص فرانسه جایگاه رفیعی دارد و بسیار مورد کاربرد قرار می‌گیرد، البته لازم به ذکر است که هم دادگاه فرانسه به‌عنوان بنیانگذار این روش و هم در دادگاه داخلی ایران، این نوع از جبران خسارت معنوی بدون درخواست زیان‌دیده قابل اجرا نیست. این مقوله در حقوق کشور انگلیس نیز مصداق و نمونه دارد؛ در حقوق این کشور جبران نمادین یا سمبلیک خسارت معنوی تحت عناوینی نظیر خسارت اسمی و خسارت طعن‌آمیز پیگیری می‌شود که در مقابل آن خواننده محکوم به پرداخت مال ناچیزی محکوم می‌شود.

به واسطه مجازات مجرم اسباب رضایت زیان دیده نیز فراهم خواهد شد (طیبی و سادات صفوی، ۱۳۹۹: ۱۲).

نتیجه گیری

آنچه که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت، بیانگر این است که مسؤولیت مدنی در حوادث هواپیمایی در حقوق ایران نظام مخصوص به خود و مستقلاً ندارد، بلکه از همان نظام عمومی مسؤولیت مدنی که منطبق بر وقوع فعل زیان بار شرایط حاکم بر ضرر (مسلم، مستقیم جبران نشده غیرقابل پیش بینی، نظریه ها و مبانی حقوقی تحمیل مسؤولیت مدنی (نظریه خطر و تقصیر) وقوع ضرر و احراز ارتباط سببیت میان فعل زیان بار و ضرر وارد شده (برابری اسباب سبب نزدیک سبب مقدم در تأثیر سبب متعارف می باشد و مسؤولیت مدنی در نظام هواپیمایی کشور مصادیق متنوعی دارد، از جمله مسؤولیت در قبال مسافران در صورت بروز حوادث و حتی فوت آنها، مسؤولیت در قبال کالاها و وسایل همراه مسافران مسؤولیت ناشی از خسارات، معنوی مسؤولیت ناشی از تأخیر و یا ابطال پرواز، مسؤولیت ناشی از نقص در ارائه هشدار و یا تأیید بیط اضافه بر ظرفیت هواپیما و مسؤولیت ناشی از سامانه موقعیت یاب و ... که هر کدام از اینها در صورت بروز منتسب به شرکت هواپیمایی یا واحد کنترل هوایی و یا کادر پرواز خواهد شد و آنها مسؤول جبران خسارت خواهند بود. در ادامه با توجه به طرح سؤال تحقیق، به نظر می رسد با توجه به حقوق زیان دیدگان ناشی از حوادث هوایی می بایستی به منابع فقهی و مواد قانونی، از جمله قاعده «لَا يُطَلُّ دَمُ إِمْرِيٍّ مُسْلِمٍ» و قاعده «لَا ضَرَرَ» در نظام حقوقی ایران و معاهده ورشو به عنوان یک سند معتبر بین المللی استناد شود. مطابق طرح مسؤولیت بین المللی دولت ها، چند راهکار جبرانی پیش روی دولت زیان دیده وجود دارد. اولین راهکار درخواست اعاده وضع به حال سابق است که علی الاصول در خصوص هواپیمای اسقاط شده و جان های از دست رفته چنین جبرانی میسر نیست؛ دوم، جلب رضایت دولت خواهان از طریق جبران خسارت یا به تعبیر دیگر غرامت، عذرخواهی و ... از دیگر راه های تعریف شده است، به این ترتیب در خصوص سوانح هوایی مانند پرواز ۷۵۲ اوکراین، در صورتی که در مذاکرات فی مابین مقامات ایرانی و اوکراینی نتیجه ای حاصل

نشود و اوکراین بخواهد پرونده را نزد مراجع بین المللی اقامه کند، همان گونه که گذشت، باید بر اساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو اقدام نماید. علی الاصول بر اساس ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو کشور محل ثبت هواپیما این صلاحیت را دارد که به عنوان کشور خواهان دعوی خود را به دیوان بین المللی دادگستری ارجاع دهد که در این مورد کشور اوکراین است، البته این کشور باید بتواند مسؤولیت دولت ایران را بر مبنای ماده ۳ مکرر به اثبات برساند. به نظر می رسد با توجه به حقوق زیان دیدگان ناشی از حوادث هوایی مقرر شده در نظام حقوقی ایران و اسناد بین المللی، قلمرو جبران خسارت شامل حوزه های خسارات مالی، جانی و معنوی می شود. طبق اسناد موجود در صنعت هواپیمایی ایران، برای جبران انواع خسارت های وارده مادی اعم از اموال از بین رفته مسافرین که اعم از چمدان و هر آنچه همراه آنان بوده است، خسارات جانی که شامل پرداخت غرامت به بازماندگان و خسارت معنوی که حاوی توجه به آسیب های روحی و روانی وارد شده به خانواده های قربانیان به عنوان افراد حقیقی درگیر در این حوادث، قوانین و مقرراتی وضع شده است، اما این قوانین در برخی از موارد با ابهاماتی روبه رو هستند و از صراحت لازم برخوردار نمی باشند، به طوری که هنوز راهکار حقوقی شفاف برای جبران خسارت ناشی از سوانح هوایی از منظر حقوق بین الملل وجود ندارد. رویه دولت ها در مواجهه با سانحه هوایی که بر اثر اسقاط هواپیما توسط نیروهای او به وقوع پیوسته است، نشان می دهد که آنها معمولاً در تلاش اند بدون پذیرش صریح مسؤولیت، صرفاً از طریق مذاکره و تعیین مبلغی مشخص اختلافات را حل و فصل نمایند.

ملاحظات اخلاقی: موارد مربوط به اخلاق در پژوهش و نیز امانت داری در استناد به متون و ارجاعات مقاله تماماً رعایت گردید.

تعارض منافع: تدوین این مقاله، فاقد هرگونه تعارض منافی بوده است.

سهم نویسندگان: نگارش مقاله به صورت مشترک توسط نویسندگان انجام گرفته است.

- نوری، حسین (۱۳۶۶). *مستدرک الوسائل*. قم: آل البيت لاحیاء التراث.

ب. منابع انگلیسی

- Burke, A & Tizhoosh, N (2021). "Iran Intentionally Shot Down Flight PS752 Inan Act of Terrorism". Ontario Court Rules, CBC News, <https://www.cbc.ca/news/politics/flights752-private-lawsuit-against-iran-alleging-terrorist-activity-1.6034581>.

- <https://www.tabnak.ir/fa/news/539529>.

- Lachezar, Y (2021). "Jurisdiction and Combatant's Privilege in the MH17 Trial: Treading the Line Between Domestic and International Criminal Justice". *Netherlands International Law Review*, 68(2): 163-188.

- Vermeij, E; Zoon, P & Gerretsen, R (2022). "The Outcome of the Forensic Triage Preceding Disaster Victim Identification in the Downing of Malaysia Airlines Flight 17". *Forensic Sci Res*, 7(3): 566-575.

تشکر و قدردانی: از تمام کسانی که ما را در تهیه این مقاله یاری رسانده‌اند، سپاسگزاریم.

تأمین اعتبار پژوهش: این پژوهش بدون تأمین اعتبار مالی سامان یافته است.

منابع و مأخذ

الف. منابع فارسی

- احمري، حسين و ساجدی، مهین (۱۳۹۷). *مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی*. خوی: کنفرانس ملی و دستاوردهای نوین جهان در تعلیم و تربیت، روان‌شناسی، حقوق و مطالعات فرهنگی - اجتماعی.

- اسماعیلی، شیوا (۱۳۹۸). «بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی (جلد اول)». *نشریه قانون یار*، ۳(۹): ۲۹۹-۳۲۰.

- دمرچیلی، محمد؛ حاتمی، علی و قرائی، محسن (۱۳۸۰). *قانون تجارت در نظم حقوقی کنونی*. چاپ اول، تهران: خلیج فارس.

- سلیمی، محسن (۱۳۹۳). *مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی*. تهران: آریان قلم.

- شریعت باقری، محمدجواد و الماسی، یوسف (۱۳۹۸). «صلاحیت قانون و قضایی ایران در خصوص رسیدگی به جرایم ارتكابی هواپیماهای خارجی در قلمرو ایران». *تحقیقات حقوقی تطبیقی ایران و بین‌الملل*، ۱۲(۴۵): ۵۳-۷۳.

- طیبی، سبحان و سادات صفوی، یگانه (۱۳۹۷). «مسئولیت مدنی ناشی از حوادث هوایی با نگاهی به مقررات داخلی و بین‌المللی و رویه قضایی». *تمدن حقوقی*، ۳(۷): ۶-۲۶.

- کاظمی، حمید و آسیایی پورایمانی، ناصر (۱۴۰۱). «جبران خسارت سوانح هوایی در حقوق بین‌الملل با تأکید بر سانحه هوایی پرواز ۷۵۲ اوکراینی». *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، ۹۹: ۳۶۹-۳۹۳.

- کوشا، سهیلا (۱۳۹۴). *حقوق بین‌المللی هوایی*. چاپ دوم، تهران: نشر مجد.