

## هفته حقوق بشر امریکایی به روایت تاریخ

با نگاهی ویژه به سرنگونی هواپیمای مسافربری ایران

الهه جعفری

### چکیده

حقوق بشر مهم‌ترین دستاوردی است که قدرت‌های بزرگ از آن برای تحت فشار قرار دادن کشورهای دیگر استفاده می‌کنند تا به اهداف سلطه‌گرانه خود برسند. نکات قابل توجه در چند دهه اخیر، دخالت ایالات متحده در مسائل امنیتی جهان است که باعث ایجاد ناامنی و جنایات و کشتار مردم بی‌گناه شده است و در این میان کشور ایران بیشترین صدمه را از جانب امریکا متحمل شده است. از جمله جنایاتی که امریکا علیه ایران انجام داده حمله ناوگان امریکا به هواپیمای مسافربری ایران در ۱۲ تیر ۱۳۶۷ بوده است. در این مقاله تلاش می‌شود حوادث تروریستی که در ۱۲ تیر به وقوع پیوسته است، تشریح شود تا با بررسی ابعاد حقوقی در این خصوص به روشنگری پردازیم.

## کلیدواژه

حقوق بشر، حقوق بین‌الملل، نقض حقوق دریاها، ناوگان امریکا، هواپیمای مسافربری ایران

## مقدمه

دولت امریکا، علی‌رغم این که در گستره بین‌الملل، ژست دفاع از حقوق بشر را به خود می‌گیرد و جنگ‌های خانمان براندازی را در راستای استیفای حقوق بشر، به راه می‌اندازد، اما در پراگماتیست خود دچار تناقض گویی‌های فراوانی، در مورد حقوق بشر است. پس از انقلاب جمهوری اسلامی ایران برخی کشورها سیاست خصمانه‌ای را برای مداخله در امور داخلی ایران و تضعیف قدرت ایران انجام دادند. ایالات متحده امریکا به عنوان سردمدار این جبهه از طرق مختلفی تلاش در محدود کردن گستره شمول حاکمیت جمهوری اسلامی ایران داشته است. هرچند این کشور در گذشته نیز در امور داخلی ایران مداخلاتی را داشته است، اما پیش از انقلاب اسلامی در قالب روابط دوستانه این اهداف را به پیش می‌برد، اما پس از انقلاب در قالب روابط خصمانه (ضیایی، ۱۳۸۹) در واقع، جمهوری اسلامی ایران همگام با پیشرفت‌ها و دستاوردها در حوزه حقوق بشر، از ابتدای انقلاب اسلامی تاکنون قربانی نقض حقوق بشر به طور گسترده نیز بوده است. شهادت ۱۷ هزار نفر انسان بی‌گناه در اثر اقدامات تروریستی، شهادت بیش از ۲۰۰ هزار نفر و مجروحیت بیش از ۷۰۰ هزار نفر در جریان جنگ تحمیلی هفت ساله، شهادت بیش از ۱۳ هزار نفر و مجروحیت بیش از ۱۰۰ هزار نفر در اثر کاربرد سلاح‌های شیمیایی،

شهادت بیش از ۴ هزار نفر از مأموران نیروی انتظامی و مرزی در راه مبارزه با مواد مخدر و نقض گسترده حقوق ملت ایران در اثر تحریم‌های ظالمانه و غیرقانونی تنها برخی از این مصادیق می‌باشند. نکته مهمی که نباید از آن غافل شد، ضرورت پرداختن به این موضوع است، این‌که این اقدامات یا با مداخله و حمایت مستقیم یا غیرمستقیم مدعیان دروغین حقوق بشر به ویژه آمریکا صورت گرفته است. در این پژوهش قصد داریم به این سوال پاسخ دهیم که براساس موازین حقوق بین‌الملل آیا قابل توجیه است که هوایمای مسافربری غیرنظامی، به بهانه دفاع از خود، مورد حمله نظامی قرار گیرد؟ در پاسخ به این سوال این فرضیه مطرح می‌شود که سرنگونی هوایمای مسافربری، کاملاً مغایر با معاهدات حقوق بین‌الملل بوده است و این عمل، اقدامی تجاوزکارانه در جهت تضعیف موقعیت ایران محسوب می‌شود.

## حقوق بین‌الملل هوایی و فضایی

### کنوانسیون شیکاگو و سازمان هوایی کشوری ایکائو (ICAO)

ایکائو (ICAO) در ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در ضمن تنظیم و امضای پیمان حمل و نقل هوایی موسوم به پیمان شیکاگو تشکیل شد. ایکائو نهاد تخصصی سازمان ملل متحد است و وظیفه آن هماهنگ‌سازی استانداردهای بین‌المللی پروازی و مدیریت خطوط هوایی در سطح جهان است، اما موجودیت آن به طور رسمی در سال ۱۹۴۷ اتفاق افتاد. ایران در سال ۱۳۲۷ رسماً به پیمان شیکاگو و در نتیجه به ایکائو پیوست. ایکائو بر اساس کنوانسیون شیکاگو ایجاد شده و بسیاری از

وسیله را ممنوع اعلام می‌کرد. پیمان شیکاگو، اصلی قانونی را مصوب ساخت که مطابق آن هر کشوری بر حریم فضای خود، حاکمیت منحصر به فرد دارد. البته این پیمان «دوآزادی» برای سفرهای هوایی در نظر می‌گیرد: حق عبور بی‌ضرر که به خطوط هوایی غیرنظامی اجازه می‌دهد بر فراز اراضی دیگر کشورها مسافرت کنند و همچنین حق فرود آمدن و برخاستن برای اهدافی مانند سوخت‌گیری مجدد یا تعمیرات فنی در سرزمین‌های کشورهای دیگر را برای آنان قائل است. ضمناً مطابق پیمان شیکاگو، سازمان بین‌المللی حمل و نقل هوایی غیرنظامی (ایکائو) تأسیس گردید که بعدها یا تبدیل شدن به آژانس نظارتی سازمان ملل متحد یا اولویت ترفیع ایمنی در حمل و نقل هوایی بین‌الملل، تکامل یافت. دومین تحول بزرگ در قانون‌گذاری هوانوردی بین‌المللی

کشورهای دنیا به آن پیوسته‌اند. شورای ایکائو نهاد اصلی تصمیم‌گیری در این سازمان است و از نمایندگان ۳۳ کشور عضو ایکائو که توسط اعضای مجمع عمومی برای مدت سه سال انتخاب می‌شوند، تشکیل می‌شود. پیمان شیکاگو در ۹۶ ماده تدوین شده و در ضمن آن بر اصول کلی حقوق بین‌المللی و هوانوردی از جمله اصل حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو و تابعیت هواپیما تأکید دارد.

پس از جنگ جهانی دوم، با تدوین پیمان شیکاگو در سال ۱۹۴۴ رویکرد جامع‌تری به قاعده‌مندسازی سفر هوایی صورت پذیرفت. این پیمان برخی از اصول بنیادین برای قانون‌گذاری در زمینه هوانوردی بین‌المللی را معین نمود. هدف اصلی پیمان شیکاگو، ارتقای ایمنی هوانوردی غیرنظامی بود و ماده ۴ این پیمان، موکداً استفاده از هواپیمای غیرنظامی برای اهدافی مغایر با کاربرد این

از انهدام هواپیمای پرواز ۰۰۷ کره در سال ۱۹۸۳ توسط نیروهای نظامی شوروی ناشی شد. واکنش متفق‌القول بین‌المللی به این رویداد، تدوین اصلاحیه در سال ۱۹۸۴ بر پیمان شیکاگو بود که به عنوان ماده ۳bis شناخته می‌شود و برای اولین بار به صراحت این مسئله را به رسمیت

شناخت که دولت‌ها باید از استفاده از تسلیحات علیه هواپیماهای غیرنظامی در حال پرواز خودداری نموده و در صورت رهگیری وسایل نقلیه هوایی غیرنظامی، مراقب باشند تا زندگی افراد حاضر در هواپیما و ایمنی این وسیله به مخاطره نیفتد. (صفدری، موذن، ۱۳۹۳: ۳)

### جستار گشایی

در سال ۱۳۶۰، رژیم بعث عراق حمله به کشتی‌های تجاری در خلیج فارس را شروع کرد و با اعلام مین‌گذاری سواحل بندر امام خمینی (ره) و حمله به دو کشتی تجاری، امنیت خلیج فارس را مختل کرد و در پی تحویل هواپیماهای سوپر استاندارد و موشک‌های اگزوسه توسط فرانسه به رژیم بعث عراق بود که ابعاد این حملات افزایش یافت. *پژوهش‌های حقوق بشری در مطالعات فرسنگی*

در برابر این حملات که رژیم بعث عراق به صراحت مسئولیت آن را بر عهده گرفت، شورای امنیت عکس‌العمل مناسبی نشان نداد، اما در قبال انتساب چند حمله به ایران و شکایت شورای همکاری خلیج فارس، ۱۱ خرداد ۶۳ شورای امنیت قطعنامه ۵۵۲ را صادر کرد و در آن خواستار توقف این حملات شد.

در واقع سال ۱۳۶۷، آمریکایی‌ها مستقیماً به نفع رژیم بعث عراق وارد جنگ با ایران شدند و جبهه دوم جنگ را در خلیج فارس آغاز کردند. در ابتدای سال

۶۷ آمریکایی‌ها اقداماتی را در خلیج فارس شروع کردند. درگیری با شناورها و قایق‌های سپاه و ارتش در منطقه خلیج فارس، جلوگیری از کنترل کردن نیروهای نظامی جمهوری اسلامی ایران و حمله به سکوهای نفتی ایران در منطقه خلیج فارس از جمله این اقدامات بود. در حالی که این سکوها در حال سوختن بود عملیات ایرباس را انجام دادند.

از آغاز جنگ تا ۱۰ ژوئیه ۱۹۸۴، ۱۱۲ کشتی در خلیج فارس مورد حمله موشکی قرار گرفت. ژانویه ۱۹۸۵ جمهوری اسلامی ایران، به دبیر کل وقت سازمان ملل اعلام کرد که از هرگونه اقدامی برای تأمین آزادی و امنیت کشتیرانی در خلیج فارس، حمایت و استقبال می‌کند، اما حملات به کشتی‌ها ادامه یافت. تا تیرماه ۱۳۶۶، بیش از ۸ میلیون تن کالا از محموله‌های کشتی‌ها در خلیج فارس به زیر آب رفت. ۴۱ کشتی کاملاً نابود شد و بیش از ۲۰۰ تن از ملوانان کشورهای مختلف به قتل رسیدند و همین تعداد نیز مجروح شدند.

اینگونه بود که رژیم بعث عراق در هدف خود مبنی بر بین‌المللی کردن جنگ خلیج فارس تا اندازه زیادی موفق شد و قدرت‌های غربی و در رأس آن‌ها آمریکا حضور گسترده و تهدیدآمیزی در خلیج فارس یافتند و بالاخره کشتی‌های نفتکش کویتی با پرچم آمریکا در خلیج فارس حرکت کردند و اسکورت نظامی نفتکش‌ها و کشتی‌های تجاری مورد نظر آمریکا در خلیج فارس آغاز شد.

۲۱ سپتامبر ۱۹۸۷، کشتی ایرانی «ایران اجر» مورد حمله نیروهای نظامی آمریکا واقع شد. همچنین حملات نظامی آمریکا به سکوهای نفتی ایران، دخالت آشکار آن دولت در منطقه به نفع رژیم بعث عراق را به وضوح نشان داد.



و در آخر ۱۲ تیرماه ۱۳۶۷ حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایران بر فراز دریای خلیج فارس که از جمله مهم‌ترین جنایات امریکا بر علیه ملت ایران بود که در ادامه به شرح واقعه این روز خواهیم پرداخت.

روز یکشنبه ۱۲ تیر ۱۳۶۷ هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ متعلق به هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران در فرودگاه بین‌المللی بندرعباس به زمین نشست و طبق برنامه پیش‌بینی شده، قرار بود این هواپیما با شماره پرواز ۶۵۵ به همراه ۲۷۴ مسافر و ۱۶ خدمه پرواز که در مجموع ۲۹۰ نفر می‌شدند در ساعت ۱۰ صبح به مقصد دبی، امارات متحده عربی پرواز کند.

کاپیتان محسن رضایان، خلبان با سابقه پرواز ۶۵۵ هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ بود که بیش از ۷،۰۰۰ ساعت پرواز را در کارنامه خود داشت. هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ با ۱۵ دقیقه تأخیر، در ساعت در ۱۰:۱۷ صبح به وقت رسمی ایران، از فرودگاه بین‌المللی بندرعباس به مقصد فرودگاه بین‌المللی دبی پرواز خود را آغاز کرد، مدت پرواز تا دبی ۲۸ دقیقه و حداکثر ارتفاع تا ۱۴ هزار پا (۴،۳۰۰ متر) تعیین شد. دقایق نخستین پرواز و مراحل اوج‌گیری تا ارتفاع ۱۲ هزار پایی مطابق طرح پرواز انجام شد و خلبان پیوسته با برج مراقبت فرودگاه بندرعباس و مرکز کنترل راه‌های هوایی ایران و امارات متحده تماس داشت.

چند لحظه پیش از ورود هواپیمای ایرباس آ-۳۰۰ به منطقه کنترل هوایی امارات، در محلی به نام «مولیت»، خلبان به مرکز کنترل هوایی کشور اطلاع داد که قصد دارد به ارتفاع ۱۴ هزار پایی صعود کند.

ناو جنگی وینسنس آمریکا در خلیج فارس مستقر شده بود ایچنرمارک قلب این رزم‌ناو به شمار می‌رفت که وظیفه اصلی آن، کشف هدف‌های پرنده، اعم

از موشک، هواپیما و پردازش اطلاعات، تعقیب صدها هدف به طور هم‌زمان و کنترل آتش آن‌ها بود، هم‌چنین این رزم ناو به موشک زمین به هوا با برد ۴۰۸ کیلومتر نیز مجهز بود.

ساعت ۱۰:۲۲ صبح ناو جنگی وینسنس آمریکا به حریم آب‌های ایران وارد شده بود، به دستور ناخدا ویل راجرز، فرمانده ناو وینسنس، موشک استاندارد ۲ را به سوی پرواز ۶۵۵ شلیک کرد. ناگهان هواپیما از صفحه رادارهای زمینی محو و در آب‌های خلیج فارس سقوط کرد. با عدم اطلاع از سرنوشت هواپیما، برج مراقبت فرودگاه بندرعباس، در تماس با دبی، پیگیر سرنوشت پرواز ۶۵۵ شد، ولی آن‌ها اظهار بی‌اطلاعی کردند. بلافاصله ستاد حوادث استان هرمزگان وضعیت اضطراری اعلام و فعالیت خود را آغاز کرد. با شناسایی دقیق محل سقوط، بالگردها و شناورها به موقعیت ۲۶ و ۴۲ عرض شمالی و ۵۶ درجه و ۳ دقیقه طول شرقی منتقل شدند. محل سرنگونی هواپیمای مسافربری ایران‌ایر در تنگه هرمز واقع در خلیج فارس بود. بلافاصله پس از این واقعه، مقامات آمریکایی اعلام کردند که یک فروند هواپیمای اف-۱۴ جمهوری اسلامی ایران را مورد هدف قرار داده‌اند. پس از روشن شدن نوع هواپیما، آمریکا ادعا کرد که در این مورد مرتکب اشتباه شده، اما شواهد بعدی این نظر آنان را مردود جلوه داد. مقامات نظامی آمریکا اعلام کردند که هواپیمای ایرباس ایران خارج از مسیر هوایی پرواز داشته و رزم ناو آمریکایی نیز ۷ بار اخطار رادیویی برای هواپیمای ایران مخابره کرده، ولی جوابی دریافت نکرده است. (پژمان، ۱۳۹۲) زمانی که هواپیما مورد اصابت موشک ناو وینسنس قرار گرفت، هنوز در فضای هوایی جمهوری اسلامی ایران قرار داشت. موقعیت تقریبی هواپیما در زمان سقوط ۲۶ درجه و ۳۸ دقیقه و ۲۲ ثانیه شمالی و ۵۶ درجه و ۱ دقیقه و ۲۴ ثانیه شرقی بود.



دلایل و قرائن نشان می‌دهد که نه تنها کشتی‌های جنگی ایالات متحده از پیام‌های رادیویی هواپیمای ایرباس شماره ۶۵۵ که بر روی فرکانس‌های باز و به زبان انگلیسی مخابره می‌شد، باخبر و مطلع بودند، بلکه قطعاً آن پیام‌ها را نیز در اختیار داشتند. پیام‌های رادیویی‌ای که نشان دهنده غیرنظامی بودن هواپیما و مسافری و تجاری بودن آن بود. این مدعا با بررسی یافته‌های مربوط به تحقیقات رسمی که ایالات متحده بلافاصله بعد از حادثه انجام داد، ثابت می‌شود. تحقیقات وزارت دفاع آمریکا در خصوص حادثه مزبور در تاریخ ۱۹ ژوئیه (۲۸ تیرماه) انجام و در تاریخ ۲۸ ژوئیه (۶ مرداد) منتشر شد.

### **گزارش وزارت دفاع آمریکا در پاراگراف چهارم از صفحه ۸-E اظهار می‌دارد:**

«پرواز ۶۵۵ ایران‌ایر از بندرعباس شروع شد و به پرواز خود در مسیری عادی ادامه داد تا این که هفت دقیقه پس از پرواز توسط یک موشک پرتاب شده از سوی ناو وینسس مورد اصابت قرار گرفت... آخرین تماس خلبان برای گزارش‌دهی در خصوص موقعیت هواپیما نیز حدوداً در ساعت ۹:۵۸ بود.» از این رو باید نتیجه گرفت که در زمان مزبور، آمریکا از مسئله مسافربری بودن هواپیما و غیرنظامی بودن آن پرواز اطلاع کاملی داشته است. (باقرپور اردکانی، ۱۳۹۰) در خصوص واقعه حمله به هواپیمای شماره پرواز ۶۵۵ ایران باید توجه داشت که اولاً هواپیمای ایرانی بر فراز آب‌های سرزمینی ایران واقع بود و در واقع در قلمروی حاکمیت ایران قرار داشته است و لذا نمی‌توانسته خطری به تمامیت ارضی یا امنیت کشوری دیگر تلقی شود. ثانیاً خود ناو جنگی وینسس نیز در آب‌های سرزمینی ایران قرار داشتند. این مسئله ۴ سال بعد از آن ماجرا، توسط نیویورک تایمز فاش شد که ناو وینسس در آب‌های سرزمینی ایران بوده،

نه در آب‌های بین‌المللی. این در حالی است که طبق کنوانسیون حقوق دریاها مورخ ۱۹۸۲ توقف و عملیات نظامی توسط کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی مغایر با اصل عبور بی‌ضرر است. ثالثاً حمله ناو امریکایی به هواپیمای ایرانی در زمان مخاصمه مسلحانه میان ایران و رژیم بعث عراق اتفاق افتاد، یعنی زمانی که حقوق بین‌الملل تعهداتی را برای کشورهای ثالث بار می‌کند، مانند تعهد به بی‌طرفی. آمریکا با این اقدام خود تعهد خود مبنی بر بی‌طرفی در جنگ را نیز نقض کرده است؛ لذا آمریکا در این حادثه سه اصل از مسلمات حقوق بین‌الملل را نقض نمود: نقض اصل آزادی پرواز هواپیماهای کشوری، نقض اصل عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و نقض اصل بی‌طرفی. (ضیایی بیگدلی، ۱۳۹۲: ۳۹۹)

## ۱- اصول و قواعد حقوقی حاکم بر اختلاف

### ۱-۱ نقض کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو:

کنوانسیون شیکاگو دربرگیرنده مجموعه جامعی از قواعد حاکم بر هوانوردی کشوری بین‌المللی است. این کنوانسیون که در آن زمان بیش از ۱۶۰ کشور عضو داشت، توسط دو کشور ایران و آمریکا تصویب شده بود. ایالات متحده این کنوانسیون را در تاریخ ۹ اوت ۱۹۴۶ و دولت وقت ایران آن را در ۱۹ آوریل ۱۹۵۰ به تصویب رسانده بودند. مقدمه کنوانسیون، مواد ۲ و ۳، بند الف ماده ۴۴ و ضمائم شماره ۲، ۱۱ و ۱۵ مشخصاً مواردی را در برمی‌گیرد که ایالات متحده با این اقدام غیرانسانی خود مرتکب نقض آن‌ها شده است که در ادامه به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود.

در مقدمه کنوانسیون تصریح شده که هوانوردی کشوری بین‌المللی غیرنظامی از طریق رفتار دوستانه و تفاهم بین کشورها و پرهیز از تنش و اصطکاک توسعه یافته و طرف‌ها با امضای این کنوانسیون اصول و قواعدی را به منظور گسترش هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی در فضایی از امنیت و نظم مورد توافق قرار می‌دهند و این کنوانسیون نیز در راستای تحقق چنین اهدافی مدون گردیده است. ماده «یک» کنوانسیون صلاحیت کامل و انحصاری هر کشور بر فضای هوایی بالای سرزمین خود را مورد شناسایی قرار داده است. در ماده «دو» قلمرو سرزمینی هر کشور معین شده و عبارت از فضای بالای مناطق خشکی کشور و نیز فضای بالای دریای سرزمینی یک کشور در مجاورت قلمرو زمینی آن دانسته شده است. ماده «سه» مکرر (که به پروتکل ۱۹۸۴ مونترآل به کنوانسیون شیکاگو معروف است)، تصریح می‌کند هر یک از طرف‌های کنوانسیون می‌پذیرد که از توسل به زور و قوه قهریه علیه هواپیماهای کشوری که حامل مسافران عادی و غیرنظامی است خودداری نماید.

بخشی از ماده ۴۴ کنوانسیون شیکاگو (که سازمان هوانوردی کشوری بین‌المللی «ایکائو» بر اساس آن تأسیس شده است) نیز، تصریح می‌نماید که هدف از ایجاد سازمان از جمله آن است که رشد مطمئن و منظم هوانوردی کشوری بین‌المللی را در جهان گسترش دهد و امنیت پروازی را در این رابطه تضمین نماید.

#### ۱-۲ نقض کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترآل:

این کنوانسیون که به مسائل مربوط به توقیف و ممنوعیت اقدامات غیرقانونی بر ضد هواپیماهای غیرنظامی و مسافران و خدمه آن می‌پردازد، در پاراگراف الف و ب ماده «یک» خود برخی از این اقدامات ممنوعه را فهرست نموده و از جمله

اشاره می‌کند که چنانچه شخصی مرتکب تهاجم غیرقانونی و عمدی شود، از جمله این که اقدامی را علیه شخصی که در یک پرواز غیرنظامی به سر می‌برد، صورت دهد و امنیت هواپیما را به خطر اندازد و یا هواپیما را نابود سازد یا به نحوی به آن خسارت وارد نماید که امنیت پروازی را به خطر اندازد، این ممنوعیت، قانونی و کامل و قطعی است. ماده سوم کنوانسیون مونترآل نیز مرتبط با این قضیه است؛ زیرا به موجب این ماده، هر یک از طرف‌های معاهده متعهد می‌شود که برای هر یک از اقدامات تجاوزکارانه مندرج در ماده «یک» مجازات شدیدی وضع نموده و آن را اجرا نماید. بالأخره، بند «یک» ماده ۱۰ کنوانسیون مذکور نیز در این رابطه حائز اهمیت است که عنوان می‌کند اعضای کنوانسیون بر طبق حقوق بین‌الملل و قواعد حقوق داخلی تلاش خواهند کرد تا اقدامات عملی مناسب را به منظور جلوگیری از بروز اقدامات تجاوزکارانه مندرج در ماده «یک» اتخاذ نمایند.

### ۱-۳ نقض معاهده مودت:

مواد ۴، ۸، ۱۰، از معاهده مودت ایران و آمریکا بنابر ارتباطی که با این اقدام تجاوزکارانه آمریکا در قبال ایران دارند، از سوی ایالات متحده نقض شده است. ماده ۴ بیانگر این تعهد است که طرفین معاهده رفتار برابر و منصفانه‌ای را با اتباع و اموال دو دولت خواهند داشت و از توسل به اقدامات نامعقول و تبعیض‌آمیز که به حقوق قانونی آن‌ها لطمه می‌زند، اجتناب خواهند کرد. برابر ماده ۸ نیز دو طرف متعهد شده‌اند که نسبت به تولیدات کشور مقابل رفتاری برابر با تولیدات سایر کشورها داشته و هیچ یک از دو طرف نباید محدودیت‌ها یا ممنوعیت‌هایی را بر تولیدات یکدیگر اعمال نمایند، مگر آنکه چنان محدودیت‌هایی را در مورد کشورهای ثالث نیز اعمال نموده باشند.

بالآخره ماده ۱۰ معاهده مودت نیز اشعار می‌دارد که در سرزمین‌های دو کشور آزادی تجارت و کشتیرانی وجود خواهد داشت.

دولت آمریکا با حمله عمدی و تجاوزکارانه هواپیمای مسافربری ایران ایر نه تنها اصول و قواعد مشخص قراردادی فی‌مابین دو دولت را (که به مواردی از آن اشاره شد) آشکارا نقض کرد، بلکه قواعد آشکار و مسلم حقوق بین‌الملل را نیز زیرپا نهاد. در این رابطه، اصولی از منشور ملل متحد در خصوص ممنوعیت توسل به زور (بند ۴ ماده منشور) و لزوم احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی واحدهای سیاسی جامعه بین‌المللی نیز حائز اهمیت است. (اردکانی، ۱۳۹۰)

### 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 ناو 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 می‌شد. معنای این حرف آن است که نیروهای امریکایی هواپیمایی دولتی جمهوری اسلامی را حتی بر فراز خاک خود نیز تهدید می‌کردند 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 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 ترافندها نقض کرده و به انحاء مختلف کشتیها و هواپیماهای دولتی جمهوری اسلامی را تهدید کرد. حمله امریکا به هواپیمای مسافری در حریم هوایی جمهوری اسلامی ایران و در مسیر هوایی بینالمللی مشخص و اعلام شده A-۵۹ نقض قاعده حقوقی عدم توسل به زور و همچنین نقض آشکار تمامیت ارضی یک دولت عضو سازمان ملل می باشد. (نواده تویچی، ۱۳۸۳: ۱۴۷)

### مواضع حقوقی و سیاسی ایالات متحده آمریکا

دولت ایالات متحده آمریکا معتقد بود که ناو وینسنس به اشتباه، هواپیمای مورد نظر را یک هواپیمای جنگی تشخیص داده و برای دفاع از خود به سوی آن شلیک کرده است! نماینده دولت ایالات متحده آمریکا در جلسه فوق العاده ایکائو اظهار داشت که فرودگاه بندرعباس در آن روزها بطور دوگانه برای هواپیماهای نظامی و مسافربری، توسط ایران، مورد استفاده قرار می گرفت و هواپیماهای اف-۱۴ تام کت ایرانی، این فرودگاه را مرکز عملیات خود قرار داده بودند. به همین جهت، هر هواپیمایی که از بندرعباس پرواز می کرد، بطور خودکار، از نظر نیروهای آمریکایی مستقر در خلیج فارس، هواپیمای دشمن فرض می شد، مگر آنکه خلافش ثابت شود! با توجه به عدم وجود سیستم هشدار هوایی و هواپیماهای اکتشافی در منطقه، کشتی موردنظر (وینسنس) برای تصمیم گیری تنها به وسایل ارتباطی و درک غریزی خود متکی بوده است. با این وجود، دولت آمریکا برای انکار مسئولیت خود در یک حرکت هماهنگ تلاش کرد تا افکار عمومی را گمراه ساخته و مسئولیت خود در قبال این حادثه

را انکار نماید. ریگان، رئیس جمهور وقت آمریکا، اظهار داشت که هوایما مستقیماً به سمت ناو وینسس حرکت کرده و لذا مورد اصابت موشک قرار گرفته است تا ناو از خود در مقابل حمله احتمالی مراقبت نماید. ژنرال ویلیام جی. کراو یکی از رؤسای ستاد مشترک این کشور نیز ابراز داشت که وینسس «با هدف دفاع از خود» شلیک کرده است. (زمانی درمزاری، ۱۳۹۲)

### کاربرد مفاهیم حقوقی برای وینسس

روشن است که اقدامات وینسس به عنوان نمونه‌ای از موارد دفاع از خود پذیرفتنی نیست. به عنوان مثال، هیچ‌گونه «حمله مسلحانه‌ای» رخ نداده است، یعنی ادعای شلیک گلوله‌های هشدار از سوی کشتی‌های گشت‌زنی ایرانی به سوی هلی‌کوپتر امریکایی که بسیار نزدیک به آن‌ها (و بر طبق تحقیقات نیوزویک و نایت لاین، اگرچه این امر از سوی امریکا رد می‌شود، در داخل حریم هوایی ایران) در حال پرواز بوده است، «حمله‌ای مسلحانه» از شدیدترین نوع آن را که دیوان بین‌المللی دادگستری در پرونده نیکاراگوئه تعریف می‌کند، تشکیل نمی‌دهد. به این ترتیب، نه می‌توان ویژگی‌های کشتی‌های ایرانی را خصمانه دانست و نه می‌توان اعمال دفاع از خود از سوی وینسس را موجه قلمداد کرد.

از طرف دیگر، واکنش یواس‌اس وینسس برای دفاع از خود «ضروری» نبوده است؛ چراکه کشتی‌های مسلح گشت‌زنی ایران که به وینسس حمله کرده‌اند، هیچ‌گونه تهدیدی برای آن محسوب نمی‌شدند و تا زمانی که وینسس از در تخاصم وارد نشده بود، به سوی آن شلیک نکرده‌اند. در واقع، زمانی که وینسس وارد آب‌های ایران می‌شود، به سوی کشتی‌های گشت‌زنی ایران که در

حدود هشت کیلومتری آن بوده‌اند، آتش می‌گشاید. حتی این تردید وجود دارد که کشتی‌های ایرانی قادر به دیدن وینسنس بوده باشند، چه رسد به این که آن را تهدید کنند. از سوی دیگر، این کشتی‌ها که به سبکی مجهز شده بودند، به هیچ وجه تسلیحاتی در حد وینسنس نداشته‌اند.

یواس اس وینسنس برای دفاع از خود، یعنی مفهومی که به روشنی برای این مورد اطلاق نشدنی است، وارد آب‌های ایران نشده است. این کشتی در جهت تحقق قواعد حق درگیری که امریکا تدوین کرده و در نتیجه گذر غیرقانونی از آب‌های ایران را اجازه می‌دهد و آن را به لطف «پیروی از حق دفاع از خود» تأیید می‌کند، وارد آب‌های ایران شده است. این سرپوش‌گذاری به دلیل این واقعیت بود که حادثه هواپیمای ایرانی، مستقیماً به ترویج قواعد حق درگیری امریکا در خلیج فارس مربوط می‌شد که به شکلی کارآمد استفاده غیرقانونی از زور را تأیید می‌کرد و اصول منشور سازمان ملل متحد را نقض می‌نمود. (صفدری، موذن، ۱۳۹۳: ۲۹)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



## نتیجه گیری

فاجعه حمله به هواپیمای مسافربری ایران مهم‌ترین و آشکارترین مورد نقض حقوق بین‌الملل هوایی و قواعد اساسی تضمین امنیت و سلامت هواپیمایی بین‌المللی کشوری محسوب می‌شود، اما دولت امریکا در عمل علی‌رغم ادعاهایی که در جهت حمایت و پاسداری از حقوق بشر داشته و دارد نشان داد که مسیری جز دفاع از حقوق انسان‌ها می‌پیماید؛ چراکه به راحتی از کنار این موضوع گذشتند و به مسبب این فاجعه نشان لیاقت دادند. ادعای دولت امریکا، مبنی بر دفاع مشروع تنها برای فرار از مسئولیت بین‌المللی خود بوده و فاقد هرگونه وجهت حقوقی و بین‌المللی است؛ چراکه دفاع مشروع تنها در برابر نیروی نظامی دشمن قابل تصور است.

از طرفی حضور ناوگان نظامی امریکا در آن مقطع زمانی در آب‌های خلیج فارس و حمله به هواپیمای مسافربری ایران یکی از بارزترین نمونه‌های نقض بی‌طرفی امریکا در طول جنگ ایران و رژیم بعث عراق است. بی‌شک این یکی از اسناد بزرگ جنایت امریکا علیه ایران است که هیچ وقت از تاریخ پاک نخواهد شد و تا ابد روی سردمداران امریکایی سیاه خواهد ماند.

## منابع

- باقرپور اردکانی، عباس (۱۳۹۰) ابعاد حقوقی حمله آمریکا به هواپیمای مسافربری ایرباس، پیش شماره دوم فرهنگ پایداری.
- پژمان، ملیحه (۱۳۹۲) توحش مدرن از نوع حقوق بشر امریکایی، باشگاه خبرنگاران جوان، <http://www.yjc.ir/fa/news/4286749>.
- زمانی درمزاری، محمدرضا (۱۳۹۲) مسئولیت بین المللی دولت آمریکا در حمله به هواپیمای مسافربری ایران از دیدگاه حقوق بین الملل، خبر آنلاین.
- صفدری، سیروس؛ مقری موذن، طاهره (۱۳۹۳) بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیر نظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران، راهبرد، شماره ۷۱.
- ضیایی بیگدلی، محمد رضا (۱۳۹۲) تخلفات حقوقی ایالات متحده آمریکا در خلیج فارس، آراء و نظرات مشورتی دیوان بین المللی دادگستری، جلد دوم، صص ۳۹۹، ۴۰۰.
- ضیایی، یاسر (۱۳۸۹) تخلفات حقوقی ایالات متحده آمریکا در خلیج فارس، حقوق بین الملل عمومی علامه طباطبایی.
- نواده تویچی، حسین (۱۳۸۳) بررسی حقوقی قضیه سرنگونی هواپیمای ایرانی (ایرباس) و تأثیر آن بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران، دیدگاه های حقوق قضایی، شماره ۳۲ و ۳۳.