

## مسئولیت دولت در قبال حوادث هوایی

### (موردکاوی پرواز ۷۵۲ هواپیمای اوکراینی)

مهدی غفوری زاد<sup>۱</sup>، علی رادان جبلی<sup>۲</sup> و حسن پاک نیت<sup>۳</sup>

#### چکیده

امروزه، صنعت حمل و نقل هوایی، یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی میان کشورهاست. با وجود مزایای استفاده از هواپیما، بروز سوانح و حوادث هوایی اجتناب‌ناپذیر است. بنابراین، در سطح حقوق بین‌الملل، امنیت هوایی و نیز شناسایی مسئولان مسبب سوانح و حوادث، موضوع کنوانسیون‌های متعددی قرار گرفته است. در حقوق داخلی نیز مقررات و سازمان‌های مختلفی، متولی امور مربوط به پرواز است.

در تاریخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸، هواپیمای اوکراینی که تهران را به مقصد کی‌یف در اوکراین ترک می‌کرد، هدف شلیک پدافند هوایی نیروهای نظامی ایران قرار گرفت و سبب فوت تمام ۱۷۶ سرنشین هواپیما گردید. علت این حادثه هم خطای انسانی بیان شد. پرسش اساسی این است که ایران در برابر بازماندگان چه وظایف و مسئولیتی دارد و برای اجرای تعهدات خود باید چه گام‌های اساسی بردارد؟

این تحقیق با هدف بررسی وظایف دولت ایران در برابر بازماندگان پرواز شماره ۷۵۲ طبق حقوق موضوعه ایران و حقوق بین‌الملل صورت پذیرفته است. پرسش اصلی در این پژوهش، بررسی حدود مسئولیت مدنی و حقوقی دولت ایران در قبال حادثه یاد شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که از نظر بین‌المللی، شرایط برای تحقق مسئولیت حقوقی دولت فراهم است. از نظر حقوق داخلی نیز دولت، مسئول جبران خسارت وارد شده بر بازماندگان است. روش تحقیق در این پژوهش از نوع توصیفی و تحلیلی است و در گردآوری منابع از روش کتاب‌خانه‌ای استفاده شده است.

**واژگان کلیدی:** پرواز شماره PS752، سانحه هوایی، مسئولیت مدنی، دولت، کنوانسیون شیکاگو، حقوق بازماندگان، مسئولیت حقوقی.

۱. دانشجوی دکتری تخصصی حقوق خصوصی، واحد اصفهان، خوراسگان، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران. [mehdighafoori1372@gmail.com](mailto:mehdighafoori1372@gmail.com)

۲. استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد اصفهان، خوراسگان، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران، (نویسنده مسئول) [dr.aliradan@gmail.com](mailto:dr.aliradan@gmail.com)

۳. استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد اصفهان، خوراسگان، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران. ایمیل: [paktinat.hasan@yahoo.com](mailto:paktinat.hasan@yahoo.com)

## مقدمه

هم‌زمان با رشد سریع هوانوردی، مشکلات جدیدی فراروی حقوق دانان جهان در مورد مسائل مربوط به هوانوردی به ویژه امنیت هوانوردی ایجاد شد. دولت‌ها و مجامع بین‌المللی برای تدوین قوانین مناسب حاکم بر حقوق هوایی و یکسان‌سازی آن در مواردی مثل امنیت فرودگاه، تأسیسات هوایی، هواپیما و سرنشینان آن کوشیده‌اند.<sup>۱</sup>

اصلی‌ترین و اولین حقی که در زمان وقوع سوانح هوایی نقض می‌شود، حق حیات سرنشینان است. از ابتدای پیدایش هواپیما تاکنون که پیشرفته‌ترین فناوری‌ها در ساخت و بهره‌برداری از آن به کار می‌رود، سوانح هوایی، خسارت‌های مالی و جانی بسیاری را به مسافران و اشخاص ثالث روی زمین وارد کرده است و می‌کند. به همین دلیل، دولت‌ها درصدد تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلفی برای جبران خسارت اشخاص زیان‌دیده برآمدند. این کنوانسیون‌ها از قبیل کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و الحاقیه‌های آن، کنوانسیون رم ۱۹۵۲ و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، قواعدی جامع را برای جبران خسارت زیان‌دیدگان مقرر کرده‌اند.<sup>۲</sup>

سوانح هوایی در یک دسته‌بندی کلی به دو دسته اصلی تقسیم می‌شوند: دسته اول، سوانحی که دولت در وقوع آن‌ها هیچ‌گونه نقشی ندارد و دسته دوم، سوانحی که دولت به صورتی در وقوع آن‌ها نقش دارد. در پی تحولاتی که حقوق مسئولیت مدنی دولت در دو سده اخیر شاهد آن بوده و زمینه‌ساز گسترش این نوع از حقوق شده است، در بعضی از نظام‌های حقوقی مثل فرانسه و در راستای تحقق هر چه بیش‌تر عدالت، جبران خسارت از هر گونه محدودیت رها گردیده و زمینه حمایت هر چه بیش‌تر از قربانیان اعمال زیان‌بار و جبران هر چه بیش‌تر خسارت‌های وارد شده بر آنان فراهم آمده است. این حمایت‌ها چنان بود که برخی از نویسندگان مانند ریپر در این باره می‌گوید: «امروز مسئله مسئولیت، چیزی جز جبران خسارت نیست و حقوق کنونی تمایل به آن

۱. مالمیر، محمود و همکاران، «اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین‌المللی»، مجله حقوق تطبیقی، دوره اول، شماره ۱، ۱۳۹۳، ص ۵۱.

۲. صادقی مقدم، محمدحسن و مجتبی اشراقی آرانی، «ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما»، مجله دیدگاه‌های حقوقی، شماره ۵۹، ۱۳۹۱، ص ۱۴۶.

دارد تا اندیشه جبران خسارت را جای‌گزین اندیشه مسئولیت کند»<sup>۱</sup>.

در مورد پیشینه پژوهش، تاکنون مقالاتی منتشر شده است که هر یک از جنبه‌ای به موضوع پرداخته‌اند. سید عباس جزایری و امیر قانیدی در مقاله «ابعاد حقوقی مسئولیت‌های مربوط به سقوط هواپیمای اوکراینی»، از بُعد مسئولیت کیفری مسببان حادثه به موضوع توجه داشته و ماده ۵۴ قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح را تحلیل کرده‌اند. اعظم امینی و وحید بذار در مقاله «جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین» به بررسی مسئولیت بین‌المللی دولت ایران در این حادثه از جنبه حقوق بین‌الملل پرداخته‌اند. مهشید کرباسی و علی‌رضا ظاهری در مقاله «قاعده مصونیت دولت‌ها و تقابل آن با تروریسم با تأکید بر سانحه سقوط هواپیمای اوکراین»<sup>۲</sup>، قاعده مصونیت دولت را تحلیل کرده‌اند. همان‌گونه که واضح است، در مقالات مورد نظر، به بحث مسئولیت مدنی دولت پرداخته نشده، در حالی که بحث جبران خسارت از نظر مادی و معنوی قابل توجه است.

ممکن است خطای انسانی بر اثر تقصیر عاملی جز خلبان از قبیل برج مراقبت فرودگاه یا شرکت‌های خدمات فرودگاهی باشد که به همراه نقص فنی، خسارت به بار می‌آورد. در حادثه سقوط هواپیمای اوکراینی، عامل اصلی وقوع حادثه، خطای انسانی در تشخیص اشتباه هواپیما با موشک‌های آمریکایی بود که سبب فوت تمام سرنشینان هواپیمای اوکراینی شد. پرسش اصلی در این پژوهش، بررسی حدود مسئولیت دولت ایران از نظر حقوقی و مدنی در حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی است. بنابراین، در گفتار اول به بیان مقررات بین‌المللی در این موضوع می‌پردازیم. در گفتار دوم، موضوع را از نظر حقوق بین‌الملل و در گفتار آخر نیز از نظر حقوق داخلی و به ویژه مسئولیت مدنی دولت جمهوری اسلامی ایران بررسی می‌کنیم.

## گفتار اول. بررسی موضوع از دیدگاه حقوق بین‌الملل

حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد، به دو دلیل،

۱. بادینی، حسن، «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶، ۱۳۸۳، ص ۱۱۶.

۲. مقاله مورد نظر در مجله پژوهش‌های حقوقی به صورت آن‌لاین منتشر شده است. دسترسی نویسنده صرفاً به چکیده مقدور بود.

جایگاهی برتر دارد:

یک - حمل و نقل هوایی جنبه خدمات عمومی دارد و از آن، نه تنها در سطح بین‌الملل، بلکه در داخل کشور به عنوان حمل و نقل بار و مسافر و پست به طور همگانی استفاده می‌شود.

دو - حمل و نقل هوایی جنبه بین‌المللی دارد، به طوری که روابط و مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها را توسعه داده است.<sup>۱</sup>

### بند اول. جایگاه کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی در بررسی سوانح هوایی

سوانح هوایی و رویدادهای ناگوار پس از رخداد این حوادث، موضوع کنوانسیون‌های بین‌المللی متعددی قرار گرفته است که هر یک به دنبال تعیین مسئول در بروز این سوانح هستند تا از این طریق، جبران خسارت به بهترین و کامل‌ترین شکل ممکن صورت پذیرد.

#### الف. کنوانسیون‌های مربوط به مسئولیت متصدی حمل و نقل

عموماً هر رفتار خطا کارانه‌ای که به وارد آمدن خسارت منجر شود، در ضمن مباحث مسئولیت مدنی قابل بررسی است. چون در نظام حقوقی کامن‌لا، مسئولیت، نوعی است، نه شخصی؛ دادگاه، رفتار مدعی علیه را با رفتاری متعارف می‌سنجد که اگر آن فرد در آن موقعیت قرار می‌گرفت، چنان عمل می‌کرد.<sup>۲</sup>

با این وجود، قانون‌گذار، گزاره‌هایی را احصا کرده است و به عنوان علل موجهه و عوامل رافع تقصیر، موارد دفاع افراد را معرفی می‌کند تا زمینه رفع کامل یا کاهش میزان مسئولیت را فراهم سازد. عموماً تمام نظام‌های حقوقی این مسئله را پذیرفته‌اند و بر همین مبنا، کنوانسیون‌های متعددی وقتی به مسئله مسئولیت ورود کرده‌اند، به موارد دفاع هم پرداخته‌اند. برای مثال، مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون ورشو و مونترال، موارد دفاع متصدی حمل و نقل را به «کلیه تدابیر لازم» و «تقصیر مشترک» منحصر کرده است.<sup>۳</sup>

۱. اسماعیلی، شیوا، «بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی»، فصل‌نامه بین‌المللی قانون‌یار، دوره سوم، شماره ۹، ۱۳۹۸، ص ۳۰۱.

2. Schwartz, S. J., Côté, J. E., & Arnett, J. J., "Identity and agency in emerging adulthood: Two developmental routes in the individualization process", Youth & society, 2005, 37(2), p. 13.

۳. سلمان‌زاده، جعفر، «بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت‌های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو-مونترال)»، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ۱۳۹۹، ص ۱۵۰.

درباره قلمرو کاربرد کنوانسیون ورشو، اصلاحی لاهه باید گفت که ماده ۱ کنوانسیون، قلمرو اجرایی خود را در سه مورد بیان کرده است:

الف) حمل و نقل بین‌المللی؛

ب) حمل و نقل مسافر بار و بئنه و کالا؛

ج) حمل و نقل اعم از معوض باشد یا رایگان.

بنابراین، در صورت نبود یکی از این شرایط، کنوانسیون قابل اجرا نخواهد بود.<sup>۱</sup>

در این کنوانسیون، منظور از اصطلاح «حمل و نقل بین‌المللی»، هر نوع حمل و نقلی است که در مبدأ و مقصدی انجام می‌شود که دو کشور، عضو کنوانسیون هستند، حتی اگر توقفی در سرزمین طرفین متعاقد معظم واقع باشد یا در سرزمینی که از متعاقدین کنوانسیون نباشد، توقفی پیش‌بینی شده باشد (بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون). بنابراین، به منظور اجرای کنوانسیون، فهم و درک وصف «بین‌المللی بودن»، نقش اساسی دارد. زمانی که سانحه‌ای رخ می‌دهد، مبدأ - مقصد، اصلی‌ترین کلید در حل مسیر قانون حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل است. به عبارت دیگر، اگر یک کشور به عنوان مبدأ و مقصد نهایی در بلیت درج شده باشد (مثل: تهران - برلین - تهران)، آخرین کنوانسیونی که ایران به آن ملحق شده است، قانون حاکم بر جبران خسارت‌های وارد شده به مسافران (از هر ملیتی که باشند) در نظر گرفته می‌شود.

نکته مهم‌تر این است که چون همه کشورها در پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی هوایی یکسان عمل نکرده‌اند، تصور کنید که اگر پرواز یک شرکت هواپیمایی ایرانی در مسیر تهران - برلین در آسمان ترکیه دچار سانحه شود و به دلیل نقص فنی سقوط کند، چه وضعیتی رخ می‌دهد. در این مورد، چند عنصر دخالت دارد. شاید به نظر برسد با مسئله تعارض قوانین روبه‌رویم؛ چون ایران به عنوان محل ثبت شرکت هواپیمایی و تابعیت هواپیما فقط به کنوانسیون ورشو، اصلاحی لاهه پیوسته است. آلمان به عنوان کشور مقصد به کنوانسیون مونترال و ترکیه به عنوان محل وقوع سانحه به کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا پیوسته است. از همه مهم‌تر، مسافران از ملیت‌های متفاوتی در این پرواز وجود داشته‌اند.

۱. همان، ص ۱۵۱.

در عمل، این طور نیست که با تعارض قوانین روبه‌رو باشیم؛ چون در تعیین قانون حاکم، همان طور که گفته شد، اعمال دو قاعده وصف و قاعده مبدأ - مقصد در حل مسئله کفایت می‌کند. بنابراین، برای بلیت‌هایی که مسیر مندرج در آن، تهران - برلین - تهران باشد، همان طور که گفته شد، کنوانسیون ورشو، اصلاحی لاهه حاکم است. برای بلیت‌های مسیر تهران - برلین، قانون حاکم برای جبران خسارت آسیب‌های وارد شده به مسافران اعم از ایرانی و آلمانی و دیگر ملیت‌ها، کنوانسیون مشترکی است که مبدأ و مقصد پذیرفته باشند. پروفیسور راستین، مدیر حقوقی شرکت هواپیمایی لوفت‌هانزا، این معیار را به عنوان یک قاعده مطرح می‌کند<sup>۱</sup> و ملیت مسافران در این باره مؤثر نخواهد بود.<sup>۲</sup> به عبارت دیگر، مسافر آلمانی پرواز نمی‌تواند ادعای جبران خسارت بیش‌تر کند، فقط به این دلیل که کشور متبوعش به کنوانسیون مونترال پیوسته است.<sup>۳</sup>

بنابراین، مسافران آلمانی که بلیت یک‌طرفه تهران - برلین خریده‌اند، مشمول میزان مسئولیت مندرج در کنوانسیون ورشو، اصلاحی لاهه خواهند شد. حالت دیگر این است که هر دو کشور یا یک کشور، عضو هیچ کنوانسیون بین‌المللی نباشد. در این صورت، باید به تعریف حمل و نقل بین‌المللی مندرج در ماده ۱ کنوانسیون ورشو رجوع کنیم. از نظر این کنوانسیون، حمل و نقلی وصف بین‌المللی دارد که هر دو کشور مبدأ - مقصد، عضو کنوانسیون باشند. در غیر این صورت، میزان مسئولیت مندرج در کنوانسیون درباره آن‌ها قابل اعمال نخواهد بود.

سؤالی که در این جا مطرح می‌شود، این است که اگر قرار باشد کنوانسیون قابلیت اجرا نداشته باشد، پس با چه سازوکاری، میزان خسارت‌های جسمی و مالی وارد شده قابل جبران خواهد بود؟ در پاسخ باید گفت که حقوق داخلی، مناسب‌ترین معیار برای جبران خسارت است. برای مثال، مسافران در مسیر پروازهای بین ایران و تایلند (که عضو هیچ کنوانسیون هوایی نشده است)، بر اساس حقوق داخلی، جبران خسارت خواهند شد.<sup>۴</sup>

1. Lecture of Prof. Rostine at Leiden University, **Aviation Law Workshop** Sep 2015.

۲. سلمان‌زاده، پیشین، ص ۱۵۲.

3. Mankiewicz, R. H., **The liability regime of the international air carrier: a commentary on the present Warsaw system**, Kluwer, 1981, p. 29.

۴. سلمان‌زاده، پیشین، ص ۱۵۳.

## ب. مقررات مندرج در کنوانسیون شیکاگو

معاهده ۱۹۱۹ پاریس، نخستین سند حقوقی است که در حقوق هوایی به اجرا درآمده است. بر اساس این معاهده که ۲۳ کشور تصویب کرده‌اند، حاکمیت کامل و انحصاری کشورها بر آسمان سرزمین خودشان به رسمیت شناخته شد. در سال ۱۹۴۴، معاهده شیکاگو، جای‌گزین معاهده پاریس گردید و آن را نسخ کرد. معاهده شیکاگو، عهدنامه‌ای چندجانبه برای ایجاد نظم و ایمنی و کمک به پیشرفت مؤثر هواپیمایی بین‌المللی است.<sup>۱</sup>

کنوانسیون شیکاگو یا همان هوانوردی غیر نظامی بین‌المللی در سال ۱۹۴۴ با حضور کشورهای بسیاری در شیکاگو به تصویب رسید. پیمان شیکاگو، یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین قوانین پروازی است و همه کشورهای عضو این پیمان مستلزم رعایت مفاد آن هستند. کشور ایران نیز یکی از امضاکنندگان پیمان شیکاگو است. پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مشهور به معاهده شیکاگو، ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو منعقد شد. طبق ماده ۱، کنوانسیون دولت‌های متعهد قبول دارند که هر کشور حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای مافوق قلمرو خود دارد.

برابر ماده ۸۱ و جمله دوم ماده ۸۳ معاهده، همه موافقت‌نامه‌های هوایی و ترتیبات دولت‌های متعهد باید نزد شورای ایکائو به ثبت برسد. علاوه بر این، جمله اول ماده ۸۳، هر دولت متعهد می‌تواند تفاهم‌نامه‌های جدید یا موافقت‌نامه‌هایی را تنظیم کند که مواد معاهده را در بر ندارند. ماده ۸۹، مشروط به زمان جنگ مقرر می‌دارد که در صورت وقوع جنگ، آزادی عمل دولت‌های متعهد مربوط نباید تحت الشعاع این معاهده قرار گیرد. هم‌چنین اگر دولتی در سطح داخلی، وضعیت اضطراری اعلام کند، به صورتی مشابه عمل می‌شود. با این حال، مقرر شده است تا مراتب به آگاهی ایکائو برسد. کوتاه سخن آن‌که اهمیت مسافرت‌های هوایی در زندگی امروز و تنوع مخاطراتی که جان مسافران و خدمه پرواز را تهدید می‌کند، ایجاب می‌کند که ایمنی و امنیت هوانوردی اعتلا یابد.

بر اساس موازین حقوق بین‌الملل که به ویژه در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو در مورد هواپیمایی کشوری بین‌المللی و ضمایم آن درج شده است، دولت‌ها باید تمام تمهیدات لازم و حداکثر اقدامات

۱. جباری، منصور، «استفاده دستگاه قضایی از نظرات کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری»، فصل‌نامه تحقیقات حقوقی، شماره ۷۰، ۱۳۹۴، ص ۱۹.



احتیاطی را در نظر بگیرند تا از جان و اموال مسافران و خدمه هواپیما و نیز دیگر شهروندان محافظت شود. در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، مفهوم «مراقبت بایسته»، بیش تر در زمینه حمایت از بیگانگان مطرح می‌شد، در حالی که دعاوی ناشی از رفتار نسبت به بیگانگان در ابتدا بر اساس حسن نزاکت بین‌المللی و حفظ روابط دوستانه مطرح می‌گردید. دولت‌ها به تدریج، در معاهدات خود، مقرراتی را برای حمایت از شهروندان خویش درج کردند. بر این مبنا، دولت‌ها برای طرح دعوا در زمینه غرامت‌های ناشی از آسیب به شهروندان خود و اموالشان، از کمیسیون‌های اختلاف یا داوری استفاده کردند. این دعاوی که عمدتاً بر اساس اصول و قواعد حقوق بین‌الملل به آن‌ها رسیدگی می‌شد، رویه‌های قضایی اولیه را در مورد مفهوم «مراقبت بایسته» ایجاد کردند.<sup>۱</sup>

## بند دوم. امکان سنجی طرح مسئولیت بین‌المللی برای دولت ایران

### الف. ارکان تحقق مسئولیت بین‌المللی

حقوق مسئولیت بین‌المللی، یکی از شاخه‌های اصلی و اساسی حقوق بین‌المللی است که با دیگر شاخه‌های حقوق بین‌الملل، ارتباط تنگاتنگ دارد. حقوق مسئولیت بین‌المللی عبارت است از مجموعه قواعد و مقررات بین‌المللی مربوط به موضوع مسئولیت دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی. بنابراین، هر موضوعی که به نوعی با موضوع مسئولیت دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی ارتباط داشته باشد، در حقوق مسئولیت بین‌المللی مطرح می‌شود.<sup>۲</sup>

نخستین رکن تحقق مسئولیت حقوقی دولت در سانحه سقوط هواپیمای مسافربری اوکراین، مسئله انتساب رفتار مسبب این سانحه به دولت است. فارغ از این که دلیل قطعی سقوط هواپیما پس از خوانده شدن جعبه سیاه آن مشخص خواهد شد، نیروهای مسلح ایران پذیرفته‌اند که این هواپیما با موشک‌های پدافند هوایی ساقط شده است. پرسش این جاست که آیا شلیک موشک به دولت

1. Alvarez-Jiménez, A., "Minimum Standard of Treatment of Aliens, Fair and Equitable Treatment of Foreign Investors, Customary International Law and the Diallo Case before the International Court of Justice", The Journal of World Investment & Trade, 2008, 9 (1), p. 51.

۲. بیرانوند، فرید، «قواعد آمره و تعهدات عام‌الشمول»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران شمال، ۱۳۹۲، ص ۷۱.



ایران قابل انتساب است یا خیر؟ در پاسخ به این پرسش باید گفت رفتار ارگان یک دولت که در راستای اجرای وظایف آن ارگان باشد، عمل دولت تلقی می‌شود، فارغ از این که آن ارگان یک کارکرد اجرایی، تقنینی یا قضایی را انجام می‌دهد و آن ارگان چه جایگاهی در ساختار دولت دارد. بدون تردید، نیروهای مسلح ایران، ارگان دولت ایران قلمداد می‌شوند.<sup>۱</sup>

رکن دوم تحقق مسئولیت بین‌المللی دولت، نقض تعهد بین‌المللی آن دولت است که در این مورد باید تعهدات دولت ایران را در معاهدات مرتبط با موضوع به ویژه کنوانسیون‌های مربوط به حقوق بین‌الملل هوایی جست‌وجو کرد. مهم‌ترین سند موجود در این حوزه، کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری یا کنوانسیون شیکاگو و ضمیمه نوزده‌گانه آن است. طبق این کنوانسیون، دولت‌ها باید از به‌کارگیری سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز خودداری کنند و اگر چنین اقدامی هم کردند، نباید جان سرنشینان هواپیما را به خطر اندازند.

بی‌تردید، در سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین، این تعهد نقض شده است. با این حال، پرسشی که در این جا مطرح می‌شود، این است که آیا به لحاظ حقوقی، ایران نباید در وضعیت ملتهب و متشنج زمان وقوع سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین، پروازها را محدود یا حداقل تا برقراری شرایط عادی، ممنوع می‌کرد؟ دولت ایران در طول جنگ تحمیلی، این وضعیت را بارها تجربه کرده بود و در مواقع ضروری، باید محدودیت و ممنوعیت پروازی را اعمال می‌کرد. ایران در روز وقوع سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین تشخیص نداد که به چنین اقدامی دست بزند. به لحاظ حقوقی اگر ادعا شود که ایران آسمان ناامنی داشت، ایران، مخیر بود تا منطقه ممنوعه پروازی را اعلام کند. طبق کنوانسیون شیکاگو، دولت‌های طرف معاهده می‌توانند به دلیل ضرورت نظامی یا امنیت عمومی، پرواز هواپیماهای دیگر دولت‌ها را بدون تبعیض میان آن‌ها در برخی مناطق سرزمین خود محدود یا ممنوع کنند.

ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری ایران (۱۳۲۸) نیز با ادبیاتی مشابه، این اختیار را تصریح کرده است: «اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می‌کند،

۱. امینی، اعظم و وحید بذار، «جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین»، مجله مطالعات حقوقی، دوره دوازدهم، شماره ۲، ۱۳۹۹، ص ۴۰.

با تصویب هیئت وزیران، پرواز هواپیمای ایرانی یا خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی بنماید.» بنابراین، از این منظر نمی‌توان کوتاهی، تقصیر یا مسئولیتی را متوجه دولت ایران دانست و ایران در خصوص محدودیت پروازی آسمان، خودمختار بوده است و در این خصوص می‌توانست کاملاً به تشخیص خود اقدام کند.<sup>۱</sup>

### ب. امکان استناد ایران به اصل دفاع مشروع

بند ۴ ماده ۲ منشور سازمان ملل متحد، تمام دولت‌های عضو را ملزم می‌دارد که در روابط بین‌المللی خود از استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر دولت یا به هر شیوه‌ای که مغایر اهداف ملل متحد باشد، خودداری ورزند. مسلّم است که استفاده از زور علیه یک هواپیمای خارجی، حتی در محدوده قلمروی یک دولت، ناقض حقوق بین‌الملل است، به این معنا که استفاده از زور در مفهوم قاعده مقرر در بند ۴ ماده ۲ منشور قلمداد می‌شود. در مورد سرنگونی هواپیمای اوکراینی به دست ایران، مسئله دفاع مشروع قابل طرح است؛ زیرا بعد از هدف قرار گرفتن وسیله نقلیه سردار قاسم سلیمانی به دست پهبادهای ایالات متحده آمریکا و پاسخ‌دهی نظامی ایران به آن حمله، چنین اتفاقی رخ داده است. بنابراین، یکی از مستندات ایران، دفاع مشروع است. ایران باید بتواند اثبات کند که در مورد شلیک به هواپیمای مسافربری اوکراینی، تهدید قریب‌الوقوع وجود داشته است.

چون هواپیمای مسافربری اوکراینی چند ساعت پس از حمله ایران به دو پایگاه آمریکا در عراق سرنگون شده، این ادعا ممکن است مطرح شود که اشتباه مهلک نیروهای موشکی ایران بر اثر اشتباه گرفتن هواپیمای اوکراینی با یک موشک آمریکایی اتفاق افتاده باشد. با وجود این، هیچ ادعای روشنی در مورد تهدیدی قریب‌الوقوع از جانب یک هواپیمای مسافربری وجود نداشته است. پس در این قضیه نمی‌توان به دفاع مشروع استناد کرد؛ زیرا در این مورد، تهدیدی فوری و قریب‌الوقوع، متوجه ایران نبود. چون پرواز شماره ۷۵۲ بعد از چند ساعت پس از حمله ایران به پایگاه آمریکا در عراق رخ داده بود، ایران می‌تواند ادعا کند که خطای انسانی باعث شده است هواپیمای اوکراینی را با یک موشک آمریکایی اشتباه بگیرد.<sup>۲</sup>

۱. همان، ص ۴۱.

۲. سلمانی، لیل، «جایگاه اصل مراقبت بایسته در پیش‌گیری از سوانح هوایی با تأکید بر سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین»،

## گفتار سوم. بررسی موضوع از دیدگاه حقوق داخلی

علاوه بر این که موضوع سانحه سقوط هواپیمای اوکراینی، موجبات مسئولیت بین‌المللی ایران را فراهم کرده است، از نظر حقوق داخلی به ویژه حقوق اداری نیز دو موضوع مسئولیت بین‌المللی دولت و سازمان‌های دولتی مقصر قابل بحث و بررسی هستند.

### بند اول. مسئولیت مدنی دولت

هر سانحه یا حادثه‌ای که برای هواپیمایی اتفاق افتد، هر چند این سانحه یا حادثه جزئی باشد و قابل توجه نباشد، مسئولان مربوط برای یافتن علت وقوع سانحه یا حادثه به تحقیق و بررسی دست می‌زنند. هدف از این تحقیقات و بررسی‌ها صرفاً یافتن علت وقوع سانحه یا حادثه و تلاش برای بهبود دادن وضعیت موجود است و با این دید انجام می‌شود که در آینده از وقوع چنین حادثه یا سانحه‌ای جلوگیری شود. این تحقیقات و نتایج حاصل از آن اقداماتی که مسئولان برای رفع مشکلات و نواقص انجام می‌دهند، موجب شده است هواپیما، وسیله‌ای امن تلقی گردد.

وقوع یک سانحه یا حادثه هوایی ممکن است بر منافع اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی از جمله مسافران، فرستندگان و گیرندگان بار و شرکت‌های بیمه اثر بگذارد. در این صورت، بحث جبران خسارت وارد شده مطرح است و اشخاص مسئول سانحه یا حادثه باید مشخص شود تا معلوم گردد چه کسی یا کسانی باید خسارت‌های وارد شده را جبران کنند. معمولاً علاوه بر جبران خسارت و مسئولیت مدنی، مسئولیت کیفری افراد نیز مطرح است. ورود دستگاه قضایی برای تعیین مسئولیت‌های مدنی و کیفری ضروری است و باید پرونده‌ای تشکیل شود و تحقیقاتی برای یافتن مقصر سانحه یا حادثه صورت گیرد.<sup>۱</sup>

### الف. تحولات تاریخی مسئولیت مدنی دولت

از زمان منسوخ شدن مصونیت و غلبه تفکر مسئولیت و پاسخ‌گویی زمام‌داران، این مقوله همواره در حال تغییر و دگرگونی بوده و دست‌خوش تحولات فراوانی شده است، به گونه‌ای که در ابتدای

مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۱۳۹۹، ۴۴، ص ۷۲.

۱. جباری، پیشین، ص ۶۰.

پذیرش اصل لزوم پاسخ‌گویی دولت‌ها، این مسئولیت، تنها ناظر بر اعمال زیان‌بار دولتی به صورت ایجابی (فعل)، تکلیفی، غیر قانونی و تصدّی بود. بنابراین، ترک فعل‌ها، صلاحیت تشخیصی، اقدامات قانونی و اعمال حاکمیتی، بیش‌تر به منظور حفظ حاکمیت و اقتدار حکومت، اگر به زیانی می‌انجامید، سبب مسئولیت دولت نمی‌شد. اکنون این مرزبندی تا حدّی از بین رفته و در برخی نظام‌های حقوقی دنیا پذیرفته شده است که اقدامات زیان‌بار افزون بر صورت‌های کلاسیک خود می‌تواند به صورت ترک فعل، صلاحیت‌های تشخیصی، اقدام کاملاً قانونی و عمل حاکمیتی نیز نمودار یابد و از این نظر، دولت را ملزم به پرداخت غرامت کند.<sup>۱</sup>

در اواخر قرن نوزدهم، نظریه جدیدی درباره مسئولیت مدنی دولت ارائه شد که دایره مسئولیت دولت را به گونه‌ای قابل توجه گسترش داد. این نظریه، دولت را مکلف می‌کند که در بعضی موارد، خسارت‌هایی را که بر اثر اعمال او به اشخاص وارد شده است، جبران کند. حتی اگر ارتکاب این اعمال، عاری از هرگونه تقصیر و به عبارت دیگر، به حکم قانون باشد. امروزه با توجه به فراگیر شدن مبانی فکری دولت رفاه، این نظریه که به نظریه «عدم تقصیر» شهرت دارد، در بسیاری از کشورها پذیرفته شده است و دادگاه‌ها در شرایط معینی، دولت را مسئول جبران خسارت‌های وارد شده به شهروندان می‌دانند، بدون این‌که نهادهای عمومی یا کارکنان آن‌ها، قانونی را نقض کرده باشند. استدلال کسانی که از این نظریه طرفدارای می‌کنند، این است که نظریه مسئولیت مبتنی بر تقصیر، به تنهایی کافی نیست؛ زیرا بر اساس این نظریه، بسیاری از خسارت‌هایی که از اعمال و اقدامات دولت به افراد وارد می‌شود، بدون جبران خواهد ماند. این در حالی است که انصاف و عدالت ایجاب می‌کند زیان‌های یادشده، جبران و ترمیم شوند.

در پی تحولات رخ داده در حقوق مسئولیت مدنی در دو سده اخیر که زمینه‌ساز گسترش این نوع از حقوق شده است، در بعضی از نظام‌های حقوقی هم‌چون فرانسه و در راستای تحقق هر چه بیش‌تر عدالت، جبران خسارت از هرگونه محدودیت رها گردیده و سبب حمایت هر چه بیش‌تر از قربانیان اعمال زیان‌بار و جبران هر چه بیش‌تر خسارت‌های وارده بر آنان شده است. از این رو، در بعضی از نظام‌های حقوقی، لزوم جبران همه خسارت‌ها و جبران کامل خسارت وارد شده بر زیان‌دیده به

۱. رضایی‌زاده، محمدجواد و فرامرز عطریان، «مسئولیت مدنی دولت ناشی از تصویب، تغییر و یا عدم اجرای طرح‌های شهری»،

عنوان دو اصل بنیادین حقوقی پذیرفته شده است. به موجب اصل لزوم جبران همه خسارت‌ها، هر کس، زبانی ناروا به دیگری وارد کند، مکلف به جبران خسارت وارد شده است، خواه قانون‌گذار به جبران آن حکم داده باشد و خواه نداده باشد.<sup>۱</sup>

نظریه مسئولیت محدود دولت امروزه به دلیل ایرادهای وارد شده بر آن به ویژه از آن رو که به میزانی درخور توجه، حدود مسئولیت دولت را محدود می‌کند و در نتیجه، موجب نفی حقوق می‌شود، در کشور فرانسه که خاستگاه آن بود، متروک شده و حتی مسئولیت دولت را در مواردی پذیرفته است که زیان از اعمال حاکمیت ناشی شده باشد.<sup>۲</sup> نخستین بار با رأی مشهور «بلانکو» در فرانسه در سال ۱۸۷۳، تغییر مسیر در مسئولیت دولت آغاز گردید. مطابق این رأی، دولت به صورت غیر مستقیم، مسئول اعمال کارکنانش است و می‌بایست آسیبی را جبران می‌کرد که از برخورد گاری متعلق به کارخانه تنباکو به دختری به نام بلانکو وارد شد. با این گام بلند، هیچ مقام عمومی نمی‌توانست مصونیت مطلق داشته باشد و همگان در پیشگاه قانون و هزینه‌های عمومی، برابر شمرده شدند. با وجود تحولات جهانی صورت‌گرفته در نظام حقوقی ایران، با در پیش گرفتن نظریه سنتی تفکیک میان اعمال حاکمیتی و تصدی‌گرایانه در قانون مسئولیت مدنی (۱۳۳۹)، مسئولیت شخصیت حقوقی دولت به طور محدود پذیرفته شد.

### ب. بنیان‌های حقوقی مسئولیت مدنی دولت

به مسئولیت مدنی دولت از دو منظر حق شهروندان و تکلیف دولت می‌توان نگریست. مطابق نگاه تکلیف‌محور، برای حکم به جبران خسارت از سوی مراجع صالح، تصریح به تکلیف دولت در قوانین موضوعه ضروری است؛ زیرا منطق حاکمیت قانون شکی اقتضا دارد برای ایجاد صلاحیت تکلیفی تازه برای دولت می‌بایست قانونی وجود داشته باشد و در صورت تردید در تکلیف داشتن یا نداشتن دولت، تفسیر مصونیت‌محور و اصل عدم صلاحیت حاکم خواهد بود. در نتیجه، به جای دولت یا مرجع عمومی، مقام عمومی که عمل زیان‌بار را انجام داده است، باید شخصاً آن را جبران کند، وگرنه

۱. خانی، زهرا و همکاران، «جنبه‌های اقتصادی مسئولیت مدنی دولت در سوانح هوایی در فقه و حقوق بین‌الملل»، فصل‌نامه مطالعات فقه اقتصادی، سال سوم، شماره ۳، ۱۴۰۰، ص ۶۶.

۲. غمامی، مجید، مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود، تهران: دادگستر، ۱۳۷۶، ص ۱۱۵.

قسمت اعظم درآمدهای دولت در بودجه به دلیل نقض حقوق افراد، صرف پرداخت به زیان دیدگان خواهد شد. دکترین مصونیت که با نظریه سنتی مسئولیت مبتنی بر تقصیر سازگاری دارد، به حفظ اقتدار دولت اهتمام می‌ورزد و فرض تقصیر مأموران دولتی را مقدّم بر تقصیر دولت می‌پندارد.<sup>۱</sup>

مطابق این دیدگاه، در حقوق عمومی بر خلاف حقوق خصوصی، مسئولیت مدنی تنها دارای گزاره «حق بر جبران شدن زیان وارده» نیست، بلکه تکلیف به جبران زیان نیز آموزه‌ای دیگر است که مهم‌ترین انگاره آن است. از این نظر، مسئولیت مدنی دولت به این دلیل، تابع حاکمیت قانون است که صلاحیت دولت به جبران زیان، تحت حاکمیت قانون قرار دارد. محتوای حاکمیت قانون تنها اعلام حق نیست، بلکه تکلیف دولت نیز است. بنابراین، اگر در مواردی، حق اعلام شود، اما تکلیف یا تکالیفی نسبت به آن بیان نگردد، به این معناست که پاسداشت اقتدار یا حاکمیت دولت، با تعریف نشدن صلاحیت تکلیفی برای جبران زیان، نسبت به حق یا حقوق نقض شده ملازمه دارد.<sup>۲</sup>

حق محوری در مسئولیت مدنی دولت، نیازمند تصریح قانون‌گذار مبنی بر صلاحیت تکلیفی دولت برای جبران زیان نیست، بلکه بین پذیرش حق شهروندان و تکلیف دولت به جبران زیان، ملازمه وجود دارد و مسئولیت مدنی به عنوان یکی از وجوه پاسداشت حق، الزامی انگاشته می‌شود. چنین نگاهی با مسئولیت مدنی بدون تقصیر و فرض تقصیر دولت و نیز با حقوق بشر معاصر و حکمرانی خوب سازگارتر است و مصونیت دولت و صلاحیت‌های اختیاری مقامات دولتی را به صورت مضیق تفسیر می‌کند.<sup>۳</sup>

### ج. تحقق مسئولیت مدنی دولت در مورد حادثه هواپیمای اوکراینی

#### ۱. مطالبه خسارت‌های مادی

اقدام دولت ایران در شلیک دو موشک به هواپیمای اوکراینی با خطای انسانی همراه بوده است و در

۱. ولایی، علی و همکاران، «در سودای مسئولیت‌پذیری قانون‌گذار: درنگی بر مسئولیت مدنی ناشی از اعمال تقنینی»، مطالعات حقوق تطبیقی، سال سیزدهم، شماره ۱۴۰۱، ۲۶، ص ۸۹۷.

۲. امامی، محمد و مشتاق زرگوش، «اصل قانونی بودن مسئولیت مدنی دولت»، پژوهش‌نامه حقوق و علوم سیاسی، شماره ۱۳۸۶، ۷، ص ۱۶.

۳. ولایی و همکاران، پیشین، ص ۸۹۸.

واقع، کاربر مربوط، هواپیما را با موشک‌های امریکایی اشتباه گرفته است. در این امر، شکی نیست که اقدام ایران در این حادثه در شمار اعمال حاکمیتی بوده است. حال پرسش این جاست که به استناد حاکمیتی بودن عمل می‌توان دولت را از مسئولیت معاف دانست؟

منظور از عمل حاکمیتی، عملی است که به وسیله آن، ارگان‌های دولتی به شیوه‌های دستور، منع و قاعده‌گذاری یک جانبه متوسل می‌شوند و به طور خلاصه، یک اراده آمرانه آشکار می‌شود. کارهایی که از اقتدار و مرجعیت سیاسی دولت حکایت دارند و دولت به موجب آن قانون‌گذاری می‌کند، فرمان‌روایی خود را به رخ می‌کشد، متهمان را تعقیب و مجازات می‌کند، سیاست‌گذاری خارجی می‌کند و برای برقراری رابطه با دیگر دولت‌ها یا قطع آن یا جنگ با آن‌ها تصمیم می‌گیرد و وارد عمل می‌شود.<sup>۱</sup>

قانون‌گذار ایران در عملکردی قابل انتقاد، ذیل ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی به نظریه مسئولیت محدود استناد کرده است و مقرر می‌دارد: «در مورد اعمال حاکمیت دولت، هرگاه اقداماتی بر حسب ضرورت برای تأمین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود، دولت، مجبور به پرداخت خسارت نخواهد بود.» به عبارت دیگر، با این‌که مسئولیت دولت در ارتکاب فعل زیان‌بار پذیرفته شده، اما الزام به پرداخت خسارت از دوش دولت برداشته شده است. چون اثر مستقیم مسئولیت مدنی، الزام به پرداخت خسارت است، وقتی این الزام برداشته شود، مانند این است که دولت در این‌جا مسئولیتی ندارد.<sup>۲</sup>

مسئولیت مدنی دولت در موارد اعمال حاکمیت تحت شرایطی پذیرفته شده است. با وجود این، هنوز سایه قسمت آخر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی بر حقوق ایران سنگینی می‌کند. ماده ۱۲ قانون مسئولیت مدنی دولت نیز ناممکن بودن جلوگیری از ورود زیان و رعایت تمام احتیاط‌های متناسب با اوضاع و احوال قضیه را از موجبات عدم مسئولیت مدنی شناخته است.<sup>۳</sup> مصونیت دولت در اعمال حاکمیت، حداقل از لحاظ مدنی موجب مباح جلوه داده شدن بسیاری از اعمال

۱. صادقی، حسین و همکاران، «مسئولیت مدنی دولت در فضای سایبر با نگاهی به آموزه‌های اخلاق سایبری»، مجله اخلاق در علوم و فناوری، دوره شانزدهم، شماره ۱، ۱۴۰۰، ص ۴.

۲. امامی، محمد و کوروش استوارسنگری، حقوق اداری (جلد اول)، تهران: میزان، ۱۳۹۰، ص ۳۶۰.

۳. همان، ص ۳۶۷.



نامشروع دولت می‌شود و موجب خواهد شد حقوق جمعی بی‌گناه در معرض خودخواهی‌ها و لجام‌گسیختگی‌ها قرار گیرد.<sup>۱</sup>

شرط دیگری که برای رفع مسئولیت دولت در اعمال حاکمیتی لازم دانسته شده، ضرورت و اضطرار است. بدون شک، ضرورت و اضطرار در صورتی که فعل انجام‌گرفته، متناسب با آن اضطرار، نه فراتر از آن باشد، مسئولیت کیفری فرد را رفع می‌کند. در خصوص مسئولیت مدنی اختلاف نظر است؛ چون تأثیر اضطرار بر اجرای احکام جزایی از باب لطف و امتنان است، در حالی که برداشتن مسئولیت مدنی در این مورد بر خلاف لطف و امتنان در حق زیان‌دیده است.

بسیاری از حقوق‌دانان با توجه به عبارت مندرج در قسمت اخیر ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی، اعمال حاکمیت را از جمله اعمال معاف از مسئولیت مدنی تلقی کرده‌اند.<sup>۲</sup> توجه دقیق‌تر به عبارت‌های این ماده و مقایسه آن با ماده ۱ قانون موصوف، نتیجه دیگری را به ذهن می‌رساند. قانون مسئولیت مدنی در ماده ۱، مسئولیت مبتنی بر تقصیر را تأسیس کرده است؛ چون در این ماده، صرفاً زیان‌های ناشی از اعمال بدون مجوز قانونی یا در نتیجه عمد یا بی‌احتیاطی را سبب تحقق مسئولیت دانسته است. در ادامه همین رویکرد، ماده ۱۱ این قانون، مسئولیت مدنی کارمند را صرفاً در نتیجه عمد یا بی‌احتیاطی شناخته و مسئولیت اداره را در صورت «نقص وسایل» قابل تحقق دانسته است که خود، نوعی تقصیر محسوب می‌شود. انتهای ماده با حرف «ولی» آغاز شده است و به لحاظ ادبی، این انتظار را در مخاطب ایجاد می‌کند که با حکمی متفاوت و متمایز نسبت به عبارت قبل خود مواجه شود. با این حال، همان‌گونه که بیان شد، نگاه دقیق در عبارت‌های این بند، نتیجه دیگری به بار می‌آورد.

در هر حال، حتی با فرض پذیرش تفاوت بین اعمال تصدّی و حاکمیت و موافقت با برداشت غالب از این ماده مبنی بر معافیت مطلق دولت از مسئولیت مدنی در اعمال حاکمیت برآینم تا نشان دهیم که این برداشت از ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی با تأسیس نظام حقوقی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران و مقررات پس از انقلاب اسلامی منسوخ گردیده است و از آن پس نمی‌توان دولت را

۱. کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی: ضمان قهری، مسئولیت مدنی، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۶۹، ص ۲۴۶.

۲. طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، حقوق اداری، تهران: سمت، ۱۳۸۵، ص ۳۹۲.

بابت اعمال حاکمیتش، مصون و معاف از مسئولیت مدنی دانست.<sup>۱</sup>

راهکار دیگر برای توسعه مسئولیت دولت بر اساس ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی دولت این است که از مفهوم «نقص وسایل ادارات یا مؤسسات» مندرج در این ماده، تفسیر موسّع شود. اگر حادثه ناشی از نقص وسایل باشد، از مسئولیت دولت سخن به میان می‌آید. این امر نیز با اشکال روبه‌روست که بخش زیادی از اقدامات دولت از اعمال حاکمیتی است و بر اساس قسمت اخیر ماده ۱۱ پیش‌گفته، دولت، مجبور به جبران خسارت نیست. در هر حال، این فراز از ماده ۱۱ قابل انتقاد است و معلوم نیست چرا اعمال حاکمیت موجب معافیت از مسئولیت است. به تعبیر برخی از اندیشمندان فقهی، در زمینه مسئولیت‌های مدنی، ملاک ضمان ایجاد موجب ضمان یا تسبیب در خصوص آن است و این دو درباره دولت نیز حتی در فرض اعمال حاکمیت مصداق دارد.<sup>۲</sup>

برخی دیگر از فقیهان نیز با استناد به قاعده لاضرر و نیز اصول ۴۰ و ۱۷۱ قانون اساسی و استدلال‌های دیگر به نقد ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی پرداخته‌اند. به اعتقاد ایشان، از سویی به موجب قاعده لاضرر، حکم ضرری در اسلام وجود ندارد و اگر شخصی به دیگری ضرر بزند، ملزم به جبران است. این حکم در خصوص ورود ضرر به وسیله دولت اسلامی به طریق اولی جاری است. به ویژه این که قاعده لاضرر، قاعده‌ای امتنانی است و همین امر، مقتضی جبران همه ضررهاست. از سوی دیگر، بر اساس اصل ۴۰ قانون اساسی، هیچ کس نمی‌تواند اعمال حق خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد و در این اصل، دولت مستثنا نشده است. به علاوه با وجود این که قضاوت از بارزترین اعمال حاکمیتی دولت است، اصل ۱۷۱ قانون اساسی، دولت را حتی مسئول جبران خسارتی دانسته است که بر اثر اشتباه قاضی بر افراد وارد می‌آید.<sup>۳</sup>

۱. واعظی، سید مجتبی، «معیار عمل حاکمیت در حقوق اداری ایران»، مجله مطالعات حقوقی شیراز، دوره هفتم، شماره ۲، ۱۳۹۴، ص ۲۱۰.

۲. عمید زنجانی، عباس علی، موجبات ضمان؛ درآمدی بر مسئولیت مدنی و اسباب و آثار در فقه اسلامی، چاپ اول، تهران: میزان، ۱۳۸۲، ص ۳۶۷.

۳. قبولی درافشان، سیدمحمد مهدی و وحید رضادوست، «مطالعه تطبیقی تعیین مسئول و مبنای جبران خسارت در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به تأسیسات هسته‌ای در حقوق ایران، فرانسه و اسناد بین‌المللی»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ششم، شماره ۲، ۱۳۹۴، ص ۷۴۷.

ممکن است در خصوص سانحه یادشده به قوه قاهره نیز استناد گردد که به نظر می‌رسد قوه قاهره که در معنای عام بر وقایع پیش‌بینی‌ناپذیر، نامنتظره و اجتناب‌ناپذیر دلالت دارد، در مدیریت کشور به عنوان بحران شناخته می‌شود. البته بحران، یکی از مصادیق فورس ماژور است، اما معمولاً اولین مصادیقی که با استعمال قوه قاهره به ذهن می‌رسد، از نمونه‌های حوادث طبیعی هم‌چون سیل و زلزله هستند. این رخدادها بنا به تعریف قوه قهریه، پیش‌بینی‌ناپذیرند و اصولاً خاستگاه انسانی ندارند. بنابراین، در نگاه نخست، رابطه علیت میان فعل و ورود ضرر منتفی است. سخن گفتن از تقصیر در این بلا، دشوار به نظر می‌رسد. البته برخی رویدادهای طبیعی مثل سیل ممکن است نتیجه سیاست‌های نادرست بشری و اشتباه در تعامل با طبیعت شناخته شود. با این حال، در فرض نبود تقصیر، اداره یا دولت، مکلف به جبران نسبی ضرر برای شهروندان است.<sup>۱</sup>

## ۲. مطالبه خسارت‌های معنوی

«خسارت معنوی»، مفهومی است که در برابر خسارت مادی به کار می‌رود و مقصود از آن، ضررهایی است که به واسطه ایجاد تألم روحی و روانی به آبرو، اعتبار و شخصیت فرد یا نزدیکان او وارد می‌آید.<sup>۲</sup> با تصویب قانون مسئولیت مدنی، برای نخستین بار بود که در قانونی با موضوعات غیر کیفری، جبران خسارت معنوی مطرح شد. بنابراین، جبران‌پذیری خسارت معنوی در ماده ۱ ق.م.م.، یکی از مهم‌ترین نوآوری‌های این قانون است. چه بسا به علت فعل واحد هم زیان مادی وارد آید و هم زیان معنوی که در این صورت، دادرس باید به جبران هر دو زیان حکم صادر کند.<sup>۳</sup>

خسارت معنوی در قوانین ایران به صراحت پذیرفته شده و این، نشانه کامل تکامل حقوق ایران است.<sup>۴</sup> قانون‌گذار برای جبران خسارت معنوی، هر دو شیوه مالی و غیر مالی را در ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی ایران پیش‌بینی کرده است. برخی نویسندگان معتقدند که ماده ۱۰ قانون مسئولیت

۱. امامی، محمد و همکاران، «تأملی بر استثنائات مسئولیت مدنی دولت در نظام حقوقی ایران»، فصل‌نامه پژوهش‌های نوین حقوق اداری، سال سوم، شماره ۶، ۱۴۰۰، ص ۲۴.

۲. ابوالحمد، عبدالحمید، تحولات حقوق خصوصی، چاپ اول، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۴۹، ص ۹.

۳. حیاتی، عباس‌علی، «بررسی و نقد قانون مسئولیت مدنی در حقوق موضوعه کنونی ایران»، پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، سال نوزدهم، شماره ۷۶، ۱۳۹۸، ص ۱۴۷.

۴. پروین، فرهاد، خسارت معنوی در حقوق ایران، تهران: ققنوس، ۱۳۸۰، ص ۱۵۰.

مدنی، ناظر بر زیان‌های وارد شده به حیثیت، اعتبار شخصی و خانوادگی است و شامل زیان‌های عاطفی و روحی نمی‌شود.<sup>۱</sup> برای درک بهتر نظام حقوقی کشور شاید مناسب باشد به دو شیوه‌نامه سازمان هواپیمایی کشوری نیز نگاهی بیاندازیم. بی‌آن‌که منکر باشیم که این موارد در حدّ قانون الزام‌آور نیست، اما می‌تواند روح حاکم بر نظام حقوقی ما تلقی گردد.

در مقدمه شیوه‌نامه ۱۳۹۸/۶/۱.۱۹۴۰ با عنوان «حقوق مسافر در پروازهای بین‌المللی» و شیوه‌نامه ۱۳۹۶/۱۲/۱.۲۰۴۰ با عنوان «حقوق مسافر در پروازهای داخلی»، هدف این سندها، «تضمین حقوق مادی و معنوی و رعایت شأن و منزلت مسافران در مسافرت‌های هوایی» بیان شده است.<sup>۲</sup> چنان‌که ملاحظه می‌شود، قانون‌گذار بدون این‌که بین خسارت مادی و معنوی، تفاوتی قائل شده باشد، آن‌ها را قابل جبران دانسته است. چون شورای نگهبان، تفسیری خلاف این استنباط ندارد، باید خسارت معنوی را قابل مطالبه دانست.<sup>۳</sup>

یکی از راه‌های جبران غیر مالی زیان معنوی که در ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی (۱۳۳۹) مطرح شده و علاوه بر جبران‌های مالی در کنار درج حکم در جراید آمده، الزام به عذرخواهی از زیان‌دیده معنوی است. هر زمانی که نوع ضرر و زیان و خسارت، ضروری سازد، دادگاه رسیدگی‌کننده این حق را دارد که اگر تقصیر اثبات شد، ضمن تعیین تکلیف کردن در مورد خسارت و ضرر مالی، به رفع زیان معنوی مانند الزام به عذرخواهی یا نشر حکم قضایی در رسانه‌ها اقدام کند.<sup>۴</sup>

### بند دوم. سازمان‌های اداری مسئول در حادثه هواپیمای اوکراینی

بیش‌تر مواد کنوانسیون شیکاگو به ویژه ضمایم ۱، ۶، ۸، ۱۴ و ۱۸ آن و هم‌چنین تدوین استانداردها و مقررات و توصیه‌ها از سوی ایکائو و به موازات آن، قوانین و مقررات داخلی از جمله قانون هواپیمایی

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

۲. نورشرق، جمشید و همکاران، «رویه قضایی محاکم ایران در مورد صدمات روانی وارده بر مسافران هوایی و نحوه جبران آن»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره پنجاهم، شماره ۴، ۱۳۹۹، ص ۸۲۷.

۳. اصغری آق‌مشهدی، فخرالدین، «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران»، پژوهش‌نامه علوم انسانی و اجتماعی، شماره ۹ و ۱۰، ۱۳۸۲، ص ۳۷.

۴. اسماعیلی، پیشین، ص ۳۱۲.

کشوری، آیین‌نامه اجرایی گواهی‌نامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و مؤسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی، آیین‌نامه استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما، آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیر نظامی، دستورالعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های صادرشده از سوی هواپیمایی کشوری و دیگر مقررات پیش‌گفته، همگی در راستای پیش‌گیری از حوادث و سوانح هوایی است. با این حال، اگر حادثه یا سانحه هوایی اتفاق افتاده باشد، کنوانسیون شیکاگو، رسیدگی به سوانح هوایی را در سطح بین‌المللی مجاز دانسته است. اگر سانحه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو کنوانسیون در خاک کشور دیگر عضو کنوانسیون پیش‌آید و موجب مرگ یا صدمه گردد یا این‌که خرابی فنی هواپیما یا وسایل هوانوردی وارد آید، کشوری که اتفاق در آن روی داده است، باید درباره علت سانحه مطابق اصولی که از طرف سامانه هواپیمایی بین‌المللی کشوری توصیه و قوانین آن کشور، اجرای آن را مجاز می‌داند، تحقیقات به عمل آورد.<sup>۱</sup>

قانون اساسی با توجه به اهمیت امور هواپیمایی، آن را به صورت مالکیت عمومی در اختیار دولت قرار داده است. در این راستا، طبق ماده ۵ اصلاحی قانون هواپیمایی کشوری، سازمان هواپیمایی کشوری وابسته به وزارت راه و شهرسازی تأسیس شده است. در قوانین بسیاری از کشورها از جمله فرانسه و ایالات متحده آمریکا، نهاد مسئول امور هوانوردی زیر مجموعه وزارت حمل و نقل تأسیس گردیده است.<sup>۲</sup>

آیین‌نامه بررسی سوانح هوایی، بررسی سانحه را جزو وظایف انحصاری سازمان قرار داده و ممکن است سازمان، خود، از ذی‌نفع‌ترین اشخاص در حادثه باشد. مقررات اتحادیه اروپا، بررسی سوانح را به دست کارآزموده‌ترین کارشناسان مستقل کشورهای اروپایی مجاز دانسته است. در آمریکا نیز هیئت ایمنی حمل و نقل ملی که یک هیئت مستقل دولتی است، مسئولیت بررسی سوانح را بر عهده دارد. سازمان هوانوردی آمریکا ملزم است در این زمینه، هیئت رایاری کند.<sup>۳</sup> متأسفانه، نهادهای یادشده در اعمال حاکمیتی در امور هوانوردی هیچ‌گونه هم‌گرایی ندارند و جایگاه مصوبات آن‌ها در سلسله

۱. محمدزاده قره‌باغ، حسین و همکاران، نقش سازمان هواپیمایی کشوری ایران در حفظ ایمنی هوانوردی، پژوهش حقوق عمومی، دوره ۲۱، شماره ۶۶، ۱۳۹۹، ص ۹۵

۲. اشراقی آرانی، مجتبی، قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی، چاپ اول، تهران: مخاطب، ۱۳۹۴، ص ۲۸.

۳. حسین‌زاده قره‌باغ، محمد و همکاران، «چگونگی اعمال حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در امور هوانوردی و چالش‌های آن»، فصل‌نامه علمی تحقیقات حقوقی آزاد، دوره سیزدهم، شماره ۴۹، ۱۳۹۹، ص ۳۶.

منابع حقوقی معین نیست یا حداقل، سیاستی واحد را در راستای مقررات بین‌المللی در پیش نمی‌گیرند. به همین دلیل، تصمیم‌هایشان گاهی با مبانی و اصول هوانوردی تعارض دارد و ممکن است در برابر استانداردها و بازدیدهای ایکائو، چالش‌های جدی ایجاد کند.

نمونه بارز این چالش‌ها در سانحه هواپیمای اوکراینی به چشم می‌خورد که در آن، شورای عالی امنیت ملی برای آغاز عملیات موشکی به اهداف و مراکز نظامی امریکا در منطقه بدون اطلاع و هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری تصمیم گرفت. پس از عملیات یادشده به دست نیروهای مسلح ایران در ۱۳۹۸/۱۰/۱۸، منطقه تا مدتی در حالت جنگی و خطر قرار داشت. حدود پنج ساعت بعد از این عملیات، هواپیمای بوئینگ متعلق به خطوط هوایی اوکراین، پنج دقیقه پس از برخاستن از فرودگاه امام خمینی، به اشتباه، هدف موشک پدافند هوایی نیروهای مسلح قرار گرفت و سقوط کرد.

تصدی‌گری دولت در هوانوردی شامل حمل مسافر، بار و خدمات فرودگاهی از طریق شرکت‌های متعدد دولتی از جمله شرکت ایران ایر، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی، شرکت هواپیمایی قشم و دیگر شرکت‌های شبه‌دولتی انجام می‌پذیرد. دولت با تداوم و اصرار بر تصدی‌گری در امور هوانوردی، اعمال حاکمیتی را به دلیل تعارض منافع تضعیف می‌کند؛ زیرا بخش اعظم حمل و نقل هوایی را شرکت دولتی ایران ایر انجام می‌دهد. این تصدی‌گری موجب شده است سازمان بعضی از نظارت‌ها را نسبت به این شرکت نادیده بگیرد. این در حالی است که بر اساس سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی در واگذاری تصدی‌گری از جمله امور هوانوردی، دولت نه تنها تاکنون نسبت به واگذاری این امور، اقدام مؤثر انجام نداده، بلکه با ایجاد شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی، بر تداوم تصدی‌گری اصرار داشته است. هر قدر دولت به تصدی‌گری بپردازد، به همان میزان، تضعیف اعمال حاکمیتی را به دنبال خواهد داشت.<sup>۱</sup>

شاید ناظران هوانوردی، نقض قانون را به استناد دستورالعمل‌های درونی سازمان و آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی قابل جبران تلقی کنند، ولی باید گفت که سازمان و هیئت وزیران به نقض قانون پاسخ نداده‌اند. پیش‌تر در نبود «آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی»، به سوانح و حوادث بر مدار دستورالعمل‌های درونی سازمان رسیدگی می‌شد. در آن فضا، نویسندگان، رفع

۱. همان، صص ۴۰، ۴۱.

دو چالش را در زمینه مقررات و مرجع رسیدگی و تبیین هدف از رسیدگی به سانحه هوایی پیشنهاد کردند که همان دو چالش در فضای آیین‌نامه نیز به شکلی دیگر باقی مانده است. به طور کلی، آیین‌نامه از دو منظر اشکال دارد:

نخست - آیین‌نامه در ماده ۳، سازمان هواپیمایی کشوری را به عنوان مرجع بررسی سوانح و حوادث هوایی غیر نظامی در قلمرو ایران معرفی می‌کند. می‌دانیم که سازمان از مراجع ذی‌نفع در هوانوردی است. از این رو، بی‌طرفی و استقلال مرجع رسیدگی لحاظ نشده است. چگونه است که در ایالات متحده آمریکا، هیئت ملی ایمنی حمل و نقل به عنوان مرجعی مستقل از اداره هوانوردی فدرال و حتی دپارتمان حمل و نقل تعیین شده، ولی در ایران، مرجعی نیست که سازمان را نیز مخاطب توصیه‌ها و یافته‌های ایمنی بخواند؟ آیا این آیین‌نامه از حکم مقرر در ضمیمه ۱۳ پیمان شیکاگو مبنی بر «لزوم استقلال سازمان بررسی سانحه در اجرای بررسی» غافل نمانده است؟

دوم - غفلت آیین‌نامه از مبانی ایمنی هوانوردی به حدی است که از اصل بنیادین مقرر در ماده دوم خود یعنی رویکرد غیر جبرانی و غیر کیفری نیز تخطی کرده است. در حقیقت، اگر قرار باشد بر مبنای گزارش بررسی، هیچ شخصی، مقصر و مسئول نباشد و گزارش یادشده، مدرکی قابل استناد در دادگاه تلقی نشود، چرا آیین‌نامه در ماده ۱۴ مقرر کرده است: «در صورت طرح دعاوی مربوط به سانحه و حادثه هوایی، سازمان باید به عنوان مرجع بررسی، ضمن همکاری با مقامات قضایی ذی‌ربط، زمینه دسترسی مرجع قضایی را به اطلاعات فراهم نماید»؟

همین آیین‌نامه، امکان دسترسی سازمان‌های بیمه، شرکت‌ها و مؤسسات را به گزارش نهایی بررسی در تبصره ۲ ماده ۳۱ چنین فراهم ساخته است: «در صورت تقاضای سازمان‌های بیمه، شرکت‌ها و مؤسسات داخلی و خارجی برای دریافت نسخه‌ای از گزارش نهایی سانحه باید تقاضای مربوط به سازمان ارسال تا پس از بررسی‌های لازم و به تشخیص سازمان اقدام لازم در مورد آن‌ها به عمل آید»<sup>۱</sup>.

۱. صادقی نشاط، امیر و میلاد صادقی، «نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره چهل و هفتم، شماره ۲، ۱۳۹۸، ص ۲۳۹.



## نتیجه‌گیری

ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی از قبیل شیکاگو و ورشو عضو است. پرواز ۷۵۲ هوایمای اوکراینی نیز حسب تعریف و شرایط مندرج در رسته پروازهای بین‌المللی است؛ چون کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، پروازی را بین‌المللی می‌داند که مبدأ و مقصد آن، قلمرو یکی از کشورهای عضو باشد یا مبدأ و مقصد، قلمرو یک عضو با اجازه توقف در قلمرو حاکمیت یک عضو دیگر کنوانسیون باشد. به علاوه، مسافران این پرواز از ملیت‌های مختلف بودند و حتی برخی از ایرانیان قربانی نیز تابعیت مضاعف کانادایی داشتند. تنوع تابعیت مسافران حتی مسافران ایرانی با فرض نپذیرفتن تابعیت مضاعف در قانون مدنی ایران، موجب دیگری است که موضوع مرتبط با این پرواز را به یک مسئله تمام‌عیار بین‌المللی تبدیل کند.

بین‌المللی بودن پرواز به این معناست که قانون حاکم بر یک واقعه بین‌المللی، فراتر از قوانین داخلی است و مقررات بین‌المللی مرتبط با یک موضوع بر آن حاکمیت دارد و طرف‌های درگیر، تابعان مختلف حقوق بین‌الملل هستند. این مقررات گاهی مقررات عمومی / بین‌المللی است و گاهی مقررات خاص که بر یک واقعه حاکم است. با توجه به چگونگی سرنگونی هوایمای اوکراینی، اصول کلی حقوق بین‌الملل و مقررات هوانوردی بین‌المللی که بیش‌تر متأثر از کنوانسیون شیکاگو و پروتکل لاهه و نیز کنوانسیون مونترال است، بر این حادثه حاکم است. از این رو، باید به همین قوانین به عنوان قوانین مرجع رجوع کرد.

واقعه سرنگونی این هوایمما، تابع مقررات و اصول کلی حقوق بین‌الملل در باب مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و نیز مقررات و قواعد مرتبط با حقوق بین‌الملل هوایی است که ناشی از قواعد حقوقی مندرج در کنوانسیون ورشو، شیکاگو، مونترال و پروتکل لاهه می‌شود. اگر هنگام سوار یا پیاده شدن از هوایمما، حادثه‌ای رخ دهد که منجر به جرح یا فوت مسافر شود، اگر شرایط کامل و محقق باشد، کنوانسیون‌های ورشو یا مونترال درباره یکسان‌سازی مقررات حمل و نقل هوایی اعمال می‌شود. این شروط عبارت است از:

۱- حمل و نقل بین‌المللی باشد؛

۲- حمل و نقل از سوی یک مؤسسه حمل و نقل هوایی و به وسیله هوایمما انجام شود؛

۳- کشورهای مبدأ و مقصد، عضو کنوانسیون باشند؛

۴- حمل‌کننده کالا برای حمل کالا و مسافر، اجرت گرفته باشد، اگر یک مؤسسه حمل و نقل هوایی نیست؛

۵- حادثه باعث مرگ یا آسیب بدنی در هواپیما یا در زمان سوار یا پیاده شدن از هواپیما روی داده باشد.

بنابراین، مقررات این کنوانسیون زمانی قابلیت اجرا دارد که تمام شرایط یادشده وجود داشته باشد و در صورت نبود هر یک از این مقررات قابل اجرا نیست. از جمله کاربردهای قانون قابل اجرا، تعیین و تعریف حقوقی رخداد منجر به زیان است. «حادثه» در عموم کنوانسیون تعریف نشده و تفسیر این موضوع بر عهده محاکم بین‌المللی گذاشته شده است، ولی این واگذاری به این معنا نیست که دادگاه‌ها برای این تفسیر آزاد باشند.

از بعد حقوق داخلی نیز اقدام دولت ایران در شلیک دو موشک به هواپیمای اوکراینی بر مبنای خطای انسانی، موجبات مسئولیت مدنی دولت را محقق کرده است. اقدام کاربر شلیک‌کننده در قالب جرم خاص نظامیان نیز قابل پی‌گرد قضایی است. متأسفانه روند رسیدگی به پرونده مربوط به جبران خسارت و نیز جنبه کیفری موضوع با اطلاع دادرسی همراه بوده و با وجود گذشت سه سال از وقوع حادثه، احقاق حق زیان‌دیدگان از این سانحه به صورت قطعی تعیین تکلیف نشده است.

## فهرست منابع

### ۱. فارسی

#### الف) کتاب

۱. ابوالحمد، عبدالحمید، *تحولات حقوق خصوصی*، چاپ اول، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۴۹.
۲. اشراقی آرانی، مجتبی، *قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی*، چاپ اول، تهران: مخاطب، ۱۳۹۴.
۳. امامی، محمد و کوروش استوارسنگری، *حقوق اداری (جلد اول)*، تهران: میزان، ۱۳۹۰.
۴. پروین، فرهاد، *خسارت معنوی در حقوق ایران*، تهران: ققنوس، ۱۳۸۰.
۵. جباری، منصور، *حقوق بین الملل هوایی*، تهران: فروزش، ۱۳۸۱.
۶. طباطبایی مؤتمنی، منوچهر، *حقوق اداری*، تهران: سمت، ۱۳۸۵.
۷. عمید زنجانی، عباس علی، *موجبات ضمان؛ درآمدی بر مسئولیت مدنی و اسباب و آثار در فقه اسلامی*، چاپ اول، تهران: میزان، ۱۳۸۲.
۸. غمامی، مجید، *مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود*، تهران: دادگستر، ۱۳۷۶.
۹. کاتوزیان، ناصر، *حقوق مدنی: الزام‌های خارج از قرارداد: ضمان قهری (جلد ۱: مسئولیت مدنی)*، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.
۱۰. کاتوزیان، ناصر، *حقوق مدنی: ضمان قهری. مسئولیت مدنی*، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.

#### ب) مقاله

۱. اسماعیلی، شیوا، «بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی»، فصل‌نامه بین‌المللی قانون‌یار، دوره سوم، شماره ۹، ۱۳۹۸.
۲. اصغری آق‌مشهدی، فخرالدین، «جبران خسارت معنوی در حقوق ایران»، پژوهش‌نامه علوم انسانی و اجتماعی، شماره ۹ و ۱۰، ۱۳۸۲.
۳. امامی، محمد و مشتاق زرگوش، «اصل قانونی بودن مسئولیت مدنی دولت»، پژوهش‌نامه حقوق

و علوم سیاسی، شماره ۷، ۱۳۸۶.

۴. امامی، محمد و همکاران، «تأملی بر استثنائات مسئولیت مدنی دولت در نظام حقوقی ایران»، فصل‌نامه پژوهش‌های نوین حقوق اداری، سال سوم، شماره ۶، ۱۴۰۰.
۵. امینی، اعظم و وحید بذار، «جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین»، مجله مطالعات حقوقی، دوره دوازدهم، شماره ۲، ۱۳۹۹.
۶. بادینی، حسن، «هدف مسئولیت مدنی»، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶، ۱۳۸۳.
۷. جباری، منصور، «استفاده دستگاه قضایی از نظرات کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری»، فصل‌نامه تحقیقات حقوقی، شماره ۷۰، ۱۳۹۴.
۸. حسین‌زاده قره‌باغ، محمد و همکاران، «چگونگی اعمال حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در امور هوانوردی و چالش‌های آن»، فصل‌نامه علمی تحقیقات حقوقی آزاد، دوره سیزدهم، شماره ۴۹، ۱۳۹۹.
۹. حسین‌زاده قره‌باغ، محمد و همکاران، «نقش سازمان هواپیمایی کشوری در حفظ ایمنی هوانوردی»، فصل‌نامه پژوهش حقوق عمومی، دوره بیست و یکم، شماره ۶۶، ۱۳۹۹.
۱۰. حیاتی، عباس‌علی، «بررسی و نقد قانون مسئولیت مدنی در حقوق موضوعه کنونی ایران»، پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، سال نوزدهم، شماره ۷۶، ۱۳۹۸.
۱۱. خانی، زهرا و همکاران، «جنبه‌های اقتصادی مسئولیت مدنی دولت در سوانح هوایی در فقه و حقوق بین‌الملل»، فصل‌نامه مطالعات فقه اقتصادی، سال سوم، شماره ۳، ۱۴۰۰.
۱۲. رضایی‌زاده، محمدجواد و فرامرز عطریان، «مسئولیت مدنی دولت ناشی از تصویب، تغییر و یا عدم اجرای طرح‌های شهری»، مجله حقوق اداری، سال اول، شماره ۱.
۱۳. سامانی، احسان و سید حسن وحدتی شبیری، «تحلیل فقهی حقوقی مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال زیان‌بار حاکمیتی در قبال شهروندان»، فصل‌نامه پژوهش‌های نوین حقوق اداری، سال سوم، شماره ۶، ۱۴۰۰.
۱۴. سلمان‌زاده، جعفر، «بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت‌های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو، مونترال)»، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ۱۳۹۹.
۱۵. سلمانی، لیلا، «جایگاه اصل مراقبت بایسته در پیش‌گیری از سوانح هوایی با تأکید بر سرنگونی

- هوایمای مسافری اوکراین»، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۴۴، ۱۳۹۹.
۱۶. صادقی مقدم، محمدحسن و مجتبی اشراقی آرانی، «ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هوایمما»، مجله دیدگاه‌های حقوقی، شماره ۵۹، ۱۳۹۱.
۱۷. صادقی نشاط، امیر و میلاد صادقی، «نقدی بر قانون هوایمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هوایمایی»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره چهل و هفتم، شماره ۲، ۱۳۹۸.
۱۸. صادقی، حسین و همکاران، «مسئولیت مدنی دولت در فضای سایبر با نگاهی به آموزه‌های اخلاق سایبری»، مجله اخلاق در علوم و فناوری، دوره شانزدهم، شماره ۱، ۱۴۰۰.
۱۹. قبولی درافشان، سیدمحمد مهدی و وحید رضادوست، «مطالعه تطبیقی تعیین مسئول و مبنای جبران خسارت در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به تأسیسات هسته‌ای در حقوق ایران، فرانسه و اسناد بین‌المللی»، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ششم، شماره ۲، ۱۳۹۴.
۲۰. مال میر، محمود و همکاران، «اخلال در امنیت پرواز هوایمما از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل»، مجله حقوق تطبیقی، دوره اول، شماره ۱، ۱۳۹۳.
۲۱. نورشوق، جمشید و همکاران، «رویه قضایی محاکم ایران در مورد صدمات روانی وارده بر مسافران هوایی و نحوه جبران آن»، فصل‌نامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره پنجاهم، شماره ۴، ۱۳۹۹.
۲۲. واعظی، سید مجتبی، «معیار عمل حاکمیت در حقوق اداری ایران»، مجله مطالعات حقوقی شیراز، دوره هفتم، شماره ۲، ۱۳۹۴.
۲۳. ولایی، علی و همکاران، «در سودای مسئولیت‌پذیری قانون‌گذار: درنگی بر مسئولیت مدنی ناشی از اعمال تقنینی»، مطالعات حقوق تطبیقی، سال سیزدهم، شماره ۲۶، ۱۴۰۱.

#### ج) پایان‌نامه

۱. بیرانوند، فرید، «قواعد آمره و تعهدات عام‌الشمول»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران شمال، ۱۳۹۲.

## 2. Latin source

1. Alvarez-Jiménez, A., “Minimum Standard of Treatment of Aliens, Fair and Equitable Treatment of Foreign Investors, Customary International Law and the Diallo Case before the International Court of Justice”, *The Journal of World Investment & Trade*, 2008, 9 (1), 51-70.
2. Schwartz, S. J., Côté, J. E., & Arnett, J. J., “Identity and agency in emerging adulthood: Two developmental routes in the individualization process”, *Youth & Society*, 2005, 37(2), 201-229.
3. Mankiewicz, R. H., *The liability regime of the international air carrier: a commentary on the present Warsaw system*, Kluwer, 1981.



## Government liability for air accidents: A case study of Ukrainian Airlines Flight 752

Mehdi Ghafourizad<sup>1</sup>

Ali Radan Jabali<sup>2</sup>

Hassan Pakniat<sup>3</sup>

### Abstract

Today, the air transport industry is one of the most important ways of communication between countries. Despite the advantages of using airplanes, accidents are inevitable. Therefore, at the level of international law, aviation security and the identification of those responsible for accidents and incidents have become the subject of numerous conventions. In domestic law, regulations and various organizations are in charge of flight matters. On 18/10/2018, a Ukrainian plane that was leaving Tehran for Kyiv was targeted by Iranian air defenses, and the cause of this incident was stated to be human error. Considering that the nature of the accident caused the death of all 176 passengers of the plane, the basic question here is what duties and responsibilities Iran has towards the survivors and what basic steps it should take in order to fulfill its obligations. Therefore, this research has been carried out with the aim of examining the legal obligations of the Iranian government towards the survivors of Flight 752 according to Iranian laws and international laws. The main question in this research is the examination of the limits of civil and legal responsibility of the Iranian government for the aforementioned incident. The results of this research show that, from the international point of view, the conditions are ready for the realization of the government's legal responsibility, and from the point of view of domestic law, the government is responsible for compensating the damage caused to the survivors. The research method in this study is descriptive-analytical, and the library method was used to collect the sources.

**Keywords:** Flight No. PS752, Air Accident, Civil Liability, Government, Chicago Convention.

---

1. PhD student in private law, Isfahan Branch, Khorasgan, Islamic Azad University, Isfahan, Iran, mehdi-ghafoori1372@gmail.com

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

3. Assistant Professor, Department of Private Law, Isfahan Branch, Khorasgan, Islamic Azad University, Isfahan, Iran, paktinat.hasan@yahoo.com