

پیرو انتشار خبر اعلام آمادگی شرکت بیمه طرف قرارداد هواپیمایی کاسپین در پرداخت خسارت به بازماندگان حادثه سقوط پرواز تویولف ۱۵۴ از تهران به مقصد ایروان و واکنش‌های قبلی مقامات قضایی کشور خصوصاً اظهارات اخیر وزیر راه موجبات تأمل بیشتری را در خصوص این واقعه فراهم آورد.

مجموع استنباط‌ها از قانون مجازات اسلامی و سایر بخشنامه‌ها، نظریات فقهی و دکترین حقوقی در این خصوص، همچنین رویه‌های قبلی شرکت‌های هواپیمایی و بیمه مؤید این مطلب است که سقف مبلغ قابل پرداخت بابت فوت هر مسافر به میزان دیه معینه سال وقوع حادثه که توسط قوه قضائیه تعیین می‌گردد می‌باشد. از طرفی مقررات شرعی تغلیظ دیه نیز به علت وقوع سانحه در ماه حرام (رجب) بر آن حاکم خواهد بود. به تعبیری با توجه به میزان مبلغ دیه تعیین شده در بخشنامه سال جاری قوه قضائیه و افزودن یک سوم به آن حدوداً مبلغ مورد نظر پانصد و سی میلیون ریال می‌باشد و با توجه به اینکه طبق اظهارات مسئولین بیمه ایران، بیمه مربوطه از نوع اتکائی بوده و شرکت بیمه ایران به تنهایی توان پرداخت کلیه خسارات را ندارد لذا می‌بایست خسارات وارده از بازار جهانی صنعت بیمه در لندن و قراردادهای منعقد شده تأمین گردد.

در تأیید فرمایشات دادستان کل کشور آیت الله دری نجف آبادی و با عنایت به عمومی بودن جرم و متعاقباً شکایت اولیاء دم حادثه به نظر می‌رسد که لازم است در اسرع وقت ضمن تشکیل پرونده قضایی نسبت به محاکمه مسئولین و مقصرین واقعه اقدام گردد. بدیهی است پس از اظهارنظر کارشناسی و قضایی قطعی در این خصوص مسئولین حادثه علاوه بر مجازات قانونی باید از عهده خسارات وارده نیز برآیند. تکلیف مجازات قانونی وفق نص صریح قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۷۵ مبنی بر اینکه: «هرگاه بی احتیاطی یا بی مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی یا عدم مهارت راننده (اعم از وسائط نقلیه زمینی یا آبی یا هوایی) یا متصدی وسایل موتوری منتهی به قتل غیر عمدی شود مرتکب به شش ماه تا سه سال حبس و نیز به پرداخت دیه در صورت مطالبه از ناحیه اولیاء دم محکوم می‌شود» واضح و مشخص است. ضمناً می‌بایست به شرایط تخفیف مجازات توجه لازم داشت. صرفنظر از دیه، منظور از خسارات بصورت کلی عبارتست از کلیه هزینه‌هایی که اولیاء دم به علت فوت عزیزشان متحمل شده‌اند. این خسارات اعم است از خسارات معنوی و مادی (هزینه تدفین و خسارات وارده بر بار) که از طریق تقدیم دادخواست به محکمه حقوقی مطالبه می‌گردد. علاوه بر این با توجه به اظهارات کلیه مسئولین هواپیمایی خصوصاً شخص وزیر راه، آقای مهندس ایلخانی و سایر مسئولین سازمان هواپیمایی کشوری دائر بر اینکه در حادثه هوایی مذکور فرض خطای خدمه پرواز منتفی است، می‌توان چنین بیان نمود که علت سانحه هوایی مورخ ۲۴ تیر ماه سال جاری از سایر حوادث هوایی که تاکنون در کشور اتفاق افتاده متمایز است. از طرفی مسئولیت مدنی به معنی مطلق و نامحدود به شرح مندرج در کنوانسیون ورشو و مقررات داخلی متوجه شخص و یا اشخاص مقصری است (اعم از حقیقی و حقوقی) که می‌بایست از عهده کلیه خسارات وارده برآیند و بدین جهت به نظر مبلغ بیست هزار دلار معینه در کنوانسیون ورشو به عنوان خسارت فوت بوده و جدای از تعهدات بیمه بر پایه سقف مبلغ دیه و قوانین مجازات اسلامی است.

در خبرها چنین نقل شد که وقوع انفجار در موتور چپ هواپیما و متعاقباً از کار افتادن موتور دوم و جدا شدن قسمتی از دم هواپیما موجب چرخش دوپست و هفتاد درجه ایی آن شده است که در اثر روشن ماندن موتور سوم با سرعتی بیش از دو برابر حد معمول در کمتر از یک دقیقه و هیجده ثانیه با زمین برخورد کرده است.

صرف نظر از این استدلال هنوز در این رابطه سئوالات فراوانی باقی است که بی پاسخ مانده اند.

۱- به چه علت هواپیما بیش از دو برابر سوخت مصرفی خود را حمل میکرده است؟

۲- چگونه است که حسب اظهار وزیر راه اعتبار مجوزهای پرواز سایر هواپیماهای توپولف شرکت کاسپین بر حسب ساعت پرواز (۱۰۸۵، ۴۷۸۲ و ۴۵۰۰) اعلام شده است، اما مجوز پرواز هواپیمایی که سقوط نموده بر حسب سال و لغایت سال ۲۰۱۱ میلادی اعلام شده است؟

۳- تأخیر یک ساعته هواپیما قبل از پرواز به چه علت بوده است؟

۴- آیا هنوز احتمال وقوع خرابکاری یا احتراق مواد منفجره در حادثه فوق وجود دارد؟

۵- مسئولیت شرکت معاینه کننده و تعمیر کار به چه میزان می باشد؟

پاسخ تمامی سئوالات مذکور و پرسشهای دیگری که هنوز باقی است می بایست بصورت رسمی توسط کمیته های تخصصی مربوطه و از طریق سازمان هواپیمایی کشوری به اطلاع مقامات صالح و عموم مردم برسد.

صرفنظر از کلیه ایراداتی که تا این لحظه بر اقدامات سازمان های هواپیمایی و پزشکی قانون وارد است اعم از اینکه طبق اوراق تنظیمی سازمان پزشکی قانونی قطعاتی از پیکر درگذشتگان به عنوان سمبولیک به بستگان تحویل داده شده است متأسفانه در اخبار از قول مسئولین نقل قول گردیده که آزمایش DNA بر روی اجساد انجام و جسد بیش از یکصد نفر از متوفیان به بستگان ایشان تحویل داده شده است و یا اینکه اصولاً سازمان پزشکی قانونی به چه عنوان موضوع شکایت و یا رضایت را در اوراق مربوطه گنجانده و در زمان تحویل اجساد به امضاء بستگان و نزدیکان متوفیان رسانده است. اظهارات اخیر مسئولین هوایی در خصوص عدم دخالت خدمه پرواز در وقوع حادثه را می توان به فال نیک گرفت و از دستگاه قضایی خصوصاً دادسرای صالح مربوطه تقاضا نمود تا مقصرین اصلی واقعه را تحت پیگرد قانونی قرار دهد. حادثه سقوط پرواز ۷۹۰۸ تهران - ایروان از نقطه نظرهای سیاسی، اجتماعی حقوقی و قضائی یکی از نادرترین سوانح هوایی کشور می باشد. اظهارات مدیریت کاسپین در توجیه عدم دلجویی و تسلیت به خانواده های بازماندگان به علت حضور برخی از نامزدها در مراسم مذهبی متوفیان، عدم احساس مسئولیت مسئولین مربوطه و عدم استعفاء آنها، با توجه به عمق فاجعه و اثرات روحی

آن بر افشار جامعه، عدم اعلام عزای عمومی توسط دولت، تداخل مسئولیتهای متصدی حمل و نقل و شرکت معاینه کننده هواپیما، خصوصاً عدم دخالت عامل انسانی به معنی خدمه پرواز در حادثه و متعاقباً تداخل و تعارض مقررات کنوانسیون ورشو با مقررات داخلی و مجازات اسلامی در باب دیه، فوت تعداد زیادی از هموطنان مسیحی و اتباع خارجی خصوصاً همسر سفیر قانونی گرجستان در ایران؛ مناسفانه همه و همه ویژگیهای خاصی را برای این حادثه ایجاد نموده است که تصمیمات دستگاه قضایی علاوه بر تألم خاطر بازماندگان می تواند نقطه عطفی را در رسیدگی به چنین وقایعی را فراهم آورد.

**هویک بهبو** \_ وکیل پایه یک دادگستری