

بررسی حقوقی قضیه سرنگونی هواپیمای ایرانی و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران

دکتر حسین نواده توپچی *

مورخ ۸۳/۸/۸

از نکات قابل ملاحظه در دوران جنگ تحمیلی عراق علیه ایران ، دخالت ایالات متحده در مسائل امنیتی منطقه به نفع عراق بود که عملاً در روند دفاعی جمهوری اسلامی ایران ، تأثیرات بسیار نامطلوبی به جا گذاشت. یکی از موارد درخور توجه ، حمله ی ناو وینسنس آمریکا به هواپیمای مسافربری ایران و سرنگونی آن است که با عنوان "دفاع مشروع" از ناوگان جنگی ایالات متحده در خلیج فارس اتفاق افتاد.

در این واقعه ایالات متحده به تفسیر موسع از دفاع مشروع متوسل شد- این اقدام سرآغاز بسیاری از اعمال یکجانبه ی آن دولت در عرصه بین المللی محسوب می شود- و سرنگونی هواپیما را نتیجه ی عدم پذیرش قطعنامه ۵۹۸ قلمداد کرد.

این حادثه موجب تهدید امنیتی جان اتباع و به مخاطره انداختن امنیت هوانوردی بین المللی شد و تأثیر قابل ملاحظه ای بر انصراف جمهوری اسلامی ایران از تعقیب اهداف ملی خود گذاشت. از نظر حقوقی ایالات متحده با جمهوری اسلامی ایران درگیر جنگ نبود تا به دلایل حقوقی مربوط به درگیریهای مسلحانه استناد جوید ، لیکن منطق قدرت ، اهداف امنیتی ایالات متحده و نظم مورد پذیرش قدرتها ، چنین حرکتی را در قالب مفاهیم حقوقی ظاهر ساخت. نگارنده برآن است تا با بیان واقعیات این حادثه و طرح دیدگاه طرفین به تأثیر قلمروهای استراتژیکی در تصمیمات بین المللی و تبعات امنیتی آن پردازد و نقش حقوق بین الملل را در تنظیم قدرت بنمایاند.

کلید واژه ها: حقوق بین الملل ، امنیت ملی ، دفاع مشروع ، قلمروهای استراتژیکی ، قدرت ، اهداف ملی.

* رئیس دانشکده دفاع ملی دانشگاه عالی دفاع ملی

شرح وقایع

در روز یکشنبه دوازدهم تیرماه سال ۱۳۶۷ مطابق با سوم جولای ۱۹۸۸ هواپیما ایرباس شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران EP1B300 با مشخصه ۰۶۵۵ ، وکد راداری ۰۶۷۶۰ ، با ۲۷۵ مسافر و ۱۶ خدمه ، فرودگاه بندر عباس را به مقصد دومی از طریق کریدور هوایی A-5a ترک گفت. سطح پرواز این هواپیما ۱۴۰۰۰ پا تعیین شده بود. در ساعت ۱۰:۱۵ دقیقه محلی و ۰۶۴۵ گرینویچ از طریق کریدور مزبور شروع به اوج گیری نمود و در ساعت ۱۰:۲۴ به وقت محلی سطح پروازی ۱۲۰۰۰ پا را گزارش نمود و از آن لحظه به بعد دیگر تماسی از طرف خلبان گرفته نشد. می شود گفت از این لحظه به بعد هواپیما مورد اصابت ۲ فروند موشک سطح به هوای ناو وینسنس قرار گرفته و در نزدیکی تنگه هرمز بین شارجه و بندرعباس در نزدیکی جزیره ایرانی هنگام سقوط کرده است.

در این فاجعه ۶۶ کودک زیر ۱۲ سال و ۵۲ زن در میان قربانیان وجود داشت و از اتباع خارجی ۳۸ تن تبعه کشورهای یوگسلاوی ، کویت ، افغانستان ، هندوستان ، پاکستان ، ایتالیا ، شارجه و دومی بوده اند همچنین وابسته نظامی پاکستان در ایران و خانواده اش در میان کشته شدگان بودند.

۱- سابقه مخاصمه

تقریباً پس از یک سال که از تجاوز رژیم عراق علیه ایران در ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ مطابق با ۲۲ سپتامبر ۱۹۸۰ می گذشت در سال ۱۳۶۰ حمله علیه کشتی های تجاری در خلیج فارس شروع شد و با اعلام مین گذاری سواحل بندر امام خمینی و حمله به دو کشتی تجاری در تاریخ ۶۰/۱۰/۲۱ امنیت خلیج فارس توسط عراق مختل

گردید و به دنبال تحویل هواپیماهای سوپر اتاندارد و موشک‌های اگزوسه توسط فرانسه به عراق ابعاد این حملات افزایش یافت^۱ در برابر حملاتی که عراق علیه کشتی‌های تجاری انجام می‌داد و صراحتاً مسئولیت آن را برعهده می‌گرفت شورای امنیت عکس‌العمل مناسبی نشان نداد ولی درقبال انتساب چند حمله به جمهوری اسلامی ایران و شکایت شورای همکاری خلیج فارس، شورای امنیت در ۱۱/۳/۱۳۶۳ مطابق با اول ژوئن ۱۹۸۴ مبادرت به صدور قطعنامه ۵۵۲ نمود و در آن خواستار توقف این حملات شد.

از آغاز جنگ تا ۱۰ ژوئیه ۱۹۸۴، ۱۱۲ کشتی در خلیج فارس مورد حمله موشکی قرار گرفت. جمهوری اسلامی در ژانویه ۱۹۸۵ به دبیر کل سازمان ملل اعلام داشت که از هر گونه اقدامی برای تأمین آزادی و امنیت کشتیرانی که در خلیج فارس صورت گیرد حمایت و استقبال خواهد کرد، اما حملات به کشتی‌ها ادامه یافت. تا تیرماه ۱۳۶۶ حدود ۸/۵ میلیون تن کالا از محموله‌های کشتی‌ها در خلیج فارس به زیر آب رفت. ۴۱ کشتی کاملاً از بین رفت و به ۳۴ تن محموله کالا آسیب رسید، بیش از ۲۰۰ تن از ملوانان کشته شدند و به همین تعداد نیز مجروح شدند.^۲

عراق در هدف خود مبنی بر بین‌المللی کردن جنگ در خلیج فارس تا اندازه زیادی موفق بود. قدرتهای غربی و در رأس آنها امریکا حضور گسترده و تهدید آمیزی در خلیج فارس یافتند و بالاخره کشتی‌های نفتکش کویتی با پرچم امریکا در خلیج فارس حرکت کردند و اسکورت نظامی نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری مورد نظر امریکا در خلیج فارس آغاز شد. در ۲۱ سپتامبر ۱۹۸۷ کشتی ایرانی (ایران اجر) به وسیله نیروهای امریکایی در ۵۰ مایلی سواحل بحرین توقیف و سپس منهدم شد.

^۱ - هدایتی خمینی، عباس، شورای امنیت و جنگ تحمیلی، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، تهران ۱۳۷۰، ص ۲۱۵.

^۲ - روزنامه کیهان ۲۱ تیرماه ۱۳۶۶.

همچنین حملات نظامی امریکا به سکوهای نفتی ایران دخالت آشکار آن دولت در منطقه به نفع عراق و علیه جمهوری اسلامی ایران را به وضوح نشان می داد.^۲

قابل ذکر است که در نیمه دوم سال ۱۹۸۷ دویاسه بار اتحاد جماهیر شوروی پیشنهاد تشکیل نیروهای سازمان ملل متحد برای حمایت از کشتیهای بی طرف را مطرح نمود (این نیرو می توانست مرکب از واحدهای دریایی و هوایی کشورهای داوطلب و عمدتاً اعضای دایم شورای امنیت و تحت فرماندهی شورا باشد) ، لیکن امریکا و انگلیس از این اندیشه حمایت نکردند. تشکیل یک نیروی موثر وابسته به سازمان ملل متحد هر چند تعداد زیادی از نفتکش های غربی حامل نفت ایران به بازارهای بین المللی را مورد حمایت قرار می داد، ولی در جهت منافع غرب نبود و منافع ایران را در برداشت از این رو مورد توجه و پشتیبانی قرار نگرفت (تمام دلایل رد پیشنهاد جنبه سیاسی داشت) . یکی از نتایج شوم این همه تشنج آفرینی رژیم عراق و دامن زدن ایالات متحده امریکا به ناامنی در خلیج فارس ، حمله به هواپیمای مسافری جمهوری اسلامی ایران بود. در مورخه ۱۳۶۷/۴/۱۲ برابر ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ هواپیمای ایرپاس مسافری شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در پرواز برنامه ریزی شده ۶۵۵ ، از بندرعباس به دوبئی پرواز نمود، لیکن هنوز سطح ارتفاع پرواز موردنظر را به دست نیاورده بود که بر فراز آبهای سرزمینی ایران و در حوالی آبهای جزیره هنگام به وسیله دو موشک شلیک شده از ناو امریکایی وینسنس (که این ناو نیز خود به آبهای سرزمینی ایران وارد شده و در آن مستقر بود) ساقط شد و تمامی مسافران و خدمه هواپیما کشته شدند.

۲- اقدامات حقوقی جمهوری اسلامی ایران

متعاقب این تهاجم آشکار، جمهوری اسلامی ایران در روز ۱۴ تیر ماه ۱۳۶۷ طی نامه ای به رئیس شورای امنیت خواستار تشکیل جلسه فوری شورا برای رسیدگی به موضوع شد. در مورخه ۲۵ تیرماه ۱۳۶۷ مطابق با ۱۶ ژوئیه ۱۹۸۸ شورا تشکیل جلسه داد. از سوی جمهوری اسلامی ایران جناب آقای دکتر ولایتی و از جانب ایالات متحده آمریکا جرج بوش معاون وقت رئیس جمهوری آمریکا در جلسه حضور داشتند. وزیر خارجه جمهوری اسلامی ایران در فرازی از سخنان خودشان عنوان کردند: حضور نظامی آمریکا در خلیج فارس تنها منادی مرگ و بی قانونی و شرارت بوده و جز ناامنی چیزی به ارمغان نیاورده است. عمل جنایت کارانه آمریکا در حمله به هواپیمای کشوری به هیچ وجه در قالب دفاع مشروع قابل توجیه نیست.^۴

قبل از این فاجعه جمهوری اسلامی در نامه ۲۸ ژانویه ۱۹۸۸ (S/19460) خود علیه رهگیری یکی از پروازهای مسافری ایران از تهران به دوی توسط نیروهای دریایی آمریکا در خلیج فارس اعتراض نموده بود. سرانجام، درخواست جمهوری اسلامی از شورای ایکنو برای رسیدگی و نهایتاً شکایت به دیوان بین المللی دادگستری از جمله اقدامات بوده است.

۳- توجیهات ایالات متحده آمریکا در مورد حمله به هواپیمای جمهوری اسلامی ایران

بنا بر اظهارات مسئولین پنتاگون سیگنالهای بازتابی از هواپیمای ایرباس پرواز شماره ۶۵۵، توسط (رادار پیشرفته) ناو وینسنس شبیه سیگنالهای بازتابی از هواپیمای اف-۱۴ شناسایی شده بود. براساس یکی از تئوریهای مورد حمایت "جان گلن" نماینده اوهاپو که در چندین کمیسیون در مورد فاجعه ایرباس شرکت کرده بود

علت عدم شناسایی ، احتمالاً مخلوط شدن سیگنالهای بازتابی ایرباس با سیگنالهای یک هواپیمای اف -۱۴ در حوالی پایگاه بندرعباس بوده است. منابع پنتاگون همچنین عنوان نمودند : ناو وینسنس ارتفاع ایرباس را ۹۰۰۰ پا گزارش نموده که در حال کاستن ارتفاع بوده است.

همچنین " دان هاوارد " سخنگوی پنتاگون گفت که برج کنترل دبی ارتفاع هواپیما را ۷۸۰۰ پا گزارش کرده است . " ویل راجرز " عنوان نمود : اطلاعات به دست آمده، هواپیمای نزدیک شونده را یک فروند اف -۱۴ نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران شناسایی کرده بود که در حال حمله به ناو وینسنس بود!

و بالاخره رئیس جمهوری امریکا در بیانیه خود به کنگره عنوان کرد: در دوم ژوئیه کشتی مونتگمری در پاسخ به علایم اضطراری یک نفتکش دانمارکی که از سوی قایق های کوچک ایران مورد حمله قرار گرفته بود اقدام به شلیک گلوله های اختار کرد و حمله قطع شد. با توجه به ظواهر امر دال بر تجمع تقریباً ۱۲ قایق کوچک ایرانی برای حمله به کشتیهای تجاری ، وینسنس یک هلیکوپتر را برای عملیات گشتی در حریم فضایی بین المللی اعزام داشت تا موقعیت را بررسی کند ، در حدود ساعت ۱:۱۰ به وقت محلی که هلیکوپتر به فاصله چهار مایلی رسید قایق های کوچک ایران بر روی آن آتش گشودند. درنهایت امریکا حمله ناو خودبه هواپیمای مسافری بی دفاع را اقدامی تحت عنوان " دفاع از خود نامید" .^۵

۴- استدلال جمهوری اسلامی ایران در مورد حمله امریکا^۶

حضور نیروهای امریکا در خلیج فارس و دریای عمان مغایر بی طرف مورد ادعای امریکا در جنگ تحمیلی بود. قواعد عرفی حقوقی بین الملل که طی سالهای متمادی مورد قبول و عمل دولتهای جهان بوده است حقوق دول متحارب را به رسمیت می شناسد و برای دولتهای بی طرف حقوق و تکالیفی را مشخص کرده است از جمله اینکه دولت متحارب حق بازدید و تفتیش کشتی های دول بی طرف را در دریای آزاد دارا می باشد. همچنین اینکه دولت بی طرف نباید دست به عملی بزند که به مثابه جانبداری از یکی از طرفین متخاصم در جنگ باشد. حضور امریکا در منطقه و عملیات ایذایی آن عملاً موجب محدودیت نسبت به اعمال حقوق شناخته شده دولت جمهوری اسلامی ایران در خصوص بازدید و تفتیش کشتی های مظنون به حمل کالا برای تقویت بنیه نظامی دشمن شد. امریکا با جانبداری از متجاوز، بی طرفی خود را نقض کرد. هواپیما های امریکایی در موارد عدیده بانقض حریم هوایی ایران، به رهگیری هواپیماهای شناسایی ایران پرداخته و به آنها اخطارنموده اند که مسیر خود را تغییر بدهند. هیچ یک از اصول و قواعد حقوق بین الملل نمی تواند این گونه اقدامات زور گویانه را توجیه نماید.

حضور گسترده نظامی امریکا در خلیج فارس و دریای عمان اعمال صلاحیت جمهوری اسلامی ایران را در ارتباط با حقوق حاکمه خود در خصوص بهره برداری از منابع طبیعی از فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی با مشکل مواجه و محدود ساخت.

اقدام امریکا در حمله به هواپیمای مسافری جمهوری اسلامی به منزله نادیده گرفتن تعهدات بین المللی است که به موجب روح کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو جهت امنیت خطوط حمل و نقل هوایی بین المللی ، تأمین ایمنی پرواز و نیز سلامتی مسافران و خدمه هواپیما وضع گردیده است. در ضمیمه دوم کنوانسیون شیکاگو نیز که

6- I.C.J. Reports Case Concerning The Aerial Incident of 3 July 1988 Memorial Submitted by the Islamic Republic of Iran , 24 July 1990 , p.33.

مورد احترام تمامی جامعه بین المللی است حمایت کامل نسبت به ایمنی هواپیماهای بین المللی کشوری و به ویژه ممنوعیت مطلق توسل به زور مورد تاکید قرار گرفته است. اهداف کنوانسیون شیکاگو جهت حمایت از هواپیمایی کشوری در برابر اعمال تجاوز کارانه از اهمیت و اعتبار خاصی برخوردار بوده و جامعه بین المللی همواره نسبت به نقض این قاعده مسلم حقوق بین الملل شدیداً واکنش نشان داده است. در نتیجه تلاشهای ایکائو، اصلاحیه ای جهت افزودن ماده ۳ مکرر به صورت پروتکلی جداگانه، در بیست و پنجمین اجلاس فوق العاده مجمع ایکائو با حضور نمایندگان یکصد و دو دولت در ماه ۱۹۸۴ با اجماع به تصویب رسید. بر طبق بند یک ماده مزبور دول متعاقد می پذیرند که از توسل به سلاح بر علیه هواپیمای کشوری در حال پرواز خودداری نموده و در صورت رهگیری، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید به مخاطره افتد. اصرار و پافشاری دولت امریکا در تدوین مقررات ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو که اکنون به صورت یک قاعده مورد پذیرش دولتهای جهان قرار گرفته، مقبولیت عام یافته است. شایان توجه است، عمل دولت امریکا در حمله به یک هواپیمای مسافربری و کشتن ۲۹۰ انسان بی گناه عملی جنایتکارانه و نقض آشکار قواعد و اصول حقوق بین الملل است. شورای امنیت باید از امریکا بخواهد که به تلاشهای خود در جهت موجه جلوه دادن کشتار غیر انسانی مسافرین بیگناه پرواز شماره ۰۶۵۵ هواپیمایی ایران تحت عنوان اقدام دفاع از خود یک بار و برای همیشه خاتمه دهد. براساس ماده ۵۱ منشور، دولتی که مورد حمله مسلحانه قرار می گیرد مجاز خواهد بود با توسل به زور به دفاع از خود بپردازد. به عبارت دیگر منشور اعمال دفاع مشروع را محدود به وقوع حمله مسلحانه می کند و دیگر موارد نقض حقوق بین الملل را به هیچ وجه در نظر ندارد. بدین ترتیب اقدامات پیشگیرانه از قبل از وقوع حمله مسلحانه نمی تواند توجیه گر دفاع از خود به شمار آید و به منزله

نقض آشکار اصل عدم توسل به زور در روابط بین المللی تلقی خواهد شد، بنابراین برطبق این اصل مسلم حقوق بین الملل عمل جنایتکارانه امریکا در حمله به هواپیمای کشوری به هیچ وجه در قالب مفهوم دفاع مشروع قابل توجیه نمی باشد، به ویژه اینکه هواپیمای مسافری فاقد امکان حمله بوده وچنین اقدامی متصور نمی باشد. مسئولین امریکایی با سعی در توجیه چنین جنایتی تحت پوشش دفاع از خود در واقع در جهت مجاز ساختن دیگران برای توسل به همین گونه توجیهات در موارد مشابه گام خطرناکی بر می دارند.

۵- قطعنامه شماره ۶۱۶ مورخ ۱۹۸۸ شورای امنیت^۷

" شورای امنیت پس از استماع سخنان جناب آقای دکتر ولایتی و جرج بوش معاون وقت رئیس جمهوری امریکا در جلسه شماره ۲۸۲۱ خود در تاریخ ۲۰ ژوئیه ۱۹۸۸ (۶۷/۴/۲۹) طرح قطعنامه پیشنهادی (S/20038 20 July /1988) را به عنوان قطعنامه شماره ۶۱۶ تصویب کرد. متن قطعنامه به شرح زیر است:

شورای امنیت ، با بررسی نامه مورخ ۵ ژوئیه ۱۹۸۸ جانشین نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران خطاب به رئیس شورای امنیت (S/19810) با استماع بیانات نماینده جمهوری اسلامی ایران ، وزیر امور خارجه علی اکبر ولایتی و سخنان نماینده ایالات متحده امریکا معاون رئیس جمهوری جورج بوش (S/pv2818) ، با ابراز تأسف عمیق از اینکه یک هواپیمای غیر نظامی ایران ایر در پرواز برنامه ریزی شده بین المللی ۶۵۵ ، در پرواز بر فراز تنگه هرمز به وسیله موشک شلیک شده از ناو جنگی ایالات متحده امریکا (وینسنس) منهدم گردید، با تأکید بر ضرورت تبیین

۷ - هدایت خمینی ، عباس، شورای امنیت و جنگ تحمیلی، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی ،

حقایق سانحه توسط بازرسی بی طرفانه ، با اضطراب عمیق از تشنج دائم التزاید در منطقه خلیج :

((۱)) تأسف عمیق خود را از ساقط ساختن هواپیمای غیر نظامی ایران به وسیله موشکی که از یک ناو جنگی امریکا شلیک شده و تسلیت عمیق خود را به خاطر از دست رفتن غم انگیز جان انسانهای بی گناه ابراز می دارد.

((۲)) همدردی صمیمانه خود را به خانواده های قربانیان این سانحه غم انگیز و دولتها و کشورهای آنان اعلام می دارد.

((۳)) از تصمیم سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری در پاسخ به درخواست جمهوری اسلامی ایران مبنی بر ایجاد فوری گروه تحقیق برای بررسی تمام حقایق موجود و جنبه های فنی زنجیره حوادث مربوط به این پرواز و انهدام هواپیما و همچنین از اعلام ایالات متحده امریکا و جمهوری اسلامی ایران مبنی بر تصمیمشان برای همکاری با بررسی سازمان هواپیمایی کشوری استقبال می کند.

((۴)) از تمامی اعضای کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو در مورد هواپیمایی کشوری بین المللی درخواست می کند که در همه شرایط مقررات و رویه های سلامت هوانوردی کشوری ، بویژه ضوابط آن کنوانسیون ، به منظور جلوگیری از چنین پیشنهاد هایی را دقیقاً مراعات نمایند.

((۵)) لزوم اجرای فوری و کامل قطعنامه ۵۹۸ (۱۹۸۷) شورا را به عنوان تنها مبنای حل جامع، عادلانه، شرافتمندانه و پایدار منازعه میان ایران و عراق ابراز، و پشتیبانی خود را از دبیر کل برای اجرای این قطعنامه اعلام می کند و خود را ملتزم به همکاری با دبیر کل برای تسریع در اجرای طرح اجرایی او می داند.

در بررسی این قطعنامه ، ضمن کاربرد نام ناقص خلیج فارس ، ارتباطی بین مسئله جنگ و ساقط ساختن هواپیمای ایرانی ایجاد شده است. شورای ایکائو به دنبال

درخواست جمهوری اسلامی ایران برای تشکیل جلسه و رسیدگی به موضوع و پس از بررسی در تاریخ ۱۳۶۷/۴/۲۳ (۱۴ ژوئیه ۱۹۸۷) به صدور بیانیه بسنده کرد و در آن ضمن ابراز تأسف عمیق و همدردی و تأکید بر اصل عدم کاربرد زور علیه هواپیماهای غیر نظامی کاربرد سلاح علیه هواپیمای مسافری (بدون ذکر جزئیات) را تقبیح کرد و هیئتی را مأمور رسیدگی به موضوع نمود. قطعنامه شورای امنیت از نظر محتوا و کلمات به کاررفته در آن، از بیانیه شورای ایکنائو قوی تر و محکم تر است. مضافاً اینکه باتوجه به ساختار شورای امنیت وجو فشار و تهدیدی که در هنگام تصویب قطعنامه ۶۱۶ علیه جمهوری اسلامی ایران وجود داشت و نیز وضعیت جبهه های جنگ، می توان صدور قطعنامه ۶۱۶ را نوعی موفقیت برای جمهوری اسلامی ایران به حساب آورد. البته جمهوری اسلامی ایران شکایت خود را در دیوان بین المللی دادگستری نیز مطرح نمود.^۲

۶- بررسی واقعه از جنبه حقوق مخاصمات

در بررسی سانحه معلوم گردید که هواپیمای مسافری بر فراز آبهای سرزمینی ایران مورد هدف واقع شد و در حوالی جزیره هنگام سقوط کرد. همچنین در این تهاجم نام وینسنس وارد آبهای سرزمینی ایران شده بود. قبل از این واقعه توسط نیروهای امریکایی به هواپیمایی گشت ایرانی از لحظه برخاستن از باند فرودگاه بندرعباس تا لحظه فرود اخطار داده می شد. معنای این حرف آن است که نیروهای امریکایی هواپیمایی دولتی جمهوری اسلامی را حتی بر فراز خاک خود نیز تهدید می کردند حتی در ۸ ژانویه ۱۹۸۸ مرتکب نقض حریم هوایی ایران برای رهگیری شده بودند از دیگر سو نیروهای امریکایی به سکوهای نفتی ایران نیز حمله کرده بودند. ماده ۲ (۴) منشور ملل متحد کلیه اعضاء را از تهدید به زور یا استعمال آن علیه تمامیت

ارضی یا استقلال سیاسی هر کشوری و یا از هر روش دیگری که با مقاصد ملل متحد مبنایت داشته باشد، منع نموده است. دولت ایالات متحده توسط نیروهای نظامی مستقر در آبهای خلیج فارس و دریای عمان در زمان حادثه و قبل از آن عملاً، تمامیت ارضی ایران را با استفاده از انواع ترفندها نقض کرده و به انحاء مختلف کشتی ها و هواپیماهای دولتی جمهوری اسلامی را تهدید کرد. حمله امریکا به هواپیمای مسافری در حریم هوایی جمهوری اسلامی ایران و درمسیر هوایی بین المللی مشخص و اعلام شده A-59 نقض قاعده حقوقی عدم توسل به زور و همچنین نقض آشکار تمامیت ارضی یک دولت عضو سازمان ملل می باشد.

همچنین مصداق کامل تجاوز مندرج در بند ب ماده ۳ ضمیمه قطعنامه تعریف تجاوز مورخ ۱۹۷۴ مجمع عمومی می باشد که کاربرد هر نوع سلاح توسط یک دولت علیه سرزمین دولت دیگر، محاصره بنادر یا سواحل یک دولت توسط نیروهای مسلح دولتی دیگر را از مصادیق تجاوز دانسته است.

و بالاخره بند " ت " ماده مزبور که مبین کامل تجاوز امریکا به ناوگان هوایی دولت جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود.

هر چند مجمع عمومی درسند تصویب قطعنامه ۳۳۱۴ توجه شورای امنیت را به تعریف تجاوز جلب و به آن توصیه کرد که در احراز تجاوز، تعریف مزبور را به نحو مقتضی راهنمای خود قرار دهد، اما عملاً شورای امنیت در قضیه مطروحه با جو حاکم بر شورا از کنار قضیه گذشته و دولت ایران را به اجرای قطعنامه ۵۹۸ سوق داد و نهایتاً حمایت کامل نسبت به ایمنی هواپیماهای بین المللی و بویژه ممنوعیت مطلق توسل به زور که در ضمیمه دوم کنوانسیون شیکاگو مورد تأکید قرار گرفته و به صورت قاعده مسلم حقوق بین الملل در آمده است، از طرف شورای امنیت کاملاً نادیده گرفته شد. عنصر تخصصی سازمان ملل یعنی ایکائو نیز از مسایل سیاسی به دور نماند و شورای

ایکائو به ابراز تأسف و تسلیت به بازماندگان سانحه پرداخت. به دلیل حاکمیت چنین اوضاعی بر سازمان ملل متحد، امریکا پس از سرنگونی پرواز شماره ۶۵۵، اعلام نمود: در نظر ندارد هیچ تجدید نظری در دستورات جنگی موجود به عمل آورد و با تشکیل نیروهای تحت فرمان شورای امنیت برای برقراری امنیت در خلیج فارس بکرات مخالفت نمود.

توجیه امریکا مبنی بر اشتباه ناو وینسنس و پرداخت غرامت به خانواده های قربانیان، با اعطای مدل به فرمانده ناو مزبور (به نام ویل راجرز) کاملاً مباین است. حمله به هواپیمای کشوری در کریدور پروازی که هیچ گونه NOTAM^۱ در مور ۱/۲ عدم امنیت آن از سوی ایکائو صادر نشده توسط ناو مجهز به رادار پیشرفته و همچنین مکالمات خلبان و مراقبت پرواز که به زبان انگلیسی انجام می گرفت و از طریق فرکانسهای رادیویی قابل شنود و فهم بود و قلمداد کردن هواپیمای مسافری به عنوان هواپیمای اف-۱۴ نیروی هوایی و اعلام نمودن هواپیمایی که در حال اوج گیری بوده است به عنوان هواپیمای در حال حمله، از نظر کارشناسان علوم هوانوردی بی وجه است.

۲- نتیجه رسیدگی ایکائو و موضع جمهوری اسلامی ایران

(۱) اقدامات اولیه جمهوری اسلامی ایران

سوم جولای ۱۹۸۸ روز وقوع حادثه سرنگونی ایرباس، معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری وقت (آقای محمد جواد رعنائی فر) برای رئیس

شورای ایکائو (دکتر اسد کوتیت)^۹ تلکسی ارسال کرد و وقوع حادثه اسفناک را به اطلاع وی رساند و خواستار انجام اقدامات موثر درمورد محکوم کردن جنایت امریکا شد.

در تلکسی دیگر از رئیس و اعضای شورای ایکائو درخواست شد که این مسأله را مورد توجه خاص قرار دهند و از رئیس و اعضای شورای ایکائو و کارشناسان فنی برای بازدید از محل وقوع حادثه دعوت شد. در روز چهارم جولای تلکس سوم ایران ارسال و در آن تشکیل جلسه فوق العاده مجمع ایکائو و بررسی و تحقیق حادثه درخواست شد. همان روز، رئیس شورای ایکائو با ارسال تلکس برای طرف ایرانی ، ضمن ابراز همدردی و تسلیت ، اطلاع داد که با اعضای شورای ایکائو برای تشکیل جلسه فوق العاده شورا در حال مشورت می باشد. روز پنجم جولای رئیس شورای ایکائو به اعضای شورا اطلاع داد که جلسه فوق العاده ایکائو در ۱۳ جولای تشکیل خواهد شد. وی به اطلاع اعضای شورا نیز رساند که براساس ماده ۵۳ کنوانسیون شیکاگو و ماده ۳۳ آئین رسیدگی شورا ، از ایران دعوت کرده است که بدون داشتن حق رأی در اجلاس مزبور شرکت کند.^{۱۰}

(۲) درخواست جمهوری اسلامی ایران از شورای ایکائو

در اجلاس فوق العاده شورای ایکائو ، ایران به عنوان ناظر خواسته های خود را به شرح زیر مطرح کرد:

الف : شناسایی صریح عمل خلاف بین المللی مربوط به نقض حقوق بین الملل و تعهدات بین المللی یک کشور متعهد عضو ایکائو؛

9_ Assad Kotaite

۱۰- گاتری ، اندره ورونزیتی، ناتالیتو، جنگ ایران و عراق ، ترجمه حمید □ ضامنک محمدی، سعید تائب واحد سالاری، سیاسی و بین المللی، تهران ۱۳۷۲ ، صص ۸ و ۴۷۸.

ب - شناسایی این واقعیت که کشور متعاقد مربوطه به خاطر اعمال جنایتکارانه مأمورین رسمی خود ، مسئولیت بین المللی خواهد داشت ، فارغ از این امر که آیا آنها در محدوده اختیارات خود عمل کرده اند یا از آن تجاوز نموده اند؛

ج - محکومیت صریح استفاده از سلاح علیه هواپیمای مسافربری ایران به وسیله عضو ایکائو یعنی ایالات متحده؛

د - تشکیل کمیسیون ویژه ای برای انجام تحقیق درباره جنبه های حقوقی ، فنی و سایر جنبه های سرنگونی هواپیمای ایرانی ، ... ؛

ه - درخواست خاتمه فوری موانع ، محدودیتها، تهدیدهای فعلی و استفاده از زور علیه فضای هوایی جمهوری اسلامی ایران و کشورهای ساحلی خلیج فارس، که ایمنی و فعالیت منظم حمل و نقل هوایی غیر نظامی را در منطقه با خطر مواجه می سازد.

پس از پاسخگویی نماینده امریکا در شورای ایکائو و سخنان برخی دیگر از اعضای شورا در ۱۴ جولای ۱۹۸۸ شورای ایکائو در مورد حادثه مزبور تصمیم گرفت.

(۳) اولین تصمیم شورای ایکائو ، ۱۴ جولای ۱۹۸۸ "

((۱)) شورا بنا بر وظیفه ، درخواست جمهوری اسلامی ایران را در مورد سرنگون ساختن ایرباس A-300 خطوط هوایی ایران ، پرواز IR655 مورد رسیدگی قرار داد؛

((۲)) شورا تأسف عمیق خود را بابت تلفات جانی ۲۹۰ نفر ابراز کرد ؛

((۳)) شورا همدردی عمیق و صمیمانه ترین تسلیت خود را به دولت جمهوری اسلامی ایران و خانواده های داغدیده قربانیان این حادثه غم انگیز ابراز داشت؛

((۴)) شورا توسل به سلاح علیه یک هواپیمایی غیر نظامی را تقبیح نمود.

((۵)) شورا براین اصل بنیادی که دولت ها باید از توسل به استفاده از تسلیحات علیه

هواپیمای غیر نظامی خودداری کنند ، دوباره تأکید نمود؛ همچنین از کلیه دولت هایی که هنوز پروتکل ماده سه مکرر در کنوانسیون هوانوردی بین المللی کشوری را تصویب ننموده اند ، خواست تا هر چه زودتر در این مورد اقدام کنند ؛ نیز اکیداً از کلیه دولت ها درخواست نمود تا از هر اقدامی که ممکن است ایمنی هوانوردی کشوری را در این ناحیه به خطر اندازد ، خودداری کنند ؛

((۶)) شورا توجه دبیر کل را به تشکیل فوری یک گروه حقیقت یاب برای تحقیق و

تعیین کلیه حقایق مربوطه و جنبه های فنی زنجیره حوادث مربوط به پرواز و انهدام هواپیما ، معطوف نمود؛

((۷)) شورا از کلیه طرفهای مربوطه درخواست نمود ، در تحقیق همکاری کامل داشته باشند ؛

((۸)) رئیس شورا و دبیر کل باید هر چه زودتر گزارش کاملی را در حین اجلاس ۱۲۵

در سپتامبر ۱۹۸۸ به شورا ارائه نمایند؛

((۹)) شورا همچنین رئیس شورا و دبیر کل را به موارد زیر فرا خواند :

الف - ادامه تلاشهای خود با همه دولت های مربوطه جهت استقرار هر چه زودتر

ترتیبات مناسب به منظور هماهنگی کامل عملیات پرواز غیر نظامی در ناحیه ، تا

حفاظت کامل از ایمنی هوانوردی غیر نظامی به عمل آید؛

ب - اتخاذ کلیه تدابیر لازم با همکاری دولت های مربوطه جهت بهبود ترتیبات تعیین مسیر در ناحیه به منظور ایجاد سهولت در عملکرد ایمن کار و شد هوایی غیر نظامی ؛

ج - پذیرفتن انجام بی درنگ کلیه مطالعات لازم برای بهبود معیارها و رویه های توصیه ای به منظور جلوگیری از تکرار چنین سوانح غم انگیزی ؛

د - رئیس شورا و دبیر کل باید در اسرع وقت ممکن درمورد اجرای موارد الف ، ب و ج به شورا گزارش دهند .

عدم رضایت جمهوری اسلامی ایران از نتایج اجلاس فوق العاده شورای ایکائو در ۱۹ جولای ابراز شد.



گزارش هیئت حقیقت یاب ایکائو

هیئت حقیقت یاب درخصوص حادثه ۳ جولای ۱۹۸۸، گزارش خود را در نوامبر ۱۹۸۸ ارائه داد.^{۱۲}

دربخش تحلیل گزارش درمورد اطلاعات مربوط به پیشینه وضعیت در خلیج فارس چنین بیان شده بود: در نتیجه مشکلاتی که کشتیرانی بین المللی در خلیج (فارس) با آن روبرو شد، نیروهای دریایی چندین دولت برای تأمین حضور حفاظتی و حراست از آزادی دریانوردی، وارد منطقه شدند. وسعت و شدت فعالیتهای خصمانه از زمانی به زمان دیگر تفاوت قابل ملاحظه ای داشت. حادثه ۱۷ می ۱۹۸۷ که در آن ناو جنگی ایالات متحده (استارک) بر اثر اصابت دو موشک اگزوسه شدیداً صدمه دید، در زنجیره حوادث منجر به انهدام پرواز ایران ایر ۶۵۵، اثر داشت. افزایش تنش در منطقه موجب حساسیت و نگرانی ناوهای جنگی به ویژه درمورد هویت و نیت هواپیماهای نزدیک شونده به آنها می شد. این مساله چالشهای زیادی را از طرف ناوهای جنگی نسبت به هواپیماهای نظامی و غیر نظامی به وجود آورد. این چالشها متوجه هواپیماهای در حال عبور از ارتفاع کم، یا در سرعت عادی و ارتفاع زیاد در خطوط هوایی و هواپیمایی بود که به فرودگاههای مختلف منطقه نزدیک یا از آنها دور می شدند. در بعضی موارد این چالشها متوجه هواپیماهایی بود که کاملاً در داخل کشور و در فاصله قابل ملاحظه ای از ناو جنگی مربوطه قرار داشتند. بارها پیش آمد که ناوهای جنگی روی فرکانس ۱۲۱/۵ مگا هرتز از هواپیمای غیر نظامی که در مسیرهای خدمات ترافیک هوایی قرار داشتند می خواستند که تغییر میسر داده و در معرض دید ناوها قرارگیرند. در مواردی اجابت این دستورات از طرف هواپیماهای غیر نظامی، موجب تداخل در ترافیک هوایی می شد که بسیار مخاطره آمیز بود.

در ابتدای سال ۱۹۸۴ ایالات متحده اطلاعیه ای صادر کرد که واحدهای دریایی آن در خلیج فارس، تنگه هرمز، خلیج عمان و دریای عرب (شمال مدار ۲۰ درجه شمالی) در حال اتخاذ تدابیر احتیاطی دفاعی هستند. از هواپیماهای در حال پرواز در ارتفاع زیر ۲۰۰۰ پا که در حال نزدیک شدن و برخاستن از فرودگاه بودند، خواسته شد که از پرواز در شعاع ۵ مایل دریایی بر فراز ناوهای جنگی ایالات متحده خودداری نمایند.* همچنین خواسته شده بود که هواپیماهایی که در حال نزدیک شدن به درون محدوده ۵ مایلی ناوهای جنگی ایالات متحده هستند، باید تماس رادیویی روی فرکانس ۱۲۱/۵ مگا هرتز یا ۲۴۳ مگا هرتز برقرار کنند و در آن فرکانس بمانند. همچنین تأکید شده بود که هر هواپیمایی که در حال نزدیک شدن به محدوده ۵ مایلی در ارتفاع ۲۰۰۰ پایی باشد و نیت آن برای ناوهای جنگی ایالات متحده مشخص نباشد، خود را در معرض خطر اقدامات دفاعی قرار داده است.

به دنبال حادثه ناو استارک متعلق به ایالات متحده در سپتامبر ۱۹۸۷، اطلاعیه^{۱۳} دیگری صادر و اعلام شد که ناوهای جنگی ایالات متحده در ناحیه، تدابیر احتیاطی بیشتری اتخاذ کرده اند. در آن تأکید شده بود که هر هواپیمایی (بال ثابت و هلیکوپتر) که در منطقه مشغول فعالیت باشد باید روی فرکانس ۱۲۱/۵ و ۲۴۳ مگا هرتز شنود داشته باشد و هر هواپیمای ناشناس که نیت آن مشخص نباشد و یا هواپیمایی که در حال نزدیک شدن به ناو جنگی ایالات متحده باشد، باید روی این فرکانس ها تماس بگیرد و شناسای شود و نیت خود را مشخص کند. همچنین تأکید شده بود که به منظور اجتناب از برخورد و رویارویی غیر عمدی، از هواپیما خواسته می شود که کاملاً در معرض دید ناوهای جنگی ایالات متحده باقی بماند. هر هواپیما

* - قابل ملاحظه است که هواپیمای ایرباس در ۱۰ مایلی ناو وینسنس سرنگون شد و در ارتفاعی به مراتب بیشتر از حد اعلام شده، پرواز می کرد.

با برخورداری از پاسخ به تقاضاهای مربوط به شناسایی و تعیین نیات و یا خودداری از پاسخ به هشدارها و یا پرواز به نحوی تهدید کننده ، خود را در معرض خطر اقدامات دفاعی ایالات متحده قرار می دهد . طبق دستور العمل ، اقدامات یاد شده به نحوی به اجرا درمی آمد که مداخله ای در امر آزادی دریانوردی و پرواز به وجود نیارد. اطلاعیه یاد شده در نشریه اطلاعیه های بین المللی ایالات متحده برای هوانوردان درج واز ۳ جولای ۱۹۸۸ لازم الاجرا شد.

اطلاعیه سپتامبر ۱۹۸۷ درمیان دولتهایی توزیع شد که در فهرست اطلاعیه های دفتر نشریه قرار داشتند. مطابق اصول ضمیمه ۱۵ کنوانسیون شیکاگو هر یک از دولتهای متعاقد ایکائو نسبت به ایجاد یک مرکز خدمات اطلاعات ناوبری اقدام کردند و با انتشار اطلاعات هوانوردی ، حوزه جغرافیایی را که آن دولت مسئولیت خدمات ترافیک هوایی در سرزمین خود و همچنین نواحی خارج از آن را به عهده دارد، تعیین کردند. دفاتر بین المللی نوتام به وسیله دولتها برای مبادله بین المللی نوتام ها مطابق با طرحهای منطقه ای ناوبری هوایی ایکائو ، تعیین شد. نوتام ایالات متحده مربوط به خلیج (فارس) تنگه هرمز ، خلیج عمان و دریای عرب ، ناحیه تحت مسئولیت دفاتر بین المللی نوتام ابوظبی ، بغداد ، بحرین ، بمبئی ، کراچی ، کویت، مسقط و تهران را تحت پوشش قرار داد. بنابراین صدور اطلاعیه (نوتام) سپتامبر ۱۹۸۷ ایالات متحده با اصول ضمیمه ۱۵ کنوانسیون شیکاگو مغایرت داشت و از آن پیروی نمی کرد.

در اطلاعیه منتشر شده پیامدهای دقیق قواعد درگیری ناوهای جنگی ایالات متحده به نحو مطلوبی بازتاب نداشت. در آن مشخص نشده بود که منظور از " پرواز به نحو تهدید کننده " چیست ، یا " کاملاً در معرض دید ناوهای جنگی ایالات متحده " چه فاصله ای را دربرمی گیرد و منظور از اینکه " هواپیما را در معرض خطر اقدامات

دفاعی ایالات متحده قرار می دهد " چیست. مخاطرات ایمنی ناشی از حضور نیروهای دریایی در ناحیه خلیج (فارس) دست کم گرفته شده بود.

حضور واحدهای نیروی دریایی و فعالیت آنها در خلیج (فارس) مشکلات بی شماری را برای هوانوردی بین المللی غیر نظامی به وجود آورد. در مواردی واحدهای کنترل ترافیک هوایی غیر نظامی ، روی فرکانس ۲۴۳ مگا هرتز ویژه شرایط نظامی غیر عادی هوایی (که هواپیماهای غیر نظامی به آن مجهز نبودند) هم‌آورد جویی نسبت به هواپیماهای غیر نظامی را شنیدند و خلبانهای غیر نظامی را نسبت به آن هشدار کردند. حداقل دریگ مورد قبل از این که با کمک واحد کنترل ترافیک هوایی غیر نظامی ، هویت هواپیما برای ناو جنگی ثابت شود ، آن هواپیما به طور جدی در معرض خطر اقدامات دفاعی قرار گرفت. در بعضی موارد ، پروازها به منظور اجتناب از هم‌آورد جویی و خطر احتمالی از ناحیه ناوهای جنگی ، ترجیح می دادند تغییر مسیر دهند و بدین لحاظ تاوان سنگین بابت مسافت متحمل می شدند که خود از نظر اقتصادی و ناراحتی مسافران ، حائز اهمیت بود .

مقررات ویژه هوانوردی غیر نظامی نظیر راههای هوایی ، معیارهای نزدیک شدن به فرودگاه و عزیمت از آن و مسیر های ثابت مورد استفاده هلیکوپتر های دکل های نفتی ، هیچ یک در ملاحظات ناوهای جنگی منظور نشده بود. این نکته باعث شده بود که ناوهای جنگی ، اغلب در مراحل حساس پرواز هواپیماهای غیر نظامی از جمله به هنگام نزدیک شدن به زمین و یا ابتدای اوج گیری مداخله کنند. به دلیل فقدان یک روش مشخص برای متوجه ساختن هواپیمای غیر نظامی مورد خطاب ، در بعضی از موارد خلبانهایی که هواپیمای آنان مورد خطاب نبود به اشتباه می افتادند و موجبات سردرگمی و احتمال خطر بیشتر فراهم می شد.

با اینکه بعضی از نیروهای دریایی با واحد کنترل ترافیک هوایی مقتضی در تماس بودند، دیگر نیروهای دریایی از مناطق کنترل فرودگاهی استفاده می کردند و نواحی محدودی را بدون برقراری ارتباط یا هماهنگی اعلام می نمودند . این مسأله برای واحدهای کنترل ترافیک هوایی که مسئولیت داشتند. ایجاد نگرانی کرد، زیرا در مقررات کنترل ترافیک هوایی موثر به عنوان سرویس اجتناب از تصادم هواپیماها ، ایجاد اختلال می کرد.

توصیه های ایمنی

در مناطقی که فعالیت های نظامی بالقوه پرخطر برای عملیات پرواز غیر نظامی صورت می پذیرد ، باید به حد مطلوبی از هماهنگی نظامی / کشوری دست یافت. در مواقعی که این فعالیتهای نظامی دربرگیرنده دولتهایی است که مسئول مقررات خدمات ترافیک هوایی در منطقه مربوط نیستند، هماهنگی نظامی / کشوری، ضرورتاً باید چنین دولتهایی را نیز در برداشته باشد. برای این منظور:

الف - نیروهای نظامی باید از طریق مقامات ذیصلاح دولت خود با دولتها و واحدهای خدمات ترافیک هوایی در منطقه مورد نظر در ارتباط باشند.

ب - نیروهای نظامی باید از حدود کلیه مسیرها ، انواع فضاهای هوایی و مقررات و محدودیتهای مربوطه کاملاً آگاهی داشته باشند.

ج - در مورد پرواز های کشوری برنامه ریزی شده باید قبلاً اطلاعات دقیق در دسترس واحدهای نظامی قرار گیرد...

د - باید در میان واحدهای نظامی و واحدهای ذیصلاح خدمات ترافیک هوایی که از کنترل ترافیک هوایی عادی یا فرکانسهای اضطراری استفاده نمی کنند ، برای مبادله اطلاعات مربوط به زمان دقیق پروازها و اطلاعات پروازهای بدون برنامه ریزی قبلی ، ارتباط مستقیم برقرار شود.

- ه- واحدهای نظامی باید به مانیتورهای مناسب ، فرکانسهای کنترل ترافیک هوایی مجهز شوند تا بتوانند بدون ارتباطات ، تماسهای راداری را تعیین هویت کنند.
- و - اگر واحدهای نظامی به استفاده از فرکانسهای اضطراری ۱۲۱/۵ مگا هرتز مجبور شوند ، باید شکل مورد توافق ارسال پیام را داشته و محتوای آن از نظر عملیاتی برای خلبانهای غیر نظامی مفهوم باشد.
- ز - در نواحی که فعالیتهای نظامی انجام می گیرد، اطلاعات لازم برای ایمنی ، نظم و ترتیب و کارایی ناوبری هوایی باید به شکل مناسبی انتشار یابد. اطلاعات باید شامل نوع پیام مخابره شده و نیز دستورات العمل مربوط به خلبانهای هواپیماهای غیر نظامی برای مانیتور فرکانس اضطراری ۱۲۱/۵ مگا هرتز باشد.
- ح- برای کمک به تعیین هویت از طریق نشر الکترونیک ، خلبانهای هواپیماهای غیر نظامی باید مراقب عملکرد مداوم ارتفاع سنج های رادیویی ورادارها باشند.

تصمیم شورای ایکائو ، ۷ دسامبر ۱۹۸۸^{۱۴}

شورا:

((۱)) با یاد آوری تصمیم ۱۴ جولی ۱۹۸۸ خود در اجلاس فوق العاده مربوط به

سرنگونی ایرباس A300 خطوط ایران ، پرواز IR655 در ۳ جولای ۱۹۸۸ ؛

((۲)) گزارش بررسی هیئت حقیقت یاب مقرر شده توسط دبیر کل ، پیرو آن تصمیم

شورای ایکائو دریافت شد؛

((۳)) با ابراز تحسین ، تصدیق می کند که همه طرفهای مربوطه در انجام تحقیقات

همکاری کامل نمودند؛

((۴)) مجدداً تأسف عمیق خود را به خاطر تلفات ۲۹۰ نفر انسان ابراز می دارد و

مراتب همدردی و تسلیت خود را به دولت جمهوری اسلامی ایران و خانواده های

داغدار قربانیان این حادثه غم انگیز ابلاغ می کند.

((۵)) اصرار نمود تا همه دولت ها کلیه اقدامات لازم برای ایمنی ناوبری هواپیماهای

کشوری را به ویژه با تضمین هماهنگی کار آمد فعالیت های نظامی / غیر نظامی،

به عمل آورند؛

((۶)) دوباره با اصل بنیادی حقوق بین الملل عام تأکید نمود که دولت ها باید از

توسل به استفاده از تسلیحات علیه هواپیماهای غیر نظامی خودداری کنند ؛

((۷)) از همه دولتهایی که تاکنون پروتکل ماده ۳ مکرر در کنوانسیون هوانوردی بین

المللی کشوری را مورد تصویب قرار نداده اند تقاضای عاجل می کند که هر چه

زودتر به تصویب آن مبادرت کنند ؛

((۸)) به کمیسیون ناوبری هوایی دستور داد تا در مورد توصیه های ایمنی مندرج در

گزارش بررسی حقیقت یاب و نسبت به گزارش به اجلاس ۱۲۶ شورا در مورد

اقداماتی که برای جلوگیری از تکرار حوادث غم انگیز مشابه ضروری می بیند ،
مطالعه به عمل آورد؛

((۹)) کمیسیون ناوبری هوایی را به اجرای نتایج مطالعاتی که تحت بند ۹ تصمیم
جولای ۱۹۸۸ ، شورا عهده دار آن بوده ، فرا خواند؛

((۱۰)) تصمیم گرفت که C-WP/8708 دیگر از ویژگی محدود برخوردار نیست؛

((۱۱)) تصمیم گرفت که گزارش تحقیقات را در برنامه کار اجلاس ۱۲۶ شورا بگنجانند.

(۴) قطعنامه شورای ایکائو ، ۱۷ مارس ۱۹۸۹^{۱۵}

با یاد آوری تصمیم ۱۴ جولای ۱۹۸۸ خود در اجلاس فوق العاده مربوط به
سرنگونی ایرباس A-300 خطوط هوایی ایران پرواز IR655 در ۳ جولای ۱۹۸۸ به
وسیله یک ناو جنگی ایالات متحده؛ با ابراز تحسین از همکاری مقامات کلیه دولتهای
مربوطه با هیئت حقیقت یاب؛

با یادآوری اینکه اجلاس ۲۵ (فوق العاده) مجمع در ۱۹۸۴ ، به اتفاق آراء
وظیفه دولتها را در خودداری از به کارگیری اسلحه علیه هواپیماهای کشوری درحین
پرواز، مورد تصدیق قرار داد؛

با تأکید بر خط مشی خود مبنی بر محکوم ساختن استفاده از اسلحه علیه
هواپیماهای کشوری حین پرواز ، بدون پیش داوری نسبت به اصول منشور ملل متحد؛
درمورد سانحه غم انگیزی که در نتیجه حوادث و اشتباهات در تشخیص هویت
هواپیما پیش آمد و منجر به نابودی غیر مترقبه هواپیمای مسافربری خطوط هوایی
ایران وتلفات ۲۹۰ نفر انسان گردید ، عمیقاً ابراز تأسف می نماید؛

دوباره مراتب همدردی عمیق و تسلیت خود را به دولت جمهوری اسلامی ایران و به خانواده های داغدار ، ابراز می دارد؛

مجدداً درخواست موکد دارد تا کلیه دولتها متعاهدی که هنوز پروتکل ماده ۳ مکرر در کنوانسیون هوانوردی بین المللی کشوری را مورد تصویب قرار نداده اند ، هر چه زودتر آن را به تصویب رسانند ؛

با اشاره به گزارش بررسی حقیقت یاب مقرر شده به وسیله دبیر کل و تائید نتیجه گیریهای کمیسیون ناوبری هوایی درمورد توصیه های ایمنی مندرج در آن ؛ اصرار دارد که همه دولتها اقدامات لازم را برای تأمین ایمنی ناوبری هوایی ؛ به ویژه با تضمین هماهنگی کار آمد ، فعالیت های نظامی و غیر نظامی و تعیین هویت دقیق هواپیماهای کشوری را به عمل آورند.

سرانجام جمهوری اسلامی ایران در ۱۷ می ۱۹۸۹ داد خواستی را در دیوان دادگستری بین المللی به ثبت رساند و از تصمیم شورای ایکانو براساس ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو پژوهش خواهی کرد.

۳- ایران ارجاع اختلاف به دیوان بین المللی دادگستری از سوی جمهوری اسلامی ایران

(۱) کلیات دعوی ایران و ایالات متحده

در تاریخ ۱۷ می ۱۹۸۹ ایران با ثبت دادخواستی^{۱۶} در دیوان بین المللی دادگستری، اقدام به طرح دعوا علیه ایالات متحده امریکا نمود. در قسمتی از مقدمه دادخواست ایران آمده بود: " افتخار دارم به منظور پژوهش خواهی از تصمیم ۱۷ مارس ۱۹۸۹ شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری به بند ۱ ماده ۳۶ و ماده ۳۷ اساسنامه دیوان و ماده ۸۴ کنوانسیون راجع به هواپیمایی کشوری بین المللی با اصلاحات بعدی (کنوانسیون شیکاگو) اشاره نمایم. همچنین به ماده ۱۴ کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری (کنوانسیون مونترال)، اشاره می نمایم جمهوری اسلامی ایران و ایالات متحده، عضو هر دو کنوانسیون می باشند.^{۱۷} در بخش بعدی دادخواست، ایران اعلام نمود که اختلاف میان دو کشور ناشی از ساقط نمودن یک فروند هواپیمایی مسافربری ایرانی توسط نیروهای امریکایی در سوم جولای ۱۹۸۸ می باشد و در بخش مربوط به صلاحیت دیوان، ایران برای اثبات صلاحیت دیوان دو مبنا را مورد استناد قرار داد.

اولین مبنا، ماده ۸۴ کنوانسیون شیکاگو بود که مقرر می دارد: " چنانچه اختلاف میان دو یا چند کشور متعهد در مورد تفسیر یا اجرای این معاهده و پیوسته‌های آن از طریق مذاکره قابل حل و فصل نباشد، شورای ایکائو به تقاضای هر یک از کشورهای طرف اختلاف، نسبت به آن اخذ تصمیم خواهد نمود. هیچ یک از اعضای شورا در هنگام رسیدگی به اختلافی که خود در آن طرفیت دارد، حق رأی ندارد. هریک از

کشورهای متعهد می‌تواند ، با توجه به ماده ۸۴ ، از رأی صادره از شورا به یک دیوان داوری خاص که در مورد تشکیل آن با طرفهای دیگر اختلاف توافق شده است و یا به دیوان دایمی دادگستری بین المللی پژوهش خواهی نماید. تقاضای پژوهش ظرف ۶۰ روز از تاریخ دریافت اعلامیه رأی صادره از شورا به اطلاع شورا خواهد رسید. دومین مبنای مورد استناد ایران برای اثبات صلاحیت دیوان ، بند ۱ ماده ۱۴ کنوانسیون مونترال بود که مقرر می‌دارد:

“ اختلافات میان دو یا چند کشور متعهد درمورد تفسیر یا اجرای کنوانسیون حاضر که از طریق مذاکره حل و فصل نشود ، بنا به تقاضای هر یک از آن کشورها به داوری ارجاع خواهد شد و چنانچه ظرف شش ماه از تاریخ تقاضای داوری ، طرفهای دعوا نتوانند در مورد ترتیب داوری به توافق برسند، هریک از آنها می‌تواند دعوا را طبق اساسنامه دیوان بین المللی دادگستری به آن دیوان ارجاع نماید. درنهایت ، ایران خواسته های خود را ضمن محفوظ نگاه داشتن حق خود برای تکمیل و اصلاح آنها در مراحل بعدی دادرسی ، به شرح زیر بیان نمود:

“ جمهوری اسلامی ایران از دیوان درخواست می نماید با صدور حکم

اعلام نماید:

- الف – که تصمیم شورای ایکائو از این لحاظ نادرست است که دولت ایالات متحده کنوانسیون شیکاگو را نقض نموده است ، از جمله مقدمه ، مواد ۱ ، ۲ و ۳ مکرر و بندهای الف و ج از ماده ۴۴ و پیوست ۱۵ کنوانسیون شیکاگو به همراه توصیه نامه شماره ۲۰۶/۱ سومین نشست منطقه ای هوانوردی خاورمیانه ای ایکائو ؛
- ب – که دولت ایالات متحده مواد ۱ ، ۳ و بند ۱ ماده ۱۰ کنوانسیون مونترال را نقض نموده است و

ج - که دولت ایالات متحده مسئول پرداخت غرامت به جمهوری اسلامی می باشد،^{۱۸} متعاقب این امر ، در جلسه ای که رئیس دیوان دراول سپتامبر ۱۹۸۹ براساس ماده ۳۱ اساسنامه با حضور نمایندگان دولت ایران و امریکا تشکیل داد ، نماینده دولت ایالات متحده امریکا اعلام کرد که دولت امریکا همچنان که در نامه خود به دیوان متذکر گردیده است قصد دارد که پیش از تسلیم لایحه ایران ، به صلاحیت دیوان بین المللی و استماع دعوی در آن دیوان ایراد نماید.^{۱۹} اما به دلیل آن که ایران معتقد بود امریکا قبل از تسلیم لایحه ایران حق طرح ایرادهای مقدماتی نسبت به صلاحیت دیوان وقابل استماع بودن دعوا را دارا نمی باشد، دیوان با صدور قراری در ۱۳ دسامبر ۱۹۸۹ درمقام حل اختلاف اعلام نمود خوانده دعوا حتی قبل از تسلیم لایحه خواهان نیز می تواند ایرادهای مقدماتی مطرح نماید و به اتفاق آرا زمان ثبت لوایح بعدی طرفین را تعیین نمود.^{۱۹} البته قاضی ادا (Oda) با صدور اعلامیه ای متذکر گردید که با توجه به این که امریکا هنوز ایرادی نسبت به صلاحیت دیوان مطرح ننموده بود ، ضرورتی نداشت که دیوان دراین مرحله نسبت به امکان یا عدم امکان طرح ایرادهای مقدماتی توسط خوانده قبل از تسلیم لایحه خواهان ، اتخاذ تصمیم نماید و در هر صورت چنین تفسیر مهمی از آئین دادرسی دیوان نباید درمقدمه قرار ذکر گردد.

به هر حال ، عملاً نیز قبل از ثبت لایحه ایران ، ایرادی از سوی امریکا مطرح نگردید و سرانجام ایران در ۲۴ جولای ۱۹۹۰ لایحه خود را تسلیم نمود .

لایحه مزبور علاوه بر آن که به صورت تفصیلی به مسایل موضوعی و حکمی مربوط به کنوانسیونهای شیکاگو و مونترال پرداخته بود، متضمن یک مبنای جدید برای اثبات صلاحیت دیوان نیز بود و ایران با استناد به بند ۲ ماده ۳۱ عهد نامه

مودت، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی^{۲۰} منعقد شده میان این کشور و ایالات متحده آمریکا، دیوان را دارای صلاحیت می‌دانست. بند ۲ ماده ۲۱ عهد نامه مودت مقرر می‌دارد: "هر اختلافی بین طرفین معظمین متعاهدین در مورد تفسیر یا اجرای عهد نامه حاضر که از طریق دیپلماسی به نحو رضایت بخش فیصله نیابد، به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع خواهد شد، مگر اینکه طرفین معظمین متعاهدین موافقت کنند که اختلاف به وسایل مسالمت آمیز دیگری حل و فصل گردد".

در بخش خواسته‌ها نیز ایران علاوه بر شرح و بسط خواسته‌های مذکور در دادخواست خود در ارتباط با کنوانسیونهای شیکاگو و مونترال، از دیوان درخواست نمود با صدور حکم اعلام نماید آمریکا با سرنگون کردن هواپیمای ایرانی، تعهدات حقوقی خود را به موجب بند ۱ ماده ۴ و بند ۱ ماده ۱۰ عهد نامه مودت را نقض نمود و با استقرار ناوهای جنگی خود در خلیج فارس و صدور اخطارهایی خطاب به هوانوردان و دریانوردان (نوتام) تعهدات حقوقی خود در قبال ایران به موجب بند ۱ ماده ۱۰ عهد نامه مودت را نقض نموده است^{۲۱}.

در ۴ مارس ۱۹۹۱، آمریکا لایحه ایرادهای مقدماتی خود را ثبت نمود و ضمن رد کلیه مبانی صلاحیتی مورد استناد ایران، از دیوان درخواست نمود ایرادهای این کشور نسبت به صلاحیت خود را تأیید نماید.^{۲۲} لازم به ذکر است که کلیه ایرادهای آمریکا ناظر به صلاحیت دیوان بودند و این کشور نسبت به قابل استماع بودن دعوی ایران ایرادی مطرح ننمود.^{۲۳} در نهایت، در ۹ سپتامبر ۱۹۹۲ ایران لایحه ملاحظات و نظرات خود را ثبت نمود و ضمن پاسخگویی به ایرادهای صلاحیتی آمریکا، از دیوان

20-Treaty of Amity, Economic Relations and Consular Right, 289 U.N.T.S.

21-I.C.J. Case Concerning the Aerial Incident of 3 July 1988, 24 July 1990, Iranian Memorial, P.292.

22- U.S. Preliminary Objection, P.239.

23-Ibid.,P.2.

درخواست کرد ضمن رد ایرادهای امریکا اعلام کند که براساس هر سه مبنای صلاحیتی ارایه شده توسط ایران دارای صلاحیت می باشد.^{۲۴} همچنین به عنوان یک مبنای فرعی ، ایران از دیوان درخواست نمود که اعلام کند ایرادهای امریکا دارای جنبه صرفاً مقدماتی نمی باشند.^{۲۵}

(۲) نگرشی کلی بر لوایح طرفین

ایران در لوایح^{۲۶} خود قضیه را از دو جنبه مختلف مورد بررسی قرار داد: اولاً به عقیده ایران این حادثه باید به عنوان یکی از تبعات ناگوار حضور غیر قابل توجیه نیروهای امریکایی در خلیج فارس و دریای عمان در نظر گرفته می شد. ایران بر خلاف ادعای امریکا معتقد بود که ، هدف از حضور نیروی دریایی امریکا در منطقه ، حمایت از حق آزادی دریانوردی و کشتیهای امریکایی نبوده است ، بلکه در واقع تحریک ایران و حمایت از عراق و حامیان آن مد نظر بوده و همین امر موید نقض بی طرفی توسط دولت امریکا می باشد. ایران متذکر گردید که در جریان تجدید پرچم نفتکشهای کویتی و اسکورت آنها ، امریکا آشکارا به حمایت از کشوری پرداخت که یکی از حامیان عمده عراق در جنگ علیه ایران محسوب می شد. چنین تحلیلی از حضور و عملکرد نیروهای امریکایی در منطقه ، قبلاً نیز از سوی مقامات ایرانی عنوان شده بود. در جلسه ۱۴ جولای ۱۹۸۸ شورای امنیت که برای بررسی حادثه ساقط نمودن هواپیمای ایرانی تشکیل شده بود، وزیر خارجه ایران در بخشهایی از سخنان خود بیان داشت : " سیاست امریکا در خلیج فارس در واقع مصروف براین بوده است که یک طرف

24-Iranian Observation and Submissions,p.301.

25-Ibid. ,p.302.

26- Iranian Memorial, pp.2 _ 84, and Iranian Observation and Submissions, pp.23-74

مناقشه تحت حمایت کشتیهای جنگی امریکایی به حملات خود علیه کشتیهای تجاری ادامه دهد، در حالی که، همزمان با آن سعی داشته است طرف دیگر را از دست زدن به اقدامات مشروع برای دفاع از منافع حیاتی خود باز دارد، همچنین در صورت پذیرش فرضیه غیر قابل قبول و واهی امریکا مبنی بر اشتباه بودن حمله ناو وینسنس به هواپیمای پرواز ۶۵۵، این سؤال مطرح می شود که آیا وقوع این فاجعه و قربانی شدن ۲۹۰ انسان بی گناه، ناشی از حضور توجیه ناپذیر نیروهای امریکایی در منطقه نیست؟... حضور نیروهای امریکایی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، مغایر بی طرفی مورد ادعای دولت امریکا در جنگ تحمیلی است ...^{۲۷} شایان ذکر است که یکی از صاحب نظران ایرانی نیز در مقاله ای با عنوان: "نقض بی طرفی امریکا در جنگ ایران و عراق، زمینه ساز سرنگون هواپیمایی مسافربری ایران"، تحلیل مشابهی در مورد حضور و عملکرد نیروهای امریکایی در منطقه، به عمل آورده است.

۲۸

ثانیاً ایران تمامی توجیحات به عمل آمده توسط مسئولین امریکایی را مردود شمرده و تا آنجا پیش رفت که احتمال عمدی بودن انهدام هواپیما را مطرح ساخت. قبل از انتشار گزارش گروه حقیقت یاب ایکائو، وزیر خارجه ایران در جلسه ۱۴ جولای ۱۹۸۸ شورای امنیت اظهارداشت با توجه به مدارک و قرائن موجود، ساقط نمودن هواپیمای مسافربری ایرانی نمی توانسته اشتباهاً صورت گرفته باشد.

^{۲۷} - گاتری، آندره و روزنیتی، ناتالینو، ترجمه ی حمید رضا ملک محمدی، سعید نائب و احمد سالاری، دفتر مطالعات سیاسی و بین الملل، تهران ۱۳۷۴، صص ۵۸ و ۵۹.

^{۲۸} - ممتاز، جمشید، ایران و حقوق بین الملل، نشر دادگستر، تهران پاییز ۱۳۷۶، چاپ اول، صص

حتی اگر بپذیریم که این واقعه به طور تصادفی روی داده باشد، بازهم از مسئولیت سنگین ایالات متحده چیزی کاسته نمی‌شود.^{۲۹} اما سرانجام در گزارش گروه حقیقت یاب ایکائو این امر تصدیق گردید که ساقط نمودن هواپیمای ایرانی به این دلیل بوده که هواپیمای مزبور یک هواپیمای نظامی دارای مقاصد خصمانه تصور شده است و در همین گزارش، دلایل شکل‌گیری چنین تصور اشتباهی احصاء شده است.^{۳۰} متعاقب این امر شورای ایکائو نیز در قطعنامه ۱۷ مارس ۱۹۸۹ خود تصدیق کرد که ساقط نمودن هواپیما به طور تصادفی و به واسطه اشتباه در شناسایی هواپیما صورت گرفته است.^{۳۱} و با وجود این، ایران در لایحه خود با تأکید بر امکانات بسیار پیشرفته ناو وینسنس، کماکان احتمال اشتباه در شناسایی هواپیما را رد کرد که این امر متضمن عمدی دانستن وقوع سانحه است. به هر حال از مجموع استدلال‌های ایران چنین بر می‌آید که اگر هم ساقط نمودن هواپیما عمدی نباشد لاقلاً این واقعه در نتیجه تقصیر سنگین نیروهای امریکایی روی داده است و در این میان هیچ تقصیری مسئولیتی متوجه ایران نیست.

اینک به بررسی اجمالی مواضع امریکا که در لایحه ایراد مقدماتی این کشور آمده است.^{۳۲} می‌پردازیم. امریکا نیز در مقام پاسخگویی به ادعاهای ایران، قضیه را از دو جنبه مختلف مورد بررسی قرارداد:

اولاً: امریکا به توجیه حضور نظامی خود در منطقه پرداخته و خاطر نشان می‌سازد که این امر منحصر به نیروهای امریکایی نبوده و واحدهایی از نیروهای دریایی کشورهای

29- UN.Doc., S/PV 2818, 1988.

30- 28-ILM.(1989), pp. 1-86

31- Ibid., p898.

32-I.C.J. Reports U.S.Preliminary Objection, 4 March 1991, pp.1-86

فرانسه ، انگلستان ، هلند، بلژیک ، ایتالیا و شوروی نیز در منطقه حضور داشتند. آمریکا می پذیرد که این عراق بود که ابتدا در سال ۱۹۸۴ حمله به تانکرهای حامل نفت ایران را آغاز نمود، اما ادعا می کند به دلیل نبودن اهداف عراقی مشابه ، ایران در مقام تلافی کشتیهای تجاری بی طرف و از جمله کشتیهای امریکایی را مورد حمله قرارداد و شدت گرفتن چنین حملاتی از سال ۱۹۸۷ به بعد در کنار استفاده از مین های دریایی و موشکهای کرم ابرایشم بود که حضور گسترده نیروی دریایی آمریکا در منطقه را برای حمایت از منافع خود و سایر کشورهای دولت و حمایت از حق آزادی دریانوردی ، اجتناب ناپذیر ساخت. بدین ترتیب آمریکا معتقد است حضور و عملکرد نیروهای این کشور در منطقه مشروع بوده و آمریکا را از موضع بی طرف خارج نکرده است.

همچنین ، آمریکا معتقد است به این حادثه باید به عنوان یکی از تبعات ناگوار اصرار ایران بر ادامه جنگ، نگریسته شود . معاون رئیس جمهوری آمریکا در جلسه ۱۴ جولای ۱۹۸۸ شورای امنیت " قربانیان پرواز ۶۵۵ را تنها تازه ترین تلفات یک جنگ بی رحمانه و بی معنی به حساب آورد.^{۲۳}

ثانیاً : آمریکا با استناد به نتایج تحقیقات گوناگون که از سوی مراجع مختلف به عمل آمده ، اعلام کرد که احتمال عمدی بودن وقوع حادثه را به کلی منتفی می داند و به شدت نسبت به این امر که ایران عمل آمریکا را یک "جنایت بین المللی" توصیف نموده ، معترض است. علاوه بر این ، آمریکا معتقد است در این حادثه ، ناهماهنگی مراجع نظامی و غیر نظامی ایران موجب شد که در زمان درگیری قایقهای ایرانی با ناوهای وینسنس و مونتگمری ، به یک هواپیمای مسافربری اجازه داده شود درست به سمت منطقه درگیری پرواز نماید

۳۳ - گاتری، آندره و رونزیتی، ناتالینو، ترجمه ی حمید رضا ملک محمدی، سعید نائب و احمد سالاری، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران ۱۳۷۴، صص ۵۸ و ۵۹.

(۳) وجود درگیری نظامی در زمان وقوع حادثه

این ادعا که در زمان وقوع حادثه میان ناوهای امریکایی و قایق‌های توپدار ایرانی درگیری نظامی وجود داشته است، از همان ابتدا توسط مقام‌های امریکایی برای توجیه عمل ناو وینسنس در قالب دفاع مشروع مطرح شد. به طوری که در ششم جولای ۱۹۸۸، کفیل نماینده دایم امریکا در شورای امنیت با ارسال نامه ای به رئیس شورا، اعمال حق ذاتی دفاع مشروع توسط نیروهای امریکا را به شورای امنیت اطلاع داد.^{۳۴} امریکا در اولین صفحه لایحه ایراد مقدماتی خود بر این امر تأکید کرد که حادثه مزبور در بحبوحه درگیری نظامی میان نیروهای ایرانی و امریکایی به وقوع پیوسته است و در بخش شرح وقایع، به تفصیل در مورد چگونگی آغاز و ادامه درگیری و تأثیر آن در وقوع حادثه توضیحاتی ارائه نموده که به منزله دفاع در ماهیت امر است و ایران نیز به نوبه خود به تفصیل در مورد چگونگی آغاز و ادامه درگیری توضیح داده و کلیه توجیحات به عمل آمده از سوی امریکا را رد کرد. اما از حیث مسأله صلاحیت دیوان، هدف امریکا از تأکید بر وجود درگیری نظامی بین طرفین آن بود که از این امر در جهت دومبنای صلاحیتی مورد استناد ایران، یعنی کنوانسیون مونترال و عهد نامه مودت، استفاده نماید. از این حیث آنچه مهم است صرف وجود درگیری نظامی بین نیروهای طرفین در زمان وقوع حادثه می باشد که این امر در گزارش ایکائو نیز منعکس گردیده و مسایلی مانند علت آغاز درگیری و شدت و ضعف آن، در مقام تأثیر نیستند. اینک به ترتیب روایت‌های امریکا و ایران را در مورد چگونگی آغاز و ادامه درگیری ذکر می نمایم.

الف - روایت امریکا در مورد وقوع درگیری نظامی^{۳۵}

امریکا در ابتدای توضیحات خود خاطر نشان ساخت که کلیه ناوهای امریکایی قبل از شروع درگیری، در آبهای بین‌المللی قرار داشتند و سپس به تشریح چگونگی وقوع درگیری می‌پردازد. بنا به ادعای امریکا در ساعت ۳ (۶:۳۰) ناو مونتگمری که در حال گشت زدن در بخش شمالی تنگه هرمز بود، هفت قایق کوچک توپ دار ایرانی را ردیابی نمود که در حال نزدیک شدن به یک کشتی پاکستانی بودند. کمی بعد، ناو مونتگمری مجموعاً سیزده قایق ایرانی را ردیابی نمود که به سه گروه تقسیم شده بودند. پس از آنکه صدای انفجارهایی در شمال توسط ناو مونتگمری شنیده شد، به ناو وینسنس دستور داده شد به منظور تحقیق در این باره به سمت شمال حرکت کرده و خود را به نزدیکی ناو مونتگمری برساند و هلیکوپتر "اوشن لرد ۲۵" متعلق به ناو وینسنس به منظور تحقیق و نظارت بر فعالیت قایقهای ایرانی به سمت شمال حرکت کرد. در ساعت ۶:۱۵ (۹:۴۵) قایقهای ایرانی به سمت هلیکوپتر مزبور شلیک کردند و این درحالی بود که اوشن لرد هرگز برفراز دریای سرزمین ایران پرواز نکرده بود و در لحظه شلیک نیز در فضای هوایی بین‌المللی قرار داشت. همین امر موجب گردید ناو وینسنس فرماندهی تاکتیکی ناو مونتگمری را به عهده گیرد و هر دو به سوی محل حادثه حرکت نمایند. همزمان با نزدیک شدن ناوهای امریکایی به سمت محل حادثه وقایقهای ایرانی، دو گروه از قایقهای ایرانی با حداکثر سرعت شروع به حرکت به سمت وینسنس و مونتگمری نمودند که این عمل آنها به منزله نشان دادن نیت خصمانه مبنی بر حمله به ناوهای امریکایی تعبیر گردید. به همین دلیل افسر فرمانده وینسنس از مافوق خود مجوز درگیر شدن با قایقهای ایرانی را درخواست نمود و چنین

اجازه ای به او داده شد . حوالی ساعت ۶:۴۳ (۱۳:۴۰) بود که وینسنس و مونتگمری به سمت قایق‌هایی که در دو گروه در حال نزدیک شدن به آنها بودند ، آتش گشودند و قایق‌های مزبور نیز متقابلاً به سمت این دو ناو شلیک کردند. امریکا در اینجا مجدداً تاکید می نماید که هم ناوهای امریکایی و هم قایق‌های ایرانی در لحظه آغاز درگیری ، درآب‌های بین المللی قرار داشتند و ناو وینسنس در اثر اتخاذ مانورهای دفاعی مجبور شد در طی مدت درگیری وارد آب‌های سرزمینی ایران گردد. این درگیری ۱۷ دقیقه به طول انجامید و از لحظه آغاز پرواز هواپیمای ایرباس (۴ دقیقه پس از شروع درگیری) ، تا لحظه سقوط آن (حدود ۱۲ دقیقه پس از شروع درگیری) ، به طور فعال در جریان بود. به ادعای امریکا، همین امر موجب شد ناو وینسنس که در حال دفاع از خود در مقابل حمله قایق‌های ایرانی بود، تصور نماید هواپیمای ناشناس یک هواپیمای نظامی از نوع F-14 است که برای کمک به قایق‌های ایرانی بانیت خصمانه در حال نزدیک شدن به ناوهای وینسنس و مونتگمری می باشد و عوامل مختلف از قبیل تأخیر ۲۷ دقیقه ای در پرواز هواپیما و پاسخ ندادن هواپیما به اخطارهای ارسالی، موجب تقویت این تصور اشتباه و نهایتاً اتخاذ تصمیم براس ساقط کردن هواپیمای مزبور گردی.

ب - روایت ایران در مورد وقوع درگیری نظامی^{۳۶}

ایران ضمن رد ادعای امریکا مبنی بر این که قایق‌های ایرانی در ساعاتی قبل از وقوع حادثه در حال نزدیک شدن به یک کشتی تجاری پاکستانی بودند، اعلام می دارد این ادعای امریکا مستند به هیچ دلیل و مدرکی نیست و کاپیتان کشتی پاکستان در مصاحبه با ABC تأیید نموده که کشتی مزبور در روز سوم جولای مورد حمله قرار

نگرفته و تقاضای کمک نکرده است. همچنین، گزارش وزارت دفاع امریکا حاکی از آن است که در روز سوم جولای ۱۹۸۸ هیچ کشتی تجاری تقاضای کمک ننموده است. بنابراین، نزدیک شدن هلیکوپتر "اوشن لرد" به قایقهای ایرانی اقدامی غیر قابل توجیه بوده است. به علاوه، ایران با استناد به گزارش ایکائو و تحلیل آن معتقد است برخلاف ادعای امریکا هلیکوپتر مزبور با تجاوز به حریم هوایی ایران، کاملاً بر فراز دریای سرزمینی ایران پرواز می کرد و بدین ترتیب قایقهای ایرانی کاملاً محق بوده اند که به سمت آن تیرهای اخطار شلیک نمایند، ضمن آنکه قایقهای مزبور اصولاً مجهز به سلاح هایی نبودند که بتوانند برای حمله به یک هلیکوپتر به کار گرفته شوند. همچنین ایران معتقد است برخلاف ادعای امریکا، ناوهای امریکایی قبل از درگیر شدن با قایقهای ایرانی وارد آبهای سرزمینی ایران شده بودند. ایران با استناد به مختصات جغرافیایی مذکور در گزارش ایکائو و با پیاده کردن آنها بر روی نقشه، توضیح می دهد که در ساعت ۶:۱۰ (۹:۴۰)، حدود نیم ساعت قبل از شروع درگیری، ناوهای مونتگمری وسایدز کاملاً داخل آبهای سرزمینی ایران قرار داشتند، اما با توجه به گزارش ایکائو، ناو وینسنس در ساعت ۶:۱۵ (۹:۴۵) با حداکثر سرعت به سمت شمال حرکت کرده و مسلماً وینسنس نیز قبل از شروع درگیری کاملاً داخل آبهای سرزمینی ایران بوده است.

درخصوص استناد امریکا به دفاع مشروع، ایران معتقد است اولاً این ناوهای وینسنس و مونتگمری بودند که ابتدا به سوی قایقهای ایرانی شلیک کردند و با توجه به اینکه طبق گزارش ایکائو بین شلیک تیرهای اخطار به سمت هلیکوپتر امریکایی و حمله ناوهای امریکایی به قایقهای ایرانی حداقل نیم ساعت فاصله زمانی وجود داشته است، و حمله به قایقهای ایرانی نمی تواند تحت عنوان دفاع مشروع توجیه گردد. ثانیاً این ادعا که ابتدا قایقهای ایرانی اقدام به حرکت تهاجمی علیه ناوهای امریکایی

نموده اند، کاملاً بی اساس است. زیرا اصولاً قابل تصور نیست که چنین قایقه‌های کوچکی بتوانند کوچکترین خطری برای ناوهای جنگی عظیم و پیشرفته امریکایی ایجاد نمایند و این حقیقتی است که فرمانده ناو سایدز، دیگر ناو امریکایی حاضر در صحنه نیز آن را تصدیق نموده است. بدین ترتیب، ایران استناد امریکا به دفاع مشروع را به کلی مردود دانسته و معتقد است نیروهای امریکایی بدون آن که در تشخیص نوع هواپیما دچار اشتباه شده باشند، آنرا سرنگون نموده اند.

۴- نتیجه توافق طرفین در حل مسأله در خارج از دیوان بین المللی دادگستری

در ۲۲ فوریه ۱۹۹۶ پرونده قضیه ایرباس از دیوان بین المللی دادگستری خارج شد بی آنکه محکومیتی برای پرداخت غرامت در آن باشد. در خارج از دیوان بین المللی دادگستری، این قضیه از طریق سازش میان طرفین دعوا حل و فصل شد. از طرف ایالات متحده قبلاً پرداخت غرامت پیشنهاد شده بود. سرانجام قرار بر این شد که واشنگتن مبلغ ۶۱/۸ میلیون دلار بابت پرداخت غرامت به خانواده‌های قربانیان سانحه هوایی به بانک زوریخ در سوئیس واریز کند. مبلغ ۴۰ میلیون دلار بابت انهدام ایرباس مستقیماً به دولت ایران و ۳۰ میلیون دلار نیز برای دعاوی بانکی علیه امریکا به ایران پرداخت شود.^{۳۷} سفارت سوئیس به عنوان حافظ منافع ایالات متحده به عنوان عامل ایالات متحده در شناسایی و تسجیل خانواده قربانیان و پرداخت غرامت با همکاری دفتر خدمات حقوقی بین المللی جمهوری اسلامی، ایران تعیین شد.

قرار شد به بازماندگان هر یک از قربانیان سانحه مبلغ ۳۰۰۰۰۰۰ دلار (قربانیان که مزد بگیر و در سن اشتغال بودند) و ۱۵۰۰۰۰ دلار (قربانیان غیر شاغل مثل اطفال) پرداخت شود.

قابل ذکر است که رونالد ریگان پس از انهدام هواپیمای ایرباس پیشنهاد غرامت را ارائه کرده بود.^{۳۸}

به نظر می رسد که ایالات متحده تمام تلاش خود را بکار برد تا در دیوان محکوم به غرامت نشود و این اقدام در خارج از دیوان و برای حفظ وجهه امریکا و با پیشنهاد او انجام بگیرد.

نتیجه

در هفته های آخر جنگ عراق علیه جمهوری اسلامی ایران (۸۸-۱۹۸۰) هواپیمای ایرباس ایرانی به وسیله ناوینسنس ایالات متحده مورد اصابت دو موشک سطح به هوا قرار گرفت و در آبهای سرزمینی ایران در اطراف جزیره هنگام سقوط کرد.

سیاستمداران و نویسندگان امریکایی در توجیه حمله به هواپیمای ایرباس عنوان کردند که عدم پذیرش قطعنامه ۵۹۸ و عدم اجرای آتش بس و بازگشت به مرزهای بین المللی از طرف ایران موجب فراهم شدن اوضاع و احوالی شد که در آن سرنگونی هواپیمای ایرانی نتیجه بی توجهی به موارد اشاره شده بوده است.^{۳۹} بنابراین می توان نتیجه گرفت اقدامات ایالات متحده ناظر بر تغییر رفتار جمهوری اسلامی ایران در دفاع مشروع از استقلال و تمامیت ارضی و حفظ حاکمیت خود و اجرای قطعنامه ۵۹۸ بود، ضمن آنکه امنیت هوانوردی غیر نظامی را به مخاطره انداخته بود.

قطعنامه ۵۹۸ دارای آثار قابل ملاحظه ای بر حاکمیت ملی جمهوری اسلامی ایران بود و بدون بررسی آن شاید مطالعه قضیه ایرباس وافی به مقصود نباشد. قدرتهای جهانی برای حفظ نظام ترسیمی خود و درآمدن از بحران ناشی از جنگ

عراق علیه ایران ، از مکانیزم شورای امنیت و قطعنامه آن استفاده کردند. در واقع قطعنامه ۵۹۸ مورخ ۲۰ جولای ۱۹۸۷ شورای امنیت اقدام حقوقی نهاد بین المللی، آثار قابل ملاحظه ای بر حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در پی داشت و اجازه نمی داد جمهوری اسلامی ایران در تعقیب اهداف ملی خود آغازگر جنگ را وادار به تبعیت از اصول مسلم حقوق بین المللی نماید. حمله ایالات متحده به هواپیمای ایرباس ، زمینه پذیرش قطعنامه را فراهم ساخت. نکات زیر در خصوص محدودساختن حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در قطعنامه وجود دارد:

۱- پذیرش آتش بس و متوقف کردن کلیه اقدامات نظامی در زمین ، هوا و دریا و

بازگشت به مرزهای بین المللی

۲- همکاری با شورای امنیت برای اجرای قطعنامه و حل و فصل اختلاف به طور

قابل قبول برای طرفین و طبق اصول منشور ملل متحد.^{۴۰}

مورد ذکر شده مصداق بارز افزایش اختیارات سازمان بین المللی و محدودیت بیشتر حاکمیت دولتها برای اتخاذ تصمیم در قلمروهای استراتژیکی است .

در قضیه ایرباس، تهدید نظامی ایالات متحده ، امنیت ملی جمهوری اسلامی

ایران را با کشته شدن افراد بی گناه از ملت ایران ، عدم امکان تعقیب اهداف ملی،

نا امن شدن هوانوردی غیر نظامی ، بالا رفتن میزان ریسک در عرصه اقتصادی، به

مخاطره انداخت. قبل از آن امریکا با حمله به سکوی های نفتی تهدیدات نظامی و

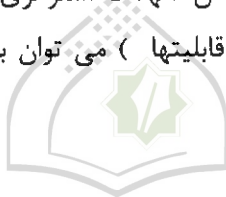
اقتصادی خود را عملی کرده بود. در نتیجه ، ادامه دادن سیاست ملی مخصوصاً حق

دفاع مشروع متضمن تهدید شدیدتری بود که متوجه بقای ملی تلقی می شد. درباره

سرنگونی هواپیمای ایرباس معاون رئیس جمهور امریکا عنوان کرد:

” قربانیان ایران ایر ۶۵۵ تنها تلفات اخیر جنگ بی رحمانه و بی معنی هستند که {این جنگ} درد و رنج گزافی را به مردم دو طرف به وجود آورده است.^{۴۱} ”

از مطالب مطروحه این گونه بر می آید که حقوق بین الملل تنظیم کننده رابطه قدرت است و قدرتهای جهانی با بکارگیری حقوق بین الملل و با مکانیزم سازمانهای بین المللی درصدد برقراری نظم تعریف شده خود و تغییر رفتار دولتها برای رعایت رابطه و توازن قوا هستند. شناخت این منطق در تصمیم گیریهای استراتژیک ، فشار و تهدیدات راکاهش می دهد و زمینه شناخت فرصتها را فراهم می سازد. در قلمرو استراتژیک ، حقوق بین الملل بخش تعهدات استراتژی را معین می کند و به کمک دیگر عناصر استراتژی (منافع و قابلیتها) می توان به تصمیمات دقیق استراتژیک نایل شد.



مرکز تحقیقات کامپیوتری علوم اسلامی

فهرست منابع

- فارسی:

۱- گاتری، آندره و رونزیتی ناتالینو، ترجمه ی حمید رضا ملک محمدی، سعید

تائب و احمد سالاری، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران ۱۳۷۴

۲- ممتاز، جمشید، ایران و حقوق بین الملل، نشر دادگستر، تهران، چاپ اول،

پاییز ۱۳۷۶

۳- هدایتی خمینی، عباس، شورای امنیت و جنگ تحمیلی، دفتر مطالعات

سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۷۰

مرکز تحقیقات کامپیوتر علوم اسلامی

- انگلیسی

- 1- American Journal of International Law, Vol. 83, 1989.
- 2- ICAO Bulletin, JULY 1988
- 3- I.C.J.Reports, Case Concerning the Aerial Incident of 3 July 1988, Memorial Submitted by the Islamic Republic of Iran 24 July 1990
- 4- I.C.J.Reports, Preliminary Objections by USA., 4 March 1991
- 5- International Legal Materials. Vol.28, 1989 and Vol. 35, 1996
- 6- Treaty of Amity, Economic Relations, and Consular Rights, 289 U.N.T.S.
- 7- UN. Doc., S/PV. 2818, 1988.
- 8- UN. Security Council , S/RES/ 598 (1987), 20 July 1987.