

مسئولیت دولت در قبال حوادث هوایی: مورد کاوی پرواز ۷۵۲

هواپیمای اوکراینی

مهدی غفوری زاد^۱

علی رادان جبلی^۲

حسن پاک طینت^۳

چکیده:

امروزه، صنعت حمل و نقل هوایی، یکی از مهم‌ترین راه‌های ارتباطی میان کشورها است. علیرغم مزایای استفاده از هواپیما، اما بروز سوانح و حوادث هوایی امری اجتناب ناپذیر است. بنابراین، در سطح حقوق بین‌الملل، امنیت هوایی و نیز شناسایی مسئولان مسبب سوانح و حوادث، موضوع کنوانسیون‌های متعددی قرار گرفته‌اند. در حقوق داخلی نیز، مقررات و نیز سازمان‌های مختلفی، متولی امور مربوط به پرواز می‌باشند. در تاریخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ هواپیمای اوکراینی که تهران را به مقصد کی‌یف ترک می‌کرد، هدف شلیک پدافند هوایی نیروهای ایران قرار گرفت و علت این حادثه خطای انسانی بیان شد. با توجه به این که وقوع حادثه مزبور، سبب فوت تمام ۱۷۶ سرنشین هواپیما گردید، سوال اساسی اینجاست که ایران به طور کلی چه وظایف و مسئولیتی نسبت به بازماندگان داشته و در جهت رفع تعهدات خود چه گام‌های اساسی را باید بردارد. لذا این تحقیق با هدف بررسی حقوقی وظایف دولت ایران نسبت به بازماندگان پرواز شماره ۷۵۲ بر طبق حقوق موضوعه ایران و نیز حقوق بین‌الملل صورت پذیرفته است. پرسش اصلی در این پژوهش، بررسی حدود مسئولیت مدنی و حقوقی دولت

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

۲. استادیار گروه حقوق خصوصی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان (خوراسگان)، ایران. (نویسنده مسول) dr.aliradan@gmail.com

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

ایران در قبال حادثه یاد شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد، از حیث بین‌المللی شرایط برای تحقق مسئولیت حقوقی دولت مهیا است و از حیث حقوق داخلی نیز دولت مسئول جبران خسارت وارده بر بازماندگان است. روش تحقیق در این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی است و در گردآوری منابع از روش کتابخانه‌ای استفاده شده است.

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

مقدمه

همزمان با رشد سریع هوانوردی، مشکلات جدیدی فرا روی حقوقدانان جهان در خصوص مسائل مربوط به هوانوردی و خاصه امنیت هوانوردی ایجاد شد و دولت‌ها و مجامع بین‌المللی سعی در تدوین قوانین مناسب حاکم بر حقوق هوایی و یکسان سازی آن در مواردی چون مباحث مربوط به امنیت فرودگاه، تاسیسات هوایی، هواپیما و سرنشینان آن نمودند. (مالمیر و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۱) اصلی‌ترین و اولین حقی که در زمان وقوع سوانح هوایی نقض می‌گردد، حق حیات سرنشینان است.

از ابتدای پیدایش هواپیما تاکنون که پیشرفته‌ترین فناوری‌ها در ساخت و بهره‌برداری از آن به کار می‌رود، سوانح هوایی، خسارات مالی و جانی بسیاری را به مسافران و اشخاص ثالث روی زمین وارد کرده و می‌کند. به همین دلیل، دولت‌ها در صدد تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی مختلفی به منظور جبران خسارت اشخاص زیان‌دیده برآمدند. این کنوانسیون‌ها از قبیل کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و الحاقیه‌های آن، کنوانسیون رم ۱۹۵۲ و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ قواعد جامعی را برای جبران خسارت زیان دیدگان مقرر کرده‌اند. (صادقی مقدم، اشراقی آرانی،

۱۳۹۱: ۱۴۶)

سوانح هوایی در یک دسته بندی کلی به دو دسته اصلی تقسیم می‌شوند: دسته اول، سوانحی می‌باشند که دولت هیچگونه نقشی در وقوع آنها ندارد و دسته دوم سوانحی که دولت به نحوی از انحاء در وقوع آنها نقش دارد. در پی تحولاتی که حقوق مسئولیت مدنی دولت در دو سده اخیر شاهد آن بوده است و زمینه ساز گسترش این نوع از حقوق گردیده است، در بعضی از نظام‌های حقوقی همچون فرانسه و در راستای تحقق هرچه بیشتر عدالت امر جبران خسارت از هرگونه محدودیت رها گردیده و سبب حمایت هر چه بیشتر از قربانیان اعمال زیان بار و جبران هرچه بیشتر خسارات وارده بر آنان شده است. این حمایت‌ها تا آن حد بود که پاره‌ای از نویسندگان، همچون ریپر، در اینباره می‌گویند: « امروز مسئله مسئولیت چیزی جز جبران خسارت نیست و حقوق کنونی تمایل به آن دارد تا اندیشه جبران خسارت را جایگزین اندیشه مسئولیت کند.» (بادینی، ۱۳۸۳: ۱۱۶)

در خصوص پیشینه پژوهش، تاکنون مقالاتی به رشته تحریر درآمده است که هر یک از جنبه‌ای به موضوع پرداخته‌اند. سید عباس جزایری و امیر قانیدی در مقاله خود با عنوان «بعاد حقوقی مسئولیت‌های مربوط به سقوط هواپیمای اوکراینی» از بعد مسئولیت کیفری مسببان حادثه به موضوع توجه نموده و به تحلیل ماده ۵۴ قانون مجازات جرایم نیروهای مسلح پرداخته‌اند. اعظم امینی و وحید بذار در مقاله خود با عنوان « جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین» به بررسی مسئولیت بین‌المللی دولت ایران در مورد حادثه موردنظر پرداخته‌اند لذا مقاله مورد نظر از جنبه حقوق بین‌الملل به موضوع توجه نموده است. مهشید کرباسی و علیرضا ظاهری در مقاله خود با عنوان «قاعده مصونیت دولت‌ها و تقابل آن با تروریسم با تاکید بر سانحه سقوط هواپیمای اوکراین»، به تحلیل قاعده مصونیت دولت پرداخته‌اند. همان گونه که واضح است، در مقالات مورد نظر، به بحث مسئولیت مدنی دولت پرداخته نشده است در حالی که بحث جبران خسارت از حیث مادی و معنوی قابل توجه است.

^۱ -مقاله مورد نظر در مجله پژوهش‌های حقوقی به صورت آنلاین منتشر شده است. لذا دسترسی نویسنده صرفاً به چکیده مقدر بوده است.

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

گفتار اول: بررسی موضوع از دیدگاه حقوق بین‌الملل

حمل و نقل هوایی که هسته مرکزی و موضوع اصلی حقوق هوایی را تشکیل می‌دهد، دارای مقامی برتر به دو دلیل است. اولاً 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. ثانیاً حمل و نقل هوایی جنبه بین‌الملل دارد به طوری که روابط و مناسبات سیاسی، بازرگانی، اجتماعی و فرهنگی کشورها را توسعه داده است. (اسماعیلی،

۱۳۹۸: ۳۰۱)

بند اول: جایگاه کنوانسیون‌های بین‌المللی هوا نوردی 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 نحوی 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 خطاکارانه‌ای که منتهی به خسارت شود در ضمن مباحث مسئولیت مدنی قابل بررسی است و از آنجا که در سیستم کامن لا مسئولیت، نوعی است نه شخصی؛ دادگاه رفتار

مدعی علیه را با رفتار متعارفی مورد سنجش قرار می دهد که اگر آن فرد در آن موقعیت قرار می‌گرفت عمل می‌کرد^۱

با این وجود قانونگذار گزاره هائی را احصا کرده و به عنوان علل موجهه و عوامل رافع تقصیر موارد دفاع افراد را معرفی می کند تا زمینه رفع کامل یا کاهش میزان مسئولیت را فراهم نماید عموماً تمام نظام های حقوقی این مسأله را پذیرفته اند و بر همین مبنا کنوانسیون های متعددی آنجا که به مسأله مسئولیت ورود کرده اند به موارد دفاع هم پرداخته اند؛ به عنوان مثال مواد ۲۰ و ۲۱ کنوانسیون ورشو و مونترال موارد دفاع متصدی حمل و نقل را به «کلیه تدابیر لازم» و «تقصیر مشترک» منحصر نموده است^۲

۱- قلمرو کاربرد کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه

ماده ۱ کنوانسیون قلمرو اجرایی خود را در ۳ مورد بیان کرده است:

الف) حمل و نقل بین المللی؛

ب) حمل و نقل مسافر بار و بنه و کالا؛

ج) حمل و نقل اعم از معوض باشد یا رایگان بنابراین باید در نظر گرفت که در صورت فقدان یکی از این شرایط کنوانسیون قابل اجرا نخواهد بود^۳

در این کنوانسیون منظور از اصطلاح «حمل و نقل بین المللی» هر نوع حمل و نقلی است که در مبدأ و مقصدی انجام می شود که دو کشور عضو کنوانسیون هستند ولو این که توقفی در سرزمین طرفین متعاهد معظم واقع باشد و یا در سرزمینی که از متعاهدین کنوانسیون نباشد توقفی پیش بینی شده باشد (بند ۲ ماده ۱ کنوانسیون). بنابراین به منظور اجرای کنوانسیون فهم و درک وصف بین المللی بودن نقش اساسی دارد. زمانی که سانحه ای رخ می دهد مبدأ - مقصد، اصلی ترین کلید در حل مسیر قانون حاکم بر مسئولیت متصدی حمل و نقل است.

^۱ Schwartz, S. J., Côté, J. E., & Arnett, J. J. (2005). Identity and agency in emerging adulthood: Two developmental routes in the individualization process. *Youth & society*, 37(2), pp13.

^۲ سلمان زاده، جعفر (۱۳۹۹). بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت های هواپیمائی در دعاوی سوانح هوائی (کنوانسیون ورشو- مونترال)، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ص ۱۵۰

^۳ همان منبع: ص ۱۵۱.

به عبارتی اگر یک کشور به عنوان مبدأ و مقصد نهایی در بلیط درج شده به عنوان مثال تهران - برلین - تهران، در این صورت آخرین کنوانسیون که ایران به آن ملحق شده قانون حاکم به منظور جبران خسارات وارده به مسافران از هر ملیتی که باشند؛ در نظر گرفته می شود. باید به نکته مهمتر اشاره کرد؛ با توجه به این که همه کشورها در پیوستن به کنوانسیون های بین المللی هوایی یکسان عمل نکرده اند تصور کنید که پرواز یک شرکت هواپیمایی ایرانی در مسیر تهران - برلین در آسمان ترکیه دچار سانحه میشود و به دلیل نقص فنی سقوط می کند. در این مورد ظاهراً چند عنصر دخالت دارد که شاید به نظر برسد که با مسأله تعارض قوانین روبرو هستیم چرا که ایران به عنوان محل ثبت شرکت هواپیمایی و تابعیت هواپیما فقط به کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه پیوسته آلمان به عنوان کشور مقصد به کنوانسیون مونترال و ترکیه به عنوان محل وقوع سانحه به کنوانسیون ۱۹۶۱ گوادالاخارا پیوسته و از همه مهم تر، مسافران از ملیت های متفاوتی در این پرواز وجود داشته اند. اما در عمل این طور نیست که با تعارض قوانین روبرو باشیم؛ چراکه در تعیین قانون حاکم همان طور که گفته شد اعمال دو قاعده وصف و قاعده مبدأ - مقصد در حل مسأله کفایت می کند. بنابراین برای بلیط هایی که مسیر مندرج در آن تهران - برلین - تهران باشد همان طور که گفته شد کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه حاکم است. اما برای بلیط های مسیر تهران - برلین چطور؟ در این حالت قانون حاکم برای جبران خسارت آسیب های وارده به مسافران اعم از ایرانی و آلمانی و کنوانسیون مشترکی است که مورد پذیرش مبدأ و مقصد واقع شده است. پرفسور راستین مدیر حقوقی شرکت هواپیمایی لوفتهانزا این معیار را به عنوان یک قاعده مطرح می کند^۱ و ملیت مسافران در این باره مؤثر نخواهد بود^۲

^۱ Lecture of Prof. Rostine at Leiden University, Aviation Law Workshop Sep 2015.

^۲ سلمان زاده، جعفر (۱۳۹۹). بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو- مونترال)، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ص ۱۵۲

به عبارتی مسافر آلمانی پرواز نمی تواند ادعای جبران خسارت بیشتر نماید فقط به دلیل این که کشور متبوعش به کنوانسیون مونترال ملحق شده است^۱

بنابراین مسافران آلمانی که بلیط یک طرفه تهران - برلین خریداری کرده اند 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 بین المللی نباشد. در این صورت باید به تعریف حمل و نقل بین المللی مندرج در ماده ۱ کنوانسیون ورشو رجوع کنیم. از نظر کنوانسیون، حمل و نقلی وصف بین المللی دارد که هر دو کشور مبدأ - مقصد عضو کنوانسیون باشند. بنابراین در غیر این صورت، میزان مسئولیت مندرج در کنوانسیون درباره آنها قابل اعمال نخواهد بود. سؤالی که در اینجا مطرح می شود، این است که اگر قرار باشد کنوانسیون قابلیت اجرا نداشته باشد پس با چه مکانیزمی میزان خسارات جسمی و مالی وارده قابل جبران خواهد بود؟ در پاسخ باید گفت که حقوق داخلی مناسب ترین معیار برای جبران خسارت است. برای مثال مسیر پروازهای بین ایران و تایلند (که عضو هیچ کنوانسیون هوایی نشده است) مسافرین بر اساس حقوق داخلی جبران خسارت خواهند شد^۲

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 به وسیله ۲۳ کشور به تصویب رسیده است 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 نمود. معاهده شیکاگو، یک عهدنامه چندجانبه برای ایجاد نظم و امینی و کمک به پیشرفت موثر هواپیمایی بین المللی است. (جباری، ۱۳۸۱: ۱۹)

^۱ Mankiewicz, R. H. (1981). The liability regime of the international air carrier: a commentary on the present Warsaw system. Kluwer.pp29

^۲ سلمان زاده، جعفر. (۱۳۹۹). بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو- مونترال)، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ص ۱۵۳

کنوانسیون شیکاگو یا همان هوانوردی غیر نظامی بین المللی در سال ۱۹۴۴ با حضور کشورهای بسیاری در شیکاگو به تصویب رسیده است پیمان شیکاگو یکی از مهمترین و اصلی ترین قوانین پروازی بوده و همه کشورهای عضو این پیمان مستلزم رعایت مفاد آن می باشند کشور ایران نیز یکی از امضاء کنندگان پیمان شیکاگوست پیمان بین المللی هواپیمایی کشوری مشهور به معاهده شیکاگو، ۷ دسامبر سال ۱۹۴۴ در شیکاگو منعقد شد طبق ماده ۱، کنوانسیون دولت های 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 موافقت نامه های هوایی و ترتیبات دولت های متعهد باید نزد شورای ایکائو به ثبت برسد علاوه بر این جمله اول ماده (۸۳) هر دولت متعهد می تواند تفاهم نامه های جدید و یا موافقت نامه هایی را که مواد معاهده را در بر ندارند، تنظیم کند. ماده ۸۹ مشروط به زمان جنگ مقرر می دارد که در صورت وقوع جنگ آزادی عمل دولت های متعهد مربوط نباید به وسیله این معاهده تحت الشعاع قرار گیرد همچنین در صورتی که دولتی در سطح داخلی وضعیت اضطراری اعلام کند به صورتی مشابه عمل می شود اما مقرر شده تا مراتب به آگاهی ایکائو برسد کوتاه سخن آنکه اهمیت مسافرت های هوایی در زندگی امروز و تنوع مخاطراتی که جان مسافران و خدمه پرواز را تهدید می کند ایجاب می نماید که ایمنی و امنیت هوانوردی اعتلاء یابد.

بر اساس موازین حقوق بین الملل که به ویژه در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو درمورد هواپیمایی کشوری بین المللی و ضمائم آن درج شده است، دولت ها باید تمام تمهیدات لازم و حداکثر اقدامات احتیاطی را مورد توجه قرار دهند تا از جان و اموال مسافران و خدمه هواپیما و نیز سایر شهروندان محافظت به عمل آید. در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم مفهوم مراقبت، بایسته بیشتر در زمینه حمایت از بیگانگان مطرح می شد در حالی که دعوی ناشی از رفتار نسبت به بیگانگان در ابتدا بر اساس حسن نزاکت بین المللی و حفظ روابط دوستانه مطرح می شد دولت ها به تدریج در معاهدات خود مقرراتی را در رابطه با حمایت از شهروندان خویش درج کردند بر این مبنا دولت ها به منظور طرح دعوی در رابطه با غرامت های ناشی از آسیب

به شهروندان خود و اموالشان، از کمیسیون های اختلاف یا داوری استفاده کردند این دعاوی که عمدتاً بر اساس اصول و قواعد حقوق بین الملل به آنها رسیدگی می شد رویه های قضایی اولیه را در رابطه با مفهوم مراقبت بایسته ایجاد کردند^۱

بند دوم: امکان سنجی طرح مسئولیت بین المللی برای دولت ایران

الف: ارکان تحقق مسئولیت بین المللی

حقوق مسئولیت بین المللی یکی از شاخه های اصلی و اساسی حقوق بین المللی است که با سایر شاخه های حقوق بین الملل دارای ارتباط تنگاتنگی است. حقوق مسئولیت بین المللی عبارت است از مجموعه قواعد و مقررات بین المللی مربوط به موضوع مسئولیت دولت ها و سازمان های بین المللی. بنابراین، هر موضوعی که به نوعی با موضوع مسئولیت دولت ها و سازمان های بین المللی ارتباط داشته باشد، در حقوق مسئولیت بین المللی مطرح می شود. (بیرانوند، ۱۳۹۹: ۷۱)

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 پذیرفته اند که این هواپیما با موشک های پدافند هوایی مورد اصابت قرار گرفته اند و پرسش اینجاست که آیا شلیک موشک به دولت 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 می شود فارغ از این که آن ارگان یک کارکرد اجرایی، تقنینی و یا قضایی را انجام می دهد و فارغ از این که آن ارگان چه جایگاهی در ساختار دولت دارد. نیروهای مسلح ایران بدون تردید، ارگان دولت ایران قلمداد می شوند. (امینی، بذار، ۱۳۹۹: ۴۰)

رکن دوم تحقق مسئولیت بین المللی دولت، نقض تعهد بین المللی آن دولت است که در این مورد باید تعهدات دولت ایران در معاهدات مرتبط با موضوع به ویژه کنوانسیون های مربوط به

^۱ Alvarez-Jiménez, A. (2008). 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, 9(1), pp: 51.

حقوق بین‌الملل هوایی را جستجو کرد. مهم‌ترین سند موجود در این حوزه، کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری یا کنوانسیون شیکاگو و ضمیمه ۱۹ گانه آن است. طبق این کنوانسیون، دولت‌ها باید از بکارگیری سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز خودداری کرده و در صورت مبادرت به چنین اقدامی جان سرنشینان هواپیما نباید در معرض خطر قرار گیرد. در این که در سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین، این تعهد نقض شده است تردیدی وجود ندارد. پرسشی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا به لحاظ حقوقی ایران نباید در وضعیت لتهب 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 به کرات تجربه کرده است و در مواقع ضروری این محدودیت و ممنوعیت پروازی را ایجاد می‌کرد. اما ایران در روز وقوع سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین تشخیص نداد که به چنین اقدامی مبادرت کند. 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 سایر دولت‌ها را بدون تبعیض میان آنها در برخی مناطق سرزمین‌شان محدود یا ممنوع کنند.

ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری ایران مصوب ۱۳۲۸، نیز با ادبیات مشابه این اختیار را مورد تصریح قرار داده است. : «اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می‌کند 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. (امینی، بذار، ۱۳۹۹: ۴۱)

ب: امکان استناد ایران به اصل دفاع مشروع

بند ۴ ماده ۲ منشور تمام دولت‌های عضو را ملزم می‌دارد که در روابط بین‌المللی‌شان از تحت یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر دولت یا به هر شیوه‌ای که مغایر

اهداف ملل متحد باشد، خودداری ورزد. مسلم 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 سرنگوی هواپیمای اوکراینی توسط ایران مسئله دفاع مشروع قابل طرح می‌باشد. زیرا بعد از کشته شدن سردار سلیمانی توسط پهبادهای ایالات متحده آمریکا و پاسخ نظامی ایران به آن، چنین اتفاقی رخ داده است. بنابراین یکی از مستندات ایران، دفاع مشروع است. اما ایران باید بتواند اثبات کند که در مورد شلیک به هواپیمای مسافری اوکراینی تهدید قریب الوقوع وجود داشته‌است. با توجه به این امر که هواپیمای مسافری اوکراینی چند ساعت پس از حمله ایران به دو پایگاه آمریکا در عراق سرنگون شده‌است، این ادعا ممکن است مطرح شود که اشتباه مهلک نیروهای موشکی ایران در اثر اشتباه گرفتن هواپیمای اوکراینی با یک موشک آمریکایی اتفاق افتاده باشد. با وجود این، هیچ ادعای روشنی در مورد تهدیدی قریب الوقوع از جانب یک هواپیمای مسافری وجود نداشته‌است. با وجود این، دفاع مشروع در این قضیه نمی‌تواند مورد استناد قرار گیرد زیرا در این مورد تهدید فوری و قریب الوقوعی متوجه ایران نبود ولی از آنجا که 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 که هواپیمای اوکراینی را با یک موشک آمریکایی اشتباه گرفته است. (سلمانی، ۱۳۹۹: ۷۲)

گفتار سوم: بررسی موضوع از دیدگاه حقوق داخلی

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

بند اول: مسئولیت مدنی دولت

هر سانحه یا حادثه‌ای که برای هواپیمایی اتفاق بیفتد، هرچند این سانحه یا حادثه جزئی بوده و قابل توجه نباشد، مسئولین مربوط جهت پیدا کردن علت وقوع سانحه یا حادثه تحقیق و

بررسی نموده و مطالعاتی را انجام می‌دهند. هدف این تحقیقات و بررسی‌ها صرفاً یافتن علت وقوع سانحه یا حادثه و سعی در بهبود شرایط موجود است و با این دید انجام می‌شود که در آینده از وقوع چنین حادثه یا سانحه‌ای جلوگیری به عمل آید. این تحقیقات و نتایج حاصل از آن و اقداماتی که مسئولین در جهت رفع مشکلات و نواقص انجام می‌دهند، موجب شده است امروزه، هواپیمایی به عنوان یک وسیله امن تلقی گردد.

در نتیجه وقوع یک سانحه یا حادثه هوایی، منافع اشخاص مختلف حقیقی و حقوقی از جمله مسافران، فرستندگان و گیرندگان بار و شرکت‌های بیمه ممکن است تحت تاثیر قرار گیرد. در این صورت، بحث جبران خسارت وارده مطرح است و باید اشخاص مسئول سانحه یا حادثه مشخص شود تا معلوم شود چه کسی یا کسانی باید خسارات وارده 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 و تحقیقاتی برای یافتن مقصر سانحه یا حادثه صورت گیرد. (جباری، ۱۳۹۴: ۶۰)

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 پذیرش اصل لزوم پاسخگویی دولت‌ها، این مسئولیت تنها ناظر بر اعمال زیانبار دولتی به صورت ایجابی (فعل)، تکلیفی، غیرقانونی و تصدی 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 حدی از بین رفته است 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 بدین لحاظ، دولت را ملزم به پرداخت غرامت کند.

(رضایی زاده و عطریان، ۱۳۹۲: ۱۲)

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 که بر اثر اعمال او به اشخاص وارد شده است را 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 این که 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. در حالی که انصاف و عدالت ایجاب می‌کند که زیان‌های یاد شده، جبران و ترمیم شوند. ص ۵۷

در پی تحولاتی که حقوق مسئولیت مدنی در دو سده اخیر شاهد آن بوده است و زمینه ساز گسترش این نوع از حقوق گردیده است، در بعضی از نظام‌های حقوقی همچون فرانسه و در راستای تحقق هر چه بیشتر عدالت امر جبران خسارت از هرگونه محدودیت رها گردیده و سبب حمایت هر چه بیشتر از قربانیان اعمال زیانبار و جبران هرچه بیشتر خسارات وارده بر آنان شده است. از این رو در بعضی از نظام‌های حقوقی، لزوم جبران کلیه خسارات و جبران کامل خسارت وارده بر زیان دیده به عنوان دو اصل بنیادین حقوقی مورد پذیرش قرار گرفته است. به موجب اصل لزوم جبران کلیه خسارات، هر کس زیان ناروایی به دیگری وارد کند مکلف به جبران خسارت وارده می‌باشد خواه قانونگذار حکم به جبران آن داده باشد و خواه نداده باشد. (خانی و همکاران، ۱۴۰۰: ۶۶)

نظریه مسئولیت محدود دولت امروزه به جهت ایرادات وارده بر آن به ویژه بدین جهت که به میزان درخور توجهی حدود مسئولیت دولت را محدود می‌کند و در نتیجه موجب نفی حقوق می‌شود حتی در کشور فرانسه که خواستگاه آن بوده، متروک شده است و حتی مسئولیت دولت را در مواردی که زیان از اعمال حاکمیت ناشی شده، پذیرفته است. (غمامی، ۱۳۷۶: ۱۱۵)

نخستین بار با رای مشهور «بلانکو» در فرانسه در سال ۱۸۷۳ تغییر مسیر در مسئولیت دولت آغاز گردید. مطابق این رای، دولت به صورت غیرمستقیم مسئول اعمال کارکنانش است و می-بایست آسیبی را که از برخورد گاری متعلق به کارخانه تنباکو به دختری به نام بلانکو وارد شد، جبران می‌نمود. 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 صورت گرفته در نظام حقوقی ایران با اتخاذ نظریه سنتی تفکیک میان اعمال حاکمیتی و تصدی گرایانه در قانون مسئولیت مدنی مصوب 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 تکلیف محور، برای حکم به جبران خسارت از سوی مراجع صالح، تصریح به تکلیف دولت در قوانین موضوعه ضروری است. زیرا منطق حاکمیت قانون شکلی اقتضاء دارد برای ایجاد صلاحیت تکلیفی تازه برای دولت، می‌بایست قانونی وجود داشته باشد و در صورت تردید در وجود یا عدم تکلیفی تازه برای دولت، می‌بایست قانونی وجود داشته باشد و در صورت تردید در وجود یا عدم وجود تکلیف دولت، تفسیر مصونیت محور و اصل عدم صلاحیت حاکم خواهد بود. در نتیجه، به جای دولت یا مرجع عمومی، مقام عمومی که عمل زیان بار را انجام داده است، باید شخصا آن را جبران نماید وگرنه 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 ماموران دولتی را مقدم بر تقصیر دولت می‌پندارند. (ولایی و همکاران، ۱۴۰۱: ۸۹۷)

مطابق این دیدگاه، در حقوق عمومی بر خلاف حقوق خصوصی، مسئولیت مدنی تنها دارای گزاره «حق بر جبران شدن زیان وارده» نمی‌باشد بلکه تکلیف به جبران نمودن زیان نیز آموزه دیگر 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 اما تکلیف یا تکالیفی نسبت به آن بیان نگردد، بدین معنی است که پاسداشت اقتدار یا حاکمیت دولت، ملازمه با عدم تعریف صلاحیت تکلیفی نسبت به جبران زیان، نسبت به حق یا حقوق نقض شده دارد. (امامی، زرگوش، ۱۳۸۶: ۱۶)

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 می-شود. 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 صلاحیت های اختیاری مقامات دولتی را به صورت مضیق تفسیر می کند. (ولایی و همکاران، ۱۴۰۱: ۸۹۸)

ج: تحقق مسئولیت مدنی دولت در مورد حادثه هواپیمای اوکراینی

۱. مطالبه خسارت های مادی

اقدام دولت ایران در شلیک دو موشک به هواپیمای اوکراینی با خطای انسانی همراه بوده است و در واقع کاربر مربوط، هواپیما را با موشک های آمریکایی اشتباه گرفته است. در این امر، شکی نیست که اقدام ایران در این حادثه، در زمره اعمال حاکمیتی بوده است. حال پرسش اینجاست که به استناد حاکمیتی بودن عمل، می توان دولت را معاف از مسئولیت دانست؟

منظور از عمل حاکمیتی، عملی است که به وسیله آن ارگان های دولتی متوسل به شیوه های دستور، منع و قاعده گذاری یکجانبه می شوند و به طور خلاصه یک اراده آمرانه را آشکار می شود. کارهایی که نشان از اقتدار و مرجعیت سیاسی دولت دارند و دولت به موجب آن قانونگذاری می کند، فرمانروایی خود را به رخ می کشد، متهمان را مورد تعقیب و مجازات قرار می دهد، سیاست گذاری خارجی می کند و برای برقراری رابطه با دیگر دولت ها یا قطع آن و یا جنگ با آنها تصمیم می گیرد و وارد عمل می شود. (صادقی و همکاران، ۱۳۹۸: ۴)

قانونگذار ایران در یک عملکرد قابل انتقاد، ذیل ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی به نظریه مسئولیت محدود استناد نموده و مقرر می‌دارد: « در مورد اعمال حاکمیت دولت هرگاه اقداماتی بر حسب ضرورت برای تامین منافع اجتماعی طبق قانون به عمل آید و موجب ضرر دیگری شود دولت مجبور به پرداخت خسارت نخواهد بود.» یعنی علیرغم این که مسئولیت دولت در ارتکاب فعل زیان بار پذیرفته شده است اما الزام به پرداخت خسارت از دوش دولت برداشته شده است. البته از آنجا که اثر مستقیم مسئولیت مدنی الزام به پرداخت خسارت است وقتی که این الزام برداشته شود، مانند این است که دولت در اینجا مسئولیتی ندارد. (امامی،

استوارسنگری، ۱۳۹۰: ۳۶۰)

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 عدم امکان جلوگیری از ورود زیان و رعایت تمام احتیاط‌های متناسب با اوضاع و احوال قضیه را از موجبات عدم مسئولیت مدنی شناخته است. (امامی،

استوارسنگری، ۱۳۸۹: ۳۶۷)

مصونیت دولت در اعمال حاکمیت، حداقل از لحاظ مدنی موجب مباح جلوه داده شدن بسیاری از اعمال نامشروع دولت می‌شود و موجب خواهد شد حقوق جمعی بی گناه در معرض خودخواهی‌ها و لجام گسیختگی‌ها قرار گیرد. (کاتوزیان، ۱۳۶۹: ۲۴۶)

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 انجام گرفته متناسب با آن اضطرار نه فراتر از آن باشد، مسئولیت کیفری فرد را رفع می‌نماید اما در خصوص مسئولیت مدنی اختلاف نظر است چرا که تاثیر اضطرار بر اجرای احکام جزایی از باب لطف و امتنان است حال آن که برداشتن مسئولیت مدنی در این مورد بر خلاف لطف و امتنان در حق زیان دیده 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 نموده‌اند. (طباطبایی مومتمنی،

۱۳۸۶: ۳۹۲)

لکن توجه دقیق‌تر به عبارات ماده مذکور 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 تاسیس نموده است. چرا که در این ماده، صرفاً زیان‌های ناشی از اعمال فاقد مجوز قانونی یا در نتیجه عمد یا بی احتیاطی را سبب تحقق مسئولیت دانسته است. در ادامه همین رویکرد، ماده ۱۱ قانون مذکور، مسئولیت مدنی کارمند را صرفاً در نتیجه عمد یا بی احتیاطی شناخته و مسئولیت اداره را در صورت «نقص وسایل» قابل تحقق دانسته است که خود نوعی تقصیر محسوب می‌شود. انتهای ماده هرچند با حرف «ولی» آغاز شده است و به لحاظ ادبی، در مخاطب این انتظار را ایجاد می‌کند که با حکمی متفاوت و متمایز نسبت به عبارت قبل خود مواجه شود لکن همانگونه که بیان شد، نگاه دقیق در عبارات بند مذکور نتیجه دیگری را حاصل می‌سازد. در هر حال، حتی با فرض پذیرش تفاوت بین اعمال تصدی و حاکمیت و موافقت با برداشت غالب از ماده مذکور مبنی بر معافیت مطلق دولت از مسئولیت مدنی در اعمال حاکمیت، برآنیم تا نشان دهیم که این برداشت از ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی با تاسیس نظام حقوقی-سیاسی جمهوری اسلامی ایران و مقررات پس از انقلاب اسلامی منسوخ گردیده و از آن پس نمی‌توان دولت را بابت اعمال حاکمیتش مصون و معاف از مسئولیت مدنی تلقی نمود. (واعظی، ۱۳۹۴: ۲۱۰)

راهکار دیگر برای توسعه مسئولیت دولت بر اساس ماده ۱۱ قانون مسئولیت مدنی دولت، این است که از مفهوم نقص وسایل ادارات یا موسسات یاد شده مندرج در این ماده، تفسیر موسع شود و چنانچه حادثه ناشی از نقص وسایل باشد از مسئولیت دولت سخن به میان می‌آید. لیکن این امر نیز با اشکال رو به رو است که بخش زیادی از اقدامات دولت از زمره اعمال حاکمیتی است و بر اساس قسمت اخیر ماده ۱۱ پیش گفته، 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. (همیدزنجانی، ۱۳۸۲: ۳۶۷)

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، هیچکس نمی‌تواند اعمال حق خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد و در این اصل، دولت مستثناء 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 در اثر اشتباه قاضی بر افراد وارد می‌آید. (قبولی درافشان، رضادوست، ۱۳۹۴: ۷۴۷)

ممکن است در خصوص سانحه یاد شده به قوه قاهره نیز استناد گردد که به نظر می‌رسد، قوه قاهره که در معنای عام بر وقایع پیش‌بینی ناپذیر، غیرمنتظره و اجتناب ناپذیر دلالت دارد در مدیریت کشور به عنوان بحران شناخته می‌گردد. البته بحران، یکی از مصادیق فورس ماژور است اما معمولاً اولین مصادیقی که با استعمال قوه قاهره به ذهن متبادر می‌شود از نمونه‌های حوادث طبیعی، همچون سیل و زلزله هستند. این رخدادها بنا به تعریف قوه قهریه، پیش‌بینی ناپذیر و اصولاً فاقد منشا انسانی هستند. بنابراین، در نگاه نخستین، رابطه علیت میان فعل و ورود ضرر منتفی است. لذا سخن گفتن از تقصیر در این بلا یا دشوار به نظر می‌رسد. البته برخی رویدادهای طبیعی همچون 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. (امامی و همکاران، ۱۳۹۹: ۲۴)

۲. مطالبه خسارت‌های معنوی

خسارت معنوی مفهومی است که در برابر خسارت مادی به کار برده می‌شود و مقصود از آن ضررهایی است که به واسطه ایجاد تالمت روحی و روانی به آبرو، اعتبار و شخصیت فرد یا نزدیکان او وارد می‌آید. (ابوالحمد، ۱۳۴۹: ۹) با تصویب قانون مسئولیت مدنی برای نخستین بار بود که در قانونی با موضوعات غیر کیفری جبران خسارت معنوی مطرح شد. بنابراین، جبران‌پذیری خسارات 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 حکم به جبران هر دو زیان صادر کند. (حیاتی، ۱۳۹۸: ۱۴۷)

خسارت معنوی در قوانین ایران به صراحت پذیرفته شده و این نشانه کامل تکامل حقوق ایران است. (پروین، ۱۳۸۰: ۱۵۰) در ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی ایران، قانونگذار برای جبران خسارت معنوی هر دو شیوه مالی و غیرمالی را پیش‌بینی کرده است. برخی نویسندگان معتقدند که ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی ناظر بر زیان‌های وارده به حیثیت، اعتبار شخصی و خانوادگی است و شامل زیان‌های عاطفی و لطمت روحی نمی‌شود. (کاتوزیان، ۱۳۷۴: ۲۳) برای درک بهتر نظام حقوقی کشور شاید مناسب باشد به دو شیوه نامه سازمان هواپیمایی کشوری نیز نگاهی بیندازیم. بی‌آنکه منکر این امر باشیم که این موارد در حد قانون الزام آور نبوده اما می‌تواند نشان دهد روح حاکم بر نظام حقوقی ما تلقی گردد. یکی شیوه نامه ۱۹۴۰ مورخ ۱۳۹۸/۶/۱ با عنوان «حقوق مسافر در پروازهای بین‌المللی» و دومین مورد، شیوه نامه ۲۰۴۰ مورخ ۱۳۹۶/۱۲/۱ با عنوان «حقوق مسافر در پروازهای داخلی» در مقدمه هر دو کد رفتاری بیان شده، هدف این سندها، «تضمین حقوق مادی و معنوی و رعایت شان و منزلت مسافران در مسافرت‌های هوایی است.» (نورشوق و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۲۷)

چنان که ملاحظه می‌شود قانونگذار بدون این که بین خسارت مادی و معنوی تفاوتی قائل شده باشد، آنها را قابل جبران دانسته است و از آنجا که از سوی شورای محترم نگهبان نیز تفسیری که مبین خلاف این استنباط باشد، وجود ندارد باید خسارت معنوی را قابل مطالبه دانست.

(اصغری آق مشهدی، ۱۳۸۲: ۳۷)

یکی از راه‌های جبران غیرمالی زیان معنوی که در ماده ۱۰ قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ مطرح گردیده و علاوه بر جبران‌های مالی و در کنار درج حکم در جراید آمده، الزام به عذرخواهی از زیان دیده معنوی است. هر زمانی که نوع ضرر و زیان و خسارت ضروری سازد، دادگاه رسیدگی کننده این حق را دارد که اگر تقصیر اثبات شد، ضمن تعیین تکلیف کردن در مورد خسارت و ضرر مالی، نسبت به رفع زیان معنوی مانند الزام به عذرخواهی و یا نشر حکم قضایی در رسانه‌ها اقدام کند. (اسماعیلی، ۱۳۹۸: ۳۱۲)

بند دوم: سازمان‌های اداری مسئول در حادثه هواپیمای اوکراینی

اکثر مواد کنوانسیون شیکاگو به ویژه ضمیمه 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 کشوری، آیین نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی، آیین نامه استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما، آیین نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، همچنین دستورالعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های صادره از سوی هواپیمایی کشوری و سایر مقررات دیگر که پیشتر مورد اشاره قرار گرفت، همگی در راستای پیشگیری از حوادث و سوانح هوایی است اما چنانچه حادثه یا سانحه هوایی اتفاق افتاده باشد در این صورت کنوانسیون شیکاگو رسیدگی به سوانح هوایی را در سطح بین‌المللی مجاز دانسته است و رسیدگی به سوانح و حوادث هوایی را در صورتی که سانحه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو کنوانسیون در خاک کشور دیگر عضو کنوانسیون پیش آید و موجب مرگ یا صدمه گردد یا این که 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 سامان هواپیمایی بین‌المللی کشوری توصیه و قوانین آن کشور اجرای آن را مجاز می‌داند، تحقیقات به عمل آورد (جباری و همکاران، ۱۳۹۹: ۹۵)

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 تاسیس شده است. همچنان که در قوانین

بسیاری از کشورها از جمله فرانسه و ایالات متحده آمریکا، نهاد مسئول امور هوانوردی زیر مجموعه وزارت حمل و نقل تاسیس می‌شود (اشراقی آرانی، ۱۳۹۴: ۲۸)

آیین‌نامه بررسی سوانح هوایی، بررسی سانحه را جزء وظایف انحصاری سازمان قرار داده و ممکن است سازمان خود در زمره ذی‌نفع‌ترین اشخاص در حادثه باشد. در حالی که مقررات اتحادیه اروپا، بررسی سوانح توسط کارآموزده‌ترین کارشناسان مستقل کشورهای اروپایی صورت می‌پذیرد و در آمریکا نیز هیئت ایمنی حمل و نقل ملی که یک هیئت مستقل دولتی است، مسئولیت بررسی سوانح را بر عهده دارد و سازمان هوانوردی آمریکا ملزم است در این زمینه هیئت را یاری نمایند. (حسین زاده قره باغ و همکاران، ۱۳۹۹: ۳۶)

متأسفانه نهادهای فوق در اعمال حاکمیتی در امور هوانوردی هیچگونه همگرایی نداشته و جایگاه مصوبات آنها در سلسله منابع حقوقی معین نمی‌باشد و یا حداقل سیاست واحدی را در راستای مقررات بین‌المللی در پیش نمی‌گیرند و به همین خاطر، تصمیمات آنها بعضاً در تعارض با مبانی و اصول هوانوردی بوده و امکان دارد که چالش‌های جدی در برابر استانداردها و بازدیدهای ایکائو ایجاد نمایند. نمونه بارز این چالش‌ها در سانحه هواپیمای اوکراینی خود را نشان داد که در آن بر اساس تصمیم شورای عالی امنیت ملی، مبنی بر عملیات موشکی به اهداف و مراکز نظامی آمریکا در منطقه که بدون اطلاع و هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری اتخاذ شده بود، پس از عملیات فوق توسط نیروهای مسلح در مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸، منطقه مدتی در حالت جنگی و خطر قرار داشت و باعث گردید که حدوداً ۵ ساعت بعد از عملیات فوق، هواپیمای بویینگ متعلق به خطوط هوایی اوکراین، ۵ دقیقه پس از برخاستن فرودگاه امام خمینی، به اشتباه مورد اصابت موشک پدافند هوایی نیروهای مسلح قرار گیرد و سقوط نماید. امور 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 سایر شرکت‌های شبه دولتی انجام می‌پذیرد. دولت با تداوم و اصرار بر تصدی‌گری در امور هوانوردی، اعمال حاکمیتی را به دلیل تعارض منافع تضعیف می‌نماید زیرا بخش اعظمی از حمل و

نقل‌هوایی توسط ایران ایر که یک شرکت دولتی است انجام می‌پذیرد و این تصدی‌گری موجب شده است که سازمان بعضی از نظارت‌ها را نسبت به شرکت فوق نادیده بگیرد. در حالی که بر اساس سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که در رابطه با واگذاری امور تصدی‌گری از جمله امور هوانوردی، دولت نه تنها تاکنون نسبت به واگذاری امور فوق اقدام موثری انجام نداده بلکه با ایجاد شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی، اصرار بر تداوم تصدی‌گری داشته است و هرچقدر دولت به امور تصدی‌گری بپردازد، به همان میزان تضعیف اعمال حاکمیتی را به دنبال خواهد داشت. (پیشین، ۴۰-۴۱)

شاید ناظران هوانوردی نقض قانون را به استناد دستورالعمل‌های درونی سازمان و آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی قابل جبران تلقی کنند لیکن باید گفت که نه سازمان و نه هیئت وزیران نقص قانون را پاسخ نداده‌اند. پیشتر در فضای نبود «آیین نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی» به سوانح و حوادث بر مدار دستورالعمل‌های درونی سازمان رسیدگی می‌گشت. در آن فضا، نویسندگان به درستی پیشنهاد رفع دو چالش را در زمینه مقررات و مرجع رسیدگی و تبیین هدف از رسیدگی به سانحه هوایی ارائه کردند که متأسفانه همان دو چالش در فضای آیین نامه نیز به نحوی دیگر آشکار شده و مرتفع نشده‌اند و آیین نامه از دو منظر دارای اشکال است:

نخست آیین نامه در ماده ۳، سازمان هواپیمایی کشوری را به عنوان مرجع بررسی سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی در قلمروی ایران معرفی می‌کند. در حالی که بی‌گمان می‌دانیم سازمان خود در زمره مراجع ذی‌نفع در امور هوانوردی است و از این رو از جهت مذکور 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. لیکن در ایران مرجعی که سازمان را نیز مخاطب توصیه‌ها و یافته‌های ایمنی بخواند، موجود نیست. آیا این آیین نامه 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 غیرجبرانی و غیر کیفری نیز تخطی کرده است. در حقیقت اگر قرار باشد بر مبنای گزارش بررسی، هیچ شخصی مقصر و مسئول نباشد و گزارش بسان مدرکی قابل استناد در دادگاه تلقی نشود، به چه دلیل آیین‌نامه در ماده ۱۴ مقرر کرده است: « در صورت طرح دعوی 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.» همچنین به نحوی دیگر امکان دسترسی سازمان‌های بیمه، شرکت‌ها و موسسات را به گزارش نهایی بررسی در تبصره ۲ ماده ۳۱ چنین فراهم ساخته است: « در صورت تقاضای سازمان‌های بیمه، شرکت‌ها و موسسات 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.» (صادقی نشاط، صادقی، ۱۳۹۸: ۲۳۹)

نتیجه گیری و پیشنهادات:

با توجه به آنچه که پیشتر بیان شد و با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون های بین المللی هوانوردی از قبیل شیکاگو و ورشو و همچنین با توجه به این امر که پرواز حسب تعاریف و شرایط مندرج در رسته پرواز های بین المللی است چرا که کنوانسیون ورشو و پروتکل لاهه، پروازی را که مبدأ و مقصد آن قلمرو یکی از کشورهای عضو باشد یا اینکه مبدأ و مقصد قلمرو یک عضو با اجازه توقف در قلمرو حاکمیت یک عضو دیگر کنوانسیون باشد، بین المللی می داند. به علاوه باید در نظر داشت مسافران پرواز از ملیت های مختلف و حتی برخی از ایرانیان قربانی نیز دارای تابعیت مضاعف کانادایی بوده اند. تنوع تابعیت مسافران حتی مسافران ایرانی، با فرض عدم پذیرش تابعیت مضاعف در قانون مدنی ایران، موجب دیگری است که موضوع مرتبط با این پرواز به یک مسئله تمام عیار بین المللی تبدیل شود. بین المللی بودن پرواز به این معناست که قانون حاکم بر یک واقعه بین المللی، فراتر از قوانین داخلی است و مقررات بین المللی مرتبط با یک موضوع بر آن حاکمیت دارد و طرف های درگیر، تابعان مختلف حقوق بین الملل هستند. این مقررات گاهی مقررات عمومی/ بین المللی است و در برخی موارد مقررات خاص که بر یک واقعه حکمرانی می کنند. درباره سرنگونی هواپیمای محل بحث، با توجه به چگونگی اتفاق، اصول کلی حقوق بین الملل و مقررات هوانوردی بین المللی که بیشتر متأثر از کنوانسیون شیکاگو و پروتکل لاهه و نیز کنوانسیون مونترال است، ناظر هستند. لذا در این باب باید به همین قوانین به عنوان قوانین مرجع رجوع نمود.

واقعه سرنگونی این هواپیما تابع مقررات و اصول کلی حقوق بین الملل در باب مسئولیت بین المللی دولت ها و نیز مقررات و قواعد مرتبط با حقوق بین الملل هوایی است که غالباً ناشی از قواعد حقوقی مندرج در کنوانسیون ورشو، شیکاگو، مونترال و پروتکل لاهه می شود. در صورتی که موقع سوار یا پیاده شدن از هواپیما حادثه ای رخ دهد که منجر به جرح یا فوت مسافر شود، اگر شرایط کامل و محقق باشد، کنوانسیون های ورشو یا مونترال درباره یکسان سازی مقررات حمل و نقل هوایی اعمال می شود. این شروط عبارت است از: ۱- حمل و نقل بین المللی باشد؛

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

۳- کشورهای مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون باشند؛

۴- حمل کننده 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 اثنای سوار یا پیاده شدن از هواپیما روی داده باشد. بنابراین مقررات این کنوانسیون زمانی قابلیت اجرا دارد که تمام شرایط مذکور وجود داشته باشد و با فقدان هر یک از مقررات مزبور، قابل اجرا نیست. از جمله کاربردهای قانون قابل اجرا، تعیین و تعریف حقوقی رخداد منجر به زیان است؛ آنچه در زبان نامیده می شود. حادثه در مقررات «حادثه» عموم کنوانسیون تعریف نشده و تفسیر این موضوع بر عهده محاکم بین المللی گذاشته شده است، ولی این واگذاری به این معنا نیست که دادگاه ها 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 می نماید. همچنین، اقدام صورت گرفته توسط کاربر شلیک کننده در قالب جرم خاص نظامیان نیز قابل پیگرد قضایی است. متأسفانه روند رسیدگی به پرونده مربوط به جبران خسارات و نیز جنبه کیفری موضوع با اطاله دادرسی همراه بوده است و علیرغم گذشت ۳ سال از وقوع حادثه، احقاق حق زیان دیدگان از این سانحه به صورت قطعی تعیین تکلیف نشده است.

فهرست منابع:

الف: فارسی

ابوالحمد، عبدالحمید، تحولات حقوق خصوصی، چاپ اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۹.

اسماعیلی، شیوا، بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین المللی، فصلنامه بین المللی قانون یار، دوره سوم، شماره ۹، ۱۳۹۸.

- اشراقی آرانی، مجتبی، قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوقی کنونی، چاپ اول، تهران، مخاطب، ۱۳۹۴.
- اصغری آقمشهدی، فخرالدین، جبران خسارت معنوی در حقوق ایران، پژوهشنامه علوم انسانی و اجتماعی، شماره ۹ و ۱۰، ۱۳۸۲.
- امامی، محمد و همکاران، تاملی بر استثنائات مسئولیت مدنی دولت در نظام حقوقی ایران، فصلنامه پژوهش‌های نوین حقوق اداری، سال سوم، شماره ششم، ۱۴۰۰.
- امامی، محمد، استوارسنگری، کوروش، حقوق اداری، ج ۱، انتشارات میزان، ۱۳۹۰.
- امامی، محمد، زرگوش، مشتاق، اصل قانونی بودن مسئولیت مدنی دولت، پژوهشنامه حقوق و علوم سیاسی، شماره ۷، ۱۳۸۶.
- امینی، اعظم، بذار، وحید، جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین، مجله مطالعات حقوقی، دوره ۱۲، شماره ۲، ۱۳۹۹.
- بادینی، حسن، هدف مسئولیت مدنی، مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی، شماره ۶۶، ۱۳۸۳.
- بیرانوند، فرید، قواعد آمره و تعهدات عام الشمول، پایان نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران شمال، ۱۳۹۲.
- پروین، فرهاد، خسارت معنوی در حقوق ایران، تهران، نشر ققنوس، ۱۳۸۰.
- جباری، منصور، استفاده دستگاه قضایی از نظرات کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۷۰، ۱۳۹۴.
- جباری، منصور، حقوق بین‌الملل هوایی، انتشارات فروزش، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۱.
- حسین زاده قره باغ و همکاران، چگونگی اعمال حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در امور هوانوردی و چالش‌های آن، فصلنامه علمی تحقیقات حقوقی آزاد، دوره ۱۳، شماره ۴۹، ۱۳۹۹.

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.

خانی، زهرا و همکاران، جنبه‌های اقتصادی مسئولیت مدنی دولت در سوانح هوایی در فقه و حقوق بین‌الملل؛ فصلنامه مطالعات فقه اقتصادی، سال سوم، شماره سوم، ۱۴۰۰.

رضایی‌زاده، محمدجواد، عطریان، فرامرز، مسئولیت مدنی دولت ناشی از تصویب، تغییر و یا عدم اجرای طرح‌های شهری»، مجله حقوق اداری، سال اول، شماره ۱.

سامانی، احسان، وحدتی، شبیری، سید حسن، تحلیل فقهی حقوقی مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال زیانبار حاکمیتی در قبال شهروندان، فصلنامه پژوهش‌های نوین حقوق اداری، سال سوم، شماره ۶، ۱۴۰۰.

سلمان زاده، جعفر، بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت‌های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو- مونترال)، نشریه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره ۲۳، ۱۳۹۹.

سلمانی، لیلا، جایگاه اصل مراقبت بایسته در پیشگیری از سوانح هوایی با تاکید بر سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره ۴۴، ۱۳۹۹.

صادقی مقدم، محمدحسن، اشراقی آرانی، مجتبی، ارکان مسئولیت ناشی از عیب تولید هواپیما، مجله دیدگاه‌های حقوقی، شماره ۵۹، ۱۳۹۱.

صادقی نشاط، امیر، صادقی، میلاد، نقدی بر قانون هواپیمایی کشوری و ضرورت تصویب قانونی جدید در امور هواپیمایی، فصلنامه مطالعات حقوق خصوصی، دوره ۴۷، شماره ۲، ۱۳۹۸.

صادقی، حسین و همکاران، مسئولیت مدنی دولت در فضای سایبر با نگاهی به آموزه‌های اخلاق سایبری، مجله اخلاق در علوم و فناوری، دوره ۱۶، شماره ۱، ۱۴۰۰.

طباطبایی مومنی، منوچهر، حقوق اداری، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۵.

عمید زنجانی، عباسعلی، موجبات ضمان؛ درآمدی بر مسئولیت مدنی و اسباب و آثار در فقه اسلامی، چاپ اول، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۲.

غمامی، مجید، مسئولیت مدنی دولت نسبت به اعمال کارکنان خود، تهران، نشر دادگستر، ۱۳۷۶.

قبولی درافشان، سیدمحمد مهدی، رضادوست، وحید، مطالعه تطبیقی تعیین مسئول و مبنای جبران خسارت در مسئولیت مدنی ناشی از حوادث مربوط به تاسیسات هسته‌ای در حقوق ایران، فرانسه و اسناد بین‌المللی، مطالعات حقوق تطبیقی، دوره ۶، شماره ۲، ۱۳۹۴.

کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی: الزام های خارج از قرارداد: ضمان قهری، ج ۱، مسئولیت مدنی، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.

کاتوزیان، ناصر، حقوق مدنی: ضمان قهری-مسئولیت مدنی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۶۹.

مالمیر، محمود و همکاران، اخلال در امنیت پرواز هواپیما از منظر حقوق داخلی و بین‌الملل، مجله حقوق تطبیقی، دوره ۱، شماره ۱، ۱۳۹۳.

محمدزاده قره باغ، حسین و همکاران، نقش سازمان هواپیمایی کشوری در حفظ ایمنی هوانوردی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، دوره ۲۱، شماره ۶۶، ۱۳۹۹.

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 ۵۰، شماره ۴، ۱۳۹۹.

واعظی، سیدمجتبی، معیار عمل حاکمیت در حقوق اداری ایران، مجله مطالعات حقوقی شیراز، دوره هفتم، شماره دوم، ۱۳۹۴.

ولایی، علی و همکاران، در سودای مسئولیت پذیری قانونگذار: درنگی بر مسئولیت مدنی ناشی از اعمال تقنینی، مطالعات حقوق تطبیقی، سال ۱۳، شماره ۲۶، ۱۴۰۱.

ب: انگلیسی

-Alvarez-Jiménez, A. (2008). 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*, 9(1), 51-70.

-Schwartz, S. J., Côté, J. E., & Arnett, J. J. (2005). Identity and agency in emerging adulthood: Two developmental routes in the individualization process. *Youth & Society*, 37(2), 201-229.

-Mankiewicz, R. H. (1981). *The liability regime of the international air carrier: a commentary on the present Warsaw system*. Kluwer.