

جنبه های حقوقی سقوط هواپیمای بوئینگ شرکت اوکراینی (2020)

از منظر مسؤولیت بین‌المللی

سیده عسل دشتی^۱

چکیده:

در ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸ پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمای مسافربری بین‌المللی اوکراین از مبدأ تهران به مقصد کی‌یف، چند ساعت بعد از دفاع موشکی ایران علیه پایگاه آمریکایی عین‌الاسد در کشور عراق مجوز پرواز دریافت که با شلیک پدافند هوایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران ساقط و متأسفانه همه مسافران این پرواز جان خود را از دست دادند. قربانی شدن غیرنظامیان در یک عملیات نظامی بین‌المللی، تلخ‌ترین حادثه‌ای بود که دولت ایران ضمن عذرخواهی، مسؤولیت آن را پذیرفته و تأسف و همدردی خود با خانواده‌های قربانیان را اعلام نموده است. از منظر حقوق بین‌الملل نظر به تابعیت خارجی هواپیما و برخی مسافران، عمدی بودن حادثه از سوی ایران پذیرفته نشده است اما بنا به اصل مسؤولیت مبتنی بر تقصیر، دولت ایران دارای مسؤولیت بین‌المللی بوده که این مسئله از حیث صلاحیت سرزمینی و مواضع دولت ایران فاقد جنبه کیفری خواهد بود. در این مقاله با هدف با روش توصیفی تحلیلی با هدف بررسی «مسؤولیت بین‌المللی دولت ایران در سقوط هواپیمای بوئینگ شرکت اوکراینی (2020) از منظر حقوق بین‌الملل» مطالعاتی انجام یافته که مسؤولیت بین‌المللی ایران را فارغ از جنبه های سیاسی احراز و موجب جبران خسارت می‌کند.

کلیدواژگان:

مسؤولیت بین‌المللی - ایکائو - پرواز ممنوع - بوئینگ ۷۳۷-۸۰۰ - حل و فصل مسالمت آمیز اختلاف

Dashti89asal@yahoo.com

^۱ - کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی؛ واحد تهران جنوب، تهران، ایران. تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۳/۱۰ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۶/۲۵ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۶/۲۹ نوع مقاله: ترویجی (۱۸-۴).

— مقدمه

پس از جنگ جهانی اول، نخستین سرویس منظم هوایی میان پاریس و لندن در ۸ فوریه ۱۹۱۹ برقرار شد. در همین زمان‌ها، ضرورت گردآوری مقررات موجود در یک کنوانسیون مستقل، مطرح و بر وجود آن تأکید می‌شد. در ۱۳ اکتبر سال ۱۹۱۹، کنوانسیون مقررات حمل و نقل هوایی در پاریس، به‌عنوان اولین موفقیت جامعه جهانی در تنظیم معاهده چند جانبه با هدف تنظیم اصول حاکم بر هوانوردی بین‌المللی به امضا رسید (جباری، ۱۳۹۴: ۷۰). جنگ جهانی دوم موجب شد که دولت‌ها در جهت نظام‌مند کردن صنعت هوانوردی گامی اساسی بردارند که در نتیجه، معاهده هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی که به کنوانسیون شیکاگو نیز شناخته می‌شود مهم‌ترین معاهده مربوط به هوانوردی و حقوق هوایی است که اجرای آن از ۴ آوریل ۱۹۴۷ آغاز شد. این کنوانسیون در کنفرانسی در شیکاگو به تصویب رسید که از ۱ نوامبر تا ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی با حضور بیش از پنجاه کشور به دعوت دولت ایالات متحده آمریکا گرد هم آمده بودند. معاهده شیکاگو که به تأسیس سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو) انجامید و اساسنامه آن نیز به شمار می‌رود با امضای این قرارداد، کنوانسیون مربوط به مقررات هوانوردی «کنوانسیون ۱۹۱۹ پاریس» و معاهده هواپیمایی بازرگانی ۱۹۲۸ هاوانا بی‌اثر شدند.

در خصوص مسؤلیت بین‌المللی سقوط هواپیمایی اوکراینی، ماده یک کمیسیون مسؤلیت بین‌المللی دولت، اصل اساسی مجموعه مواد کمیسیون را بیان می‌کند و آن اینکه نقض حقوق بین‌الملل توسط یک دولت موجب مسؤلیت بین‌المللی او می‌شود و عمل متخلفانه بین‌المللی دولت ممکن است شامل یک یا چند فعل یا ترک فعل یا ترکیبی از هر دو باشد. اینکه آیا چنین فعل متخلفانه‌ای رخ داده است در وهله نخست به الزامات تعهدی که نقض شده و در مرحله بعد به شرایطی که برای چنین فعلی در بخش نخست مقرر شده بستگی دارد (ابراهیم‌گل، ۱۳۹۷: ۲۵). از آنجا که اصل وفای به عهد شاکله‌ی اصلی حقوق بین‌الملل را تشکیل می‌دهد همان‌طور که می‌دانیم بر اساس مواد یک و دو پیشنویس کمیسیون مسؤلیت بین‌المللی دولت ۲۰۰۱ نقض هر تعهد بین‌المللی باعث ایجاد مسؤلیت بین‌المللی می‌گردد و این اصل در آرای دیوان بین‌المللی دادگستری و داوری بین‌المللی بارها مورد تأکید قرار گرفته است؛ پس بر این اساس می‌توان انواع مسؤلیت در هوانوردی را بر اساس تعهدات دولت‌ها در هوانوردی تقسیم بندی کرد؛ تعهدات دولت در زمینه‌ی هوانوردی بر اساس کنوانسیون‌های موجود به سه دسته‌ی کلی تقسیم می‌گردد. دسته‌ی نخست تعهدات دولت‌ها در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ است که به روابط افراد خصوصی و شرکت‌های

هواپیمایی می‌پردازد؛ دوم روابط دولتها و تعهدات آنها در ارتباط با کنوانسیون‌های عمومی هوانوردی مانند کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و معاهدات حمل و نقل هوایی دو جانبه بین دولت هاست و دسته‌ی سوم تعهدات دولتها در چهارچوب معاهدات مربوط به امنیت هوانوردی است (عرب چادگانی، ۱۳۹۱: ۴۹).

التهایه بعد از ترور سپهبد شهید قاسم سلیمانی توسط دولت آمریکا در ۱۳ دی ۱۳۹۸ برابر با سوم ژانویه سال ۲۰۲۰ میلادی، جمهوری اسلامی ایران در بامداد ۱۸ دی ۱۳۹۸ اقدام به دفاع موشکی از قلمرو سرزمینی عراق کرد که متعاقب آن، تمامی پدافندها و نیروهای نظامی کشور در حالت آماده باش صددرصد قرار گرفتند؛ هرچند به‌طور معمول انتظار می‌رفت بعد از دفاع موشکی در کشور، به‌صورت موقت پرواز ممنوع اعلام شود، اما پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمایی بین‌المللی اوکراین که یک پرواز مسافربری متعلق به هواپیمایی بین‌المللی از مبدأ تهران به مقصد کی‌یف بود در ساعت ۶:۱۹ دقیقه صبح همان روز، اندکی پس از برخاستن از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) مورد هدف دو موشک پدافند قرار گرفت و کمی بعد این هواپیما در نزدیکی «شاهد شهر» استان تهران سقوط کرد. و متأسفانه بر اثر این سقوط همه ۱۷۶ سرنشین و کادر پروازی جان باختند. که در این مقاله با روش توصیفی تحلیلی به ابعاد آن می‌پردازیم.

– تاریخچه هدف گیری هواپیماهای مسافربری

هواپیماهای مسافربری و تجاری از مواردی هستند که حتی در دوران جنگ نیز مصونیت دارند، اما کشورهای مختلف جهان بارها در از دست رفتن عمدی یا سهوی مسافران هوایی سوگوار شده‌اند. تلفات غیر نظامیان در دوران جنگ، درگیری داخلی و مانورهای هوایی نمونه‌هایی از این موارد هستند. یکی از این موارد، درگیری اوکراین و روسیه در سال ۲۰۱۴ است که منجر به کشته شدن مسافران خارجی شد. در این حادثه اوکراین پیش از خطای انسانی نیروهای مسلح ایران و قربانی شدن ۱۷۶ مسافر و خدمه پرواز نیز درگیر سانحه‌ای مشابه شده بود. پرواز شماره ۱۷ هواپیمایی مالزی، پروازی مسافربری با هواپیمای بوئینگ ۷۷۷ بود که مورد حمله واقع شد و در مناطق شرقی آلمان در ۱۷ جولای ۲۰۱۴ / ۲۶ تیر ۱۳۹۳ سرنگون شد. تمام ۲۹۸ سرنشین و خدمه پرواز این هواپیما که بیشتر آنها یعنی ۱۹۳ نفر شهروندان هلند بودند، در این حمله، جان باختند. سایر قربانیان ۴۳ شهروند مالزی و ۲۷ شهروند استرالیایی بودند. این هواپیما که از آمستردام به کوالالمپور در حال پرواز بود، در حوالی شهر دونتسک اوکراین، توسط موشک‌های روسی منهدم شد. این حادثه در خلال اختلافات بین روسیه و اوکراین بر سر منطقه کریمه و پیوستن آن به فدراسیون روسیه، اتفاق افتاد. مقامات کی‌یف و نیز تجزیه‌طلبان

طرفدار روسیه، یکدیگر را مقصر این حمله موشکی می‌دانستند. با این حال مدتی بعد، چهار نفر در این ارتباط دستگیر شدند که گفته می‌شد سه نفر از آنها، وابستگان به آژانس اطلاعاتی روسیه بودند. برخی خبرها نیز این سه نفر را از اعضای نیروهای مسلح روسیه معرفی کرده بودند.^۱

حادثه دیگر؛ مانوری بود که در سال ۲۰۰۱ در دریای سیاه به وقوع پیوست و به‌جای دشمن فرضی مسافران را هدف گرفت. در سال ۲۰۰۱ پرواز ۱۸۱۲ هواپیمایی سیبری که از تل‌آویو بلند شده و به سمت نووسیبرسک در روسیه در حال پرواز بود، در ۴ اکتبر ۲۰۰۱ / ۱۲ مهر ۱۳۸۰ پس از اصابت موشک در دریای سیاه سقوط کرد. حمله به این هواپیمای مسافربری توپولوف ۱۵۴ در جریان مانور هوایی ارتش کشور اوکراین در ۳۰۰ کیلومتری ساحل کریمه رخ داد و ۶۴ مسافر و ۱۲ خدمه پرواز این هواپیما را به کام مرگ کشاند. تنها چهار دقیقه پیش از انهدام این هواپیما، اوکراین در جریان مانور هوایی، دو موشک ضدهوایی دوربرد را شلیک کرده بود. این کشور که مداخله خود در سانحه سقوط هواپیما به دریا را رد می‌کرد، پس از یک هفته و بعد از فشار گروه تحقیقات روسی، مسؤلیت این سانحه را گردن گرفت. لئونید کوچما، رئیس‌جمهوری وقت اوکراین مقصر این حادثه را ارتش اوکراین اعلام کرد. در روزی که این هواپیما مورد هدف قرار گرفت، ۲۳ موشک از هواپیماهای بدون سرنشین، شلیک شده بود. الکساندر کوزماک وزیر دفاع وقت اوکراین نقش نیروهای اوکراینی در این سانحه را پذیرفت و از خانواده قربانیان عذرخواهی کرد. اوکراین که مسؤلیت حادثه را پذیرفته؛ طی سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۵، مبلغ ۱۵.۶ میلیون دلار به خانواده‌های قربانیان پرداخت کرد.^۲

در اتفاقی دیگر؛ پرواز ۶۰۲ لاین‌ایر یکی دیگر از اهداف مسافربری موشک‌های جنگی بود. در ۲۹ سپتامبر ۱۹۹۸ / ۷ مهر ۱۳۷۷ هواپیمای آنتونوف ۲۴ که حامل ۴۸ مسافر و خدمه پرواز بود از شهر جافنا در سریلانکا به سمت کلمبو پایتخت این کشور در حال پرواز بود که ناپدید شد. نیروی دریایی سریلانکا لاشه این هواپیما را ۱۵ سال بعد، یعنی در سال ۲۰۱۳ پیدا کرد. با اینکه دلیل ناپدید شدن و سقوط این هواپیما همچنان در ابهام است، اما برخی گزارش‌ها می‌گویند این هواپیما توسط «ببرهای تامیل» مورد اصابت قرار گرفته و سقوط کرده است. ببرهای تامیل به گروهی اطلاق می‌شود که از سال ۱۹۷۲

^۱ - <https://plus.irna.ir/news/83630453>

^۲ - <https://plus.irna.ir/news/83630453>.

مبارزات مسلحانه علیه دولت مرکزی سریلانکا را آغاز کردند و به دنبال تشیل کشوری مستقل در شمال شرقی سریلانکا بودند. اما تا کنون این پرونده در ابهام می‌باشد.^۱

یکی از مهمترین حوادثی که هواپیمای مسافربری به عمد مورد حمله آمریکایی‌ها قرار گرفت، پرواز ۶۵۵ ایران‌ایر بود که از بندر عباس به دبی پرواز و پس از اصابت موشک‌های آمریکایی در آب‌های خلیج فارس سقوط کرد. در ۱۲ تیر ۱۳۶۷ نیروهای آمریکایی در میانه جنگ ایران و عراق و در شرایطی که کشمکش‌های ایران و آمریکا در خلیج فارس بالا گرفته بود، هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ را با ۲۹۰ سرنشین، مورد حمله موشکی قرار دادند. این هواپیما به فاصله کوتاهی از شروع پرواز خود مورد اصابت دو موشک قرار گرفت. نیروهای آمریکایی اعلام کردند این هواپیمای مسافری به اشتباه، یک جت جنگی تشخیص داده شده است. در صورتی که بعدها به فرمانده نظامی آن ناو، لوح افتخار داده شد.

از حوادثی که می‌توان قربانیان جنگ سرد آمریکا و شوروی نام برد؛ پرواز ۷۰۰ هواپیمایی کره جنوبی که در اول سپتامبر ۱۹۸۳ / ۱۰ شهریور ۱۳۶۲ نیویورک را به مقصد سئول ترک کرده بود، در دریای ژاپن مورد اصابت جنگنده‌های شوروی قرار گرفت و ۲۶۹ سرنشین آن کشته شدند. این حادثه در خلال جنگ سرد رخ داد و شوروی ادعا می‌کرد این هواپیما در حال انجام عملیات جاسوسی بوده، اما آمریکا این ادعا را رد کرد. یکی از ۶۳ آمریکایی کشته شده در این سانحه، لری مک‌دونالد از اعضای کنگره آمریکا بود. آمریکا، ژاپن و شوروی جست‌وجو در دریای اُختسک را برای پیدا کردن جعبه سیاه بوئینگ ۷۴۷ سرنگون شده آغاز کردند، اما موفق به پیدا کردن آن نشدند. مقامات شوروی در ابتدا دخالت در این سانحه را تکذیب می‌کردند؛ داده‌هایی که مقامات آمریکایی از این سانحه منتشر کردند، نشان می‌داد که این هواپیما به صورت ناخواسته و به دلیل خطا در مسیریابی، وارد منطقه هوایی شوروی شده است.^۲

از اتفاقات مهمی که ناتو در سرنگونی یک پرواز داخلی نقش داشت در ۲۷ ژوئن ۱۹۸۰ / ۶ تیر ۱۳۵۹ پرواز ۸۷۰ هواپیمایی ایتاویا بود که با دو ساعت تأخیر، شهر بلونا در ایتالیا را به مقصد پالمو ترک می‌کند، اما هیچ‌گاه به مقصد نمی‌رسد. این هواپیمای مک دانل داگلاس در خلال پرواز از رادارها محو می‌شود و لاشه آن در دریای تیرینی در شمال دریای مدیترانه پیدا می‌شود. تمام ۸۱ سرنشین این هواپیما کشته

^۱ - <https://plus.irna.ir/news/83630453>.

^۲ - Ibid.

شدند. دلیل اصلی این سانحه با ابهاماتی همراه بوده، اما متحمل‌ترین نظریه، اصابت موشک‌های ناتو در جریان مانور در منطقه بوده است. برخی دیگر نیز معتقدند این هواپیمای مسافری در جریان درگیری‌های لیبی و نیروهای ناتو مورد اصابت قرار گرفته است.^۱

از حوادث ناگوار هواپیمای مسافربری، منازعات داخلی و درگیری‌های مسلحانه در کشورهای آفریقایی در موارد متعددی است که سبب مورد اصابت قرار گرفتن هواپیماهای مسافربری شده‌اند. در سوم سپتامبر ۱۹۷۸ / ۱۲ شهریور ۱۳۵۷ پرواز ۸۲۵ هواپیمایی رودزیا یا زیمبابوه فعلی، مورد اصابت برخی موشک‌های روسی قرار گرفت که در اختیار گروه‌های شورشی این کشور بودند. منابع مختلف، آمارهای متفاوتی درباره تعداد سرنشینان و تلفات این سانحه اعلام کرده‌اند، با این حال، تمامی منابع در دسترس گزارش می‌دهند که بعد از فرود اضطراری، همه یا گروهی از بازماندگان توسط شورشیان به قتل رسیدند. مشابه این واقعه در ۱۲ فوریه ۱۹۷۹ برای پرواز شماره ۸۲۷ این شرکت هواپیمایی رخ داد (Ibid).

در حادثه‌ای دیگر در ۲۱ فوریه ۱۹۷۳ / ۲۳ بهمن ۱۳۵۱ پرواز ۱۱۴ هواپیمایی لیبی مورد اصابت موشک قرار گرفت. این هواپیمای بوئینگ ۷۲۷ از طرف موشک‌های اسرائیلی هدف قرار گرفت و تنها پنج نفر از ۱۱۳ سرنشین آن زنده ماندند. این هواپیما که طرابلس را به مقصد قاهره ترک کرده بود، با شلیک جنگنده‌های اسرائیلی سرنگون شد. این هواپیما در محدوده کانال سوئز و صحرای سینا در حال پرواز بود و به دلیل ورود به مقرر نظامیان اسرائیلی در مصر، از طرف این نیروهای اخطار فرود گرفت، اما به این اخطار اهمیت نداد و مورد اصابت موشک‌های اسرائیلی قرار گرفت (Ibid).

و در آخرین اتفاق، پرواز ۷۵۲ هواپیمایی اوکراینی که هشتم ژانویه ۲۰۲۰، تهران را به مقصد کی‌یف ترک می‌کرد، در فاصله کوتاهی از دفاع موشکی ایران به پایگاه‌های نظامی آمریکا در عراق که در جریان ترور سپهبد شهید قاسم سلیمانی انجام شده بود، دچار سانحه شده و سقوط کرد. در حالی که همزمانی این دو واقعه، احتمالات مبتنی بر خطا در هدف‌گیری را تقویت می‌کرد، مقامات مسئول این سانحه را ناشی از اشکال فنی در بوئینگ ۷۳۷ اعلام و اخبار مرتبط با اصابت موشک را عملیات جنگ روانی توصیف کرده بودند. با این حال، ستاد کل نیروهای مسلح ایران صبح شنبه با پذیرفتن مسئولیت سقوط این هواپیمای مسافربری در پی خطای انسانی، بیانیه‌ای در این ارتباط صادر کرد.^۲

^۱ - <https://plus.irna.ir/news/83630453>

^۲ - <https://plus.irna.ir/news/83630453>

– نظریه مسؤولیت مبتنی بر تقصیر

پیدایش نظریه خطا یا تقصیر تحت تأثیر دو جریان بوده است: وحدت مسؤولیت کیفری و مدنی؛ یعنی همان‌طور که از نظر جزایی انسان تنها در جایی مسؤول به حساب می‌آید که مرتکب خطا و تقصیری شده باشد در مسؤولیت مدنی نیز فقط در صورت ارتکاب تقصیر، مسؤول محسوب می‌شود در حقوق رم نیز این دو مسؤولیت مشترک بودند. اخلاق‌گرایی بر مبنای تعالیم کلیسا مسؤولیت را در جایی می‌دید که وجدان از عمل انجام شده شرمسار است و طرفداران این نظریه بر این باورند که این نظریه راه مناسبی برای رسیدن به آرمان اخلاق‌گرایی در حقوق است. اما در مسؤولیت قراردادی نیازی به اثبات تقصیر نیست و تنها کافی است که اثبات شود که متعهد به تعهد خود عمل نکرده است (رستمی و بهادری جهرمی، ۱۳۸۸: ۷۱).

طبق نظریه خطا، مبنای مسؤولیت بین‌المللی یکی از تابعین حقوق بین‌الملل، عمل خطای اوست یعنی در فعل یا ترک فعل ارتكابی باید خطا در نظر گرفته شود (فقیه حبیبی، ۱۳۹۵: ۱۰۸). پس تقصیر عنصر اصلی ایجاد مسؤولیت است و تحقق مسؤولیت منوط به خطای مرتکب است و صرف نقض تعهد بین‌المللی موجب ایجاد مسؤولیت نمی‌شود (مستقیم و طارم سری، ۱۳۷۷: ۲۴). به عبارت دیگر به موجب این نظریه، کاری که باعث به وجود آمدن مسؤولیت بین‌المللی می‌شود علاوه بر این که باید مغایر با تعهدات بین‌المللی باشد لازم است تقصیر نیز تلقی شود.

نظریه خطا با عدالت بیشتر سازگار است و در اغلب موارد در رویه قضایی بین‌المللی مبنای اصلی مسؤولیت دولت‌ها را تشکیل می‌دهد و بر این اصل مبتنی است که چرا دولت به منظور جلوگیری از عمل خلاف حقوق بین‌الملل تلاش لازم را انجام نداده است و به عبارتی مفهوم تقصیر و کوتاهی در سعی و تلاش ملاک ارزیابی است. اما ایراد نظریه این است که چون از حقوق خصوصی اتخاذ شده است نمی‌تواند قابل انتقال به حوزه بین‌المللی باشد و این که از آن جایی که عوامل روان‌شناختی مرتکب را در نظر می‌گیرد بررسی آن دشوار است (عبدلی سفید دشتی، ۱۳۹۶: ۲۸). اما آنچه در حادثه هواپیمای اوکراینی رخ داده از زوایای مختلف قابل بررسی می‌باشد.

– تمامی ابعاد مسؤلیت بین‌المللی احتمالی ایران در حادثه هواپیمای اوکراینی

«صبح چهارشنبه، ۱۸ دیماه ۹۸، هواپیمای تهران-کی‌یف متعلق به خطوط هواپیمایی اوکراین بر اثر یک اشتباه انسانی، توسط موشک پدافندی سپاه پاسداران هدف قرار گرفت و پس از سقوط، تمامی ۱۷۶ سرنشین آن جان باختند؛ حادثه‌ای که از نظر ابعاد حقوق بین‌الملل بی‌شبهت به حادثه سرنگونی ایرباس ایرانی که در ۱۲ تیرماه ۶۷ که به دلیل شلیک دو موشک از ناو دریایی وینسنس ایالات متحده آمریکا سقوط کرد و تمامی ۲۹۰ نفر مسافر غیر نظامی و خدمه آن به شهادت رسیدند نیست. با این تفاوت که برخلاف آمریکا، برخی از مسئولان کشور از جمله فرمانده سپاه پاسداران، فرمانده هوافضای سپاه و محمدجواد ظریف، وزیر امور خارجه ساعاتی پس از مشخص شدن علت حادثه اقدام به عذرخواهی و اظهار تأسف کردند. حال این سؤال مطرح است که ابعاد حقوقی این حادثه در سطح بین‌الملل چیست و مسؤلیت ایران در قبال کشورهای طرف حادثه چه خواهد بود؟ موضوع مسؤلیت حقوقی ایران در پرونده سقوط هواپیمای مسافربری اوکراین به‌طور یقین و از بسیاری جهات، پیچیدگی‌های حقوقی زیادی خواهد داشت. ایران باید نهایت تلاش و همکاری خود را در جهت احقاق حق بازماندگان و شرکت هواپیمایی اوکراین به خرج دهد. این تعهد از آنجا ناشی می‌شود که ایران، پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (معاهده شیکاگو) را که در سال ۱۹۴۴ در آمریکا منعقد شد، مورد تصویب قرار داده است^۱.

«براساس این معاهده ایران تا زمانی که هواپیماهای خطوط خارجی در مرز هوایی این سرزمین قرار دارند، وظیفه تامین امنیت آنها را برعهده دارد. در ماده ۹ این معاهده نیز، به موضوع مناطق ممنوعه پرواز اشاره شده است و در بند «ب» این ماده به صراحت اعلام می‌دارد که هر کشور متعهدی حق دارد که در مواقع خطر و یا زمانی که تامین سلامت عمومی در میان است، به‌صورت فوری از پرواز هواپیمایی جلوگیری کند. شرایط این ماده بسیار به حال و اوضاع روزی که منجر به سقوط هواپیمای اوکراینی شد، نزدیک است. در شرایطی که ایران حملات موشکی به پایگاه آمریکایی عین‌الاسد در عراق را به انجام رسانده بود و کشور در حالت آماده باش نظامی برای جنگ احتمالی با آمریکا بود، این فاجعه تلخ به بار آمد. با این حال و طبق اظهارنظرهای مسئولان مرتبط در رسانه‌ها، هواپیمای اوکراینی هیچ اختطاری مبنی بر ممنوعیت پرواز در آن شرایط دریافت نکرده است. اگرچه با بررسی جعبه‌سیاه این هواپیما در

¹ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

آینده و دسترسی به آخرین مکالمات خلبان با برج مراقبت، می‌توان بهتر به حقیقت آن لحظه پی‌برد اما با توجه به همین اظهارنظرها نمی‌توان «جلوگیری از پرواز» مورد بحث در این ماده را به معنای امکان مورد حمله قراردادن و منتهی به سقوط شدن هواپیما تفسیر کرد^۱.

«همچنین می‌توان به ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری اشاره داشت که مقرر داشته: «اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می‌کند با تصویب هیأت وزیران، پرواز هواپیمای ایرانی یا خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی کند» که باز هم ملاحظه می‌شود که صرفاً محدودیت‌هایی قابل اعمال است و صحبتی از شلیک با موشک نشده است؛ به همین دلیل حادثه‌ای که رخ داده از منظر حقوقی قابل دفاع در مجامع حقوق بین‌الملل نخواهد بود. به این ترتیب عدم اقدام به موقع دولت و دیگر مقامات ذیربط در زمینه اجرای ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری از مصادیق بارز بی‌مبالاتی و رعایت نکردن نظامات دولتی است و خطای انسانی نهایی از سوی مقامات نظامی، در واقع نتیجه یک سلسله خطاهای دیگر انسانی است که سبب بروز این حادثه و اسقاط غیرعمدی هواپیمای بویینگ اوکراینی شده است و به موجب مواد ۵۰۶ و ۵۲۶ قانون مجازات اسلامی مصوب سال ۱۳۹۲، تمامی اسباب و مباشران در این زمینه مسؤولیت دارند و بر مبنای مقررات و معاهدات بین‌المللی باید به این موضوع رسیدگی شود» (Ibid). با توجه به شرح حادثه، مسائل ذیل قابل بررسی می‌باشد.

– مسولیت بین‌المللی دولت ایران

«به استناد ماده ۲ پیش‌نویس طرح مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها سال ۲۰۰۱، عناصر یک عمل متخلفانه برای ایجاد مسؤولیت یک کشور، شامل قابلیت انتساب فعل متخلفانه و نقض تعهد بین‌المللی دولت می‌باشد که بنا به موارد مشروح فوق، این دو عنصر محقق و منجر به ایجاد مسؤولیت بین‌المللی برای دولت ایران شده است. مضافاً به استناد مواد ۴ و ۵ این طرح، رفتار ارگان‌های یک کشور و همچنین رفتار اشخاص یا واحدهایی که عناصر اقتدار و اختیارات دولتی را اعمال می‌کنند، در صورت تحقق عناصر مورد اشاره در ماده ۲، برای آن کشور واجد مسؤولیت بین‌المللی می‌باشد^۲».

¹ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

² - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

– تابعیت هواپیما

«نکته ای که در این حادثه باید توجه داشت این است که ایران یک هواپیما از خطوط هوایی خارجی را در خاک خودش مورد حمله قرار داده است و طبق قوانین حقوق بین‌الملل، هواپیمای هر کشوری، به‌منزله خاک آن کشور محسوب می‌شود. این موضوع در ماده ۱۷ معاهده بین‌المللی ۱۹۴۴ شیکاگو این‌گونه مقرر شده است: «هر هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آن به ثبت رسیده است» به همین جهت در زمان وقوع چنین حوادثی در سطح بین‌المللی که می‌تواند منجر به تیرگی روابط دیپلماتیک بین دو کشور شود، باید دولتی که مسبب حادثه است به‌طور کامل قضیه «خطای انسانی» را به‌جای شلیک عمدی به هواپیمای آن کشور شرح دهد و در شرح این موضوع همه‌چیز باید کاملاً شفاف باشد و در نهایت نیز باید گفت بار اثبات این موضوع که حادثه به‌خاطر خطای انسانی بوده است، بر عهده دولتی خواهد بود که عامل این خسارت بوده است»^۱.

– دلجویی، عذرخواهی و رضایت

«به استناد ماده ۳۴ پیش‌نویس طرح مسؤلیت بین‌المللی (اشکال جبران خسارات: اعاده وضع، جبران خسارات و پرداخت غرامت و رضایت) ایران علاوه بر دلجویی و عذرخواهی رسمی در سطح دیپلماتیک، وظیفه دارد به استناد ماده ۳۶ و ۳۷ این طرح، برای بازگرداندن اجساد مسافران اوکراینی و پرداخت کامل خسارت هواپیمایی اوکراین و همچنین پرداخت خسارت به بازماندگان خدمه و مسافران اوکراینی که تبعه‌های آن کشور بودند، اقدام کند. همچنین در آن پرواز مسافران تبعه کشورهای دیگری مانند افغانستان نیز جان خود را از دست داده‌اند. درخصوص این افراد نیز دولت ایران مانند کشته‌شده‌های اتباع اوکراین، موظف به تحویل اجساد آنها به خانواده ایشان و پرداخت خسارت به بازماندگان است. به‌طور معمول در چنین حوادثی که افراد با ملیت‌های مختلف جانشان را از دست می‌دهند، پای کشور متبوع مانند افغانستان نیز برای انجام روندهای حقوقی به میان خواهد آمد»^۲.

– افراد دوتابعیتی

«در میان قربانیان این حادثه، ایرانیانی حضور داشتند که برخی از آنها فقط تابعیت ایران را داشته و برخی دیگر هر دوتابعیت ایران و کانادا را دارا بودند و این مسئله نیز باید مورد توجه قرار گیرد. درخصوص

^۱ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

^۲ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

افراد با تابعیت ایران که تکلیف روشن است، اما سؤال این است که در خصوص افرادی که با تابعیت مضاعف کانادایی بودند، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟ در پاسخ باید گفت که تفاوتی در برخورد حکومت ایران با آنها ندارد؛ چرا که ایران طبق قوانین داخلی (قانون مدنی) تابعیت مضاعف را به رسمیت نمی‌شناسد و به همین دلیل روند حقوقی برخورد با افراد دوتابعیتی مانند کشته‌شدگان ایرانی در این پرواز خواهد بود؛ چراکه تنها تابعیت ایرانی آنها در قوانین داخلی کشور به رسمیت شناخته می‌شود^۱.

– خسارت معنوی

«به استناد ماده ۳۶ مسولیت بین‌المللی دولت‌ها، موضوع دیگری که می‌توان برای بازماندگان مسافران جان‌باخته در این پرواز متصور بود، بحث طلب خسارات معنوی ناشی از این سقوط است. خسارات معنوی اصولاً به خسارتی اطلاق می‌شود که جنبه غیرمالی داشته باشد. به بیان ساده‌تر، خسارات روحی را می‌توان جزو خسارت‌های معنوی به شمار آورد» (Ibid).

– اثر محاکمه

«به استناد مواد ۴ و ۵ طرح مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها (قابلیت انتساب رفتار ارگان‌های یک کشور و رفتار اشخاص یا واحدهایی که عناصر اختیار و اقتدار دولتی را اعمال می‌کنند)، اشتباه انسانی به هیچ‌وجه بر عناصر عمل متخلفانه بین‌المللی ایران تأثیر نمی‌گذارد و مسؤولیت دولت به‌جای خود باقی است و صرف ارجاع پرونده اشخاص دخیل در سانحه به دادگاه نظامی کفایت نخواهد کرد. تعقیب و محاکمه اشخاص و افراد دخیل در سرنگونی هواپیمای اوکراینی در دادگاه‌های صالحه جمهوری اسلامی ایران، فقط باعث تخفیف مسؤولیت دولت ایران خواهد شد و به هیچ‌وجه مسؤولیت مستقل دولت را منتفی نخواهد کرد. دولت ایران علاوه بر مسؤولیت بین‌المللی ناشی از خسارات مادی این حادثه، مسؤولیت جبران خسارات معنوی ناشی از این سانحه را نیز خواهد داشت^۲».

– میزان غرامت

«به استناد ماده ۳۶ طرح مسولیت بین‌المللی دولت‌ها، درمورد خسارات جانی این سانحه، دولت ایران باید طبق استانداردهای بین‌المللی غرامت بپردازد و پرداخت دیه طبق قانون مجازات اسلامی منتفی

¹ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

² - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

است. باید توجه داشت که در قوانین بین‌الملل در خصوص غرامت در چنین حوادثی مبلغ و میزان مشخصی عنوان نشده و ملاک‌هایی وجود دارد که باید به عرف بین‌الملل رجوع و با تعیین آنها مقدار غرامت را تعیین کرد. که البته مرجع رسیدگی به این پرونده می‌تواند دیوان دادگستری بین‌الملل یا مرجعی دیگر با توافق طرفین باشد^۱ و به احتمال بسیار این غرامت بر مبنای SDR باید پرداخت گردد.

– جایگاه دولت کانادا در سقوط هواپیمای اوکراینی (۲۰۲۰)

حادثه تلخ سقوط هواپیمای اوکراینی و جانباختن ۱۷۹ مسافر و خدمه غیرنظامی در ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸ ساعاتی بعد از دفاع موشکی ایران علیه پایگاه عین الاسد آمریکا در قلمرو سرزمینی عراق؛ جامعه جهانی را متأثر و پیگیر شفافیت این حادثه کرد. در ابتدا نظر به عدم شفافیت از سوی ایران و اعلام نقص فنی برای حادثه، موضوع را مشکوک جلوه داده و پس از دو روز از حادثه، جاستین ترودو، نخست‌وزیر کانادا، در مصاحبه با خبرنگاران گفته «اطلاعاتی از منابع متعدد داریم، از کشورهای مختلف و سازمان اطلاعاتی خودمان، که این هواپیما در اثر شلیک یک موشک زمین به هوای ایرانی سقوط کرده است»؛ که ایران نیز این موضوع را رد و فرادی مواضع نخست‌وزیر کانادا، در تاریخ ۲۱ دی ماه ۱۳۹۸ ستادکل نیروهای مسلح ایران طی اطلاعیه‌ای درباره سقوط هواپیمای مسافربری اوکراین، مسؤولیت این حادثه را پذیرفته و علت سقوط را شلیک اشتباه موشک پدافند توصیف کرد. در بند ۴ این اطلاعیه آمده است «ستاد کل نیروهای مسلح ضمن عرض تسلیت و اظهار همدردی با خانواده‌های داغدار هم‌وطن و جان‌باختگان اتباع سایر کشورها و عذرخواهی به خاطر خطای انسانی پیش آمده، اطمینان کامل می‌دهد با پیگیری انجام اصلاحات اساسی در فرآیندهای عملیاتی در سطح نیروهای مسلح، امکان تکرار این گونه خطاها را غیر ممکن ساخته و بلافاصله مقصر آن را به سازمان قضایی نیروهای مسلح معرفی نماید تا با خطاهای صورت گرفته برخورد قانونی صورت گیرد». از طرفی دیگر بارها مقامات نظامی ایرانی گمانه زنی کردند که سامانه پدافندی ایران در همان ساعات بطور مشکوکی هک و طی جنگ الکترونیکی، چنین اتفاقی صورت پذیرفته است.

بعد از اعلام علت سقوط هواپیما توسط ستاد کل نیروهای مسلح، دفتر نخست‌وزیری کانادا در بیانیه‌ای اعلام کرد: «امشب ایران اذعان کرد هواپیمای بین‌المللی ۷۳۷ از سوی نیروهای مسلح این کشور هدف

¹ - <http://pgnews.ir/module/news/305233>.

قرار گرفته است. تمرکز ما بر پاسخگویی، شفافیت و عدالت برای خانواده‌ها و عزیزان قربانیان است. این یک تراژدی ملی است و همه کانادایی‌ها در کنار هم سوگواری خواهند کرد». در بیانیه ترودو بر عزم کانادا برای همکاری با شرکای خود برای اطمینان از انجام یک تحقیق کامل تاکید شد. همچنین در بیانیه نخست وزیر کانادا اعلام شد که اوتاوا (پایتخت کانادا) انتظار همکاری کامل از سوی مقامات ایرانی را دارد^۱. که این موضوع نیز با واکنش ایران مواجه شد.

اما آنچه که دولت کانادا به خود اجازه دخالت در حادثه سقوط هواپیما داده است از این منظر نمی‌تواند باشد که مقر ایکائو در شهر مونترال کانادا بوده؛ و بیشتر یک نوع دخالت سیاسی و بازی کردن نقش در عرصه بین‌المللی می‌باشد. چرا که اساساً برابر بند ۷ ماده منشور ملل متحد «دولت‌ها حق مداخله در امور داخلی سایر دولت‌ها را نداشته» و نباید بدون جایگاه حقوقی، چنین مواضعی اتخاذ کنند. البته امروزه مسائل حقوق بشری بقدری توسعه یافته که در زمره قلمرو سرزمینی نمی‌گنجد و دولت‌ها عموماً در چنین مسائلی حساسیت نشان می‌دهند. اما این حساسیت نباید از حد معمول و عرفی بیشتر بوده و به نوعی دخالت در امور داخلی دولت‌ها تلقی شود.

^۱ - <https://www.yjc.ir/fa/news/7204352>.

– نتیجه گیری

حادثه سقوط هواپیمای اوکراینی و جان باختن ۱۷۶ نفر از هموطنان و هم نوعان در این حادثه، علاوه بر اینکه دفاع موشکی ایران در برابر اقدام تروریستی آمریکا را تحت الشعاع قرار داد، موجب خسارت سنگینی نیز برای ایران شد. علاوه بر آن نظر به ترک فعل دولت ایران برابر بند ب ماده ۹ کنوانسیون شیکاگو، که موجب این حادثه گردید، از منظر بین المللی موجب مسؤولیت بین‌المللی می‌باشد که در بررسی‌های شورای ایکائو به آن پرداخته خواهد شد.

لذا دولت ایران با ادعای جنگ الکترونیک نیز نخواهد توانست مسؤولیت بین المللی حادثه را مرتفع کند و همان‌گونه که از جامعه بین‌المللی و خانواده‌های قربانیان عذرخواهی کرده است، می‌بایست کلیه غرامت این حادثه را پرداخت نماید که در نوع خود، خسارت سنگینی برای کشور در این شرایط سخت تحریمی خواهد بود.

منابع و ماخذ

ابراهیم گل، علیرضا. (۱۳۹۷) مسؤولیت بین‌المللی دولت (متن و شرح مواد کمیسیون حقوق بین‌الملل) چاپ ۱۰، تهران: شهردانش.

جباری، منصور و قلندری، مرضیه. (۱۳۹۴) نظارت ایکائو بر استانداردها و رویه های پیشنهادی هوانوردی، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۵۳ (۹۸ - ۶۹).

عرب چادگانی، رضا. (۱۳۹۱) مسؤولیت دولت‌ها در قلمرو هوانوردی با تأکید بر کنوانسیون شیکاگو، پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشگاه شیراز.

عبدلی‌سفیددشتی، زهرا. (۱۳۹۶) مسؤولیت دولت‌ها در قبال حمایت از تروریسم با نگاهی به وضعیت سوریه و عراق، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، رشته حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق: دانشگاه قم.

رستمی، ولی و بهادری جهرمی، علی. (۱۳۸۸) مسؤولیت مدنی دولت، پژوهش نامه حقوق اسلامی، دوره ۱۰، شماره ۲۹ (۱۰۵ - ۶۹).

فقیه‌حبیبی، علی. (۱۳۹۵) مسؤولیت بین‌المللی دولت‌ها ناشی از خسارت زیست محیطی از جنگ، فصلنامه علمی ترویجی مطالعات بین‌المللی پلیس، سال ششم، شماره ۲۶ (۱۳۴ - ۹۷).

مستقیم، بهرام و طارم سری، مسعود. (۱۳۷۷) مسؤولیت بین‌المللی دولت با توجه به تجاوز عراق به ایران، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

<http://pgnews.ir/module/news/305233>.