

اظهارنظر تعدادی از مسوولان قضایی، هواپیمایی و بیمه کشور موجب شد تا جهت تنویر اذهان عمومی، خصوصا بازماندگان حادثه سقوط پرواز شماره ۷۹۰۸ توپولف ۱۵۴ و اولیای دم و درگذشتگان به نکاتی چند اشاره شود:

اولا باید توجه داشت که برای طرح هرگونه دعوی اعم از کیفری و حقوقی و مطالبه خسارات به قائم مقامی از فوت شدگان حادثه پرواز ۷۹۰۸ باید ابتدا به ساکن، اولیای دم قانونی آنها نسبت به اخذ گواهی حصروراثت از مراجع ذی صلاح قضایی (شورای حل اختلاف(۱)) اقدام نمایند. با توجه به تفاوت ادیان فوت شدگان حادثه در زمان سقوط هواپیما(۲) و تشریفات که برای صدور گواهی حصروراثت لازم است (در برخی موارد حداقل به سه ماه وقت نیاز است) بهتر است که بازماندگان حادثه قبل از هر چیز نسبت به تعیین اولیای دم قانونی فوت شدگان و دریافت گواهی حصروراثت اقدام نمایند. البته این موضوع مانع از این نیست که در همین اثناء اولیای دم با مراجعه به مراجع قضایی و انتظامی مربوطه، جهت طرح دعوی و تشکیل پرونده، برای بررسی علل حادثه و تعقیب متخلفان و مقصران احتمالی و جبران خسارات وارده اقدام نمایند.



صرفنظر از اینکه خواهان وفق

مفاد کنوانسیون ورشو اختیار انتخاب محل طرح دعوی را در چهار مورد دارد، به نظر بهترین موقعیت برای تظلم دادرسی عمومی صالحه جهت پیگیری شکایات کیفری و دادگاه حقوقی ذی صلاح در تعیین خسارات وارده در طرح دعوی علیه شرکت متصدی حمل و نقل، محل اقامت متصدی حمل و نقل (تهران) می باشد(۳). به رغم اینکه قانون آیین دادرسی کیفری، دادرسی محل وقوع جرم(۴) را صالح در رسیدگی دانسته و اظهارنظر احد از مقامات قضایی شهر قزوین نیز موید همین معنی است اما با توجه به کلیات علم اصول استنباط احکام خصوصا اینکه کنوانسیون مذکور و ماده واحده اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ورشو خاص سابق و قانون آیین دادرسی کیفری عام لاحق می باشد که در مقام تعارض هیچ گاه خاص سابق عام لاحق را فسخ نکرده بلکه تخصیص می دهد. بنابراین به نظر محاکم دادگستری و دادرسی عمومی و انقلاب صالح در رسیدگی به تمامی دعاوی مربوط به سقوط پرواز شماره ۷۹۰۸ محاکم تهران است.

ثانیا منطبق با قانون مجازات اسلامی هرگاه به علت بی احتیاطی، بی مبالائی، عدم رعایت نظامات دولتی، عدم مهارت خلبان یا متصدی وسیله حمل و نقل هوایی حادثه ای ایجاد گردد که منتهی به قتل غیرعمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیای دم محکوم می شود(۵) و مجازات مقرر مذکور قابلیت تبدیل به جزای نقدی را نداشته(۶) و مقصر در حادثه هوایی باید سایر خسارات مالی وارده بر اولیای دم را نیز که متعاقبا بیان خواهد گردید جبران نماید.

اصولادر سوانح هوایی تمامی اطلاعات مربوط به پرواز اعم از جعبه های سیاه، نوار مکالمات

خلبان، تعمیرات قسمت فنی فرودگاه، اطلاعات جمع آوری شده از مهندسی قابلیت پرواز سازمان هواپیمایی کشوری و سایر موارد خصوصا ضرورت عمل ۲۰ تن بنزین (!) پس از بازخوانی در اختیار کمیته سوانح قرار داده می شود تا با بررسی عوامل موثر در حادثه توسط کارشناسان مربوطه که گاهی شش ماه نیز به طول می انجامد علت اصلی سانحه به اطلاع عموم و مقامات ذی صلاح برسد. بدیهی است پس از شناسایی عوامل موثر در حادثه هر کدام از مرتکبان باید به میزان قصور خود مسوولیت حقوقی و قضایی مربوطه را به عهده گیرند.

ثالثا اگر به داخل دفترچه بلیت صادره توسط شرکت هواپیمایی کاسپین توجه شود عبارت بند دوم از شرایط قرارداد صراحتا بیان داشته حمل و نقلی که طبق این شرایط انجام گیرد، تابع مقررات و محدودیت های مربوط به مسوولیت مقرر در پیمان ورشو خواهد بود. مگر اینکه چنین حمل و نقلی همانطور که در پیمان مزبور تعریف شده از نوع حمل و نقل بین المللی نباشد.

پس با مذاقه به این عبارت و نوع پرواز شماره ۷۹۰۸ که بین المللی بوده است (۷) می توان چنین استنباط نمود که طرفین قرارداد خرید بلیت شرکت هواپیمایی و مسافر خود را ملزم به شروط مندرج در پیمان ورشو (سال ۱۹۲۹ میلادی) که به منظور یکسان کردن برخی از مقررات حمل و نقل هوایی بین المللی تنظیم شده و سایر پروتکل های الحاقی از قبیل: لاهه (سال ۱۹۵۵ میلادی)، گوادالاخارا (سال ۱۹۹۱ میلادی)، گواتمالاسیتی (سال ۱۹۷۱ میلادی) نموده اند. مقصود از عبارت «مسوولیت» در بند دوم فوق و کنوانسیون ورشو که ایران نیز به آن ملحق شده (۸) عبارت است از خسارات ناشی از فوت (دیه)، تمامی خسارات وارده بر بار و لوازم مسافر (۹)، هزینه های تدفین و تمامی خسارات معنوی (۱۰).

صرفنظر از اینکه در میان حقوقدانان و فقها در خصوص ماهیت حقوقی دیه اختلاف نظر وجود دارد و اصولا اینکه پرداخت دیه نوعا مجازات است یا جبران خسارت از حوصله این مقال خارج است اما اگر مطالبه آن را حق مسلم اولیای دم و ورثه قانونی متوفیان حادثه مرقوم بدانیم، می توان چنین بیان داشت که در کنوانسیون ورشو صراحتا محدودیت هایی برای محاکم در آزای محکومیت بیش از مبلغ ۱۲۵ هزار فرانک پوانکارا (۱۱) معادل ۲۰ هزار دلار برای هر مسافر در نظر گرفته شده است اما با توجه به میزان تغییرات ارزش جهانی دلار و قراردادهای بیمه داخلی می توان مبلغ دیه مقرر در مقررات داخلی کشور که در سال جاری حسب دستورالعمل های صادره به میزان ۴۰۰ میلیون ریال برای هر نفر در نظر گرفته شده، استناد نمود. این موضوع همان مطلبی است که اخیرا تعدادی از مسوولان بیمه به آن اشاره کرده اند اما گویا به علت سهل انگاری به تاریخ وقوع حادثه که در ماه حرام (رجب) (۱۲) اتفاق افتاده توجه نشده است. حسب قانون مجازات اسلامی در صورتی که قتل (اعم از عمد، شبه عمد یا خطایی محض) در ماه حرام اتفاق افتاد تغلیظ دیه به میزان یک سوم محاسبه می گردد (۱۳) و با توجه به مهلت دو ساله ای که قانون مرقوم برای پرداخت دیه در چنین مواردی در نظر گرفته، (۱۴) میزان پرداخت در حین الاداء محاسبه می گردد. (۱۵) پس به نظر دیه متعلقه برای هر نفر در حال حاضر به میزان ۵۳۰ میلیون ریال بوده که با توجه به تغییر احتمالی ارزش آن در سال های آتی، در صورت عدم پرداخت به موقع توسط شرکت بیمه و مسوول مقصر متعاقبا افزایش خواهد یافت. البته باید به بایدها و نبایدها عدم الحاق ایران به کنوانسیون مونترال و الحاق سایر کشورها از جمله استرالیا، ارمنستان، کانادا و آمریکا به کنوانسیون فوق توجه نمود. بعضا در میان مسافران اشخاصی بودند که تابعیت مضاعف و اقامتگاهی به جز ایران را دارا بوده اند. پس با توجه به امتیازات و محدودیت هایی که کنوانسیون مونترال به کشورهای عضو اعطا می نماید با طرح دعوی نزد کشورهای مذکور می توان به مراتب خسارات بیشتری را از متصدی حمل و نقل مطالبه کرد. اشخاصی که اقامت یا تابعیت موثر عزیز از دست رفته ایشان یکی از کشورهای عضو کنوانسیون مونترال باشد می توانند با استناد به قاعده پنجم کنوانسیون (محل اقامتگاه متوفی) در کشورهای مذکور به دادگاه ها مراجعه نموده و با توجه به مصوبات کنوانسیون مونترال و معاهده «پاتا» با فرض اینکه کشور مذکور شرایط حق برداشت ویژه را پذیرفته باشد؛ با عنایت به تغییر شاخص دلار به میزان ۱۵۶/۰۰۰ دلار بابت خسارت فوت هر نفر دریافت نمایند.



Hamid Ramezani

جهت جبران سایر خسارات مالی قانونی از جمله لوازم مسافر، هزینه مراسم تدفین و سایر خسارت های معنوی که به بازماندگان وارد شده می توان با ارائه اصول اسناد و مدارک و سوابق متوفیان که بعضا در پرواز مذکور اساتید دانشگاه، شاعر، دانشجو، قهرمانان ورزشی و تنی چند از عزیزان دیده شده اند به محاکم حقوقی مراجعه و با تقدیم دادخواست آنها را مطالبه نمود.

یکی از تعهداتی که اصولاً خطوط هواپیمایی و شرکت های تابعه به آن پایبند هستند این است که به محض مراجعه بازماندگان و عزاداران حادثه هواپیمایی مبلغی را به عنوان علی الحساب بابت هزینه های کفن و دفن پرداخت می نمایند. اما به هر حال باید به این مهم توجه داشت که هرگونه امضا مبنی بر رضایت جهت دریافت هرگونه وجهی می تواند به عنوان گذشت از شکایت و صرفنظر از تمامی حقوق مذکور تلقی گردد. پس بهتر است که قبل از هرگونه اقدام با احد از وکلای خبیره در این خصوص مشورت لازم به عمل آید.

متأسفانه نه تنها کشور ما ایران به کنوانسیون مونترال ملحق نشده بلکه هواپیمایی کاسپین نیز به رغم اینکه عضو اتحادیه «یاتا» می باشد تعهدات مربوط به شروط استفاده از حق برداشت ویژه را نپذیرفته است. در صورتی که اگر ایران و خطوط هواپیمایی با پذیرفتن عضویت کنوانسیون های مونترال و سایر شرایط پیمان هوایی «یاتا» و پرداخت اندکی حق بیمه می توانند به مراتب شرایط بهتری را برای جبران خسارات زیان دیدگان فراهم آورند.

\*وکیل پایه یک دادگستری

### پی نوشت:

- ۱- بند سوم از ماده ۱۱ قانون شورای حل اختلاف مصوب ۱۳۸۷/۵/۱۶
- ۲- با توجه به وحدت ملاک بند دوم از ماده واحده قانون اجازه رعایت احوال شخصیه ایرانیان غیرشیعه در محاکم مصوب ۱۳۱۲
- ۳- ماده ۲۸ کنوانسیون ورشو
- ۴- بند الف از ماده ۵۱ قانون آئین دادرسی کیفری مصوب ۱۳۷۸
- ۵- ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی
- ۶- تبصره ذیل ماده ۷۱۸ قانون مرقوم
- ۷- بند دوم از ماده یک کنوانسیون ورشو
- ۸- قانون اجازه الحاق دولت ایران به کنوانسیون ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ ورشو و پروتکل های الحاقی
- ۹- مواد ۱۷ و ۱۸ کنوانسیون ورشو

- ۱۰- ماده ۲۴ کنوانسیون فوق و مواد ۱ و ۶ قانون مسوولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹  
۱۱- ماده ۲۲ کنوانسیون  
۱۲- ماه های حرام عبارتند از: محرم، رجب، ذی القعدة و ذیحجه  
۱۳- ماده ۲۹۹ قانون مجازات اسلامی  
۱۴- ماده ۳۰۲ قانون مجازات اسلامی  
۱۵- بخشنامه شماره ۱۳۹۴۱ / ۷۸ / ۱ مورخ ۷۹/۱۲/۸ ریاست قوه قضائیه

<http://www.magiran.com/npview.asp?ID=1912008>

<http://farsi.iranahayer.com/index.php?news=896>