

بررسی حقوقی مسئولیت شرکت اوکراین اینترنت‌شنال ایرلاینز و کشور ایران

در سانسحه پرواز شماره ۷۵۲ اوکراین در سال ۲۰۲۰

کاوه 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، دقایقی 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 اینترنت‌شنال 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 اینترنت‌شنال 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 اینترنت‌شنال.

^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 تأسف 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 اینترنت‌شنال 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 پرتنشی، 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 می باشد خواهیم داشت. فرض بفرمایید چند شخص به صورت پیاده با سرعت وارد آزاد راه می شوند و در این بین چند خودرو با آنها برخورد می نمایند. و فوت می نمایند. قوانین و آیین نامه ها در این خصوص چه نظری دارند؟ چه کسی مقصر می داند؟ آیا خودروها مقصر هستند یا عابری که بدون اینکه حق ورود به بزرگراه را نداشته اند؟ 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 کالاهای 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 کالاهای



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: ۵۸-۳۵). 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، قلمروی 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، پرستایکو، در توثیتی 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. (عبدالهی و شافع، ۱۳۸۶، ۱۶۶).



دعای 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 دعاوی 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 مسافرت، 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 آمریکا و آماده باش کامل، و فعال بودن پدافند هوایی، شرکت هواپیمایی اوکراین اینترنتشال 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 ۳۳، 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



CITATION: Zarei v Iran, 2021 ONSC 3377
COURT FILE NO.: CV-20-635078
DATE: 20210520

ONTARIO

SUPERIOR COURT OF JUSTICE

B E T W E E N:

**MEHRZAD ZAREI personally and on behalf of the Estate of ARAD
ZAREI deceased or as Personal Representative of ARAD ZAREI
deceased and**

**SHAHIN MOGHADDAM personally and on behalf of the Estate of
SHAKIBA FEGHAHATI deceased or as Personal Representative of
SHAKIBA FEGHAHATI deceased and on behalf of the Estate of
ROSTIN MOGHADDAM deceased or as Personal Representative of
ROSTIN MOGHADDAM deceased and**

**ALI GORJI, personally and on behalf of the Estate of POUNEH
GORJI deceased or as Personal Representative of POUNEH GORJI
deceased and on behalf of the Estate of ARASH POURZARRADI
deceased or as Personal Representative of ARASH POURZARRADI
deceased and**

JOHN DOE, JANE DOE, BILL DOE and SAM DOE

Plaintiffs

-and-

**ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN, ISLAMIC REVOLUTIONARY
GUARD CORPS, aka ARMY OF THE GUARDIANS OF THE
ISLAMIC REVOLUTION also known as IRANIAN
REVOLUTIONARY GUARD CORPS, IRANIAN ARMED FORCES
aka ARMED FORCES OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN,
ALI KHAMENEI also known as SUPREME LEADER OF IRAN,
MOHAMMAD BAGHERI also known as MOHAMMAD-HOSSEIN
AFSHORDI, HOSSEIN SALAMI, SEYYED ABDOLRAHIM
MOUSAVI and AMIR ALI HAJIZADEH**

Defendants

BEFORE: Justice Edward Belobaba

COUNSEL: *Mark H. Arnold and Jonah Arnold* for the Plaintiffs¹

No one appearing for the Defendants noted in default

HEARD: In writing

Motion for Default Judgment – Liability

[1] The plaintiffs move for default judgment in this action against the Islamic Republic of Iran, the Islamic Revolutionary Guard Corps and the other named Iranian defendants to establish their liability for shooting down Ukraine International Airline Flight PS 752 on January 8, 2020. The missile attacks destroyed the aircraft and killed all 167 passengers and 9 crew on board, including family members of the plaintiffs.

[2] Normally, where a defendant fails to defend and is noted in default (as happened here) the defendant is deemed under Rule 19.02 to admit the truth of the allegations of fact made in the claim. Here, however, the primary defendant is a foreign state. Under section 3(1) of the *State Immunity Act*,² a foreign state is immune from the jurisdiction of any court in Canada “except as provided” by this Act. Section 3(2) of the SIA makes clear that the state immunity protection extends even to a foreign state that has been noted in default:

In any proceedings before a court, the court shall give effect to the immunity conferred on a foreign state by subsection (1) notwithstanding that the state has failed to take any step in the proceedings.

[3] Therefore, it is not enough that the defendant state has been noted in default. The plaintiffs must satisfy the court that its action against Iran is permitted under federal legislation and if so, that liability and damages can be established.

¹ I note that Mr. Zafir Jetha-Rattani, a law student at Osgoode Hall Law School, is also a member of the plaintiffs’ legal team.

² *State Immunity Act*, R.S.C., 1985, c. S-18.

[4] In a procedural Order dated January 25, 2021, Sanderson J. directed that the motion for default judgment establishing liability be heard in writing. If liability is established, the plaintiffs will then seek a judgment on damages.

[5] The *State Immunity Act*, together with its companion enactment, the *Justice for Victims of Terrorism Act*³ permit civil claims against foreign states where the losses sustained were caused by the state's "commercial activity" and, in more limited circumstances, "terrorist activity". The plaintiffs focus on the "terrorist activity" exception. In their Fresh as Amended Statement of Claim, they allege that the Iranian defendants' attack on Flight 752 was an intentional act of terrorism.

[6] As I explain further below, any such judicial finding must satisfy the statutory requirements set out in the SIA, the JVTA and the *Criminal Code*.⁴

[7] I am assisted in this regard by the expert reports filed by Dr. Bahman Jeldi of the Canadian Society for Persian Studies and Mr. Alireza Nader, Senior Fellow at the Washington-based Foundation for the Defense of Democracies. Both Dr. Jeldi and Mr. Nader are qualified experts on Iranian political and military matters: see my rulings in the attached Appendix.

[8] I will briefly set out the background.

Background

[9] The actual events of January 8, 2020 are not in dispute. The grim chronology, as set out in numerous international reports and media investigations, can be summarized as follows.

[10] Ukraine International Airlines Flight PS 752 (a Boeing 737-800) was shot down by two Islamic Revolutionary Guard Corps ("IRGC") Tor M-1 missiles shortly after departing Tehran for Kiev. The first missile hit at 6:15 a.m., the second about 30 seconds later. Engulfed in flames, Flight 752 turned to return to the airport and continued flying for another four minutes. Then it crashed. All 167 passengers (55 Canadian citizens, 30 permanent residents and 53 others on their way to Canada) and 9 crew were killed.

[11] After several days, the IRGC publicly admitted responsibility for the crash, blaming human error. The commander of the IRGC Aerospace Force said a defense system operator mistook the passenger jet for a cruise missile. Iranian media offered two

³ *Justice for Victims of Terrorism Act*, S.C. 2010, c.1, s.2.

⁴ R.S.C. 1970, c. C-34, as am.

explanations: that it was a mistake made by a junior IRGC officer operating the missile system or the result of electronic warfare by the U.S. Army that caused the missile system to see the Boeing 737-800 airplane as a U.S. cruise missile.

The plaintiffs

[12] Four plaintiffs bring this action as personal or estate representatives of the named deceased and as their surviving family members.

[13] Merzhad Zarei lost his 18-year-old son, Arad, and sues on his behalf. Shahin Moghaddam lost his wife Shakiba and their son Rossitin. Ali Gorji lost his niece Poure and her husband Arash. They were newlyweds. The fourth plaintiff, Jane Doe, was also newly married. She had intended to take Flight 752 with her husband but was unable to obtain a visa in time for the flight. Ms. Doe asks for anonymity for fear of reprisal from the defendants. I grant this request for the reasons set out in the Appendix.

[14] Counsel advises that the three remaining Does are place-holders for plaintiffs who fear similar reprisals and may be added to the action.

[15] I am satisfied on the evidence that the three named plaintiffs are Canadian citizens or permanent residents of Canada. Jane Doe is a Canadian refugee claimant. The plaintiffs, their deceased family members and this action all have a real and substantial connection to Canada. In addition to claiming damages for terrorism, they also plead losses sustained under Section 61 of the *Family Law Act*.⁵

[16] The nature and extent of the damages claims is not part of this motion for default judgment on liability. Damages will be addressed in a subsequent proceeding.

Service of the claims on defendants

[17] The Statement of Claim was issued on January 24, 2020 and forwarded to Global Affairs Canada on January 28, 2020, to be served on the defendants. Under s. 9 of the *SIA*, the Canadian Minister of Foreign Affairs (Global Affairs Canada) is authorized to serve such claims on foreign state defendants. Eventually, service was achieved. GAC confirmed serving the claim and issued a Certificate of Service on September 1, 2020.

[18] In his Order of October 5, 2020, Master McGraw directed that Statements of Defence be delivered by November 13, 2020, failing which the defendants could be noted in default. The defendants were noted in default on December 21, 2020.

⁵ R.S.O. 1990, c. F.3.

The applicable legislation

[19] In 2012, Canada amended the SIA and enacted the JVTa to address the growing threat of international terrorism. As the Court of Appeal noted in *Tracy v Iran*,⁶ it was Parliament's intention "to carve out a new exception to state immunity for the purposes of (i) deterring terrorism and (ii) making it easier for plaintiffs to make claims against states that support terrorism and that have assets in Canada that could assist in satisfying a judgment".⁷

[20] The amended SIA allows the federal Cabinet to "list" foreign states or entities that are supporters of terrorism. Section 6.1(1) provides that a listed state or entity "is not immune from the jurisdiction of a court in proceedings against it for its support of terrorism". If a foreign state or entity is listed as a supporter of terrorism, the immunity against lawsuits is lifted under the JVTa.

[21] Section 4(1) of the JVTa creates a civil cause of action for claims against listed supporters of terrorism if the actions of the foreign state or entity that caused loss or damage are actions that are terrorism offences as set out in the *Criminal Code*. Section 4(1) of the JVTa provides as follows:

Any person that has suffered loss or damage in or outside Canada on or after January 1, 1985 as a result of an act or omission that is, or had it been committed in Canada would be, punishable under Part II.1 of the *Criminal Code*, may, in any court of competent jurisdiction, bring an action to recover an amount equal to the loss or damage proved to have been suffered by the person and obtain any additional amount that the court may allow, from any of the following:

...

(b) a foreign state whose immunity is lifted under section 6.1 of the *State Immunity Act*, or listed entity or other person that ... committed an act or omission that is, or had it been committed in Canada would be, punishable under any of ss. 83.02 to 83.04 and 83.18 to 83.23 of the *Criminal Code*.

⁶ *Tracy v. Iran (Information and Security)*, 2017 ONCA 549.

⁷ *Ibid.*, at para. 52.

[22] On September 7, 2012 under Section 6.1(2) of the *SIA* and the requisite Order-in-Council, the Islamic Republic of Iran was listed as a foreign state sponsor of terrorism and remains so to this day.⁸

[23] As the Court of Appeal explained in *Tracy v Iran*:⁹

A plain reading of the *JVTA*, together with the contemporaneous amendments to the *SIA*, establishes that Iran's immunity from civil proceedings related to terrorism was lifted in September 2012, exposing them to liability for acts of terrorism they supported that occurred on or after January 1, 1985.

[24] Although the *JVTA* itself does not explicitly state that only foreign states on the list established by the Cabinet under s. 6.1(2) of the *State Immunity Act* may be sued using the cause of action described in s. 4(1) of the *JVTA*, the practical effect of the amendments introduced by the *SIA* is that only listed foreign states may be sued. This is because the amendments to the *SIA* create an exception to state immunity only for listed states that support terrorism.¹⁰

[25] Section 2 of the *SIA* defines "terrorist activity":

Terrorist activity in respect of a foreign state has the same meaning as in subsection 83.01(1) of the *Criminal Code* provided that a foreign state set out on the list referred to in subsection 6.1(2) does the act or omission on or after January 1, 1985.

[26] Under the amended *SIA* and the *JVTA*, the plaintiffs are permitted to sue the Iranian defendants for shooting down Flight 752 if they can establish that the missile attacks were actions that would be punishable in Canada under any of ss. 83.02 to 83.04 and 83.18 to 83.23 of the *Criminal Code*.

[27] Section 83.02 (a) is the most relevant herein:

83.02 Every person is guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for a term of not more than 10 years who, directly or indirectly, wilfully and without lawful justification or excuse, provides

⁸ *Order Establishing a List of Foreign State Supporters of Terrorism*, S.O.R. 2012-170.

⁹ *Supra*, note 6, at para. 46.

¹⁰ *Ibid.*, at para. 53.

... property intending that it be used or knowing that it will be used, in whole or in part, in order to carry out

(a) an act or omission that constitutes an offence referred to in subparagraphs (a)(i) to (ix) of the definition of terrorist activity in subsection 83.01(1);

[28] Section 83.01(1) of the *Criminal Code* defines “terrorist activity”. The civil aviation dimension in this definition and the corresponding provisions that best apply on the facts herein are set out in s. 83.01(1)(a)(ii) which links to ss. 7(2) and 77 as follows:

83.01(1)(a) An act or omission that is committed in or outside Canada and that, if committed in Canada, is one of the following offences:

...

(ii) the offences referred to in subsection 7(2) that implement the *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civilian Aviation*, signed at Montréal on September 23, 1971...

7(2) Notwithstanding this Act or any other Act, everyone who ... (b) in relation to an aircraft in service, commits an act or omission outside Canada that if committed in Canada would be an offence against any of paragraphs 77 (c), (d) or (g) ...

77(c) Everyone who ... causes damage to an aircraft in service that renders the aircraft incapable of flight or that is likely to endanger the safety of the aircraft in flight... is guilty of an indictable offence and liable to imprisonment for life.

[29] The definition of “terrorist activity” in s. 83.01(1) of the *Criminal Code* concludes by making clear that the definition does not include acts committed during “an armed conflict” that accords with customary international law:

... for greater certainty, [“terrorist activity”] does not include an act or omission that is committed during an armed conflict and that, at the time and in the place of its commission, is in accordance with customary international law or conventional international law applicable to the conflict, or the activities undertaken by military forces of a state in the exercise of their official duties, to the extent that those activities are governed by other rules of international law.

[30] I pause here to note that the plaintiffs also plead the more conventional understanding of “terrorist activity” as defined in s. 83.01(1)(b) — an act or omission that is committed for “a political, religious or ideological purpose, objective or cause with the intention of intimidating the public ... with regard to its security ...”.

[31] This case however, involves the shooting down of a civilian passenger plane. Therefore, the definition of “terrorist activity” as set out in s. 83.01(1)(a), which explicitly deals with civil aviation, provides a sufficient platform for analysis.

[32] Because this is a civil action, the applicable burden of proof is balance of probabilities.¹¹

Two issues

[33] As already noted, the actual events of January 8, 2020 are not in dispute — the defendants shot down a civilian passenger jet, Ukrainian Airlines Flight 752, with two missiles spaced 30 seconds apart, killing all onboard.

[34] The applicable law, as set out above, requires that the court focus on two issues: (i) whether the missile attacks were intentional;¹² and (ii) whether these actions occurred during an armed conflict. Both questions can be answered on the balance of probabilities.

[35] For the reasons that follow, I answer both questions in favour of the plaintiffs. The plaintiffs have established on a balance of probabilities that the missiles were launched intentionally and during a time in which there was no armed conflict.

Analysis

(1) The missile attacks were intentional

[36] In the many reports that have studied the shoot-down of Flight 752, most researchers linked this deadly event to what had happened five days before.

[37] On January 3, 2020, the United States launched a drone strike killing terrorist Qasem Soleimani, Commander of the Islamic Revolutionary Guard Corps' Qods Force near Baghdad Airport in Iraq. U.S. officials reported that General Soleimani was planning imminent attacks on Americans and had to be stopped.

[38] The plaintiffs submit that the shoot-down of Flight 752 was Iran’s retaliation for the killing of Soleimani. They point to what Iran said in its *Final Report of the Aircraft Accident Investigation Board of the Islamic Republic of Iran* dated March 15, 2021. Iran itself suggested the linkage:

¹¹ *Tracy, supra*, note 6, at para. 65

¹² It is trite law that *mens rea* or ‘knowledge of wrongdoing’ is generally required for a criminal conviction — in this civil action, as already noted, this knowledge or intention requirement can be established on a balance of probabilities.

Iran strongly condemned the assassination (of Gen. Soleimani) and officially declared it a clear example of state terrorism, the responsibility for the consequences of which would rest entirely with the U.S. regime. *Iranian officials also vowed they would exact revenge on the U.S. action appropriately.* (Emphasis added).

[39] These comments are relevant but not determinative. The evidence that allows this court to find on a balance of probabilities that the missiles attacks on Flight 752 were intentional are the findings in the numerous reports that have studied the matter including the two expert reports filed by the plaintiffs.

[40] One example is the report of Ralph Goodale, Special Advisor to Canadian Prime Minister.¹³ The Goodale Report rejects Iran's claims of human and technical error and concludes that the Iranian claims are unsubstantiated. Those claims allege that the missile defense battery made a 107-degree directional error, that IRGC personnel lost all contact with the command center for several crucial seconds and the operators, "mistook a [130-foot] long commercial passenger jet taking off and ascending from east to west for some sort of threatening aircraft or missile coming in from west to east."

[41] Another example is the report of Agnes Callamard, Special Rapporteur to the United Nations Human Rights Council. The Callamard Report¹⁴ of February 23, 2021 examines the missile attacks in detail and also disputes the Iranian government's claims that the shooting down of Flight 752 was an "accident" due to "human error." The UN Special Rapporteur concludes that "the inconsistencies in the official explanations seem designed to create a maximum of confusion and a minimum of clarity. They seem contrived to mislead and bewilder".

[42] I rely mainly on the expert reports filed by the plaintiffs. The expert reports are detailed in their analyses and unequivocal in their conclusions. In the opinion of Dr. Jeldi, an Iranian analyst with the Canadian Society for Persian Studies, "the IRGC knew Flight PS 752 was a civilian airplane and purposefully shot it down with the intent to destroy it." Dr. Jeldi explains:

Considering the TOR-M1 advanced military capabilities, two radars and control system, pre-approved flight plans and control of the airspace resting with the IRGC, and the firing of not one, but two missiles, it is

¹³ Report of the Special Advisor to the Prime Minister, Government of Canada, *Flight 752: The Long Road to Transparency, Accountability and Justice*, (December 2020).

¹⁴ Agnes Callamard, *Mandate of Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary Executions*, (December 24, 2020) (AL IRN 28/2020).

not possible for two missiles to be fired by mistake as IRGC claims. There are multiple redundant systems and procedures to prevent accidental shooting of civilian aircraft. Also, the IRGC did not target the other aircraft in flight at the same time. The military in Iran controlled the airspace and aircraft within that space and knew that Ukraine International Airways PS 752 was a civil aircraft and was not hostile.

In my opinion, based upon the research I have conducted, the documents reviewed and listed and my experience, the Islamic Republic of Iran, IGRC and other parties listed as defendants in this claim planned and deliberately committed the intentional act of shooting down Ukrainian International Airlines PS 752 on January 8, 2020.

[43] This was also the conclusion of Elireza Nader, Senior Fellow at the Foundation for the Defense of Democracies:

It is my opinion that the IRGC's shoot down of PS752 was intentional. It is highly unlikely that the IRGC operators mistook PS752 for a U.S. missile as the Iranian government claims. It is highly unlikely that a technical "misalignment" or "human error" caused the IRGC operators to shoot down PS752. The firing of not one but two surface-to-air missiles at PS752 also reinforces the intentional nature of the IRGC's actions.

[44] Based on these national and international reports and in particular on the detailed analyses in the Jeldi and Nader expert reports, I find on a balance of probabilities that the missile attacks on Flight 752 were intentional.

(2) There was no "armed conflict"

[45] Likewise, I find on a balance of probabilities, that the "armed conflict" exception is not available to the defendants because there was no armed conflict in the region at the time in question.

[46] Strictly speaking, the onus is on the defendants to lead evidence of any such armed conflict. As the Supreme Court of Canada noted in *Khawaja*,¹⁵ the purpose of the "armed conflict" exception is to exempt conduct during an armed conflict that is in accordance with applicable international law. The "armed conflict" exception is only available as a defence. In a criminal trial, the onus is on the accused to raise the exception and provide a *prima facie* case that it applies.¹⁶

¹⁵ *R. v. Khawaja*, [2012] S.C.J. No 69.

¹⁶ *Ibid.*, at paras. 98-100.

[47] Here, the defendants have been noted in default. They are not before the court on this motion for default judgment. I can nonetheless make a finding on the “armed conflict” issue on a balance of probabilities based on the evidence adduced by the plaintiffs.

[48] As this court has noted, this particular finding can be based on “books, articles and the opinions of international law experts.”¹⁷ In the matter before me, I base my finding on the following reports and expert opinions.

[49] UN Special Rapporteur Agnès Callamard concluded in her report of August 15, 2020¹⁸ that there was no armed conflict in the region on or around January 8, 2020. She said this:

In the months preceding the [Soleimani] strike, neither the US nor Iran spoke of their being in armed conflict with the other... Following the Soleimani strike, the US administration officially declared that the “United States is not currently engaged in any use of force against Iran”, and that following the strike and Iran’s response, “there have been no further uses of force between Iran and the United States”. Iran’s Foreign Minister declared the strike an “act of terrorism”, and Iran promised revenge. But no action or statement has been made suggesting that either State considered themselves to be at war, either before or after the strike against General Soleimani.

[50] Messrs. Jeldi and Nader, the two Iran experts, also concluded that there was no armed conflict in the region during the time of the missile attacks on Flight 752. Dr. Jeldi stated the following:

Although there were skirmishes in the region between Iran and the United States of America surrounding the Soleimani incident, those skirmishes did not amount to an armed conflict between those countries

[51] After a detailed review of the evidence, Mr. Nader also concluded that there was no armed conflict in the region when Flight 752 was shot down.

¹⁷ *R. v. N.Y.*, 2008 CANLII 24543 (ONSC), at para. 77.

¹⁸ Agnès Callamard, *Use of Armed Drones for Targeted Killings A/HRC/44/38, Report of Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary Executions* (August 15, 2020) at Annex, Part II, paras. 24 and 39.

Conclusion

[52] I find on a balance of probabilities that the missile attacks on Flight 752 were intentional and directly caused the deaths of all onboard. I further find on a balance of probabilities that, at the time in question, there was no armed conflict in the region.

[53] The plaintiffs have established that the shooting down of Flight 752 by the defendants was an act of terrorism and constitutes “terrorist activity” under the SIA, the JVTA and the provisions of the *Criminal Code*, as discussed above.

[54] The plaintiffs are entitled to default judgment on liability.

Disposition

[55] The motion for default judgment on liability is granted.

[56] I shall remain seized with respect to the damages trial.

[57] The plaintiffs ask for \$157,569 in costs on a full indemnity basis. This costs request is inclusive of fees, disbursements and HST and covers all work done to date including the numerous court attendances. I have reviewed the costs outline and find it to be fair and reasonable.

[58] Under s. 131 of the *Courts of Justice Act*¹⁹ and Rule 57.01(4)(d) the court has the discretion to award the costs on an elevated basis not only for egregious conduct during the course of the litigation but also (albeit rarely) for egregious and blameworthy pre-litigation conduct.²⁰ As the Alberta Court of Appeal noted in *Pillar Resources*:

Where the positive misconduct of the party *which gives rise to the action is so blatant and is calculated to deliberately harm the other party*, then despite the technically proper conduct of the legal proceedings, the very fact that the action must be brought by an injured party to gain what was rightfully his in the face of an unreasonable denial is in itself positive misconduct deserving of indemnification whether punitive damages are awarded or not.²¹ (My emphasis).

¹⁹ R.S.O. 1990, c. C.43.

²⁰ *Hunt v. TD Securities Inc.* (2003), 66 O.R. (3d) 481 (C.A.) at para. 123; *Davies v Clarington (Municipality)*, 2009 ONCA 722 at para. 30.

²¹ *Pillar Resource Services Inc. v PrimeWest Energy Inc.* [2017] A.J. No. 41 (C.A.) at para. 89.

[59] In my view, the facts and findings herein fully support an award of costs on a full indemnity basis.

[60] Order to go accordingly.

Signed: Justice Edward P. Belobaba

Notwithstanding Rule 59.05, this Judgment [Order] is effective from the date it is made, and is enforceable without any need for entry and filing. In accordance with Rules 77.07(6) and 1.04, no formal Judgment [Order] need be entered and filed unless an appeal or a motion for leave to appeal is brought to an appellate court. Any party to this Judgment [Order] may nonetheless submit a formal Judgment [Order] for original signing, entry and filing when the Court returns to regular operations.

Date: May 20, 2021

Appendix: Procedural Rulings

The plaintiffs filed two procedural motions: the first deals with expert reports and the second deals with a request to seal a confidential affidavit and allow one of the plaintiffs to use the name “Jane Doe”.

The motion for an Order declaring the reports of Bahman Jeldi dated March 17, 2021 and Alireza Nader dated March 15, 2021 as expert reports is granted. Both are easily qualified as experts on Iran political and military matters. Mr. Jeldi is an Iranian Affairs Analyst with the Canadian Society for Persian Studies. Mr. Nader is a Senior Fellow at the Foundation for the Defense of Democracies, a specialist in Iranian issues and long-time advisor to the U.S. government. Both conclude their detailed analyses with the shared opinion that (i) the double-missile attack was intentional and (ii) the Islamic Republic of Iran and the United States were not engaged in an "armed conflict" as that term is known and understood at international law.

The third report, written by a senior and experienced Canadian airline pilot, repeats the “intention” conclusions in the other reports and is not required for the purposes of this decision.

The motion for an Order sealing the confidential affidavit of “Jane Doe” and allowing her to use this name in this proceeding is granted. I have reviewed the confidential

affidavit material. Jane Doe has a genuine and credible fear of reprisal against herself here in Canada and her family still in Iran. As she explains in her affidavit:

After Iran shot down PS 752, I was threatened by Iranian officials not to talk to any media about what happened and not to engage in any public protests. I feared for my life.

I have applied for refugee status in Canada. If I return to Iran, my life will be at risk. My participation as a plaintiff puts my life at further risk ...I have no plans to leave Canada and no plans to return to Iran. Canada is my new home.

I have asked to remain anonymous as a plaintiff. If I become known as a plaintiff my family in Iran will be in grave danger. I have a sister and a brother still living in Iran. My siblings are prominent Iranian citizens who hold top positions in their respective professions.

My brother and sister each advised me and I believe, a high-ranking officer of the defendant Islamic Revolutionary Guard Corps ("IRGC") contacted them multiple times over the past year. This IRGC officer threatened my family and me with arrest and jail time if we speak with the media, any foreigners, or engage in any political activity relating to the plane crash. My remaining family in Iran is under IRGC scrutiny because they are related to a person who lost his life when Iran shot the airplane down.

If I become known as a plaintiff, there is a real and substantial risk the Iranian regime will take members of my family into custody where they will face torture and or be killed by the Iranian regime. They will do this to silence me.
