

جبران خسارت سوانح هوایی در حقوق بین‌الملل با تأکید بر سانحه هوایی

پرواز ۷۵۲ اوکراینی

(مقاله علمی - پژوهشی)

حمید کاظمی*

ناصر آسیابی پورایمانی**

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۰۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۱/۲۰

چکیده

علی‌الاصول جبران خسارت در حقوق بین‌الملل فرع بر احراز مسئولیت است. اما در سوانح هوایی رویه کشورهای نشان می‌دهد که موضوع جبران خسارت از چنان اهمیتی برخوردار است که کشورها پیش یا در حین مراجعه به دیوان بین‌المللی دادگستری به‌عنوان نهاد ذی‌صلاح تلاش می‌کنند اختلاف خود را از طریق مذاکره و تعیین مبلغی برای جبران حل‌وفصل نمایند. به‌این‌ترتیب، تاکنون هیچ رویه قضایی بین‌المللی منتج به صدور رأی در خصوص سوانح هوایی وجود ندارد و عموم موارد منجر به پرداخت از روی لطف گردیده‌اند. تا زمان تصویب ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو، در موارد مشابه سوانح هوایی اوکراین فقدان عمل متخلفانه بین‌المللی به‌عنوان یک مانع جدی صلاحیتی موجب عدم پذیرش دعاوی مطروحه نزد دیوان بود. پس از تصویب شق یک ماده ۳ مکرر که کشورها را ملزم به عدم استفاده از زور و حفاظت از ایمنی و امنیت هواپیما و مسافران می‌نمود، این مشکل از پیش پای کشورها برداشته شد. اما حتی باوجود این، در سوانح بعد از تصویب این ماده نیز رویه کشورهای پذیرش پرداخت از روی لطف بوده است. در این روش دولت ساقط‌کننده پرداخت مبلغی مشخص را به زیان‌دیدگان بدون پذیرش مسئولیت تقبل می‌نماید. در خصوص سانحه پرواز ۷۵۲ اوکراینی در ایران به نظر می‌رسد پرداخت از روی لطف می‌تواند راهکاری عملی و البته سریع‌تر برای حل‌وفصل اختلافات میان ایران و کشورهای ذی‌نفع در این زمینه باشد.

کلیدواژگان:

جبران خسارت، غرامت، جلب رضایت، پرداخت از روی لطف، پرواز ۷۵۲ اوکراین.

* hkazemi@ari.ac.ir

** naserasiabi@gmail.com

* استادیار، پژوهشگاه هوافضا، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

** دانشجوی دکتری، دانشگاه شهید بهشتی (نویسنده مسئول)

مقدمه

پرواز ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراینی، یک پرواز برنامه بین‌المللی از مبدأ تهران به کیف بود. در ۸ ژانویه ۲۰۲۰، این پرواز مدت کوتاهی پس از بلند شدن از فرودگاه امام خمینی مورد اصابت دو موشک پدافندی قرار گرفت و در نتیجه سقوط هواپیما، ۱۷۶ مسافر و خدمه پرواز کشته شدند. چند روز پس از وقوع حادثه، طی بیانیه‌ای رسمی اعلام شد که این هواپیما در اثر اشتباه مورد هدف قرار گرفته است.^۱ مقامات ایرانی این مسئله را اشتباهی غیرقابل‌بخشش خواندند و تعهد نمودند تحقیقات کامل و مناسب را در این زمینه به عمل بیاورند.^۲ رئیس‌جمهور وقت ایران این اتفاق را یک اشتباه فاجعه‌بار خواند و از وقوع آن ابراز تأسف نمود. وزیر امور خارجه ایران اعلام نمود: «روزی غم‌انگیز. نتایج اولیه تحقیقات داخلی نیروهای مسلح نشان داد که خطای انسانی آن‌ها در زمانی بحرانی به دلیل ماجراجویی‌های امریکا باعث وقوع فاجعه شده است. تأسف، عذرخواهی و تسلیت عمیق ما به ملت‌مان، خانواده‌های قربانیان و به ملت‌هایی که از این حادثه آسیب‌دیده‌اند».^۳ پس‌از این سانحه ناگوار، جلساتی بین دو کشور در خصوص نحوه جبران خسارت برگزار شد و بین ایران و اوکراین مذاکراتی انجام شد.^۴ معاونت حقوقی ریاست جمهوری در اواخر دی‌ماه ۱۳۹۹ طبق مصوبه هیئت دولت، وزارت راه و شهرسازی را موظف کرده است تا با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط ترتیب پرداخت مبلغ ۱۵۰ هزار دلار به خانواده‌ها و بازماندگان هر یک از جان‌باختگان را در اسرع وقت فراهم سازد. در این مقرر ذکر شد که این اقدام مانع پیگیری جنبه کیفری سانحه نیست.^۵ پس‌از این، مقامات اوکراین و برخی کشورهای دیگر که مسافرانی در پرواز ۷۵۲ داشتند، این مبلغ را نپذیرفتند و ضمن ناکافی خواندن مبلغ، اعلام کردند که ایران نمی‌تواند به صورت یک‌طرفه برای کشته‌شدگان غرامت تعیین کند.^۶ به این ترتیب،

1. <https://www.tabnak.ir/fa/news/950651/>

۲. در این خصوص برای نمونه رک:

<https://icjournal.ca/post/flight-752-accountability-is-more-isolation-the-answer-opinion-farsi/>
 /خطای-قابل-درک،-اشتباه-غیرقابل-بخشش-و-نگ/264084/ <https://www.airlinepress.ir/264084/>

3. <https://per.euronews.com/2020/01/11/iran-acknowledges-accidentally-downing-ukrainian-jetliner>.

4. <https://www.farsnews.ir/news/14000314000177/>

5. <https://www.irna.ir/news/84167244/>

۶. برای نمونه: ←

وضعیت جبران خسارت این حادثه موضوعی است که هنوز تکلیف آن مشخص نشده است و از سوی دیگر تعیین تکلیف آن می‌تواند به‌عنوان یک‌رویه عرف‌ساز دیگر در خصوص جبران خسارت ناشی از سوانح هوایی که تعداد آنها اندک هم نیست، مورد استفاده قرار گیرد. به‌طور کلی شواهد نشان می‌دهد در بسیاری از موارد مشابه که هواپیمایی مورد هدف قرار گرفته است که به آنها اشاره خواهد شد، محاکم بین‌المللی و به‌طور خاص دیوان بین‌المللی دادگستری به‌واسطه عدم احراز صلاحیت به پرونده رسیدگی نکرده‌اند. بنابراین هنوز راهکار حقوقی شفاف برای جبران خسارت ناشی از سوانح هوایی از منظر حقوق بین‌الملل وجود ندارد. رویه دولت‌ها در مواجهه با سانحه هوایی که بر اثر اسقاط هواپیما توسط نیروهای او به وقوع پیوسته است، نشان می‌دهد که آنها معمولاً در تلاش‌اند بدون پذیرش صریح مسئولیت، صرفاً از طریق مذاکره و تعیین مبلغی مشخص اختلافات را حل‌وفصل نمایند.

ابتدا باید توجه نمود که در حقوق بین‌الملل هوایی بحث مسئولیت و جبران خسارت برای سوانح و حوادث هوایی از سابقه طولانی برخوردار است. با تصویب کنوانسیون ورشو در سال ۱۹۲۹ و اصلاحیه‌های آن در سال‌های بعد (سیستم ورشو) و نهایتاً کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، مبنای مسئولیت در قبال مسافر و بار مشخص شده است. لکن این معاهدات تنها مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را مشخص می‌کند و در خصوص مسئولیت دولت‌ها سخنی به میان نمی‌آورد. لذا برای جبران خسارت توسط دولت‌ها باید به اصول، قواعد و رویه‌های حقوق بین‌الملل عمومی مراجعه کرد.

در صورت طرح دعوا در یک محکمه بین‌المللی، احراز مسئولیت بین‌المللی دولت خوانده و روش جبران خسارت توسط دیوان یا دادگاه بین‌المللی تعیین می‌گردد. در چنین شرایطی اصولاً جبران خسارت با وقوع سوانح هوایی بر اثر اعمال قوه قهریه توسط دولت‌ها باید با پرداخت غرامت انجام گیرد؛ اگرچه عذرخواهی نیز در کنار پرداخت غرامت در جلب رضایت دولت خواهان نیز مطرح می‌گردد. البته یک معیار مشخص در تعیین غرامت در محاکم بین‌المللی در عرصه بین‌المللی وجود ندارد. یکی از مهم‌ترین روش‌ها رویه دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه کانال

→<https://www.aljazeera.com/news/2020/12/30/iran-sets-150000-compensation-for-ukrainian-airlines-victims/>
<https://www.rferl.org/a/ukrainian-president-says-compensation-offered-by-iran-for-shooting-down-airliner-not-enough/30413066.html>.

کورفو در خصوص تعیین جبران خسارت است که توسل به نظر کارشناسی شده و در نحوه تعیین میزان و محدوده جبران خسارت راهنمای خوبی است.

در خصوص تعیین غرامت برای سوانح هوایی ناشی از اسقاط هواپیماها در محاکم بین‌المللی، رویه قضایی بین‌المللی ایجاد نشده است که این امر ناشی از عدم وجود مبنای صلاحیتی برای دیوان بین‌المللی دادگستری تا دهه ۱۹۸۰ میلادی و حل‌وفصل اختلافات از طریق مذاکره بعد از آن است. همچنین رویه‌های گذشته نشان می‌دهد که دولت‌های زیان‌زننده در زمانی که هواپیمای کشوری خارجی را ساقط کرده‌اند، با عدم پذیرش مسئولیت بین‌المللی و پرداخت غرامت، گرایش به مذاکره با دولت زیان‌دیده و پرداخت خسارت از روی لطف^۱ داشته‌اند. در این روش پرداخت، در عین حال که دولت مسئولیت بین‌المللی را برای اقدام خود نمی‌پذیرد، زیان وارده را نیز تا حدودی که میان طرفین اختلاف توافق شود، جبران می‌نماید. این نوع جبران خسارت یک جبران خسارت کامل نیست و فقط تا حدودی است که کشور اسقاط‌کننده هواپیما می‌پذیرد، خسارات را جبران می‌کند و دولت خواهان نیز به نوع و مقدار آن رضایت می‌دهد.

بنا بر مراتب فوق، این سؤال مطرح می‌شود که آیا در خصوص سوانح هوایی که هواپیمای خارجی توسط دولتی سرنگون می‌شود، حقوق بین‌الملل موجود، پرداخت خسارت از روی لطف را به‌عنوان یک جبران خسارت جدید پذیرفته است؟ به‌عبارت‌دیگر، آیا چون دیوان بین‌المللی دادگستری نتوانسته در برخی پرونده‌های مرتبط صلاحیت خود را احراز کند و یا به هر طریق وارد ماهیت دعوا نشده، نظام حقوق بین‌الملل پرداخت از روی لطف را به‌عنوان جبران مناسب در خصوص سوانح هوایی به رسمیت شناخته است؟ به نظر می‌رسد جبران خسارت در سوانح هوایی چنان اهمیتی دارد که به دلیل چالش‌های موجود در احراز مسئولیت بین‌المللی توسط محاکم بین‌المللی، دولت‌ها پرداخت خسارت را از روی لطف پذیرفته‌اند. از این رو در این مقاله ضمن بررسی چگونگی جبران خسارت در نظام مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها و اعمال آن بر سوانح هوایی، بر پرداخت از روی لطف به‌عنوان یک نوع جبران خسارت توجه شده است. پرداخت‌هایی که دولت‌های طرف اختلاف آن را پذیرفته‌اند و در نتیجه می‌تواند برای سانحه‌ای که برای پرواز ۷۵۲ اوکراینی در ایران رخ داده است، نیز اعمال گردد.

۱. جبران خسارت با احراز مسئولیت بین‌المللی دولت

اگر عمل متخلفانه منتسب به یک کشور به‌عنوان نقض تعهد بین‌المللی در یک محکمه بین‌المللی احراز گردد، می‌تواند منجر به مسئولیت بین‌المللی دولت شود و به‌این‌ترتیب، مسئولیت جبران خسارت نیز به‌تبع آن در مورد این کشور مطرح خواهد شد. در خصوص سوانح هوایی مانند آنچه برای پرواز ۷۵۲ اوکراین رخ داد، ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو نقض حقوق بین‌الملل را تعریف می‌کند. این کنوانسیون به دولت خواهان که بر اساس ماده ۸۴ می‌تواند هر یک از کشورهای عضو باشد، این اجازه را می‌دهد که دعوای خود را با طی شرایط کنوانسیون به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهند و صدور حکم به مسئولیت بین‌المللی دولت خاطی را از دیوان مطالبه نمایند.

به‌این‌ترتیب، کشورها برای پیگیری قضایی و اثبات مسئولیت دولت زیان‌زننده در مراجع قضایی بین‌المللی، همچون دیوان بین‌المللی، باید ابتدا از مسیری که کنوانسیون شیکاگو نشان داده است، اقدام نمایند. بر مبنای ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو، چنانچه عدم توافقی بین دو یا چند کشور متعاهد راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد و ضمایم آن حاصل گردد و نتوان آن را با مذاکرات حل نمود، برحسب درخواست هر کشور ذی‌مدخل در عدم توافق برای اخذ تصمیم به شوری ارجاع خواهد شد. هر کشور متعاهدی می‌تواند از تصمیم شورا به دیوان دادگستری بین‌المللی تقاضای تجدیدنظر بدهد. لذا ابتدا شکایت و اختلاف باید به ایکائو داده شود و در صورت عدم رضایت از نظر شورای ایکائو، اختلاف را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح نماید. دیوان در صورتی که خود را صالح به رسیدگی ببیند، وارد ماهیت دعوا می‌شود. دیوان باید عمل متخلفانه دولت خوانده را و به تعبیر دیگر نقض تعهد بین‌المللی او را احراز نماید تا مسئولیت بین‌المللی دولت خوانده محقق گردد. 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 هواپیمای کشوری است. بر مبنای ماده ۳ مکرر، دولت‌های متعاهد به رسمیت می‌شناسند که هر کشوری باید از توسل به استفاده از اسلحه در مقابل هواپیمای 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 پیش‌روی دولت زیان‌دیده وجود دارد. اولین راهکار درخواست اعاده وضع به حال سابق است که علی‌الاصول در خصوص هواپیمای اسقاط شده و جان‌های ازدست‌رفته 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.

به این ترتیب، در خصوص سوانح هوایی مانند پرواز ۷۵۲ اوکراین، در صورتی که در مذاکرات فی‌مابین مقامات ایرانی و اوکراینی نتیجه‌ای حاصل نشود و اوکراین بخواهد پرونده را نزد مراجع بین‌المللی اقامه کند، همان‌گونه که گذشت، باید بر اساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو اقدام نماید. علی‌الاصول بر اساس ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو کشور محل ثبت هواپیما این صلاحیت را دارد که به‌عنوان کشور خواهان دعوی خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع دهد که در این مورد کشور اوکراین است. البته این کشور باید بتواند مسئولیت دولت ایران را بر مبنای ماده ۳ مکرر به اثبات برساند.^۱

به نظر می‌رسد در صورتی که دعوی از طرف مقامات اوکراینی در دیوان بین‌المللی دادگستری اقامه شود، در وهله اول دیوان بر اساس ترتیبات و فرایند مندرج در کنوانسیون شیکاگو بتواند صلاحیت خود را احراز کند. در مرحله بعد، از آنجایی که فرض احراز مسئولیت متصور است، برخورد دیوان در خصوص جبران خسارت و پرداخت غرامت احتمالاً می‌تواند مبتنی بر روشی باشد که در قضیه کانال کورفو اتخاذ نموده بود؛ یعنی پس از تعیین تکلیف ماهیت دعوا و احراز مسئولیت بین‌المللی ایران، غرامت بر مبنای میزان خسارتی که در نتیجه کارشناسی تعیین می‌شود، مشخص خواهد شد.

۱. کاظمی، حمید، *حقوق بین‌الملل هوایی*، تهران: سمت، ۱۳۹۵، ص ۲۵۰.

۱.۱. پرداخت غرامت

قاعدهٔ پرداخت غرامت یک قاعدهٔ قدیمی و مبنایی حقوق بین‌الملل به شمار می‌رود. بند ۱ ماده ۳۶ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها این قاعده را بیان می‌نماید: «دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی ملزم است بابت خساراتی که از ناحیه آن فعل ایجاد شده، در صورتی که خسارات به اعاده وضع به حال سابق جبران نشود، غرامت بپردازد». این قاعده به کرات در روبهٔ محاکم بین‌المللی به‌ویژه دیوان بین‌المللی دادگستری مورد اشاره قرار گرفته است. در قضیهٔ گابچیکوو-ناگیماروش دیوان اعلام می‌کند که این یک قاعدهٔ پذیرفته‌شدهٔ حقوق بین‌الملل است که دولت زیان‌دیده محق است از دولت مرتکب فعل متخلفانه بین‌المللی بابت خسارت وارده به او غرامت بگیرد.^۱

هدف از جبران خسارت، همچنان که پیش‌تر نیز اشاره شد، بازگرداندن وضعیت زیان‌دیده تا جای ممکن به وضعیت اول است. به همین دلیل در *دوری لوسیتانیا* بیان می‌شود که جبران خسارت باید متضرر را به وضعیتی برساند که اگر نقض تعهد رخ نمی‌داد، وضعیت آن‌گونه می‌بود.^۲ غرامت یا هر شکل دیگری از جبران خسارت باید متناسب با صدمهٔ وارده باشد و ماهیت عمل متخلفانه‌ای که منجر به آن شده است، نیز مدنظر قرار گیرد.^۳ به این ترتیب، آن‌چنان که دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیهٔ کارخانهٔ خمیرسازی نیز تأیید می‌کند، تعیین میزان غرامت تا حدود زیادی به شرایط و اوضاع و احوالی که در یک پرونده وجود دارد و ماهیت و قلمرو زیان بستگی دارد.^۴ تفسیر طرح مسئولیت نیز برخی از موارد را در خصوص جبران خسارت برمی‌شمرد و رئوس خسارت قابل پرداخت را به‌عنوان غرامت و اصول ارزیابی خسارت را که باید اعمال شود، بسته به محتوای تعهدات اولیه، ارزیابی رفتار طرفین و به‌طور کلی دغدغهٔ نیل به نتیجه‌ای منصفانه و قابل‌پذیرش می‌داند.^۵

1. Crawford, J., *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries*, London: Cambridge University Press, 2002:p 219.

2. Opinion in the Lusitania Cases (1 November 1923), RIAA volume VII pp. 32-44, p 39.

3. Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment of 20 April 2010, para.274.

4. Avena and Other Mexican Nationals (Mexico v. United States of America), ICJ Judgment of 19 January 2009, para. 119.

5. Crawford, op.cit:pp 222-223.

ساقط کردن هواپیما یکی از مواردی است که بر اساس طرح مسئولیت مشمول جبران خسارت به کشورها دانسته شده است.^۱ اما نکته قابل ملاحظه در این زمینه این است که دیوان بین‌المللی دادگستری تاکنون نتوانسته است در رسیدگی به دعوی مربوط به اسقاط هواپیماها از مرحله صلاحیت عبور کند. اولین دعوا در این زمینه، قضیه سانحه هوایی ۷ اکتبر ۱۹۵۲ آمریکا علیه اتحاد جماهیر شوروی است. در این تاریخ هواپیمای ب ۵۲ آمریکا توسط جنگنده روس هدف قرار گرفت و در آب‌های ژاپن سقوط کرد.^۲ دیوان در این قضیه نمی‌تواند مبنای صلاحیتی لازم را پیدا کند و در نتیجه دعوا را رد می‌نماید.^۳ دعاوی بعدی^۴، نیز به همین سرنوشته دچار گردیدند. از این میان برخی پرونده‌ها که مثال برجسته آن سانحه هوایی ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ در پرواز ۶۵۵ ایران ایر است، نیز با مصالحه طرفین خاتمه یافت و در نتیجه تعیین تکلیف غرامت خارج از دادگاه صورت پذیرفت.^۵

اما در زمینه غرامت در سوانح هوایی اشاره به پرونده برجسته کانال کورفو در دیوان بین‌المللی دادگستری دارای اهمیت است. در قضیه کانال کورفو، اگرچه موضوع دعوا غرق شدن کشتی‌های نظامی بریتانیا بود، از حیث پرداخت غرامت می‌توان از معیار این پرونده در خصوص مسئولیت بین‌المللی در خصوص سوانح هوایی نیز استفاده کرد. در این قضیه در اثر مین‌های دریایی کار گذاشته شده توسط آلبانی برخی کشتی‌های جنگی بریتانیا که در حال عبور از تنگه کورفو بودند، دچار آسیب شدند. علاوه بر ایراد صدمه به کشتی‌ها، تعدادی از خدمه کشتی‌ها نیز کشته شدند.

1. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, Yearbook of the International Law Commission, vol. II, Part Two, 2001: pp 105-106.

2. Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), Application instituting proceedings, 2 June 1955: p 12.

3. Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), Order of 14 March 1956: p 11.

4. Aerial Incident of 10 March 1953 (United States of America v. Czechoslovakia), ICJ Order of 14 March 1956: 8; Aerial Incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria), ICJ Judgment of 26 May 1959: 146; Aerial Incident of 7 November 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), ICJ Order of 7 October 1959: p 278.

5. Aerial Incident of 7 November 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), ICJ Order of 7 October 1959: p 278.

6. Aerial Incident of 27 July 1955 (United Kingdom v. Bulgaria), ICJ Order of 3 August 1959: 265; Aerial Incident of 27 July 1955 (United States of America v. Bulgaria) – Discontinuance, ICJ Order of 30 May 1960: 148; Aerial Incident of 3 July 1988 (Islamic Republic of Iran v. United States of America) – Discontinuance, ICJ Order of 22 February 1996 :5; Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America), ICJ Order of 10 September 2003: pp1-2.

در این قضیه سه رأی صادر گردید: رأی اول در خصوص صلاحیت و رأی دوم در خصوص ماهیت دعوا بود که در آن آلبانی به خاطر نقض حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های بریتانیایی محکوم شد. به دنبال این رأی، رأی سوم در این قضیه در دسامبر ۱۹۴۹ به موضوع جبران خسارت اختصاص پیدا کرد و در مجموع آلبانی محکوم به پرداخت ۸۴۴۰۰۰ پوند به بریتانیا شد.^۱ بر اساس ارزیابی که بریتانیا ارائه نموده بود، ناوشکن سومارز به‌طور کلی تخریب و مبلغ ۷۰۰۰۸۷ پوند خسارت دیده بود، ناوشکن ولاژ بالغ بر ۹۳۸۱۲ پوند خسارت دیده بود و برای خدمه کشته و مجروح شده نیز مبلغ ۵۰۰۴۸ پوند مطالبه شده بود.

دیوان در مرحله رسیدگی به قضیه کانال کورفو به ارزیابی و کارشناسی این ارقام پرداخت. در خصوص کشتی اول، نتیجه ارزیابی مبلغ بیشتری از درخواست بریتانیا را نشان داد، اما دیوان مبلغ پیشنهادی را موجه دانست. در مورد کشتی ولاژ اما کارشناسان مبلغ پایین‌تری را تأیید کردند. البته دیوان در نهایت همان مبلغ پیشنهادی بریتانیا را پذیرفت و در مورد غرامت درخواستی برای قربانیان نیز با توجه به خدمات پزشکی و مستمری لازم برای جاماندگان مبلغ پیشنهادی موردپذیرش قرار گرفت.^۲

باملاحظه این پرونده، شاید بتوان به این نتیجه رسید که از حیث مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها برای جبران خسارت، در سایر مواردی که اقدام یک کشور منجر به ایراد خسارت به کشتی یا با ملاحظات ایراد خسارت به هواپیمای کشور دیگری می‌شود، دادگاه‌های بین‌المللی نیز برای تعیین خسارت از روش مورد استفاده در قضیه کانال کورفو پیروی کنند. به عبارت دقیق‌تر، پس از تعیین تکلیف وضعیت ماهیت دعوا، به‌طور جداگانه باید از طریق کارشناسی میزان خسارت قابل پرداخت تعیین و به زیان‌دیدگان پرداخت شود. مطابق با این پرونده، دیوان در برابر این پرسش که خسارت چطور باید تخصیص داده شود، تشخیص داد در هر مورد خوانده تا چه میزان موجب ایراد خسارت گردیده است.^۳ بر مبنای این رویه، دیوان نمی‌تواند معیاری مثل معیارهای کنوانسیون‌های

1. <https://www.icj-cij.org/en/case/1/>

2. Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), ICJ Judgment of 15 December 1949: pp 247-250.

3. Nollkaemper, P.A., "Issues of shared responsibility before the International Court of Justice", in *Evolving principles of international law: studies in honour of Karel C. Wellens*, Netherlands: Queen Mary studies in international law, 2012:p 236.

ورشو و مونترال را در هر مورد، آن هم در دعاوی بین دولت‌ها که ماهیتاً متفاوت از دعاوی بین اشخاص است، به اجرا بگذارد.

۱.۲. عذرخواهی از دولت زیان‌دیده

دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه گابچیکوو بیان می‌کند که جلب رضایت خواهان از طریق عذرخواهی و پرداخت غرامت هر دو راه‌های جبران خسارت هستند.^۱ این امر از بند اول ماده ۳۷ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها مشخص می‌شود: «دولت مسئول فعل متخلفانه بین‌المللی ملزم است از باب زیان‌های ناشی از آن فعل که با اعاده وضع به حال سابق یا پرداخت غرامت جبران نشود، رضایت خاطر دولت زیان‌دیده را جلب نماید». مطابق بند دوم همین ماده، جلب رضایت خاطر از طریق پذیرش نقض، اظهار تأسف، معذرت‌خواهی رسمی یا دیگر طرق مقتضی صورت می‌گیرد. مبنای این امر آن است که خسارت باید به کامل‌ترین شکل، یعنی مادی و معنوی، جبران شود.

باید توجه داشت که صرف جلب رضایت زیان‌دیده از طریق عذرخواهی به‌عنوان یک روش مستقل و کامل برای جبران خسارت از دولت زیان‌دیده کافی نیست و به‌عنوان یک روش جبران زیان وارده جایگزین غرامت نمی‌شود.^۲ دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه لاگران، به این موضوع توجه داشت و عذرخواهی ایالات‌متحده را برای جبران خسارت کافی ندانست. دیوان بیان نمود: «در این قضیه عذرخواهی کافی نیست؛ زیرا اتباع خارجی بدون فوت وقت از حشمان به‌موجب بند ۱ ماده ۳۶ کنوانسیون وین مطلع نشده‌اند و در نتیجه تحت بازداشت طولانی‌مدت و مجازات شدید قرار گرفته بودند».^۳ بنابراین پذیرش نقض، اظهار تأسف، عذرخواهی رسمی یا هر روش دیگری برای جلب رضایت در موردی که خسارات مادی به یک دولت وارد شده باشد، به‌تنهایی برای جبران خسارات کفایت نمی‌کند. البته در خصوص برخی از خسارات که امکان تقویم آن به خسارت مادی وجود ندارد، مثل خسارات معنوی بابت از دست دادن حیات یا خسارت

1. Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia), ICJ Judgment of 25 September 1997, Para.152.

2. Dumberry, P., "Satisfaction as a Form of Reparation for Moral Damages Suffered by Investors and Respondent States in Investor-State Arbitration Disputes", *Journal of International Dispute Settlement*, 3, 1, 2012:p 3.

3. LaGrand (Germany v. United States of America), Judgment of 27 June 2001: para.123.

به محیطزیست که غرامت نمی‌تواند همهٔ آلام ناشی از ایراد خسارت را جبران کند،^۱ این نظر مطرح است؛ چون خسارات وارده قابل تقویم به غرامت نیستند، تنها از طریق روش‌هایی مانند اظهار تأسف و عذرخواهی قابل جبران هستند.^۲

اغلب کشورها در مورد سوانح هوایی که دولت‌ها در ایجاد آن نقش داشته باشد، به خاطر وقوع سانحه عذرخواهی یا اظهار تأسف نموده‌اند. مطالب، عذرخواهی یا پیشنهاد عذرخواهی یکی از ویژگی‌های کاملاً معمول روی، دیپلماتیک است و عذرخواهی به‌موقع می‌تواند در مواردی به حل‌وفصل مسالمت‌آمیز اختلاف به‌خوبی کمک کند. در مواردی ممکن است عذرخواهی مطالبه نشود؛ همچون وقتی که موضوع اختلاف به‌طور دوستانه و از باب لطف حل‌وفصل می‌شود.^۳ موارد اظهار تأسف دولت‌ها در سوانح هوایی اغلب با پذیرش مذاکره برای پرداخت مبلغی از باب لطف همراه بوده است. اما این عذرخواهی به‌منزلهٔ پذیرش مسئولیت بین‌المللی توسط دولت نبوده است. برای مثال، در سال ۱۹۵۴ که جنگندهٔ چینی هواپیمای کاتی پاسیفیک را در مسیرش از بانکوک به هنگ‌کنگ سرنگون نمود، از وقوع این حادثه عذرخواهی کرد و پذیرفت که غرامت را پرداخت نماید. بلغارستان مدتی پس از اسقاط هواپیمای ال.۴۰۲ رژیم صهیونیستی همین رویه را در پیش درگرفت.^۴ اما در هیچ‌یک از این موارد کشور ساقط‌کنندهٔ هواپیما مسئولیت را نپذیرفت. بعضی از مواقع بیان تأسف حتی به‌منزله عذرخواهی نیست. اکثر موارد این امر به آن دلیل است که عذرخواهی شائبهٔ پذیرش مسئولیت را ایجاد می‌کند. برای مثال، در خصوص اسقاط پرواز ۶۵۵ هواپیمایی ایران توسط ناو وینسنس، ریگان اظهار تأسف نمود. او با بازماندگان اظهار همدردی کرد، ولی نه‌تنها به خاطر عملکرد نیروی دریایی این کشور عذرخواهی نکرد، بلکه آن را به‌مثابه یک اشتباه قابل توجیه توصیف نمود.^۵ در چنین مواردی اظهار تأسف ویژگی‌های جبران مندرج در ماده ۳۷ طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها را ندارد؛ زیرا ارتباطی با حادثه رخ داده پیدا نمی‌کند و فقط شدت و نامناسب بودن اتفاق را بیان می‌کند.

1. Dumberry, op.cit:p 4.

2. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, op.cit:p 106.

3. Ibid.

4. Foont, B., "Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law", *Journal of Air Law and Commerce*, 72, 3, 2007:p 702.

5. Battistella, E., *Sorry about that The Language of Public Apology*, London: Oxford University Press, 2014:p 146.

در خصوص پرواز ۷۵۲ اوکراین، مقامات ایران از وقوع حادثه ابراز تأسف نمودند^۱ و در مورد مسئولیت بین‌المللی اظهارنظری نکردند. این در حالی بود که مقامات اوکراین، به‌ویژه رئیس‌جمهور این کشور، از ابتدا خواهان عذرخواهی ایران بود.^۲ اما هیچ‌یک از اظهارات ایران مبتنی بر عذرخواهی از اوکراین به خاطر اسقاط هواپیما نبود. به‌این ترتیب، می‌توان گفت که رویه‌ای مشابه رویه‌های سابق در خصوص اسقاط هواپیما در این زمینه نیز اتخاذ گردید.

۲. جبران خسارت از روی لطف بدون احراز مسئولیت دولت

پرداخت از روی لطف توسط دولت‌ها به دلیل شباهت به غرامت به «غرامت بی‌ضرر» تعبیر شده است.^۳ اصولاً توسل به این روش پرداختی زمانی مورداستفاده قرار گرفته که معیاری برای تعیین غرامت وجود نداشته است. به همین دلیل آن را شکلی از پرداخت غرامت که بنا بر صلاحدید و رضایت دو کشور انجام می‌شود، نیز بیان کرده‌اند.^۴ 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 لزوماً به دلیل محق نبودن کشور زیان‌دیده به جبران خسارت یا متخلفانه نبودن عمل (به‌ویژه بعد از تصویب ماده ۳ مکرر) نبوده است، بلکه شرایط و اوضاع‌واحوال یک پرونده خاص هوایی و شرایط تعیین تکلیف پرونده و تعیین مقصر که اغلب به‌سختی صورت می‌گیرد، باعث تأمل دولت‌ها در پرداخت جبران خسارت به‌عنوان غرامت شده است و از طرف دیگر دولت‌های خواهان نیز تمایلی به ارجاع حل‌وفصل اختلاف به دیوان بین‌المللی دادگستری نشان نداده‌اند.^۵

باید توجه داشت در صورت عدم مذاکره فی‌مابین دولت‌های خواهان و خوانده و عدم حصول توافق و پذیرش مسئولیت توسط دولت مربوطه و عدم ارجاع دعوا به دیوان بین‌المللی دادگستری باعث می‌شود که خسارتی به قربانیان تعلق نگیرد و در عمل برخی خسارات بدون جبران باقی بمانند. برای نمونه، در مورد پرواز ام.اچ.۱۷ هواپیمایی مالزی که در ۱۷ ژوئیه ۲۰۱۴ از آمستردام

1. <https://www.khabaronline.ir/news/1473601/>

2. <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/ukraine-demands-official-apology-from-iran-/1699459/>

3. McLellan, M., "Innocence Compensation: The Private, Public and Prerogative Remedies", *Ottawa Law Review*, 45,1, 2014: p 128.

4. Corn, G. et al., *U.S. Military Operations: Law, Policy, and Practice*, London: Oxford University Press, 2016: p 498.

5. Foont, op.cit:p 725.

هلند به مقصد کوالالامپور در حرکت بود و در مرز اوکراین و روسیه سرنگون شد، هیچ‌یک از دولت‌های اوکراین یا روسیه مسئولیت سرنگونی هواپیما را بر عهده نگرفتند، و حتی روسیه قطعنامه شورای امنیت را که به منظور تشکیل یک دادگاه برای تعیین مقصر حادثه پیشنهاد شده بود، وتو کرد.^۱

آنچه از سوابق امر در مذاکرات برای حل موضوع خسارات وارده در سوانح بین دولت‌ها حاصل شده است، می‌تواند به پرداخت خسارت توافقی، عدم پذیرش مسئولیت توسط دولت خوانده، عدم تعهد در حل موضوع در مدت زمان مشخص منتهی شود که در این ارتباط می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

۱. پرداخت از روی لطف برای اولین بار بدون پذیرش مسئولیت در قضیه اسقاط هواپیمای لیبیایی توسط رژیم صهیونیستی رخ داد. در ۲۱ فوریه ۱۹۷۳، وقتی هواپیمای لیبیایی به مقصد قاهره در حرکت بود، در فضای صحرای سینا که در اشغال این رژیم بود، مورد هدف قرار گرفت و تمام ۱۰۸ سرنشین و خدمه هواپیما جان باختند. رژیم صهیونیستی بدون پذیرش مسئولیت رسماً از وقوع حادثه معذرت‌خواهی کرد و پذیرفت که غرامتی را در شکل پرداخت از روی لطف به لیبی بپردازد. رژیم صهیونیستی اعلام کرد که این یک پرداخت با ماهیت بشردوستانه است.^۲ با وجود این، او از عمل خود دفاع کرد و آن سانحه را به دلیل عبور هواپیمای لیبیایی از مناطق حساس نظامی دانست.^۳ این رژیم در سال ۱۹۶۷ نیز قبل از این قضیه هوایی، برای غرق کردن ناو یو.اس.اس لیبرتی در دریای مدیترانه نیز از همین روش برای پرداخت غرامت به آمریکا استفاده کرده بود. در طی جنگ شش‌روزه سال ۱۹۶۷ هواپیماها و نیروی دریایی این رژیم به این کشتی آمریکایی حمله کردند و ۳۴ نفر از خدمه کشتی در جریان این حملات کشته شدند. او با این توجیه که ناو لیبرتی به اشتباه به جای ناو مصری گرفته شده است، از آمریکا عذرخواهی کرد و در سال ۱۹۶۸ مبلغ ۳,۳۲ میلیون دلار به دولت آمریکا پرداخت کرد تا به خانواده‌های ۳۴ ملوان کشته شده در جریان حملات پرداخت شود و در ادامه این قضیه در مارس ۱۹۶۹ نیز مبلغ ۳,۵۷ میلیون دلار به زخمی

1. <https://www.britannica.com/event/Malaysia-Airlines-flight-17>.

2. Foont, op.cit: 707.

3. Morgan, C., "The Downing of Korean Air Lines Flight 007", *Yale Journal of International Law*, 11, 1985 p: 236.

شدگان این حادثه پرداخت کرد. در ۱۹۸۰ نیز نهایتاً مبلغ شش میلیون دلار به خاطر خسارات مادی به ناولیبری پرداخت شد.

در سانحه اسقاط پرواز ۶۵۵ ایران ایر توسط ناو وینسنس امریکا در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ نیز روش پرداخت از روی لطف برای جبران خسارت بدون احراز مسئولیت مورد استفاده قرار گرفت. در جریان این سانحه تمام ۲۹۰ سرنشین هواپیما و خدمه جان باختند. پس از این سانحه جمهوری اسلامی ایران در ۱۷ ماه مه ۱۹۸۹ دعوایی را علیه ایالات متحده در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح نمود. ایران معتقد بود که عدم پرداخت غرامت و اختلال در هوانوردی در خلیج فارس نقض کنوانسیون شیکاگو و مونترال است. با این حال، در ۲۲ فوریه ۱۹۶۶ با توافق طرفین نهایتاً رسیدگی در دیوان متوقف شد.^۱ امریکا بدون قبول مسئولیت پذیرفت که مبلغ ۶۱٫۸ میلیون دلار به ایران و قربانیان پرداخت نماید. این مبلغ شامل ۳۰۰ هزار دلار برای هر نفر مزدبگیر و ۱۵۰ هزار دلار برای هر نفر غیرمزد بگیر بود. البته کل مبلغ پرداختی ۱۳۱٫۸ میلیون دلار بود که الباقی مبلغ به دلیل خسارت هواپیمای ساقط شده به ایران پرداخت شد.^۲ شایان ذکر است، ایران در مراحل اولیه مذاکرات بین طرفین، با پرداخت از روی لطف بدون پذیرش مسئولیت ایالات متحده مخالفت نمود و به همین دلیل دعوا را علیه این کشور در دیوان مطرح نموده بود. به هر حال، معیار دقیق برای تعیین پرداخت از روی لطف نیز به صورت رسمی مشخص نشده و انتشار نیافته است.^۳ پرداخت امریکا به ایران نکته بیشتری را درباره تفاوت پرداخت غرامت و پرداخت از روی لطف مشخص می‌نماید. غرامت به عنوان یک جبران خسارت در حقوق مسئولیت بین‌المللی کشورها، اصولاً به دولت پرداخت می‌شود، نه به اشخاصی که از سانحه زیان دیده‌اند. اما در مورد پرداخت از روی لطف می‌توان این تفاوت را ملاحظه نمود که این پرداخت برعکس بنا بر تصمیم‌گیری کشوری که موجب سقوط هواپیما شده است، پرداخت می‌شود و ممکن است شخصی که آن را دریافت می‌نماید، اشخاص زیان دیده یا کشور زیان دیده باشد.^۴ البته این ویژگی

1. Aerial Incident of 3 July 1988 (Islamic Republic of Iran v. United States of America) – Discontinuance, Order of 22 February 1996, p.5.

2. Sip, D., “Respect in the context of the Iran nuclear deal”, Research Master thesis, Leiden University, 2018: p 16.

3. On the negotiation between Islamic Republic of Iran and U.S e.g. See Linnan, D., “Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistake Self-Defence, and State Responsibility”, *The Yale Journal of International Law*, 16, 2, 1991: p 266.

4. See Maier, H., “Ex Gratia Payments and the Iranian Airline Tragedy”, *The American Journal of International Law*, 83, 2, 1989: p 83.

منحصر به سوانح هوایی یا حوادث مشابه نیست، بلکه به‌طور کلی پرداخت‌های از روی لطف پرداخت‌هایی هستند که خسارت وارده را در حد صلاحدید کشور پرداخت‌کننده پوشش می‌دهند. برای نمونه، مکزیک با انگلستان توافق کرد که به اتباع این کشور که در جریان انقلابی مکزیک دچار صدمه شده‌اند، پرداخت از روی لطف داشته باشد. این خسارت مربوط به اتباع می‌شد و به دولت انگلستان پرداخت نشد.^۱

در همین راستا، یعنی عدم پذیرش مسئولیت، می‌توان به پرواز ۱۸۱۲ شرکت هواپیمایی سبیریای روسیه اشاره کرد که یک پرواز تجاری بود و در ۴ اکتبر ۲۰۰۱ در مسیر خود به سمت تل‌آویو مورد اصابت موشک پدافند هوایی اوکراین قرار گرفت و ساقط شد. تمام ۷۸ سرنشینان جان باختند. اوکراین به‌عنوان دولت زیان‌دیده در بین سال‌های ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴ دو موافقت‌نامه^۲ جداگانه با اسرائیل و روسیه منعقد نمود. بر اساس این قراردادها اوکراین متعهد شد که به قربانیان این حوادث غرامت پرداخت کند، اما بدون پذیرش هرگونه مسئولیت حقوقی برای استفاده از زور علیه پرواز ۱۸۱۲ خطوط هوایی سبیریا که در ۴ اکتبر ۲۰۰۱ توسط پدافند هوایی اوکراین مورد هدف قرار گرفته بود.^۲ اوکراین مطابق این موافقت‌نامه‌های مذکور مبلغ ۱۵ میلیون دلار به خانواده بازماندگان ۷۸ قربانی این پرواز پرداخت کرد (هر نفر ۲۰۰ هزار دلار). اگرچه بعداً برخی از مسافران اسرائیلی دعاوی فردی علیه اوکراین اقامه نمودند و این کشور به مبالغی نیز محکوم شد که البته مورد تأیید این کشور هم واقع نشد، اما هیچ دعاوی بین دولتی بین روسیه و اوکراین یا رژیم صهیونیستی و اوکراین اقامه نشد. آن‌چنان‌که از این پرداخت و سایر پرداخت‌های مشابه برمی‌آید، در پرداخت از روی لطف، تفکیکی بین مسافر و بارش او به عمل نیامده است. به‌این ترتیب، به نظر می‌رسد خسارت مربوط به بار در نوع پرداخت نادیده گرفته شده است.

نهایتاً همچنین می‌توان به انفجار در پرواز ۱۸۲ هواپیمایی هند از مقصد مونترال به لندن اشاره کرد. این هواپیما در میانه راه توسط یک گروه افراط‌گرایی هندی کانادایی تبار در سال ۲۰۱۱ منفجر شد. دولت کانادا اعلام کرد که مبلغی معادل ۲۴۰۰۰ دلار امریکا به‌عنوان لطف به ازای هر نفر به بازماندگان سانحه پرداخت خواهد نمود. به نظر مقامات دولتی کانادا، این کشور

1. British-Mexican Claims Commission (Great Britain, United Mexican States) (8 November 1929 - February 1930), RIAA, Volume V pp. 1-306: 92 & 270.

2. Martha, Rutsel, *The Financial Obligation in international law*, London: Oxford University Press, 2015: p.422.

اساساً مسئولیتی در قبال این اتفاق نداشته، فقط بنابر صلاحدید خود این مبلغ را به زیان دیدگان پرداخت می‌نمود.^۱ در چارچوب روابط بین کشورها نیز خساراتی که می‌تواند منجر به پرداخت غرامت شود، در مواردی از این طریق پرداخت شده است. به این ترتیب، کشور خاطی از زیر بار مسئولیت بین‌المللی که در غیر این صورت ممکن بود متحمل گردد، اجتناب نموده^۲ و از سوی دیگر کشور زیان‌دیده نیز توانسته است بدون مراجعه به یک دادگاه بین‌المللی و بدون طی فرایند یک دعوا، جبران خسارات وارده را به شکلی رضایت‌بخش دریافت کند. به عبارت دیگر، پرداخت از روی لطف همان غرامت است که بدون پذیرش مسئولیت بین‌المللی توسط دولت خاطی پرداخت می‌شود^۳ و علاوه بر این نشان‌دهنده حسن‌نیت کشور پرداخت‌کننده آن نیز برشمرده می‌شود.^۴

۲. در سوانح هوایی که دولت‌ها در اسقاط هواپیما نقش داشته‌اند، مثل اسقاط پرواز ۶۵۵ هواپیمایی ایران ایر توسط امریکا، مذاکرات بین طرفین درگیر سانحه، آنها را به سمتی کشانده است که خسارت به صورت مبلغی مرضی‌الطرفین تعیین و پرداخت شود و در نتیجه پیگیری قضایی در مراجع بین‌المللی از سوی کشور زیان‌دیده متوقف شود. در قضیه فوق، اگرچه ایران اقدام به طرح دعوا در دیوان بین‌المللی دادگستری نمود و امکان موفقیت در آن پرونده را نیز داشت، در نهایت به این نتیجه رسید که ادامه دعوا لزوماً منجر به جبران خسارت به موقع قربانیان نمی‌شود و در نتیجه با مصالحه با امریکا، خسارت قربانیان سانحه پرداخت شد.^۵

۳. پرداخت از روی لطف معمولاً غرامت کامل را دربر نمی‌گیرد. در این خصوص می‌توان به سقوط ماهواره شوروی «کاسموس ۹۵۴» در کانادا و وقوع خسارات زیست‌محیطی ناشی از آن در ژانویه ۱۹۷۸ اشاره داشت. کانادا خواستار پرداخت غرامت از سوی شوروی، به خاطر هزینه‌هایی بود که در راستای بازیافت و از بین بردن مواد رادیواکتیو و نیز پاکسازی منطقه سقوط ماهواره متحمل شده بود. کانادا معتقد بود که شوروی باید به خاطر این هزینه‌ها غرامت منصفانه‌ای را پرداخت کند. شوروی نهایتاً در سال ۱۹۸۱ با پرداخت بالغ بر ۳ میلیون

1. De Hoon, M. et al., *Legal Remedies for Downing Flight MH17*, Netherlands: Public International Law and Policy Group, 2016: p 25.

2. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, 2001, Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session, p.101, Article 36.

3. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, op.cit:pp 222-223.

4. Martha, op.cit: p.268.

5. Aerial Incident of 3 July 1988 (Islamic Republic of Iran v. United States of America) – Discontinuance, ICJ Order of 22 February 1996: p5.

دلار کانادا اختلاف را حل نمود. این مبلغ نصف مبلغ مورد ادعای کانادا بود.^۱ این رویه نشان می‌دهد که پرداخت از روی لطف اصولاً یک غرامت کامل نیست و از این حیث با غرامت در معنای حقوق مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها که باید جبران خسارت کامل باشد، متمایز است. این امر از تعریف پرداخت از روی لطف ناشی می‌شود که بیشتر یک لطف است تا این که یک تعهد حقوقی به شمار بیاید.^۲

۴. پرداخت خسارت از روی لطف لزوماً سریع‌تر از روش قضایی صورت نمی‌گیرد. چه آن که برای چنین پرداختی ممکن است مذاکرات طولانی شکل بگیرد یا کشور خوانده نتواند سریع تصمیم خود را اتخاذ نماید. همچنان که از این روش جبران خسارت مشخص است، صلاح‌دیدگی بودن آن، ماهیت تشریفاتی‌اش را نفی می‌کند. بنابراین یک‌زمان مشخص و معین برای آن نمی‌توان در نظر گرفت. در نتیجه در مواردی ممکن است پرداخت به سرعت انجام گیرد (همچون هواپیمای کاتای پاسیفیک که پرداخت آن در عرض یک سال صورت گرفت)، اما در مواردی نیز ممکن است این پرداخت سال‌ها به طول بینجامد؛ مثلاً پرواز ۶۵۵ ایران در سال ۱۹۸۸ توسط ناو آمریکایی ساقط شد، لکن پرداخت خسارت در سال ۱۹۹۶ انجام شد.^۳

بنابر مراتب فوق، کشور خاطی با پرداخت از روی لطف، اختلاف خود با کشورها را هم‌زمان با جبران خسارت حل و فصل می‌نماید. البته علی‌رغم رویه‌هایی که ذکر گردید، پرداخت از روی لطف یک عرف بین‌المللی الزام‌آور برای هیچ‌یک از کشورها نیست، بلکه بیشتر دستاورد مذاکره بین طرفین اختلاف است. می‌توان این‌گونه استدلال کرد که الگو و معیار واحدی برای پرداخت از روی لطف وجود ندارد، هرچند در اکثر سوانح هوایی و موارد مشابهی که ذکر شد، مبلغ پرداختی عموماً شامل خسارت هواپیما (وسیله مورد هدف قرارگرفته)، مسافران و بار آنها بوده است. درنهایت، از مجموعه سوانح هوایی که هواپیما توسط دولت‌ها ساقط شده است، می‌توان بر این نظر بود که کشورهای زیان‌دیده برای اینکه جبران خسارتی حداقلی را به دست آورند، باب

1. See Das, O., *Environmental Protection, Security and Armed Conflict: A Sustainable Development Perspective*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2013: p 207.

2. Queensland Government, Department of health, "ex gratia and compensation payment", at https://www.health.qld.gov.au/_data/assets/pdf.file/0033/398940/qh-imp-267-1-12.pdf

3. Beckman, J.A., "Nation-State Culpability and Liability for Catastrophic Air Disasters: Reforming Public International Law to Allow for Liability of Nation-States and the Application of Punitive Damages", *FIU Law Review*, 10, 2, 2015: p 627.

مذاکره و حل و فصل اختلاف را در پیش می‌گیرند و پرداخت خسارت از روی لطف را بر ارجاع دعوا به دیوان بین‌المللی دادگستری ترجیح می‌دهند. بدیهی است، وقتی مذاکرات به پذیرش پرداخت از روی لطف منتهی می‌شود، دیگر بر اساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو اختلافی بین کشورهای مذاکره‌کننده برای ارجاع به دیوان وجود ندارد. به این ترتیب، کشور خاطی از امکان مسئول شناخته شدن توسط آن کشور رهاشده و کشور دیگر به جبران مقتضی دست یافته است.

نتیجه‌گیری

علی‌الاصول جبران خسارت فرع بر احراز مسئولیت است. مادام که مسئولیت احراز نشود، مسئله جبران موضوعیت ندارد. رویه قضایی بین‌المللی در قضیه کانال کورفو نیز نشان‌دهنده همین مسئله است. در این پرونده دیوان ابتدا مسئولیت را احراز و سپس انگلستان در دعوی جداگانه جبران خسارت را مطالبه نمود. اما رویه کشورها نشان می‌دهد در برخی سوانح مثل سوانح هوایی مسئله جبران اهمیت بیشتری از احراز مسئولیت دارد. به‌علاوه با توجه به پیچیدگی‌های موضوع جبران خسارت از طریق احراز مسئولیت در این زمینه مشخص نیست که آیا این جبران می‌تواند جبرانی کامل و جامع باشد. به همین دلیل، دولت خواهان درازای تضمین جبران خسارت در شکل پرداخت مبلغی از سوی دولت خاطی از مرحله احراز مسئولیت عبور و اختلاف را خاتمه می‌دهد. به‌این ترتیب جبران خسارت بدون احراز مسئولیت انجام می‌شود، هرچند این پرداخت از روی لطف یک غرامت کامل در معنای مندرج در طرح مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها نباشد. بنابراین حقوق بین‌الملل دو راهکار را برای جبران خسارت در اختیار کشور زیان‌دیده قرار می‌دهد: اول جبران خسارت از طریق احراز مسئولیت و سپس تعیین غرامت و دوم حل‌وفصل اختلاف از طریق مذاکره و تعیین مبلغی توسط کشور خاطی در راستای پرداخت از روی لطف.

در چارچوب حقوق بین‌الملل هوایی از ابتدای تصویب کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو تا اصلاح کنوانسیون موضوع احراز مسئولیت در رابطه با سوانح هوایی با چالش صلاحیتی روبرو بود. به همین دلیل دعوی با موضوع سوانح هوایی در دیوان بین‌المللی دادگستری مورد رسیدگی قرار نگرفت. اما حتی بعد از تصویب ماده ۳ مکرر که مسئله احراز مسئولیت و صلاحیت را تا حد زیادی برطرف می‌کرد، رویه بین‌المللی به‌جای آن که به سمت احراز مسئولیت دولت خوانده در محاکم بین‌المللی برود، به سمت حل‌وفصل اختلافات بین دولت‌ها از طریق مذاکره گرایش یافت. زیرا دولت‌های زیان‌دیده جبران خسارت مناسب و به‌موقع را بیشتر از دنبال کردن اثبات مسئولیت دولت خوانده در مراجع بین‌المللی و دریافت غرامت که امری دشوار یا حداقل زمان‌بر است، در پی گرفته‌اند.

به‌این ترتیب، حقوق بین‌الملل کنونی این امکان را به دولت زیان‌دیده که در این مورد دولت اوکراین است می‌دهد که با توسل به ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو و اثبات نقض تعهد دولت خوانده در عدم توسل به‌زور علیه هواپیمایی کشوری، مسئولیت بین‌المللی آن دولت را در اسقاط

هوایمایش در مراجع بین‌المللی مطرح نماید. در صورتی که مسئولیت بین‌المللی خوانده که اثبات آن خود یک چالش دشوار برای دولت خواهان است پس از طی فرایند طولانی رسیدگی احراز شود، خواهان باید درخواست جبران خسارت وارده را نماید. در این چارچوب، از آنجایی که امکان اعاده وضع به حال سابق وجود ندارد، باید خسارت از طریق پرداخت غرامت جبران شود. دیوان بین‌المللی دادگستری در تعیین محدوده مسئولیت و مقدار جبران خسارت قاعداً باید همانند معیار استفاده‌شده در قضیه کانال کورفو یعنی کارشناسی و ارزیابی خسارت استفاده نماید.

جلب رضایت در چارچوب عذرخواهی نیز به‌عنوان یکی از روش‌های جبران خسارت می‌تواند در این‌گونه سوانح هوایی مدنظر قرار گیرد. اما در اغلب سوانح هوایی، عذرخواهی کشورها ارتباطی با احراز مسئولیت بین‌المللی برای سانحه ندارد و بنابراین به‌عنوان یک روش جبران خسارت نیز به شمار نمی‌آید. به‌علاوه جلب رضایت از طریق عذرخواهی اصولاً یک جبران خسارت کامل نیست و بدون همراهی با غرامت نمی‌تواند خسارات وارده را جبران نماید.

در حال حاضر با توجه به رویه کشورهای در عدم پذیرش مسئولیت بین‌المللی خود و همچنین عدم تمایل کشورها به ارجاع این‌گونه سوانح هوایی به دیوان بین‌المللی دادگستری، دولت زیان‌دیده و دولت خاطی، بیشتر تمایل دارند تا از طریق مذاکره، اختلافات را حل‌وفصل نمایند. باید در نظر داشت که چندین دور مذاکره ایران با اوکراین و رایزنی‌های سایر کشورهای درگیر در این موضوع با ایران، همه نشان از این دارد که برای کشورهای دیگر موضوع جبران مناسب بیشتر از احراز مسئولیت دارای اهمیت است. اگر برخی کشورها و در این رابطه به‌طور خاص دولت کانادا پرونده‌هایی را در محاکم داخلی تشکیل می‌دهند - صرف‌نظر از اینکه این رسیدگی تا چه حد مطابق حقوق بین‌الملل است که موضوعی قابل‌بررسی جداگانه است - یکی از دلایل آن تضمین جبران مناسب برای قربانیان است. نباید از این حقیقت عبور کرد که راهکار قضایی برای احراز مسئولیت بین‌المللی ایران در عرصه بین‌المللی در اختیار کشورها وجود دارد. البته این احتمال نیز برای آنها وجود دارد که نتیجه برآمده از رسیدگی بین‌المللی خواسته‌های آنها را تأمین نکند. بنابراین از آنجا که پرداخت از روی لطف به نظر در دسترس‌ترین شیوه غیررسمی حل‌وفصل اختلافات در چند دهه گذشته بوده است، مناسب است در مورد سانحه رخ داده برای هوایمای اوکراینی نیز مورد استفاده قرار گیرد. البته این روش، یک روش نظام‌مند نیست و باید به‌صورت

مورد به مورد در خصوص آن تصمیم گرفته شود. اما به هر حال، جلب رضایت کشور زیان‌دیده در خصوص میزان خسارتی است که باید به قربانیان سانحه و خود هواپیما پرداخت شود، از اهم موارد در مذاکرات طرف‌هاست.

در خصوص جزئیات پرداخت از روی لطف در مذاکرات برای حل و فصل اختلافات عمدتاً در خصوص محدوده پرداخت به بازماندگان، مسافران و همچنین هواپیما بحث می‌شود. از آنجایی که کشورهای زیان‌زننده اصولاً مبلغی کلی را برای خسارت قربانیان تعیین کرده‌اند، در همه موارد نمی‌توان بین خسارات به مسافران و هواپیما تمایز قائل شد و ادعا کرد که خسارت قربانیان شامل خسارت بابت وسایل و محموله‌های آنها نیز می‌شود. در آخر باید توجه داشت که پرداخت از روی لطف روش جبرانی است که دولت زیان‌زننده برای فرار از بار مسئولیت و کشور زیان‌دیده برای جبران هر چه سریع‌تر زیان وارده به آن تن می‌دهد.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. کاظمی، حمید، *حقوق بین‌الملل عمومی هوایی*، تهران: سمت، ۱۳۹۵.

ب) منابع انگلیسی

Books

2. Battistella, E., *Sorry about that The Language of Public Apology*, London: Oxford University Press, 2014.
3. Corn, G. et al., *U.S. Military Operations: Law, Policy, and Practice*, London: Oxford University Press, 2016.
4. Crawford, J., *The International Law Commission's Articles on State Responsibility: Introduction, Text and Commentaries*, London: Cambridge University Press, 2002.
5. Das, O., *Environmental Protection, Security and Armed Conflict: A Sustainable Development Perspective*, Cheltenham: Edward Elgar Publishing, 2013.
6. De Hoon, M. et al., *Legal Remedies for Downing Flight MH17*, Netherlands: Public International Law and Policy Group, 2016.
7. Martha, Rutsel, *The Financial Obligation in international law*, London: Oxford University Press, 2015.
8. Simon, graham, *Boeing 737 The World's Most Controversial Commercial Jetliner*, Air World, 2021.

Articles

9. Beckman, J.A., "Nation-State Culpability and Liability for Catastrophic Air Disasters: Reforming Public International Law to Allow for Liability of Nation-States and the Application of Punitive Damages", *FIU Law Review*, 10, 2, 2015.
10. Dioso-Villa, R., "Out of Grace!: Inequity in Post-Exoneration Remedies for Wrongful Conviction", *University of New South Wales Law Journal*, 37, 1, 2014.

11. Dumberry, P., "Satisfaction as a Form of Reparation for Moral Damages Suffered by Investors and Respondent States in Investor-State Arbitration Disputes", *Journal of International Dispute Settlement*, 3, 1, 2012.
12. Foont, B., "Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law", *Journal of Air Law and Commerce*, 72, 3, 2007.
13. Linnan, D., "Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistake Self-Defence, and State Responsibility", *The Yale Journal of International Law*, 16, 2, 1991.
14. M Chan, J.M., "Compensation for Miscarriage of Justice", *University of Hong Kong Faculty of Law Research Paper*, No. 2019/103, 2019.
15. Maier, Harold, "Ex Gratia Payments and the Iranian Airline Tragedy", *The American Journal of International Law*, 83, 2, 1989.
16. McLellan, M., "Innocence Compensation: The Private, Public and Prerogative Remedies", *Ottawa Law Review*, 45,1, 2014.
17. Morgan, C., "The Downing of Korean Air Lines Flight 007", *Yale Journal of International Law*, 11, 1985.
18. Nollkaemper, P.A., "Issues of shared responsibility before the International Court of Justice", in *Evolving principles of international law: studies in honor of Karel C. Wellens*, Netherlands: Queen Mary studies in international law, 2012.

Teza

19. Sip, David., "Respect in the context of the Iran nuclear deal", Research Master thesis, Leiden University, 2018.

Votes and international documents

20. Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), ICJ Application instituting proceedings, 2 June 1955.
21. Aerial Incident of 7 October 1952 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), ICJ Order of 14 March 1956.
22. Aerial Incident of 10 March 1953 (United States of America v. Czechoslovakia), ICJ Order of 14 March 1956.
23. Aerial Incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria), ICJ Judgment of 26 May 1959.
24. Aerial Incident of 27 July 1955 (United Kingdom v. Bulgaria), ICJ Order of 3 August 1959.

25. Aerial Incident of 7 November 1954 (United States of America v. Union of Soviet Socialist Republics), ICJ Order of 7 October 1959.
26. Aerial Incident of 27 July 1955 (United States of America v. Bulgaria) – Discontinuance, ICJ Order of 30 May 1960.
27. Aerial Incident of 3 July 1988 (Islamic Republic of Iran v. United States of America) – Discontinuance, ICJ Order of 22 February 1996.
28. Avena and Other Mexican Nationals (Mexico v. United States of America), ICJ Judgment of 19 January 2009.
29. British-Mexican Claims Commission (Great Britain, United Mexican States) (8 November 1929 - February 1930), RIAA, Volume V pp. 1-306.
30. Certain Activities Carried Out by Nicaragua in the Border Area (Costa Rica v. Nicaragua), ICJ Judgment of 16 December 2015.
31. Corfu Channel (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), ICJ Judgment of 15 December 1949.
32. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, 2001, Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session.
33. Gabčíkovo-Nagymaros Project (Hungary/Slovakia), ICJ Judgment of 25 September 1997.
34. LaGrand (Germany v. United States of America), Judgment of 27 June 2001.
35. Opinion in the Lusitania Cases (1 November 1923), RIAA volume VII pp. 32-44.
36. Pulp Mills on the River Uruguay (Argentina v. Uruguay), Judgment of 20 April 2010.
37. Questions of Interpretation and Application of the 1971 Montreal Convention arising from the Aerial Incident at Lockerbie (Libyan Arab Jamahiriya v. United States of America), Order of 10 September 2003.

Websites

38. <https://www.aljazeera.com/news/2020/12/30/iran-sets-150000-compensation-for-ukrainian-airlines-victims>(last visited on 2/6/21).
39. <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/ukraine-demands-official-apology-from-iran-/1699459>(last visited on 2/6/21).
40. STA Law Firm, “Airplane Crash Liability In International Law”, at: <https://www.mondaq.com/aviation/903784/airplane-crash-liability-in-international-law>.

41. <https://www.britannica.com/event/Malaysia-Airlines-flight-17>(last visited on 2/6/21).
42. <https://per.euronews.com/2020/01/11/iran-acknowledges-accidentally-downing-ukrainian-jetliner>(last visited on 2/6/21).
43. <https://www.rferl.org/a/ukrainian-president-says-compensation-offered-by-iran-for-shooting-down-airliner-not-enough/30413066.html>(last visited on 2/6/21)
44. <https://www.tabnak.ir/fa/news/950651/>(last visited on 2/6/21).
45. Pear, Robert, “U.S. Offers Money in Iran Air Case”, at: <https://www.nytimes.com/1989/07/18/world/us-offers-money-in-iran-air-case.html>(last visited on 2/6/21).
46. Queensland Government, Department of health, “ex gratia and compensation payment”, at: https://www.health.qld.gov.au/__data/assets/pdf_file/0033/398940/qh-imp-267-1-12.pdf (last visited on 2/6/21).