

Criminal Liability Caused by the Ukrainian Plane Crash in the Sky of Iran and Its Consequences

Somayeh Rahmani^{1*}

1. Ph.D Student of Private Law, Central Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFORMATION

Article Type: Original Research

Pages: 755-772

Article history:

Received: 25 Jun 2023

Edition: 24 Aug 2023

Accepted: 7 Oct 2023

Published online: 6 Nov 2023

Keywords:

air accident, Ukrainian plane, criminal liability, fault, compensation.

Corresponding Author:

Somayeh Rahmani

Address:

Iran, Tehran, Islamic Azad University, Central Tehran Branch.

Orchid Code:

0000-0003-1268-2822

Tel:

09127825993

Email:

prsrahamanim@gmail.com

ABSTRACT

Background and Aims: The accident of flight number 752 of the Boeing 737 plane of Ukraine Airlines, which occurred in the sky of Iran in January 2018, has wide legal dimensions in addition to the political-security dimensions. The purpose of this article is to investigate the criminal responsibility caused by the Ukrainian plane crash in the sky of Iran and its effects.

Materials and Methods: This article is descriptive and analytical. Materials and data are also qualitative and data collection was used in collecting materials and data.

Ethical Considerations: In this article, the originality of the texts, honesty and trustworthiness are respected.

Findings: The findings of this investigation indicate that the unintentional error of the Iranian air defense operator caused this accident. Therefore, due to the fact that the error of Iran's air defense is a clear example of the criminalization contained in Article 714 of the Islamic Penal Code and Article 54 of the Armed Forces Crimes Law, and the criminal fault and the causal relationship between the fault and the loss are also visible, therefore, the guilty person is responsible and The convicted person is recognized and subject to the guarantee of legal executions, including the payment of ransom.

Conclusion: In addition to the criminal responsibility for the perpetrator of this accident, this accident has the ability to spread to the government of Iran and is the basis for the plan of responsibility for the government. Because, in principle, in crimes committed by the armed forces, the effect of the committed crimes, along with the individual agent, returns to the respective government.

Cite this article as:

Rahmani S. Criminal Liability Caused by the Ukrainian Plane Crash in the Sky of Iran and Its Consequences. *Economic Jurisprudence Studies*. 2023.

دوره پنجم، شماره پیاپی ۵، سال ۱۴۰۲

مسئولیت کیفری ناشی از بروز سانحه هواپیمای اوکراینی در آسمان ایران و آثار آن

سمیه رحمانی^{*۱}

۱. دانشجوی دکتری حقوق خصوصی، واحد تهران مرکزی، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

چکیده

زمینه و هدف: سانحه پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ خطوط هوایی اوکراین که در دی ماه ۱۳۹۸ در آسمان ایران رخ داد، در کنار ابعاد سیاسی امنیتی، دارای ابعاد حقوقی گسترده‌ای است. هدف مقاله حاضر بررسی مسئولیت کیفری ناشی از بروز سانحه هواپیمای اوکراینی در آسمان ایران و آثار آن است.

مواد و روش‌ها: مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

ملاحظات اخلاقی: در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

یافته‌ها: یافته‌های این بررسی حاکی از آن است که اشتباه و خطای غیر عمدی اپراتور پدافند هوایی ایران، سبب بروز این سانحه شد؛ بنابراین به دلیل اینکه خطای پدافند هوایی ایران مصداق بارز جرم‌انگاری مندرج در ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی و نیز ماده ۵۴ قانون جرائم نیروهای مسلح است و تقصیر کیفری و رابطه سببیت میان تقصیر و زیان نیز به چشم می‌خورد، فرد خاطی، مسئول و محکوم شناخته شده است و مشمول ضمانت اجرای قانونی از جمله پرداخت دیه است.

نتیجه: این سانحه در کنار مسئولیت کیفری برای عامل این سانحه، در عمل به دولت ایران نیز قابلیت انتشار دارد و زمینه‌ساز طرح مسئولیت برای دولت است. به دلیل اینکه اغلب، در جرائم ارتكابی توسط نیروهای مسلح، اثر جرائم ارتكابی، در کنار عامل فردی، به دولت متبوع باز می‌گردد.

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: پژوهشی

صفحات: ۷۷۲-۷۵۵

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۴/۰۴

تاریخ اصلاح: ۱۴۰۲/۰۶/۰۲

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۷/۱۵

تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۸/۱۵

واژگان کلیدی:

سانحه هوایی، هواپیمای اوکراینی، مسئولیت کیفری، خطا، غرامت.

نویسنده مسئول:

سمیه رحمانی

آدرس پستی:

ایران، تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی.

کد ارکید:

0000-0003-1268-2822

تلفن:

۰۹۱۲۷۸۲۵۹۹۳

پست الکترونیک:

prsrhmanim@gmail.com

۱. مقدمه

پرواز با هواپیما از سریع‌ترین، راحت‌ترین، ایمن‌ترین و سالم‌ترین راه‌های جابه‌جایی مسافران و تعاملات روزمره و اجتناب‌ناپذیر بشری در عصر کنونی است؛ اما برخلاف توسعه دانش ساخت و تجهیز هواپیماها و پیشرفت صنعت هوانوردی در جهان، همواره به‌دلیل خطاهای انسانی، شرایط بد اقلیمی و نقص فنی، احتمال بروز سانحه هوایی وجود دارد (صرافی‌زاده و دیگران، ۱۳۹۰، ۱۷۵) و از بروز سوانح هوایی نیز گریزی نیست.

سوانح هوایی از جمله موضوعات حائز اهمیت در حقوق هوایی است که سابقه‌ای به درازای تحقق آرزوی پرواز برای بشر دارد. از ابتدای پیدایش هواپیما تا کنون که پیشرفته‌ترین فناوری‌ها در ساخت و بهره‌برداری از آن به‌کار رفته است، سوانح هوایی، خسارات مالی و جانی بسیاری را برای مسافرانی که هواپیما را به‌عنوان سریع‌ترین وسیله حمل‌ونقل در تعاملات بشری در جهان انتخاب نموده‌اند، در پی داشته است و هر از چند گاهی کشورها درگیر سوانحی در صنعت هوانوردی خود می‌شوند. آخرین نمونه از سوانح هوایی که برای هواپیمای مسافربری در آسمان ایران رخ داده است، سانحه پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمای بوئینگ ۷۳۷ خطوط هوایی اوکراین بوده است که در تاریخ ۱۸ دی ماه ۱۳۹۸ مصادف با ۸ ژانویه ۲۰۲۰ از مبدأ تهران به مقصد کیف در حرکت بود. این هواپیمای مسافربری ساعت ۱۹:۰۶ صبح، اندکی پس از برخاستن از فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، هدف دو موشک قرار گرفت و در نزدیکی شاهدشهر استان تهران سقوط کرد. به‌تبع این سانحه، تمامی ۱۷۶ سرنشینان آن مشتمل بر

کادر پرواز و مسافرانی از ملیت‌های مختلف اوکراینی، کانادایی، سوئدی، افغانستانی و عمدتاً ایرانی جان خود را از دست دادند. گمانه‌زنی‌های فنی و کارشناسانه در خصوص دلیل بروز این سانحه، پس از گذشت سه روز منتهی به آن شد که ستاد کل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران بیانیه‌ای صادر کردند و در متن این بیانیه تصریح کردند که بررسی‌ها حاکی از آن است که هواپیمای مسافربری مذکور، به‌صورت غیر عمدی و بر اثر بروز خطای انسانی پدافند هوایی ایران ناشی از اشتباه در تعیین و تشخیص ماهیت هواپیمای مسافربری به‌جای موشک کروز، مورد اصابت شلیک پدافند ایران واقع و دچار سانحه شده است. این سانحه هوایی در کنار ابعاد سیاسی-امنیتی، دارای ابعاد حقوقی گسترده‌ای است؛ زیرا به‌دلیل خطای انسانی، افراد (قربانیان این حادثه)، دولت ایران و نیز دولت‌های دیگر که اتباعشان در این حادثه جان خود را از دست داده‌اند بزه دیده‌اند و متحمل خسارات جانی و مالی شده‌اند. درباره ابعاد حقوقی سقوط هواپیمای اوکراینی پژوهش‌های متعددی انجام شده است. مریم کمائی، علی بیک‌زاده و صادق فتیلی (۱۴۰۱) در مقاله‌ای، صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به سانحه هواپیمای اوکراینی را بررسی کرده‌اند. سیدعباس جزایری و امیر قائدی نیز در مقاله‌ای (۱۳۹۹)، ابعاد مسئولیت‌های حقوقی مربوط به سقوط هواپیمای اوکراینی را مورد بررسی قرار داده‌اند. حمید کاظمی و ناصر آسیایی پورایمانی (۱۴۰۱) نیز در مقاله‌ای، جبران خسارت سوانح هوایی در حقوق بین‌الملل را با تأکید بر سانحه هوایی پرواز ۷۵۲ اوکراینی بررسی کرده‌اند. تمایز و نوآوری مقاله حاضر نسبت به

رابطه سببیت میان تقصیر و زیان نیز به چشم می‌خورد، فرد خاطی، مسئول و محکوم شناخته شده است و مشمول ضمانت اجرای قانونی از جمله پرداخت دیه است.

۵. بحث

در این قسمت، مبنای حقوقی طرح مسئولیت کیفری در سانحه هواپیمای اوکراینی، مسئولیت کیفری در سانحه هواپیمای خطوط هوایی اوکراین و آثار آن بررسی می‌شود.

۵-۱. مبنای حقوقی طرح مسئولیت کیفری در سانحه هواپیمای اوکراینی

با توجه به آنکه بر طبق گزارش‌های رسمی و ابلاغیه‌هایی که از سوی مقامات ذی‌صلاح در خصوص دلایل بروز سانحه هوایی برای هواپیمای اوکراینی ارائه شده است، اپراتور پدافند هوایی نیروی مسلح ایران، عامل بروز سانحه برای هواپیمای اوکراینی بوده است، در نتیجه برای تبیین و بررسی مسئولیت کیفری نیروهای مسلح در ایران، مبنای حقوقی مربوطه، قانون جرائم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲ است. در قانون مذکور، «با ماده‌ای روبه‌رو هستیم که بحث از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی در راستای امور خدمتی کرده و این ماده، ماده ۵۴ قانون جرائم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲ است. در قانون مذکور، در کنار جرائم عمدی مبتنی بر سوءنیت، جرائم ناشی از بی‌احتیاطی‌ها و بی‌مبالاتی در ایفای وظایف که غیر عمد می‌باشد؛ اما همواره نتایج و عواقب جبران‌ناپذیری به دنبال دارد نیز مد نظر قرار گرفته و این قبیل جرائم بمانند جرائم

پژوهش‌های مذکور در این است که در مقاله حاضر مسئولیت کیفری ناشی از بروز سانحه هواپیمای اوکراینی در آسمان ایران و آثار آن بررسی می‌شود. در پژوهش حاضر، فارغ از جنبه‌های سیاسی و امنیتی این سانحه، هدف آن است که با طرح این سؤال که بروز سانحه هوایی برای هواپیمای اوکراینی در آسمان ایران چه مسئولیت‌های کیفری‌ای در پی دارد و آثار حقوقی آن در عمل متوجه چه اشخاص یا نهادهایی است؟ مسئولیت کیفری ناشی از این سانحه مورد واکاوی قرار گیرد.

۲. مواد و روش‌ها

مقاله حاضر توصیفی-تحلیلی است. مواد و داده‌ها نیز کیفی است و از فیش‌برداری در گردآوری مطالب و داده‌ها استفاده شده است.

۳. ملاحظات اخلاقی

در این مقاله، اصالت متون، صداقت و امانت‌داری رعایت شده است.

۴. یافته‌ها

یافته‌های این بررسی حاکی از آن است که اشتباه و خطای غیر عمدی اپراتور پدافند هوایی ایران، سبب بروز این سانحه شد؛ بنابراین به دلیل اینکه خطای پدافند هوایی ایران مصداق بارز جرم‌انگاری مندرج در ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی و نیز ماده ۵۴ قانون جرائم نیروهای مسلح است و تقصیر کیفری و

قانونی مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی در عرصهٔ هوانوردی است که از جملهٔ آن‌ها می‌توان به کنوانسیون «مونترال» (کنوانسیون یک‌پارچه‌سازی برخی قواعد برای حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ۱۹۹۹) اشاره داشت. به‌طوری که مادهٔ یک کنوانسیون مونترال در بند ۱(b) خود، جرائم ذیل این کنوانسیون را برشمرده است که از جملهٔ آن‌ها، انهدام هواپیمای مسافربری در حین پرواز، البته به‌صورت عمدی است. تدقیق در متن این ماده از کنوانسیون، مبین آن است که قصد ارتکاب جرم یا تحقق «عنصر معنوی» در این‌باره حائز اهمیت است.

کنوانسیون «ورشو» (کنوانسیون یک‌پارچه‌سازی برخی قواعد مربوط به حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی ۱۹۲۹) دیگر کنوانسیون بین‌المللی در این‌باره است که مطابق با مادهٔ ۱۷ خود، متصدی حمل‌ونقل هوایی را مسئول خسارات وارده بر مسافران، خساراتی که به‌صورت فوت یا جرح و یا هر گونه آسیب بدنی متوجه مسافر شود، دانسته است و مادهٔ ۱۸ این کنوانسیون تصریح کرده است که این مسئولیت مشروط بر آن است که حادثه موجب خسارت حین حمل‌ونقل هوایی و در صورت انهدام یا مفقود شدن روی داده باشد. با وجود این، کنوانسیون مذکور به مسئولیت سایر اشخاص در قبال خسارات وارده به مسافر و کالا توجهی نکرده است. «متصدی حمل‌ونقل برای رهایی از مسئولیت باید ثابت کند که خسارت ناشی از علتی است که اصلاً به او ارتباطی ندارد. در صورتی که متصدی حمل‌ونقل ثابت کند که خود و عاملان وی همهٔ تدابیر لازم را برای جلوگیری از بروز خسارت اتخاذ نموده‌اند یا آنکه اتخاذ چنین تدابیری برای او و عاملان آن مقدور نبوده است،

عمدی، واجد مسئولیت کیفری تلقی می‌نماید. این ماده، یکی از مهم‌ترین امور و موضوعاتی که امکان رخداد در سطح نیروهای مسلح دارد را جرم‌انگاری کرده و برای آن، مجازات در نظر گرفته است» (مصدق، ۱۳۹۰، ۱۴۳). بر این اساس، این مادهٔ قانونی را می‌توان عنصر قانونی جرم مورد اشاره محسوب کرد.

در کنار طرح مبنای حقوق مسئولیت کیفری عامل انسانی، با توجه به آنکه تبیین مسئولیت کیفری ناشی از یک سانحهٔ هوایی مطمح نظر پژوهش حاضر است، لازم است به مبنای حقوقی طرح مسئولیت کیفری در سوانح هوایی نیز توجه شود.

در اساس «بنابر یک اصل مسلم و غیر قابل خدشه در حقوق کیفری، هیچ مسئولیتی بدون وجود قانونی که رفتاری را جرم‌انگاری کرده و برای آن مجازات در نظر گرفته باشد، قابل تصور نیست» (سلیمی، ۱۳۹۸، ۲۱). «بر این مبنا، با توسعه و پیشرفت صنعت هوانوردی در جهان، طبیعت خاص این‌گونه فعالیت‌ها و ویژگی‌های منحصر به فرد خسارات ناشی از آن، لزوم تحول و پیشرفت حقوق مسئولیت کیفری را ایجاب نمود؛ چرا که قواعد عام مسئولیت کیفری نمی‌توانست پاسخ‌گوی تمام مسائل مرتبط با آن باشد و این ضرورت احساس گردید که تقنینی ویژه در این‌باره صورت گیرد تا خلأ جرم‌انگاری و تعیین مسئولیت در حوزهٔ هوانوردی مرتفع گردد» (علوی و دیگران، ۱۳۹۸، ۵۴). از این‌رو در عرصهٔ بین‌المللی کنوانسیون‌ها و پروتکل‌هایی در این خصوص به تصویب رسید؛ لذا امروزه احراز مسئولیت کیفری در سوانح هوایی، بلاخص سانحهٔ هواپیمای اوکراینی که موضوع بحث در پژوهش حاضر است، بر مبنای اصول

قانونی بودن جرم و مجازات، مبنای مورد پذیرش در حقوق مسئولیت کیفری همان مبنای قانون است. بر این مبنا، اشخاص را تنها در صورتی می‌توان مورد تعقیب و مجازات قرار داد که آن‌ها مرتکب اعمالی شده باشند که از قبل قانون‌گذار آن‌ها را جرم دانسته و برای آن مجازات تعیین نموده است» (علوی و دیگران، ۱۳۹۸، ۶۳). در سانحه هواپیما اوکراینی، با توجه به آنکه عامل انسانی دخیل در این سانحه، از جمله افراد نیروهای مسلح بوده است که بی‌احتیاطی وی مسبب این حادثه شده است، لذا برای طرح و تعیین مسئولیت کیفری برای وی، لازم است قوانین نظامی (نیروهای مسلح) را مورد کنکاش قرار دهیم تا دریابیم آیا جرمی در این خصوص صورت گرفته است یا خیر؟

«نیروهای مسلح، در همه کشورها از جمله مهم‌ترین تابعان حقوق کیفری هستند و فصل مهمی از قوانین و مقررات کیفری در بسیاری از کشورها، به بحث جرائم و مجازات مربوط به آن‌ها اختصاص یافته است. در واقع، اهمیت و حساسیت وظایف و تکالیفی که نیروهای مسلح برعهده دارند، می‌طلبد که مقررات کیفری مدون و منظمی در مورد آن‌ها به تصویب رسیده و اجرا گردد. در نظام کیفری ایران نیز این امر لحاظ گردید و لذا جرائم ارتكابی از سوی نیروهای مسلح کشورمان، بر طبق قانون جرائم نیروهای مسلح بررسی و پیگیری می‌گردد. به‌طوری که بر طبق مقررات فعلی کیفری در مورد جرائم و مجازات مربوط به نیروهای مسلح در کشور ما، خطای غیر عمد ارتكابی از سوی متصدی سیستم پدافند هوایی در حادثه هواپیما اوکراینی، مشمول ماده ۵۴ قانون جرائم نیروهای مسلح است» (جزایری و

مسئولیتی متوجه آن نخواهد بود) (ماده ۲۰ کنوانسیون ورشو)؛ اما بی‌شک زیان‌دیده حق دارد بر طبق قواعد عام به متصدی حمل‌ونقل هوایی و حتی سایر مسئولین برای خساراتی که متحمل شده مراجعه نماید. هرچند که کنوانسیون ورشو چنین حقی را برای وی قائل نشده است» (سلمان‌زاده، ۱۳۹۹، ۱۴۹).

۵-۲. مسئولیت کیفری در سانحه هواپیمای خطوط هوایی اوکراین

در این قسمت مسئولیت کیفری در سانحه هواپیمای خطوط هوایی اوکراین بررسی می‌شود.

۵-۲-۱. مسئولیت کیفری فردی

«بر طبق یکی از اصول اساسی و کلاسیک حقوق جزای مدرن، از آنجایی که افراد انسانی، بر اثر فعل‌و‌انفعالات ذهنی‌ای که در ضمیر آن‌ها رخ می‌دهد، مرتکب اعمال قابل سرزنش عمدی و غیر عمدی موضوع قوانین جزایی می‌گردند، لذا مسئولیت کیفری نیز علی‌القاعده ناظر به اشخاص حقیقی یا طبیعی بوده و اشخاص حقوقی‌ای که افراد از طرف و یا به نام آن‌ها مرتکب اعمالی می‌گردند، جز در موارد استثنایی عاری از مسئولیت کیفری قلمداد می‌گردند» (امینی و دیگران، ۱۳۹۹، ۴۸).

به‌طورکلی در حقوق مربوط به احراز «مسئولیت کیفری»، دو مبنا برای مسئولیت مذکور طرح شده است که عبارت‌اند از: الف) مبنای عمل برخلاف اخلاق عمومی؛ ب) مبنای عمل برخلاف قوانین کیفری که در این میان «مطابق با اصل بنیادین

از روی بی‌توجهی به عواقب زیان‌بار آن انجام دهد و غیر عمد از آن روی که یک تقصیر یا خطای کیفری و نه عمد و سوءنیت یعنی قصد قطعی و آشکار برای نقض قانون، رفتاری را شکل دهد، بر این مبنا، جرم ارتكابی غیر عمدی است» (محمدخانی، ۱۳۹۴، ۲۴).

«بر این مبنا، اشاره و تأکید به مصادیقی نظیر بی‌احتیاطی، بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی ارتكابی در سطح نیروهای مسلح در راستای امور خدمتی، هرگز به‌معنای بی‌اهمیت بودن رفتار ارتكابی نیست و همواره قانون‌گذار به نتایج رفتار ارتكابی یعنی تلفات جسمانی و صدمات بدنی توجه داشته و در این میان از رابطه سببیتی که میان تقصیر کیفری عامل پدافند نیروی مسلح ایران و بروز سانحه وجود دارد، غافل نبوده است؛ چرا که اگر تقصیر نیروی پدافندی ایران صورت نمی‌پذیرفت، خسارتی نیز به بار نمی‌آمد» (اسماعیلی، ۱۳۹۸، ۲۱۴).

بنابراین، به سبب آنکه خطای پدافند هوایی ایران مصداق بارز جرم‌انگاری مندرج در ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی و نیز ماده ۵۴ قانون جرائم نیروهای مسلح است و تقصیر کیفری و رابطه سببیت میان تقصیر و زیان نیز به چشم می‌خورد، لذا فرد خاطی، مسئول و محکوم شناخته می‌شود و مشمول ضمانت اجرای قانونی است. «هرچند که از ظاهر ماده ۵۴ این‌گونه استنباط می‌شود که ارتكاب بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی، از سوی فرماندهان و مسئولان رده‌های مختلف نیروهای مسلح، قابل تصور است؛ ولی بعید به نظر می‌رسد منظور قانون‌گذار در این ماده، فقط فرماندهان و مسئولان باشد و در واقع، بعید به نظر می‌رسد منظور قانون‌گذار، مأموری که طرف خطاب دستور راجع به

دیگران، ۱۳۹۹، ۳). این ماده مقرر می‌دارد: «هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی در ارتباط با امور خدمتی توسط فرماندهان و مسئولان رده‌های مختلف نیروهای مسلح، موجب تلفات جانی و یا صدمات بدنی گردد، چنانچه به‌موجب مواد دیگر این قانون و یا سایر قوانین مستلزم مجازات شدیدتر نباشد، مرتکب به حبس از یک تا سه سال محکوم می‌شود».

در کنار مبنای قانونی، جرائم ارتكابی، فرد خاطی را زمانی می‌توان واجد مسئولیت کیفری تلقی کرد که عمل وی ناشی از عامل «تقصیر» باشد. چنان‌که ماده ۷۱۴ قانون مجازات اسلامی تصریح نکرده است که نخستین شرط تحقق مسئولیت کیفری، وقوع «تقصیر کیفری» است. قانون‌گذار تقصیر کیفری را تعریف نکرده است؛ اما در ذیل تبصره ماده ۱۴۵ قانون جدید مجازات اسلامی در مقام تعیین مصادیق آن آورده است: «تقصیر اعم از بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی است. مسامحه، غفلت، عدم مهارت و عدم نظامات دولتی و ... حسب مورد از مصادیق بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی محسوب می‌شود».

بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی مذکور در ماده ۵۴ قانون مجازات جرائم نیروهای مسلح نیز از مصادیق تقصیر لحاظ شده است. به‌طوری که «قانون‌گذار، بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی در راستای امور خدمتی در رده‌های مختلف نیروهای مسلح را که منتهی به تلفات و صدمات جسمانی و بدنی شده، جرم‌انگاری کرده و آن را نوعی تقصیر و در رده جرائم غیر عمدی قرار داده است. تقصیر از آن‌رو که شخصی کاری را که خطرناک و زیان‌بار است، بدون رعایت احتیاط لازم و

امور خدمتی قرار گرفته، نباشد. بنابراین، اشاره به فرماندهان و مسئولان در ماده ۵۴، دلالت بر رفع مسئولیت از مأمور نخواهد داشت» (امینی و دیگران، ۱۳۹۹، ۴۸)؛ بلکه آنچه در این میان مهم است آن است که بر مبنای تصریح ماده ۵۴، مرتکب جرم موضوع این ماده باید از کارکنان نیروهای مسلح (ستادی، کادری و یا اجرایی) باشد و رده خدمتی وی در این خصوص اثرگذار نیست.

۵-۲-۲. مسئولیت کیفری بین‌المللی دولت ایران

هرچند در نظام‌های مختلف حقوقی دنیا، گام‌هایی در راستای پذیرش مسئولیت کیفری اشخاص حقوقی از طریق اعمال مجازات خاص راجع به این اشخاص برداشته شده است، این امر استثنایی بر «اصل مسئولیت کیفری فردی» به‌شمار می‌رود. همواره و اصولاً «افراد انسانی» یا همانا «اشخاص طبیعی» مسئول جرائم ارتكابی محسوب می‌شوند. از جمله موارد استثنا در این خصوص، می‌توان به سانحه هواپیمای خطوط هوایی اوکراین اشاره کرد. «به‌دلیل آنکه سامانه پدافند موشکی، جزئی از ساختار نیروهای مسلح در کشورهاست و انجام وظایف عملیاتی با این سامانه، یکی از مصداق‌های بارز رابطه سازمانی آمر و مأمور است، این مقوله از حیث حقوقی، کاملاً و آشکارا قابل درک است که مسئولیت متوجه دولت ایران است. مضافاً اینکه بر اساس نرم‌ها و هنجارهای بین‌المللی، تردیدی در مسئولیت حقوقی دولت ایران در این زمینه وجود ندارد» (اسماعیلی، ۱۳۹۸، ۲۰۸).

شایان ذکر است، «هرچند که مسئولیت دولت در قبال این‌گونه سوانح و خسارات وارده، منوط به ارتکاب تقصیر دولت نیست و تعقیب کیفری دولت به علت دارا بودن شخصیت حقوقی و عدم امکان بروز تقصیر کیفری از سوی شخص حقوقی، ناممکن است» (علوی و دیگران، ۱۳۹۸، ۵۴)، این بدان معنا نیست که دولت مسئولیتی کیفری در این‌باره نخواهد داشت. قدر مسلم آن است که دولت‌ها به‌دلیل جایگاه ویژه «حاکمیت» در مقررات حقوق بین‌الملل، در صورت نقض تعهدات بین‌المللی خود، تعهدات و مسئولیت‌هایی خواهند داشت (دلخوش، ۲۳۳، ۱۳۹۰). با این تفاوت که مسئولیت آن، ناشی از تقصیر نیست؛ بلکه مبنای مسئولیت دولت، مسئولیت بدون تقصیر است. دولت‌ها در قبال «نقض شدید تعهدات ناشی از قواعد آمره حقوق بین‌المللی عام»، مسئول و ضامن هستند و مشمول رژیم پرداخت غرامت و جبران خسارت می‌شوند. این مسئولیت در ذیل ماده ۴۰ پیش‌نویس طرح ۲۰۰۱ مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها شناسایی شده است.

دولت‌ها همواره ملزم هستند که برای پایان بخشیدن به نقض شدید تعهدات آمره بین‌المللی همکاری‌های لازم را به‌عمل آورند. عمده‌ترین حالت بروز مسئولیت کیفری بین‌المللی برای دولت‌ها، زمانی است که مسئولیت کیفری فردی احراز شود؛ اما دولت‌ها از محاکم و پیگیری دعاوی مربوط به شخص یا اشخاص خاطی کوتاهی کنند.

این امکان برای دولت‌ها فراهم است که با اثبات خارجی بودن دلیل بروز سانحه، خود را از زیر بار جبران خسارت وارده برهانند. مضاف بر اینکه دولت‌ها مسئول جبران خسارات ناشی از عملیات پروازی در

۵-۳-۱. پیگیری مسئولیت کیفری فردی و آثار آن

در سانحه هواپیمای اوکراینی، عمده‌ترین سازوکار پیگیری مسئولیت کیفری فردی، طرح مسئولیت کیفری در دادگاه‌های محلی (داخل کشوری) است. «بر طبق اصول مندرج در کنوانسیون ورشو، هنگام بروز سانحه هوایی، خواهان یا به تعبیری قربانیان یا بازماندگان قربانیان می‌توانند از میان دادگاه محل اقامت شرکت هواپیمایی یا دادگاه مقصد هواپیما، یکی را برگزینند و به آنجا طرح شکایت داشته باشند؛ البته مشروط بر آنکه دولت محل دادگاه، عضو کنوانسیون ورشو باشد. در این میان کنوانسیون مونترال، دادگاه محل اقامت قربانی را نیز به این موارد می‌افزاید».

با توجه به آنکه اکثریت قربانیان حادثه هوایی مورد بحث، ایرانی بودند، شاهد آن بودیم که بر مبنای تصریح کنوانسیون مونترال در این خصوص، پیگیری مسئولیت کیفری عاملان از سوی بازماندگان قربانیان، در دادگاه‌های داخلی ایران صورت پذیرفت. البته در همین راستا نیز شاهد آن بودیم که برخی خانواده‌های جان‌باختگان کانادایی این سانحه هوایی (عمدتاً ایرانیانی را شامل می‌شد که تابعیت کانادایی دارند و شهروند کانادا محسوب می‌شوند) اقدام به طرح دعوا علیه ایران، نهادها و مقامات ایرانی در دادگاه اونتاریو کانادا کردند.

عمده‌ترین دلیل دیگری که زمینه‌ساز تعقیب کیفری در دادگاه‌های محلی، مشخصاً دادگاه‌های داخلی ایران، شد آن بود که چنان‌که تصریح شد، اپراتور پدافند هوایی نیروی مسلح ایران، مسئولیت مستقیم

حال جنگ نیستند. به این دلیل که دفاع از مرزهای یک کشور جزء اعمال حاکمیتی دولت‌ها محسوب می‌شود و دولت‌ها تکلیفی در خصوص جبران خسارات ناشی از دفاع از خود نخواهند داشت؛ مگر آنکه خسارات وارده تلفات انسانی و جانی باشد که تنها در این صورت و آن‌هم از باب احترام مسلم به مقوله «خون» باید جبران خسارت کنند.

۵-۳. سازوکار پیگیری حقوق مسئولیت کیفری و آثار آن

همان‌گونه که بیان شد هم دولت ایران و هم اپراتور پدافند عامل، مسئولیت کیفری در این‌باره را دارند. مسئولیت کیفری عامل یا عاملان بروز سوانح هوایی، به‌طور هم‌زمان از طریق دیوان بین‌المللی کیفری و دادگاه‌های ملی قابل پیگیری است و همواره احراز یکی از مسئولیت‌ها (مسئولیت فرد یا دولت)، زمینه‌ساز آن نخواهد شد که پیگیری دیگری منتفی شود. بر این مبنای، در بروز سوانح هوایی، ذی‌حقان، با استفاده از دو سازوکار می‌توانند پیگیر حقوق تضییع‌شده خود و عزیزان درگذشته خود باشند: الف) تعقیب کیفری عاملان در دادگاه‌های محل ارتکاب سانحه و ب) تعقیب کیفری در دیوان بین‌المللی کیفری. به تعبیری دیگر، نحوه پیگیری مسئولیت کیفری هر یک از واجدان مسئولیت، اعم از عاملان و مسببان حقیقی یا حقوقی، جداگانه و به‌صورت مختلف است. در ادامه به تفکیک، سازوکارهای پیگیری حقوق مسئولیت کیفری و آثار آن بررسی می‌شود.

در بروز سانحه هوایی برای هواپیمای اوکراینی داشته است و مسئولیت کیفری بر وی تحمیل می‌شود. با توجه به اینکه عامل فردی بروز خطای انسانی و وقوع سانحه برای هواپیمای مسافربری اوکراینی، یک نظامی مشغول به خدمت در پدافند هوایی ایران بوده است؛ لذا جرم ارتكابی از سوی وی، جرمی مربوط به وظایف خاص نظامی اعضای ارتش یا سپاه پاسداران انقلاب اسلامی قلمداد می‌شود که طبق اصل ۱۷۲ قانون اساسی ایران باید در «دادگاه‌های نظامی» رسیدگی شود.

از سویی دیگر، بر اساس توضیحاتی که ارائه شد، به-سهولت و آشکارا امکان اعمال ماده ۵۴ قانون مجازات جرائم نیروهای مسلح مصوب ۱۳۸۲ در مورد عاملان و مسببان شلیک به هواپیمای اوکراینی وجود دارد. این ماده مقرر داشته است: «هرگاه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی یا عدم رعایت نظامات دولتی در ارتباط با امور خدمتی توسط فرماندهان و مسئولان رده‌های مختلف نیروهای مسلح، موجب تلفات جانی و یا صدمات بدنی گردد، چنانچه به موجب مواد دیگر این قانون و یا سایر قوانین مستلزم مجازات شدیدتر نباشد، مرتکب به حبس از یک تا سه سال محکوم می‌شود». «اگر بیانیه ستاد کل نیروهای مسلح در ارتباط با این حادثه، مبنای تحلیل قرار گیرد که علت حادثه را خطای انسانی غیر عمدی ناشی از تشخیص اشتباه شیء پرنده اعلام کرده است و نیز اگر این علت را با ماده ۵۴ تطبیق دهیم و در تحقیقات راجع به این جرم نیز این علت به اثبات برسد، شرایط برای اعمال ماده ۵۴ در ارتباط با مرتکبان این حادثه فراهم خواهد بود» (امینی و دیگران، ۱۳۹۹، ۴۸).

«نکته‌ای که وجود دارد، این است که در مورد حادثه سقوط هواپیما، نباید بر ابهام لفظی که در ماده ۵۴ در ارتباط با عبارت توسط فرماندهان و مسئولان رده‌های مختلف نیروهای مسلح، ایجاد شده است، قائل به عدم مسئولیت کیفری مأموران در این حادثه بود؛ بلکه به نظر می‌رسد آمران و مأموران در این حادثه می‌توانند دارای مسئولیت کیفری قلمداد شوند. از سوی دیگر باید گفت جرم موضوع ماده ۵۴، جرمی غیر عمدی است؛ زیرا عنصر روانی آن، بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی و عدم رعایت نظامات دولتی است که بر اساس اصول حقوق کیفری، چیزی جدا از عمد و سوءنیت و سازنده جرم‌های غیر عمدی است» (اسماعیلی، ۱۳۹۸، ۲۱۲).

در خصوص آثاری که پیگیری حقوقی مسئولیت کیفری پدافند هوایی ایران در خصوص این سانحه در پی دارد لازم به ذکر است، با توجه به آنکه در سانحه هوایی مورد بحث، خطای عامل انسانی سبب‌ساز بروز سانحه بوده است، بر مبنای قاعده «شخصی بودن مسئولیت کیفری»، ضرورت تحمل مجازات دیه توسط شخص حقیقی مسبب جنایات ایجاب می‌شود. بر این اساس شناسایی «دیه» به عنوان مجازات جرائم غیر عمدی ارتكابی علیه «حق حیات» و «تمامیت جسمانی» اشخاص، بر طبق تصریح ماده ۴۴۸ قانون مجازات اسلامی، منتهی به اعمال این مجازات درباره «اشخاص حقیقی» مسبب جرائم غیر عمدی می‌شود. این امر البته در مواقعی که اشخاص حقیقی به واسطه تقصیر شخصی مرتکب جرائم نه‌چندان شدیدی علیه دیگران می‌شوند؛ مشکل چندان ایجاد نمی‌کند. نظیر هنگامی که فردی حین رانندگی بر اثر بی‌احتیاطی دیگری را مصدوم کند و به موجب

دولت ایران است که ضمن مادهٔ ۳ کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری مورد پذیرش قرار داده است. با توجه به اینکه طبق حقوق مسئولیت بین‌المللی، نیروهای مسلح ایران، ارگان دولت ایران قلمداد می‌گردند، لذا رفتار و عملکرد این نیروها، در اصل عملکرد دولت ایران محسوب شده و به این دولت منتسب است» (علوی و دیگران، ۱۳۹۸، ۵۵). دولت ایران با طرح این موضوع که خطای انسانی غیر عمدی مسبب این سانحه بوده است تلاش کرده است که خود را از مسئولیت مستقیم در این سانحه مبری کند. حال آنکه، استناد به خطای انسانی اپراتور پدافند عامل یا دیگر افراد مرتبط با سانحه نمی‌تواند مانع تحقق مسئولیت برای دولت ایران باشد.

دولت ایران تلاش کرد با تشریح وضعیت بحرانی در آن برههٔ زمانی و احتمال حمله از سوی آمریکا، اصابت موشک را به‌نوعی دفاع مشروع و یا ماحصل این موضوع عنوان کند. این در حالی است که «به‌لحاظ حقوقی، شلیک به هواپیمای مسافربری را نمی‌توان به‌عنوان دفاع مشروع در مقابل شهادت سپهبد سلیمانی پذیرفت یا با استناد به ضرورت دفاع، در شرایط ملتهد و متشنج آن روزهای ایران، وصف متخلفانهٔ آن را مرتفع نمود. مضافاً اینکه دفاع مشروع و ضرورت، اساساً شروط سخت‌گیرانه‌ای در حقوق بین‌الملل دارند که آن شروط در این قضیه به چشم نمی‌خورد. بر این مبنا، پیگیری مسئولیت سانحهٔ هواپیمای اوکراینی در دادگاه‌های بین‌المللی امکان‌پذیر است. به‌طوری که هر یک از دولت‌های متبوع قربانیان سانحهٔ هوایی می‌توانند طبق مادهٔ ۸۴ اساس‌نامهٔ ایکائو به شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری مراجعه و در مقام استیناف از

اصل «مسئولیت کیفری فردی» ملزم به پرداخت دیه به فرد مصدوم یا اولیای دم وی شود. مشکل در جایی است که بر اثر اعمال افرادی که به نمایندگی و از طرف دستگاه‌ها، سازمان‌ها و شرکت‌ها عهده‌دار انجام فعالیت هستند، سوانح و حوادثی بروز می‌کند که به بروز صدمات جسمی و سلب حیات از دیگران منتهی می‌شود. در این گونه موارد، برخورداری مقولهٔ «دیه» از وصف مجازات، مستلزم آن است که با توجه به اصل مسئولیت کیفری فردی، صرفاً فرد یا افرادی که مسبب بروز سانحه یا حادثه‌ای شده‌اند و خساراتی جانی یا مالی به بار آورده‌اند، مسئول محسوب شوند و محکوم به پرداخت دیه به بزه‌دیدگان شوند. بر این مبنا، چنانچه بر اثر سقوط یک هواپیما صدها نفر کشته شوند، شرکت هواپیمایی مربوطه، به‌طور قانونی هیچ‌گونه مسئولیتی در خصوص پرداخت دیه برعهده ندارد و تنها شخصی که سقوط هواپیما معلول بی‌احتیاطی و بی‌مبالاتی اوست، مسبب وقوع حادثه و مرگ قربانیان محسوب می‌شود و قابل تعقیب کیفری و در نهایت موظف به پرداخت دیه است.

۵-۳-۲. پیگیری مسئولیت کیفری دولت و آثار آن

عمده‌ترین سازوکار پیگیری کیفری مسئولیت دولت، تعقیب از طریق طرح مسئولیت کیفری در دادگاه‌های بین‌المللی از جمله، دیوان بین‌المللی دادگستری است و زمانی امکان‌پذیر است که دولتی مرتکب نقض اصول و تعهدات بین‌المللی شده باشد. «شلیک پدافند هوایی نیروهای مسلح ایران به هواپیمای مسافربری اوکراینی، به‌واقع نقض تعهدات بین‌المللی

تصمیم شورای ایکائو، موضوع را در دیوان بین‌المللی دادگستری مطرح و پیگیری نمایند» (امینی و دیگران، ۱۳۹۹، ۵۴).

به دلیل اینکه از سویی دولت ایران، به مثابه دولت متبوع متهم بروز حادثه و نیز دولت محل ارتکاب جرم، طرف اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری نیست و از سویی دیگر، دولت اوکراین نیز، به عنوان دولت محل ثبت هواپیما، طرف اساسنامه دیوان نیست، دیوان نمی‌تواند بررسی در مورد این پرونده را بپذیرد. بر این مبنا، بررسی مسئولیت کیفری عاملان این سانحه از طریق دیوان کیفری بین‌المللی، در ظاهر و در نگاه نخست امکان‌پذیر نیست؛ اما دیگر دولت‌ها که از این سانحه متضرر شده‌اند، می‌توانند با توجه به صلاحیت‌های چهارگانه دیوان در حوزه نسل‌کشی، جنایت جنگی، جنایت علیه بشریت و جرم تجاوز، ادعا کنند که بروز این سانحه هوایی از مصادیق جنایت علیه بشریت است و با استفاده از این ترفند، به تشکیل پرونده برای عاملان این سانحه در دیوان اقدام کنند. از این نکته مهم نباید غافل شد که با توجه به اینکه دولت ایران تأکید کرده است که بروز این سانحه ناشی از خطای انسانی در تشخیص هواپیمای مسافربری از موشک کروز و به دلیل اشتباه و بدون قصد و آگاهی مسجل عاملان بوده است، پایه‌های تحقق مسئولیت کیفری متزلزل می‌شود و دولت ایران می‌تواند با تأکید بر این موضوع، تحقق مسئولیت کیفری بین‌المللی برای خود را مخدوش کند و در عمل، مانع از آن شود که پرونده این سانحه زیر عنوان جنایت علیه بشریت، به دیوان ارجاع و رسیدگی شود.

به تعبیری دیگر باید تصریح کرد که محدودیت‌های صلاحیتی در خصوص اعمال صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری در این خصوص وجود دارد. با این حال، اگر تأخیر در رسیدگی از سوی مقامات نظامی ایرانی یا رسیدگی نمایشی و عدم انجام یک رسیدگی بی‌طرفانه را شاهد باشیم، امکان اعمال صلاحیت دیوان با طرح ادعایی مبنی بر ناتوانی یا عدم تمایل دادگاه ملی در رسیدگی به این پرونده، فراهم می‌شود.

در مورد آثار احراز مسئولیت کیفری بین‌المللی برای دولت ایران، باید تصریح کرد که پیگیری‌های حقوقی دو نتیجه را در پی خواهد داشت: ۱. قبول مسئولیت از سوی دولت ایران و پذیرش پرداخت غرامت؛ ۲. عدم پذیرش مسئولیت در قبال این سانحه و ایجاد مسئولیت بین‌المللی مضاعف برای خود.

دولت ایران مسئولیت در قبال این سانحه هوایی را پذیرفته است. بی‌شک، پذیرش مسئولیت سانحه هواپیمای مسافربری اوکراینی از سوی ایران، تعهد به جبران خسارت را برای آن ایجاد و ایجاب می‌کند؛ زیرا از منظر اصول تعریف‌شده در کنوانسیون‌های مونترال و ورشو، «یکی از مواقعی که اگر حادثه‌ای اتفاق بیفتد، خسارت زیان‌دیده باید جبران شود، وقتی است که حادثه در حین پرواز اتفاق افتاده باشد و این قاعده اشاره به آن دارد که از زمانی که پرواز هواپیما شروع می‌شود تا خاتمه پرواز، با توجه به آنکه هواپیما در حال پرواز تلقی می‌گردد، لذا خسارت‌های وارده باید جبران گردد». مبنای این جبران و پرداخت غرامت، همان‌گونه که پیش‌تر ذکر شد، اصول و قواعد تعیین‌شده در قالب کنوانسیون مونترال و ورشو است. اسناد بین‌المللی متعددی در این باره

اگر یکی از شرایط فوق وجود نداشته باشد، برای مثال مسافری قصد سوار شدن به هواپیما در پرواز بین‌المللی را داشته باشد؛ ولی یکی از کشورهای مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون‌های مونترال یا ورشو نباشد و نیز اگر حمل‌ونقل به وسیله یک هواپیمای دولتی و به صورت مجانی صورت گرفته باشد و ... کنوانسیون‌های مذکور در این باره مبنای حقوقی ندارند و قابل اجرا نیستند (جباری، ۱۳۸۹، ۸۰).

در سانه هوایی مورد بحث در این نوشتار، شرایط مذکور به چشم نمی‌خورد؛ اما چنین تلقی‌ای مانع از آن نمی‌شود که این کنوانسیون‌ها در تحلیل حقوقی این سانه، محلی از اعراب نداشته باشند. آنچه در این مورد مسلم است این است که مسئولیت متصدی حمل‌ونقل بی اثر می‌شود و این مسئولیت بر اشخاص حقیقی و حقوقی دیگر قابلیت تحمیل پیدا می‌کند؛ اما در تعیین آثار احراز مسئولیت (پرداخت غرامت) هم‌چنان کنوانسیون‌های مذکور مبنا هستند. طبق کنوانسیون ورشو، مسئولیت در قبال هر مسافر ۱۲۵ هزار فرانک فرانسه و در قبال هر کیلوگرم بار مسافر ۲۵۰ فرانک است؛ اما بر مبنای تصریح کنوانسیون مونترال، مسئولیت در قبال هر مسافر ۱۰۰ هزار «حق برداشت ویژه یا اسی.دی.آر» و در قبال هر کیلوگرم بار مسافر ۱۷ «اس.دی.آر» است. امروزه بر مبنای اصلاحات اعمال شده در متن این کنوانسیون، مسئولیت در قبال هر مسافر تا سقف ۱۲۸ هزار و در قبال هر کیلوگرم بار مسافر به ۲۱ «اس.دی.آر» افزایش پیدا کرده است.

برخلاف آنکه رژیم حقوقی پرداخت غرامت در اسناد بین‌المللی دو کنوانسیون مذکور تعیین و به تصویب رسیده است و همواره در سوانح هوایی مبنای عملکرد

مبنا هستند که از آن جمله می‌توان به کنوانسیون رم، مونترال، ورشو و.. اشاره کرد. متناسب با موضوع پژوهش حاضر، تنها کنوانسیون مونترال و ورشو، مبنای تعیین غرامت می‌باید لحاظ شود؛ زیرا کنوانسیون رم در اصل یک رژیم مسئولیت محدود را تعیین کرده است و هدف اصلی آن، حصول اطمینان از پرداخت غرامت مناسب و کافی به اشخاصی است که بر روی زمین متحمل خسارت جانی و مالی ناشی از پرواز هواپیمای خارجی می‌شوند (آن دمچ، ۱۹۵۲). دو کنوانسیون مونترال و ورشو، تنها اسنادی هستند که در حوزه هواپیمایی کشوری نیز میزان غرامت را مورد توجه قرار می‌دهند، لذا همواره در سوانح هوایی مطمح نظر هستند. «بر مبنای این دو کنوانسیون، خسارت‌های قابل جبران و قابل مطالبه صرفاً خسارت‌هایی است که به علت یک واقعه یا رویداد غیر منتظره یا غیر معمول ایجاد شده باشد» (جباری، ۱۳۸۹، ۸۳). «و این دو کنوانسیون، در تمامی موارد ورود خسارت ناشی از حمل‌ونقل هوایی، شرکت هواپیمایی (متصدی حمل‌ونقل) را مسئول جبران خسارت‌های وارده در موارد فوت و صدمات جسمی به مسافران قلمداد می‌نمایند» (کنونشن ورشو، ۱۹۲۹، ۱۷؛ کنونشن مونترال، ۱۹۹۹، ۱۷). این قاعده منوط بر آن است که حادثه‌ای در هواپیما و یا به هنگام سوار یا پیاده شدن از هواپیما رخ دهد و مسافری دچار حادثه شود و مجروح یا فوت شود و حمل‌ونقل مزبور بین‌المللی باشد و با هواپیما و توسط یک مؤسسه حمل‌ونقل هوایی انجام گرفته باشد و نیز اینکه کشورهای مبدأ و مقصد عضو کنوانسیون مربوطه باشند (بند ۱ ماده ۱ کنوانسیون مونترال).

شرکت هواپیمایی اثبات کند که همه اقدامهای ضروری برای اجتناب از ورود خسارت از سوی او و نمایندگان او اتخاذ شده است، مسئولیتی متوجه آن نخواهد بود». که در این سانحه نیز، شرکت هواپیمایی اوکراینی موفق به اثبات این موضوع شده است؛ لذا مسئولیت از شرکت اوکراینی ساقط و متوجه کشور محل وقوع سانحه می‌شود و ایران مسئول به پرداخت غرامت به بازماندگان است.

«در پرداخت غرامت نکته حائز اهمیت آن است که هرچند این هواپیما دارای بیمه‌نامه معتبر از یک شرکت اوکراینی بوده که شامل بیمه بدنه هواپیما، بیمه سرنشینان و اموال آنها و بیمه اموال و افراد ثالثی است که در محل سقوط هواپیما دچار خسارت می‌شوند؛ اما در کنار غرامت‌های متداول در عرصه بین‌المللی و غرامت مقرر در بیمه‌نامه هواپیمای مسافربری اوکراینی، دولت ایران ملزم است غرامت‌های متمایزی را نسبت به قربانیان ایرانی و غیر ایرانی مورد توجه قرار دهد و در تعیین و پرداخت این غرامات، باید وضعیت قربانیان ایرانی و غیر ایرانی مورد توجه باشد» (امینی و دیگران، ۱۳۹۹، ۴۸). بدین ترتیب که در خصوص جان‌باختگان ایرانی، پرداخت دیه را در دستور کار داشته باشد و در خصوص جان‌باختگان غیر ایرانی، متناسب با قوانین آن کشورها، عمل شود.

۶. نتیجه

چگونگی جبران این خسارات در مسئولیت قراردادی در هر دو صورت مبتنی بر شرایط قرارداد است که در کنوانسیون ورشو و اصلاحات بعدی آن به تفصیل

قلمداد می‌شوند، همواره دولت‌ها با چالش‌هایی نیز مواجه هستند و تعیین مبنای پرداخت غرامت محلی از اختلاف و تنش می‌شود. در خصوص سانحه‌ای که در آسمان ایران برای هواپیمای خطوط هوایی اوکراین رخ داده است نیز این قبیل چالش‌ها و اختلاف نظرها به چشم می‌خورد. از آن باب که «دولت ایران به‌عنوان دولت محل وقوع سانحه و دولت مسبب ورود خسارت، عضو کنوانسیون ورشو و دولت اوکراین به‌عنوان دولت محل ثبت هواپیما و دولت متبوع شرکت هواپیمایی، عضو کنوانسیون مونترال است که این وضعیت، ادعای متفاوتی را در خصوص قانون قابل اعمال در تعیین میزان غرامت جان‌باختگان و خسارات وارده در پی داشته است» (اسماعیلی، ۱۳۹۸، ۳۱۱). از سویی دیگر، سرنشینان این پرواز مانند سایر پروازها، واجد بیمه از سوی یک شرکت بیمه‌گذار بوده‌اند که به محض اقدام به خرید بلیت از شرکت هواپیمایی و به تبع آن انعقاد قرارداد حمل‌ونقل، شامل حال مسافران شده است و در آن قیودی در مورد میزان غرامت وجود دارد و میزان مسئولیت بیمه‌گر در سوانح پروازی را مشخص و تعیین کرده است (فخاری و دیگران، ۱۳۸۶، ۲۰۶) که همواره لزوماً مطابق با تعهدات معاهداتی در این خصوص نیست.

در خصوص سانحه هواپیمایی اوکراینی باید خاطرنشان کرد که «هرچند بر طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی دوگانه مذکور (مونترال و ورشو)، در سوانح مربوط به هواپیمای مسافربری، شرکت هواپیمایی مسئول پرداخت غرامت است؛ اما یک استثنا در این خصوص وجود دارد که نتیجه امر را به‌گونه‌ای دیگر رقم می‌زند. این استثنا مبنی بر آن است که اگر

مورد بررسی و حکم قرار گرفت است. در سایر مقررات قانونی و سیستم حقوقی داخلی جبران خسارات مالی و غیر مالی از یکدیگر تفکیک شده‌اند و خسارات نوع اول (مالی) تابع مقررات قانون مدنی و مباحث مربوط به قواعد عمومی معاملات و نقض تعهدات و شروط معاملات و حسب مورد مسئولیت مدنی و خسارات نوع دوم (بدنی) ناشی از فوت یا نقص عضو و جراحات تابع مقررات مربوط به شبه جرائم و قانون دیات هستند. بنابراین پذیرش مقررات کنوانسیون ورشو در حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمای داخلی از این جهت نیز منشأ تغییراتی در قوانین حاکم بر دعاوی مالی و بدنی ناشی از سوانح هوایی خواهد بود.

بروز سانحه هوایی برای هواپیمای اوکراینی در سال ۲۰۲۰ در آسمان ایران که منتسب به پدافند هوایی و اقدام مبتنی بر اشتباه اپراتور مربوطه بوده است در کنار مسئولیت کیفری که برای عامل این سانحه در پی داشته است در عمل به دولت ایران نیز قابلیت انتشار دارد و زمینه‌ساز طرح مسئولیت برای دولت‌ها است. به این دلیل که اصولاً در جرائم ارتكابی توسط نیروهای مسلح، اثر جرائم ارتكابی، در کنار عامل فردی، به دولت متبوع بازگشت دارد. از سویی دیگر، با توجه به آنکه بروز این حادثه در آسمان ایران آن‌هم برای هواپیمایی مسافربری با قریب به ۱۷۶ مسافر، تعهدات بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران از جمله تعهدات به موجب کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشور را نقض کرده است. اگرچه عامل انسانی پدافند نیروی مسلح ایران در این سانحه مسئول مستقیم تلقی و واجد مسئولیت کیفری شناخته شده است و ملزم به پرداخت دیه جان‌باختگان و پرداخت خسارات مالی انهدام

هواپیمای مسافربری است، دولت ایران نیز واجد مسئولیت در این خصوص است. هرچند در سانحه مذکور، دولت ایران به سبب آنکه اتباع خود را در این سانحه از دست داده است، خود یکی از بزه‌دیدگان حادثه قلمداد می‌شود، جایگاه بزه‌دیدگی، هرگز سبب عدم طرح مسئولیت برای دولت ایران نیست. افزون‌بر اینکه تعقیب و محاکمه اشخاص دخیل در سرنگونی هواپیمای اوکراینی در دادگاه‌های صالحه جمهوری اسلامی ایران، صرفاً باعث تخفیف مسئولیت دولت ایران خواهد شد و به هیچ‌وجه مسئولیت مستقل دولت را منتفی نمی‌سازد و مسئولیت دولت، به هیچ‌وجه تحت‌الشعاع تنبیه و مجازات اشخاص خاطی قرار نخواهد گرفت. در نتیجه همواره این امکان برای هر یک از دولت‌های متبوع جان‌باختگان این سانحه فراهم است که با پیگیری سازوکار پیش‌بینی‌شده در قالب کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری، این مسئله را تا طرح دعوا در دادگاه‌های بین‌المللی و دریافت غرامت، پیگیری کنند و در این میان، دولت ایران نیز ملزم است در مورد خسارات جانی این سانحه، طبق استانداردهای جهانی مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی در خصوص پرداخت غرامت اقدام کند. چرا که استناد به معیارها و معاذیر مندرج در قوانین ایران، به‌خصوص در حوزه دیه، کامل منتفی است و در این مورد، نظر به اینکه جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مونترال که سند مؤخر بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی است، نپیوسته است و صرفاً به کنوانسیون ورشو ملحق شده است، مهم‌ترین منبع در رسیدگی به خسارات ناشی از سوانح هوایی در قبال مسافران قواعد تعیین‌شده در کنوانسیون

ورشو است و کنوانسیون مونترال در ایران لازم‌الاتباع نیست.

با توجه به اینکه در سانحه هواپیمای اوکراینی، دولت ایران در بیانیه‌های سیاسی - بین‌المللی که منتشر کرد، مسئولیت خود را در این باره مورد پذیرش قرار داد و بر پرداخت غرامت به بازماندگان سانحه تصریح کرد، بدین طریق تا به امروز مانع از طرح حقوقی مسئولیت کیفری بین‌المللی خود در دادگاه‌های بین‌المللی از جمله دیوان دادگستری و دیوان کیفری بین‌المللی شده است و چنانچه بر تعهدات خود در این باره پایبند بماند، امکان طرح حقوقی مسئولیت کیفری برای دولت ایران را باید کان لم یکن تلقی کرد.

۷. سهم نویسندگان

همه نویسندگان در تهیه این پژوهش به‌طور برابر شرکت داشته‌اند.

۸. تضاد منافع

در نگارش این مقاله هیچ‌گونه تضاد منافع وجود ندارد.

منابع

فارسی

- صراف‌زاده، علی‌اصغر؛ مدنی، امیرمحسن، «سوانح هوایی و تأثیر آن بر توسعه صنعت گردشگری ایران در عرصه جهانی»، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، شماره چهارم، ۱۳۹۰.

- علوی، سیدمحمد؛ هادیان، مهدی؛ اسماعیلی، محمد، «مسئولیت کیفری ناشی از سوانح هوایی به وسیله پروازهای نظامی»، فصلنامه علوم و فنون نظامی، شماره چهل و هفتم، ۱۳۹۸.

- فخاری، امیرحسین؛ محمدزاده، مسلم، «ارکان تحقق مسئولیت قراردادی متصدی حمل‌ونقل هوایی در برابر مسافر در سیستم ورشو و کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹»، نشریه پژوهش‌نامه حقوق اسلامی، شماره بیست‌وپنجم، ۱۳۸۶.

- کاظمی، حمید؛ آسیابی پورایمانی، ناصر، «جبران خسارت سوانح هوایی در حقوق بین‌الملل با تأکید بر سانحه هوایی پرواز ۷۵۲ اوکراینی»، نشریه تحقیقات حقوقی، دوره بیت‌وپنجم، شماره نودونهم، پاییز ۱۴۰۱.

- کمائی، مریم؛ بیک‌زاده، علی؛ فتیلی، صادق، «بررسی صلاحیت دادگاه‌های ایران در رسیدگی به سانحه هواپیمای اوکراینی»، مجله تمدن حقوقی، شماره یازدهم، تابستان ۱۴۰۱.

- محمدخانی، عباس، عنصر روانی جرم، جلد اول، چاپ اول، تهران، انتشارات میزان، ۱۳۹۴.

- مصدق، محمد، شرح قانون مجازات جرائم نیروهای مسلح، چاپ اول، تهران، انتشارات جنگل، ۱۳۹۰.

- اسماعیلی، شیوا، «بررسی مسئولیت حقوقی ناشی از سقوط هواپیمای مسافربری در حقوق ایران و اسناد بین‌المللی»، فصلنامه بین‌المللی قانون یار، شماره نهم، ۱۳۹۸.

- امینی، اعظم؛ بذار، وحید، «جنبه حقوقی سانحه هوایی هشتم ژانویه ۲۰۲۰ مربوط به پرواز شماره ۷۵۲ شرکت هواپیمایی اوکراین»، فصلنامه مطالعات حقوقی، شماره دوم، ۱۳۹۹.

- جباری، منصور، «قانون قابل اجرا در حمل‌ونقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی - ۱۳۰ (۱۳۸۴)»، مجله پژوهش‌های حقوقی، شماره نهم، ۱۳۸۹.

- جزایری، سیدعباس؛ قانندی، امیر، «ابعاد مسئولیت‌های حقوقی مربوط به سقوط هواپیمای اوکراینی»، فصلنامه علمی فقه و حقوق نوین، شماره چهارم، ۱۳۹۹.

- دلخوش، علیرضا، «جنبه‌های گوناگون مسئولیت در حقوق بین‌الملل کیفری»، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره چهل‌وچهارم، ۱۳۹۰.

- سلمان‌زاده، جعفر، «بررسی فقهی حقوقی موارد دفاع شرکت‌های هواپیمایی در دعاوی سوانح هوایی (کنوانسیون ورشو - مونترال)»، فصلنامه مطالعات فقه و حقوق اسلامی، شماره بیست‌وسوم، ۱۳۹۹.

- سلیمی، صادق، چکیده حقوق جزایی عمومی، چاپ اول، تهران، انتشارات جنگل، ۱۳۹۸.

لاتین

-Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on The Surface, Rome, 1952.

-Montreal Convention, at:
<https://www.iata.org>, 1999.

-Warsaw Convention, at:
<https://www.jus.uio.no>, 1929.