

جایگاه اصل مراقبت بایسته در پیشگیری از سوانح هوایی با تأکید بر سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین (۷۵۲)*

مقاله علمی - پژوهشی

لیلا سلمانی**

چکیده:

اصل مراقبت بایسته به‌عنوان یکی از اصول عمومی حقوق که از ریشه‌هایی مستحکم در اسناد بین‌المللی و رویه قضایی بین‌المللی مثل تنگه کورفو و ... نیز برخوردار است به‌ویژه دولت‌های محل فرود، برخاست و عبور هواپیماهای مسافری را به تعهداتی خاص جهت پیشگیری از سوانح هوایی ملتزم می‌نماید. در ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ خطوط هوایی اوکراین (شماره پرواز ۷۵۲) با ۱۷۶ مسافر و خدمه بر فراز قلمرو هوایی ایران به‌اشتباه مورد حمله موشکی ایران قرار گرفت و سرنگون شد. با توجه به این امر که ساعاتی قبل از سرنگونی این هواپیما، نیروهای ایرانی به تلافی ترور سردار سلیمانی، پایگاه نیروهای آمریکایی در عراق را موشک‌باران کرده بودند و از بیم اقدامات تلافی‌جویانه آمریکا در آماده‌باش کامل به‌سر می‌بردند، به‌نظر می‌رسد که ایران می‌بایست موقتاً پرواز هواپیماهای مسافری در قلمروی هوایی خود را به حالت تعلیق درآورد تا افراد بی‌گناه به اشتباه در معرض حملات نیروهای ایرانی و یا آمریکایی قرار نگیرند. به‌نظر می‌رسد دولت جمهوری اسلامی ایران با نقض اصل مراقبت مقتضی، اقدامات احتیاطی و پیشگیرانه لازم را

مجله پژوهش‌های حقوقی (فصلنامه علمی)، شماره ۴۴، زمستان ۱۳۹۹
صفحه ۶۱-۸۱، تاریخ وصول: ۱۳۹۹/۰۷/۱۲، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۷/۱۵

* در سالگرد فاجعه سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین (پرواز شماره ۷۵۲)، این مقاله به روح بلند یکصد و هفتاد و شش انسان بی‌گناهی تقدیم می‌گردد که در سپیده‌دم ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸، مظلومانه، قربانی اشتباهات غیرقابل‌جبران دیگران شدند.

** دانشجوی کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل، دانشگاه پیام نور، واحد گرمسار، سمنان، ایران

Email: leila2854@gmail.com

از زحمات جناب آقای دکتر مسعود عزیزاده به‌جهت پیشنهاد موضوع و راهنمایی برای تدوین مقاله سپاسگزار می‌شود.

انجام نداده و مسئولیت بین‌المللی سرنگونی هواپیما مسافربری اوکراین و کشته شدن خدمه و مسافران آن را به‌عهده دارد.

کلیدواژه‌ها:

اصل مراقبت بایسته، سانحه هواپیمای مسافربری اوکراین (۷۵۲)، مسئولیت بین‌المللی دولت، پرداخت غرامت، قاسم سلیمانی.

مقدمه

زندگی انسان همواره با مخاطرات مختلف مواجه بوده است، مخاطراتی که گاه به سلب حیات شمار قابل توجهی از انسان‌ها منجر شده است. بخشی از این مخاطرات، حوادث طبیعی مثل سیل، زلزله، فوران آتشفشان و ... حیات جمعی انسان‌ها را در معرض خطر قرار می‌دهند. این حوادث که از آنها به قوه قاهره تعبیر می‌شود، اصولاً غیرقابل پیش‌بینی و غیرقابل پیشگیری هستند. درمقابل این‌گونه حوادث رعایت استانداردهای ایمنی می‌تواند میزان خسارات وارده را کاهش دهد؛ اما بخشی دیگر از مخاطراتی که حیات و سلامت انسان‌ها را در معرض خطر قرار می‌دهد، منشأی انسانی دارند. جنگ، انفجار هسته‌ای و فجایع صنعتی، تخریب لایه اُزن، بحران کرونا و ... شماری از عواملی هستند که حاصل زیست جمعی و صنعتی بشر بوده و نمی‌توان آنها را طبیعی قلمداد نمود.

صنعت حمل‌ونقل که با بروز انقلاب صنعتی در قرن هجدهم و اختراع ماشین بخار، جهشی شکوهمند را شاهد بوده، هر روز توسعه و پیشرفت جدیدی تجربه کرده است تا آنجا که به تدریج حتی گردشگری و توریسم فضایی نیز به واقعیت تبدیل شده است. در این میان اختراع هواپیما سرمنشأ تحولات شگرفی در صنعت حمل‌ونقل بوده است. صنعت هوانوردی به‌ویژه در جابه‌جایی میلیون‌ها مسافر در سال به موتور محرکه حیاتی جامعه بین‌المللی تبدیل شده است. سرعت هواپیما در جابه‌جایی تعداد قابل توجهی از مسافران در سطح جهان هیچ مشابه و رقیبی ندارد.

به‌علت اهمیت روزافزون هوانوردی بین‌المللی کنوانسیون‌های ۱۹۱۹ پاریس و ۱۹۴۴ شیکاگو (با ضامم مختلف) و نیز تعداد قابل توجهی از موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای و دوجانبه چهارچوب حقوقی گسترده و نسبتاً جامعی را درمورد هواپیمایی کشوری بین‌المللی ایجاد کرده است. بر اساس این اسناد بین‌المللی در تمام پروازها اقداماتی باید انجام شود که سلامت خلبانان و خدمه پرواز و تمام سرنشینان هواپیما را حفظ نماید. یک هواپیما از زمان پرواز تا فرود به مقصد از تمام اقدامات مقتضی برخوردار است و در پروازهای خارجی باید تمام

کشورهایی که هواپیما از قلمرو هوایی آنها عبور می‌کند، آن اقدامات را رعایت کنند تا صدمه‌ای به هواپیما و سرنشینان آن وارد نشود. کنوانسیون شیکاگو یا همان هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی در سال ۱۹۴۴ با حضور کشورهای بسیاری در شیکاگو به تصویب رسیده است، پیمان شیکاگو یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین قوانین پروازی بوده و همه کشورهای عضو این پیمان مستلزم رعایت مفاد آن می‌باشند، کشور ایران نیز یکی از امضاءکنندگان پیمان شیکاگوست. پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مشهور به معاهده شیکاگو، ۷ دسامبر سال ۱۹۴۴ در شیکاگو منعقد شد. طبق ماده ۱ کنوانسیون، دولت‌های متعاقد قبول دارند که هر کشور حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای مافوق قلمرو خود دارد. برابر ماده (۸۱) و جمله دوم ماده (۸۳) معاهده، همه موافقت‌نامه‌های هوایی و ترتیبات دولت‌های متعاقد باید نزد شورای ایکائو به ثبت برسد. علاوه بر این جمله اول ماده (۸۳) هر دولت متعاقد می‌تواند تفاهم‌نامه‌های جدید و یا موافقت‌نامه‌هایی را که مواد معاهده را دربردارند، تنظیم کند. ماده ۸۹ مشروط به زمان جنگ، مقرر می‌دارد که در صورت وقوع جنگ، آزادی عمل دولت‌های متعاقد مربوط نباید به وسیله این معاهده تحت‌الشعاع قرار گیرد. همچنین در صورتی که دولتی در سطح داخلی وضعیت اضطراری اعلام کند، به صورتی مشابه عمل می‌شود اما مقرر شده تا مراتب به آگاهی ایکائو برسد. کوتاه‌سخن آنکه اهمیت مسافرت‌های هوایی در زندگی امروز و تنوع مخاطراتی که جان مسافران و خدمه پرواز را تهدید می‌کند، ایجاب می‌نماید که ایمنی و امنیت هوانوردی اعتلاء یابد. بر اساس موازین حقوق بین‌الملل که به‌ویژه در کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو در مورد هواپیمایی کشوری بین‌المللی و ضmann آن درج شده است، دولت‌ها باید تمام تمهیدات لازم و حداکثر اقدامات احتیاطی را موردتوجه قرار دهند تا از جان و اموال مسافران و خدمه هواپیما و نیز سایر شهروندان محافظت به عمل آید.

در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، مفهوم مراقبت بایسته، بیشتر در زمینه حمایت از بیگانگان مطرح می‌شد. در حالی که دعاوی ناشی از رفتار نسبت به بیگانگان در ابتدا بر اساس حسن نزاکت بین‌المللی و حفظ روابط دوستانه مطرح می‌شد، دولت‌ها به تدریج در معاهدات خود مقرراتی را در رابطه با حمایت از شهروندان خویش درج کردند. بر این مبنا، دولت‌ها به منظور طرح دعوی در رابطه با غرامت‌های ناشی از آسیب به شهروندان خود و اموالشان، از کمیسیون‌های اختلاف یا داوری استفاده کردند. این دعاوی که عمدتاً بر اساس اصول و قواعد حقوق بین‌الملل به آنها رسیدگی می‌شد، رویه‌های قضایی اولیه را در رابطه با مفهوم

مراقبت بایسته ایجاد کردند.^۱

در هجدهم دی ماه ۱۳۹۸ (۶ ژانویه ۲۰۲۰) ساعاتی بعد از حملاتی موشکی ایران به پایگاه عین‌الاسد آمریکا در خاک عراق، هواپیمای مسافری بوئینگ ۷۳۷ متعلق به خطوط هوایی کشور اوکراین، دقایقی پس از ترک فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تهران به مقصد کیف (اوکراین)، در نزدیکی شهر تهران (بر فراز شاهدشهر، در حومه شهر تهران) سرنگون شد و تمام ۱۷۶ مسافر و خدمه آن کشته شدند. در همان ساعات اولیه سانحه، رسانه‌های رسمی کشور ایران اعلام کردند که نقص فنی هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ باعث سقوط آن شده است، کما اینکه قبلاً هم موارد مشابهی از سقوط این مدل از هواپیمای بوئینگ به علت نقص فنی گزارش شده است. با وجود این پس از سه روز، در بیست و یکم دی ماه ۱۳۹۸ ستاد کل نیروهای مسلح ایران با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد که بر اثر بروز خطای انسانی و به صورت غیرعمد، هواپیمای مسافربری اوکراینی مورد اصابت موشک شلیک شده از سوی نیروی نظامی ایران قرار گرفته که متأسفانه موجب به شهادت رسیدن جمعی از هم‌وطنان عزیز و جان باختن تعدادی از اتباع خارجی شده است. در این اطلاعیه تصریح شد که بلافاصله مقصر آن واقعه به سازمان قضایی نیروهای مسلح معرفی خواهد شد. آقای دکتر محمدجواد ظریف، وزیر خارجه ایران، نیز پس از این اعلام اظهار داشتند که «خطای انسانی در زمان بحران ناشی از ماجراجویی ایالات متحده منجر به این فاجعه شده است.» اندکی بعد آقای دکتر حسن روحانی، رئیس‌جمهور ایران، نیز در بیانیه‌ای با اشاره به نتیجه تیم تحقیقاتی ستاد کل نیروهای مسلح مربوط به سانحه سقوط هواپیمای مسافربری اوکراینی، اعلام کرد: «در فضای تهدید و ارباب رژیم متجاوز آمریکا علیه ملت ایران پس از شهادت سردار قاسم سلیمانی و به منظور دفاع در برابر حملات احتمالی ارتش آمریکا، نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران در آماده‌باش صد درصد قرار داشتند که متأسفانه خطای انسانی و شلیک اشتباه به یک فاجعه بزرگ منجر شد و ده‌ها انسان بی‌گناه قربانی شدند.»^۲

مقاله حاضر مشتمل بر چهار بحث، ابتدا به مفهوم و جایگاه اصل مراقبت بایسته در حقوق بین‌الملل می‌پردازد و در بحث دوم نقش این اصل را در پیشگیری از بروز سوانح هوایی مورد توجه قرار می‌دهد و در بحث سوم به نقش این اصل در سرنگونی هواپیمای مسافری

1. Alberto Alvarez Jimenez, "Minimum Standard of Treatment of Aliens," *The Journal of World Investment & Trade* 9(1) (2008): 51.

۲. سید قاسم زمانی، «ترور سردار، موشک باران عین‌الاسد، سرنگونی هواپیمای بوئینگ ۷۳۷: مثلی در ترازوی حقوق بین‌الملل»، نشریه داخلی مرکز مطالعات حقوقی بین‌الملل مدرن ۴ (پاییز - زمستان ۱۳۹۸)، ۱۲.

اوکراین در پرواز شماره ۷۵۲ پرداخته شده و مبحث چهارم به مسئولیت جبران خسارات ناشی از نقض اصل مراقبت بایسته و سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین اختصاص دارد.

۱- مفهوم و جایگاه اصل مراقبت بایسته در حقوق بین‌الملل

در قرن هفدهم، هوگو گروسیوس، برای اولین بار مفهوم مراقبت بایسته را به‌عنوان مبنایی برای مسئولیت دولت، نسبت به اعمال افراد، مطرح و این مفهوم را به‌گونه‌ای وارد ادبیات حقوق بین‌الملل کرد. وی برای این مفهوم، مبنایی معنوی و دینی در نظر گرفته بود، اگرچه آنچه گروسیوس در باب مراقبت بایسته بیان می‌کرد، بسیار متفاوت از مفهوم آن در کارکرد امروزه آن بود، بستری شد تا این مفهوم جایگاه خود را در حقوق بین‌الملل بیابد. از اواخر قرن نوزدهم، مفهوم جایگاه خود را در حقوق بین‌الملل بیابد. از اواخر قرن نوزدهم، مفهوم مراقبت بایسته به‌تدریج شکل گرفت و به‌عنوان تعهد برای رفتار دولت‌ها مطرح شد.^۳ اصطلاح مراقبت بایسته در لغت به معنای مراقبت مقتضی یا احتیاط منطقی است اما در معنای تخصصی دارای دو دلالت حقوقی و تجاری است.^۴ در مفهوم حقوقی به معنای مراقبت و هوشیاری است که به‌طور منطقی از کسی انتظار می‌رود و عرفاً در اوضاع و احوال خاصی از سوی یک فرد متعارف که به‌دنبال اجرای تعهد حقوقی است، انجام می‌پذیرد.^۵ در مفهوم حقوقی، استاندارد مراقبت بایسته بر اساس فرد متعهد، ماهیت تعهد و آسیبی که باید پیشگیری شود، تغییر خواهد کرد.^۶ این مفهوم در نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی وارد شده است، به‌گونه‌ای که می‌توان ریشه‌های این تعهد را در حقوق رم جستجو کرد.^۷ اگرچه استاندارد مراقبت بایسته در نظام‌های حقوقی داخلی دارای استواری قانونی و رویه‌ای است، با توجه به دامنه این اصل در حوزه‌های مختلف حقوق بین‌الملل و همچنین پشتوانه مستحکمی که در آرای داوری و

3. Jan Hessbruegge, "The Historical Development of the Doctrines of Attribution and Due Diligence in International Law," *New York University Journal of International Law and Politics* 36(4) (2004): 283.

به نقل از مهدی حدادی و بهرام مرادیان، «مفهوم مراقبت بایسته در حقوق بین‌الملل و مقررات گروه ویژه اقدام مالی»، *مجله حقوقی بین‌المللی* ۶۱ (۱۳۹۸)، ۱۶۷.

4. "Due Diligence," WIKIPEDIA, Last Update March 30, 2018, <https://en.wikipedia.org/wiki/Due-Diligence>.

به نقل از حدادی و مرادیان، همانجا.

5. *Black's Law Dictionary* (USA: Thomson WEST, 1990), 8th ed., "Due Diligence" entry, 488.

به نقل از حدادی و مرادیان، همانجا.

6. Ellen Campbell, and et.al., "Preventing Violations: The Promise of Due Diligence for the International Financial Corporation," (New York University School of Law, Report, 2016), 3-4.

7. *Ibid*, 5.

قضایی دارد، می‌توان گفت این استاندارد در حقوق بین‌الملل دارای جایگاهی به اعتبار اصل کلی حقوق بین‌الملل است که عناصر آن را می‌توان چنین تبیین کرد: اولاً، مراقبت بایسته، تعهد شکلی است که نسبت به تعهد حقوقی دیگر صورت می‌گیرد؛ یعنی استناداری است که به منظور سنجش انطباق رفتار دولت نسبت به تعهد حقوقی استفاده می‌شود. در واقع مراقبت بایسته، تعهد به عمل است نه تعهد به نتیجه؛ ثانیاً، محتوا و گستره این اصل بر حسب اوضاع و احوال و حوزه موردچالش، تغییر می‌کند. برای مثال، تعهدات دولت به اجرای مراقبت بایسته بر حسب سطح توسعه دولت متفاوت است، هر چند استاندارد حداقلی معین همواره موردانتظار است. در وضعیت‌هایی که آسیب احتمالی غیرقابل‌جبران است، سطح بالاتری از مراقبت موردنظر است؛ ثالثاً، مراقبت بایسته عموماً تعهدی است که در طول زمان اجرا می‌شود؛ یعنی مستمراً باید اعمال شود. در واقع، تعهدی برای شناسایی ریسک‌های مرتبط و انجام اقدامات مقتضی به منظور به حداقل رساندن آسیب‌های احتمالی است.^۸

دولت‌ها موظف‌اند تا زمانی که ریسک‌های مرتبط ادامه دارد، نظارت و اقدامات مقتضی خود را برای کاهش ریسک‌ها ادامه دهند. گاهی مراقبت بایسته مستلزم پیگیری مستمر به منظور تضمین دسترسی جبران‌های مناسب برای آسیب‌های ایجاد شده است.^۹ با وجود پذیرش این گزاره که محتوای مراقبت بایسته را حقوق بین‌الملل تعیین می‌کند، باز این پرسش بی‌پاسخ می‌ماند که دامنه این مفهوم در حقوق بین‌الملل تا چه حد است؟ با عنایت به رأی دیوان در قضیه کانال کورفو که بیان می‌کند: «دولت‌ها متعهدند اجازه ندهند از قلمروشان علیه حقوق دیگر دولت‌ها اقدامی صورت گیرد»^{۱۰}، می‌توان این نتیجه را گرفت که دیوان تعهد عام حسن هم‌جواری را استاندارد رفتار قلمداد کرده است. اگرچه این سخنی بجا و درست است، نمی‌تواند تمام توسعه‌هایی را که در رابطه با مفهوم مراقبت بایسته ایجاد شده است، توجیه کند. در واقع، با ظهور زمینه‌های مختلف حقوق بین‌الملل، مفهوم مراقبت بایسته نیز به فراخور استعداد و ظرفیت آن توسعه یافته است.^{۱۱} در مورد نسبت مراقبت بایسته، حسن نیت باید گفت که مراقبت بایسته، معیاری برای سنجش حسن نیت است؛ یعنی کشوری که تعهدات خود را با حسن نیت به اجرا می‌گذارد، رفتارش دارای مراقبت بایسته است، در ماده

۸. حدادی و مرادیان، پیشین، ۱۶۸.

9. Ibid, 6.

10. Alabama Claim Arbitration (United States/ Great Britain), 14 September 1872, United Nations Reports of International Arbitral Awards (UNRIAA), XXXIX, 22.

۱۱. حدادی و مرادیان، پیشین، ۱۷۱.

۴(۱) کنوانسیون مؤسسه یکسان‌سازی در رابطه با عودت اموال فرهنگی (۱۹۹۵) و همچنین دستورالعمل شماره ۲۰۱۴/۶۰ شورای اروپا در رابطه با اموال فرهنگی مسروقه^{۱۲} به این مسئله اشاره شده است.

با گذشت هفت دهه از تصویب کنوانسیون شیکاگو، اهمیت ایمنی پرواز، با توجه به نقش اساسی هوانوردی در دنیای امروز، بیش‌ازپیش نمایان است. برخلاف وضعیت هوانوردی در روزهای اولیه توسعه آن، هوانوردی دیگر اختصاص به طبقه خاصی از جامعه نداشته و وسیله روزانه حمل‌ونقل عمومی بین‌المللی شده است. از این‌روست که توجه به ایمنی پرواز، از انحصار حوزه ملی خارج و نگرانی و دغدغه جامعه بین‌المللی شده است.^{۱۳}

۲- نقش مراقبت بایسته در پیشگیری از بروز سوانح هوایی

برخی از شیوه‌های مهم در افزایش همکاری بین شرکت‌های هواپیمایی همانند اجاره، چارتر و مبادله هواپیما شامل انتقال محل استقرار هواپیما شامل انتقال محل استقرار هواپیما از یک کشور به کشور دیگر بدون تغییر مالکیت و ثبت آن می‌باشد. این امر موجب بروز این مسئله می‌شود که دولت ثبت‌کننده هواپیما در سطح بین‌المللی در مورد رعایت ماده (۱۲) معاهده (مقررات هوایی)، ماده (۲۹) معاهده مدارکی که باید همیشه در هواپیما نگهداری شوند، ماده (۳۰) معاهده (تجهیزات رادیویی هواپیما) و ماده (۳۱) معاهده قابلیت پرواز با وجود عدم امکان نظارت مؤثر و اطمینان از اعمال این مواد، همچون گذشته مسئولیت داشته باشند. علاوه بر این، برخی ترتیبات فنی نگهداری، بازرسی جامع (یعنی در اروپا دستورالعمل‌های Atlas, Kssu) متضمن انتقال وظایف و نظارت و کنترل مربوط به کارکردهای نگهداری و بازرسی جامع از دولت ثبت‌کننده هواپیما به دولتی که این وظایف به‌طور مؤثر در آنجا انجام می‌گیرد، می‌باشد. این امر بر اساس پیوست (انکس) شماره (۶) فصل سوم معاهده مجاز گردیده است اما به دلیل وجود ماده (۳۱) معاهده، تنها بین طرف‌های این ترتیبات

12. UNIDROIT Convention on Stolen or Illegally Exported Cultural Objects, article 4 (1).

۱۳. چنانچه قطعنامه‌های ایکائو نیز به لزوم توسعه ایمنی هوانوردی از طریق مشارکت دولت‌های عضو با

یکدیگر و دیگر سازمان‌ها تأکید کرده‌اند. نک:

ICAO Doc.10022, Assembly Resolutions in Force (as of 4 October 2013): Resolutions: A38-5: "Regional Cooperation and Assistance to Resolve Safety Deficiencies, Establishing Priorities and Setting Measurable Targets."

به نقل از: منصور جباری و مرضیه قلندری، «نظارت ایکائو بر استانداردها و رویه‌های پیشنهادی هوانوردی»،

مجله حقوقی بین‌المللی ۵۳ (پاییز - زمستان ۱۳۹۴)، ۷۲.

قابل اجراست. به منظور برطرف کردن این مشکلات مجمع عمومی ایکائو در سال ۱۹۸۰ پس از انجام مذاکراتی طولانی، تصمیم گرفت معاهده را به واسطه درج ماده اول ۸۳ مکرر (اجاره، چارتر و مبادله هواپیما) اصلاح نماید.

این ماده از معاهده پیش‌بینی می‌کند که انتقال وظایف و مسئولیت‌ها از دولت ثبت‌کننده به دولت متبوع متصدی واقعی حمل‌ونقل، مشروط به اعلام انتقال وظایف و مسئولیت‌ها به ایکائو و انتشارش پس از آن و یا اطلاع‌رسانی مستقیم به همه دولت‌های متعاقد، بر اساس معاهده در قبال همه (دولت‌های عضو) به‌طور قانونی قابل اجرا می‌شود.

به دنبال سانحه هوایی کره‌ای در اول سپتامبر ۱۹۸۳ زمانی که یک فروند هواپیمای بوئینگ ۷۴۷ شرکت هواپیمایی کره به وسیله هواپیماهای جنگنده شوروی سابق سرنگون گشت و در نتیجه ۲۶۹ انسان کشته شدند، مجمع عمومی ایکائو در ۱۹ می ۱۹۸۴ تصمیم به اصلاح معاهده با درج ماده (۳) مکرر گرفت.

بر اساس این معاهده دولت‌های متعاقد تصدیق می‌کنند که همه دولت‌ها باید از توسل به استفاده از اسلحه علیه هواپیماهای غیرنظامی در حال پرواز خودداری کنند و در مواردی که هواپیما توقیف می‌شود، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به خطر بیافتد.

در میان سایر تعهدات، دولت‌های متعاقد همچنین باید مقررات جاری خویش نسبت به موقعیت هواپیماهای غیرنظامی را انتشار دهند. در هر حال این پرسش که آیا و تا چه حد، معاهده و پیوست‌های آن می‌توانند در مورد هواپیماهای دولتی (به ویژه در مورد هواپیماهای نظامی) اجرا شوند، بی‌پاسخ است. برخی دولت‌ها تفسیر مضیق از بند «الف» ماده (۳) معاهده را ترجیح می‌دهند و دیدگاهی را برمی‌گزینند که مبتنی بر آن معاهده و پیوست‌های آن به هیچ وجه در مورد هواپیماهای دولتی (و به‌طور خاص هواپیماهای نظامی) قابل اجرا نمی‌باشند، سایر دولت‌ها با دیدگاهی مبتنی بر بند «د» ماده (۳) موافقت دارند که بر اساس آن، می‌توان آن را تا اندازه‌ای توسعه بخشید که حصول اطمینان از ایمنی هواپیماهای غیرنظامی و سرنشینان آن الزامی باشد.

کنوانسیون شیکاگو نقشی اساسی را به عنوان «منشور عالی» برای تحوّل هوانوردی بین‌المللی کشوری برعهده داشته است. این کنوانسیون چهارچوبی حقوقی را پیش‌بینی کرده است که نه تنها عقب‌مانده نیست بلکه با رشد بسیار سریع نظام حمل‌ونقل هوایی از سال ۱۹۴۴ به بعد تناسب دارد. ضمایم کنوانسیون و محتوای روزآمدشده آن به وسیله شورای اجرایی ایکائو، شرایط بسیار مهمی را برای تحقق ایمنی، اعتمادزایی و کارآمدی اقتصادی

نظام یکپارچه حمل‌ونقل هوایی فراهم آورده‌اند. این واقعیت که مسائل مقررات اقتصادی که بیشتر بر ملاحظات سیاسی ارتباط پیدا می‌کنند به راهکارهای دوجانبه واگذاشته شده‌اند، شاید به این نقش موفق کنوانسیون کمک کرده است.

یکی از اساسی‌ترین و چالش‌برانگیزترین سوانح در صنعت هوانوردی و حوزه‌های مسئولیت‌زا برای سازمان هواپیمایی کشوری، سوانح و حوادثی هستند که ناشی از اشتباه رایج انسانی مربوط به خلبان‌ها، کنترلرها، مکانیک‌ها، اعزام‌کننده‌ها و غیره بوده که در حوزه هوانوردی اتفاق می‌افتد. بر اساس یک ضرب‌المثل رایج در هوانوردی، هر بند از ضمام کنوانسیون شیکاگو به قیمت جان چند نفر نوشته شده است.^{۱۴}

«اکثر مواد کنوانسیون شیکاگو، به‌ویژه ضمام ۶، ۸، ۹، ۱۴ و ۱۸ آن و همچنین تدوین استانداردها و مقررات و توصیه‌ها از سوی ایکائو و به موازات آن قوانین و مقررات داخلی از جمله قانون هواپیمایی کشوری، آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و مؤسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیرنظامی) آیین‌نامه استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما، آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، همچنین دستورالعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های صادره از سوی هواپیمایی کشوری و سایر مقررات دیگر که پیشتر مورد اشاره قرار گرفت، همگی در راستای پیشگیری از حوادث و سوانح هوایی می‌باشند، اما چنانچه حادثه یا سانحه هوایی اتفاق افتاده باشد، در این صورت کنوانسیون شیکاگو رسیدگی به سوانح هوایی را در سطح بین‌المللی مجاز دانسته است و رسیدگی به سوانح و حوادث هوایی را در صورتی که سانحه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو کنوانسیون در خاک کشور دیگر عضو کنوانسیون پیش آید و موجب مرگ یا صدمه گردد یا اینکه خرابی فنی هواپیما یا وسایل هوانوردی حاصل آید، کشوری که اتفاق در آن روی داده است، باید درباره علت سانحه مطابق اصولی که از طرف سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری توصیه شده، و قوانین آن کشور اجرای آن را مجاز می‌داند، تحقیقات به عمل آورد و در این راستا به کشوری که هواپیما در آن به ثبت رسیده، اجازه داده خواهد شد ناظرانی برای حضور در تحقیقات تعیین کند همچنین کشوری که تحقیقات را انجام می‌دهد، گزارش و نتیجه تحقیقات را به آن کشور اطلاع خواهد داد.

سانحه یا حادثه هوایی اعم از اینکه در پرواز داخلی و یا در پرواز بین‌المللی رخ دهد، چندین دولت از جمله؛ دولتی که سانحه در قلمرو او رخ داده است، دولتی که اتباع او در سانحه زیان دیده‌اند، دولت بهره‌بردار هواپیما، دولت سازنده هواپیما و دولت طراح هواپیما در رسیدگی به سانحه و نتایج آن متأثر می‌شوند، بنابراین، در نتیجه وقوع یک حادثه یا سانحه هوایی: الف - حقوق و وظایف متقابلی بین دولت‌ها برای رسیدگی به حادثه یا سانحه هوایی ایجاد می‌شود؛

ب - دولت برای رسیدگی به سانحه، دارای حقوق و وظایف مختلفی است که در نهایت با شناسایی نواقص موجود در تسهیلات و تجهیزات هوانوردی، می‌تواند گام‌های مهمی برای بهبود ناوگان هوایی و بهینه شدن فرودگاه‌ها و وسایل هوایی و بهبود سیستم مدیریتی بردارد؛

پ - سانحه‌دیدگان و همچنین شرکت‌های هواپیمایی مربوطه و همچنین قضات دادگاه‌ها به‌طور جدی در احراز مسئولیت مدنی یا جزایی شرکت‌های هواپیمایی و جبران خسارت از زیان‌دیده یا بازماندگان آنها مداخله می‌کنند.^{۱۵}

ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو تصریح می‌کند که اولاً، دولت‌های متعاقد از توسل به سلاح علیه هواپیماهای غیرنظامی که حیات اشخاص موجود در هواپیماها و ایمنی هواپیماها را به مخاطره می‌افکند، خودداری ورزند، ثانیاً کنوانسیون مونترال راجع به مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی هواپیماهای غیرنظامی دیگر سند حقوقی بین‌المللی در این زمینه قلمداد می‌شود.^{۱۶}

مسئله اشتباه موضوعی در حقوق بین‌الملل توسل به زور بسیار مطرح است. البته به‌عنوان یک مسئله شکلی مشکل بتوان اشتباه موضوعی را در حقوق بین‌الملل توسل به زور یک قاعده عرفی به‌شمار آورد، دولت ایالات متحده آمریکا هرچند به‌صورت تلویحی و ضمنی به چنین دکترینی استناد جسته است. از جمله آمریکا در مورد سرنگونی هواپیماهای ایرباس ایران به شماره پرواز ۶۵۵ به دکترین اشتباه استناد جست اما سایر دولت‌ها چنین عذری را از جانب آمریکا موردپذیرش قرار ندادند. البته قابل‌درک است که بسیاری از دولت‌ها تحت تأثیر فضای جنگ سرد چنین موضعی را در مقابل آمریکا اتخاذ کردند و بر اساس چنین موضعی

۱۵. حسین محمدزاده قره‌باغ، منصور جباری و حسین رستم‌زاد، «نقش سازمان هواپیمایی کشوری در حفظ ایمنی هوانوردی»، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی ۳۱(۶۶) (بهار ۱۳۹۹): ۹۳-۹۲.

16. Punsara Amarsinghe and Esshan Jayawardane, "International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752," *BESA Center Perspectives Paper* 1(414) (January 21, 2020), 2.

نمی‌توانند وجود چنان قاعده‌ای را مورد انکار قرار دهند.^{۱۷}

۳- نقش اصل مراقبت بایسته در سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین در

ایران

بند ۴ ماده ۲ منشور تمام دولت‌های عضو را ملزم می‌دارد که در روابط بین‌المللی‌شان از تحت یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر دولت یا به هر شیوه‌ای که مغایر اهداف ملل متحد باشد، خودداری ورزد. مسلّم است که استفاده از زور علیه یک هواپیمای خارجی حتی در محدوده قلمرو یک دولت ناقض حقوق بین‌الملل است، به این معنا که استفاده از زور در مفهوم قاعده مقرر در بند ۴ ماده ۲ منشور قلمداد می‌شود. در مورد سرنگونی هواپیمای اوکراینی توسط ایران مسئله دفاع مشروع قابل طرح می‌باشد زیرا بعد از کشته شدن سردار سلیمانی توسط پهپادهای ایالات متحده آمریکا و پاسخ نظامی ایران به آن، چنین اتفاقی رخ داده است، اگر کانادا در مقام احقاق حق شهروندان خویش که در سرنگونی هواپیما کشته شده‌اند، به حقوق بین‌الملل متوسّل شده است؛ ایران احتمالاً به حق دفاع مشروع استناد خواهد جست، اما ایران باید بتواند اثبات کند که در مورد شلیک به هواپیمای مسافربری اوکراینی تهدید قریب‌الوقوع وجود داشته است. باتوجه‌به این امر که هواپیمای مسافربری اوکراینی چند ساعت پس از حمله ایران به دو پایگاه آمریکا در عراق سرنگون شده است، این ادعا ممکن است مطرح شود که اشتباه مهلک نیروهای موشکی ایران در اثر اشتباه گرفتن هواپیمای اوکراینی با یک موشک آمریکایی اتفاق افتاده باشد. با وجود این، هیچ ادعای روشنی در مورد تهدیدی قریب‌الوقوع از جانب یک هواپیمای مسافربری وجود نداشته است. با این حال ایران ادعا کرده که این هواپیما در اثر یک اشتباه انسانی سرنگون شده است. در مورد اشتباه در حقوق بین‌الملل راه‌حل‌هایی جبرانی تأدیه شده است که بسته به شرایط قابل استناداند، در این مورد خاص به نظر می‌رسد مسئولیت ایران شدیدتر از آن باشد که به واسطه یک اشتباه فاحش قابل توجیه باشد.^{۱۸}

17. Marko Milanovic, "Mistakes of When Using Lethal Force in International Law," *EJLL: Talk! Blog of the European Journal of International Law* Part III (January 15, 2020).

18. Amarsinghe and Jayawardane, op.cit.

با وجود این باید به‌خاطر داشت که تأثیر اشتباه در حوزه اعمال حقوقی بین‌المللی و وقایع حقوقی بین‌المللی تا حدودی متفاوت از یکدیگر است. در حوزه اعمال حقوقی بین‌المللی، کنوانسیون‌های ۱۹۶۹ و ۱۹۸۶ وین حقوق معاهدات مقرر داشته‌اند در صورتی که اشتباه به واقعیت یا وضعیتی مربوط باشد که در زمان انعقاد معاهده موجود بوده است و این امر مبنای اساسی رضایت دولت یا سازمان بین‌المللی در التزام نسبت به معاهده را تشکیل داده

اعتراضاتی که در داخل ایران نسبت به ترور سردار سلیمانی فرمانده نیروی قدس ابراز شده بود پس از آنکه ایران نهایتاً بعد از سه روز پذیرفت که هواپیمای اوکراینی را سرنگون کرده است و باعث مرگ ۱۷۶ نفر شده است، تغییر پیدا کرد. نخست‌وزیر کانادا - جاستین ترو دو - بارها اعلام داشته که کانادا خواستار اجرای عدالت در مورد ۷۴ قربانی کانادایی این سانحه است - ۷۴ نفری که اغلب آنها ملیت ایرانی یا اصل و نسب ایرانی داشتند. در این پرواز شماری از شهروندان اوکراینی، سوئدی و بریتانیایی هم جان باختند، ولی هنوز مشخص نیست که این کشورها در صدد جبران قضایی برای این سانحه به موجب حقوق بین‌الملل برآیند.^{۱۹}

چنین وضعیتی در سال ۱۹۸۸ نیز پدید آمد. زمانی که یک هواپیمای ایرانی توسط ناو آمریکایی وینسنز سرنگون شد. در آن زمان ایران دعوایی را علیه دولت آمریکا نزد دیوان بین‌المللی دادگستری اقامه کرد، ایالات متحده آمریکا که مدعی بود دیوان فاقد صلاحیت است با ایران توافق نمود و قضیه را حل و فصل کرد.^{۲۰}

با وجود این، دفاع مشروع در این قضیه نمی‌تواند مورد استناد قرار گیرد زیرا در این مورد تهدید فوری و قریب‌الوقوعی متوجه ایران نبود، ولی از آنجاکه پرواز شماره ۷۵۲ بعد از چند ساعت پس از حمله ایران به پایگاه آمریکا در عراق رخ داده بود، ایران می‌تواند ادعا کند که خطای انسانی باعث شده است که هواپیمای اوکراینی را با یک موشک آمریکایی اشتباه گیرد.^{۲۱}

۴- مسئولیت جبران خسارات ناشی از نقض اصل مراقبت بایسته و سرنگونی

هواپیمای مسافری اوکراین

اصطلاح مراقبت بایسته در پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل در رابطه با مسئولیت دولت به کار نرفته است، همان‌گونه که نسبت به نقش تقصیر در ایجاد مسئولیت دولت، رویکردی

باشد، آن دولت یا سازمان بین‌المللی می‌تواند به بی‌اعتبار بودن رضایت خود در التزام نسبت به معاهده، به اشتباه استناد کند. چنانچه دولت یا سازمان بین‌المللی مزبور با رفتار خود به بروز اشتباه کمک کرده باشد یا اوضاع و احوال به گونه‌ای باشد که می‌باید از امکان اشتباه آگاه می‌بود، اشتباه برای بی‌اعتبارسازی قابل استناد نخواهد بود. در حوزه وقایع حقوقی بین‌المللی و به تعبیر دیگر حقوق مسئولیت بین‌المللی، اشتباه دولت متخلف اساساً تأثیری بر مسئولیت بین‌المللی وی نخواهد داشت، اما اشتباه دولت زیان‌دیده که به منزله تقصیر و خطای وی قلمداد گردد (قاعده اقدام) می‌تواند بسته به شرایط، وی را از جبران خسارت محروم نموده و یا بر میزان غرامت اعطایی به آن دولت بابت خسارات متحمل تأثیرگذار باشد.

19. Ibid.

20. Amarasinghe and Jayawardane, op.cit.

21. Ibid.

انکاری در پیش گرفته است. درواقع، کمیسیون در ماده ۲ صرفاً به قابلیت انتساب عمل متخلفانه به دولت و نقض تعهد بین‌المللی در ایجاد مسئولیت بین‌المللی اکتفاء کرده است و به مسئله تقصیر، همان‌گونه که در حقوق داخلی اهمیت دارد، نپرداخته است.^{۲۲} «اقدامات پیشگیرانه و کاهش‌دهنده آسیب‌های فرامرزی، یکی از مصادیق رفتار مراقبت بایسته است و اینکه بر چه اساسی رفتار دولت مراقبت بایسته تشخیص داده می‌شود، باید به معیار تناسب و مقتضی بودن رفتار مزبور با ریسک آسیب فرامرزی در هر وضعیت خاص رجوع کرد.»^{۲۳} تلاش اولیه ایران برای ممانعت از تحقیقات بعد از بروز آن سانحه و اقدامات گمراه‌کننده آن دولت که در ابتدا سرنگونی هواپیمای ناشی از یک اشتباه فنی قلمداد می‌کرد، مسئولیت ایران را تشدید می‌نماید. اگر دولت ایران قلمرو هوایی خود را به واسطه بروز چنین سوانحی مسدود می‌نمود، چنین اتفاقی رخ نمی‌داد. این وضعیت ادعای ایران را در مورد اشتباهی که سناریویی وحشتناک را رقم زد، نشان می‌دهد که عنصر صداقت در این اشتباه وجود ندارد. قبل از آنکه کانادا، اوکراین، سوئد یا بریتانیای کبیر بر اساس حقوق بین‌الملل، دعوی را علیه ایران اقامه کنند، بهتر آن است که ایران به‌عنوان یک دولت، مسئولیت سرنگونی هواپیمای اوکراینی را بپذیرد و بابت سلب حیات افراد به جبران خسارت مبادرت ورزد. انجام تحقیقاتی بی‌طرفانه پرداخت غرامت و عذرخواهی بی‌قیدوشرط می‌تواند مانع انزوای دیپلماتیک بیشتر ایران بشود.^{۲۴} علاوه بر این مسئولیت دولت ایران حتی در قبال اتباع خود که در این سانحه کشته شده‌اند نیز محرز و مسلم است. اشتباه انسانی به‌هیچ‌وجه بر عناصر مسئولیت بین‌المللی دولت ایران تأثیر نمی‌گذارد و مسئولیت دولت ایران به‌جای خود باقی است. همان‌گونه که اشتباه ناو آمریکایی وینسنز در سرنگونی ایرباس ایرانی در تیر ماه سال ۱۳۶۷ در اثر اشتباه نمی‌توانست نافی مسئولیت بین‌المللی دولت آمریکا باشد.^{۲۵} از سوی دیگر تعقیب و محاکمه اشخاص و نهادهای دخیل در سرنگونی هواپیمای اوکراینی در دادگاه‌های صالحه جمهوری اسلامی ایران، فقط باعث تخفیف مسئولیت دولت ایران خواهد شد و به‌هیچ‌وجه مسئولیت مستقل دولت را منتفی نمی‌سازد. در این‌گونه موارد مسئولیت بین‌المللی دولت از جنبه مدنی و جبران خسارات وارده، به‌هیچ‌وجه تحت‌الشعاع تنبیه و مجازات اشخاص خاطی قرار نخواهد گرفت.

۲۲. حدادی و مرادیان، پیشین، ۱۷۱.

23. Report of the International Law Commission, 53rd Session, UN Doc. A/56/10, 2001, 42.

به نقل از حدادی و مرادیان، پیشین، ۱۷۲.

24. Amarasinghe and Jayawardane, op.cit.

۲۵. زمانی، پیشین، همانجا.

دولت ایران علاوه بر مسئولیت مستقل بین‌المللی ناشی از خسارات مادی سرنگونی هواپیمای اوکراینی، مسئولیت جبران خسارت معنوی ناشی از این سانحه را نیز خواهد داشت، مسئولیتی که به علت اقدامات اولیه ایران در پوشیده نگاه داشتن عامل واقعی سرنگونی هواپیما، بسیار سنگین خواهد بود.^{۲۶} گرچه کنوانسیون شیکاگو مسئولیت سرنگونی هواپیمای مسافری را برعهده دولت مسئول سرنگونی قرار می‌دهد اما هیچ تغییر بنیادینی در فرایند تحقیقات در این زمینه ایجاد نکرده است، این امر به این معناست که ایران گزینه‌های مختلفی در پیش رو دارد. فقط دولت اوکراین که مسئولیت هدایت هواپیما را برعهده داشته است، به صورت خودکار حق دارد ناظرینی را برای تحقیقات به ایران اعزام کند. دولت کانادا اصرار دارد که مأموران تحقیق آن دولت به اسناد و مدارک مربوط به سرنگونی آن هواپیمای اوکراینی دسترسی داشته باشند زیرا ۵۷ مسافر آن پرواز در زمره اتباع کشور کانادا و ۲۹ مسافر دیگر مقیم دائمی کشور کانادا بودند. هرچند ایران رویکردی مبنی بر همکاری را در پیش گرفته است، اما تضمینی برای دسترسی به اسناد و مدارک ذی‌ربط وجود ندارد. ایران طبق کنوانسیون شیکاگو هیچ الزامی ندارد که دولت کانادا را در فرایند تحقیقات مشارکت دهد.^{۲۷} تعلل ایران در پذیرش مسئولیت برای سرنگونی هواپیمای مسافربری اوکراینی در دوران تنش میان ایران و آمریکا، قصور ایران را به اثبات می‌رساند و می‌تواند به ادعاهای کانادا، اوکراین، سوئد و انگلستان برای جبران خسارت ناشی از کشته شدن شهروندانشان دامن زند.^{۲۸} با این حال هرچند این هواپیما در اثر اشتباهی غم‌انگیز ساقط شده اما ایران باید بتواند اشتباه خود را پرداخت نماید، در این مورد خاص به نظر می‌رسد، مسئولیت ایران شدیدتر از آن باشد که در ظاهر به نظر می‌رسد، قصور ایران با توجه به تلاش اولیه این کشور برای مانع‌تراشی بر سرانجام تحقیقات تشدید می‌شود، از سوی دیگر علت سرنگونی هواپیمای اوکراینی آن بود که مقامات ایرانی با وجود خطرناک بودن وضعیت، قلمرو هوایی خود را به روی پروازهای مسافری مسدود نکردند درحالی که می‌دانستند احتمالاً آمریکا در مقابل حمله موشکی ایران به پایگاه عین‌الاسد واکنش نشان خواهد داد، بر این اساس حتی اگر چنان فاجعه‌ای ناشی از اشتباه بوده باشد اما اقدامات تهران، هم قبل و هم بعد از آن فاجعه مسئولیت ایران را تشدید می‌نماید. عاقلانه‌ترین کار آن است که ایران قبل از اقامه دعوی توسط کانادا، اوکراین، سوئد

یا بریتانیا مسئولیت خود را بپذیرد و در قبال جان باختن انسان‌ها غرامت بپردازد. ایران می‌تواند با انجام تحقیقات بی‌طرفانه، پرداخت غرامت و عذرخواهی بی‌قیدوبند، شرمساری خویش را کاهش دهد و مانع از انزوای بیشتر خویش گردد.^{۲۹}

علاوه بر این ضرورت دارد، نهاد مستقل بررسی سانحه در کشور تشکیل و بررسی سوانح هوایی از سازمان هواپیمایی کشوری منفک و به این نهاد مستقل واگذار گردد. پیشنهاد می‌گردد این نهاد مشابه کشورهای پیشرفته مستقل از دولت با تشکیلاتی شبیه به دیوان محاسبات کل کشور و برای بررسی سوانح مختلف هوایی، ریلی، دریایی و جاده‌ای تشکیل شود. به منظور حفظ و ارتقای ایمنی و حفظ استقلال کامل نهاد مذکور، بررسی‌های قضایی و اداری مطابق الزامات بین‌المللی ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو مستقل از نهاد بررسی سانحه انجام شود و قوانین موضوعه متناسب با آن، اصلاح یا تکمیل گردد.^{۳۰}

پس از مدت‌ها تحقیق کارشناسان فنی، سازمان هواپیمایی کشوری طبق گزارشی که در تاریخ ۲۲ تیر ماه ۱۳۹۹ منتشر نمود، اعلام داشت:

در حدود ساعت ۴ بامداد روز چهارشنبه ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸، باتوجه به تغییر در سطح آمادگی پدافند هوایی کشور، بخش نظامی به بخش غیرنظامی کنترل فضای کشور اطلاع می‌دهد که تنها پروازهایی مجاز به برخاست از باند فرودگاه‌ها هستند که از قبل توسط شبکه پدافند شناسایی شده و مجوز پرواز آنها توسط این شبکه صادر شده باشد. تا قبل از این، بخش غیرنظامی به شکل معمول با در نظر گرفتن ملاحظات عملیاتی مدیریت ترافیک و ناوبری هوایی غیرنظامی نسبت به صدور مجوز پروازها اقدام می‌نمود و اطلاعات پروازها را در اختیار بخش نظامی قرار می‌داد. این تغییر رویه و تأکید بر اخذ تأییدیه از بخش پدافند قبل از صدور مجوز پرواز با هدف افزایش اطمینان از شناسایی شدن پروازهای غیرنظامی توسط شبکه پدافند و پرهیز از هدف‌گیری اشتباه آنها صادر شده بود. پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمایی اوکراین اینترنشنال، در ساعت ۵:۵۱:۲۸ درخواست روشن نمودن موتورها را به واحد مراقبت پرواز مربوطه ارائه داد. در ساعت ۵:۵۲:۳۱ واحد مراقبت پرواز طی تماس با مرکز کنترل فضای کشور درخواست صدور مجوز پرواز هواپیمای اوکراینی را ارائه داد. مرکز کنترل فضای کشور در ساعت ۵:۵۳:۴۸ درخواست پرواز هواپیمای اوکراینی را به مرکز هماهنگی شبکه

29. Ibid.

۳۰. «متن گزارش نهایی علل سقوط هواپیمای تهران - یاسوج»، فرارو، ۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۹.

<https://fararu.com/fa/news/440431/>

پدافند ارائه داده و مرکز هماهنگی پدافند این مجوز را صادر می‌نماید. پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمایی اوکراین اینترنشنال، در ساعت ۶:۱۰:۲۰ مجوز پرواز را از برج مراقبت پرواز فرودگاه امام خمینی دریافت کرد. پرواز در مسیر و ارتفاع پیش‌بینی شده به سمت کریدور پروازی ادامه حرکت داد. در یکی از سامانه‌های دفاع هوایی تهران، پس از جابه‌جایی سامانه که منجر به تغییر مکان جغرافیایی و سمت سامانه شده بود، فرایند تنظیم مجدد راستای شمال سیستم در اثر خطای انسانی و اجرا نکردن مراحل الزامی بعد از جابه‌جایی فراموش می‌شود. این سامانه به دلیل تنظیم نمودن صحیح مجدد شمال، دچار خطایی برابر با ۱۰۷ درجه می‌شود و در زمان پرواز هواپیمای اوکراینی، سمت اهداف و اشیای شناسایی شده توسط سامانه با افزایشی برابر با ۱۰۷ درجه توسط کاربر سامانه دفاع هوایی مشاهده می‌شد. این رخداد آغاز ایجاد یک مخاطره است که البته در صورت اجرا و پیاده شدن سایر تمهیدات پیش‌بینی شده، توانست کنترل شود. در ساعت ۶:۱۳:۵۶ کاربر سامانه دفاع هوایی، هدفی را در سمت ۲۵۰ درجه نسبت به شمال خود شناسایی نمود که در حال طی کردن مسیر ۵۶ درجه بود. در همین زمان پرواز اوکراینی پس از برخاست از فرودگاه از سمت ۱۴۳ درجه نسبت به سامانه در حال نزدیک شدن به سمت سامانه پدافند بود. هواپیما در حال طی کردن مسیر ۳۰۹ درجه بود. کاربر سامانه دفاع هوایی مشخصات هدف شناسایی شده را در ساعت ۶:۱۴:۲۱ بر روی بستر ارتباطی به مرکز هماهنگی مربوطه اعلام نمود (درخصوص برقراری ارتباط به بند بعدی مراجعه شود). این هدف همان هواپیمای اوکراینی بوده که از سمت فرودگاه امام در حال نزدیک شدن به سامانه بوده است، ولی توسط سامانه به عنوان هدفی که از ناحیه جنوب غربی در حال نزدیک شدن به تهران بود، شناسایی می‌شود.

اطلاعات ثبت شده نشان می‌دهد که پیام سامانه دفاعی با مرکز هماهنگی مبادله نشده است. در این مرحله، یک حلقه دیگر زنجیره رویداد شکل می‌گیرد. کاربر سامانه دفاع هوایی به تجزیه و تحلیل اطلاعات قابل مشاهده می‌پردازد و این هدف را به عنوان یک هدف متخاصم شناسایی می‌کند. هرچند بدون آگاهی از اینکه سمت قابل مشاهده دارای خطای ۱۰۷ درجه است، احتمال شناسایی این هدف به عنوان هدف متخاصم بسیار بالا می‌رود، با وجود این، اگر در این مرحله، کاربر سامانه دفاع هوایی، هدف را یک هواپیمای تجاری تشخیص می‌داد، شلیک موشک منتفی می‌گردید. این شناسایی اشتباه نیز زنجیره دیگری از رویداد است. در ساعت ۶:۱۴:۴۱ کاربر سامانه دفاع هوایی، بدون دریافت پاسخ از مرکز هماهنگی، یک فروند موشک به سمت هدف متخاصمی که شناسایی کرده بود، شلیک نمود.

مطابق دستورالعمل‌های مربوطه در صورتی که سامانه دفاعی موفق به برقراری ارتباط با مرکز هماهنگی نبوده و فرمان شلیک را دریافت نکرده باشد، مجاز به شلیک نبوده است. این تمهید نیز به عنوان یک لایه مراقبتی دیگر پیش‌بینی شده بود که رعایت نگردید. حلقه چهارم رویدادها که منجر به شلیک موشک شد، در این مرحله شکل گرفته است. در زمان شلیک موشک اول، هواپیما در ارتفاع و موقعیت عادی قرار داشت. اطلاعات سامانه‌های شناسایی به درستی توسط سیستم‌های زمینی دریافت می‌شد و در زمان شلیک، هواپیما در مسیر صحیح پروازی خود قرار داشت. فیوز رادیویی موشک شلیک شده در زمانی که هواپیما به آخرین موقعیت ثبت شده توسط سامانه‌های نظارتی وابسته رسیده بود، در همان محل فعال می‌شود. این رخداد در زمان ۶:۱۴:۵۹ رخ داده است. در زمان ۶:۱۴:۵۸ آخرین اطلاعات دریافتی از هواپیما شامل ترانسپاندر رادار ثانویه هواپیما و اطلاعات خودکار موقعیتی موسوم به ADS-B دریافت و پس از آن، این اطلاعات قطع می‌شود. این زمان با زمان عمل کردن فیوز رادیویی موشک اول منطبق است. از این زمان به بعد، اطلاعات مسیر هواپیما تنها توسط سامانه نظارتی رادار اولیه ثبت می‌شود. این اطلاعات از روی بازتاب‌های راداری هواپیما ثبت شده است و هیچ نوع سیگنال رادیویی از هواپیما دریافت نشده است. پس از فعال شدن فیوز رادیویی موشک اول، همچنان قفل راداری سامانه پدافندی بر روی هدف باقی مانده و سامانه همچنان هدف را شناسایی و مسیر حرکت آن را ردیابی می‌نماید. با توجه به تداوم سیر حرکتی هدف کشف شده، موشک دومی در زمان ۶:۱۵:۱۱ از سامانه دفاعی به سمت هواپیما شلیک می‌شود. آخرین ارتباط موشک با سامانه پدافندی در زمان ۶:۱۵:۲۴ در مکانی نزدیک مسیر حرکت هواپیما ثبت شده است. پس از آن، پیام موفقیت‌آمیز نبودن عملکرد موشک در سامانه نشان داده می‌شود و هواپیما پس از مدتی از قفل راداری سامانه خارج می‌شود. هواپیما شروع به گردش به سمت راست می‌نماید. به دلیل قطع ارتباطات رادیویی، اطلاعات ارتفاع هواپیما در این مراحل که هواپیما توسط رادار اولیه شناسایی می‌شود، در دسترس قرار ندارد. شواهد نشان می‌دهد که در حدود ساعت ۶:۱۶:۱۱ آتشی در هواپیما شکل گرفته و اندازه آن گسترش می‌یابد. هواپیما در ساعت ۶:۱۸:۲۳ و در منطقه خلیج‌آباد در نزدیکی شاهدشهر در موقعیت مشخص شده در شکل ۶ و در یک زمین بازی به زمین برخورد می‌کند. هم‌زمان با برخورد هواپیما با زمین، انفجاری رخ می‌دهد و هواپیما در یک مسیر که به سمت فرودگاه قرار دارد، در چند مرحله دیگر به زمین برخورد کرده و قطعات هواپیما، اموال و اشیاء جان‌باختگان و بقایای پیکر مسافران پرواز در ناحیه‌ای گسترده در یک منطقه مسکونی، پارک تفریحی و

ورزشی و باغ‌ها و زمین‌های کشاورزی اطراف منتشر می‌شود.^{۳۱}

بعد از چالش فراوان درمورد بررسی جعبه سیاه هواپیمای اوکراینی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در دوم شهریور ماه ۱۳۹۹ اعلام نمود که:

جعبه سیاه از تاریخ ۲۷ تیر ۱۳۹۹ تا ۳ مرداد ۱۳۹۹ در آزمایشگاه بررسی سانحه دفتر تحقیقات و تحلیل ایمنی هواپیمای کشوری در فرانسه بازخوانی شد. این کار تحت مسئولیت سازمان هواپیمایی کشوری و مسئول بررسی سانحه و با امکانات و مساعدت فنی کشور فرانسه انجام شد. نمایندگان کشورهای آمریکایی از جمله آمریکا به‌عنوان سازنده هواپیما و کشور اوکراین به‌عنوان بهره‌بردار و فرانسه به‌عنوان کشور ارائه‌دهنده خدمات و مشاوره فنی در این فرایند، سازمان هواپیمایی کشوری را کمک کردند. جعبه سیاه ضبط‌کننده صدای درون کابین تا ۱۹ ثانیه پس از انفجار موشک مکالمات را ضبط کرده است. در کابین پرواز سه نفر گروه پرواز حضور داشتند که یکی از آنها معلم بوده که هر سه متوجه شرایط غیرعادی بودند و متناسب با صدای غیرعادی کابین تا آخرین لحظه مشغول کنترل و هدایت هواپیما بودند. معلم خلبان درون کابین برخی راهنمایی‌های لازم را می‌دهد از این مکالمه می‌توان نتیجه گرفت که هواپیما دچار مشکل الکتریکی شده که باعث می‌شود گروه پروازی، واحد برق کمکی را روشن بکند و معلم خلبان تشخیص خود مبنی بر فعال بودن هر دو موتور هواپیما را در ثانیه‌های پس از انفجار به خلبانان اعلام می‌کند. هیچ صدا و یا نشانه‌ای از وضعیت کابین مسافران در صداها و اطلاعات ضبط‌شده وجود ندارد و نحوه صحبت و واکنش گروه پروازی نشان از سلامت جسمانی آنها در این لحظات داشته است. باتوجه به اینکه ضبط صدای کابین در ۱۹ ثانیه بعد از انفجار متوقف شده است و حداقل ۲۵ ثانیه بعد از انفجار اول، موشک دوم به مجاورت هواپیما رسیده است، تحلیلی درباره عملکرد و آثار موشک شلیک‌شده دوم از اطلاعات جعبه سیاه به‌دست نیامد.^{۳۲}

گزارش کارشناسی و اطلاعات حاصل از جعبه سیاه هواپیمای سرنگون‌شده اوکراینی به‌وضوح نشان می‌دهد که دولت ایران در تمهید اقدامات احتیاطی لازم برای اجتناب از بروز مخاطره برای هواپیماهای مسافری، قصور و مسامحه روا داشته است و در نتیجه اصل مراقبت

۳۱. «سازمان هواپیمایی: خطای انسانی عامل بروز حادثه بود»، فرارو، ۲۲ تیر ۱۳۹۹، <https://fararu.com/fa/news/446640/>

۳۲. «نتیجه اطلاعات جعبه سیاه هواپیمای اوکراینی اعلام شد»، شهرآرانیوز، ۲ شهریور ۱۳۹۹، <https://shahraranews.ir/fa/news/40136/>

بایسته که در هوانوردی، اهمیتی به مراتب بیشتر از سایر حوزه‌های حقوق بین‌الملل دارد را نقض کرده است. در گزارش مزبور که البته نهایی قلمداد نشده است، خطای سامانه دفاعی از خطای کاربر در فراموش کردن تنظیم مجدد شمال سامانه آغاز شده و با افزوده شدن برخی شرایط به دامنه خطای اولیه افزوده شده تا جایی که منجر به هدف‌گیری اشتباهی هواپیمای مسافری شده است. متوقف ساختن کلیه پروازها در آن مقطع زمانی حساس، حداقل تمهیدی بود که باید توسط دولت جمهوری اسلامی ایران اندیشیده و اجرا می‌شد. اصل مراقبت بایسته به‌عنوان یک اصل حداقلی حوزه حقوق بین‌الملل محیط‌زیست که حدود هشتاد سال پیش در قضیه داوری تریل اسملتر میان دولت‌های کانادا و ایالات متحده آمریکا موردشناسایی قرار گرفت از ظرفیت گسترده‌ای برای پیشگیری از شمار قابل توجهی سوانح تلخ و جانکاه برخوردار است، سوانحی که از جمله در ۱۶ دی ماه ۱۳۹۶ و ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸ بی‌گناهان بسیاری را در کشتی سانچی و پرواز ۷۵۲ قربانی نمود.

نتیجه

اصل مراقبت بایسته در پیشگیری از سوانح هوایی از جایگاه بسیار مهمی برخوردار است. باتوجه به اهمیت فزاینده هواپیماها در جابه‌جایی افراد در سفرهای داخلی و بین‌المللی، اهمیت اصل مراقبت بایسته و احتیاط مقتضی هر روز بیشتر می‌شود. اسناد بین‌المللی مختلفی که به‌عنوان ضمائم فنی به کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو منضم شده‌اند، خود فی‌نفسه حکایت از اهمیتی دارد که باید به ایمنی حیات و سلامت مسافران هوایی داد. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری بارها بر رعایت تمام استانداردهای بین‌المللی برای حفظ سلامتی هواپیما، خدمه و مسافران تأکید نهاده است.

بر این اساس به‌نظر می‌رسد در سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین (۷۵۲) قربانیان و خانواده‌های قربانیان سانحه سرنگونی هواپیمایی اوکراین، سه حق بشری دارند که نقض شده است: حق بر حقیقت، حق بر دادرسی و حق بر جبران. درمورد حق بر حقیقت درحالی که ایران به مقامات اوکراین اجازه دسترسی به محل سانحه را داده است اما چنین امری برای دولت کانادا فراهم نشده است. شاید به این خاطر که روابط دیپلماتیک میان ایران و کانادا وجود ندارد.^{۳۳} تعلل ایران در تحویل جعبه سیاه هواپیما به کشوری مثل فرانسه که قابلیت فنی بازبایی اطلاعات جعبه سیاه هواپیما را دارد، قابل تأمل به‌نظر می‌رسد.

از سوی دیگر درمورد خسارات مالی و صدمات جانی این سانحه، دولت ایران باید به‌ویژه به اتباع خارجی این پرواز، طبق استانداردهای جهانی مذکور در کنوانسیون‌های بین‌المللی غرامت پردازد و استناد به معیارها و معاذیر مندرج در قوانین ایران کاملاً منتفی است. از طرف دیگر در حقوق مسئولیت بین‌المللی، ضمن بذل توجه به تفاوت میان قابلیت انتساب و رابطه سببیت میان فعل متخلفانه و خسارات وارده، باید خاطر نشان نمود اینکه به لسان ریاست محترم جمهوری و وزیر امور خارجه کشورمان، دولت آمریکا با ترور سردار سلیمانی، فضا را متشنج ساخته و مسبب حمله به هواپیمای مسافری اوکراین توسط ایران بوده و به اصطلاح «سبب اقوی از مباشر» بوده است، قابل توجیه حقوقی نیست. بر این اساس مسئولیت بین‌المللی عمل متخلفانه سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین منحصراً برعهده دولت جمهوری اسلامی ایران است.^{۳۴} درنهایت سرنگونی هواپیمای مسافری اوکراین در نتیجه اشتباه و خطای انسانی نیروهای نظامی ایران، مسئولیت دولت ایران برای جبران کامل خسارات وارده را در چهارچوب حقوق ملی و بین‌المللی در قبال خانواده قربانیان و دولت‌های متبوع قربانیان به دنبال دارد، مسئولیتی که به صرف تعقیب، محاکمه و مجازات افراد دخیل در امر سرنگونی هواپیمای مذکور و نیز پرداخت غرامت، به‌طور کامل ایفاء نخواهد شد و به‌علت تأخیر در پذیرش مسئولیت، به‌ویژه جهت جبران خسارات معنوی باید با عذرخواهی رسمی و عزل مقامات درگیر در این عمل متخلفانه تکمیل گردد.^{۳۵}

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

۳۴. زمانی، پیشین.

۳۵. همانجا.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

- جباری، منصور و مرضیه قلندری. «نظارت ایکنو بر استانداردها و رویه‌های پیشنهادی هوانوردی». *مجله حقوقی بین‌المللی* ۵۳ (۱۳۹۴): ۹۹-۶۹.
- حدادی، مهدی و بهرام مرادیان. «مفهوم مراقبت بایسته در حقوق بین‌الملل و مقررات گروه ویژه اقدام مالی». *مجله حقوقی بین‌المللی* ۶۱ (۱۳۹۸): ۲۰۳-۱۶۵.
- زمانی، سید قاسم. «تور سردار، موشک‌باران عین‌الاسد، سرنگونی هوایم‌ای بوئینگ ۷۳۷: مثلثی در ترازوی حقوق بین‌الملل». *نشریه داخلی مرکز مطالعات حقوق بین‌الملل مدرن* ۴ (پاییز - زمستان ۱۳۹۸): ۱۷-۱۲.
- شهرآرانیوز. «نتیجه اطلاعات جعبه سیاه هوایم‌ای اوکراینی اعلام شد». ۲ شهریور ۱۳۹۹. <https://shahraranews.ir/fa/news/40136/>
- فرارو. «سازمان هوایم‌ای: خطای انسانی عامل بروز حادثه بود». ۲۲ تیر ۱۳۹۹. <https://fararu.com/fa/news/446640/>
- فرارو. «متن گزارش نهایی علل سقوط هوایم‌ای تهران - یاسوج». ۲۹ اردیبهشت ۱۳۹۹. <https://fararu.com/fa/news/440431/>
- محمدزاده قره‌باغ، حسین، منصور جباری و حسین رستمزاد. «نقش سازمان هوایم‌ای کشوری در حفظ ایمنی هوانوردی». *فصلنامه پژوهش حقوق عمومی* ۲۱ (بهار ۱۳۹۹): ۱۰۶-۶۹.
- مردانی، نادر و رضا عرب. *حقوق بین‌الملل هوایی*. تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳.

ب) منابع خارجی

- Alabama Claim Arbitration (United States/ Great Britain), 14 September 1872, United Nations Reports of International Arbitral Awards (UNRIAA), XXXIX.
- Amarasinghe, Punsara and Eshan Jayawardane. "International Law and the Downing of Ukraine International Airlines Flight 752." *BESA Center Perspectives Paper* 1(414) (January 21, 2020).
- Black's Law Dictionary*. "Due Diligence" entry. 8th ed. USA: Thomson West, 1990.
- Campbell, Ellen, Elizabeth Dominic, Snezhana Stadnik and Yuanzhou (Jo) Wu. "Preventing Violations: The Promise of Due Diligence for the International Financial Corporation." New York University School of Law, Report, 2016.
- Hessbruegge, Jan. "The Historical Development of the Doctrines of Attribution and Due Diligence in International Law." *New York University Journal of International Law and Politics* 36(4) (2004): 1-33.
- ICAO Doc.10022, Assembly Resolutions in Force (as of 4 October 2013): Resolutions: A38-5: "Regional Cooperation and Assistance to Resolve Safety Deficiencies, Establishing Priorities and setting Measurable Targets."
- Jimenez, Alberto Alvarez. "Minimum Standard of Treatment of Aliens." *The Journal of World Investment & Trade* 9(1) (2008): 5-32.
- Milanovic, Marko. "Mistakes of When Using Lethal Force in International Law." *EJLL: Talk! Blog of the European Journal of International Law* Part III (January 15, 2020).
- Report of the International Law Commission. 53rd Session. UN Doc. A/56/10, 2001.
- UNIDROIT Convention on Stolen or Illegally Exported Cultural Objects, article 4 (1).
- WIKIPEDIA. "Due Diligence." Last Update March 30, 2018. <https://en.wikipedia.org/wiki/Due-Diligence>.