



پرواز بی‌بازگشت ایرباس ایرانی

آندرو آندرسون، افسر جزء رزم ناو، پیامی را برای هواپیما می‌فرستد: دوست یا دشمن، خود را معرفی کنید؟ در جواب پاسخ داده می‌شود: هواپیمای مسافری.

آندرو آندرسون، افسر جزء رزم ناو، پیامی را برای هواپیما می‌فرستد: دوست یا دشمن، خود را معرفی کنید؟ در جواب پاسخ داده می‌شود: هواپیمای مسافری.

در این میان، فاصله هواپیمای مسافربری از ناو جنگی، حدوداً 38 کیلومتر است، اما کاپیتان راجرز فرمانده ناو، با احتمال وقوع یک درگیری، دستور برقراری آرایش نظامی را می‌دهد و به دنبال آن موشک‌ها به سمت هواپیما شلیک می‌شود.

اولین موشک بال سمت چپ هواپیما را جدا کرده و موشک دیگر نیز مستقیم به قسمت دم هواپیما شلیک می‌شود که پس از برخورد آن را از جا می‌کند. هواپیما مستقیم به سمت دریا شیرجه می‌رود و تنها 84 ثانیه پس از شلیک موشک‌ها، هواپیما به سطح دریا برخورد نموده و منهدم می‌شود.

چند لحظه بعد به کاپیتان راجرز اعلام می‌شود که قطعات هواپیمای ساقط شده، بسیار بزرگتر از یک هواپیمای جنگی است: این یک هواپیمای مسافربری است!

و این چنین تراژدی ترور آشکار هوایی شکل می‌گیرد و پرواز مسافربری شماره ۶۵۵ شرکت هواپیمایی ایران ایر با شناسه پروازی R655 از مبدأ بندرعباس به مقصد دوبی، در تاریخ ۱۲ تیر ۱۳۶۷ (۳ ژوئیه ۱۹۸۸) با شلیک موشک‌های کروز از ناو هواپیمابر یو.اس.اس. جک وینسنس متعلق به نیروی دریایی ایالات متحده آمریکا، بر فراز آبهای نیلگون خلیج فارس سرنگون شود؛ رزم ناوی که تنها 5 روز قبل از بندر سن دیگو، وارد خلیج فارس شده بود.

در پی حادثه برای هواپیمای ایرباس A300 متعلق به خطوط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران تمامی 290 سرنشین آن شامل ۱۵۶ مرد، ۵۳ زن، ۵۷ کودک ۲ تا ۱۲ ساله و ۸ کودک زیر 2 سال و ۴۲ نفر با ملیت‌های یوگسلاو، پاکستانی، هندی، عربی و ۱۶ خدمه پروازی در دم جان می‌بازند.

بلافاصله پس از این حادثه، مقامات آمریکایی به تکرار فرضیات و حدسیات فرمانده رزم ناو می‌پردازند؛ حدسیاتی که تنها چند لحظه پس از انهدام هواپیما رد شده بود.

مقامات آمریکایی اعلام کردند که یک فروند هواپیمای اف14 جمهوری اسلامی ایران را مورد هدف قرار داده‌اند، اما پس از مشخص شدن نوع هواپیما، مقامات آمریکایی با تغییر ادبیات و فراقتنی رسانه‌ای ادعا کردند که در این مورد مرتکب اشتباه شده‌اند؛ ادعایی که البته طبق شواهد و اسناد به دست آمده باز هم رد شد.

فشار بر ایران برای پذیرش صلح با عراق

آمریکا ادعا می‌کرد که هواپیمای ایرباس 300A خارج از دالان هوایی پرواز می‌کرده و رزم ناو آمریکایی نیز 7 بار اخطار رادیویی برای هواپیما مخابره کرده، ولی در پی آن جوابی دریافت نکرده است. این در حالی است که مطابق اسناد و مدارک موجود ایرباس شماره 655 در مسیر پروازی خود در دالان تجاری آمبر 59 و در ارتفاع 14 هزار پایی در حال پرواز بوده است.

مضاف بر اینکه هواپیما تمامی اطلاعات پروازی خود را در اختیار کشتی‌ها و هواپیماهای مستقر در منطقه قرار داده بود. این هواپیما همچنین در پاسخ به سوال ناو آمریکایی خود را هواپیمای مسافری معرفی کرده بود، اما ناو آمریکایی هشدارهای خود را بر روی موج نظامی که برای هواپیماهای مسافری غیرقابل دریافت بوده، ارسال کرده بودند.

کاپیتان جک کارلسون، فرمانده سابق ناو سایدز، بر این باور است که هواپیمای ایرباس ایرانی علاوه بر علائمی که مبنی بر غیرنظامی بودن خود می فرستاده، با سرعتی کم در حال اوج گرفتن بوده است و حتی اگر در چنین شرایطی رزم ناو وینسنس نیز آن را به عنوان یک جت جنگی اف ۱۴ شناسایی می کرد، باز این تردید وجود داشت که یک هواپیمای اف ۱۴ می توانست تهدیدی را متوجه ناو وینسنس یا سایدز یا هر شناور دیگری کند یا نه؟

این در حالی است که حتی سامانه های راداری ناو هواپیمابر فورستال نیز هواپیمای ایرباس ایرانی را به عنوان یک هواپیمای بازرگانی شناسایی کرده بودند. ضمن اینکه ناو هواپیمابر فورستال تنها چندین گره دریایی با رزم ناو وینسنس فاصله داشت و در صورت درخواست کاپیتان راجرز عملیات شناسایی و احیاناً اخطار هوایی با جنگنده های آمریکایی اف ۱۴ امکان پذیر بود.

این اظهارات ضد و نقیض مقامات آمریکایی تا آنجا ادامه یافت که ۴ سال پس از این حادثه، نیویورک تایمز در گزارشی فاش کرد که ناو وینسنس در آبهای فلات قاره ایران بوده است، نه در آبهای بین المللی و وزارت دفاع آمریکا در آن زمان بر این حقیقت سرپوش گذاشته است.

همچنین دریا سالار ویلیام کراو، رییس ستاد مشترک نیروهای مسلح آمریکا بعدها گفت که ناو وینسنس بدون هیچ دلیل روشنی با وجود برخورداری از تجهیزات لجستیکی دوربرد به کرانه آبهای ایران آمده بود.

رمز گشایی از وجه پنهان اظهارات مقامات آمریکایی به این گویه می رسد که هدف آمریکا از ساقط نمودن هواپیمای ایرباس ۶۵۵ فشار و وادار کردن جمهوری اسلامی ایران به پذیرش آتش بس و پایان جنگ تحمیلی بود. چنان که رونالد ریگان، رییس جمهور وقت آمریکا بعدها اذعان داشت که سقوط هواپیمای مسافربری ایران از سوی آمریکا ضرورت دستیابی به برقراری صلح را با حداکثر شتاب، دو چندان ساخته است.

پیگیری های ایران

ایران برای پیگیری این ترور آشکار هوایی ابتدا به ایکائو شکایت برد. در جلسه فوق العاده شورای ایکائو (سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری) در روز ۱۴ ژوئیه ۱۹۸۸ تصمیم گرفته شد که یک تیم حقیقت یاب برای بررسی عواملی که منجر به نابودی هواپیمای ایرباس ایرانی شده است، تشکیل شود. با وجود مخالفت های آمریکا، اما گزارش تیم تخصصی ایکائو مشخص می کند که در دقایق آخر تصمیم گیری برای هدف قرار دادن هواپیمای ایرانی بحث و جدلی بین ۳ ناور سایدز، فورستال و وینسنس در گرفته است. این سه ناو تا ۴ کیلومتر به آب های ایران تجاوز کرده بودند.

در ناو سایدز، عده ای هواپیما را یک هواپیمای مسافری و عده ای دیگر یک هواپیمای جنگی مهاجم تلقی نمودند. دو دقیقه بعد کارکنان مرکز اطلاعاتی هوایی ناو وینسنس، گزارشی را مبنی بر اینکه هواپیمای مزبور اف ۱۴ می باشد، دریافت کردند.

در همین حال کارکنان ناو سایدز فریاد زدند که هواپیما تجاری است، صبر کنید.

یکی از افسران ناو وینسنس نیز گفته است که هواپیما احتمالاً تجاری است. در همان حالی که گفت وگوهای میان ۳ ناو آمریکایی ادامه داشته است، فرمانده رزم ناو وینسنس تصمیم می گیرد که موشک های خود را پرتاب کند؛ تصمیمی که در شلیک دو موشک کروز به سمت هواپیمای ایرباس عملیاتی می شود.

جدای از وجود تردید عمیق بین ناوهای آمریکایی مستقر در منطقه، ناهماهنگی تبادل اطلاعاتی بین واحدهای مسافری و نظامی آمریکایی مساله ای غیرقابل انکار بود. شاید این مساله به نوعی خودسری فرماندهان نظامی را در عدم توجه به هشدارهای اطلاعات پروازی هواپیمای مسافربری روشن می نماید. البته این موضوع در گزارش نهایی ایکائو نادیده انگاشته شد تا بی توجه به ارتباط اطلاعاتی خدمات ترافیک هوایی با واحدهای عملیاتی نظامی، این نقض آشکار قوانین و معاهدات هوایی بین المللی نظیر معاهده شیکاگو صرفاً اشتباه توجیه شود.

شورای مرکزی ایکائو پس از ۲ روز بحث و تبادل نظر در مورد درخواست ایران برای رسیدگی به جنایت آمریکا در حمله به یک هواپیمای مسافربری ایران با صدور قطعنامه ای بدون این که نامی از آمریکا بیاورد، به کار خود پایان داد. ایکائو در بیانیه ۶ بندی خود با اظهار تاسف عمیق و اعلام همدردی و تسلیت خود به دولت ایران و خانواده های قربانیان، استفاده سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی را محکوم کرد و خواستار تشکیل کمیته ای از جانب دبیرکل برای روشن شدن بیشتر حقایق امر شد.

البته پیش از این اقدام و به دنبال این تهاجم آشکار هوایی، جمهوری اسلامی ایران طی نامه ای به رییس شورای امنیت خواستار

تشکیل جلسه فوری شورا برای رسیدگی به موضوع شد. شورای امنیت در جلسه شماره 3831 خود در تاریخ 30 ژوئیه 1988 طرح قطعنامه ای پیشنهادی را تصویب کرد. این شورا تنها با ابراز تاسف عمیق از این که یک هواپیمای غیرنظامی ایران ایر در پرواز برنامه ریزی شده بین المللی 655 در پرواز بر فراز تنگه هرمز به وسیله موشک شلیک شده از ناو جنگی آمریکایی وینسنس منهدم گردیده است، بر ضرورت تبیین حقایق سانحه توسط بازرسی بی طرفانه در منطقه خلیج فارس تاکید کرد.

البته جمهوری اسلامی ایران علاوه بر شورای امنیت و شورای ایکائو، شکایت خود را در دیوان بین المللی دادگستری لاهه نیز مطرح کرد، اما در آنجا هم این موضوع حقوقی از تأثیرات مسائل سیاسی به دور نماند و باز هم تنها به یک ابراز تاسف و تسلیت به بازماندگان سانحه ختم شد. با این همه و با تمام پیگیری های حقوقی و قانونی در پرونده ایرباس ایرانی، سرانجام وزارت امور خارجه ایران موضوع حل اختلاف را پذیرفت.

تلاش آمریکا برای ورود به جنگ

در گزارش نهایی هیات حقیقت یاب وزارت دفاع آمریکا به سرپرستی دریادار ویلیام فوگارتی، علت هدف قرار دادن ایرباس ایرانی، فشار روانی ناشی از قرار گرفتن در وضعیت جنگی برای نخستین بار اعلام و تایید شد که هواپیمای ایرباس در خطوط هوایی تجاری بین المللی پیش بینی و اعلام شده، پرواز کرده است. علاوه بر اینکه در زمان حادثه در ارتفاع 12 هزار پایی (بیش از ۳۵۰۰ متر) قرار داشته و از لحظه پرواز به روند صعودی خود ادامه داده بود. این گزارش به تنهایی سندی از بی اعتباری گزارش راجرز است.

اما ایالات متحده در تلاش نافرجام رسانه ای سعی داشت تا با توجیه این ترور هوایی آن را صرفاً یک اشتباه آنی توجیه کند، تا جایی که دریادار یوجین کارول هم به کمک دیگر همقطاران خود آمد. کارول در توجیه انهدام ایرباس ایرانی که موجب تصمیم گیری اشتباه از سوی رزم ناو آمریکایی شد، سعی کرد که این موضوع را به پرونده جنگ ایران با عراق پیوند زند. این توجیه خام تا جایی نمود یافت که وی در مقام مقایسه آن با موضوع مشابهی در چند ماه پیش از آن برآمد. به زعم وی حادثه هدف قرار گرفتن ناو یو.اس. اس. استارک به وسیله یک جت جنگنده عراقی چند ماه پیش از آن و عدم اتخاذ تدابیر دفاعی کافی و به موقع از سوی ناو استارک به تصور آنکه خلبان عراقی آنها را هدف قرار نخواهد داد، نوعی فشار عصبی را برای خدمه وینسنس به وجود آورده بود.

کاسپار واینبرگر، وزیر دفاع وقت ایالات متحده نیز با ابراز نظری مشابه بر این باور بود که کمبود وقت از لحظه ای که هواپیما به عنوان هدفی تهدید کننده شناسایی شد تا زمانی که رزم ناو باید تصمیم به شلیک یا عدم شلیک به آن را می گرفتند، موجب شتابزدگی در اخذ تصمیم شد.

این دفاعیات برای توجیه دفاع مشروع اقدام رزم ناو وینسنس و فشار روانی محاط بر آن هیچ گاه نتوانست به اقناع افکار جامعه جهانی بینجامد. تا جایی که بسیاری خواستار برگزاری یک دادگاه نظامی مستقل برای رسیدگی و محاکمه راجرز و مقامات پنهان مافوق وی در حادثه سرنگون کردن ایرباس مسافربری با ۲۹۰ سرنشین بی گناه آن بودند، اما آمریکا در مقابل دیدگان حیرت زده ایرانی و غیرایرانی نه تنها به این امر واقعی نهاد که با کارشکنی در مسیر تحقیق نهادهای بین المللی، مانع از هر گونه پیگیری حقوقی و فنی این موضوع شد.

البته این مساله به اینجا ختم نشد و آمریکا در پایان خدمت به لاستیک، هماهنگ کننده جنگ هوایی و راجرز فرمانده رزم ناو وینسنس به دلیل دستاوردهای قهرمانانه مدال افتخار اعطا کرد. جورج بوش پدر، معاون رونالد ریگان رئیس جمهور وقت آمریکا، هم یک ماه پس از حادثه انهدام ایرباس ایرانی گفته بود که من هرگز از طرف آمریکا عذرخواهی نمی کنم. من اهمیتی نمی دهم که چه کاری انجام داده است. من اهمیت نمی دهم حقیقت چیست.

ناخدا یکم ویلیام راجرز، فرمانده ناو وینسنس هم به صراحت اعلام کرد که اگر صدها بار نیز آن اتفاق رخ دهد باز هم دستور شلیک خواهیم داد.

اما این فرضیات و توجیهات بی پایه هیچ گاه برای کسی باورپذیر نشد تا اهداف پنهان آمریکا از انهدام ایرباس ایرانی آشکار شود؛ اهدافی که به نوعی هماهنگ از سوی عراق هم پیگیری می شد. البته هم زمان هم رژیم عراق با بی قراری در بین المللی ساختن جنگ تحمیلی سعی داشت از زیر شکستهای متعدد خود در جبهه های نبرد بگریزد. بر این مبنا حمله به هواپیمای مسافربری ایران تلاشی از جانب عراق برای تشنج آفرینی و کشاندن دامن ایالات متحده به ناامنی در خلیج فارس بود که این موضوع با چراغ سبز آمریکا نیز همراه شد.

اشتقاق وافر ایالات متحده برای درگیر شدن در جنگ تحمیلی و فراهم نمودن فرار عراق از پذیرش شکست، از گمانه هایی است که این دیدگاه را تقویت می کند. دیدگاهی که باور دارد آمریکا با هدف ناامنی و تضعیف انقلاب اسلامی از سویی و از سوی دیگر حمایت و

پشتیبانی از عراق اقدام به هدف قرار دادن عالمانه و عامدانه ایرباس ایرانی کرد.

برگی از هزاران جنایت

فاجعه حمله هوایی آمریکا به هواپیمای ایرباس ایرانی نقض حاکمیت ایران در آب های سرزمینی خود به وسیله آمریکا و یکی از موارد نقض حقوق بشر، حقوق بین الملل و حقوق سازمان بین المللی هوانوردی محسوب می شود.

مطابق ماده 2 منشور ملل متحد کلیه اعضا را از تهدید به زور یا استعمال زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال سیاسی هر کشوری که با مقاصد ملل متحد مابینت داشته باشد، منع نموده است. همچنین ماده 1 معاهده شیکاگو نیز به کشورها اجازه نمی دهد علیه هواپیمای غیرنظامی از سلاح استفاده کنند. حاکمیت کشورها بر فضای کشورشان به آنان حق استفاده از سلاح بر علیه هواپیمای غیرنظامی را نمی دهد. ماده 48 از پروتکل الحاقی شماره 1 کنوانسیون های چهارگانه ژنو نیز رعایت حال افراد و اشیای غیرنظامی و لزوم رفتار متفاوت با این دو دسته را گوشزد می کند. این موارد تنها پاره ای از مستندات حقوقی بین المللی است که اقدام نابهنجار آمریکا را قابل سرزنش و پیگیری جدی می داند؛ اقدامی که در لا به لای هزاران جنایت این کشور علیه مردم ایران هم چنان خودنمایی می کند.(ایسنا)