



## Examining the Insurance Coverage of Air Accident Victims by Studying the Duties and Responsibilities of the Insurer with an Emphasis on Health Rights

Mehdi Ghafourizad<sup>1</sup>, Ali Radan Jebeli<sup>1\*</sup>, Hassan Paktinat<sup>1</sup>

1. Department of Private Law, Isfahan Branch (Khorasgan), Islamic Azad University, Isfahan, Iran.

### ABSTRACT

**Background and Aim:** The insurance company pays compensation on the number of passengers depending on the insurance coverage it has considered for the passengers. Airplane insurance includes airplane body insurance, passenger insurance, property insurance and insurance for people who suffered damage at the place of the plane crash

**Method:** This research is of a theoretical type and the research method is descriptive-analytical and the method of collecting information is library-based and by referring to documents, books and articles

**Ethical Considerations:** In this research, the principles of trustworthiness, honesty, neutrality and originality of the work have been respected.

**Results:** The findings show that in connection with the discussion of air accidents, in the country and other countries, the conflict of laws in international transportation has caused a lack of integrity in the interpretation of laws and in some places, the abuse of insurance companies in their obligations in international transportation and this The fact that there are gaps in the procedures for paying damages and compensation to passengers, deceased, etc. by insurance companies in different countries affects many people in regions and countries.

**Conclusion:** Article 1 of the law on determining the limits of responsibility of Iranian airlines approved in 2011 states that in domestic flights, the transportation of passengers can only be carried out in accordance with the Islamic Penal Code. According to the above article, the responsibility of the airline company towards passengers is determined in accordance with the Islamic Penal Code. As a result, the responsibility of the airline company and the determination of damages are determined based on the law of diyat contained in the Islamic Penal Code, like other intentional or accidental murders, by the court judge.

**Keywords:** Payment of Compensation; Rights of Victims; Insurer's Responsibility; Air Traffic Records

**Corresponding Author:** Ali Radan Jebeli; **Email:** [dr.aliradan@gmail.com](mailto:dr.aliradan@gmail.com)

**Received:** May 17, 2023; **Accepted:** October 08, 2023; **Published Online:** December 21, 2023

### Please cite this article as:

Ghafourizad M, Radan Jebeli A, Paktinat H. Examining the Insurance Coverage of Air Accident Victims by Studying the Duties and Responsibilities of the Insurer with an Emphasis on Health Rights. *Medical Law Journal*. 2022; 16(Special Issue on Legal Developments): e42.



## مجله حقوق پزشکی

دوره شانزدهم، ویژه‌نامه تحولات حقوقی، ۱۴۰۱

Journal Homepage: <http://ijmedicallaw.ir>



# بررسی پوشش‌های بیمه‌ای زیان‌دیدگان سوانح هوایی با مطالعه تکالیف و مسئولیت‌های بیمه‌گر با تأکید بر حقوق سلامت آسیب‌دیدگان

مهدی غفوری‌زاد<sup>۱</sup> (ID)، علی رادان جبلی<sup>۱\*</sup> (ID)، حسن پاک‌طینت<sup>۱</sup>

۱. گروه حقوق خصوصی، واحد اصفهان (خوراسگان)، دانشگاه آزاد اسلامی، اصفهان، ایران.

### چکیده

**زمینه و هدف:** شرکت بیمه بسته به پوشش بیمه‌ای که برای مسافران در نظر گرفته است، بر تعداد مسافران، گرامت پرداخت می‌کند. بیمه هواپیما شامل بیمه بدنه هواپیما، بیمه سرنشینان، بیمه اموال و بیمه افرادی است که در محل سقوط هواپیما دچار خسارت شده‌اند.

**روش:** این تحقیق از نوع نظری بوده و روش تحقیق به صورت توصیفی - تحلیلی است و بر مبنای جمع‌آوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با مراجعه به اسناد، کتب و مقالات صورت گرفته است.

**ملاحظات اخلاقی:** در تحقیق حاضر، اصل امانتداری، صداقت، بی‌طرفی و اصالت اثر رعایت شده است.

**یافته‌ها:** یافته‌ها نشان می‌دهد در ارتباط با بحث سوانح هوایی، در داخل کشور و سایر کشورها تعارض قوانین در حمل و نقل بین‌المللی سبب عدم یکپارچگی در تفسیر قوانین و در جاهایی نیز سوءاستفاده شرکت‌های بیمه در تعهدات خود در حمل و نقل بین‌المللی شده است و این واقعیت که شکاف‌هایی در رویه‌های پرداخت خسارت و گرامت به مسافران، درگذشتگان و... از سوی شرکت‌های بیمه در کشورهای مختلف وجود دارد و بسیاری از مردم مناطق و کشورها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

**نتیجه‌گیری:** ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ بیان می‌دارد که در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران فقط مطابق قانون مجازات اسلامی عمل می‌شود. بنا بر ماده فوق مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافران مطابق با قانون مجازات اسلامی تعیین می‌گردد، در نتیجه مسئولیت شرکت هواپیمایی و تعیین جبران خسارت بر اساس قانون دیات مندرج در قانون مجازات اسلامی مانند سایر قتل‌های شبه‌عمد و یا خطایی از سوی قاضی دادگاه تعیین می‌شود.

**واژگان کلیدی:** پرداخت گرامت؛ حقوق زیان‌دیدگان؛ مسئولیت بیمه‌گر؛ سوانح هوایی

نویسنده مسئول: علی رادان جبلی؛ پست الکترونیک: [dr.aliradan@gmail.com](mailto:dr.aliradan@gmail.com)

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۲/۲۷؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۱۶؛ تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۹/۲۱

خواهشمند است این مقاله به روش زیر مورد استناد قرار گیرد:

Ghafourizad M, Radan Jebeli A, Paktinat H. Examining the Insurance Coverage of Air Accident Victims by Studying the Duties and Responsibilities of the Insurer with an Emphasis on Health Rights. Medical Law Journal. 2022; 16(Special Issue on Legal Developments): e42.

## مقدمه

توسعه صنعت هواپیمایی و حمل و نقل هوایی، ضمن همراه داشتن تسهیلات فراوان در امر جا به جایی کالا و مسافری، موجب بروز یکسری حوادث و اتفاقات مترقبه چون اقدامات تبهکارانه علیه مسافران، بار، محمولات و تأسیسات فرودگاهی و یا حوادث و اتفاقات غیر مترقبه همچون سقوط هواپیما، نقص فنی، اشتباه انسانی و... گردید که همسو با پیشرفت این صنعت، بحث از ابهامات حقوقی، تعارض قوانین و مقررات کشورها نیز گسترش چشم‌گیری داشته است. نخستین تلاش بین‌المللی در زمینه حقوق هوایی توسط فرانسویان به دلیل گسترش نگرانی‌های عمومی از افزایش ترافیک در فضای آن کشور و با برگزاری کنفرانس حقوق هوایی ۱۸۸۹ پاریس انجام پذیرفت، اگرچه باعث انعقاد معاهده‌ای بین‌المللی نگردید و در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ برخی کشورها کنوانسیون را امضا نمودند که به کنوانسیون مربوط به مقررات ناوبری هوایی (پاریس) ۱۹۱۹ نام گرفت و این سند اولین گام در رسیدن به همکاری بین‌المللی در هوانوردی بود و بعد از آن کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلفی از جمله معاهده شیکاگو ۱۹۴۴، کنوانسیون توکیو ۱۹۶۳، کنوانسیون‌های ۱۹۷۰ کنوانسیون مونترال کانادا ۱۹۷۱ (که ایران به ترتیب در مهر و موم‌های ۱۳۲۳، ۱۳۵۵، ۱۳۵۰ و ۱۳۵۲ به کنوانسیون‌های مزبور ملحق شده است) و موارد دیگری وضع نمودند که ایران نیز با الحاق به این کنوانسیون‌ها سعی در تطبیق و هماهنگی قوانین داخلی خود با اصول و مقررات متحدالشکل بین‌المللی کرده است، اما همچنان هیچ یک از کنوانسیون‌ها و مقررات داخلی دربرگیرنده قواعد و اصول واحد و روشنی در زمینه صلاحیت دادگاه در جرائم ارتكابی در داخل هواپیمای در حال پرواز نمی‌باشد، به طوری که در ارتباط با بحث سوانح هوایی، هواپیماربابی در داخل کشور و سایر کشورها که حملات ۱۱ سپتامبر در آمریکا به نوعی نقطه عطف این دست از مسائل حقوقی به شمار می‌رود ابهامات قوانین پیش از گذشته به چشم آمد و تعارض قوانین در حمل و نقل بین‌المللی سبب عدم یکپارچگی در تفسیر قوانین و در جاهایی نیز سوءاستفاده شرکت‌های

بیمه در تعهدات خود در حمل و نقل بین‌المللی شده است و این واقعیت که شکاف‌هایی در رویه‌های پرداخت خسارت و غرامت به مسافرین، درگذشتگان و... از سوی شرکت‌های بیمه در کشورهای مختلف وجود دارد و بسیاری از مردم مناطق و کشورها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این مسائل سبب شد تا کشورها برای حل اختلافات حقوقی ناشی از سوانح حمل و نقل هوایی بیشتر، کنوانسیون‌ها و معاهدات مختلفی بین خود وضع نموده تا در صورت بروز اختلاف راهگشای آن‌ها باشند و در عین حال قوانین مختلف داخلی نیز برای این مهم وضع می‌نمایند.

## روش

این پژوهش از نوع نظری بوده و روش پژوهش به صورت توصیفی - تحلیلی است و روش جمع‌آوری اطلاعات به صورت کتابخانه‌ای و با مراجعه به اسناد، کتب و مقالات صورت گرفته است.

## یافته‌ها

در مقاله حاضر قصد بر این است که با رویکرد تطبیقی بر حقوق و قوانین موضوعه ایران و اسناد بین‌المللی با هدف واکاوی چالش‌های موضوعی حاکم بر تفسیر حقوق زیان‌دیدگان در سوانح هوایی و شیوه‌های جبران خسارت از منظر حقوق ایران و اسناد بین‌المللی پرداخته شده است.

## بحث

۱. آثار حقوقی بیمه: بیمه در لغت به معنای اطمینان و ضمانت یا حفظ و نگهداری در برابر خطراتی است که بیم وقوع آن می‌رود، این کلمه مشتق از کلمه بیم هندی به معنای ضمانت است و در اصطلاح حقوقی عبارت است از توزیع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه معین یا غیر معین اتفاقی یا حتمی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیا به عهده شخص یا اشخاص غیر متضرر. در تعریف دیگر بیمه، عملیاتی است که به موجب آن یک طرف (بیمه‌گر) تعهد می‌کند در

قانون حاکم بر قراردادهای بین‌المللی، قانون یا سیستمی حقوقی است که توسط قواعد حل تعارض قانون ملی کشف و معین می‌گردد و قرارداد را کنترل می‌نماید و بدان اعتبار می‌بخشد یا آن را فاقد اعتبار می‌داند. در سال‌های اخیر قواعد حل تعارض قوانین مربوط به قراردادها در بسیاری از کشورها در جهت هرچه بیشتر به رسمیت‌شناختن حاکمیت یا استقلال اراده طرفین قرارداد توسعه و تحول یافته‌اند. این قواعد، تعیین قانون حاکم بر قرارداد را بر عهده طرفین قرارداد گذاشته‌اند و برای این منظور مقرراتی را هم برای اراده صریح و هم برای اراده ضمنی طرفین وضع نموده‌اند.

در روش‌گزینش قانون حاکم، طرفین ممکن است صریحاً با قراردادن یک بند انتخاب قانون در قرارداد یا به طور ضمنی، قانونی را انتخاب نمایند که بر قراردادهای حاکم باشد، چنانچه طرفین قانونی را انتخاب نکنند، در این صورت قواعد تعارض قوانین مقرر دادگاه، قانون حاکم را به طریق دیگری مشخص می‌کنند، یعنی مقرراتی را برای حالت نامشخص بودن یا فقدان اراده مقرر نموده‌اند.

«اصل جبران خسارت» به عنوان یکی از بنیادی‌ترین اصول در قرارداد بیمه خسارت، دارای نقش موضوعی است و نیز قلمرو موضوعی گسترده‌تری نسبت به مفهوم خسارت در مسوولیت مدنی دارد. این اصل متضمن دو جلوه است: نخست اینکه به موجب این اصل، بیمه‌گر متعهد به جبران خسارتی است که در نتیجه وقوع حادثه مورد بیمه بر اموال بیمه‌گذار در بیمه اموال و بر اشخاص در بیمه مسوولیت وارد شده است، لذا جبران خسارت باید زیان‌دیده را در وضعیتی که قبل از وقوع حادثه داشته قرار دهد (۳). در واقع مطابق این اصل، خسارت وارده باید به تمامی و به نحو مطلوب جبران شود که به بعد اثباتی نیز معروف است؛ دوم اینکه جبران نباید موجب افزایش دارایی زیان‌دیده شود و بیمه نباید هرگز به صورت منبع انتفاع برای زیان‌دیده درآید (جنبه منفی). به هر حال، هرچند این اصل دارای دو رویکرد متفاوت یا مثبت و منفی است، اما در مقام اجرا و اعمال آن لازم است رویه قضایی بر بعد اثباتی آن اعتماد و تکیه کند، مگر آنکه خلاف آن ثابت شود. این اصل از

برابر دریافت مبلغی (حق بیمه یا سهم مشارکت)، در صورت تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه‌گذار یا ذی‌نفع مربوطه)، غرامت (سرمایه یا مستمری) بدهد. مطابق با ماده ۱ قانون بیمه، تعریف زیر را از عقد بیمه ارائه می‌نماید. «بیمه عقدی است که به موجب آن، یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع حادثه، خسارت وارد بر او را جبران کند یا وجه معینی بپردازد. متعهد را بیمه‌گر، طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد حق بیمه و آنچه بیمه می‌شود را موضوع بیمه می‌نامند» و طبق قانون بیمه، عمل بیمه‌گری عبارت است از دریافت حق بیمه از بیمه‌گذار و پرداخت خسارت به بیمه‌گذار زیان‌دیده است (در صورتی که زیان وارده و در نتیجه بروز یا وقوع حادثه، مورد بیمه باشد)، به بیان ساده افراد (بیمه‌گذاران) مبلغی پول (حق بیمه) می‌پردازند تا در صورتی که بر اثر بروز یا وقوع حادثه مورد بیمه، زیانی به هر یک از این افراد وارد شود، این زیان از محل وجوه جمع‌آوری شده جبران گردد. بنابراین وجوه جمع‌آوری شده باید برای جبران زیان احتمالی افراد (بر اثر بروز حادثه) کفایت کند، همچنین الزاماً باید میان حق و خسارت و نیز میان حق بیمه و احتمال بروز حادثه، رابطه موجود باشد (۱).

**۲. خسارت بیمه در حقوق بین‌الملل:** امروزه بیمه بین‌المللی بخش زیادی از فعالیت‌های بیمه‌ای را به خود اختصاص داده است. این‌گونه قراردادهای در راستای چگونگی پوشش بیمه‌ای در مقابل ریسک‌های مربوط به عملیات تجاری بین‌المللی منعقد می‌شوند. قرارداد بیمه زمانی وصف بین‌المللی می‌یابد که طرفین قرارداد فراتر از مرزهای یک کشور باشند، مثلاً بیمه‌گر و بیمه‌گزار در کشورهای مختلفی باشند و نیاز به انعقاد قراردادی در جهت بیمه‌کردن محموله کالای خود یا دیگر اشکال معاملات تجاری باشند. همچنین در صورتی که قسمتی یا تمام پول حاصل از چنین تجارتی از مرزهای بین‌المللی عبور کند، بیمه بین‌المللی حاکم است. یکی از مهم‌ترین و پرکاربردترین قراردادهای بیمه بین‌المللی، در بیمه حمل و نقل بین‌المللی کالا است (۲).

اصول آمره قراردادهای بیمه خسارت است که در اجرای آن، بیمه‌گران تعهد دارند که خسارت واقعی (ارزیابی‌شده) زیان‌دیدگان را طبق مفاد و شرایط بیمه‌نامه صادرشده، حداکثر تا سقف تعهدات بیمه‌ای جبران کنند (۴). مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها به خاطر اسقاط هواپیمای دولت خارجی در ماده ۳(الف) مکرر کنوانسیون شیکاگو تبیین شده است. این بند ماده در خصوص منع استفاده از سلاح علیه هواپیمایی کشوری است. بر مبنای ماده ۳ مکرر، دولت‌های متعاقد به رسمیت می‌شناسند که هر کشوری باید از توسل به استفاده از اسلحه در مقابل هواپیمایی کشوری در حال پرواز اجتناب نماید و در صورت رهگیری هواپیما جان کسانی را که در هواپیما هستند و ایمنی هواپیما نباید دچار مخاطره گردد، اما بر اساس قسمت اخیر همین بند از ماده ۳ مکرر، منع استفاده از زور علیه هواپیمایی کشوری به منزله اصلاح مقررات منشور ملل متحد در خصوص توسل به زور نیست. مطابق طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها، چند راهکار جبرانی پیش روی دولت زیان‌دیده وجود دارد. اولین راهکار درخواست اعاده وضع به حال سابق است که علی‌الاصول در خصوص هواپیمای اسقاط شده و جان‌های از دست‌رفته چنین جبرانی میسر نیست؛ دوم جلب رضایت دولت خواهان از طریق جبران خسارت یا به تعبیر دیگر غرامت و عذرخواهی و... از دیگر راه‌های تعریف شده است، لذا ابتدا موضوع پرداخت غرامت و عذرخواهی در چارچوب جلب رضایت دولت زیان‌دیده بررسی می‌شود (۵).

**۱-۲. مفهوم خسارت:** قراردادهای بیمه بر اساس طبیعت تعهدات قراردادی بیمه‌گر و بیمه‌گذار به بیمه خسارت (بیمه زیان) و بیمه اشخاص تقسیم می‌شود که در واقع زیرمجموعه بیمه بازرگانی است و در نقطه مقابل آن بیمه اجتماعی قرار می‌گیرد. بیمه خسارت که به دو بخش عمده بیمه اموال و بیمه مسئولیت تقسیم می‌شوند، بر مبنای اصل جبران خسارت استوار است، لذا در تبیین اصل موصوف در قلمرو تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار، بایسته است مفهوم خسارت روشن شود (۶). خسارت از نظر لغوی به معنای ضررکردن، زیان‌بردن، زیان‌دیدن، زیانکاری و زیان و از دست‌دادن دارایی یا حق

است. این واژه در اصطلاح حقوقی به دو معنی به کار رفته است. یکی مالی که باید از طرف کسی که ضرر مالی به دیگری وارد نموده به متضرر پرداخت شود و دیگری به زیان وارده اطلاق شده است. در ماده ۷۴ از کنوانسیون بیع بین‌المللی کالا، خسارت قابل مزالبه را شامل زیان مادی وارده و عدم‌النفع دانسته و قابلیت پیش بینی را شرط لازم برای مطالبه آن قرار داده که جبران آن از طریق پرداخت مبلغی پول است (۷).

واژه خسارت در حقوق مدنی ایران به معنی ضرر که در این استعمال هیچ تفاوتی میان خسارت و ضرر ندارد و گاهی نیز به معنی جبران به کار رفته است که برای ترمیم ضرر پرداخت می‌شود، یعنی همان غرامت یا توان قانونگذار هنگامی که از خسارت حاصل از عدم انجام تعهد یا جبران خسارت سخن می‌گوید. خسارت را در معنی اول به کار برده است، ولی هنگامی که از تأدیه خسارت بحث می‌کند، معنای دوم را اراده کرده است. در قانون مسئولیت مدنی مصوب ۱۳۳۹ خسارت به معنای زیان به کار رفته و در ماده ۲ این قانون قانونگذار در مواردی که عمل واردکننده زیان موجب خسارت مادی یا معنوی زیان‌دیده شود، دادگاه پس از رسیدگی و ثبوت امر اقدام به صدور رأی بر مبنای جبران خسارت می‌دهد (۸).

تمام قراردادهای و عقود و روابط افراد مبتنی بر حسن نیت است در بیمه به علت ماهیت خاص آن خود حسن نیت از اهمیت خاصی برخوردار است با توجه به تنوع و تعدد بیمه‌نامه‌های صادره عملاً امکان شناسایی دقیق وضعیت دقیق بر اساس انجام بازدید و کارشناسی وجود ندارد. عملاً بیمه‌گران امکان انجام این کار را ندارند، لذا طرفین باید با اعتماد و اطمینان رابطه حقوقی خود را بنا نهند (۹). برابر این اصل بیمه‌گذار موظف است هنگام بیمه‌نمودن و در کمال صداقت و امانت همه اطلاعاتی که بیمه‌گر لازم دارد تا ریسک را شناسایی و بیمه کند، ارائه نماید. با توجه به اینکه بیمه‌گذار از خصوصیات کیفیات مورد بیمه احاطه کامل دارد طبعاً می‌تواند اطلاعات کامل را ارائه نماید، لیکن این مهم با این ایراد مواجه است که بیمه‌گذار نمی‌داند چه خصوصیتی از مورد بیمه را بیمه‌گر لازم دارد و یا چه خصوصیتی برای بیمه‌گر مهم است. از همین رو وظیفه بیمه‌گر است با تهیه پرسشنامه‌های کامل اطلاعاتی که

- بالاتر بودن سرمایه بیمه‌شده از قیمت واقعی مورد بیمه: چنانچه بیمه‌گذار به هنگام بیمه‌نمودن به صورت عمد یا غیر عمد ارزش مورد بیمه بیشتر از ارزش واقعی بیمه نماید حالات زیر متصور است.

- افزایش قیمت با قصد تقلب: برابر ماده ۱۱ قانون بیمه اگر بیمه‌گذار با قصد تقلب مالش را زیاد بیمه کند عقد باطل می‌باشد علت صدور این حکم عدم رعایت عمدی اصل حسن نیت است (۱۳).

- افزایش قیمت بدون قصد تقلب: چنانچه بیمه بالاتر از ارزش واقعی عمدی نباشد، بیمه‌گر تا ارزش واقعی تعهد دارد، لذا بیمه‌گر مازاد بر ارزش واقعی مال تعهدی ندارد. اخذ بیمه‌نامه مازاد بر ارزش واقعی حقی برای بیمه‌گذار ایجاد نمی‌نماید.

- پایین‌تر بودن مبلغ بیمه‌شده از قیمت واقعی: چنانچه بیمه‌گذار مالش را کمتر از ارزش بیمه نماید به جهت اینکه بر ضرر خود اقدام کرده است بیمه‌گر خسارت کمتری پرداخت خواهد کرد. در این صورت بیمه‌گر بر اساس ماده ۱۰ قانون بیمه خسارت را به نسبت ارزش بیمه‌شده با ارزش واقعی محاسبه و پرداخت خواهد نمود. بیمه‌گذاری که سرمایه‌اش را به صورت کامل بیمه نکرده است، نمی‌تواند از بیمه‌گر انتظار جبران کامل خسارت را داشته باشد، البته چنانچه بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار در خصوص ارزش مورد بیمه توافقی وجود داشته باشد موجهی برای اعمال ماده ۱۰ وجود نخواهد داشت (۱۴).

**۲-۳. مبنای پرداخت غرامت در حقوق بین‌الملل: قاعده پرداخت غرامت یک قاعده قدیمی و مبنایی حقوق بین‌الملل به شمار می‌رود. بند ۱ ماده ۳۶ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها این قاعده را بیان می‌نماید که دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی لازم است بابت خساراتی که از ناحیه آن فعل ایجاد شده، در صورتی که خسارت به اعاده وضع به حال سابق جبران نشود، غرامت بپردازد. این قاعده به کرات در رویه محامن بین‌المللی به ویژه دیوان بین‌المللی دادگستری مورد اشاره قرار گرفته است (۱۵). در حقوق قراردادهای، انگیزه یکی از طرفین در انجام معامله از لحاظ طرف دیگر فاقد اهمیت است، مثلاً برای فروشنده منزل مهم نیست که خریدار، نفعی**

لازم دارد در آن درج نماید و از بیمه‌گذار بخواهد به آن‌ها پاسخ مناسب دهد و حتی‌الامکان ضمانت اجرای عدم پاسخگویی صحیح را به وی گوشزد نماید (۱۰).

**۲-۲. جبران خسارت در قراردادهای بیمه‌ای:** در حوزه مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها هدف از انعقاد عقد بیمه ایجاد تأمین مناسب برای بیمه‌گذار و جبران زیان وارده او به گونه‌ای که وی را در وضعیت قبل از حادثه قرار دهد، هرچند خسارت وارده به بیمه‌گذار به صورت کامل قابل جبران نیست، لیکن همواره بیمه‌گر سعی می‌نماید با صدور بیمه‌نامه مناسب به بیمه‌گذار در جبران خسارت کمک نماید. از طرف دیگر بیمه وسیله جبران خسارت است نه وسیله انتفاع بیمه‌گذار (۱۱). استفاده غیر مجاز بیمه‌گذار از بیمه‌نامه سبب تحریک وی به ایجاد خسارت و موجب داراشدن خلاف اصول و قواعد خواهد شد. در بیمه‌های غرامتی این اصل کاملاً صادق است، لیکن در بیمه‌های اشخاص به لحاظ اینکه از اصل سرمایه و نه غرامت تبعیت می‌کند این اصل حاکم نمی‌باشد. در اجرای اصل زیان یا غرامت بیمه‌گذار باید موارد زیر را اثبات نماید:

اولاً ثابت کند حادثه مورد بیمه اتفاق افتاده است؛ ثانیاً حادثه مورد بیمه برای وی خسارت ایجاد کرده است؛ ثالثاً بین وقوع حادثه و خسارت وارده رابطه علیت وجود دارد. خسارتی قابل جبران است که از خطرات تحت پوشش ایجاد شده باشد (۱۲)؛ رابعاً موجودیت و ارزش مورد بیمه را در لحظه حادثه ثابت نماید.

از همین رو در زمان جبران خسارت رعایت اصل حسن نیت و اخذ بیمه‌نامه متناسب موجب جبران خسارت واقعی خواهد شد، لذا در خصوص اظهارات بیمه‌گذار در اعلام ارزش مورد بیمه حالات زیر متصور است:

- تساوی سرمایه بیمه‌شده با قیمت واقعی مورد بیمه: در این حالت بیمه‌گر با رعایت شرایط قرارداد بیمه و بر اساس ماده ۱۹ قانون بیمه تفاوت قیمت مال بیمه‌شده بلافاصله قبل از حادثه با قیمت باقیمانده آن بعد از حادثه را جبران می‌نماید، خسارت بیمه‌گذار به صورت کامل جبران می‌شود.



یا چند بیمه‌گر بیمه کند، اما اگر بیمه‌گر احساس کند که سرمایه بیمه عمر مورد تقاضای بیمه‌گذار بدان اندازه است که مستلزم پرداخت حق بیمه‌ای خارج از توانایی مالی اوست می‌تواند از صدور بیمه‌نامه مورد تقاضای او خودداری کند (۱۹).

**۳. تعریف «حادثه» بر اساس کنوانسیون مونترال:** بر اساس رویه قضایی بین‌المللی، حمله موشکی به احتمال زیاد طبق کنوانسیون مونترال یک «حادثه» تلقی می‌شود. بنابراین متصدی حمل و نقل می‌تواند مسئول پرداخت غرامت به خانواده‌های مسافران باشد. این سؤال که آیا متصدی حمل و نقل در این شرایط (یا دلایل دیگر) نسبت به بلندشدن هواپیما سهل‌انگیز بوده است، هرگونه ادعای سهل‌انگاری پیچیده خواهد بود و تقریباً به طور قطع مستلزم بررسی کامل شامل کارشناسان در بررسی سوانح هوایی، ایمنی هوایی و ارزیابی ریسک است. لازم به ذکر است که تحقیقاتی که در حال انجام است به منظور یافتن مسئولیت قانونی سقوط هواپیما نیست (۲۰). بر اساس قوانین ایکائو، هدف از تحقیقات، ارتقای ایمنی هوانوردی و جلوگیری از تکرار آن است. برای اثبات قصور در دادگاه حقوقی، مدرک کارشناسی لازم است. این مسأله سبب شده تا در برخی از حوادث هوایی این اسناد از کارایی لازم برخوردار نبوده و نتوان بدان‌ها استناد نمود. در بحث تطبیقی با نگاهی به اسناد بین‌المللی، اگرچه حداقل محدودیت غرامت بر اساس کنوانسیون مونترال اتخاذ می‌شود، اما میزان غرامت بر اساس مفاد قرارداد میان شرکت‌های بیمه و شرکت هواپیمایی بستگی دارد که این موضوع از کشوری به کشور دیگر متفاوت است (۲۱).

**۴. تکالیف و مسئولیت‌های بیمه‌گر ناشی از سانحه هوایی:** بیمه هوانوردی یکی از طبقات فنی حرفه بیمه است؛ مطالبات و غرامت بیمه بخشی از تجارت هوانوردی است که عمدتاً ماهیت بین‌المللی دارد. بیمه هواپیمایی در بازار بین‌المللی بیش از هر شاخه بیمه دیگری با چالش‌های حقوقی رو به رو است، به طوری که برای هواپیماهای تجاری، ادعاهای ناشی از سانحه هوایی آنقدر زیاد و اغلب بحث‌برانگیز است که اگر غرامت به بستگان قربانیان سانحه به خوبی مدیریت نشود،

در خرید این منزل دارد یا نه؟ اما در بیمه، بیمه‌گر باید مطمئن شود که آیا بیمه‌گذار نفعی مشروع در معامله دارد یا خیر؟ اگر ندارد نمی‌تواند آن را بیمه کند، زیرا او در رابطه با مال موضوع بیمه در معرض خطری نیست تا نیاز به تأمین در مقابل آن داشته باشد (۱۶). به عبارت دیگر برای کسی که نسبت به مال حقی ندارد و در بقای آنچه بیمه می‌دهد، ذی‌نفع نباشد و از خرابی آن متضرر نمی‌شود، نمی‌توان با معامله بیمه ایجاد تأمین کرد. برخلاف رویه‌ای که سال‌ها در کشورهای اروپایی معمول بوده است، امروزه در هیچ کشوری صرف صدور بیمه‌نامه نمی‌تواند دلیل ذی‌نفع‌بودن بیمه‌گذار در مورد بیمه تلقی گردد (۱۷). در قوانین کلیه کشورها تصریح شده که هر کس بدون داشتن نفع مشروع اقدام به بیمه‌کردن مال بنماید، مجرم شناخته شده و ملزم به پرداخت جرائم معینه در قانون می‌باشد. بیمه‌نامه‌هایی که تحت عنوان «P.P.I» (یعنی بیمه‌نامه دلیل ذی‌نفع‌بودن در بیمه است) صادر می‌گردید، به کلی ممنوع است (۱۸). ماده ۴ قانون بیمه دریایی انگلیس مصوب ۱۹۰۶، بیمه‌نامه‌های شرط‌بندی و قمار و بیمه‌نامه‌هایی که در آن‌ها جمله «وجود یا عدم وجود منافع» ذکر شده باشد، باطل و فاقد اعتبار دانسته است ماده ۴ ق.ب. ۱۳۱۶ داشتن نفع بیمه‌پذیر، برای بیمه‌گذار را الزامی دانسته و نفع بیمه‌ای را اعم از ذی‌نفع‌بودن نسبت به بقای موضوع بیمه یا متضررشدن از وقوع حادثه می‌داند. بنابراین بیمه‌گذار باید ثابت نماید که در اثر بروز خطر مورد بیمه، زبانی به موضوع بیمه وارد آمده و ذی‌نفع‌بودن خود را به اثبات برساند. منظور از ذی‌نفع‌بودن صرفاً داشتن رابطه مالکیت نیست، بلکه راهن، مرتهن، موجر، مستأجر، امین، وصی، قیم، بیمه‌گر، سهام‌داران شرکت، وام‌دهنده و متصدی حمل و نقل و... به لحاظ ذی‌نفع‌بودن می‌توانند اقدام به انعقاد بیمه نمایند. نفع بیمه‌ای بیمه‌گذار موجب می‌شود که او علاقمند باشد، خطر مورد بیمه تحقق پیدا نکند. مراقبت و نگهداری معمول را از مال موضوع بیمه بنماید و از ایجاد خسارت عمدی جلوگیری نماید. اعمال اصل نفع بیمه‌ای در مورد بیمه‌های زندگی محدود شده است، به این ترتیب که هر انسان در زندگی خود نفع بیمه‌ای نامحدود دارد. بنابراین حق حیات خود را به هر مبلغی نزد یک

احساسات را برمی‌انگیزد و حسن نیت شرکت‌های بیمه درگیر را به خطر می‌اندازد. در واقع بیمه هوانوردی یکی از کلاس‌های کسب و کار بیمه است که بخش بیمه و گردانندگان آن را به طور اشتباه یا سازنده در معرض انتقاد عمومی قرار داده است. این به این دلیل است که خطر حمل و نقل هوایی، هنگامی که رخ می‌دهد، نگرانی و همدردی عمومی زیادی را به خود جلب می‌کند (۲۲). عموم مردم می‌توانند کنجکاو و مضطرب باشند تا نتیجه را بدانند. همدلی که جذب می‌کند بسیار زیاد است. این برای احساسات مردمی جذاب است که می‌خواهند بدانند آیا بستگان قربانیان تصادف به خوبی برای از دست‌دادن جان عزیزان خود جبران شده‌اند یا خیر. لازم به ذکر است، هر قدر که هر حادثه هوایی احساسی است، مقررات داخلی و بین‌المللی وجود دارد که قرارداد بیمه هوانوردی را مانند هر قرارداد دیگری هدایت می‌کند و نمی‌توان این مقررات را در مطالبه یا پرداخت خسارات وارده در طول سفر هوایی نقض کرد، ضمناً باید خاطر نشان داشت که برخلاف این، در بیشتر مواقع زمانی که سانحه هوایی رخ می‌دهد، مسافران از حد مطالبات و میزان مطالبات خود بی‌اطلاع هستند که حق بیمه ای که پرداخت کرده‌اند، می‌تواند به آن‌ها بدهد (۲۳).

**۵. پرداخت و جبران خسارات به زیان‌دیدگان در نظام حقوقی ایران و بین‌الملل:** پرداخت بدون احراز مسئولیت دولت‌ها و یا از روی لطف به دلیل شباهت به غرامت بی‌ضرر تعبیر می‌شود، چراکه توسل به روش پرداختی زمانی مورد توجه قرار می‌گیرد که معیاری برای تعیین غرامت وجود نداشته باشد. از این روی این روش پرداخت غرامت را که بر مبنای صلاحدید و رضایت دو کشور است، مورد توجه اسناد بین‌المللی قرار دارد (۲۴). با بررسی سوابق موجود در خصوص جبران خسارت در سوانح هوایی توسط دولت‌ها، کشوری که هواپیما را اسقاط کرده است، اغلب جبران خسارت را به شکل پرداخت غرامت در حقوق بین‌الملل عمومی نپذیرفته است. این امر لزوماً به دلیل محق نبودن کشور زیان‌دیده به جبران خسارت یا متخلفانه نبودن عمل (به ویژه بعد از تصویب ماده ۳ مکرر) نبوده است، بلکه شرایط و اوضاع و احوال یک پرونده

خاص هوایی و شرایط تعیین تکلیف پرونده و تعیین مقصر که اغلب به سختی صورت می‌گیرد، باعث تأمل دولت‌ها در پرداخت جبران خسارت به عنوان غرامت شده است و از طرف دیگر دولت‌های خواهان نیز تمایلی به ارجاع حل و فصل اختلاف به دیوان بین‌المللی دادگستری نشان نداده‌اند (۲۵). در صورت عدم مذاکره میان دولت‌های خواهان و خوانده و عدم حصول توافق و پذیرش مسئولیت توسط دولت مربوطه و عدم ارجاع دعوا به دیوان بین‌المللی دادگستری با عاف می‌شود که خسارتی به قربانیان تعلق نگیرد و در عمل برخی خسارات بدون جبران باقی بمانند. برای مثال پرواز هواپیمایی مالزی که در ۲۰۱۴ در مرز بین اوکراین و روسیه سرنگون شد هیچ یک از دو دولت مسئولیت این هواپیما را بر عهده نگرفتند. به عنوان نمونه در پرداخت خسارت در سوانح هوایی که دولت‌ها نقش اساسی داشته‌اند، می‌توان به خسارت پرداختی دولت امریکا به ایران در اسقاط پرواز ایران ایر ۶۵۵ اشاره کرد که مذاکرات بین دولت‌ها صرفاً به پرداخت غرامت منتهی شد و پیگیری قضایی در مراجع بین‌المللی از سوی کشور زیان‌دیده متوقف گردید (۲۶). ماده ۱ قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایرانی مصوب ۱۳۹۱ بیان می‌دارد که در پروازهای داخلی در مورد حمل و نقل مسافران فقط مطابق قانون مجازات اسلامی عمل می‌شود. بنا بر ماده فوق مسئولیت شرکت هواپیمایی در قبال مسافران مطابق با قانون مجازات اسلامی تعیین می‌گردد، در نتیجه مسئولیت شرکت هواپیمایی و تعیین جبران خسارت بر اساس قانون دیات مندرج در قانون مجازات اسلامی مانند سایر قتل‌های شبه‌عمد و یا خطایی از سوی قاضی دادگاه تعیین می‌شود. پیش از اینکه قانون مصوب ۱۳۹۱ به تصویب برسد، برای مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در حقوق داخلی مفاد قانون مصوب ۱۳۶۴ اجرا می‌شد، لذا در بازه زمانی ۱۳۶۴ تا تصویب قانون جدید در سال ۱۳۹۱ مسئولیت محدودی که در ماده ۲۲ کنوانسیون ورشو و پروتکل اصلاحی لاهه در سال ۱۹۵۵ وجود داشت، با توجه به مقررات داخلی نظیر دبه و... برای شرکت‌های هواپیمایی داخلی لازم الاجرا بود که با تصویب قانون ۱۳۹۱ این مفاد ملغی گردید و



ارزش و احترام باشد. برای آشنایان به فقه و احکام شرع، مسأله اهمیت خون مسلمان روشن و مبرهن است (۲۸). تناقضی که در این رویه پیش‌بینی شده، مبتنی بر نظام حقوقی ایران با نظام‌های مدرن دنیا به وجود می‌آید، عدم سازگاری آن با نظریه دولت رفاه اجتماعی و یا تصور و کوتاهی دولت در برقراری امنیت و نظام مبتنی بر نظام‌های حقوقی بین‌المللی است. بی‌گمان تفکر مبتنی بر نظام‌های حقوقی غربی یادشده هیچ‌گونه زیانی جبران‌نشده باقی نمی‌ماند (۲۹)، اما در سیستم حقوقی ایران این سبک از جبران خسارات هنوز به عنوان یک شیوه قانونی پذیرفته نشده است و نمی‌توانند مورد استناد حقوقدانان و زیان‌دیدگان ناشی از حوادث هوایی واقع شوند. بررسی‌های به عمل آمده تنها رد پا و سایه‌ای از پذیرش این رویه، آن هم در مواردی بسیار محدود حکایت در نظام حقوقی ایران حکایت دارد. این مسأله هنگامی خود را آشکار ساخته و نشان می‌دهد که در سانحه هواپیمای مسافربری اوکراینی به عنوان یک پرواز بین‌المللی، شرایط و ضوابط خاص و ویژه‌ای حاکم می‌باشد: اولاً این پرواز (هواپیما) و مسافران آن از سوی شرکتی معین بیمه شده، لذا جبران خسارت وظیفه آن محسوب می‌شود نه دولت؛ ثانیاً میزان پرداخت غرامت با توجه به مبنای فقهی یادشده رابطه مستقیمی با سقف تعهدات شرکت بیمه‌گر دارد. اگر این شرکت برای پرداخت به سیستم حقوقی ایران رجوع نمود، باید مطابق با قوانین موجود عمل شود، یعنی شرکت بیمه غرامت را پرداخته و سبب از مسئول حادثه (ارگان نظامی) به دادگاه شکایت می‌کند؛ ثالثاً با وجود افراد دوتابعیتی در سوانح هوایی، مسئولیت جبران خسارت و احقاق حقوق زیان‌دیدگان و حتی بازماندگان بلا تکلیف باقی خواهد ماند (۳۰).

### نتیجه‌گیری

طبق اسناد موجود در صنعت هواپیمایی ایران، برای جبران انواع خسارت‌های وارده مادی اعم از اموال از بین‌رفته مسافرین که اعم از چمدان و هر آنچه همراه آنان بوده است، خسارت جانی که شامل پرداخت غرامت به بازماندگان و خسارت

از سوی دیگر تعارضی که میان مقررات بین‌المللی در این حوزه وجود داشت، با مفاد دیه و... از بین رفت، لذا با توجه به این موضوع اگر حوادث هوایی رخ داده و منجر به فوت مسافرین و یا آسیب جسمانی آن‌ها گردد، دادگاه مکلف است مجموعه قوانین را در این حوزه مد نظر قرار داده و حکم صادر نماید. طبق اسناد موجود در صنعت هواپیمایی ایران، برای جبران انواع خسارت‌های وارده مادی اعم از اموال از بین‌رفته مسافرین که اعم از چمدان و هر آنچه همراه آنان بوده است، خسارت جانی که شامل پرداخت غرامت به بازماندگان و خسارت معنوی که حاوی توجه به آسیب‌های روحی و روانی واردشده به خانواده‌های قربانیان به عنوان افراد حقیقی درگیر در این حوادث، قوانین و مقرراتی وضع شده است، اما این قوانین در برخی از موارد با ابهاماتی رو به رو هستند و از صراحت لازم برخوردار نمی‌باشند (۲۷). در این خصوص باید گفت مبانی حقوقی و فقهی موجود در نظام حقوقی ایران برای پرداخت دیه از بیت‌المال مختص موارد مشخصی می‌شود. با استناد به روایت «لَا يَطْلُ دَمُ إِمْرِيٍّ مُسْلِمٍ» و قاعده «لَا ضَرَرٌ»، می‌توان گفت در این سیستم خون هیچ مسلمانی بی‌جواب نمی‌ماند، یعنی در موارد جزئی می‌توان برای جبران خسارت از آن استفاده کرد. قاعده فوق حاکی از هدرنرفتن خون مسلمان است، خواه این خون مربوط به نفس باشد یا عضو، لیکن از آنجا که موضوع روایات مذکور قتل است، ممکن است این شبهه را به وجود آورد که مقصود از «دم» یا خون در روایات مذکور، «جان مسلمان» است نه اعضا و منافع او، لذا در جراحات و مانند آن بیت‌المال مسؤلیتی ندارد، اما باید گفت که چنین برداشتی از روایات نادرست است، به دلیل اینکه: اولاً، اگرچه موضوع روایات مزبور در ارتباط با قتل است، لکن مقتضای عموم تعلیلی که در ذیل روایات مذکور وارد شده است، آن است که مطلق خون نباید هدر رود، خواه مربوط به نفس باشد یا اعضا، جوارح و منافع؛ ثانیاً، این ادعا که «هدرنرفتن خون» اختصاص به قتل نمی‌یابد و در جراحات و «مادون النفس» نیز جریان دارد، بر مبنای روایاتی است که «در آن به هدرنرفتن خون» تأکید شده است، قابل پیش‌بینی است که در چنین مکتبی خون مسلمان تا چه اندازه دارای

به اسناد بین‌المللی، اگرچه حداکثر محدودیت غرامت بر اساس کنوانسیون مونترال اتخاذ می‌شود، اما میزان غرامت بر اساس مفاد قرارداد میان شرکت‌های بیمه و شرکت هواپیمایی بستگی دارد که این موضوع از کشوری به کشور دیگر متفاوت است.

### مشارکت نویسندگان

مهدی غفوری‌زاد: نگارش مقاله، جمع‌آوری داده‌ها، گردآوری منابع.

علی رادان جبلی و حسن پاک‌طینت: نگارش مقاله، نظارت و راهنمایی بر مقاله.

نویسندگان نسخه نهایی را مطالعه و تأیید نموده و مسئولیت پاسخگویی در قبال پژوهش را پذیرفته‌اند.

### تشکر و قدردانی

ابراز نشده است.

### تضاد منافع

نویسندگان هیچ‌گونه تضاد منافع احتمالی را در رابطه با تحقیق، تألیف و انتشار این مقاله اعلام نکرده‌اند.

### تأمین مالی

نویسندگان اظهار می‌نمایند که هیچ‌گونه حمایت مالی برای تحقیق، تألیف و انتشار این مقاله دریافت نکرده‌اند.

### ملاحظات اخلاقی

در پژوهش حاضر جنبه‌های اخلاقی مطالعه کتابخانه‌ای شامل اصالت متون، صداقت و امانتداری رعایت شده است.

معنوی که حاوی توجه به آسیب‌های روحی و روانی واردشده به خانواده‌های قربانیان به عنوان افراد حقیقی درگیر در این حوادث، قوانین و مقرراتی وضع شده است، اما این قوانین در برخی از موارد با ابهاماتی رو به رو هستند و از صراحت لازم برخوردار نمی‌باشند. در این خصوص باید گفت مبانی حقوقی و فقهی موجود در نظام حقوقی ایران برای پرداخت دیه از بیت‌المال مختص موارد مشخصی می‌شود، اما چالش اصلی آن است که در نظام حقوقی ایران رویه‌های در نظر گرفته شده، مرتبط با این‌گونه سوانح، از یک جهت، صراحت و شفافیت لازم را ندارد، یعنی در صورت قبول تفاسیری از شرایط قانونی موجود پرداخت غرامت از بیت‌المال به زیان‌دیدگان، قوانین موجود و شرایط پیچیده‌ای را در نظر گرفته‌اند که به راحتی نمی‌توان برای احقاق حق زیان‌دیده بدان‌ها استناد نمود، زیرا در نظام حقوقی ایران صرف عدم تأمین نظم، امنیت و غیره و دولت را مسئول جبران خسارت نمی‌داند. با استناد به نظرات رسمی منتشرشده در اداره حقوقی قوه قضاییه ایران به وضوح مشخص شده است که در حوزه مسئولیت مرتبط با دولت برای تأمین مالی با هدف پرداخت غرامت و تأمین حقوقی آسیب دیدگان از بیت‌المال باید شرایط بسیار ویژه‌ای وجود داشته باشد. از سویی دیگر رویه‌های موجود در نظام حقوقی ایران با اسناد بین‌المللی در روش‌های پرداخت و جبران خسارات به زیان‌دیدگان با یکدیگر دارای اختلاف‌های جدی می‌باشند. به عبارت دیگر، با گشاده‌دستی نمی‌توان به قوانین و مقررات موجود در این حوزه استناد کرد و از آن‌ها برای جبران خسارت بهره برد. از این رو می‌توان گفت یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های مرتبط با اسناد بین‌المللی در حوزه جبران خسارت به آسیب‌دیدگان از حوادث هوایی آن است که در همه آن‌ها تکیه و استناد غایی بر مسئولیت متصدی حمل و نقل هوایی شده است. به همین دلیل این اسناد نمی‌توانند در مواردی با رویه‌های موجود در نظام‌های حقوقی کشورها، از جمله رویه قضایی و حقوقی ایران سازگار باشند. این مسأله سبب شده تا در برخی از حوادث هوایی این اسناد از کارایی لازم برخوردار نبوده و نتوان بدان‌ها استناد نمود. در بحث تطبیقی با نگاهی

## References

1. Karimi A, Tofangsoz M. General Insurance. Tehran: Insurance Research Institute; 2010. [Persian]
2. Mohtaram Ghalati R, Sahamian J. The Application of Transportation Insurance in International Trade. Tehran: Atra Publications; 2015. [Persian]
3. Beheshti A. General principles governing insurance contracts. Tehran: Jungle Publications; 2017. [Persian]
4. Esmaili SH. Investigation of the legal responsibility due to the crash of the passenger plane in Iranian law and international documents (Volume 1). Qonun Yar Journal. 2018; 3(9): 299-320. [Persian]
5. Tayebi S, Safavi YS. Civil liability caused by air accidents with a view to domestic and international regulations and judicial procedure. Legal Civilization. 2021; 3(7): 6-26. [Persian]
6. Kazemi H, Asiabipour Imani N. Reparation of Aerial accidents under International Law with Emphasize on 752 Ukrainian Flight. Legal Research Quarterly. 2022; 25(99): 369-393. [Persian]
7. Foroughi F, Mohammadi Kerachi F Jurisdiction to investigate over crimes on the plane flight mode on Iran and the international criminal law. Criminal Law and Criminology Studies. 2018; 4(2): 249-274. [Persian]
8. Shariat Bagheri MJ, Almasi Y. Iran's legal and judicial jurisdiction in dealing with crimes committed by foreign aircraft in Iran's territory. Comparative Iranian and International Legal Research. 2018; 12(45): 53-75. [Persian]
9. Fuladiyan M. The crime of airplane hijacking in Iranian law and international documents. Khoramabad: The First National Conference on Future Studies, Humanities and Social Security; 2016. [Persian]
10. Galiaei M. Compensation in marine insurance. Thesis Defended in International Trade Law. Tehran: Shahid Beheshti University; 2013. [Persian]
11. Al-Sheikh M. The basic principles governing the insurance contract from a legal perspective. Kanon Monthly. 2004; 50: 101-112. [Persian]
12. Burke A, Tizhoosh N. Iran intentionally shot down Flight PS752 in 'an act of terrorism,' Ontario court rules. CBC News. 2021. Available at: <https://www.cbc.ca/news/politics/flightps752-privatela-wsuit-against-iran-alleging-terrorist-activity-1.6034581>.
13. Buckles D, Hubbard T, Weckenmann D, Christopher: Survey of aviation law aviation law online text book. No Palce: No Name; 2001.
14. Dolzer R, Hollweg RE, Ignarski JS, Macalister-Smith P, Rustemeyer A, Trebilcock AM, et al. Encyclopedia of Public International Law 11: Law of the Sea, Air and Space. North-Holland: Elsevier Science Publishers; 1989.
15. Avc S, Civelek ME. Legal Aspects of Aircraft Hijacking. Journal of International Trade, Logistics and Law. 2017; 3(2): 58-64.
16. Available at: <https://www.tabnak.ir/fa/news/539529/>.
17. Available at: <https://www.thisdaylive.com/index.php/2021/08/11/understanding-air-travellers-rights-claims-limit>.
18. Available at: <https://www.cfmlawyers.ca/compensation-claims-arising-from-downing-of-ukranian-airlines-ps752/>.
19. Gholam Alizadeh M. Civil liability arising from motor vehicles. Tehran: Shahr-e Danesh Publications; 2013. [Persian]
20. Farajollahi R. Criminology and Criminal Liability. Tehran: Mizan Publications; 2019. [Persian]
21. Qasimzadeh SM. Obligations and civil liability without contract. Tehran: Mizan Publications; 2015. [Persian]
22. Katouzian N. Philosophy of law. Tehran: Publishing Company; 1998. Vol.1. [Persian]
23. Katouzian N. Legal Events - Civil Liability. Tehran: Ganj-e Danesh; 2015. [Persian]
24. Katouzian N. Civil liability due to traffic accidents. Tehran: Tehran University Press; 2019. [Persian]
25. Goldouzian I. Mohshai of Islamic Penal Code. Tehran: Majd Publications; 2013. [Persian]
26. Mohagheq Damad SM. Medical Jurisprudence. Tehran: Shahid Beheshti Faculty of Medical Sciences; 2013. [Persian]
27. Mustafavi SK. Rules of Jurisprudence (one hundred rules of jurisprudence). Translated by Fahimi SA. Tehran: Mizan Publications; 2010. [Persian]
28. Ansari A, Mobin H. "Opposability" Theory on the Civil Liability Law: Comparative Study in Feqh & French Law. CLR. 2011; 15(1): 1-21. [Persian]
29. Safaei SH. Basis of Civil Liability of Physicians with a Glance at the New Bill for Islamic Penal Code. Journal of Judicial Law Views. 2012; 17(58): 141-156. [Persian]

30. Azizi KH-B. Analysis of the legal dimensions of the responsibility of the supervising engineer and construction contractor. Qonun Yar International Quarterly. 2020; 4(14): 547-575. [Persian]