

بررسی حقوقی امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران

سیروس صفدری *

طاهره مقری مؤذن **

چکیده

با سقوط هواپیمای مسافربری خطوط هوایی مالزی بر فراز کشور اوکراین که ظاهراً به دلیل اصابت موشک‌های تجزیه‌طلبان تحت حمایت روسیه صورت گرفته بود، بار دیگر جهان متوجه خطراتی شد که به ایمنی پروازهای غیرنظامی و مسافرانی که هر روز در سراسر جهان پرواز می‌کنند، مربوط می‌شود و موضوع تهدیدات امنیت پروازهای غیرنظامی از جمله خشونت‌های عمدی، اقدامات تروریستی، تحریم قطعات یدکی، گسترش سلاح‌های سبک ضد هوایی در مخاصمات مختلف، حملات انتحاری و موارد دیگری از این قبیل را به‌عنوان یک چالش جدی در وضعیت فعلی جامعه بین‌المللی مطرح ساخت. یکی از نمونه‌های بارز و بسیار مهم در این‌گونه رویدادها، حمله ناو هواپیمابر وینسنس ایالات متحده آمریکا به هواپیمای مسافری ایرباس ایران در سال ۱۹۸۸ است. با اینکه تاکنون در این مورد مقالات فراوانی نوشته شده، با توجه به گسترش فزاینده خشونت‌ها علیه هواپیماهای غیرنظامی، بازخوانی رویداد مذکور با هدف تدوین درس‌هایی برای کاهش این خشونت‌ها و مقابله با این روند نگران‌کننده، خالی از فایده نیست.

واژگان کلیدی

هوانوردی، ایمنی پرواز، کنوانسیون شیکاگو، کنوانسیون مونترال، مسئولیت بین‌المللی، دیوان بین‌المللی دادگستری، جبران خسارت، دفاع مشروع از خود

Email: csafdari@yahoo.com

Email: mogh124@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۹۳/۶/۲۴

* دکترای حقوق بین‌الملل از دانشگاه کلمبیا

** کارشناس ارشد مسائل اروپا

تاریخ ارسال: ۹۳/۳/۱۲

فصلنامه راهبرد/سال بیست و سوم/شماره ۷۱/تابستان ۱۳۹۳/صص ۴۶-۷

جستارگشایی

پیش از جنگ جهانی اول، صنعت هواپیمایی مسافربری قابل توجهی وجود نداشت و بنابراین هیچ‌گونه قوانین بین‌المللی پروازهای غیرنظامی نیز تنظیم نگردیده بود. در این شرایط، هر کشوری برای گسترش و پیاده‌سازی سیاست‌های مورد نظر خود نسبت به استفاده از زور علیه هواپیماها، آزاد بود. نگرانی اصلی در آن زمان، جلوگیری از پرواز نیروهای متخصص بر فراز سرزمین‌های بی‌طرف و جلوگیری از استفاده از هواپیماها برای گردآوری اطلاعات بود. رایج‌ترین اقدام کشورها، تنها همان شلیک بود که اغلب بدون هیچ هشدار، به هر هواپیمایی، حتی آنان که احتمالاً بدون هیچ‌گونه سوء قصدی از راه خود منحرف شده و در حریم هوایی مرزهای دیگری سرگردان بودند، صورت می‌پذیرفت.

فرانسه و آلمان در سال ۱۹۱۳ پیمانی را منعقد ساختند که طبق آن ورود بی‌دلیل و بدون اجازه هواپیماهای نظامی بر فراز مرزهای این دو کشور ممنوع می‌گردید و حق عبور بی‌ضرر^۱ هواپیماهای غیرنظامی بر فراز اراضی غیرممنوع را به رسمیت می‌شناخت، اما اولین تلاش واقعی بین‌المللی برای تهیه قوانین هوایی، پس از جنگ جهانی اول و با تدوین پیمان پاریس در سال ۱۹۱۹ صورت پذیرفت. هرچند این پیمان به صورت مستقیم به موضوع حملات نظامی به هواپیماهای غیرنظامی نپرداخته است، اما با این حال نشان می‌دهد که جامعه جهانی به ضرورت تفکیک میان کاربرد نظامی و غیرنظامی هوانوردی و همچنین تضمین ایمنی حمل و نقل هوایی غیرنظامی پی برده بود. در این پیمان، هواپیماهای نظامی به شدت از پرواز بدون اجازه قبلی در فضاهای خارجی منع گردیده‌اند. همچنین هواپیمای غیرنظامی حق عبور بی‌ضرر داشت، اما اگر به سوی اراضی ممنوعه منحرف می‌شد، خلبان‌ها می‌بایست علامت می‌دادند و سپس در نزدیک‌ترین فرودگاه کشوری که در حریم هوایی آن در حال پرواز بودند، به زمین می‌نشستند. لازم به ذکر است که تنها ۳۸ کشور (از جمله ایران) پیمان پاریس را امضا نمودند، اما آمریکا از امضای آن خودداری کرد و اتحاد جماهیر شوروی نیز به دیدگاه خود، مبنی بر ممنوعیت مطلق پرواز بدون مجوز هرگونه هواپیمای خارجی بر اراضی این کشور، پافشاری نمود. پیمان پاریس سال ۱۹۱۹ تصریح نمی‌کرد که

1. Innocent Passage

اگر هواپیمایی وارد حریم فضایی ممنوعه شود و از نشستن خودداری کند، دولت زیان‌دیده چه اقداماتی را می‌تواند در پیش بگیرد؛ به عبارت دیگر، این پیمان ممنوعیتی را عنوان می‌کرد، اما هیچ ضمانت اجرایی برای آن در نظر نگرفته بود.

علاوه بر این، تیراندازی به هواپیماهای غیرنظامی در زمان جنگ همچنان مجاز بود. ماده ۱۱ از قوانین جنگ‌های هوایی لاهه^۲ که برای آزادی عبور و مرور هوایی در خارج از قلمروی هر دولت تعیین گردیده بود، شامل فراز دریاها نیز می‌شد، اما ماده ۳۰ در رابطه با قانونی خاص صحبت می‌کند: «در صورتی که افسر فرمانده دشمن متوجه شود که حضور هواپیما به شکست عملیاتی منجر خواهد شد که در آن زمان مشغول به ایفای نقش در آن است، می‌تواند عبور هواپیماهای بی‌طرف از نزدیکی نیروهای خود را ممنوع یا آنها را به عبور از مسیر ویژه‌ای هدایت نماید و هواپیمای بی‌طرف که به چنین جهت‌دهی‌هایی گردن نگذارد - که از آن جمله تذکراتی است که افسر فرمانده نیروی دشمن یادآور می‌گردد- ممکن است به آتش بسته شود.»

لازم به ذکر است که اساس تیراندازی به هواپیمای بی‌طرف در حال پرواز، تحت این ماده^۳ قانونی، در راستای دفاع از خود نیست، چراکه محتوای آن به صراحت از هواپیمای غیرمهاجم و بی‌طرف یاد می‌کند.

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، مؤکداً استفاده از هواپیمای غیرنظامی برای اهدافی مغایر با کاربرد این وسیله را ممنوع اعلام می‌کرد. پیمان شیکاگو، اصلی قانونی را مصوب ساخت که مطابق آن هر کشوری بر حریم فضایی خود، حاکمیت منحصر به فرد دارد. البته، این پیمان «دو آزادی»^۵ برای سفرهای هوایی در نظر می‌گیرد: حق عبور بی‌ضرر

2. Hague Aerial Warfare Rules

3. Article

4. Provision

5. Two freedoms

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 کشوری دیگر را برای آنان قائل است. ضمناً مطابق پیمان شیکاگو، سازمان بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی غیرنظامی (ایکائو)^۶ تأسیس گردید که بعدها با تبدیل شدن به آژانس نظارتی سازمان ملل متحد با اولویت ترفیع ایمنی در حمل و نقل هوایی بین‌الملل، تکامل یافت.

با این حال، مقررات پیمان شیکاگو (۱۹۴۴)، در رابطه با هواپیمای دولتی (یعنی هواپیمای نظامی، پلیسی یا رسمی حکومتی) قابل اطلاق نیست و حتی به صراحت از وضعیتی که نیروی نظامی علیه هواپیماهای غیرنظامی به کار گرفته شود، سخنی به میان نیاورده است. در واقع، این پیمان به به‌کارگیری «هر وسیله سازگار با قواعد حقوق بین‌الملل» را علیه هر هواپیمای غیرنظامی که پیمان را نقض نماید، اجازه می‌دهد. ماده ۹ پیمان شیکاگو به کشوری که هواپیما از فراز آن می‌گذرد، اجازه می‌دهد تا از هواپیمای بیگانه درخواست فرود داشته باشد؛ اما هیچ سازوکار اجرایی برای آن مشخص نمی‌سازد. همچنین با وجود اینکه پیمان به پروازهایی بر فراز نواحی محدودی مربوط است، اما از ورود هوایی به نواحی محدودنشده حرفی به میان نمی‌آورد.

دو رویداد دیگر پس از جنگ جهانی دوم در تبیین حقوقی استفاده از نیروی نظامی علیه هوانوردی غیرنظامی مفید واقع شدند. اولین حادثه، نتیجه دو اتفاق مجزای دیگر بود که هر دو در اوت ۱۹۴۶ رخ دادند و در آن، نیروهای نظامی یوگسلاوی دو هواپیمای حمل‌ونقل نظامی اما غیرمسلح امریکایی را که از حریم هوایی این کشور می‌گذشتند، هدف قرار دادند. در پاسخ به شکایات جنجال‌آمیز دولت ایالات متحده، رئیس‌جمهور وقت یوگسلاوی (تیتو)، در نامه‌ای به سفیر امریکا اظهار داشت که ایالات متحده مرتکب نقض حریم هوایی یوگسلاوی شده است. هرچند که به نظامیان یوگسلاوی آموزش داده شده که بدون اخطار فرود، به هواپیماهای نظامی باری غیرمسلح شلیک نکنند و اگر هواپیما به این

6. International Aviation Organization (ICAO)

دستور توجه نکرد، هویت هواپیما مورد شناسایی قرار گرفته و ادامه موضوع از طریق پیگیری‌های رسمی صورت خواهد گرفت.

این نامه امروزه بنیان اولیه مسئولیت دولت‌ها، در استفاده از زور علیه خطوط هوایی را تشکیل می‌دهد. نخست اینکه هواپیماهای نظامی در زمان صلح بدون آنکه ابتدا به آنها فرصت فرود داده شود، هدف شلیک قرار نمی‌گیرند و دوم اینکه هواپیماهای حمل‌ونقل نظامی غیرمسلح در دوران صلح هدف قرار نمی‌گیرند و ضمناً موضوع ورود هواپیمای حمل‌ونقل غیرنظامی غیرمسلح به آسمان یک کشور، می‌تواند بدون توسل به زور، از طریق کانال دیپلماتیک پیگیری شود. به‌طور ضمنی این امر به آن معناست که باید حداقل به اندازه هواپیماهای نظامی، از هواپیمای غیرنظامی نیز حفاظت شود. لازم به ذکر است که یوگسلاوی مسئولیت تیراندازی به هواپیماهای امریکایی را نپذیرفت و تنها خسارتی را بنابر دلایل بشردوستانه به بازماندگان قربانیان پرداخت.

دومین رویداد مهم پس از جنگ جهانی دوم در قاعده‌مهندسازی ایمنی هوانوردی، تدوین منشور سازمان ملل متحد بود که در ۲۶ ژوئن ۱۹۴۵ در سانفرانسیسکو به امضا رسید. ماده یک منشور سازمان ملل بیان می‌کند که یکی از اهداف این منشور این است که: «صلح و امنیت بین‌الملل را حفظ کند و به همین منظور اقدامات جمعی مؤثری برای ممانعت و حذف تهدیدات علیه صلح و برای حذف کنش‌های خشونت‌بار یا دیگر عوامل نقض صلح اتخاذ نماید و این امور را با ابزارهایی مسالمت‌جویانه محقق سازد ... همچنین به تنظیم یا حل‌وفصل اختلافات بین‌الملل یا موقعیت‌هایی که ممکن است به برهم زدن صلح منجر شوند، بپردازد» و به‌منظور حفظ صلح و امنیت بین‌الملل و ممانعت از جنگ‌های آینده؛ ماده ۲ (۳) منشور، الزامی را برای دولت‌های عضو تعیین می‌کند تا اختلافات خود را به شیوه‌ای مسالمت‌آمیز حل‌وفصل نمایند: «تمامی اعضا باید اختلافات بین‌المللی خود را با ابزارهای مسالمت‌آمیز، به شیوه‌ای رفع نمایند که صلح، امنیت و عدالت بین‌الملل به مخاطره نیفتند.» علاوه‌بر آن، ماده ۲ کشورهای عضو را از استفاده از زور در روابط بین‌الملل منع می‌کند: «تمامی اعضا باید در روابط بین خود، از تهدید یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر دولت، خودداری کنند یا به آن به هر شیوه دیگری سازگار با اهداف سازمان ملل متحد، پاسخ گویند.»

با وجود این، منشور، حق استفاده از زور را در دو مورد به رسمیت می‌شناسد: ابتدا، دولت‌ها می‌توانند در دفاع از خود به استفاده از زور متوسل شوند. ماده ۵۱ منشور برای دولت‌های عضو، «در صورت بروز حمله مسلحانه» حق استفاده از زور را قائل است: «هیچ چیز در منشور حاضر نباید حق ذاتی دفاع از خود فردی یا جمعی را در صورت بروز حمله مسلحانه علیه یکی از اعضای سازمان ملل متحد مختل سازد، این امر تا زمانی که شورای امنیت اقدامات لازم برای حفظ صلح و امنیت بین‌الملل را اتخاذ نماید، پابرجاست.» همان‌گونه که در ادامه خواهیم دید، این توصیف ساده دفاع از خود، سرشار از تضادهاست که لزوماً حق دولت در استفاده از زور علیه هواپیمای خارجی را نیز در بر می‌گیرد. در واقع، مفهوم گسترده‌تر دفاع از خود از سوی قوانین بین‌المللی مرسوم که تا پیش از این وجود داشتند، به رسمیت شناخته شده بود و فراتر از اجازه ساده برای دفاع از خود، اقدامات گسترده‌تری از «خودپاری‌گری»^۷ را شامل انتقام و مقابله به مثل با دشمن، برای مجازات مهاجم و اطمینان یافتن از اینکه هیچ حمله‌ای در آینده رخ نخواهد داد، اجازه می‌داد. کارشناسان امر عموماً بر این باورند که منشور ملل متحد چنین اقداماتی را به‌طور قابل توجهی محدود نموده یا ممنوع و کنش شورای امنیت را جایگزین دفاع از خود می‌سازد، بنابراین، این منشور تنها به استفاده از زور برای دفاع از خود در شرایطی محدود اجازه می‌دهد.

دومین نکته این است که تحت ماده ۴۲ منشور، استفاده از زور زمانی ممکن است که شورای امنیت سازمان ملل متحد ابتدا موضوع را به‌عنوان تهدید امنیت بین‌المللی شناسایی کند. علاوه بر این، مطابق ماده ۵۳، شورای امنیت می‌تواند به استفاده از زور برای دفاع از خود جمعی هم‌پیمانان منطقه‌ای، مانند ناتو مجوز دهد. برخی اختلاف‌نظرها در مورد اینکه آیا شورای امنیت می‌تواند تحت ماده ۴۲ به تیراندازی به هواپیماهای غیرنظامی اجازه دهد یا خیر، وجود دارد.

دومین تحول بزرگ در قانون‌گذاری هوانوردی بین‌المللی از انهدام هواپیمای پرواز ۰۰۷ کره در سال ۱۹۸۳ توسط نیروهای نظامی شوروی ناشی شد. واکنش متفق‌القول بین‌المللی

7. Self-help

به این رویداد، تدوین اصلاحیه در سال ۱۹۸۴ بر پیمان شیکاگو بود که به‌عنوان ماده 3bis 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. اصلاحیه سال ۱۹۸۴ بر پیمان شیکاگو، در سال ۱۹۹۸ با به حد نصاب رسیدن تعداد کشورهای تصویب‌کننده به اجرا درآمد.

در نهایت باید به پیمان مونترال (پیمانی برای یکپارچه‌سازی قواعد حمل‌ونقل بین‌المللی هوایی) اشاره کنیم که در نشست دیپلماتیک کشورهای عضو سازمان ایکائو در سال ۱۹۹۹ تدوین گردیده است. پیمان مونترال کشورهای عضو را ملزم می‌کند از حمله یا هرگونه صدمه غیرقانونی یا عمدی به هواپیماهای غیرنظامی خودداری کنند. لفظ «غیرقانونی و عمدی» در این جمله بسیار مهم است.

۱. رویه دولت‌ها

پیمان‌ها و معاهدات یکی از منابع حقوق بین‌الملل هستند. دیگر منبع بین‌الملل، عرف است که شیوه عملی آن را شکل می‌دهد. بدون شک نمونه‌های بی‌شمار و متنوعی وجود دارد که در آنها، نیروی نظامی در گذشته علیه هواپیمای مسافربری به کار گرفته شده است و هر مورد نیز، شرایط و ویژگی‌های خاص خود را داراست، اما با بررسی این موارد می‌توان به یک رشته قواعد کلی دست یافت از جمله:

۱. مورد اول، استفاده از زور، علیه هواپیمای غیرمسلحی که وارد حریم هوایی کشوری بیگانه شده، به‌شدت از نظر رسمی محکوم است و حتی شامل آن دسته از کشورهایی نیز که پیمان‌های مربوطه را امضا نکرده‌اند، می‌گردد. به‌عنوان مثال، ایالات متحده آمریکا از امضاکنندگان ماده 3bis نیست، اما شیوه عملی این کشور نشان می‌دهد که این کشور در عمل خود را ملزم به رعایت قواعد تصریح‌شده در ماده مذکور می‌داند. زمانی که این اصلاحیه تدوین شد، نماینده ایالات متحده آمریکا به صراحت اعلام نمود که ماده 3bis، تنها قوانین بین‌المللی عرفی را که پیش از این موجود بوده‌اند، بیان می‌کند و قواعد جدیدی ارائه نمی‌دهد. در سال ۱۹۹۴ نیز وزارت دفاع ایالات متحده آمریکا به‌صورت موقت برنامه‌های همکاری خود با کلمبیا و پرو را قطع کرد، چراکه این نگرانی وجود داشت که این کشورها از

اطلاعات سازمان‌های اطلاعاتی ایالات متحده امریکا برای تیراندازی به هواپیماهای غیرنظامی کوچک که مظنون به قاچاق مواد مخدر بودند، استفاده می‌کنند.

۲. دومین مورد این است که در نمونه‌های گذشته، که نیروی نظامی علیه هواپیماهای غیرنظامی استفاده می‌شد، توجیه اصلی این بود که هواپیما بر فراز مناطق حساس برای امنیت ملی آن کشور پرواز کرده است. این توجیه برای استفاده از زور علیه هواپیمای مسافربری - یعنی لزوم حفاظت از مناطق حساس از جاسوسی هواپیماها - به‌عنوان «استثنای امنیتی»^۸ شناخته می‌شد و هرچند بارها از سوی ملل مختلف عنوان گردید، اما حمایت چندانی در جامعه بین‌الملل کسب نکرد. کارشناسان حقوقی اظهار داشته‌اند که حتی اگر استثنای امنیتی به رسمیت شناخته شود، چنین منفعت امنیتی باید به آن اندازه مهم باشد که بتواند تیراندازی به سوی هواپیمای مسافربری، به خصوص در زمان صلح را توجیه کند. بنابراین، شیوه عملی کشورها نشان می‌دهد که استثنای امنیتی به‌عنوان توجیهی برای اینکه کشوری باعث سقوط هواپیمای مسافربری شود، به‌عنوان دلیل معتبری برای حمله به هواپیماهای غیرنظامی شناخته نمی‌شود و کشورهایی که در گذشته این ادعا را مطرح کرده‌اند، محکوم شده‌اند.

۳. سومین مورد این است که چارچوب معاهده‌های موجود، ابزار کافی برای تبیین اشتباه یا گناهکار محسوب نمودن طرفین را فراهم نمی‌آورد. کشورهایی که به صراحت تیراندازی به هواپیماهای مسافربری از سوی دیگران را محکوم می‌کنند، متقابلاً جرم خود را در رویدادهای مشابه انکار می‌نمایند و در بهترین شرایط از آن برای به تأخیر انداختن پرداخت غرامت به قربانیان و خانواده آنها بهره می‌برند. اما عدم اعلام جرم ارتکاب‌یافته اهداف اصلی کنوانسیون شیکاگو و سازمان ایکائو را که ترویج و بهبود ایمنی هوانوردی است، نقض می‌کند. از طرف دیگر، درحالی که ماده 3bis به کشورها اجازه می‌دهد تا طرح دعوی خود را به دیوان بین‌المللی دادگستری، ارائه دهند، صدور حکم مجرمیت^۹ اغلب به سیستم دادگاه‌های ملی واگذار می‌شود. حادثه دردناک پرواز ۸۷۰ ایتاویا^{۱۰}، خط هواپیمایی تجاری

8. Security Exception

9. Determination of Culpability

10. Itavia Flight 870

ایتالیایی که در سال ۱۹۸۰ در سواحل ایتالیا سقوط کرد، می‌تواند مثالی برای این مورد باشد. این فاجعه، تحقیقات، اقدامات و اتهامات بی‌شماری را در پی داشت و به منبعی برای حدس و گمان‌هایی شامل برخی دعاوی توطئه و سرپوش‌گذاری دولت ایتالیا و هم‌پیمانان ناتو، تبدیل شد. در سال ۱۹۸۹، کمیته‌ای پارلمانی در ایتالیا به این نتیجه رسید که این هواپیما در اثر اقدامی نظامی سقوط کرده است. یکی از نخست‌وزیران بازنشسته ایتالیا علناً نیروی دریایی فرانسه را متهم نمود. برخی ادعا کردند که این حادثه در نتیجه سوء قصد به جان معمر قذافی یا دیگر مقامات لیبی رخ داده است و در ۲۳ ژانویه ۲۰۱۳، دادگاه عالی کیفری ایتالیا حکم نمود که شواهد روشن «فراوانی»^{۱۱} وجود دارد که این پرواز به‌وسیله پرتاب موشکی به سمت آن سقوط کرده است، اما در عین حال، تعدادی از مقامات نظامی ارشد ایتالیا که در این پرونده گناهکار قلمداد می‌شدند، به‌دلیل نبود شواهد، با عدم محکومیت رو به رو شدند، هیچ‌گونه حکمی برای تعقیب قانونی علیه آنها صادر نشد و آنان به دلیل نبود شواهد، مظنون باقی ماندند و کاملاً این احتمال وجود دارد که هرگز هیچ‌گونه پاسخگویی نسبت به این فاجعه دردناک وجود نداشته باشد.

۴. چهارمین مورد این است که استفاده از زور علیه هواپیمای غیرنظامی کاملاً ممنوع نیست؛ بلکه همان‌گونه که قبل از این عنوان شد، استثنایی به شکل دفاع از خود برای آن، به رسمیت شناخته شده است. پیش از حملات یازده سپتامبر ۲۰۰۱، تصور سناریویی که بتواند استفاده از زور علیه خطوط هواپیمایی را توجیه کند و به‌صورت مشروعی بتواند به منزله دفاع از خود باشد، غیرقابل تصور بود. حملات تروریستی یازده سپتامبر، فکر کارشناسان امر را به خود مشغول کرد که آیا امکان داشت آن هواپیمای مسافربری را که به برج‌های مرکز تجارت جهانی نیویورک برخورد کرد و موجب مرگ نزدیک به ۳۰۰۰ بی‌گناه غیرنظامی شد، به‌صورت قانونی مورد هدف قرار دارد؟ با اینکه این موضوع، مسئله‌ای کاملاً فرضی است (چراکه از نظر عملی هیچ راهی برای تعیین مقاصد چنین هواپیمارهایی وجود ندارد، ضمن اینکه زمانی هم برای پاسخ نظامی به آن، تا زمانی که خیلی دیر شود، نیست)، این موضوع، مسئله ناخوشایندی را پیش می‌کشد که آیا قابل توجیه است به

11. Abundantly

هوآپیمایی حامل صدها نفر شلیک کنیم تا از جان هزاران نفر حفاظت کنیم؟ در ژانویه ۲۰۰۵، در واکنش به حوادث یازده سپتامبر، قانون گذار آلمان قانونی با عنوان «لوفتسیگ»^{۱۲} وضع نمود که تیراندازی به هوآپیماهای غیرنظامی را که به طور حتم، به عنوان سلاح برای تخریب اهداف بزرگ در نظر گرفته شده بودند، مجاز می شمرد. مقامات امریکایی نیز حداقل تیراندازی به هوآپیمای مسافربری سبکی را در نظر گرفتند که در مه ۲۰۰۵ حریم فضایی ممنوعه را نقض کرد و در نزدیکی کاخ سفید به زمین نشست. همان گونه که در بالا اشاره شد، برخی از کشورهای امریکای لاتین نیز سیاستی برای تیراندازی به هوآپیماهای غیرنظامی درگیر قاچاق مواد مخدر طراحی کرده بودند که سردرگمی حقوقی برای وزارت دفاع امریکا که اطلاعات خود در مورد پروازها را با این کشورها به اشتراک می گذاشت، به همراه داشت.

در پرتو این اصول که از شیوه عملی کشورها ناشی می شوند، می توان مقایسه ای میان واکنش به سقوط پرواز ۰۰۷ خطوط هوایی کره که از سوی اتحادیه شوروی مورد هدف قرار گرفت و سقوط هوآپیمای ایرباس شماره ۶۵۵ ایران که امریکا به آن تیراندازی نمود، ارائه کرد. پس از آن، ما براساس حقایقی که تاکنون درباره این رویداد می دانیم، کاربری این اصول را برای سقوط هوآپیمای مالزیایی در نظر خواهیم گرفت.

۲. فاجعه دردناک کال ۰۰۷

حقایق در مورد تیراندازی به کال ۰۰۷^{۱۳} هرگز به صورت شفاف مورد بحث قرار نگرفته اند، یعنی پرواز مسافربری خطوط هوایی کره ای، طبق برنامه ریزی مختص آن با گذر از آنچورگ^{۱۴}، از مبدأ نیویورک به مقصد سئول در حرکت بوده است و در اول سپتامبر ۱۹۸۳، حداقل با دو موشک شوروی، در غرب جزیره ساخالین^{۱۵}، سقوط می کند. به گفته یکی از افراد کنگره امریکا این هوآپیما توانسته است چند دقیقه پس از زمان اصابت موشک پرواز

12. Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)

13. KAL 007

14. Anchorage

15. Sakhalin

خود را مدیریت کند، اما پس از آن در دریای ژاپن غرق شد و تمام ۲۶۹ مسافر و خدمه آن جان باختند.

براساس تحقیقات سازمان ایکائو در مورد این حادثه، سیستم خلبانی خودکار این هواپیما به خوبی برنامه‌ریزی نشده بود و در نتیجه، مشکل کوچکی در جهت‌گیری هواپیما به وجود می‌آید، زمانی از اراضی شوروی می‌گذرد که در همان زمان یک هواپیمای شناسایی نظامی امریکایی نیز در گذر از آن نزدیکی بوده است.

اتحاد جماهیر شوروی ابتدا اطلاع از این حادثه را انکار نمود، اما بعد پذیرفت که به هواپیما تیراندازی شده و ادعا کرد که این هواپیما با مأموریتی جاسوسی، نشانه‌هایی از اقداماتی تحریک‌آمیز ارسال نموده و وقتی وارد حریم فضایی شوروی شده، هشدارهای موشک‌های رهگیری را نادیده گرفته و بنابراین تیراندازی به آن توجیه‌پذیر است.

بسیاری از حقایق پیرامون این حادثه، سال‌ها بعد، پس از فروپاشی شوروی، روشن گردیدند. از سوی دیگر، وضعیت جنگ سرد گفتمان اغراق‌آمیزی از سوی امریکا و شوروی برمی‌انگیخت که هر دو می‌کوشیدند از این فاجعه، امتیازاتی برای افکار عمومی خود بیابند یا حتی در مقابل انتقادات بجا نیز از خود دفاع نمایند. به‌عنوان مثال، «جعبه سیاه» پرواز کال ۰۰۷، مدتی کوتاه پس از این حادثه پیدا شد و از سوی شوروی (که به عمد در تحقیقات و عملیات نجات در آب‌های بین‌المللی نیز شرکت جسته بود) مخفی ماند تا هشت سال بعد که با فروپاشی شوروی، برملا گردید. همچنین سال‌ها بعد، روزنامه‌نگار کهنه‌کار امریکایی، سیمور هرش^{۱۶} آشکار کرد که نهادهای اطلاعاتی امریکایی، به دلیل توانایی رهگیری و شنود ارتباطات نظامی شوروی، تنها چند ساعت پس از سقوط هواپیما نتیجه گرفتند که خلبانان روسی واقعاً سردرگم بوده و باور داشته‌اند که هواپیمای کره‌ای پرواز ۰۰۷، هواپیمای آرسی -۱۳۵^{۱۷} شناسایی امریکایی است که مشابه با هواپیمای کره‌ای به‌نظر می‌رسد. در واقع، هواپیمای آرسی - ۱۳۵ امریکایی آن شب در آن ناحیه بود و بنابراین، ادعاهای امریکایی را مبنی بر اینکه نیروهای شوروی با علم به اینکه هواپیما، هواپیمایی مسافربری است، بر آن آتش گشودند، رد می‌نماید. در یکی دیگر از اعترافات، در سال گذشته، یکی از خلبانان

16. Seymour Hersh

17. RC-135

شوروی تصریح کرد گلوله‌هایی که او برای هشدار به کال ۰۰۷ شلیک نموده، گلوله‌های رسام (ردباب)^{۱۸} که در تاریکی می‌درخشند، نبوده است تا به محض شلیک روشن گردند و به جای آن گلوله‌هایی برای سوراخ کردن زره‌پوش‌ها بوده که امکان دیده شدن آنها برای خلبانان پرواز کال ۰۰۷ وجود نداشته است. وی همچنین تأیید می‌کند که تشخیص داده است هواپیمای ناقص حریم هوایی، وسیله‌ای «به شکل بوئینگ»، با دو ردیف پنجره مسافران است، اما این امکان را نیز در نظر داشته که هرچند این وسیله اغلب در خطوط هوایی تجاری کاربرد دارد، اما برای مقاصد نظامی هم مورد استفاده قرار می‌گیرد. او حتی در این مورد نیز مافوق خود را آگاه نمی‌کند و تحقیقی هم برای رفع این تردید انجام نمی‌شود. جعبه سیاه هواپیما هیچ نشانه‌ای دال بر اینکه خلبان پرواز کال ۰۰۷ شلیک‌های هشدار را دیده یا از حضور رهگیران شوروی آگاه شده باشد که بال‌های هواپیمای خود را نیز به‌عنوان هشدار بصری به خلبان هواپیمای کره‌ای کج نموده باشند، ندارد.

عکس‌العمل جامعه بین‌الملل به این حادثه فوری و محکم بود. ریگان برای ترویج دیدگاه خود در مورد شوروی، یعنی «امپراطوری شیطان»^{۱۹}، در بحبوحه رقابتی تسلیحاتی، اظهار داشت که این رویداد نشان‌دهنده ماهیت اخلاقی شوروی است که در مجموع «هیولایی»^{۲۰}، «کشتارگر»^{۲۱} و «جامعه‌ای است که از روی عیاشی و بی‌فکری به حقوق فردی و ارزش زندگی بشر، اعتنایی ندارد». البته این گفتارها در تلاش ریگان برای افزایش قابل توجه بودجه دفاعی بود و رسانه‌های امریکا به‌طور طبیعی از موضوع خشم و انزجار نسبت به رفتارهای شوروی تبعیت می‌کردند. یکی از اعضای هیئت تحریریه نیویورک تایمز که مقاله‌ای باعنوان «قتل در آسمان» را نگاشته است، به صراحت اظهار می‌دارد: «هیچ عذرخواهی قابل تصویری برای هیچ‌گونه شلیک به خطوط هوایی بی‌دفاع و بی‌ضرر وجود ندارد... هیچ شرایطی، هرچه که باشد، نمی‌تواند حمله به هواپیمایی بی‌گناه را توجیه نماید.»

18. Tracer Bullets

19. Evil Empire

20. Monstrous

21. Murderous

شورای امنیت سازمان ملل متحد بلافاصله موضوع را در دستور کار قرار داد و قطعنامه‌ای نیز در محکومیت تنظیم شد، هر چند که به دلیل وتوی اتحاد شوروی تصویب نگردید. واکنش شوروی در این مورد خصمانه بود. به عنوان مثال، وزیر امور خارجه وقت شوروی، آندری گرومیکو^{۲۲} در ملاقاتی خصوصی به وزیر امور خارجه وقت ایالات متحده امریکا (جورج پی. شولتز) اظهار داشت که «بله ما هواپیما را زدیم... دوباره هم این کار را خواهیم کرد». سخنان وی بعدها در بیانیه عمومی معاون بوش در خصوص مسئولیت امریکا برای سقوط هواپیمای پرواز ۶۵۵ ایران تکرار شد: «اهمیتی نمی‌دهم که وقایع چه هستند؛ من از سوی ایالات متحده امریکا عذرخواهی نخواهم کرد.»

گزارش سازمان ایکائو در مورد پرواز کال ۰۰۷ نتیجه گرفت که هواپیما در واقع به صورت تصادفی وارد حریم فضایی اتحاد شوروی شده است، تحقیق رسمی سال ۱۹۹۳ فدراسیون روسیه نیز اعلام نمود که این رویداد به دلیل شناسایی اشتباه^{۲۳} رخ داده که این مسئله با ادعای امریکا در مورد هواپیمای ۶۵۵ ایران، مشابه است.

مهم‌ترین نکته این است که واکنش حقوقی به حادثه سقوط پرواز کال ۰۰۷، اتفاق آرا در پذیرش تدوین اصلاحیه‌ای بر کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۹۴ بود که به عنوان ماده 3bis شناخته می‌شود. این بند، سه عنصر اصلی دارد که به عنوان بیان دوباره یا قانونی شدن قوانین عرفی بین‌الملل موجود در آن زمان در نظر گرفته می‌شوند:

نخست آنکه در آن الزام به عدم استفاده از تسلیحات علیه هواپیمای غیرنظامی وجود دارد. لازم به ذکر است که این پیمان استفاده از تسلیحات (نه زور و اجبار به طور کلی) علیه هواپیماهای غیرنظامی را به طور دقیق تصریح می‌کند؛ بنابراین ممکن است هر شکل دیگری از زور استفاده گردد. به عنوان مثال، اجبار هواپیمایی سرگردان برای فرود، تا زمانی که بی‌جهت^{۲۴} ایمنی آن را به خطر نیندازد، مجاز است. شاید این امر توضیح دهد که چرا پس از آنکه اتحاد شوروی در سال ۱۹۷۸، هواپیمای کره‌ای دیگری را که آن هم خارج از خط هوایی خود و بر فراز سایت‌های حساس شوروی پرواز کرده بود، به فرود بر دریاچه‌ای یخ‌زده

22. Andrei Gromyko

23. Mistaken Identity

24. Unduly

مجبور کرد، هیچ اعتراض گسترده‌ای در برابر مرگ دو مسافر و زخمی شدن ۱۱ تن دیگر صورت نپذیرفت. در آن حادثه، حتی کره جنوبی از اتحاد شوروی برای اداره این رویداد تشکر کرد.

مسئله دوم این است که، ماده 3bis الزامی برای دولت‌ها ایجاد می‌کند تا زمانی که هواپیمایی سرگردان را رهگیری کردند، بی‌جهت ایمنی مسافران را به خطر نیندازند. این معاهده حق استفاده از زور برای به زمین نشاندن هواپیمایی سرگردان در فرودگاه مورد نظر آن کشور را به رسمیت می‌شناسد، البته در صورتی که هواپیما بر فراز مناطق ممنوعه آن کشور بدون اجازه پرواز نماید یا احتمال قوی وجود داشته باشد که هواپیما درگیر فعالیت‌هایی است که با فعالیت‌های هواپیمای مسافربری ناسازگار است.

سومین مسئله، حق دولت‌ها برای استفاده از زور در شرایط دفاع از خود است که امری در مطابقت با منشور ملل متحد و قوانین بین‌المللی است. همان‌گونه که خواهیم دید، این مسئله دفاع از خود، نقش بسیار مهم، اما کاملاً غیرموجهی در فاجعه غم‌بار پرواز ۶۵۵ ایران در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ ایفا می‌کند.

علاوه‌براین، این پروتکل به‌عنوان اساس دعوی سقوط هواپیمای مسافربری، نزد دیوان بین‌المللی دادگستری است، با وجود این، از آنجا که رسیدگی در دیوان مستلزم صدور نظریه سازمان ایکائو است، موانعی اداری و قضایی برای رسیدگی ایجاد می‌نماید که روند پیگیری و مهم‌تر از آن، روند تبیین حقایق را برای نفوذ سیاسی احتمالی باز می‌گذارد.

۳. حمله به هواپیمای ۶۵۵ ایران

در تاریخ ۳ ژوئیه ۱۹۸۸ پرواز ۶۵۵ ایران، ایرباس مسافربری آ-۳۰۰، با برنامه معمول خود از مبدأ بندرعباس به مقصد دوبی در پرواز بود که با دو موشکی که از سوی ناو یواس‌اس وینسنس^{۲۵} مستقر در خلیج فارس شلیک شد، سقوط کرد و تمامی ۲۹۰ سرنشین آن جان باختند. هواپیما تنها ۷ دقیقه پس از برخاستن از فرودگاه بندرعباس مورد اصابت قرار گرفت، در حالی که هنوز داخل حریم هوایی ایران و در حال اوج‌گیری بود.

25. USS Vincennes

درست مانند حادثه پرواز کال ۰۰۷، افشای حقایق پیرامون این حادثه نیز سال‌ها به طول انجامید. البته بلافاصله پس از وقوع آن، امریکا عامدانه سیاست ابهام‌سازی در پیش گرفت.

این رویداد در شرایط سیاسی پرتنش، یعنی روزهای پایانی جنگ ایران و عراق، به وقوع پیوست. تا آن زمان، ایران بسیاری از اراضی اشغال‌شده نیروهای عراقی را بازستانده، اما به دلیل استفاده گسترده سلاح‌های شیمیایی از سوی صدام و همچنین حمایت غرب از وی، عراق توانسته بود مانع از پیشروی نیروهای ایران گردد. «جنگ نفت‌کش‌ها» در خلیج فارس در جریان بود. دولت ریگان که تأمین مالی صدام و حمایت از او را در برنامه خود قرار داده بود، در سال ۱۹۸۳ تصمیم گرفت تمامی اقدامات لازم برای ممانعت از پیروزی ایران را لحاظ نماید و از آنجا که جریان جنگ به نفع ایران در حال تغییر بود، فشار بر ایران برای امضای آتش‌بسی با صدام شروع شد.

در این راستا، نفت‌کش‌های کوییتی در خلیج فارس به‌عنوان کشتی‌های امریکایی ثبت شدند یا به عبارتی تغییر پرچم دادند و گارد مسلحی از سوی کشتی‌های نیروی دریایی امریکا فراهم آمد که به طرز چشمگیری بر تنش در منطقه افزود و نیروهای ایران و امریکا را وارد درگیری مستقیم کرد. موضوع حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایران در چنین فضایی اتفاق افتاد.

امریکا در مورد این حادثه (سقوط پرواز ۶۵۵) اصرار داشته که این رویداد به دلیل اینکه کشتی‌های کوچک ایرانی^{۲۶} به وینسنس حمله کرده و هلی‌کوپتر آن را مورد اصابت قرار داده‌اند، به وقوع پیوسته است. آن هم پس از اینکه وینسنس برای نجات نفت‌کشی که هنوز هویت آن شناسایی نشده، اما احتمالاً از سوی کشتی‌های گشت‌زنی ایران مورد تعقیب قرار گرفته بودند، اقدام کرده است.

طبق ادعای امریکا در آن زمان، ناو یواس اس وینسنس، به همین دلیل «در آب‌های بین‌الملل، در دفاع از خود» به زور متوسل شده است و در گرماگرم جدال وینسنس و چندین قایق گشت‌زنی کوچک ایرانی، خدمه این ناو، اطلاعات مربوط به ایرباس، از جمله

26. Boats

ارتفاع و جهت‌گیری آن را اشتباه متوجه شده و به غلط هواپیمای در حال اوج‌گیری را جنگنده اف-۱۴^{۲۷} تشخیص داده‌اند، به همین دلیل اقدام ناخدا ویلیام راجرز^{۲۸}، در هدف قرار دادن ایرباس، با توجه به اینکه هواپیما به هشدارهای متعدد رادیویی پاسخی نداده، قابل توجیه است.

بعدها مشخص شد که بیشتر مطالب این روایت ساختگی است. با وجود این، درست مانند مورد کال ۰۰۷، تحقیقات پیرامون این حادثه اساساً به دلیل پیدا نشدن جعبه سیاه پرواز ۶۵۵ ایران ایر، با مصالحه فیصله یافت.

تحقیقاتی در دستور کار کنگره امریکا، از سوی نیروی دریایی این کشور در مورد عملکرد این نیرو انجام شد که زیر نظر دریاسالار فوگارتی در نهایت به سرپوش‌گذاری روی واقعیت‌ها ختم شد. تحقیقات به طور طبیعی نتیجه گرفت که وینسنس تحت آن شرایط، عملکرد مناسبی داشته است. تحقیقات نتوانست موقعیت درست و جهت‌گیری وینسنس در زمان حادثه را برای عموم آشکار کند و همچنان به این ادعا صحنه‌گذار که وینسنس در حال دفاع از خود و در آب‌های بین‌الملل بوده است (Investigation Report, July, 1988).

تحقیقات فوگارتی به شدت مورد انتقاد قرار گرفت و همگان آن را نوعی سرپوش‌گذاری قضیه دانستند. حتی شورای ملی آموزگاران انگلیسی‌زبان با اهدای جایزه «گفتار دوگانه»^{۲۹} و با نقل کلمات «حذف، تحریف، تناقض‌گویی و گمراه‌کننده» از متن گزارش، آن را مورد تمسخر قرار داد.^(۱)

در نهایت، آخرین موضع‌گیری رسمی ایالات متحده، اعلام تصمیم این کشور از سوی وزارت امور خارجه آن کشور در سال ۱۹۸۹، مبنی بر اختصاص خسارت برای بازماندگان ۲۹۰ قربانی این فاجعه دردناک بود که البته بدون پذیرش مسئولیت حادثه از سوی ایالات متحده امریکا پرداخت می‌شد.

«در مورد حادثه ایران ایر، خسارتی که از آتش‌گشودن به پرواز ۶۵۵ حاصل شد، با توجه به استفاده قانونی از زور، تصادفی بوده است. حکومت ایران نباید به ناوهای کوچک

27. Attacking F-14

28. Captain William Rogers III

29. Double Speak

مسلح اجازه می‌داد که کشتی‌ها و هواپیمای ما را مورد حمله قرار دهند. این حکومت همچنین نباید به هواپیمای مسافربری اجازه می‌داد که بر فراز ناحیه درگیری، آن هم در صورتی که به ابزار مناسب مجهز نبوده و آمادگی پاسخ‌گویی به هشدارهای مکرر نیروی دریایی ما را نداشته است، پرواز کند.

فرمانده یواس اس وینسنس آشکارا باور داشته که کشتی او مورد تهدید قریب‌الوقوع هواپیمای دشمن قرار خواهد گرفت و او مکرراً تلاش داشته است تا هواپیما را شناسایی نموده یا قبل از اتخاذ کنشی دفاعی، با آن ارتباط برقرار کند. بنابراین، ایالات متحده مسئولیت قانونی این حادثه را نمی‌پذیرد و «گرامت»^{۳۰} آن را که واژه‌ای است که برای تخلف به کار می‌رود و اغلب با فعالیت‌های زمان جنگ همراه است، نمی‌پردازد.

در عوض، رئیس‌جمهور تصمیم گرفته است تا به‌عنوان حرکتی بشردوستانه خسارتی به خانواده‌های افرادی که در پرواز ۶۵۵ حضور داشته‌اند، اختصاص دهد. بیشتر افرادی که در فاجعه غم‌بار حضور داشته و بی‌گناه جان باخته‌اند، ایرانی بوده‌اند. اما گزارش شده است افرادی نیز از شش کشور دیگر جان باخته‌اند: هند، ایتالیا، کویت، پاکستان، امارات متحده عربی و یوگسلاوی. ما بر این تصمیم هستیم که هیچ پرداختی به حکومت ایران نداشته باشیم، اما به جای آن، این هزینه را به خانواده قربانیان خواهیم داد. با وجود این، ما با حکومت‌های سایر کشورهای درگیر به‌طور مستقیم، بسته به نیاز و اقتضای چنین برخوردهایی، وارد گفت‌وگو خواهیم شد.^(۲)

واکنش شورای امنیت سازمان ملل متحد در مقایسه با حادثه پرواز کال ۰۰۷ سروصدایی بسیار کمتر داشت، درست مانند واکنش این نهاد به استفاده عراق از سلاح‌های شیمیایی. در زمان بوش، معاون وی از اقوام خدمه وینسنس در سازمان ملل متحد قدردانی کرد و ادعا نمود که با توجه به موقعیتی که آنها در آن قرار گرفته بودند، افسران وینسنس به‌شکلی مناسب عمل کرده‌اند. در نهایت شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه ۶۱۶ را صادر کرد که در آن «محنت عمیق» و «تأسف ژرف» خود را برای از دست رفتن جان قربانیان بیان می‌کرد، اما هیچ اثری از محکوم کردن شلیک به هواپیمای مسافربری در خود

30. Reparations

نداشت. در عوض، این قطعنامه نیاز به پایان دادن به جنگ ایران و عراق را مورد تأکید قرار می‌داد و بنابراین، به‌طور ضمنی ایران را به‌دلیل این حادثه مورد سرزنش قرار می‌داد. با به‌دست آمدن اطلاعات بیشتر، مشخص شد که هواپیمای ایرباس در کریدور هوایی بین‌المللی در حال پرواز بوده، فرستنده آن به‌درستی کار می‌کرده و به‌عنوان هواپیمای مسافربری شناسایی شده است؛ ایرباس در حال اوج‌گیری بوده، نه اینکه به‌نظر برسد بخواند به وینسنس حمله کند و هشدارهایی که وینسنس به آن فرستاده است، یا از کانالی نظامی ارسال شده یا دریافت‌کننده مقصد را به‌درستی شناسایی نکرده و در نتیجه تنها هشدار نهایی برای خلبان قابل فهم بوده که در عین حال، همان زمان با دو برج کنترل هم ارتباط داشته و بنابراین، کمتر از یک دقیقه امکان واکنش به هشدار آخر را داشته است. (لازم به ذکر است خلبان به مناسبت‌های مختلف در حال ارتباط با دو برج کنترل بوده و در هر مورد، هویت هواپیما از فرستنده‌های رادیویی منتشر شده است).

مهم‌تر اینکه این حادثه پس از آنکه یواس اس وینسنس با ورود به آب‌های ایران و گشودن آتش بر کشتی‌های گشت‌زنی ساحلی ایران، حاضر در آب‌های این کشور که هیچ خطر قابل‌تصور را برای آن ایجاد نمی‌کردند، صورت گرفته و در واقع حمله به هواپیما در شرایطی اتفاق افتاده که ناو وینسنس به آب‌های داخلی ایران تجاوز کرده است (Evan, 1991).

مردم ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۹۲ رویاروی این واقعیت قرار گرفتند که وینسنس در آب‌های ایران حضور داشته است. این امر، در تحقیقات الحاقی یکی از طرح‌های خبری مجله نیوزویک، برنامه خبری و تلویزیونی ای‌بی‌سی نایت لاین،^{۳۱} سه سال بعد از حادثه و مدتی طولانی پس از آنکه توجه عمومی از این قضیه دور شده بود، مطرح گردید. زمانی که رئیس بازنشسته رؤسای مشترک، دریا سالار ویلیام کرو^{۳۲} به‌طور مستقیم از سوی تد کاپل، مجری معروف تلویزیون ای بی سی به چالش کشیده می‌شد، در پایان موقعیت وینسنس را که در آب‌های ایران بوده است، در تلویزیون تأیید کرد:

31. ABC Nightline

32. William Crome

تد کاپل (در حال مصاحبه): اما اگر امروز از شما بپرسم که آیا وینسنس در حین شلیک به هواپیمای ایرباس در آب‌های بین‌المللی بوده است، پاسخ چه خواهد بود؟
ویلیام کرو: بله، بوده است.

تد کاپل: در آب‌های بین‌المللی بوده است؟
ویلیام کرو: خیر، خیر، خیر. در آب‌های سرزمینی ایران بوده است.
تد کاپل: بگذارید دوباره از شما بپرسم. وینسنس در زمانی که به ایرباس شلیک کرد، کجا بوده است؟

ویلیام کرو: در آب‌های سرزمینی ایران بوده است (Koppel, July 1992).
تا آن زمان، امریکا ادعا می‌کرد که وینسنس در آب‌های بین‌المللی در حال دفاع از خود بوده است. نیوزویک و نایت‌لاین نشان دادند که وینسنس در زمان شلیک در واقع مایل‌ها به داخل آب‌های سرزمینی ایران وارد شده بوده است.

مطابق نسخه روایی ایالات متحده، تمامی حادثه زمانی شروع می‌شود که هلی‌کوپتر وینسنس به مأموریت شناسایی ارسال می‌شود و بر فراز آب‌های بین‌المللی، از سوی کشتی‌های گشت‌زنی ایرانی هدف قرار می‌گیرد، بنابراین توجیهی برای ناخدا راجرز برای حمله به آب‌های ایران فراهم می‌آورد.

مطابق تحقیقات نیوزویک/ نایت‌لاین، نفت‌کش مرموزی که وینسنس با عجله به دفاع از آن برخاسته، اصلاً وجود نداشته است، اما در واقع شب‌چی با استفاده از تاکتیک‌های فریب نیروی دریایی ایالات متحده امریکا خلق شده تا کشتی‌های نیروی دریایی ایران را بیرون بکشد. نویسندگان مقاله نیوزویک تصریح می‌کنند که در حقیقت این حادثه نتیجه «جنگی سری»^{۳۳} بوده که از سوی ایالات متحده علیه ایران در آن زمان به راه انداخته شده و ناخدا تحت فرامین ویژه‌ای که برای سایر افسران یا خدمه حاضر در وینسنس مشخص نبوده، قرار داشته است.

دریاسالار کرو اهمیت اطلاعاتی را که به تازگی در مورد موقعیت وینسنس در داخل آب‌های ایران ارائه شده، یعنی واقعیتهایی که از سوی نیروی دریایی امریکا با تلاشی بسیار برای

33. Secret War

سه سال مخفی مانده است، رد می‌کند و در عوض با کنایه در مقاله‌ای در پاسخ به تضادهای موجود می‌نویسد:

«هیچ کس سؤالی درباره مسیر کشتی یا موقعیت آن در زمان شلیک یا اینکه آیا کشتی به آب‌های سرزمینی وارد شده یا خیر، نپرسیده است. زمانی که دریا سالار فوگارتی و کلی^{۳۴} مدتی کوتاه پس از حادثه در کنگره، نزد کمیته‌های سنا و مجلس نمایندگان شهادت دادند، حتی یک سؤال در مورد موقعیت مکانی کشتی مطرح نشد. این نکته کلیدی در خلال چهار سال گذشته، هم برای رسانه‌ها و هم برای کنگره بی‌اهمیت تلقی شده است. دلیل این امر بسیار ساده است: این مسئله هرگز به‌عنوان موضوعی مهم دیده نشده است. اینکه کشتی در کدام سوی خط حضور داشته، هیچ ارتباطی به شناسایی اشتباه هواپیما یا دیگر حوادثی که مستقیماً با سقوط هواپیما مربوط‌اند، ندارد.^(۳)»

این واقعیت که وینسنس از آب‌های ایران گذشته، در ویدئویی که عکاس سوار بر وینسنس، در روز حادثه از وقایع تصویربرداری کرده، قابل مشاهده است. اپیزود خبری نایت‌لاین این تصاویر ویدئویی را نمایش داده است و در آن به موقعیت وینسنس در داخل آب‌های ایران به‌روشنی از سوی افسران برج وینسنس اشاره می‌شود. در واقع، گزارش‌های سفرنامه کشتی نشان می‌دهند که وینسنس بارها پیش از این حادثه نیز وارد آب‌های ایران شده است.

ناخدا دوم بازنشسته، دیوید اوانس^{۳۵} (از رسته تفنگداران دریایی امریکا)، به اهمیت موضوع موقعیت وینسنس در مقاله‌ای که بعدها در مجموعه مقالات مجله رسمی نیروی دریایی امریکا منتشر شد، می‌پردازد:

در حدود ساعت ۰۹:۴۰، وینسنس و المر مونت‌گومری^{۳۶} از ۱۲ مایلی خط داخلی آب‌های سرزمینی ایران گذر کردند. هیچ اشاره‌ای به این گذر در نسخه طبقه‌بندی‌نشده گزارش افسران تحقیق وجود ندارد.

طبق داده‌هایی که از سیستم مبارزه وینسنس استخراج شده است، کشتی‌های مسلح ایرانی تا ساعت ۰۹:۴۲ به سمت رزم‌ناو نچرخیده‌اند؛ یعنی پس از آنکه ناخدا راجرز مجوز

34. Kelly

35. David Evans

36. Elmer Montgomery

آتش را صادر کرده است. ساعت ۴۲:۰۹، جزء حیاتی از اطلاعاتی است که افسانه‌ای را که به روایت آن وینسنس و مونت‌گومری تحت حمله مستقیم انبوه کشتی‌های مسلح بوده‌اند، رد می‌کند.

زمانی که کشتی‌های مسلح ایران تغییر جهت می‌دهند، به موقع از طرف ضابط‌های داده وینسنس ثبت شده، اما در گزارش تحقیقاتی لحاظ نگردیده است. تنها چهار سال بعد، زمانی که دریاسالار ویلیام کرو، بازنشسته نیروی دریایی آمریکا، مسئول رؤسای مشترک، نزد کمیته نهادهای مسلح^{۳۷} در ۲۱ ژوئیه ۱۹۹۲ شهادت می‌دهد، این داده‌های مهم به نمایش عموم درآمد.

با این فرض که خاطرات او از این موضوع درست باشد، دریاسالار کرو گفته است که «ما در واقع می‌دانیم که آنها در دقیقه ۴۲ به سمت وینسنس بازگشتند». اما دریاسالار کرو بعد از این اقرار، اهمیت آنچه را که چند لحظه قبل اعتراف کرده است، با شتاب نادیده می‌گیرد و به اعضای کنگره می‌گوید که «من شما را با این زمان‌ها و امثالهم گیج نمی‌کنم». در حدود ساعت ۰۹:۴۳، اسلحه پنج اینچی وینسنس به آهستگی آغاز به پرتاب گلوله‌های سنگین خود به سوی کشتی‌های کوچک مسلح ایران می‌کند. از تصاویر ویدئویی که از برج وینسنس در آن روز تهیه شده است، کشتی‌های مسلح که به سختی از آن فاصله دیده می‌شدند، برای پاسخ شروع به شلیک کردند و آنها آغازگر تیراندازی نبودند (Evans, Aug 1993).

ناخدا راجرز، ابتدا اطلاع از حضور وینسنس در داخل آب‌های ایران را رد کرد، اما بعدها ادعا کرد که یواس‌اس وینسنس پس از «نیت خصمانه‌ای» که ایرانیان (با ادعای اینکه به هلی‌کوپتر امریکایی شلیک نموده‌اند) نشان داده‌اند، وارد آب‌های ایران شده و بنابراین، ورود وینسنس به آب‌های ایران تحت قوانین بین‌المللی با توجه به «ضرورت نظامی»^{۳۸} مجاز بوده است.

زمانی که در نهایت دریاسالار کرو موقعیت واقعی وینسنس را به رسمیت می‌شناسد، ادعا می‌کند که کشتی نیروی دریایی ایالات متحده حق داشته به آب‌های ایران وارد شود،

37. The House Armed Services Committee

38. Military Exigency

چراکه در وسط درگیری با کشتی‌های ایرانی بوده است، بنابراین، او این واقعیت را که درگیری پس از ورود وینسنس به آب‌های ایران، جایی که این کشتی اولین گلوله را شلیک می‌کند، آغاز شده است، نادیده می‌گیرد. در حقیقت، طبق آنچه نیوزویک عنوان می‌کند، اولین هدفی که وینسنس بر آن تمرکز می‌کند، یک کشتی کوچک ایرانی مسلح به سلاح سبک بوده که در ۸ کیلومتری وینسنس قرار داشته است، بنابراین، نه فقط تهدیدی بالقوه هم برای رزم‌ناو امریکایی محسوب نمی‌شده و حتی برای سرنشینان کشتی ایرانی نیز احتمالاً قابل مشاهده نبوده است.

جالب توجه است یادآوری شود که این جزء حیاتی از اطلاعات، یعنی حضور وینسنس در داخل آب‌های ایران در زمانی که موجب سقوط ایرباس ایران شد، هنوز هم به صورت مبسوط اذعان نشده است و تمایل به نادیده گرفتن آن وجود دارد. حتی نویسندگانی که منتقد اقدامات امریکا هستند، در زمان بازگویی شرایط و شواهد واقعیت‌هایی که در آن حادثه رخ داده‌اند، مایل‌اند موقعیت وینسنس در داخل آب‌های ایران و سرپوش‌گذاری نیروی دریایی امریکا را نادیده بگیرند یا تنها به صورت سطحی و بدون هیچ‌گونه بسط بیشتر مفاهیم مهم این واقعیت، به آن اشاره‌ای گذرا داشته باشند؛ در حالی که این واقعیت عنوان می‌کند که وینسنس تمامیت ارضی ایران را نادیده گرفته و در نقض قوانین بین‌الملل آغازگر خصومت بوده است به‌عنوان مثال، فرد کاپلان، یکی از روزنامه‌نگاران کهنه‌کار امریکایی که در جلسات مطبوعاتی کاخ سفید، در زمان حادثه حضور داشته و درخصوص این موضوع مطالبی نگاشته است، از اینکه به‌تازگی این مسئله را که وینسنس در آب‌های ایران بوده است در می‌یابد، بسیار غافلگیر می‌شود، یعنی بیش از یک دهه پس از اقرار دریاسالار کرو در شبکه نایت‌لاین، او نیز اهمیتی به بسط این موضوع نمی‌دهد و حادثه را تنها «اشتباه جنگی»^{۳۹} می‌نامد (Kaplan, 2014).

واقعاً باید به این توانایی امریکا آفرین گفت که می‌تواند بر اطلاعات پیرامونی سیاست‌های خود هم نظارت کند و ضداطلاعاتی را تا آن اندازه خوب ترویج دهد که واقعیت‌های درست نیز، حتی در نظر نخبگان با بصیرت و حتی سال‌ها پس از حادثه، مدت‌ها

39. Mistake for War

بعد از اینکه وقایع آشکار شده‌اند و نسخه رسمی دولتی، افشا و دروغ‌های آن برملا شد، مبهم باقی بمانند.

تا آنجا که به مردم امریکا گفته می‌شود همه ماجرا تنها «اشتباهی قابل درک» است که به دلیل تخلف ایران رخ داده است. رسانه‌های امریکایی برای خدمه قهرمان رزم‌ناو که با توجه به حمله ایرانی‌ها مجبور شده بودند قضاوتی ناگهانی برای حمایت از خود داشته باشند، اظهارتأسف می‌کردند. ناخدا و چندین نفر از خدمه وینسنس بعدها ازسوی نیروی دریایی امریکا، با مدال‌هایی برای «خاتمه موفقیت‌آمیز» سفر خود، مورد تقدیر و تشکر قرار گرفتند. مدال لژیون شایستگی، یکی از مهم‌ترین نشان‌های نظامی امریکایی که معمولاً در انحصار «فرماندهی‌هایی است که به طرزی استثنایی خدمات و دستاوردهای برجسته انجام داده‌اند»، به فرمانده راجرز تعلق گرفت و افسر ضدهوایی در وینسنس که تصور می‌کرد هواپیمایی که نزدیک می‌شود، در حال فرود است، (حال آنکه رادار به‌درستی نشان می‌داد که هواپیمای مسافربری در حال صعود از ارتفاع رزم‌ناو است) موفق به دریافت مدال شایستگی ارتش نیروی دریایی «برای دستاورد قهرمانانه به‌عنوان هماهنگ‌کننده یواس‌اس وینسنس در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸» گردید.

اخیراً نیز وزیر سابق دفاع، فرانک کارلوجی^{۴۰} باز هم با خونسردی کامل بر نسخه ساختگی حقایق پافشاری نموده است:

«ما نتیجه گرفته‌ایم قضاوتی که ناخدای وینسنس داشته، قضاوتی غیرمنطقی نبوده است. او مورد حمله قرار گرفته است، شما می‌توانید صدای ضربه‌های گلوله بر کشتی را بشنوید و زمان زیادی برای تصمیم‌گیری ندارید. البته زمانی که او تصمیم می‌گیرد، نتیجه تصمیم وی بسیار مایه‌تأسف می‌شود؛ اما او بارها به هواپیما هشدار می‌دهد. هواپیما در آن زمان هیچ‌گونه صدایی دال بر غیرنظامی بودن از خود بروز نمی‌دهد و هیچ‌گونه نشانه دیگری هم برای اینکه تشخیص داده شود هواپیمایی مسافربری است، وجود نداشته است.»^(۴)

گزارش ایکائو از حادثه سقوط هواپیمای پرواز ۶۵۵ که زیرنظر دریاسالار فوگارتی ازسوی نیروی دریایی امریکا تهیه شد، اساساً براساس تحقیقات ساختگی بوده است. با وجود این، ایران اشاره کرده بود که این گزارش، صفحه به صفحه با سانسور امریکایی‌ها روبه‌رو

40. Frank Carlucchi

شده و با توجه به این مسئله، این تحقیقات نمی‌تواند گزارشی بی‌طرفانه از شرایط حقیقی رویدادهای پیرامون حادثه، تلقی شود. ایکائو هیچ قضاوتی به‌عنوان مسئول این حادثه نداشت و تنها پیشنهاد بهبود ارتباطات نظامی- غیرنظامی در طی تخصصات را ارائه داد. ایران در نهایت امریکا را در دیوان بین‌المللی دادگستری مورد پیگرد قضایی قرار داد، هرچند امریکا اصرار داشت که دادگاه هیچ صلاحیتی ندارد، اما از آنجا که در سال ۱۹۹۲ پیش از آنکه رأی دادگاه صادر شود، موضوع بین دو طرف فیصله یافت، هیچ قرار نهایی برای مسئولیت حادثه تعیین نشد و سرانجام نیز امریکا حدود ۶۱ میلیون دلار بدون پذیرش مسئولیت حادثه و به‌عنوان اقدام انسان‌دوستانه پرداخت کرد.

کنگره امریکا اصرار داشت که خسارت نباید از طریق حکومت ایران توزیع شود و باید به‌طور مستقیم به افراد بازمانده اعطا گردد؛ امری نوظهور که در چنین حوادثی، تأخیر بیشتری برای توزیع خسارت ایجاد می‌کند. همچنین امریکا در ازای دریافت خسارت از دریافت‌کنندگان درخواست امضای برگه رضایت^{۴۱} را داشت که در آن متعهد می‌شدند از هرگونه ادعایی در مورد ایالات متحده چشم‌پوشی کنند.

۴. قانون دفاع از خود

از آنجا که استثنای صریحی برای ممنوعیت کلی استفاده از نیروی نظامی علیه هواپیماهای مسافری، در شرایط دفاع از خود وجود دارد، مرزهای دقیق اصل حق دفاع از خود (و اثر شناسایی اشتباه در دعوی این حق) باید در نظر گرفته شود.

به‌صورت کلی، تا حدی که متخصصان قوانین بین‌المللی با آن توافق دارند، گفته شده است که ادعای معتبر دفاع از خود، حداقل نیازمند وجود سه عنصر کلی است: اول اینکه «حمله‌ای مسلحانه» وجود داشته باشد. علاوه‌برآن استفاده از زور باید «ضروری» و همچنین

41. Release

«متناسب» با تهدید باشد. درحالی که ممکن است این اصول به حد کافی ساده به نظر برسند، اما کاربرد آنها در شرایط خاص می‌تواند به شدت بحث‌برانگیز باشد.

به‌عنوان مثال، ماده ۵۱ منشور سازمان ملل تصریح می‌کند که دفاع از خود تنها پس از آنکه «حمله مسلحانه» به وقوع پیوسته است، می‌تواند رخ دهد. متخصصان قوانین بین‌الملل بر این باورند که این بند قانونی، در عین حال که به حق «ذاتی» دفاع از خود باز می‌گردد، به معنای توجیه استفاده «پیشگیرانه»^{۴۲} استفاده از زور در دفاع از خود نیز هست، همان‌گونه که پیش از تدوین منشور سازمان ملل متحد نیز این مورد وجود داشته است، به این معنا که کشوری می‌تواند به جای انتظار برای مورد حمله قرار گرفتن، قبل از اتخاذ اقدامی در دفاع از خود به تهدید حتمی حمله با زور پاسخ دهد. درحالی که این امر منطقی به نظر می‌رسد، برخی از کشورها، به‌ویژه ایالات متحده امریکا عنوان داشته‌اند که حق ذاتی دفاع از خود نیز شامل حق جلوگیری استفاده از زور می‌شود، حال با این فرض چه کسی می‌تواند توجیه وزیر امور خارجه وقت امریکا، کاندولیزا رایس برای حمله به عراق، براساس ادعاهای ساختگی «تسلیمات کشتار جمعی» در آنجا را فراموش کند: «ما نمی‌توانیم هزینه انتظار برای ابرهای قارچی (ابر انفجار اتمی) را بپردازیم.» شاید «دکترین یک درصدی»^{۴۳} دولت بوش - چنی، اوج چنین برداشت‌های بی‌حد و مرزی در استفاده از زور را نشان دهد. همان‌گونه که ران ساسکایند، توصیف می‌کند، دکترین یک درصدی به معنای زیر است:

«حتی اگر تنها یک درصد احتمال وقوع خطری در آینده باشد، به‌گونه‌ای عمل کنید که گویی یک قطعیت است. همان‌گونه که چنی گفته است این مسئله ارتباطی با تحلیل‌های ما ندارد. بلکه مربوط به پاسخ‌های ماست... چه موجه باشد یا نه، براساس حقایق باشد یا نه، پاسخ ما مهم است. تا جایی که به شواهد مربوط است، خط نمودار به حدی پایین قرار گرفته که حتی به خود کلمه هم اطلاق نمی‌شود» (Suskind, 2007).

چنین دکترینی به‌خوبی فراتر از برداشت محدود دفاع از خود است که تا دهه ۱۹۸۰، عمومیت داشت و مطابق با آن، استفاده از زور در روابط بین‌الملل در گام اول^{۴۴} غیرقانونی به نظر می‌رسید. مفهوم دفاع از خود از آن زمان به بعد به‌شکلی چشمگیر به امری فراتر از

42. Pre-Emptive

43. One Percent Doctrine

44. Prima Facie

واکنش ساده به حمله مسلحانه موجود یا قریب‌الوقوع گسترش یافت. در واقع، برخی از متخصصان قانونی استدلال می‌کنند که کل برداشت دفاع از خود تا آن اندازه گسترش یافته است که از وضعیت امور، پیش از تدوین منشور سازمان ملل متحد متمایز نیست، بنابراین، به‌عنوان مثال به استفاده از زور در قالب تلافی^{۴۵} مسلحانه اجازه می‌دهد. تلافی یا انتقام با توجه به نیت آن، از دفاع از خود متمایز می‌شود. این مسئله به این معناست که تلافی، دفاع از خودی نیست که به دلیل حمله مسلحانه‌ای در حال وقوع یا قریب‌الوقوع صورت می‌پذیرد، بلکه برای تنبیه ناقضان قوانین بین‌الملل در نظر گرفته شده است. تصور می‌شد که حق تلافی یا انتقام مسلحانه با تدوین منشور سازمان ملل متحد حذف شده، اما از آن زمان به بعد نیز کشورها در رویدادهای متعددی اقدام به کاربرد زور نموده‌اند که ظاهراً به نام دفاع از خود بوده است، اما واقعیت آن تنها می‌تواند به‌عنوان انتقام یا تلافی در نظر گرفته شود، بنابراین، اوضاع به شرایط روزهای پیش از تدوین منشور سازمان ملل بازگشته است.

این تحول، به‌ویژه با ضرورتی که برای تغییر قوانین بین‌الملل برای مبارزه با تروریست‌ها درک می‌شود، محوریت می‌یابد. در این خصوص، کریستین جی تامس^{۴۶}، استاد حقوق بین‌الملل دانشگاه گلاسکو، توضیح می‌دهد که چرا مفهوم انتقام مسلحانه تا آن اندازه جذاب است که بار دیگر احیا شود:

«مفهوم انتقام یا تلافی مسلحانه، نه به «حمله مسلحانه» نیاز دارد و نه به واکنش‌های دفاعی محدود می‌شود، بنابراین بدیهی است این مفهوم می‌تواند ابزاری مناسب برای مبارزه علیه تروریسم باشد؛ این امر ممکن است پاسخ‌های قهری به استفاده از زور، پایین‌تر از آستانه حمله‌ای مسلحانه را توجیه کند که در آن تهدید دیگر قریب‌الوقوع نیست یا در آن هدف واقعی از پاسخ، جلوگیری از حمله‌های آینده یا حتی تنبیه متجاوز است.»

در واقع به گفته پرفسور تامس، ابتدایی‌ترین اصل منشور سازمان ملل متحد و نظام امنیت بین‌الملل در دوران پس از جنگ جهانی دوم با چالش‌هایی روبه‌رو می‌شود:

«ممنوعیت استفاده از زور اغلب به‌عنوان «سنگ بنا»^{۴۷} در سیستم مدرن بین‌الملل محسوب می‌شود. این جمله آخر حس تغییرناپذیری آن را القاء می‌کند، به این معنا که نه

45. Reprisal

46. Christian J. Tams

47. Cornerstone

فقط سنگ بنا نمی‌تواند حذف گردد (البته اگر بناست عمارتی که بر این امر استوار است، پابرجا بماند)، بلکه بهتر است که به هیچ وجه تغییر هم نکند. در این راستا، «تصویر سنگ بنا»، علی‌رغم محبوبیت آن، ممکن است برداشت اشتباهی را انتقال دهد. دامنه دقیق قواعد و قوانینی که بر استفاده از زور مسلط هستند، به هیچ وجه فراتر از این بحث نمی‌روند. آنچه بیشتر در مورد آن بحث می‌شود این است که آیا اشکال خاصی از فرماندهی عملیاتی (مانند اجبار جدی که با نیروی نظامی همراه نباشد، خشونت با سطح پایینی از نظامی‌گری یا اشکال غیرمستقیم تهاجم) تحت موارد ممنوع قرار می‌گیرند یا خیر.^{۴۸}

مطابق پژوهشی که در انجمن وکلای امریکا^{۴۸} انجام گرفته: «در روابط بین‌الملل، فرسایش مداومی از هنجارهای قانونی که بر استفاده از زور مسلط هستند، وجود داشته است و این فرسایش این حس را به رهبران ملی متبادر می‌کند که کمتر از قبل با این هنجارها که پیش از این آنها را محدود می‌کرده‌اند، محصور شده‌اند. ما تصور می‌کنیم که این امر روندی خطرناک است. تاریخ نشان داده است که کاربرد موفقیت‌آمیز ابزار نظامی گرایشی برای شکل دادن عاداتی بر همین مبنا دارد، به این ترتیب، نمره‌ای که به حق استفاده از زور داده می‌شود، به استنباطی که طرف پیروز در درگیری از واقعیت پیروزی دارد، بر می‌گردد» (Hayes, 1994).

سیر دانیل بتلهم، مشاور قانونی سابق دفتر امور خارجه و مشترک‌المنافع^{۴۹} انگلیس، در خصوص دفاع از خود اظهار می‌دارد که «تکیه کشورها به دفاع از خود که تقریباً در هر شرایطی برای آنها قابل تصور است»، به نوبه خود موجب شده که «حرکتی تدریجی و رانشی^{۵۰} هنجاری رخ دهد، چراکه تلاش‌هایی برای گسترش این مفهوم صورت می‌پذیرد» تا جریان هدایت فرماندهی در آن کشورها را توجیه کند، درحالی که هم‌زمان اصراری جبران‌کننده برای حفظ «خلوص آموزه‌ای»^{۵۱} غیرعملی و سطحی نسبت به حق دفاع از خود وجود داشته است که تنها «شکاف اعتبار»^{۵۲} بین قانون و شیوه عملی فعلی کشورها را افزایش می‌دهد (Bethlehem, 2004).

48. American Bar Association

49. The Foreign and Commonwealth Office

50. Drift

51. Doctrinal Puffity

52. Credibility Gap

در ایالات متحده آمریکا، این «رانش هنجاری» مفهوم دفاع از خود، به سوی به پذیرش استفاده از زور در انتقام‌جویی و فراتر از محدودیت‌های سنتی دفاع از خود، با دولت ریگان آغاز می‌شود، هرچند به علت غیرقانونی بودن کنش‌های انتقام‌جویانه، هنوز در لفافه دفاع از خود صورت می‌گرفت. از آن زمان به بعد، این الگوی بسط‌دادن و از شکل انداختن حق دفاع از خود، شامل اقداماتی تلافی‌جویانه که به‌عنوان واکنش به حمله مسلحانه در حال وقوع یا قریب‌الوقوع توجیه‌پذیر نبودند، تا آن اندازه گسترش یافت که به گفته مایکل جی گلنون، استاد قوانین بین‌الملل مدرسه قانون و دیپلماسی فلچر^{۵۳} در دانشگاه تافتز^{۵۴}:

«تا سال ۲۰۰۳، مسئله اصلی در برابر کشورها این بود که آیا استفاده از زور قانونی است یا خیر. در عوض آنچه در طی قرن نوزدهم جریان داشت، این بود که استفاده از زور خردمندانه است یا خیر» (Glennon, 2003).

دیوان بین‌المللی دادگستری، احکام متعددی در ارتباط با این موضوع دارد که تلاش دارند این مسائل را روشن کنند و محدودیت‌هایی برای رانش هنجاری مفهوم دفاع از خود، تحمیل نمایند، اما این احکام به نوبه خود به تناقضات بیشتری منجر شده است.

به‌طور مثال، در پرونده سکوه‌های نفتی ایران، ایالات متحده ادعا کرد که انهدام سکوه‌های ایرانی از سوی نیروی دریایی آمریکا در طی «جنگ نفت‌کش‌ها» در خلیج فارس، نه به‌علت حمله‌ای قریب‌الوقوع یا در حال وقوع توجیه‌پذیر است، بلکه به این دلیل امری موجه است که آمریکا آن را «شرایط کامل»^{۵۵} حضور نیروی دریایی این کشور در خلیج فارس می‌نامد و شامل سوءرفتارهای ایران می‌شود که موجب طولانی شدن حضور آمریکا در خلیج فارس گردیده است. این سوءرفتار شامل امتناع ایران از امضای آتش‌بس با صدام است. هرچند، دیوان بین‌المللی کیفری چنین دیدگاهی را رد کرد و نتیجه گرفت که تنها اقدامات خاص ایران که به حمله آمریکا به سکوها شتاب بخشیده، می‌تواند برای قضاوت اینکه آیا آمریکا به دفاع از خود پرداخته است یا خیر، در نظر گرفته شود. (دادگاه حکم نمود که استفاده از زور توسط آمریکا، پیمان مودت میان دو کشور را نقض کرده و به‌عنوان دفاع از خود توجیه‌پذیر نیست.)

53. Fletcher

54. Tufts

55. Full Circumstances

۵. کاربرد مفاهیم حقوقی برای وینسنس

روشن است که اقدامات وینسنس به‌عنوان نمونه‌ای از موارد دفاع از خود پذیرفتنی نیست. به‌عنوان 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 نایت‌لین، اگر چه 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. به‌این ترتیب، نه می‌توان ویژگی‌های کشتی‌های ایرانی را خصمانه دانست و نه می‌توان اعمال دفاع از خود از سوی وینسنس را موجه قلمداد کرد. بدون شک، هیچ لزومی برای پاسخ با زور به این حادثه هم وجود نداشته است، چراکه زمانی که پرسیده می‌شود چرا وینسنس به سوی آب‌های ایران در حرکت بوده، ناخدا راجرز مدعی است: «من می‌خواستم که آن را [هلی‌کوپتر] به چتر دفاعی خودم برگردانم. این دلیلی بود که من به سمت شمال تغییر جهت دادم». با وجود این، همان‌گونه که ناخدا دوم، دیوید اوانس در مقاله‌ای که بعدها در مجله رسمی نیروی دریایی امریکا منتشر شد، اشاره کرده است:

«این نوع منطق سؤال‌برانگیز است. هلی‌کوپتر وینسنس می‌توانست با سرعت نود گره دریایی از خطر فاصله بگیرد، یعنی سه برابر سرعت حرکت کشتی مادر و علاوه‌براین، ناخدا راجرز تا پیش از این هم بر حریم هوایی که هلی‌کوپترش اشغال می‌کرد، نظارت داشته که با توجه به بُرد تسلیحات جنگی ضد‌هوایی او، ۱۹ مایل دورتر از گستره توان پاسخ‌گویی اوست» (Evans, 1993).

از طرف دیگر، واکنش یواس‌اس وینسنس برای دفاع از خود «ضروری» نبوده است؛ چراکه کشتی‌های مسلح گشت‌زنی ایران که به وینسنس حمله کرده‌اند، هیچ‌گونه تهدیدی برای آن محسوب نمی‌شدند و تا زمانی که وینسنس از در تخاصم وارد نشده بود، به سوی آن شلیک نکرده‌اند. در واقع، زمانی که وینسنس 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 اینکه آن را تهدید کنند. از سوی دیگر، این کشتی‌ها که به سبکی مجهز شده بودند، به

هیچ‌وجه تسلیحاتی در حد وینسنس نداشته‌اند. برخلاف اظهارات مقامات رسمی ایالات متحده در مورد خطر بزرگی که وینسنس در آن روز با آن روبه‌رو بوده است، یعنی نزاع قهرمانانه علیه کشتی‌های کوچک ایرانی با تجهیزاتی سبک («درحالی که بارها به ما گفته شده است که «خدمه می‌توانستند صدای کمانه کردن گلوله‌ها را بر بدنه وینسنس بشنوند»، افسران نیروی دریایی که در آن صحنه حاضر بوده‌اند، حتی به این عقیده که کشتی‌های کوچک ایرانی بتوانند تهدیدی واقعی برای وینسنس محسوب شوند، خندیده‌اند.

ادعای امریکا که ایران نباید به ایرباس «اجازه» پرواز بر فراز یواس‌اس وینسنس را می‌داد، به‌طور ضمنی بر این موضوع دلالت دارد که ایران از تعامل و کنش عرشه وینسنس آگاهی داشته یا باید از آن آگاهی می‌یافته است. این مسئله اساساً ادعایی درمورد در نظر نگرفتن احتمال ابتلا به خطر یا حذف وظیفه‌ای است که ایران دانسته و با آگاهی، با اجازه دادن به پرواز ایرباس ۶۵۵ بر فراز منطقه درگیری، از آن سر باز زده است. با وجود این، تعاملات عرشه وینسنس در ۳ ژوئیه ۱۹۸۸، در ساعت ۹:۴۳ پیش از ظهر آغاز شده است. پرواز ۶۵۵ در ساعت ۹:۴۷ دقیقه پیش از ظهر از فرودگاه بندرعباس به هوا برخاسته و در ساعت ۹:۵۴ پیش از ظهر به آن تیراندازی شده است. با توجه به این بازه زمانی کوتاه، به‌نظر می‌رسد که حتی مطرح کردن هرگونه مسئولیت مشترک برای این حادثه نیز غیرواقعی به‌نظر می‌رسد.

یکی از جالب‌ترین جنبه‌های حادثه وینسنس که نیروی دریایی ایالات متحده امریکا مدتی طولانی خواستار مخفی نگاه داشتن آن بود، موقعیت وینسنس در داخل آب‌های سرزمینی ایران است. همچنین ناخدا راجرز ورود کشتی خود به آب‌های ایران را به‌دلیل مشاهده «مقاصد خصمانه» نیروهای ایرانی (بدون اینکه هیچ نیازی واقعی به دفاع از وینسنس باشد) عنوان می‌کند. همان‌گونه که مطالعه رند در خصوص حادثه ایران ایر ۶۵۵ نتیجه می‌گیرد، پس از حادثه یواس‌اس استارک و به موجب دکترین «ریگان/شولتز»^{۵۶} در مورد دفاع از خود پیشگیرانه^{۵۷}، آستانه استفاده از زور نیروهای دریایی امریکا در خلیج فارس، تا آن اندازه کاهش پیدا کرده بود که عملاً هر کشتی و هواپیمایی که قابل شناسایی نبود،

56. Reagan/ Schultz

57. Preemptive self-defense

دشمن محسوب می‌شد. علاوه بر آن، در طی مدتی که امریکا درگیر «جنگ نفت‌کش‌ها» در خلیج فارس بود، این کشور بارها مجبور به استفاده از نیروی نظامی علیه هدف‌های ایرانی گردید که نه مصداق دفاع از خود، بلکه به‌عنوان نوعی انتقام‌جویی خصمانه (آنچه که نویسنده پژوهش مطالعاتی رند آن را «انتقام‌جویی تدافعی»^{۵۸} می‌نامد) محسوب می‌شود که بیش از آنکه از کشتیرانی حمایت کند، برای «ارسال پیام به ایران» تلاش داشته است.

یواس‌اس وینسنس برای دفاع از خود، یعنی مفهومی که به‌روشنی 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.

تا آنجا که تاریخ طولانی و عرف نشان می‌دهد، فرمانده وسایل نقلیه دریانوردی همیشه کاملاً برای هرچه که در کشتی آنها به وقوع می‌پیوندد، مسئول بوده‌اند. علاوه بر آن، در مفهوم مسئولیت فرماندهی^{۵۹}، مسئولیت اعمال وینسنس در آن روز، نه تنها به فرمانده این کشتی که پرتاب موشک‌ها را اجازه داده است، برمی‌گردد، بلکه دامن افسران ارشد او، یعنی افسرانی را که به وینسنس اجازه آتش گشودن داده‌اند، می‌گیرد، یعنی به شخص دریاسالار ویلیام کرو می‌رسد که به دلیل ترویج قواعد حق درگیری و صدور اجازه صریح نقض منشور سازمان ملل متحد، در قالب ترغیب زبردستان خود به اعمال خشونت و تهاجم که همگی در پوشش بسط غیرقانونی مفهوم دفاع از خود صورت گرفته است، به انجام جنایات جنگی، متهم است.

58. Defensive Reprisal

59. Command Responsibility

۶. تأثیر شناسایی اشتباه

هوانوردی ضرورتاً با خطر ارتکاب اشتباه (شامل اشتباهات انسانی) روبه روست. مسئله این است که چنین اشتباهات و تشخیص‌های نادرستی، چه اثری می‌توانند بر مسئولیت حملات نظامی به هواپیماهای مسافربری داشته باشند.

می‌توان گفت ناخدا ویلیام راجرز «قصد» کشتن ۲۹۰ نفر فرد بی‌گناه را نداشته است، درست مانند شوروی که قصد جان مسافران پرواز کال ۰۰۷ را نکرده بود و هر دوی این فجایع به مسئله شناسایی اشتباه مربوط می‌شوند. با وجود این، این استدلال که این حوادث تنها «تصادفی» بوده‌اند و به همین دلیل هیچ‌کس برای وقوع آنها مسئول نیست، به چند دلیل نادرست است.

برای شروع، چنین نگاه اشتباهی به علت سردرگمی طبیعی شخصی عادی در مورد تفاوت‌های قانونی موجود بین پیش‌بینی^{۶۰}، تمایل^{۶۱}، انگیزه^{۶۲} و نیت^{۶۳} است. احتمالاً ناخدا راجرز تمایلی به هدف قرار دادن هواپیمایی مسافربری نداشته، انگیزه‌ای مشخصی را هم دنبال نمی‌کرده است، احتمالاً قادر هم نبوده پیش‌بینی کند که اقدامات وی در آن روز ممکن است به مرگ ۲۹۰ انسان سوار بر هواپیمایی غیرنظامی منجر شود. با این حال، تمامی موارد با توجه به فرماندهی او در انجام حمله به داخل آب‌های سرزمینی ایران و پرتاب موشک به سوی هواپیما که با نیت عمدی صورت پذیرفته‌اند، رد می‌شود و این مسئله می‌تواند برای اینکه فاجعه را حاصل فرماندهی او با نیت عمدی بدانند، کافی باشد. به‌طور کل، حتی تحت قوانین داخلی کشورها و حتی تحت قوانین داخلی ایالات متحده آمریکا، عامدانه بودن جرم به هویت قربانی ارتباطی ندارد. در واقع، همان‌گونه که ایران در ثبت پرونده خود در دیوان بین‌المللی دادگستری اظهار داشته، حتی اگر ایرباس، هواپیمای جنگنده اف - ۱۴ ایران بود، باز هم گشودن آتش بر آن توجیه‌ناپذیر است، چراکه هواپیما هیچ «رفتاری دال بر هدف قرار دادن» (مانند قفل کردن رادار خود بر وینسنس برای مقدمه‌ای بر حمله موشکی به آن) از خود بروز نداده است.

60. Foresight

61. Desire

62. Motive

63. Intention

در واقع، اگر جنگنده اف - ۱۴ ایرانی، وینسنس را مورد هدف قرار داده بود، چنین حمله‌ای کاملاً می‌توانست با در نظر گرفتن اینکه وینسنس وارد آب‌های ایران شده و بر قایق‌های ایرانی آتش گشوده بود، به‌عنوان دفاع از خود توجیه شود.

علاوه بر آن، روشن است که ناخدای وینسنس، با عجله تصمیمی سرنوشت‌ساز نسبت به «تهدیدی» که احساس می‌کند، می‌گیرد که این مسئله، نتیجه مستقیم بی‌صلاحیتی او در خوانش اطلاعات رادار خود و بیش از آن، نتیجه مستقیم تخلف پیشین اوست که وینسنس را در وهله اول در خطر قرار داده و این امر موجب گردیده است که تصمیمی عجولانه، در نقض نه فقط قوانین بین‌الملل، بلکه همان قواعد حق درگیری خودش که در درجه اول ناخدا را برای حفظ ایمنی کشتی و خدمه‌اش مسئول می‌سازد، بگیرد.

مسئله اشتباه، به کشتی‌های گشت‌زنی ساحلی ایرانی یا به هواپیمای بی‌گناهی که تصادفاً بر فراز وینسنس پرواز می‌کرد، بر نمی‌گردد؛ یعنی جایی که باید آنجا می‌بود و به هیچ‌وجه نمی‌دانست که وینسنس تنها یک دقیقه قبل تصمیم گرفته است به آب‌های ایران یورش آورده و تیراندازی را شروع کند. ارتکاب اشتباه در دفاع از خود بر عهده طرفی است که ادعای دفاع می‌کند، نه بر عهده قربانی بی‌گناه چنین اشتباهی. همچنین لازم به ذکر است هیچ یک از کشتی‌هایی که در آن ناحیه بوده‌اند، در تشخیص هویت ایرباس به‌عنوان جنگنده اف - ۱۴ اشتباه نکرده‌اند و به‌ویژه اینکه ناخدای وینسنس درست یک دقیقه قبل از اینکه دستور پرتاب موشک‌ها را صادر کند، در مورد اینکه هدف او ممکن است هواپیمایی تجاری باشد، آگاه شده بود و با بالا بردن دست، نشان داده که این هشدار را دریافت کرده، اما هیچ اقدام دیگری در قبال این اطلاعات انجام نداده است.

نیازی به اثبات سوءنیت عمدی برای تحقق مسئولیت کشور در قبال اشتباهات بین‌المللی آن، صرف نظر از آنچه که بازیگران فردی ممکن است انجام داده، تصور کرده یا در آن زمان باور داشته باشند، وجود ندارد. مسئولیت کشورها به‌طور خودکار از اقدامی که از نظر بین‌المللی (از طرف همه کشورها) غیرقانونی است، ناشی می‌شود و وظیفه پرداخت غرامت در قبال آن را تحمیل می‌کند.^(۶)

بنابراین، مشاوران حقوقی ایالات متحده آمریکا بسیار دقت داشته‌اند که بیانیه خود در قبال حادثه را بدون اشاره به موقعیت وینسنس، در لفافه عنوان کنند و به جای آن، ادعای

خود را براساس عبارت «واقعیت‌هایی که در حال حاضر می‌دانیم»، در تصمیم‌گیری برای اینکه آیا پذیرش مسئولیت جبران خسارت لازم است یا خیر، شکل دهند:

«هیچ‌گونه شواهدی در این پرونده وجود ندارد که تحت قوانین بین‌المللی جاری، با توجه به واقعیت‌هایی که در حال حاضر می‌دانیم، الزامی را ایجاب کند... با توجه به واقعیت‌هایی که در حال حاضر می‌دانیم، تحت قوانین بین‌الملل به نظر نمی‌رسد که ایالات متحده امریکا هیچ‌گونه مسئولیتی داشته باشد... برای اینکه کشوری مسئول^{۶۴} (مدیون) باشد، باید از خلال نقض وظیفه بین‌الملل خود، آسیبی وارد کرده باشد... ایالات متحده امریکا در صورتی که در حین درگیری در کنش غیرقانونی بین‌المللی، آسیبی وارد کرده باشد، می‌توانست مسئول باشد؛ با وجود این، در این مثال، هدف اعلام‌شده، یعنی حفاظت از حق کشتیرانی در آب‌های آزاد، همراه با آنچه که ظاهراً عقیده مشروع فرمانده امریکایی در دفاع از خود است و این واقعیت که جدال در آن زمان که موشک‌ها شلیک شده‌اند، ادامه داشته است، نشان می‌دهند که اقدامات کشتی، شامل پرتاب موشک‌ها، تحت این شرایط، غیرقانونی نبوده است».

آنها با این ادعا ادامه می‌دهند که امریکا با اختصاص خسارتی از سر لطف به ایران در قبال این حادثه، خود را به‌عنوان الگویی از «ملتی متمدن» برای این کشور تصویر می‌کند: به نظر مهم و مقتضی می‌رسد از آنجا که نقش ما در این تلاش بشردوستانه کامل می‌شود، شاید با قطعنامه الحاقی کنگره با حکومت ایران تماس برقرار کنیم تا مشاهده نمایند که چگونه کشوری متمدن، اگر بخواهد شهروندی مسئول در جامعه بین‌الملل باشد، رفتار خواهد کرد (Meir, 1989).

با این حال، آندریاس لوفلد، استاد حقوق بین‌الملل در دانشگاه نیویورک و سردبیر مجله امریکایی حقوق بین‌الملل، به نظر از این استدلال‌ها برآشفته می‌شود و پاسخی به موضع‌گیری امریکا منتشر می‌کند: «من استدلال میر را به هیچ وجه درک نمی‌کنم... اصل قانونی درست، به هیچ وجه آنچه که [مشاوران حقوقی دولت ایالات متحده امریکا] بیان می‌کنند، نیست، یعنی اینکه بدون اثبات اشتباه و بدون ارتکاب هیچ اشتباهی در منطقه درگیری، هیچ مسئولیت و دینی برای این کشور در قبال قربانیان فاجعه هوایمایی وجود

64. Liable

ندارد، درست نیست، بلکه این کشور صرف‌نظر از اشتباه، تا جایی که علت ایجاد شده است که آشکارا این مسئله در مورد پرونده هواپیمای ایران ایر ۶۵۵ صادق است و برای پرونده هواپیمای خط ۰۰۷ کره نیز صدق می‌کند، مسئول است. من امیدوارم آن دسته از افرادی که از طرف ایالات متحده آمریکا در مورد فاجعه ۳ ژوئیه ۱۹۸۸، از رئیس‌جمهور تا همه زیردستان وی سخن می‌گویند، این اصل بسیار اساسی برای ایمنی هواپیماهای غیرنظامی را به رسمیت بشناسند، همان‌گونه که دیگر سخنگویان ایالات متحده و هم‌پیمانان این کشور در زمانی که نیروی نظامی دیگر کشورها (خواه با یا بدون دستوری از بالا) موجب سقوط هواپیمایی غیرنظامی می‌شوند که ممکن است از مسیر خود منحرف شده باشد، این اصل را به رسمیت می‌شناسند.»

او سپس نتیجه‌گیری می‌کند: «آن اصل، روشن است که از سوی ایالات متحده آمریکا در پرونده ایرباس ۶۵۵، نقض شده و به این ترتیب، به موجب آن ایالات متحده آمریکا مسئول است. باید بگوییم که این امر به معنای محکوم کردن ایالات متحده یا یافتن تقصیر نیست. تنها مسئله بیان این موضوع است که مسئولیت، از خود اقدام ناشی می‌شود (Lowenfeld, p.338)».

به یاد داشته باشیم که لوفلد این مطلب را در سال ۱۹۸۹ نوشت؛ یعنی قبل از آنکه موقعیت واقعی ناو وینسنس در سال ۱۹۹۲ برای افکار عمومی فاش شود. اگر بخواهیم از منظر شیوه عملی کشورها به این موضوع نگاه کنیم، یافتن موردی که پیش از این رخ داده باشد و با حادثه ایران ایر از نظر تمامی نکات قانونی مرتبط با آن مطابقت کند، به‌ویژه مواردی که پس از تدوین منشور سازمان ملل متحده و تحولات قوانین مدرن استفاده از زور رخ داده باشند، دشوار است. دشواری یافتن مثال‌هایی قابل مقایسه از شیوه عملی کشورها به شرایط خاص و منحصر به فرد حادثه ایران ایر مربوط می‌شود، به این معنا که حادثه پرواز ۶۵۵، شامل استفاده از زور فراسرزمینی علیه یک هواپیما می‌شود. موشک‌ها از مرزهای آمریکایی که از سوی هواپیمای سرگردان ایران درنوردیده شده‌اند، شلیک نگردیده، بلکه از داخل خاک ایران پرتاب شده‌اند. این واقعیت منحصر به فرد، فاجعه ایران ایر را از سایر موارد بسیار متفاوت می‌کند.

اما در کنار این واقعیت، تمامی حوادث مربوط به سقوط هواپیمای غیرنظامی از طرف نیروهای نظامی، به یک معنا، شامل تصادف یا شناسایی اشتباه از هر شکلی می‌شوند و در گذشته ایالات متحده مسئولیت خود را برای حوادثی که قابل اسناد^{۶۵} به هویت اشتباه بوده‌اند، پذیرفته است، برخی از این موارد عبارت‌اند از: حمله مه ۱۹۹۹ از طرف بمبافکن‌های امریکایی به سفارت چین در بلغراد که به اشتباه به جای نهاد حکومتی یوگسلاوی در نظر گرفته شده بود که منجر به مرگ چندین نفر از کارکنان سفارت چین شد. بعدها، در حادثه‌ای در مارس ۲۰۰۸، یک کشتی امریکایی بر کشتی‌های کوچک متعددی که به کانال سوئز نزدیک شده بودند، آتش گشود. این امر موجب مرگ فردی با ملیت مصری شد. در هر دوی این مثال‌ها، شناسایی اشتباه به عنوان توجیهی برای انکار مسئولیت و دین در نظر گرفته نشد.

فرجام

هوانوردی ذاتاً فعالیتی همراه با خطر است و آسمان هر روز پر مشغله‌تر از قبل می‌شود. سوءاستفاده از زور علیه هواپیماهای غیرنظامی نیز گاه‌گاه به صورت غیرقابل اجتنابی رخ خواهد داد. مهم‌ترین حادثه اخیر، انهدام هواپیمای پرواز مالزی بر فراز اوکراین، در عین حال که فاجعه‌ای است، باید به عنوان فرصتی برای کشورها جهت فشار بر تلاش‌های جدید چندملیتی/بین‌المللی در راستای گسترش محدوده شرایطی باشد که در چنین حوادثی می‌تواند رخ دهد. با نگاه به گذشته، بسیاری پیشرفت‌ها می‌تواند دیده شود. به عنوان مثال، در تبیین این که چه چیزی به هشدار بسنده است (که احتمالاً شلیک گلوله‌های سوراخ‌کننده زره‌پوش نیست) است و اینکه کشوری که در برابر چنین هواپیمایی دست به زور می‌برد، باید ثابت کند که ابتدا هشدار داده است، آن هشدارها واقعاً دریافت گردیده، اما از سوی خلبان هواپیمای هدف قرار گرفته نادیده گرفته شده‌اند، سپس آن کشور به صورت قانونی از زور علیه هواپیما استفاده کرده است. مهم‌تر آنکه گسترش حق دفاع از خود برای رسیدگی^{۶۶} به آنچه تا همین اواخر به عنوان استفاده غیرقانونی از زور در نظر گرفته می‌شود، مفاهیمی بالقوه جدی دارد که تنها به ایمنی هوایی مربوط نمی‌شود. کشورهایی که

65. Attributable

66. Embrace

از این حملات نسبت به هواپیماهایشان آسیب دیده‌اند، نه تنها مجوز و اعتبار، بلکه وظیفه ارتقاء کنش بین‌المللی برای کاهش خطر وقوع چنین فجایعی در آینده را دارند و باید با تشویق قوانین و استانداردهایی، یکپارچگی بیشتر قوانین در امر دفاع از خود را گسترش دهند. از نظر آرمانی، این امر ممکن است از خلال معاهده‌ها و پیمان‌های چندملیتی یا حتی منطقه‌ای تحقق یابد. با وجود این، تنها معاهده‌ها منبع قوانین بین‌الملل نیستند. به عنوان مثال، آثار مکتوب کارشناسان برجسته حقوقی می‌تواند منبعی برای حقوق بین‌الملل باشد و مانند آن، برگزاری کنفرانس‌ها و ترویج چاپ ادبیات حقوقی می‌تواند به شکل‌گیری اجماع جدیدی بینجامد که بتواند بسیاری از تناقضاتی را که بین هدف ماده 3bis برای تضمین ایمن‌سازی هوانوردی، در برابر شیوه عملی فعلی کشورها وجود دارد، حذف نماید یا حداقل کاهش دهد.

جامعه بین‌الملل با جدیت باید اعلام کند که دیگر چنین حوادثی را که در آن صدها بی‌گناه کشته می‌شوند و هیچ‌گونه پاسخ‌گویی وجود نداشته باشد، تحمل نخواهد کرد.

پانوشتها:

(۱) نگاه کنید به:

National Council of Teachers of English, Past Recipients of the NCTE Doublespeak Award, Found at: http://www.ncte.org/library/nctefiles/involved/volunteer/appointed%20groups/past_recipients_doublespeak_award.pdf

(۲) برای مطالعه بیشتر به منبع زیر رجوع شود:

(Meir, 1989, p.318).

(۳) برای مطالعه این مطلب به منبع زیر رجوع شود:

(Crowe Refutes ABC, July 22 1992).

(۴) برای مطالعه بیشتر به منبع زیر رجوع شود:

(Moments in U.S. diplomatic history: USS Vincennes Shoots Down Iran Air Flight 655, July 22 2014)

(۵) بنگرید به منبع زیر:

Tams, Christian J., "The Use of Force against Terrorists", *European Journal of International Law*, Volume 20, Issue 2, Pp. 359-397, found at <http://www.ejil.org/pdfs/20/2/1793.pdf>

(۶) برای بحث مفصل تر در مورد دفاع از خود اشتباه، نگاه کنید به:

Linnan, David.k. (Summer 1991), "Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken Self-Defense, and State Responsibility", *Yale Journal of International Law*, Volume 16, Number 2.

منابع لاتین

Barry, John & Roger Charles, (July 1992), *Newsweek*, at: <http://www.newsweek.com/sealies-200118>

Bethlehem, Daniel, "*International Law and the Use of Force: The Law as It Is and as It Should Be*" Written evidence to the UK Select Committee on Foreign Affairs, QC, Director of Lauterpacht Research Center for International Law, University of Cambridge, Prepared 29 July 2004. Found at <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm200304/cmselect/cmfa/441/4060808.htm>



"*Crowe Refutes ABC/Newsweek Charges on Vincennes*", Statement by Former Chairman of the Joint Chiefs of Staff Admiral William Crowe, July 22 1992- reproduced on the Website of the Federation of American Scientists at: <http://fas.org/news/iran/1992/920722-236124.htm>

"*Moments in U.S. Diplomatic History: USS Vincennes Shoots Down Iran Air Flight 655*", Association for Diplomatic Studies and Training, July 22, 2014, found at: <http://adst.org/2014/07/uss-vincennes-shoots-down-iran-air-flight-655/>

Evans, David (25 October 1991), "Vincennes Case A Cloud Over Navy, *Chicago Tribune*. Evans, David.Lt.Col., (Aug 1993), "*Vincennes, A Case Study*", by Proceedings, Vol.11 9/8/1,086, Found at: <http://www.usni.org/magazines/proceedings/1993-08/vincennes-case-study>

Glennon, Michael J., "*Why the Security Council Failed*", May/June 2003, <http://www.foreignaffairs.com/articles/58972/michael-j-glennon/why-the-security-council-failed>

Hayes, Bradd C. (1994), "Toward a Doctrine of Constraint: Bridging the Gap Between Self-Defense and Retaliation" Strategic Research Department, *Research Memorandum* 9-94, and U.S. Naval War College.

Investigation Report, Formal Investigation into the Circumstances Surrounding the Downing of Iran Air Flight 655 on 3 July 1988, U.S. Department of Defense, 19 August 1988, Found at: http://www.dod.gov/pubs/foi/international_security_affairs/other/172.pdf

Kaplan, Fred (2014), "American's Flight 17", *Slate Magazine*, July 23 2014, found at: http://www.slate.com/articles/news_and_politics/war_stories/2014/07/the_vincennes_downing_of_iran_air_flight_655_the_united_states_tried_to.html

Koppel, Ted (1 July 1992), "The USS Vincennes: Public War, Secret War", Nightline, *ABC News*, An Annotated Transcript of This Nightline Episode Can Current Be Found, at: <http://homepage.ntlworld.com/jksonc/docs/ir655-nighline-19920701.html>

Linnan, David.k. (Summer 1991), "Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken Self-Defense, and State Responsibility", *Yale Journal of International Law*, Volume 16, Number 2.

Lowenfeld, Andreas, "Looking Back and Looking Ahead", *American Journal of International Law*, Vol.83, p.338.

Meir Harold, G. (1989), "Agora: Iran Air 655", *American Journal of International Law*, Vol.83, p.332.

Suskind, R. (May 15, 2007), "The One-Percent Doctrine", Simon & Schuster.

Tams, Christian J, "*The Use of Force against Terrorists*", *European Journal of International Law*, Volume 20, Issue 2, pp.359-397, Found at : <http://www.ejil.org/pdfs/20/2/1793.pdf>