

Air Accident and Compensation of Damage in Parity of Morality and Law;

A Critique of the Judgment of Chamber 180 of Tehran's Public Civil Court at *Shahid Mottahari* Judicial Complex

Abstract

Throughout the history of Iranian aviation and subsequent to the occurrence of some air accidents, we are considering number of enactments regarding the manner of compensation of damage incurred as result of these accidents. Sometimes the said enactments have a limited scope and exclusively have been approved with reference to the specific air accident. In some cases, the relevant enactments are applicable to the past and particular air accident as well as to the future and following accidents. The accident of flight 291 of Iran Air Company at January 21, 1980 could be pointed as an example of the situation. The subject of this article is the critique of a recent judgment with regard to the demanding “*diyah*” in consequence of that accident. Although the extent of Iran Air Company’s liability for the accident of flight 291 apparently is considered by “the Legislative Bill on the Determining the Extent of National Iranian Air Company’s Liability in the Domestic Flights of Country” (enacted on March 12, 1980) but recently the chamber 180 of Tehran’s Public Civil Court at *Shahid Mottahari* Judicial Complex has ruled against the both Iran Air Company and Civil Aviation Organization to pay the “*diyah*” of a deceased passenger in proportion to the share of claimant. In upper process, the judgment of this chamber has been confirmed by the chamber 56 of Appellate Court of Tehran Province. The writer opines that the judgment in hand, i.e. compelling the defendants to pay the “*diyah*” which was unsettled for several decades, is morally acceptable and reconciles with the principle of non-discrimination. However, in the light of legal rules, the issuance of judgment against the air carrier and Civil Aviation Organization as the operator, controller and regulator of the civil aviation industry in this case, is contestable, either in relation to the primary issue (civil liability itself) or secondary ones.

Keywords: Civil Aviation Organization, Civil Liability, Flight of 291, Governing Law, Negligence.

سانحه هوایی و جبران زیان در ترازوی اخلاق و حقوق؛

نقدی بر دادنامه شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری تهران

چکیده

در طول تاریخ هوانوردی ایران و در پی وقوع برخی سوانح هوایی، شاهد تصویب مقرراتی در باب نحوه جبران خسارت وارده ناشی از این گونه سوانح می‌باشیم. این مقررات گاهی قلمرو و محدوده ویژه‌ای دارند و منحصرأ در ارتباط با یک سانحه هوایی به خصوص به تصویب رسیده‌اند و لیکن گاهی ضمن اشاره به تسری احکام خود به گذشته و یک سانحه هوایی خاص، واجد اثر نسبت به آینده نیز بوده و بر سوانح آتی حکومت پیدا کرده‌اند. از جمله این سوانح می‌توان به سانحه پرواز شماره ۲۹۱ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ اشاره کرد. موضوع مقاله پیش‌روی، نقد یک دادنامه جدید در باب مطالبه دیه ناشی از سانحه مزبور است. هرچند حدود مسئولیت آن شرکت در این سانحه به تصریح مورد توجه «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» (مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲) قرار گرفته است لیکن به تازگی، شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری تهران علاوه بر صدور حکم به محکومیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، سازمان هواپیمایی کشوری را نیز به پرداخت دیه مسافر متوفی به نسبت سهم خواهان محکوم کرده است. دادنامه این شعبه در مرحله بالاتر به تأیید شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران رسیده است. اگرچه حکم به پرداخت دیه که همچنان بعد از گذشت چندین دهه بلاجبران بوده است، اخلاقاً روا و با مقتضای اصل عدم تبعیض، متطابق به نظر می‌رسد اما به لحاظ موازین حقوقی، محکومیت متصدی حمل و نقل هوایی و سازمان هواپیمایی کشوری به مثابه نهاد مجری، ناظر و ناظم صنعت هوانوردی کشوری در این پرونده، هر دو در حدود اصل و فروع خود محل تأمل می‌نماید.

کلید واژه‌ها: پرواز شماره ۲۹۱، تقصیر، قانون حاکم، سازمان هواپیمایی کشوری، مسئولیت.

پدیدآورنده: سید محمد علی حسینی
پایان کارشناسی ارشد حقوق کیفری
دانشگاه علامه طباطبائی
نسخه اولیه | ویراستاری نشده
Accepted | Awaiting Publication | Early Version | Not Copyrighted

شماره دادنامه: ۱۴۰۲۶۸۳۹۰۰۰۲۰۲۸۲۲۹

تاریخ تنظیم: ۱۴۰۲/۰۲/۲۳

خواسته: مطالبه دیه (تقاضای رسیدگی و صدور حکم بر محکومیت خواندگان به پرداخت دیه متوفی ناشی از تقصیر منجر به فوت به نسبت سهم موکل با احتساب کلیه خسارات و هزینه دادرسی و حق الوکاله وکیل)

خواهان: شخص حقیقی

خوانده: (۱) شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (۲) سازمان هواپیمایی کشوری

مرجع رسیدگی کننده (صدور رأی): شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری تهران

در این پرونده، وکیل خواهان با تقدیم دادخواستی به طرفیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی (هما) و سازمان هواپیمایی کشوری به خواسته مطالبه دیه (تقاضای رسیدگی و صدور حکم بر محکومیت خواندگان به پرداخت دیه متوفی ناشی از تقصیر منجر به فوت به نسبت سهم موکل با احتساب کلیه خسارات و هزینه دادرسی و حق الوکاله وکیل) و به استناد دلایلی نظیر دفاتر ثبت مسافری و لیست پرواز شرکت خوانده، استعلام از سازمان هواپیمایی کشوری و فرودگاه‌های کشور و عنداللزوم ثبت احوال، ارجاع امر به کارشناس، عنداللزوم شهادت شهود، تحقیقات محلی، درخواست جلب نظر کارشناس، گواهی فوت، شناسنامه متوفی، گواهی انحصار وراثت و عقدنامه این چنین ادعا نموده است:

«احتراماً.. حسب اظهارات موکل در تاریخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ زمانی که مرحوم م.ح.ق. همسر دائمی موکل به عنوان مسافر پرواز شماره ۲۹۱ شرکت هواپیمایی ایران ایر از مبداء مشهد به تهران در حال عزیمت بود به علت نقص فنی ناشی از غیرفعال بودن سیستم تجهیزات ارسال سیگنال فرود مناسب و رادار زمینی در کوه‌های لشگرک در اطراف تهران سقوط کرد که منجر به فوت نامبرده و ۱۲۷ نفر دیگر از مسافری و خدمه گردید. از آنجا که موکل به عنوان زوجه دائمی و ورثه حین الفوت آن مرحوم تاکنون سهم الارث خود از دیه متوفی را دریافت نکرده و شرکت هواپیمایی ایران ایر و سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص وقوع حادثه منجر به فوت مرحوم م.ح.ق. مسئول و مقصر شناخته شده‌اند، لذا بدین وسیله و با تقدیم این دادخواست تقاضای رسیدگی و صدور حکم بر محکومیت خواندگان به پرداخت سهم موکل از دیه آن مرحوم به انضمام کلیه خسارات وارده از جمله هزینه دادرسی و حق الوکاله وکیل مورد استدعاست».

شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری تهران در پرونده به شماره ۹۸۰۹۹۸۰۲۱۳۳۰۰۵۶۴ با بررسی اوراق پرونده، ختم دادرسی را اعلام و به شرح ذیل طی دادنامه شماره ۱۴۰۲۶۸۳۹۰۰۰۲۰۲۸۲۲۹ اینگونه مبادرت به صدور رأی می‌نماید:

رأی دادگاه

خواسته دعوی [الف.ن.] با وکالت ح.خ.ک. [به طرفیت] شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران هما و سازمان هواپیمایی کشوری مطالبه دیه متوفی ناشی از تقصیر منجر به فوت به نسبت سهم موکل با احتساب کلیه خسارات و هزینه‌های دادرسی و حق‌الوکاله وکیل مقوم به ۲۰۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال [می‌باشد]. [م.ح.ق.] محصل ادعای وکیل خواهان این است که حسب اظهارات موکل در تاریخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ زمانی که مرحوم [م.ح.ق.] همسر موکل [به عنوان] مسافر پرواز شماره ۲۹۱ شرکت هواپیمایی ایران ایر از [مبداء] مشهد به تهران در حال عزیمت بوده [به علت] نقص فنی ناشی از غیرفعال بودن سیستم تجهیزات ارسال سیگنال سقوط که منجر به فوت نامبرده و ۱۲۷ نفر از مسافریین و خدمه گردیده [است]. با توجه به اینکه دیه پرداخت نشده است تقاضای رسیدگی دارم. دادگاه پس از جری تشریفات قانونی و دعوت از احصاب دعوی نظر به اینکه تقصیر خواندگان حسب محتویات پرونده محرز [می‌باشد]، نظر به اینکه از ناحیه خواندگان دلیلی که حاکی از پرداخت دیه یا بطلان دعوی باشد به دادگاه تقدیم نشده است [،] فلذا دادگاه با وارد دانستن دعوی به استناد ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت [شرکت‌های] هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ و مواد ۴۴۸-۴۵۰-۴۵۲ قانون مجازات اسلامی و مواد ۵۱۵ و ۵۱۹ [قانون آیین دادرسی مدنی] حکم بر محکومیت خواندگان به پرداخت دیه متوفی به نسبت سهم خواهان و همچنین پرداخت خسارات دادرسی در حق خواهان صادر و اعلام [می‌نماید]. حکم صادره حضوری محسوب و ظرف ۲۰ روز از تاریخ ابلاغ قابل تجدیدنظرخواهی در محاکم تجدیدنظر استان تهران [می‌باشد].

رئیس شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی تهران

دکتر [ع.ع.ت.]

رأی دادگاه تجدیدنظر استان تهران

شماره دادنامه: ۱۴۰۴۶۸۳۹۰۰۱۷۶۵۱۴۸۷

تاریخ تنظیم: ۱۴۰۴/۰۹/۱۶

تجدیدنظرخواه: سازمان هواپیمایی کشوری

تجدیدنظرخوانده: (۱) شخص حقیقی (۲) شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران

مرجع رسیدگی‌کننده (صدور رأی): شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

با تجدیدنظرخواهی سازمان هواپیمایی کشوری از دادنامه دادگاه نخستین، شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران به موجب دادنامه شماره ۱۴۰۴۶۸۳۹۰۰۱۷۶۵۱۴۸۷، ضمن رد تجدیدنظرخواهی، دادنامه تجدیدنظرخواسته را تأیید می‌نماید:

رأی دادگاه

تجدیدنظرخواهی سازمان هواپیمایی کشوری با نمایندگی آقای [ح.د.] به طرفیت خانم [الف.ن.] با وکالت آقای [ح.خ.ک.] از دادنامه شماره ۸۲۲۹-۱۴۰۲ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۳ صادره از شعبه ۱۸۰ دادگاه حقوقی تهران که متضمن محکومیت تجدیدنظرخواه به علاوه هواپیمای جمهوری اسلامی ایران هما، به پرداخت دیه متوفی (مرحوم [م.ح.ق.]) به نسبت سهم الارث تجدیدنظرخوانده در حق مشارالیه به پرداخت خسارات دادرسی می‌باشد دادگاه با بررسی محتویات پرونده و استدلال مندرج در دادنامه مزبور و مفاد لایحه ضمیمه دادخواست تسلیمی تجدیدنظرخواه و پاسخ آن با عنایت به [اینکه] حسب پاسخ استعلام از بیمه ایران و هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران وقوع حادثه و فوت مورث خواهان در پرواز ۲۹۱ مشهد به تهران محرز می‌باشد و تجدیدنظرخواه دلیلی بر پرداخت دیده متوفی ارائه نکردند و مطابق قانون (لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی مصوب ۱۳۹۱ و قانون مجازات اسلامی) سازمان هواپیمایی کشور به عنوان مقام ناظر و مسئولیت تمامی پروازهای هواپیمایی کشور و پرداخت دیه و جبران خسارت را دارد علی هذا با وصف فوق نظر به اینکه در این مرحله از رسیدگی از سوی تجدیدنظرخواه ایراد و اعتراض [مؤثر] و مدلی که موجبات گسیختن دادنامه تجدیدنظرخواسته را فراهم نماید اقامه نگردیده است و از لحاظ رعایت اصول و قواعد دادرسی و مبانی استنباط فاقد ایراد و اشکال [می‌باشد] و تجدیدنظرخواهی مطروح منطبق با [هیچ‌یک] از شقوق مندرج در ماده ۳۴۸ قانون آئین دادرسی [دادگاه‌های] عمومی و انقلاب در امور مدنی [نمی‌باشد] لذا با رد تجدیدنظرخواهی به استناد ماده ۳۶۵ و قسمت اخیر ماده ۳۵۸ همان قانون، [دادنامه تجدیدنظرخواسته را] تأیید می‌نماید. این [رأی] قطعی است.

مستشار دادگاه

رئیس شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران

[ل.ع.]

دکتر [ن.ا.ح.]

پذیرفته نشده / دست‌نخورده / نسخه اولیه / ویراستاری نشده
Accepted | Awaiting Publication | Early Version | Not Accepted

چنین ملاحظه می‌نماییم که در طول تاریخ هوانوردی ایران، سوانح هواپیمایی مسافری پیامدها و آثار حقوقی بسیار بزرگ و قابل توجهی را برجای گذارده‌اند. در اینجا مقصود از پیامدها و آثار مورد نظر، صدور مصوباتی ویژه دست کم در قلمرو حقوق مسئولیت مدنی و تعیین تکلیف حدود و شیوه جبران خسارت ناشی از وقوع سوانح هوایی است. در این رابطه برای نمونه می‌توان به سانحه پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمای اوکراینی در تاریخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ اشاره کرد که منتهی به صدور تصویب‌نامه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۱۰ هیأت وزیران در خصوص انجام مصالحه با اطراف اختلاف و دعاوی مربوط به سقوط هواپیمای اوکراینی شده است.^۱ نمونه دیگر آن، پرواز شماره ۲۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران است. در ارتباط با این سانحه نیز شاهد تصویب «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور»^۲ هستیم.

در چنین مصوباتی گاهی به این نکته تصریح می‌گردد که مقررات و احکام مورد نظر تنها ناظر به سانحه موضوع تصویب‌نامه بوده و در هیچ مورد دیگری قابلیت استناد و اعمال ندارد؛ وضعی که در نمونه نخست از آن پیروی شده است (تبصره ۲ بند ۲ تصویب‌نامه مربوط). در مواقعی اما وضعیت به گونه‌ای دیگر است و مصوبه نه فقط نسبت به ماقوع و گذشته (سانحه قبلی) با خود حکم جدیدی به همراه می‌آورد و سانحه پیشین را تحت حکومت خود قرار می‌دهد بلکه به دلایل مختلف در پی آن است تا مسئولیت مدنی ناشی از سوانح هوایی آتی را نیز تحت نظم و هنجاری مخصوص قرار دهد. «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور»، مصدق از وضعیت اخیر بوده است. مفاد این لایحه در حقیقت جمعی است از اصل حکم مندرج در ماده ۴ قانون مدنی ایران (آینده در حکومت قانون جدید)^۳ و حکم استثنائی مقرر در ماده مزبور؛ این لایحه هم نسبت به ماقبل خود اثرمند بوده و هم نسبت به آتیه. در پرونده‌های مربوط به مطالبه خسارت ناشی از وقوع سوانح هوایی، تشخیص درست قوانین و مقررات حاکم بر سانحه، از اهمیت بسیاری برخوردار بوده و ضرورتی اساسی به شمار می‌رود و محاکم رسیدگی‌کننده ممکن است در این خصوص به دلایلی گوناگون دچار اشتباه و خطا گردند. غفلت از این نکته که یک سانحه هوایی به خصوص از حیث جبران خسارات وارده می‌تواند تحت حکومت قانونی ویژه باشد، از جمله دلایل بروز این خطا و اشتباه است. دلایل دیگر این امر عدم

۱. تصویب‌نامه به شماره ابلاغ ۱۱۸۱۳۶/ت/۵۸۳۴۱-هـ به تاریخ ابلاغ ۱۳۹۹/۱۰/۱۶.

۲. مصوب شورای انقلاب اسلامی به تاریخ تصویب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲.

۳. تعبیر «آینده در حکومت قانون جدید» برگرفته از استاد سفرکرده، دکتر ناصر کاتوزیان است. در این خصوص بنگرید به: ناصر کاتوزیان (۱۳۹۰)، قانون

مدنی در نظم حقوقی کنونی، چاپ سی و یکم، تهران: نشر میزان، صفحه ۲۶.

مراجعه یا مراجعه ناقص به متون معاهدات یا کنوانسیون‌های بین‌المللی یا نداشتن آگاهی و شناخت کافی از قلمرو اجرای این اسناد و مفاهیمی چون «حمل و نقل بین‌المللی»^۴ یا رویه قضایی مربوط به آن در کشورهای خارجی می‌تواند باشد. به طور خاص در ارتباط با پرونده موضوع این نوشتار، دادگاه نخستین رسیدگی کننده در مواجهه با این امر (تشخیص درست حقوق حاکم بر سانحه) کامیاب نبوده و در رسیدگی دوباره به پرونده نیز گویی که دادگاه تجدیدنظر استان تهران، به این اشکال برنخورده است. علاوه بر این مسأله، رویکرد کلی هر دو دادگاه در رسیدگی از جهات عدیده محل تأمل بوده و قابل انتقاد می‌نماید.

همانطور که در دادنامه می‌خوانیم، در این پرونده خواسته اصلی خواهان مطالبه دیه ناشی از تقصیر منجر به فوت مسافر در پرواز یادشده بوده و در نتیجه رسیدگی به این دعوا، شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری حکم به محکومیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری داده و دادنامه این شعبه به تأیید مرجع بالاتر، یعنی شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران نیز رسیده است. موضوع مقاله پیش‌روی، بررسی و نقد این پرونده است.

بدین منظور ابتدا تلاش می‌شود با وجود گذشت مدت قابل توجه از زمان وقوع سانحه و فقدان یا دشواری دسترسی به مدارک، مستندات و حقایق مربوط به سانحه و به ویژه گزارش‌های رسمی بررسی سانحه، صرفاً با اتکا و مراجعه به منابع متفرقه و غیر رسمی، تصویری نسبتاً مناسب و قابل قبول از سانحه موضوع پرونده، اوضاع و احوال و پیامدهای مربوط به آن ارائه و پیش روی خوانندگان گذارده شود. پس از آن، نوبت به بررسی و نقد دادنامه دادگاه نخستین و دادنامه دادگاه تجدیدنظر می‌رسد. در این مقطع به قضاوت و داوری انتقادی از رویکرد هر دو دادگاه در رسیدگی به این پرونده خواهیم نشست و از ملاحظات، پرسش‌ها و تردیدهایی که به ذهن می‌رسند، یاد خواهیم کرد.

۱. سانحه موضوع پرونده، اوضاع و احوال و پیامدهای آن

آنچه در اینجا در خصوص سانحه موضوع پرونده، اوضاع و احوال و پیامدهای آن نقل می‌گردد، گزارشی از پایگاه‌هایی چون «اداره بایگانی‌های سوانح هواپیمایی»^۵ و «شبکه ایمنی هواپیمایی»^۶ است و با استناد به اطلاعات و داده‌های مندرج

4. International carriage.

5. Bureau of Aircraft Accidents Archives.

«اداره بایگانی‌های سوانح هوایی» در سال ۱۹۹۰ در ژنو ایجاد شده و هدف از آن تعامل در خصوص تمامی اطلاعات مربوط «سانحه‌شناسی هوانوردی» (Aviation Accidentology) است. در این بایگانی‌ها تمامی اطلاعات مربوط به سوانح هوانوردی در سطح جهان از سال ۱۹۱۸ جمع‌آوری، مدیریت و آرشیو می‌گردند. البته دو هدف دیگر آن، ارتقای ایمنی هوانوردی و اطلاع‌رسانی به عموم و اشخاص حرفه‌ای از ریسک‌های ذاتی در عملیات هواپیما و آموزش در خصوص آمادگی روان‌شناختی در برابر فجایع با حجم زیان بالا یا انبوه است.

6. Aviation Safety Network.

در چنین پایگاه‌هایی به دست آمده است. البته در برخی از منابع فارسی می‌خوانیم که نتیجه تحقیقات هیأت بررسی این سانحه روز یکشنبه مورخ ۱۳۵۸/۱۲/۰۵ از سوی وزیر وقت دفاع ملی اعلام شده است و اساساً دستور بررسی سانحه و پیش‌بینی تدابیری برای جلوگیری از سوانح احتمالی آینده از سوی شورای انقلاب اسلامی صادر گردیده بود. با این همه، نگارنده به گزارش رسمی این سانحه و یا گزارش‌های مرتبط با آن دست نیافته است. به علاوه، روزنامه اطلاعات در روز پس از وقوع سانحه، گزارشی را در خصوص این سانحه به انتشار رسانده است که مراجعه به آن می‌تواند برای خوانندگان مفید باشد، به گونه‌ای که مطالب مندرج در آن نشان می‌دهد که در آن برهه نیز در ارتباط با سوانح هوایی، «فرهنگ سرزنش یا تقصیر»^۷ بر «فرهنگ عدم سرزنش»^۸ حتی نزد بازیگران و ذی‌نفعان هوانوردی، غلبه داشته است.^۹

به هر روی چنین روایت می‌شود که در یکم بهمن ماه سال ۱۳۵۸ برابر با بیست و یکم ژانویه ۱۹۸۰، پرواز مسافری برنامه‌ریزی شده شماره ۲۹۱ شرکت ایران‌ایر از مبدا مشهد به مقصد تهران، به هنگام تقرب به تهران با کوه‌های البرز برخورد می‌کند و تمامی ۱۲۸ سرنشین آن، مشتمل بر ۱۲۰ نفر مسافر و ۸ نفر خدمه یا تیم پرواز، جان‌به‌جان‌آفرین تسلیم می‌کنند. هوایمای سانحه‌دیده از نوع بوئینگ ۷۲۷-۸۶ سه موتوره بود و تولید آن به سال ۱۹۶۸ بازگشت می‌گشت و این هوایما برای مدتی بیش از یک دهه در سرویس مشغول به فعالیت بوده است (<https://www.aviationfile.com/21-january-1980-iranair-flight-291/>). روایت‌ها حاکی از این است که در روز وقوع سانحه، پایسگران یا کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی ایرانی در اعتصاب به سر می‌بردند و در اثر این اعتصاب صدها پرواز داخلی لغو شده بود اما این اعتصاب موقتاً در سال ۱۶:۰۰ به وقت محلی متوقف و در نتیجه باعث از سرگیری پرواز گردید (<https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-727-86-near-tehran-128-killed>). در ساعت ۱۸:۵۲ دقیقه به وقت محلی، کنترل ترافیک هوایی مستقر در فرودگاه مهرآباد تهران به خدمه پرواز اجازه تقرب مستقیم به باند ۲۹ فرودگاه را صادر می‌کند و در ساعت ۱۹:۰۵ به وقت محلی، «مسئول نظارت بر عزیمت هوایما/ دیسپچر»^{۱۰} به خدمه دستور می‌دهد تا با اجرای چرخشی ۳۶۰ درجه‌ای خود را با «راهنمای غیرجهت‌دار ورامین»^{۱۱} هم‌تراز کند؛ اما در هنگام این مانور، هوایما ۱۷ مایل از مسیر مورد نظر خود منحرف می‌شود (<https://www.aviationfile.com/21-january-1980-iranair-flight-291/>). با

7. Blame culture.

8. No-blame culture.

۹. چنانکه در گزارش مزبور می‌خوانیم که در رابطه با حادثه دلخراش سانحه هوایی هما صبح امروز اطلاعیه‌ای از طرف هوایمایی ملی ایران (هما) انتشار یافته و در متن اطلاعیه یادشده، هوایمایی ملی ایران به ملت اطمینان داده است بدون اینکه قضاوت قبلی و عجولانه بنماید، مسئولین درصدد کشف هرچند سریع‌تر علت یا علل این فاجعه ملی هستند تا مقصرین احتمالی ضمن معرفی به پیشگاه ملت برخوردار انقلابی با آنان داشته باشند. به نقل از روزنامه اطلاعات، سه‌شنبه دوم بهمن ماه ۱۳۵۸، شماره ۱۶۰۵۶، صفحه ۲.

10. Dispatcher.

11. Varamin non-directional beacon.

وجود اینکه افسر اول پرواز مشاهده نموده بود که «ورتاک»^{۱۲} خط موج رادیویی نادرستی را نشان می‌دهد، اما کاپیتان پرواز اقدام اصلاحی به جا نمی‌آورد و در نهایت در سال ۱۹:۱۱ به وقت محلی، هواپیما به کوه‌های البرز در ۲۹ کیلومتری شمال تهران برخورد می‌کند (Ibid). این واقعه که در ادبیات «ساخته‌شناسی هوانوردی» از نوع «برخورد پرواز کنترل شده به سطوح زمینی»^{۱۳} به شمار می‌رود، تنها سه ساعت پس از اینکه کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی ایرانی فعالیت خود را از سر گرفته بودند، رخ داده و به طور کلی با بررسی و تحقیق بر روی این سانحه، چندین عامل یا فاکتور حیاتی مورد شناسایی قرار می‌گیرد:

- غیرفعال بودن تجهیزات مربوط به کمک‌های ناوبری: «سامانه فرود ابزاری» (آی.ال.اس.)^{۱۴} و رادار زمینی، هر دو در فرودگاه مهرآباد به هنگام سانحه، در حالت غیرفعال بودند و این امر به شدت امکان اجرای تقریبی ایمن را دشوار می‌ساخت؛

- خطای خلبانی: خدمه پرواز از مسیر سرویس ترافیک هوایی که مورد تأیید بوده است، منحرف گردید. مضافاً،

چرخش بدون مجوز ۳۶۰ درجه‌ای، بدون اطلاع به کنترل ترافیک هوایی، مؤثر در وقوع خطای ناوبری بوده است؛

- شرایط آب‌وهوایی نامساعد: تقرب تحت شرایط آب‌وهوایی چالش‌برانگیز، از جمله مه و برف، انجام گردید که

خود بیشتر به پیچیده شدن ناوبری و قدرت دید، دامن می‌زد (<https://www.aviationfile.com/21-january->)

[https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-727-86-near-tehran-128-](https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-727-86-near-tehran-128-1980-iranair-flight-291/)

[killed](https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-727-86-near-tehran-128-1980-iranair-flight-291/)).

بنا به اطلاعات موجود، در پی وقوع این سانحه، سرپرست سازمان هواپیمایی کشوری به همراه پنج شخص از مأموران رسمی، با اتهام قتل غیرعمد روبرو شدند و جالب آنکه گفته می‌شود که این سانحه به مثابه یک عامل تحول‌آفرین برای ایجاد شماری اصلاحات قابل توجه در صنعت هوانوردی ایران بوده و نیاز مبرم به موارد ذیل را مورد تأکید قرار داده است:

12. VORTAC.

این اصطلاح ترکیبی از نام دو گونه تجهیزات ناوبری است: وسایل ناوبری با فرکانس بسیار بالا (VOR) و سیستم ناوبری هوایی تاکتیکی (TACAN).

13. Controlled flight into terrain.

منظور از «برخورد پرواز کنترل شده به سطوح زمینی» در ادبیات سوانح هوایی، آن دسته از سوانحی است که خلبان پرواز عموماً از وجود خطر بی‌اطلاع بوده و فاقد آگاهی است و درست در زمانی مطلع می‌شود که دیگر بسیار دیر و نابه‌هنگام است. بسیاری از سوانح هوایی که در این وضعیت رخ می‌دهند، مربوط به فاز تقرب یا فرود هواپیما بوده و عمدتاً این گونه سوانح به علت از دست رفتن «آگاهی محیطی» (situational awareness) به وقوع می‌پیوندند.

14. Instrument Landing System (ILS).

۱- ارتقای آموزش: ارتقا و بهبود برنامه‌های آموزشی برای خدمه پرواز و کنترل‌کنندگان ترافیک هوایی به منظور اطمینان خاطر از رعایت دقیق فرآیندهای عملیاتی استاندارد؛

۲- به روزرسانی زیرساخت‌ها: سرمایه‌گذاری در دستگاه‌های کمک ناوبری قابل اتکا و مؤثر همچون «سامانه فرود ابزاری» و سامانه‌های راداری زمینی برای پشتیبانی از عملیات‌های ایمن؛

۳- نظارت تنظیمی: تقویت مکانیسم‌های نظارتی از سوی مقامات هواپیمایی جهت الزام بازیگران به رعایت استانداردهای ایمنی و پروتکل‌های عملیاتی (<https://www.aviationfile.com/21-january-1980-iranair-flight-291/>).

اما همانطور که در مقدمه گفته شد، از جمله پیامدهای مهم این سانحه، تصویب «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» در ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ بوده است. لذا به نظر می‌رسد که این سانحه علاوه بر اینکه نسبت به آینده هوانوردی و حداکثرسازی ایمنی پرواز و ناوبری هوایی اثرگذار بوده است، از حیث حقوق زیان نیز دو اثر یا پیامد بسیار مهم را برجای گذاشته است؛ یکی آنکه به تصویب مقرراتی در باب حدود جبران خسارت ناشی از سوانح آتی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران منتهی شده و دیگری آنکه به این لایحه اثر قهری و عطف بماسبق شونده داده و سانحه مورد نظر را نیز مشمول مقررات مندرج در لایحه ساخته است.

۲. تحلیل انتقادی دادنامه دادگاه نخستین و تجدیدنظر

مقدمتاً باید گفته شود که ایرادات و اشکالات وارده بر دادنامه دادگاه نخستین و دادگاه تجدیدنظر، غالباً در عرض یکدیگر نبوده و در یک لایه نیستند بلکه در لایه‌های مختلف و به اعتبارها و فروض گوناگون مطرح می‌شوند. در حقیقت، از طرفی به نظر می‌رسد که حتی اگر هم اصل محکومیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران بی‌اشکال باشد، دست کم دادگاه در شناسایی بخشی از قانون حاکم بر سانحه به خطا رفته و آنچه از این شرکت قابل مطالبه بوده، دیده نبوده است. از طرف دیگر اما با شناسایی صحیح قانون حاکم بر سانحه، این پرسش و تردید به وجود می‌آید که آیا طرح دعوا به طرفیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران مقید به مهلت قانونی خاصی نبوده است؟ اگر پاسخ مثبت باشد، در این صورت، حکم به محکومیت این شرکت محل اشکال خواهد بود. همچنین در ارتباط با حکم به محکومیت سازمان هواپیمایی کشوری دو اشکال و مسأله مطرح می‌شود. یکی احراز تقصیر این سازمان و شیوه آن. دیگری، تکلیف قانونی سازمان یادشده به نظارت بر فعالیت هواپیمایی کشوری و نسبت آن با دعوای جبران خسارت ناشی از سوانح هوایی. اما علاوه بر این چهار ایراد، اشکال و مسأله، سه موضوع دیگر نیز خود را با اهمیت نشان می‌دهند که به نظر می‌رسد رنگ دیگری از نارسایی در رسیدگی به پرونده داشته باشند. یکی آنکه در این پرونده اساساً هیچ تصویر و توصیف روشنی از سانحه موضوع

پرونده توسط دادگاه ارائه نمی‌شود و دادگاه صرفاً و علی‌الاختصار به نقل ماحصل ادعای وکیل خواهان می‌پردازد و هیچ ارزیابی و تحلیلی از آن به دست نمی‌دهد. دوم آنکه میزان مسئولیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری مشخص نبوده و معلوم نیست که دادگاه نخستین هر کدام را به چه میزان در برابر محکوم له مسئول می‌داند. بنابراین باید در این خصوص نیز اظهار عقیده نمود. سوم آنکه صرف نظر از استناد قانونی نادرست هر دو دادگاه بدوی و تجدیدنظر، مفاد دادنامه هر دو دادگاه مزبور آنچنان از جوهر منطقی و قوت استدلالی شایسته و بایسته بهره‌مند نیست.

البته این نکته را باید افزود که فارغ از اشکالات، ایرادات و تردیدها، رویکرد هر دو دادگاه در رسیدگی به پرونده و صدور رأی به جبران زبانی که بیش از چندین دهه بلاجبران بوده، شایسته توجه و در نوع خود آموزنده است. بدین جهت حکم به پرداخت زیان، اگرچه به لحاظ حقوقی و در ترازوی حقوق با اشکالها و ایرادهایی همراه است، لیکن اخلاقاً روا بوده و با مقتضای اصل عدم تبعیض در جبران خسارت وارد، هماهنگ می‌باشد.

۱.۲. فقدان شرح و توصیفی از سانحه موضوع پرونده

فقدان شرح و توصیفی از سانحه موضوع پرونده در متن هر دو دادنامه از نخستین اشکالها و ایرادهایی است که می‌تواند مطرح گردد. سانحه هوایی نه همچون یک حادثه کار منتهی به آسیب جسمی یا بدنی است و نه همچون یک سانحه وسیله نقلیه موتوری زمینی. در حقیقت، انتظار می‌رفت که به دلیل اهمیت سانحه موجب زیان که مربوط به وقوع یک سانحه هوایی مسافربری است، دادگاه نخستین جدیت بیشتری را نشان می‌داد و تصویری را از این سانحه و اوضاع و احوال وقوع آن ترسیم می‌کرد و پیش روی ما می‌نهاد. این تصویر می‌توانست روایتی رسمی و قابل اتکا از تاریخ، مآوقع و حقایق سانحه باشد. در دادنامه دادگاه نخستین تنها اطلاعاتی که از سانحه موضوع پرونده به دست می‌رسد، تاریخ وقوع سانحه، شماره پرواز سانحه شرکت ایران ایر، مبداء و مقصد پرواز، اشاره به غیرفعال بودن سیستم تجهیزات ارسال سیگنال به عنوان نقص فنی و علت سانحه و فوت ۱۲۸ به عنوان مسافر و خدمه است که این موارد هم خود ماحصلی از ادعای وکیل خواهان می‌باشد. از متن دادنامه استنباط نمی‌توان کرد که دادگاه با تکیه بر مقررات قانونی، چه اقدامات یا تحقیقاتی را برای کشف حقیقت انجام داده است و برای نمونه، آیا گزارش‌های مربوط به بررسی این سانحه را از مرجع یا مراجع ذیصلاح مطالبه کرده است؟ در آن برهه، بررسی فنی یا ایمنی سوانح و حوادث هواپیمایی کشوری برعهده چه نهادی

بوده و این سانحه توسط چه مرجع یا نهادی مورد «بررسی ایمنی»^{۱۵} و یا «بررسی فنی»^{۱۶} قرار گرفته است؟ آیا دادگاه نخستین به گزارش بررسی فنی یا ایمنی سانحه نظر داشته و از مفاد آن، بهره‌برداری قضایی کرده است؟ بدیهی است که علم و اطلاع دادگاه نسبت به حقایق سانحه و همچنین شرح و توصیفی از سانحه موضوع پرونده، اوضاع و احوال و پیامدهای آن، نخستین قدم برای او در رسیدگی شایسته به پرونده به شمار می‌رود. همچنین به طوری که در قسمت پیشین نقل گردید، بر طبق منابع متفرقه و موجود و بنا به ظاهر، علت سانحه صرفاً غیرفعال بودن تجهیزات کمک‌های ناوبری نبوده بلکه عوامل و اسباب دیگری نیز در وقوع این سانحه نقش داشته و مؤثر بوده‌اند. لذا مناسب آن بود که دادگاه از بیان ادعای وکیل خواهان در باب سانحه هوایی موجد زیان فراتر می‌رفت و خود در این خصوص نقشی سازنده در پیش می‌گرفت.

۲.۲. قانون حاکم بر پرونده و امکان مطالبه دیه از شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران

از نخستین پرسش‌های اساسی که در پرونده مورد نظر مطرح می‌شود، شناسایی قانون حاکم بر مسئولیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در این پرواز است، پروازی که بین‌المللی نبوده، بلکه از نوع داخلی یا حمل‌ونقل داخلی بوده است. در حقوق ایران آخرین اراده مقنن را در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی باید در «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱ جستار کرد. این قانونی است که در ماده ۴ «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در پروازهای داخل کشور» مصوب ۱۳۶۴/۰۸/۱۹ را از تاریخ لازم‌الاجرا شدن خود ملغی الاثر نموده است. اما پیش از قانون اخیر، در سال ۱۳۵۸، لایحه‌ای با عنوان «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» به تصویب رسیده بود که چنانکه پیشتر گفته شد، خود از نتایج و پیامدهای سانحه پرواز شماره ۲۹۱ به شمار می‌رفت. آنطور که ملاحظه می‌نماییم دادگاه نخستین به آخرین اراده مقنن یعنی «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی»، مصوب ۱۳۹۱ استناد کرده است. در مقابل دادگاه تجدیدنظر از انطباق تصمیم با «لایحه قانونی تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی»، مصوب ۱۳۹۱ یاد می‌کند که در حقیقت با این عنوان نادرست می‌باشد. اگرچه دادنامه دادگاه تجدیدنظر در تأیید دادنامه دادگاه نخستین صادر شده است اما این پرسش را به ذهن می‌رساند که آیا منظور دادگاه تجدیدنظر نیز همان «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» مصوب ۱۳۹۱ بوده است؟

¹⁵. Safety investigation.

¹⁶. Technical investigation.

از طرفی با دقت در ذکر سال ۱۳۹۱ به عنوان تاریخ تصویب، این چنین می‌توان تصور کرد که مقصود دادگاه تجدیدنظر نیز درست همان قانونی بوده است که دادگاه نخستین به آن استناد کرده است. از طرف دیگر اما ذکر عباراتی چون «لایحه قانونی»، «شرکت هواپیمایی ایران» و نیز «در پروازهای داخلی» این احتمال را تقویت می‌کند که منظور دادگاه تجدیدنظر همان «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» بوده و ذکر سال ۱۳۹۱ به عنوان تاریخ تصویب، در اثر یک اشتباه بوده است. اما در هر حال در نگاه دادگاه تجدیدنظر، محکومیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران به پرداخت دیه بلااشکال بوده و ایرادی بر نظر دادگاه نخستین وارد نشده است. با این همه باید دانست که اساساً پرواز موضوع پرونده تحت شمول «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» بوده است زیرا به حکم تبصره لایحه قانونی مزبور، مفاد این لایحه قانونی در مورد مسافری و بار و اثاثیه آنها در پرواز شماره ۲۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ هواپیمای بویینگ ۷۲۷ در مسیر مشهد به تهران نیز قابل اجرا است. از آنجا که بر طبق ماده واحده مندرج در لایحه قانونی یادشده، حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در مورد مسافری و همچنین بار و اثاثیه آنها در پروازهای داخلی کشور تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در مورد پروازهای خارج از کشور می‌باشد، لذا با توجه به این حکم و نظر به قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ لاهه مشخص می‌شود که حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در سانحه موضوع پرونده از حدود مسئولیت مندرج در آن اسناد بین‌المللی تبعیت می‌کند. لذا در این زمینه و صرف نظر از ایرادات و اشکالات آتی، به نظر می‌رسد که در پرونده مورد بحث، خواهان امکان مطالبه دیه را از شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران نداشته و در ارتباط با این شرکت، حکم قضیه می‌بایست با اتکا به حدود مسئولیت مندرج در مقررات کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی آن حل و فصل می‌گردید.

۳.۲. اشکال و تردید در رابطه با اقامه دعوا خارج از موعد قانونی

گفته شد که پرواز سانحه دیده موضوع پرونده به دلیل حکم مندرج در تبصره ماده واحده مندرج در «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در مورد پروازهای خارج از کشور است. اما پرسش آن است که مقصود و منظور لایحه قانونی از ذکر اینکه حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور تابع حدود مسئولیت شرکت مذکور در مورد پروازهای خارج از کشور می‌باشد، چه بوده است؟ آیا هدف از ذکر این نکته آن بوده که مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در خصوص پروازهای داخلی نیز کلاً تابع رژیم ورشو قرار گیرد و از تمام قواعد و مقررات این رژیم از جمله قواعد و مقررات شکلی آن پیروی نماید؟ یا آنکه این چنین بیانی صرفاً ناظر به آن دسته از قواعد و مقرراتی از رژیم ورشو بوده که مبین میزان

مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی به شرح مندرج در ماده ۲۲ کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو (با در نظر گرفتن پروتکل ۱۹۵۵ لاهه) می‌باشند؟

در نگاه نخست، ظاهر عبارت «حدود مسئولیت» دلالت بر این می‌نماید که لایحه قانونی دامنه‌ای بسیار مضیق را در نظر داشته و انتخاب کرده است؛ به تعبیری دیگر، مقصود از عبارت مذکور، آن دسته از مقادیری است که به موجب آن مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به میزان مشخصی محدود شده است. در برابر اما احتمال مخالف نیز چندان بعید و دور از ذهن نیست زیرا نه تنها مقررات و قواعد مربوط به میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی به دیگر مقررات و قواعد مندرج در رژیم ورشو مرتبط و وابسته هستند و در کنار یکدیگر، کلی منسجم را شکل می‌دهند، برخی از مقررات و قواعد این رژیم نظیر آنچه در باب «درج شرط معاف‌کننده یا محدودکننده مسئولیت» (ماده ۲۳) یا «مهلت اقامه دعوا» (ماده ۲۹) و مهم‌تر از آنها، «مبنای مسئولیت» (ماده ۲۰) آمده است، در هر حال محدوده و قلمروی از مسئولیت متصدیان حمل و نقل هوایی را به تصویر می‌کشند. لذا با فرض صحت این تعبیر، به نظر می‌رسد که اقامه دعوا علیه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران دارای اشکال آیینی جدی بوده است زیرا بر طبق ماده ۲۹ کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو، هرگاه ظرف ۲ سال از تاریخ ورود به مقصد یا از تاریخی که هواپیما می‌بایست وارد می‌شد یا از تاریخی که حمل و نقل متوقف گردیده، اقامه دعوا به عمل نیابد، حق مطالبه خسارت زائل خواهد شد و از میان خواهد رفت.^{۱۷} به عقیده «جورج تامپکینز»،^{۱۸} چنانچه دعوی خسارت مطابق با قوانین آیینی محلی مربوط به شروع دعوا، در مهلت دو ساله مقرر آغاز نشود، هر دعوی تحت شمول کنوانسیون، مردود اعلام خواهد شد.^{۱۹} بدیهی است که در این صورت، نیازی به ایراد و اعتراض خواننده نیز نبوده و دادگاه مکلف است حتی بدون ایراد و اعتراض او به آن توجه کرده و رأی لازم را صادر نماید (شمس، ۱۳۸۹: ۱۹).

۴.۲. تفصیر خوانندگان و شیوه احراز آن

به گونه‌ای که ملاحظه می‌شود، وکیل خواهان مدعی است که و شرکت هواپیمایی ایران ایر و سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص وقوع حادثه منجر به فوت مرحوم م.ح.ق. مسئول و مقصر شناخته شده‌اند. دادگاه نخستین نیز بر این باور

^{۱۷}. گفتنی است که انفعال زیان‌دیدگان در اقامه دعوا و مطالبه خسارت همواره ناشی از عدم آگاهی آنان از قوانین و مقررات نبوده بلکه در موارد به خصوصی معلول عوامل فرهنگی است که از آن به میل به مدارا یاد می‌شود. برای دیدن تحقیقی جالب توجه در این رابطه، بنگرید به مقاله زیر: میرشکاری، عباس، عبدی، مونا و ملکی، نفسیه (۱۴۰۴). «میل به مدارا: بررسی تطبیقی عوامل فرهنگی مؤثر بر انفعال زیان‌دیدگان در طرح دعوی مسئولیت مدنی»، فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، دوره ۸، شماره ۲۷.

^{۱۸}. George N. Tompkins.

^{۱۹}. در این رابطه بنگرید به منبع زیر:

است که حسب محتویات پرونده، تقصیر خواندگان محرز می‌باشد. با این همه دادگاه هیچ گونه اشاره‌ای به این نکته ندارد که تقصیر مورد نظر چگونه و به چه ترتیبی احراز گردیده و حسب کدام قسمت از محتویات پرونده این تقصیر خواندگان محرز می‌باشد. برای نمونه، آیا احراز تقصیر از طریق جلب نظر کارشناسی بوده است؟ و یا آنکه در این خصوص به مفاد گزارش‌های «بررسی ایمنی» توجه شده است؟

نکته قابل تأمل آن است که چنانکه گفته شد، اگر عبارت «حدود مسئولیت» در «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» دلالت بر تبعیت از تمامی مقررات مندرج در رژیم ورشو نماید، آنگاه باید گفت که اساساً در این سانحه نیازی به احراز تقصیر شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سخن گفتن از تقصیر این شرکت به عنوان متصدی حمل و نقل هوایی نبوده است زیرا که تقصیر متصدی حمل هوایی در این کنوانسیون مفروض است و مسافر هم ملزم به اثبات تقصیر او نمی‌باشد (Mamdouh Ali Alhoudaili, 2005: 95).

به عکس در باب تقصیر سازمان هواپیمایی کشوری، وضعیت متفاوت به نظر می‌رسد و احراز تقصیر این سازمان بر مبنای ماده ۱ قانون مسئولیت مدنی ضرورت داشته و لازم بوده است لیکن در این خصوص نیز مشخص نیست که تقصیر سازمان مزبور چگونه احراز گردیده و چه مدارک و دلایلی مستند آن قرار گرفته است. آیا محرز بودن تقصیر سازمان هواپیمایی کشوری ناشی از غیرفعال بودن «سیستم فرود ایزاری» بوده است؟ و آیا صرف غیرفعال بودن سیستم مزبور به منزله تقصیر می‌تواند تلقی گردد؟ درست است که در آن برهه، سازمان هواپیمایی کشوری به موجب بند الف ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری، موظف به ایجاد، توسعه، بهره‌برداری و نگهداری فرودگاه‌ها و دستگاه‌های ناوبری و مخابراتی، رادیویی و تلگرافی و تلفنی مخصوص تنظیم رفت و آمد هواپیماها بوده اما دادگاه هرگز به این گونه پرسش‌ها پاسخ نداده است که تقصیر سازمان هواپیمایی کشوری در این سانحه چگونه تحقق یافته است و احراز آن چگونه و به چه ترتیب بوده است؟

علاوه بر این از ماده ۵۲۹ قانون مجازات اسلامی این چنین برداشت می‌شود که در کلیه مواردی که تقصیر موجب ضمان مدنی یا کیفری است، علاوه بر ضرورت احراز تقصیر، لازم است که استناد نتیجه حاصله به تقصیر مرتکب نیز احراز گردد؛ چنانکه می‌خوانیم:

«در کلیه مواردی که تقصیر موجب ضمان مدنی یا کیفری است، دادگاه موظف است استناد نتیجه حاصله به تقصیر مرتکب را احراز نماید».

۵.۲. نسبت میان وظیفه نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری و مسئولیت سازمان مزبور در سوانح هوایی

درحالی که دادگاه نخستین عقیده بر این داشته است که تقصیر خواندگان حسب محتویات پرونده محرز می‌باشد، دادگاه تجدیدنظر در مقام رسیدگی به تجدیدنظرخواهی سازمان هواپیمایی کشوری از مقام نظارتی و مسئولیت سازمان مزبور نسبت به تمامی پروازهای هواپیمایی کشور یاد می‌کند.^{۲۰} این اشاره دادگاه تجدیدنظر بیشتر یادآور بند ب ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری است که به موجب آن، نظارت بر فعالیت هواپیمایی کشوری طبق مقررات مربوط به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابت‌های مضره بین متصدیان حمل‌ونقل هوایی و حفظ مصالح عمومی از وظایف عمده این سازمان عنوان شده است. اما برخلاف دادگاه نخستین که از محرز بودن تقصیر سازمان هواپیمایی کشوری یاد می‌کرد، دادگاه تجدیدنظر به ذکر این نکته نیز نمی‌پردازد که در سانحه پرواز شماره ۲۹۱، عدم نظارت سازمان مزبور محرز می‌باشد. دادگاه تجدیدنظر صرفاً مقام نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری را مورد اشاره قرار داده است. بدیهی است که صرف عدم نظارت سازمان هواپیمایی کشوری نیز نمی‌تواند به منزله تحقق مسئولیت مدنی این سازمان قلمداد گردد و لازم است که میان عدم نظارت و وقوع سانحه رابطه سببیت احراز شود.

وانگهی نکته حائز اهمیت آن است که سبب در مسئولیت حقوقی و احراز مسئولین یا مقصرین سانحه هرگز نمی‌تواند تنه به تنه اسباب سانحه و عوامل مؤثر بر وقوع آن از منظر «بررسی ایمنی» یا «بررسی فنی» حرکت نماید. «بررسی ایمنی» و «بررسی فنی» در سوانح هوایی از اصول و قواعد ویژه‌ای تبعیت می‌کند. برای نمونه در چنین نظامی، عوامل و اسباب دخیل در وقوع سانحه ممکن است به عنوان «اسباب احتمالی»^{۲۱} معرفی شوند یا شامل عامل یا عوامل پنهان، غیر مستقیم و مداخله‌گر باشند، حال آنکه بررسی حقوقی به سختی اسبابی چون اسباب پنهان، غیر مستقیم یا دورتر را مورد بررسی و ملاحظه قرار می‌دهد بلکه اغلب به دنبال آن است تا مسئول‌ترین شخص یا اشخاص را بیابد؛ بدین جهت مفهوم سبب در «بررسی ایمنی» و بررسی حقوقی، نابرابر و غیرهمسان به نظر می‌رسد (صادقی، ۱۳۹۶: ۲۰۲).

۶.۲. میزان مسئولیت هریک از خواندگان

قطع نظر از ایرادات و اشکالاتی که تاکنون به میان آمد و با فرض اینکه مسئولیت پرداخت دیه مورد مطالبه متوجه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری باشد و جنایت مستند به هر دو عامل به شمار آید، این پرسش مطرح می‌شود که هریک از آنها تا چه میزان مسئول پرداخت خواهند بود؟

^{۲۰} درست آن بود که دادگاه به جای اشاره به عبارت «پروازهای هواپیمایی کشور» به تعبیری چون «پروازهای هواپیمایی کشوری» اشاره می‌کرد زیرا سازمان هواپیمایی کشوری نظارت یا مسئولیتی در قبال تمامی پروازهای هواپیمایی در کشور ندارد. اعمال صلاحیت، اختیارات و حقوق این سازمان مشتمل بر تمامی پروازهای هواپیمایی در کشور نمی‌شود بلکه محدود به «هواپیمایی کشوری» بوده و این اصطلاح نیز دارای مفهوم و معنای به خصوصی می‌باشد و در این میان قدر مسلم آن است که پروازهای هواپیمایی نظامی در کشور را دربر نمی‌گیرد.

^{۲۱} Probable causes.

می‌دانیم که بر طبق ماده ۵۳۳ قانون مجازات اسلامی، «هرگاه دو یا چند به نحو شرکت سبب وقوع جنایت یا خسارتی بر دیگری گردند، به طوری که آن جنایت یا خسارت به هر دو یا همگی مستند باشد، به طور مساوی ضامن می‌باشند». از این ملاک، یعنی «تساوی مسئولیت» در ماده ۵۲۶ قانون مزبور نیز پیروی شده است با این تفاوت که در ماده اخیر، در صورتی که تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد، هریک به میزان تأثیر رفتار خود مسئول خواهد بود:

«هرگاه دو یا چند عامل، برخی به مباشرت و بعضی به تسبیب در وقوع جنایتی تأثیر داشته باشند، عاملی که جنایت مستند به اوست، ضامن است و چنانچه جنایت مستند به تمام عوامل باشد، به طور مساوی ضامن می‌باشند مگر تأثیر رفتار مرتکبان متفاوت باشد که در این صورت هریک به میزان تأثیر رفتارشان مسئول هستند».

البته به عقیده برخی از نویسندگان، هریک از دو ماده ۵۳۳ و ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی، نماینده دو دیدگاه مختلف در باب موضوع نحوه تقسیم مسئولیت بین عاملان زیان به شمار می‌روند (کاظمی و قسمتی تبریزی، ۱۴۰۲: ۲۸۱).

به نظر می‌رسد که در این پرونده، دادگاه نخستین و تجدیدنظر، هر دو از نظریه تساوی در مسئولیت پیروی کرده و پرداخت دیه متوفی را به نسبت سهم خواهان به طور مساوی به عهده شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری قرار داده‌اند. در حقیقت در اینجا نیز رأی دادگاه همچون قانون و قرارداد، مبهم بوده و نیازمند تفسیر است و تفسیر مناسبی که در این خصوص می‌توان ارائه داد آن است که از نظر دادگاه نخستین و تجدیدنظر، دلیلی بر زیادت تأثیر رفتار یکی از مرتکبان نسبت به دیگری موجود نبوده و باید به تساوی مسئولیت حکم داد، همچون حکم قانون مدنی در باب حیات مباحات (ماده ۱۵۳ قانون مدنی)^{۲۲} و حکم این قانون در خصوص تقسیم موصی به میان موصی لهم متعدد و محصور (ماده ۸۵۳).^{۲۳}

با این همه نگارنده بر این باور است که اصلح آن بود که دادگاه نخستین تصریح می‌نمود که تقسیم مسئولیت بین عاملان زیان به چه ترتیب بوده و دادگاه از چه نظریه‌ای در این خصوص پیروی کرده است؟ علاوه بر این، چنانچه ملاحظه می‌شود، استناد دادگاه به قانون مجازات اسلامی صرفاً به مواد ۴۴۸-۴۵۰-۴۵۲ می‌باشد که موضوع مواد ۴۴۸ الی ۴۵۱، تعریف دیه و موارد آن بوده و ماده ۴۵۲ نیز صرفاً در مقام بیان این نکته است که دیه حسب مورد حق شخصی مجنی علیه یا ولی دم است و احکام و آثار مسئولیت مدنی یا ضمان را دارد و ذمه مرتکب جز با

^{۲۲} هرگاه نه‌ری، مشترک مابین جماعتی باشد و در مقدار نصیب هریک از آن‌ها اختلاف شود، حکم به تساوی نصیب آنها می‌شود، مگر اینکه دلیلی بر زیادتی نصیب بعضی از آنها موجود باشد.

^{۲۳} عقیده بر امکان تفسیر رأی دادگاه، همچون قرارداد و قانون و نیز استناد به ماده ۱۵۳ و ۸۵۳ قانون مدنی در فرض این مسأله، هر دو به استاد ارجمند، جناب آقای دکتر حسن جعفری تبار، تعلق دارد و نگارنده آن را در نتیجه گفتگوی شفاهی با آن استاد ارجمند به خاطر سپرده و با کسب اجازه از ایشان در اینجا نقل کرده است.

از دیگر اشکالات و ایراداتی که می‌توان در کنار سبک نگارش دادنامه‌ها به آن پرداخت، ضرورت «استدلال در احکام دادگاه‌ها» است. در حقیقت با گذشت از اینکه استناد دادگاه نخستین به «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱» خطا و نادرست بوده است، مسأله «مستدل بودن احکام دادگاه‌ها» نیز شایان توجه است. این مسأله امری است که با ضرورت «استناد به مواد قانون و اصول» یا «مستند بودن احکام دادگاه‌ها به مواد قانون یا اصول» نیز متفاوت می‌باشد. بر طبق اصل ۱۶۶ قانون اساسی ایران، احکام دادگاه‌ها باید مستدل و مستند به مواد قانون و اصولی باشد که بر اساس آن حکم صادر شده است. اگر نیک در رأی دادگاه نخستین بنگریم، درخواستیم یافت که به غیر از شش خط نخست رأی که بیان خواسته دعوا و ماحصل ادعای وکیل خواهان بوده و به استثنای پنج خط پایانی که حکم به ورود دعوا و ذکر مستندات حکم و اعلام محکومیت خواندگان و حضوری بودن رأی و قابلیت تجدیدنظرخواهی آن است، تمام کوشش و رسیدگی دادگاه محترم به سه خط خلاصه و محدود شده است و همین سه خط در حقیقت عصاره فکری و جوهره وجودی دادنامه به شمار می‌رود. بنابراین پرسشی که مطرح می‌شود این است که آیا به واقع این رأی را می‌توان از منظر قانون اساسی، رأیی مستدل خواند؟ به تعبیری، چگونه می‌توان عقیده داشت رأیی که دادگاه صادر و تسلیم کرده است از پشتوانه منطقی و استدلالی بهره‌مند است؟ آن هم در پرونده‌ای که مربوط به یک سانحه هوایی بوده و نزدیک به نیم قرن از وقوع آن می‌گذرد و احتمالاً دسترسی به مدارک و مستندات مربوط به آن اگر نه ناممکن، با دشواری همراه بوده است. به نظر می‌رسد که دادنامه دادگاه نخستین و همچنین دادنامه تجدیدنظر، فاقد قوت استدلالی است و دلیل‌آوری کافی و مناسب ندارند.^{۲۷} در این میان، هر دو دادگاه می‌توانستند افزون بر پاسخ به مسائل و پرسش‌هایی که پیشتر مطرح گردید، از دلایلی چند به عنوان پشتوانه استدلالی رأی خود یاد می‌کردند، نظیر آنکه:

- ۱- غرامت فوت بسیاری از فوت‌شدگان این پرواز در همان سال‌های نخست وقوع سانحه جبران‌گرددیده است و اینک اصل عدم تبعیض مقتضی آن است که غرامت مورد مطالبه خواهان این دعوا نیز بلاجبران باقی نماند و همانند دیگر مسافران جبران شده و حکم به آن داده شود.
- ۲- تصویب «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور» متعاقب وقوع سانحه موضوع پرونده خود ادلّ دلیل بر مسئولیت شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در این پرونده به شمار می‌رود.

^{۲۷}. برای دیدن مباحث بیشتر پیرامون آرای مستدل و مستند و مسائلی نظیر ضمانت اجرای صدور رأی غیر مستدل یا مستند و همچنین موضوع «اتقان آراء قضایی»، بنگرید به مقاله زیر:

شریعت باقری، محمدجواد (۱۴۰۴)، «در جستجوی آراء مستدل و مستند؟ یا اتقان آراء قضایی؟»، دو فصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی، دوره ۴، شماره ۸.

علاوه بر این موارد، جای داشت که دادگاه به این نکته توجه می‌نمود که آیا شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران یا شرکت بیمه در طول سال‌های پس از وقوع سانحه دعوایی را به طرفیت سازمان هواپیمایی کشوری و دیگر اشخاص جهت دریافت بخشی از غرامت پرداختی اقامه کرده‌اند؟ عدم طرح دعوا از سوی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و یا عدم طرح دعوا از سوی شرکت بیمه به طرفیت سازمان هواپیمایی کشوری در طول‌های سال پس از وقوع سانحه خود می‌توانست دلیلی بر این امر باشد که مسئولیت جبران غرامت ناشی از این سانحه می‌بایست به طرف شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران کانالیزه شده و تخصیص گردد؛ لذا مطالبه آن از سازمان هواپیمایی کشوری، توجیهی نداشته و موجبی بر این امر نخواهد بود.

نتیجه‌گیری

از آنچه در این مقاله در ارتباط با سانحه پرواز شماره ۲۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و پرونده مرتبط با آن به خواسته مطالبه دیه مسافر متوفی به میان آمد، می‌توان به ملاحظات و پرسش‌های ذیل به عنوان برخی از نتایج و یافته‌های مقاله اشاره کرد:

۱- وجود مصوباتی در حقوق ایران در پی وقوع سوانح هوایی دلالت بر این واقعیت مهم می‌نمایند که سوانح هوایی - با وجود بسامد بسیار ناچیزی که دارند - به علل گوناگونی همچون حجم گسترده و بالای زیان و یا مطالبات بین‌المللی، محتملاً اقتضای آن را دارند که دعاوی احتمالی ناشی از آن در زمینه مطالبه خسارات از طریق تمهید رویکردی ویژه و موردی حل و فصل گردند. البته این چنین رویکردی می‌تواند علاوه بر گذشته یا ماقع، سوانح هوایی آتی را نیز تحت تأثیر قرار دهد و با خود تحولی جدید را در زمینه حقوق زیان به ارمغان آورد.

۲- سانحه پرواز شماره ۲۹۱ مورخ ۱۳۵۸/۱۱/۱ به تصریح مشمول «لایحه قانونی راجع به تعیین حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران در پروازهای داخلی کشور»، مصوب ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ بوده است.

۳- با وجود اینکه سانحه پرواز مزبور مشمول لایحه اخیر بوده، دادگاه عمومی حقوقی شعبه ۱۸۰ مجتمع قضایی شهید مطهری تهران به اشتباه «قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی» مصوب ۱۳۹۱ را مستند حکم خود قرار داده است.

۴- مقصود از عبارت «حدود مسئولیت شرکت هواپیمایی ملی ایران» در لایحه قانونی مورخ ۱۳۵۸/۱۲/۲۲ و تبعیت این حدود در پروازهای داخل کشور از حدود مسئولیت شرکت مذکور در مورد پروازهای خارج از کشور چه بوده است؟ آیا این بیان تنها دلالت بر مقادیر و میزان مسئولیت آن شرکت داشته یا علاوه بر آن، شامل دیگر مقررات کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل اصلاحی آن، نظیر مقررات مربوط به اقامه دعوا در مهلت ۲ ساله نیز

بوده است؟ در این خصوص تردید وجود دارد و جای داشت که دادگاه به این نکته توجه می‌نمود و یا به آن پاسخ مناسب می‌داد.

۵- در این پرونده، سازمان هواپیمایی کشوری نیز در زمره خواندگان دعوا بوده و در کنار متصدی حمل و نقل هوایی، حکم بر محکومیت آن صادر شده است. از نظر دادگاه نخستین، تقصیر خواندگان از جمله سازمان مزبور حسب محتویات پرونده محرز بوده است. با این همه، مستند یا دلیلی بر احراز تقصیر سازمان یا شیوه آن، همچون توسل به کارشناسی یا مفاد گزارش «بررسی ایمنی» ملاحظه نمی‌شود.

۶- میزان مسئولیت هریک از محکومان پرونده، یعنی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری مشخص نیست، هرچند که به نظر می‌رسد هر دو دادگاه نخستین و تجدیدنظر از نظریه تساوی در مسئولیت پیروی کرده‌اند. با این همه شایسته بود که دادگاه نخستین با توجه به ملاک ماده ۱۹ قانون آیین دادرسی کیفری است حدود مسئولیت هر محکوم علیه را مطابق مقررات مشخص می‌نمود.

۷- دادنامه دادگاه نخستین و تجدیدنظر علاوه بر اینکه از منظر استناد به قانون حاکم بر پرونده، با خطا یا اشکال روبرو هستند، به لحاظ سبک نگارش و در شکل نیز ادبیات چندان مفهوم و روشنی ندارند و علاوه بر آن، از پشتوانه استدلالی و منطقی بهره‌مند نبوده و خود را با این ضرورت قانون اساسی هماهنگ نمی‌بینند.

علی‌هذا با عنایت به مراتب فوق، به نظر می‌رسد که دادنامه شعبه ۱۸۰ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مطهری تهران و در تأیید آن، دادنامه شعبه ۵۶ دادگاه تجدیدنظر استان تهران، تنها با موازین اخلاقی، متطابق بوده و متحد هستند لیکن از منظر تحلیل‌های حقوقی، قابل انتقاد می‌نمایند. این مقاله در پی اثبات نتایج مزبور بوده است.

فهرست منابع

فارسی

۱. روزنامه اطلاعات، سه‌شنبه دوم بهمن ماه ۱۳۵۸، شماره ۱۶۰۵۶.
۲. شریعت باقری، محمدجواد (۱۴۰۴)، «در جستجوی آراء مستدل و مستند؟ یا اتقان آراء قضایی؟»، دو فصلنامه نقد و تحلیل آراء قضایی، دوره ۴، شماره ۸. Doi: [10.22034/analysis.2026.733546](https://doi.org/10.22034/analysis.2026.733546)
۳. شمس، عبدالله (۱۳۸۹)، آیین دادرسی مدنی، دوره پیشرفته، جلد سوم، چاپ هجدهم، تهران: انتشارات دراک.
۴. صادقی، میلاد (۱۳۹۶)، قواعد حقوقی بررسی سوانح و حوادث هوایی، تهران: دانشگاه تهران.
۵. صادقی، میلاد، صبحی، حسین و نجفی، وحیده (۱۴۰۴)، «تأخیر در سفرهای هوایی و جبران خسارت ناشی از آن (بررسی و نقد دادنامه شماره ۹۸۰۹۹۷۲۱۶۳۸۰۲۱۱۵ شعبه ۲۱۳ دادگاه عمومی حقوقی مجتمع قضایی شهید مفتاح تهران)»، از مجموعه مقالات کتاب «حقوق مسئولیت مدنی؛ توجیه و نقد رویه قضایی»، به کوشش عباس میرشکاری، مرکز مطبوعات و انتشارات قوه قضاییه.
۶. کاتوزیان، ناصر (۱۳۹۰)، قانون مدنی در نظم حقوقی کنونی، چاپ سی و یکم، تهران: نشر میزان.
۷. کاظمی، محمود و قسمتی تبریزی، علی (۱۴۰۲)، «نحوه تقسیم مسئولیت بین عاملان زیان در فقه اسلامی و قانون مجازات اسلامی سال ۱۳۹۲»، مجله حقوقی دادگستری، دوره ۸۷، شماره ۱۲۲.
۸. محمدی، محمد (۱۳۲۳)، فرهنگ ایرانی و تأثیر آن در تمدن اسلام و عرب، تهران: چاپخانه پیمان.
۹. میرشکاری، عباس، عبدی، مونا و ملکی، نفسیه (۱۴۰۴)، «میل به مدارا: بررسی تطبیقی عوامل فرهنگی مؤثر بر انفعال زیان‌دیدگان در طرح دعوی مسئولیت مدنی»، فصلنامه تحقیق و توسعه در حقوق تطبیقی، دوره ۸، شماره ۲۷.

Doi: [10.22034/law.2024.2044190.1475](https://doi.org/10.22034/law.2024.2044190.1475)

References

1. Alhoudaili, Mamdouh Ali (2005), **Air Carrier Liability- Unfinished Unification of Private International Air Law**. Institute of Air and Space Law, Faculty of Law, McGill University, Montreal, Quebec, Canada.
2. Brief of Amicus Curiae Paul Stephen Dempsey in Support of Appellee Qantas Airways Limited and Supporting Affirmance of District Court's Decision in the United States Court of Appeals for the Ninth Circuit.
3. Ettela'at Daily, Tuesday, January 2, 1980, No. 16056 (In Persian).
4. <https://www.aviationfile.com/21-january-1980-iranair-flight-291/>.
5. <https://www.baaa-acro.com/crash/crash-boeing-727-86-near-tehran-128-killed>.

6. Katouzian, Naser (2012), **Civil Code in Present Legal Order**, Thirty-One Edition, Tehran: *Mizan* Publishing (In Persian).
7. Kazemi, Mahmoud and Ghesmati Tabrizi, Ali (2023), “The Apportionment of Damages between Tortfeasors in Fiqh and Iranian Islamic Penal Code of 1392”, **The Judiciary’s Law Journal**, Volume 87, Issue 122 (In Persian).
8. Mirshekari, Abbas, Abdi, Mona and Maleki, Nafiseh (2025), “Tendency to Tolerance: A Comparative Study of Cultural Factors Affecting the Passivity of Injury Victims in a Tort Action” **Journal of Research and Development in Comparative Study**, Volume 8, No. 27 doi: [10.22034/law.2024.2044190.1475](https://doi.org/10.22034/law.2024.2044190.1475) (In Persian).
9. Mohammadi, Mohammad (1944), **Iranian Culture and Its Impact on Islam and Arab Civilization**, Tehran: *Peyman* Publishing (In Persian).
10. Sadeghi, Milad (2017), **The Legal Rules of Air Accidents and Incidents Investigation**, Tehran: University of Tehran (In Persian).
11. Sadeghi, Milad, Sobhi, Hossein and Najafi, Vahideh (2025), “Delay in Air Travels and Compensation for Resulting Damage: A Review and Critique of the Judgment No. 9809972163802115 of Tehran’s Public Civil Court at *Shahid Mofatteh* Judicial Complex”, In “**Civil Liability Law; Justification and Critique of Judicial Precedents**”, Edited by the Abbas Mirshekari, *Ghoveyeh Ghazaieyeh* Press and Publishing (In Persian).
12. Shams, Abdollah (2011), **Civil Procedure**, Advanced Course, Volume 3, Eighteenth Edition, Tehran: Derak Publishing (In Persian).
13. Shariat Bagheri, Mohammad Javad (2026), “In Search of Reasoned and Documented Court’s Decisions? Or the Firmness of Judicial Decisions?” **Analysis of Judicial Decisions Journal**, Volume 4, Issue 8 doi: [10.22034/analysis.2026.733546](https://doi.org/10.22034/analysis.2026.733546) (In Persian).

دانشگاه شهید بهشتی
پایز شده باشد
انتظار انتشار
ویراستاری نشده
Accepted | Awaiting Publication | Early Version | Not Copyedit