

بررسی حقوقی مسئولیت شرکت اوکراین اینترنشنال ایرلاینز و کشور ایران

در سانه پرواز شماره ۷۵۲ اوکراین در سال ۲۰۲۰

کاو رضایی^۱

* نوع مقاله: پژوهشی / تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۱/۱۸ / تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۱/۲۷

چکیده

در ۱۸ دی ۱۳۹۸، هواپیمای اوکراینی در پی شلیک موشک‌های پدافند هوایی ایران، دقیقی پس از پرواز سقوط کرد و تمامی سرنشینان آن جان باختند. این حادثه، بحث‌های حقوقی متعددی را به همراه داشت، از جمله استناد به کنوانسیون شیکاگو و مسئولیت مدنی در قبال خسارات و پرداخت غرامت به آسیب‌دیدگان. ستاد کل نیروهای مسلح ایران، علت این فاجعه را خطای انسانی در تشخیص هدف اعلام نمود. این پژوهش، بر بررسی مسئولیت‌های حقوقی شرکت اوکراین اینترنشنال ایرلاینز در سقوط و کشور ایران در ارتباط با سرنگونی هواپیمای مذکور تمرکز دارد. به نظر می‌رسد ایران در این زمینه، مسئولیت‌هایی از جمله پیگرد قانونی افراد و نهادهای دخیل، جبران خسارات مادی و پرداخت غرامت را بر عهده دارد. با عنایت به اینکه این حادثه در شرایطی رخ داد که ایران پس از حمله موشکی به پایگاه عین الاسد آمریکا، در حالت آماده‌باش جنگی قرار داشت و احتمال حملات سایبری وجود داشته که می‌توانسته هواپیما را به عنوان هدف اشتباه شناسایی نماید. با وجود این شرایط، محقق معتقد است که مسئولیت پرواز هواپیما بر عهده شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنشنال ایرلاینز است، و دولت ایران مسئولیتی ندارد، به ویژه با در نظر گرفتن احتمال حملات سایبری که ممکن است در شناسایی هدف دخیل بوده باشد. همچنین، با توجه به جان باختن تعدادی از اتباع ایرانی در این حادثه، که می‌تواند به عنوان شلیک به خود تلقی شود، عدم وجود قصدی آگاهانه در این حادثه، قابل توجه است.

واژگان کلیدی: هواپیمای اوکراین، سقوط، مسئولیت، ایران، شرکت هواپیمای اوکراین اینترنشنال.

^۱ دانشجوی دکتری حقوق بین الملل عمومی، دانشگاه پیام نور واحد تهران، مدرس دانشگاه، وکیل پایه یک دادگستری. (نویسنده مسئول)



مقدمه

در هشتم ژانویه ۲۰۲۰، جهان شاهد فاجعه‌ای غم‌انگیز بود؛ سقوط هواپیمای اوکراینی پرواز PS752، که منجر به از دست رفتن جان ۱۷۶ نفر شد. این حادثه، احساسات جهانی را برانگیخت و غم و اندوه عمیقی را در میان مردم و به‌ویژه سران جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرد. رئیس‌جمهور ایران با ابراز تاسف عمیق، ناراحتی خود را از این اتفاق نشان داد. این سانحه، پرسش‌های بسیاری را در مورد دلایل و عوامل دخیل مطرح کرد. در این مقاله، به تحلیل جنبه‌های حقوقی این رویداد تلخ می‌پردازیم، به‌ویژه در مورد مقصرین احتمالی و جبران خسارت. نویسنده ایرانی این مقاله، بی‌طرفی را اصل قرار داده است، اما نتیجه‌گیری می‌کند که جمهوری اسلامی ایران مسئولیتی در قبال این فاجعه ندارد. با توجه به شرایط خاص ایران در آن زمان، پس از حمله موشکی به پایگاه عین الاسد، کشور در حالت آماده باش کامل بود. در چنین شرایطی، پرواز بر فراز ایران ریسک بالایی داشت و مسئولیت آن بر عهده شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنشنال است که در چنین شرایط حساسی اقدام به پرواز نمود. طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی، به‌ویژه کنوانسیون شیکاگو، مسئولیت این حادثه بر عهده شرکت هواپیمایی است که در چنین شرایط جنگی و دفاعی پرواز کرده است. مع الوصف بنظر می‌رسد که در چنین شرایطی کشور جمهوری اسلامی ایران هیچگونه مسئولیتی در این مورد نداشته است. لذا چنانچه قوانین بین‌المللی و کنوانسیون‌های بین‌المللی را مورد مذاقه قرار دهیم به این نتیجه خواهیم رسید که کشور جمهوری اسلامی ایران مسئولیتی در قبال سقوط هواپیمای اوکراینی نداشته است.

۱- علل عدم مسئولیت ایران در قبال سقوط هواپیمای اوکراینی

امید است که نگارنده بدلیل عرق ملی چنین پیش داوری ننموده باشد. لیکن باید از چند زاویه به مسئله بنگریم. ۱- کشور جمهوری اسلامی ایران در ابتدا متوجه این سانحه نشده بود که نشان از عدم اطلاع و سیستماتیک بودن پدافند بوده است البته در تاریخ ۲۱ دی ۱۳۹۸، شلیک موشک به پرواز ۷۵۲ توسط ستاد کل نیروهای مسلح ایران تأیید شد. ۲- کشور در شرایط جنگی قرار داشته است. و در بالاترین سطح دفاعی بوده و پدافند فعال بوده است. ۳- شرکت هواپیمایی با اطلاع از شرایط حادث شده اقدام به پرواز نموده، و ریسک نموده است.

در پی این سانحه هوایی، مقامات ایرانی تأیید کردند که پدافند هوایی سپاه پاسداران، هواپیمای مسافری را به اشتباه هدف قرار داده است. این اعتراف، توجهات را به سمت بررسی دقیق عوامل این خطای فاجعه‌بار معطوف کرد. تحلیل‌های مختلف، عوامل متعددی را در این حادثه دخیل می‌دانند،



از جمله خطای اپراتور در شناسایی هدف، تخطی از پروتکل‌های عملیاتی، و اختلال در ارتباطات فرماندهی. با این حال، نکته قابل توجه، عدم اشاره به مسئولیت شرکت هواپیمایی در این ماجرا است. به نظر می‌رسد که تصمیم شرکت برای پرواز در چنین شرایط پرتنش، ریسک بالایی داشت و می‌توانست عواقب جدی به دنبال داشته باشد. در چنین شرایط حساسی، هرگونه اشتباه می‌تواند رخ دهد، اما سوال اصلی این است که چه کسانی مسئول اجازه پرواز در این منطقه و زمان خاص بودند. در مواردی که نیاز به تعیین مقصر وجود دارد، بررسی دقیق شواهد و رعایت قوانین بین‌المللی ضروری است. این امر مستلزم درک عمیق کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی است. اگرچه تعیین جزئیات مسئولیت و جبران خسارت اغلب از طریق مذاکرات دیپلماتیک و روش‌های حل اختلاف بین‌المللی صورت می‌گیرد، اما اهمیت رعایت قوانین نمی‌تواند نادیده گرفته شود.

در این حادثه خاص، جامعه بین‌المللی و سازمان‌های مرتبط، از جمله سازمان هوانوردی کشوری بین‌المللی (ایکائو)، مسئول رسیدگی و بررسی هستند. ایران، به عنوان عضوی از کنوانسیون‌های بین‌المللی هوانوردی، مانند کنوانسیون شیکاگو، متعهد به حفظ امنیت و آزادی پروازهای بین‌المللی است. نقض این تعهدات می‌تواند عواقب بین‌المللی برای ایران به همراه داشته باشد. از این رو، جمهوری اسلامی ایران، با توجه به آگاهی از حقوق بین‌الملل، نباید خود را در معرض مسئولیت بین‌المللی قرار دهد. متأسفانه، برخی بدون در نظر گرفتن قوانین بین‌المللی و شرایط خاص کشور، به قضاوت در مورد ایران می‌پردازند. در حالی که ایران در شرایط جنگی قرار داشت، مقصر دانستن آن در این حادثه، بدون در نظر گرفتن عوامل دیگر، ناعادلانه است. در واقع، شرکت هواپیمایی باید از پذیرش چنین ریسکی خودداری می‌کرد و از پرواز در چنین شرایطی اجتناب می‌نمود. قوانین بین‌المللی به منظور محافظت از تهدیدات احتمالی وضع شده‌اند، و حقوق بین‌الملل نیز مقرراتی برای حفظ امنیت هوانوردی و پیشگیری از حوادث مشابه دارد. این مقررات، مانند ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو، بر تضمین امنیت پروازها و جلوگیری از تهدیدات تأکید دارند. حادثه هواپیمای اوکراین، فارغ از هرگونه تهدید، بر اثر اشتباه رخ داده است، و شرکت هواپیمایی در این اشتباه نقش داشته است.

در همین راستا یک قیاس منصوص العله با قوانینی که در بزرگراهها و آزاد راهها در سراسر جهان حاکم می‌باشد خواهیم داشت. فرض بفرمایید چند شخص به صورت پیاده با سرعت وارد آزاد راه می‌شوند و در این بین چند خودرو با آنها برخورد می‌نمایند. و فوت می‌نمایند. قوانین و آیین نامه ها در این خصوص چه نظری دارند؟ چه کسی مقصر می‌داند؟ آیا خودروها مقصر هستند یا عابری که بدون اینکه حق ورود به بزرگراه را نداشته‌اند؟ با مطالعه ای که در قوانین و مقررات حاکم



موجود می باشد قطعاً نظر شما این است که عابرینی که بدون رعایت مقررات وارد بزرگراه شده اند مقصر هستند و کسی مسئول پرداخت خسارت و دیه به آنها نمی باشد.

چنانچه همین موضوع را به هواپیمای اکرایی تعمیم دهیم و یک قیاس منصوص العله داشته باشیم، وقتی یک کشور با چندین موشک پایگاه یک ابر قدرت جهانی را مورد حمله قرار داده است. و کشور جمهوری اسلامی در شرایط جنگی قرار دارد و هر پرنده ای در آسمان پرواز نماید احتمال فعال شدن پدافند وجود دارد شرکت هواپیمایی چه لزومی داشته است که در این شرایط اقدام به پرواز نماید؟ در این قسمت هم نتیجه می گیریم که هرچند خطای رخ داده است اما کشور جمهوری اسلامی ایران در این موقعیت زمانی هیچگونه تقصیری نداشته است. در معاهده پاریس ۱۹۱۹، که اولین سند حقوقی در حقوق هوایی محسوب می شود، ۲۳ کشور توافق کردند که حاکمیت کامل و انحصاری بر فضای هوایی سرزمین خود را به رسمیت بشناسند. این اصل مطابق با حکم رومی است که بیان می کند هر کسی که مالک زمینی است، مالک فضای بالای آن نیز هست. این معاهده، پایه ای برای قوانین هوایی بین المللی شد و حق حاکمیت کشورها بر قلمرو هوایی خود را تثبیت نمود. (جباری: ۱۳۸۱، ص ۱۲). کنوانسیون ورشو، یک توافقنامه بین المللی است که در سال ۱۹۲۹ به منظور استانداردسازی مقررات حمل و نقل هوایی شکل گرفت. این کنوانسیون شامل متن اصلی و الحاقیه هایی است که در طول زمان به آن افزوده شده است، از جمله پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادالاخارا در سال ۱۹۶۱ و پروتکل گواتمالا در سال ۱۹۷۱ می باشد. قانون ایران در سال ۱۳۶۴، با تصویب ماده واحده ای، کنوانسیون ورشو و اصلاحات لاهه را به عنوان چارچوب قانونی برای تعیین مسئولیت شرکتهای هواپیمایی در پروازهای داخلی به رسمیت شناخت. این قانون، کنوانسیون ورشو را به عنوان منبع اصلی برای رسیدگی به خسارات مسافران در سوانح هوایی معرفی می کند. با وجود اینکه کنوانسیون مونترال، سندی جدیدتر در این زمینه است، اما به دلیل عدم الحاق ایران به آن، در سیستم حقوقی ایران لازم الاجرا نیست. ماده واحده مذکور، خلأ قانونی موجود در مورد مسئولیت متصدیان حمل و نقل را پر کرد و باعث شد که کنوانسیون ورشو و الحاقیه های آن، به ویژه در رابطه با قراردادهای بین مسافران و شرکتهای هواپیمایی، در ایران قابل اجرا شوند. این قانون، به نوعی جایگزین مواد مرتبط در قوانین مدنی، مسئولیت مدنی و تجارت ایران شد و در صورت بروز سوانح هوایی، کنوانسیون ورشو و پروتکل های مرتبط، حاکمیت خواهند داشت. (امینی و بذار، ۱۳۹۹: ۳۵-۵۸).



۲- جبران خسارت جانباختگان سقوط هواپیمای اوکراینی

بر اساس بند ۱ ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو، که ایران و اوکراین هر دو به آن ملحق شده‌اند، شرکت هواپیمایی مسئول جبران خسارات و غرامت جانباختگان است، مگر اینکه ثابت کند تمام اقدامات لازم را برای جلوگیری از خسارت انجام داده یا انجام چنین اقداماتی برای آنها ممکن نبوده است. در این مورد خاص، شرکت هواپیمایی اوکراینی با توجه به آگاهی از خطرات احتمالی، می‌بایست تدابیر لازم را به کار می‌بست، و به همین دلیل، طبق کنوانسیون، مسئولیت جبران خسارت بر عهده آنهاست. در حوادثی که اشتباهات انسانی منجر به فجایع می‌شود، یک اصل کلی وجود دارد که مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها را از اشتباهات افراد متمایز می‌کند. به عنوان مثال، در مورد سرنگونی ایرباس ایرانی توسط ناو آمریکایی در سال ۱۳۶۷، اشتباه ناو نمی‌تواند ایالات متحده را از مسئولیت بین‌المللی‌اش مبرا کند. به همین ترتیب، اشتباهات انسانی در دولت ایران نیز ممکن است رخ دهد، اما این موضوع مسئولیت‌های بین‌المللی دولت را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد. حقوق بین‌الملل بر مسئولیت دولت‌ها تأکید دارد و اشتباهات فردی نمی‌تواند بهانه‌ای برای اجتناب از این مسئولیت‌ها باشد. با این حال، باید توجه داشت که شرایط خاص جمهوری اسلامی ایران در وضعیت جنگی، اقدامات آن را در مقایسه با حادثه ایرباس ایرانی متفاوت می‌کند، زیرا ایالات متحده در آن زمان درگیر جنگ نبود. با توجه به عدم عضویت ایران در کنوانسیون مونترال، این کنوانسیون در این پرونده قابل اعمال نیست. بنابراین، بازماندگان در صورت اعتقاد به قصور جمهوری اسلامی ایران، می‌توانند علیه نهادهای دولتی ایران در دادگاه‌های داخلی اقامه دعوی کنند. مسافران خارجی نیز می‌توانند با حمایت دولت‌های خود، از مجامع بین‌المللی برای دریافت خسارت استفاده کنند. اما در نهایت، طبق قوانین و کنوانسیون‌های ذکر شده، مشخص خواهد شد که جمهوری اسلامی ایران در این زمینه مسئولیتی نخواهد داشت. (امینی و بذار، ۱۳۹۹: ۳۵-۵۸).

در حقوق ایران، مبانی مسئولیت در حوزه‌های مختلف به طور متفاوتی تعریف شده است. در مسئولیت قراردادی، مانند مسئولیت متصدی حمل هوایی نسبت به مسافر و صاحب کالا، رژیم مسئولیتی مبتنی بر تقصیر حاکم است. اما در حوزه مسئولیت غیر قراردادی، مانند مسئولیت متصدی حمل هوایی در قبال اشخاص ثالث بر روی زمین، اسناد بین‌المللی عمدتاً بر مبنای مسئولیت محض استوارند. این در حالی است که در مسئولیت قراردادی، نظام‌های متنوعی از جمله مسئولیت محض، تقصیر، و مطلق وجود دارد. (شفیعی، ۱۳۹۶، ۵).



۳- تعدد قواعد در قبال رسیدگی به پرونده سقوط هواپیمای اوکراینی

در مباحث حقوقی حمل و نقل هوایی، وجود قوانین متعدد، پراکنده و گاهی ناهماهنگ، چالشی پیچیده ایجاد می‌کند. این تنوع قوانین، افراد را در مواجهه با مسائل حقوقی مرتبط با حمل و نقل هوایی سردرگم می‌کند. در زمینه جبران خسارت، سه منبع اصلی وجود دارد: نخست، قوانین عام مانند قانون مدنی، قانون مسئولیت مدنی، و قانون جزا که به طور کلی جبران خسارت، مجازات، و سایر مسئولیت‌ها را در بر می‌گیرند. منبع دوم، کنوانسیون ورشو است که در ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ با هدف یکسان‌سازی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی شکل گرفت و دارای ملحقات مختلفی است، از جمله پروتکل لاهه در سال ۱۹۵۵، کنوانسیون گوادالاخارا در سال ۱۹۶۱، و پروتکل گواتمالا در سال ۱۹۷۱. منبع سوم، کنوانسیون مونترال می‌باشد. (کریستوفر، ۱۳۹۰، ۱۰۴).

در صورت بروز حوادث هوایی، کنوانسیون ورشو و ملحقات آن، در روابط قراردادی بین مسافران و شرکت‌های حمل و نقل هوایی، حاکمیت دارد. سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو) بر اساس کنوانسیون شیکاگو، اختیارات قانون‌گذاری گسترده‌ای دارد و در حال حاضر بیش از ۲۰۰ عضو دارد. با وجود گذشت حدود ۶۰ سال، اصلاحات اندکی در کنوانسیون شیکاگو اعمال شده است. کنوانسیون شیکاگو با هدف تضمین امنیت حمل و نقل هوایی بین‌المللی، ایمنی پروازها، و حفظ سلامت مسافران و خدمه هواپیما به وجود آمده است. ضمیمه دوم این کنوانسیون، که مورد احترام جامعه بین‌المللی است، بر حمایت کامل از ایمنی هواپیماها، به ویژه ممنوعیت استفاده از زور، تأکید دارد. اهداف کنوانسیون شیکاگو در حمایت از هواپیمایی کشوری در برابر اقدامات تجاوزکارانه، از اعتبار بالایی برخوردار است و جامعه بین‌المللی همواره نقض این اصول را محکوم کرده است. در نتیجه تلاش‌های ایکائو، اصلاحیه‌ای برای اضافه کردن ماده ۳ مکرر به صورت پروتکلی جداگانه، در اجلاس فوق‌العاده مجمع ایکائو در مه ۱۹۸۴ با حضور نمایندگان بیش از ۱۰۰ دولت به تصویب رسید. این ماده، دول متعاقد را ملزم می‌کند که از استفاده از سلاح علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز خودداری کنند و در صورت رهگیری، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به خطر بیفتد. (نواده توپچی، ۱۳۸۳، ۱۴۴).

۴- مبانی حقوقی مسئولیت از سقوط هواپیمای مسافربری از منظر کنوانسیون ورشو

مسئولیت جبران خسارات وارد شده به مسافران و کالاها در حمل و نقل هوایی، بر اساس پیمان ورشو مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۲۹ و اصلاحیه لاهه در ۲۸ سپتامبر ۱۹۵۵ تعیین شده است. این مقررات، شرکت‌های هواپیمایی را در قبال صدمات جسمانی مسافران، خسارت به اموال شخصی و کالاها، و



همچنین تأخیر در پرواز، مسئول می‌داند. ماده ۱۷ پیمان ورشو، مسئولیت شرکت‌ها را در قبال صدمات جسمانی مسافران مشخص می‌کند و بیان می‌دارد که متصدی حمل و نقل مسئول جبران خساراتی است که در صورت فوت، جراحت، یا هرگونه آسیب بدنی به مسافر وارد شود، به شرطی که این حادثه در داخل هواپیما یا در حین سوار و پیاده شدن رخ داده باشد.

ماده ۱۸ نیز به مسئولیت شرکت در قبال خسارت به اموال شخصی و کالاها می‌پردازد و متصدی حمل و نقل را مسئول جبران خساراتی می‌داند که در صورت از بین رفتن، مفقود شدن، یا آسیب دیدن اموال شخصی ثبت شده یا کالاها در حین حمل و نقل هوایی رخ دهد. مفاد مواد مذکور در پیمان ورشو، مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را مسلم و قطعی می‌داند و جبران خسارت را منوط به هیچ شرط دیگری نمی‌کند. با این حال، ماده ۲۰ پیمان، استثنایی را برای شرکت‌های هواپیمایی در نظر گرفته است تا در صورت اثبات عدم مسئولیت خود، از جبران خسارت معاف شوند. این ماده بیان می‌کند که اگر متصدی حمل و نقل بتواند ثابت کند که او و عواملش تمام تدابیر لازم را برای جلوگیری از خسارت اتخاذ کرده‌اند، یا اتخاذ چنین تدابیری برای آنها مقدور نبوده است، مسئولیتی نخواهند داشت. مسئولیت قطعی شرکت‌های هواپیمایی در مواد ۱۷ تا ۱۹ پیمان ورشو، بر اساس نظریه فرض تقصیر استوار است. این نظریه بیان می‌کند که در برخی موارد، با وقوع خسارت، تقصیر متصدی حمل و نقل مفروض است، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود. در این حالت، متصدی حمل و نقل می‌تواند با اثبات عدم تقصیر یا ارائه دلایل خارجی که رابطه سببیت را قطع می‌کند، از مسئولیت خود رهایی یابد. به عنوان مثال، کارفرما مسئول خسارات ناشی از اقدامات کارگران خود است، مگر اینکه بتواند اثبات کند که تمام احتیاطات لازم را به عمل آورده است. (امینی و بذار، ۱۳۹۹: ۳۵-۵۸). قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نیز از نظریه فرض تقصیر پیروی می‌کند، چنانکه در ماده ۱۱۳، بند ۲، فرض بر این است که در صورت فوت یا صدمات بدنی ناشی از حوادثی مانند تصادم، به گل نشستن، انفجار، حریق، یا غرق شدن کشتی، تقصیر یا غفلت متصدی حمل و نقل یا مأمورین وجود داشته است. بنابراین، تقصیر متصدی حمل و نقل یا کاپیتان به عنوان یک اصل پذیرفته شده است، و اثبات عدم تقصیر بر عهده آنها خواهد بود. در نتیجه، زیان‌دیدگان نیازی به اثبات تقصیر کاپیتان ندارند و جبران خسارت بر عهده کاپیتان است، مگر اینکه او بتواند عدم تقصیر خود و رعایت کلیه احتیاطات لازم را ثابت کند. در برخی موارد، صرف انجام عملی که منجر به خسارت می‌شود، بدون نیاز به اثبات تقصیر، مسئولیت ایجاد می‌کند. این مفهوم، مسئولیت بدون تقصیر، در بسیاری از نظام‌های حقوقی به عنوان استثنایی از اصل اثبات تقصیر در نظر گرفته می‌شود. با این حال، اگر شخصی بتواند وجود عواملی مانند نیروهای طبیعی، خطای شخص ثالث، یا



حتی تقصیر زیان دیده را ثابت کند، ممکن است از مسئولیت معاف شود. در این شرایط، اثبات اینکه این عوامل به تنهایی علت خسارت بوده‌اند، می‌تواند موجب رفع مسئولیت فرد شود.

به طور خلاصه، در حمل و نقل مسافر، بار و کالا، هرگونه خسارتی منجر به بر عهده گرفتن مسئولیت شرکت هواپیمایی می‌شود. این مسئولیت ناشی از تعهد شرکت به رساندن سالم مسافر و کالا به مقصد است. عدم تحقق این تعهد، به منزله تقصیر محسوب می‌شود. شرکت باید یا به تعهد خود عمل کند و مسافر و کالا را سالم برساند، یا ثابت کند که حادثه‌ای خارج از کنترل و غیرقابل پیشگیری، مانع از انجام تعهد شده است. در غیر این صورت، مسئول جبران خسارت خواهد بود.

۵- حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو هوایی

سرزمین‌های تحت حاکمیت دولت‌ها، قلمرویی وسیع است که شامل آب‌های سرزمینی و فضای ملی می‌شود. این مفهوم، محدود به یک منطقه جغرافیایی مشخص است و دولت‌ها در آن، کنترل حقوقی و قانونی انحصاری دارند. صلاحیت دولت‌ها فراتر از مرزهای زمینی گسترش می‌یابد و شامل حوزه‌های هوایی و زیرزمینی نیز می‌گردد. اعمال حاکمیت دولت، به معنای مدیریت مستقل امور کشور بدون دخالت خارجی است. این حاکمیت، دو جنبه اصلی دارد: نظارت و تصدی‌گری. دولت‌ها در بعد نظارتی، وحدت و استقلال کشور را حفظ می‌کنند و از دخالت‌های خارجی جلوگیری می‌نمایند. در بعد تصدی‌گری، دولت وظایفی را بر عهده می‌گیرد که می‌تواند به بخش خصوصی واگذار شود، بدون اینکه استقلال کشور تحت تأثیر قرار گیرد. علاوه بر این، حاکمیت دولت‌ها در عرصه بین‌المللی نیز قابل توجه است. دولت‌ها در روابط بین‌الملل، بازیگران اصلی محسوب می‌شوند و استقلال هر دولت، یکی از اصول اساسی حقوق بین‌الملل است. با این وجود، دولت‌ها نمی‌توانند بر دیگر دولت‌ها سلطه داشته باشند. تعهدات بین‌المللی، مسئولیت‌هایی را برای دولت‌ها به همراه دارد، به ویژه در زمینه‌هایی مانند ایمنی و امنیت هوایی. دولت‌ها باید در قبال عملکرد خود در عرصه‌های مختلف، پاسخگو باشند و به تعهدات خود پایبند باشند. (فرانکلن، ۲۰۱۰، ۶۴).

در دوران جنگ‌های جهانی اول و دوم، با درک اهمیت هواپیما به عنوان یک سلاح قدرتمند، مفهوم حاکمیت بر آسمان‌ها در مذاکرات کنوانسیون پاریس ۱۹۱۹ مطرح شد. این موضوع در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ نیز مورد تأکید قرار گرفت، که بر اهمیت حاکمیت دولت‌ها بر فضای هوایی خود تأکید داشت (کیسر، ۲۰۰۸، ۱۵۷). مذاکرات اولیه در مورد حاکمیت هوایی، ریشه در نگرانی‌های امنیتی دولت‌ها داشت، اما به زودی این مفهوم برای محافظت از منافع اقتصادی آنها در صنعت حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی نیز به کار گرفته شد. حاکمیت هوایی به معنای حق دولت‌ها در اعمال



کنترل و مدیریت بر منطقه‌ای مشخص از آسمان و جلوگیری از دخالت سایر دولت‌ها در آن منطقه است. در زمینه هواپیمایی بین‌المللی، این اصل حاکمیت است که پایه و اساس قوانین هوایی را تشکیل می‌دهد. هر پرواز بین‌المللی برای ارائه خدمات حمل‌ونقل، نیازمند کسب اجازه از دولت‌هایی است که هواپیما از حریم هوایی آنها عبور می‌کند، و معمولاً این مجوزها از طریق معاهدات بین‌المللی اعطا می‌شود. اصل حاکمیت دولت‌ها بر حریم هوایی خود، امروزه به عنوان یکی از اصول بنیادین حقوق بین‌الملل هوایی شناخته می‌شود. این حاکمیت از آسمان تا مرکز زمین در محدوده قلمرو سرزمینی دولت‌ها گسترش می‌یابد. همچنین، این صلاحیت سرزمینی شامل حاکمیت دولت بر فراز دریاها و تحت قلمرو خود نیز می‌شود (هاناپل، ۲۰۰۳، چانگ، ۱۹۹۷).

۶- جایگاه کنوانسیون شیکاگو در قبال حوادث هوایی

در تاریخ ۳۱ آگوست ۱۹۸۳، هواپیمای مسافربری بوئینگ ۷۴۷ متعلق به کره جنوبی، در مسیر پروازی خود از آلاسکا به سئول، وارد حریم هوایی شوروی سابق شد و توسط یک هواپیمای نظامی این کشور مورد هدف قرار گرفت. این حادثه منجر به سقوط هواپیما در جزیره ونسنی ساخالین و کشته شدن ۲۶۹ مسافر و خدمه از چهارده کشور مختلف شد. این سانحه، یکی از مهم‌ترین حوادث انهدام هواپیمای مسافربری در تاریخ است و واکنش‌های بین‌المللی شدیدی را در پی داشت. شوروی ادعا کرد که این هواپیما حریم هوایی آن را نقض کرده و مأموریت جاسوسی داشته است، بنابراین از پذیرش مسئولیت و جبران خسارت خودداری نمود. این امر باعث شد جامعه بین‌المللی، به ویژه سازمان بین‌المللی هوانوردی غیرنظامی (ایکائو)، به این موضوع حساس شوند و در نتیجه، ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو را به تصویب برسانند. ایکائو پس از این حادثه، اجلاسی فوق‌العاده در سپتامبر ۱۹۸۳ برگزار کرد و پس از چند جلسه، قطعنامه‌ای را تصویب نمود که بر توسعه ایمنی هواپیمایی کشوری تأکید داشت. کمیسیون ناوبری هوایی ایکائو مأمور شد تا مقررات و استانداردهای مربوط به انهدام هواپیمایی کشوری را بازبینی کند. در گزارش نهایی کمیسیون، ذکر شد که دلیلی مبنی بر آگاهی خدمه پرواز از انحراف هواپیما یافت نشد و مدرکی دال بر عمدی بودن انحراف وجود ندارد، اما احتمال خطای انسانی یا نقص فنی در سیستم جهت‌یاب هواپیما مطرح گردید. در مورد وضعیت اوکراین در ارتباط با کنوانسیون شیکاگو، با توجه به اعلامیه استقلال این کشور در سال ۱۹۹۰ از شوروی سابق، به نظر می‌رسد که اوکراین همچنان تابع اعلامیه اتباع ارائه شده توسط دولت شوروی در سال ۱۹۷۰ به مرجع ذیصلاح کنوانسیون شیکاگو باشد.



۷- وضعیت مالکیت و شخصیت حقوقی شرکت هواپیمای اوکراینی و نقش ایران در حوزه فنی

اوکراین اینترنشنال ایرلاینز، به عنوان مالک و بهره‌بردار هواپیما و ذی‌نفع اصلی در سانحه، یک شرکت خصوصی است و هیچ ارتباطی با دولت اوکراین ندارد. این شرکت با نام هواپیمایی بین‌المللی اوکراین (سهامی مشترک) و تحت شماره ۱۴۳۴۸۶۸۱ در اوکراین به ثبت رسیده و به عنوان یک شرکت هوایی مجاز به ارائه خدمات حمل و نقل مسافر و بار هوایی فعالیت می‌کند.

اوکراین اینترنشنال ایرلاینز به طور کامل تحت مالکیت و کنترل آنتوت، یک شرکت سرمایه‌گذاری خصوصی، است و نه دولت اوکراین و نه هیچ نهاد دولتی دیگری در آن سهام یا کنترلی ندارند. بنابراین، این شرکت به عنوان ذی‌نفع مستقیم و اصلی سانحه هواپیما، ماهیتی کاملاً خصوصی دارد. با وجود اینکه در این پرونده، جنبه حقوق بین‌الملل عمومی مطرح نشده است، اما شش دولت کانادا، اوکراین، سوئد، افغانستان، آلمان و بریتانیا ممکن است در صورت احراز شرایط حقوقی و فنی لازم، از طریق استثنای حمایت دیپلماتیک، علیه جمهوری اسلامی ایران در یک دادگاه بین‌المللی صالح اقامه دعوی کنند. (سوفایر آبراهام، ۱۹۸۸، ۵۸).

در پی سقوط هواپیما، سازمان هواپیمایی کشوری جمهوری اسلامی ایران، اقدامات حقوقی و فنی ضروری را به اجرا گذاشت. این سازمان بر اساس مقررات تحقیق سانحه هواپیمایی کشوری مصوب ۲۰۱۱ و ضمیمه ۱۳ مقررات بین‌المللی سازمان هوانوردی کشوری، هیأت تحقیق سانحه را تشکیل داد و گزارش مقدماتی خود را منتشر کرد. این هواپیما حامل ۱۶۷ مسافر و ۹ خدمه پروازی بود که متأسفانه همه سرنشینان جان خود را از دست دادند. بر اساس گزارش اولیه سازمان هواپیمایی کشوری، از میان مسافران، ۱۴۶ نفر ایرانی، ۱۰ نفر افغانستانی، ۵ نفر کانادایی، ۴ نفر سوئدی و ۲ نفر اوکراینی بودند. تمامی ۹ خدمه پرواز نیز تبعه اوکراین بودند. وزیر خارجه اوکراین، پرستیایکو، در توثیقی اعلام کرد که در میان قربانیان، ۸۲ نفر ایرانی، ۶۳ نفر کانادایی و ۱۱ نفر اوکراینی حضور داشتند. آمار منتشرشده توسط دولت‌های خارجی در برخی منابع خبری، ترکیب مشابهی از ملیت سرنشینان را نشان می‌دهد: ۸۲ نفر ایرانی، ۶۳ نفر کانادایی، ۱۱ نفر اوکراینی، ۱۰ نفر سوئدی، ۴ نفر افغانستانی، ۳ نفر آلمانی و ۳ نفر بریتانیایی بوده‌اند. با توجه به همین آمار کشور جمهوری اسلامی ایران چنانچه سوء نیتی داشت نسبت به اتباع خود که در این سانحه هوایی، اعمال نمی‌نمود. هیچ کشوری نخبگان خود را به شکلی که به وقوع پیوست قربانی نمی‌نماید.



۹- تفکیک میان توسل نکردن به زور و ایجاد خطر با توسل به زور

در مواجهه با تهدیدات هوایی، ضروری است که تعادلی میان ریسک ناشی از عدم استفاده از زور و ریسکی که از به کارگیری زور علیه هواپیمای متجاوز به وجود می آید، برقرار شود. جامعه بین‌المللی در خصوص اقدامات مسلحانه علیه هواپیماها، رویکردی سختگیرانه اتخاذ کرده است. به همین دلیل، هیچ کشوری مجاز به شلیک به هواپیمای کشوری دیگر نیست. در واقع، حل و فصل موارد تجاوز به حریم هوایی یک کشور باید از طریق دیپلماسی صورت گیرد، نه توسل به زور. امروزه، اصل عدم استفاده از زور علیه هواپیمای کشوری به عنوان یک هنجار در حقوق بین‌الملل پذیرفته شده است، که تصویب ماده ۳ مکرر کنوانسیون شیکاگو، گواهی بر این امر است.

علاوه بر این، در کنار قانون منع استفاده از زور علیه هواپیمای کشوری، قاعده دیگری نیز وجود دارد که پرداخت خسارت به دلایل انسانی را بدون پذیرش مسئولیت بین‌المللی در مواردی که نیروی نظامی به صورت نامعلوم اما با هدف نظامی علیه هدف کشوری استفاده شود، مجاز می‌داند. با این حال، عوامل کلیدی متعددی وجود دارند که ایجاد یک قاعده روشن و واضح را دشوار می‌کنند. نخست، تعداد اندک مواردی است که در تاریخ، کشوری از زور علیه هواپیمای کشوری دیگر استفاده کرده است. دوم، حتی اگر کشوری از توسل به زور علیه هواپیمای کشوری دیگر خودداری کند، نمی‌توان نتیجه گرفت که این امر به معنای غیرقانونی بودن این اقدام در نظر آن‌ها است. در چارچوب مسئولیت بین‌المللی دولت، اثبات این واقعیت که دولت جمهوری اسلامی ایران در حادثه سقوط هواپیمای اوکراینی، تعهدی بین‌المللی را نقض کرده است، چالش برانگیز می‌باشد. ماده ۱۳ پیش‌نویس مواد مسئولیت دولت‌ها برای اقدامات بین‌المللی نادرست، می‌تواند این برداشت را تقویت کند. هرچند مخالفان ممکن است بار اثبات عدم وجود چنین تعهدی را بر عهده دولت ایران بگذارند، که البته از نظر حقوقی، استدلال ضعیفی به نظر می‌رسد.

۱۰- تکلیف جمهوری اسلامی ایران در قبال تحویل جعبه سیاه به دولت‌های درخواست‌کننده

بر اساس کنوانسیون شیکاگو، دولت ایران از نظر قانونی موظف به تحویل جعبه سیاه هواپیما به کشورهای درخواست‌کننده نیست. مسئولیت اصلی انجام تحقیقات در مورد سانحه هوایی بر عهده دولت محل وقوع حادثه است. با این حال، بند ۵، ۶، ضمیمه ۱۳ این کنوانسیون نکته‌ای قابل تأمل دارد. این بند تأکید می‌کند که تحقیقات باید بدون تأخیر انجام و ارائه شود. در نتیجه، اگر دولت محل وقوع سانحه از نظر فنی یا تکنولوژیکی محدودیت‌هایی داشته باشد، مثلاً در مورد استخراج و خواندن اطلاعات جعبه سیاه، نه تنها تحقیقات با تأخیر مواجه می‌شود، بلکه احتمال به اتمام



رسیدن آن نیز کاهش می‌یابد. در چنین شرایطی، ممکن است دولت‌های درخواست‌کننده جعبه سیاه، استدلال کنند که ایران باید در راستای تسریع روند تحقیقات، جعبه سیاه را در اختیار آنها قرار دهد.

۱۱- عوامل رافع وصف متخلفانه در قبال سقوط هواپیمای اوکراینی در حقوق بین الملل

در حقوق بین‌الملل، شش عامل وجود دارد که می‌تواند توصیف متخلفانه یک عمل را رفع کند، اما در مورد سرنگونی هواپیمای مسافربری اوکراین، دو عامل «ضرورت» و «دفاع مشروع» قابل بحث هستند. این حادثه پس از اقدامات نظامی دولت ایران رخ داد، جایی که ایران ۱۳ موشک به پایگاه عین‌الاسد در عراق، محل استقرار نظامیان آمریکایی، شلیک کرد. سانحه هوایی اندکی بعد از حمله هوایی با پایگاه امریکا در عراق و پس از این حملات موشکی و در شرایطی متشنج و ملتهب اتفاق افتاد، زمانی که ایران در وضعیت جنگی قرار داشت.

فرضیه دیگری که می‌تواند در تعیین مسئولیت دولت ایران در این حادثه تأثیرگذار باشد، خرابکاری راداری یا حمله سایبری است. طبق این فرضیه، خرابکاری یا حمله سایبری باعث شده است که اپراتور نیروهای مسلح ایران، هواپیمای اوکراینی را به عنوان یک موشک کروز آمریکایی شناسایی کند. حمله سایبری می‌تواند به عنوان یک حمله مسلحانه در نظر گرفته شود، و در صورت اثبات، وضعیت جنگی در زمان سرنگونی هواپیما ایجاد شده است. این وضعیت می‌تواند بر برخی کنوانسیون‌های مرتبط هوانوردی، مانند کنوانسیون شیکاگو، تأثیر بگذارد. همچنین، در مورد حمله سایبری، بحث مسئولیت مشترک مطرح می‌شود. حقوق بین‌الملل، وجود مسئولیت مشترک در مواردی که یک خسارت واحد، چند مسئول داشته باشد، را به رسمیت می‌شناسد.

۱۲- تعقیب کیفری در ایران و طرح دعوای خانواده جانباختگان در دادگاه اونتاریو

در نظام قضایی ایران، پرتاب موشک به سوی هواپیمای اوکراینی توسط پدافند هوایی، به‌عنوان جرمی در حوزه وظایف نظامی نیروهای مسلح طبقه‌بندی می‌شود. بر اساس قانون اساسی ایران، رسیدگی به این پرونده در صلاحیت دادگاه‌های نظامی است. اما نگرانی‌هایی در خصوص چالش‌های احتمالی مانند تأخیر در روند دادرسی، عدم بی‌طرفی، یا محاکمه‌ای نمایشی وجود دارد که ممکن است به دخالت دیوان و ادعاهای ناتوانی یا عدم تمایل دادگاه ملی منجر شود. علی‌رغم روند قضایی در دادگاه‌های نظامی ایران، خانواده‌های قربانیان کانادایی این حادثه، علیه ایران و نهادهای مربوطه در دادگاه اونتاریو کانادا اقامه دعوی کردند. (عبداللهی و شافع، ۱۳۸۶، ۱۶۶).



دعوی حقوقی خانواده‌های قربانیان سانحه هواپیمای اوکراینی، بر اساس استثنای تروریسم در قانون ۲۰۱۲ مطرح شده است. خواهان، با استناد به قانون ۲۰۱۲، شلیک موشک را اقدامی تروریستی می‌داند. که نیازمند اثبات در دادگاههای بین‌المللی است. بنابراین، اثبات عمدی بودن شلیک موشک توسط ایران، امری ضروری است، در حالی که ایران آن را خطای انسانی اعلام کرده است. (عزیزی و بذار، ۱۳۹۸، ۴۸۵). در دادخواستی که در دادگاه کانادا ارائه شده، خواهان، غرامتی قابل توجه به ارزش تقریبی یک و نیم میلیارد دلار مطالبه نموده است. با این وجود، تحت کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با سوانح هوایی، پیگیری مسئولیت دولت ایران و شهروندان آن، به سختی اجازه مطالبه خسارت‌های فراتر از خسارت اصلی را می‌دهد. این امر پیچیدگی‌های حقوقی موجود در این گونه دعوی را آشکار می‌سازد، جایی که محدودیت‌هایی در جبران خسارت‌های جانبی وجود دارد. (علوی و همکاران، ۱۳۹۸، ۷۱).



نتیجه گیری

در پی اعتراف نیروهای مسلح ایران به مسئولیت سانحه دلخراش اخیر، توجهات به سمت شناسایی مقصر اصلی این فاجعه جلب شده است. این موضوع نیازمند واکاوی دقیق سلسله مراتب فرماندهی و رویه‌های تصمیم‌گیری در شرایط بحرانی است تا مشخص شود آیا قصور یا خطای افراد یا نهادهای خاص در این حادثه نقش داشته‌اند. تعیین مقصر نهایی، امری پیچیده است که نیاز به تحلیل‌های حقوقی و فنی عمیق دارد و در سطح بین‌المللی نیز مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، نکته قابل توجه، فاجعه‌ای است که منجر به از دست رفتن جان انسان‌های بی‌گناه شد. این تراژدی، ضرورت پاسخگویی شفاف و عدالت را یادآور می‌شود تا حقوق قربانیان و خانواده‌های داغدارشان احقاق شود. از نظر حقوقی، این حادثه موضوعات پیچیده‌ای را مطرح می‌کند. ماده ۳ مکرر و ماده ۵۴ کنوانسیون شیکاگو، به همراه بخش مسئولیت مدنی، بر تعیین و پرداخت غرامت به آسیب‌دیدگان تأکید دارند. این روند باید به صورت عادلانه و در چارچوب قوانین بین‌المللی انجام شود. شلیک به هواپیمای مسافربری اوکراین، با توجه به شرایط متشنج آن روزهای ایران، ممکن است از نظر حقوقی تحت دفاع ضرورت قرار گیرد. همچنین، حمله‌های سایبری احتمالی به سیستم پدافند، که ممکن است در شناسایی هدف دخیل بوده باشد، باید مورد بررسی قرار گیرد.

بر اساس کنوانسیون ورشو، قربانیان می‌توانند از دادگاه‌های مختلفی برای پیگیری غرامت استفاده کنند، از جمله دادگاه محل اقامت شرکت هواپیمایی، دادگاه مرکز تجارت، یا دادگاه مقصد هواپیما، به شرط عضویت دولت مربوطه در کنوانسیون. کنوانسیون مونترآل نیز محل اقامت قربانیان را به این موارد اضافه می‌کند. علاوه بر این، دولت‌های متبوع قربانیان می‌توانند طبق ماده ۸۴ اساسنامه ایکائو، به شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) مراجعه کنند و در صورت نیاز، موضوع را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح نمایند. در مورد قانون حاکم بر سوانح هوایی، باید بین پروازهای بین‌المللی و داخلی تفکیک قائل شد. در پروازهای بین‌المللی، کنوانسیون ورشو اصلاحی لاهه حاکم است، در حالی که در پروازهای داخلی ایران، قانون مجازات اسلامی در مورد سوانح جانی و پرداخت خسارت، و کنوانسیون ورشو در مورد خسارت به وسایل مسافری، اعمال می‌شود. در یک نتیجه‌گیری می‌توان اینگونه جمع بندی نمود که با توجه به اینکه کشور جمهوری اسلامی ایران با موشک به پایگاه هوایی عین الاسد متعلق به کشور آمریکا حمله نموده و بعد از این حادثه منتظر پاسخگویی کشور آمریکا بود. بنابراین کشور جمهوری اسلامی ایران در حالت جنگی قرار داشته است. ضمن اینکه احتمال حملات سایبری وجود داشته است. که هواپیما به شکل موشک نمایش داده است. و از این بابت دچار خطای انسانی صورت پذیرفته باشد. و در



حالت ضرورت با توجه به حدوث شرایط جنگی میان ایران و امریکا و آماده باش کامل، و فعال بودن پدافند هوایی، شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنشنال که بدون توجه به این شرایط اقدام به پرواز نموده است مسئول می باشد. و دولت جمهوری اسلامی ایران هیچگونه مسئولیتی در این خصوص ندارد.



منابع

- ۱- اسماعیلی، شیوا؛ بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی، قانون یار بهار ۱۳۹۸، سال سوم - شماره ۹.
- ۲- امینی، اعظم؛ بذار، وحید؛ جنبه‌های حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین، مطالعات حقوقی تابستان ۱۳۹۹، دوره دوازدهم، ۱۳۹۹.
- ۳- تالیان، کریستوفر، حقوق هوایی: مسئولیت حمل و نقل هوایی برای خسارت وارده به مسافر، انتشارات مجد، تهران، ۱۳۹۰، ص ۱۰۴.
- ۴- جباری، منصور، حقوق بین الملل هوایی، انتشارات فروزش، چاپ اول، تهران، ۱۳۸۱.
- ۵- جباری، منصور، حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین الملل، موسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی شهر دانش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۳
- ۶- شفیعی، مرجان، نظام حقوقی جبران خسارت ناشی از سقوط هواپیما در حقوق ایران و اسناد بین المللی، پایان نامه کارشناسی ارشد، ۱۳۹۶.
- ۷- عبداللهی، محسن و شافع، میر شهبیز، مصونیت قضایی دولت در حقوق بین الملل، اداره چاپ و انتشارات ریاست جمهوری عزیزی، تهران، ۱۳۸۶، ص ۱۶۶
- ۸- عزیزی، ستار و بذار، وحید، دفاع مصونیت دولت پس از پذیرش ارجاع اختلاف به داوری بین المللی، مجله مطالعات حقوق عمومی، دوره ۴۹، شماره ۲، ۱۳۹۸ ص ۴۸۵.
- ۹- علوی، سید محمد و هادیان، مهدی و اسماعیلی، محمد، مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی به وسیله پروازهای نظامی، فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال ۱۵، شماره ۴۷، ۱۳۹۸، ص ۷۱.
- ۱۰- نواده توپچی، حسین، بررسی حقوقی قضیه سرنگونی هواپیمایی ایران و تأثیر آن بر امنیت جمهوری اسلامی ایران، مجله دیدگاه‌ها بحقوق قضایی، شماره ۳۲ و ۳۲، ۱۳۸۳، ص ۱۴۴.

11- Cheng B., Studies in International Space Law, Oxford: Clarendon Press, 1997, 35.

12- Franklin M. & Potter S., Sovereignty over Airspace and the Chicago Convention (1) Air and Space Law, 20140, p64.



13- Haanappel P., The Law and Policy of Outer Space - A Comparative Approach, Kluwer Law International, 2003, p9.

14- Hassan F., The Shooting Down of Korean Airlines Flight 007 by the USSR and the Future of Air Safety for Passengers, 1948, P 712.

15- Kaiser S., Sovereignty in the Air: From National Security to the Single European Sky, Annals of Air and Space Law, 158, 2008, p157.

16- Sofaer Abraham D, Compensation for Iranian Airbus Tragedy, Dep't of St. Bull, Oct, 1988, P 58.



Legal review of the liability of Ukraine International Airlines and the country of Iran in the case of Ukraine International Airlines Flight 752 in 2020

Kaveh Rezaei ¹

Abstract

On January 8, 2019, a Ukrainian plane crashed minutes after takeoff after being shot down by Iranian air defense missiles, killing all on board. The incident has raised numerous legal issues, including the Chicago Convention and civil liability for damages and compensation for the injured. The General Staff of the Iranian Armed Forces stated that the cause of the disaster was human error in identifying the target. This study focuses on examining the legal responsibilities of Ukraine International Airlines and the country of Iran in connection with the downing of the aforementioned plane. It seems that Iran has responsibilities in this regard, including prosecuting the individuals and institutions involved, compensating for material damages, and paying compensation. Given that the incident occurred in a situation where Iran was on war alert after the missile attack on the US Ain al-Assad base, and there was a possibility of cyber attacks that could have identified the plane as a false target. Despite these circumstances, the researcher believes that the responsibility for the flight of the aircraft lies with Ukraine International Airlines, and that the Iranian government is not responsible, especially considering the possibility of cyberattacks that may have been involved in identifying the target. Also, given the number of Iranian nationals killed in the incident, which could be considered self-inflicted, the lack of conscious intent in this incident is notable.

keywords: Ukrainian plane, crash, responsibility, Iran, Ukraine International Airlines.

¹ PhD student in Public International Law, Payam Noor University, Tehran Branch, university lecturer, practicing attorney at a court. (Corresponding Author)
kaveh.rezaei2020@gmail.com

