

چالشهای حقوقی فراروی ایران و آمریکا بر سر پرونده ایرباس

سید داوود آقایی^۱

استاد علوم سیاسی دانشگاه تهران

(تاریخ دریافت 92/3/4 - تاریخ تصویب 92/6/25)

چکیده

در روز 3 ژوئیه 1988 برابر با 12 تیر ماه 1367 ناو وینسنس آمریکا مستقر در خلیج فارس در پاسخ به گزارش یکی دیگر از ناوهای آمریکایی حاضر در منطقه مبنی بر حمله به یک کشتی تجاری پاکستانی، خود را به حوالی جزایر ایرانی قشم و هنگام رساندن در پی این اقدام، بنابر ادعای مقامات ایرانی، چند قایق جنگی ایرانی مبادرت به شلیک به سوی وینسنس نمودند که این عمل با واکنش متقابل رزمناو آمریکایی روبرو گردید. که در اثنای این درگیری، ناو مذکور با شلیک دو فروند موشک هواپیمای مسافربری شرکت ایران ایر به شماره پرواز 655 با 290 نفر مسافر و خدمه که از فرودگاه بندر عباس به مقصد دبی در پرواز بود را سرنگون ساخت. هواپیمای ایران ایر در حالی مورد اصابت قرار گرفت که هنوز بر فضای آب-های سرزمینی ایران قرار داشت. بلافاصله پس از وقوع این حادثه، دولت ایران موضوع را در شورای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) مطرح نمود که صرفاً به محکومیت قضیه بسنده کرد و آمریکا را مقصر شناخت. لذا در این بررسی هدف ایران محقق نشد.

دولت ایالات متحده پس از وقوع سانحه ضمن خودداری از پرداخت غرامت به ایران ایر یا قبول مسئولیت، اعلام آمادگی کرد تا به بازماندگان این حادثه به طور مستقیم غرامت پرداخت نماید. دولت ایران ضمن رد این پیشنهاد، در تاریخ 17 مه 1989 دادخواستی را تقدیم دیوان کرد و متعاقب آن لایحه‌ی خود را نیز در تاریخ 24 ژوئیه‌ی 1990 تسلیم آن مرجع نمود. ایران در دادخواست خود اهداف زیر را دنبال می نمود:

- تجدیدنظر خواهی در مورد تصمیم ایکائو مورخ 17 مارس 1989 مبنی بر عدم نقض کنوانسیون شیکاگو توسط دولت ایالات متحده؛
- تصمیم‌گیری در مورد نقض کنوانسیون منع و جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی کشوری (کنوانسیون مونترال) از سوی دولت ایالات متحده به دلیل سرنگون ساختن هواپیمای ایران ایر؛
- تعیین میزان غرامت قابل پرداخت از سوی دولت ایالات متحده به شرط احراز نقض مندرج در قسمت قبلی.

هدف این مقاله بازخوانی پرونده سقوط ایرباس ایران توسط ناو وینسنس آمریکا، چگونگی حادثه و ادعاهای حقوقی ایران و نهایتاً چگونگی و چرایی مختومه شدن این پرونده در دیوان بین المللی دادگستری قبل از رسیدگی در آن دیوان می باشد.

واژگان کلیدی: دیوان بین المللی دادگستری، شورای ایکائو، پرواز 655

ایرباس ایران، خلیج فارس، ناو وینسنس.

مقدمه

دولت ایالات متحده در سال 1984 میلادی اعلام کرد که نیروی دریایی آن کشور برای محافظت از کشتی‌رانی بین‌المللی و با هدف مقابله با تهدیدهای احتمالی طرفین درگیر در جنگ تحمیلی عراق علیه ایران، در آب‌های آزاد خلیج فارس به گشت‌زنی خواهد پرداخت. سه سال پس از این اعلان، در تاریخ 17 مه 1987، ناو هواپیمابر استارک، در حالی که در آب‌های بین‌المللی و ورای منطقه جنگی اعلام شده از سوی اطراف درگیر (عراق و ایران) حضور داشت، مورد اصابت دو فروند موشک عراقی قرار گرفت. در پی این حادثه، دولت ایالات متحده ضمن مسئول دانستن دولت عراق و در عین حال خودداری از پاسخ نظامی، اقدام به تقویت نیروی نظامی خود در خلیج فارس نمود به طوری که در زمان سرنگونی هواپیمای ایران، حدود 40 رزمناو آمریکایی در خلیج فارس حضور داشت و امکان دو برابر نمودن این رقم نیز از طریق جابه‌جایی کشتی‌های مستقر در دریای عمان پیش‌بینی شده بود. وزارت دفاع ایالات متحده، علاوه بر افزایش توان لجستیک، به فرماندهان ناوهای حاضر در خلیج فارس اختیارات وسیع‌تری نیز اعطا نمود از جمله آنکه آنها مجاز شدند در صورت آشکار بودن نیت خصمانه‌ی طرف مقابل، کلیه اقدامات مورد نیاز برای محافظت از ناو تحت کنترل خود را انجام دهند و هرگونه اقدام دفاعی ضروری را موعی دارند. یکی از موارد مندرج در دستورالعمل وقت نیروی دریایی ایالات متحده موسوم به آن بود که هر هواپیمایی که بدون شناسایی خود در فاصله‌ی 5 مایل دریایی از هر یک از رزمناوها یا کشتی‌های جنگی نیروی دریایی ایالات متحده در خلیج فارس قرار گیرد، ممکن است با «اقدام متقابل دفاعی ایالات متحده» روبرو گردد. (Parks, 1989, 83)

با آغاز سال 1988 میلادی و در راستای اعمال دستورالعمل جدید، ناوهای جنگی آمریکایی علاوه بر همراهی کشتی‌های حامل پرچم ایالات متحده، اقدام به همراهی سایر کشتی‌های تجاری در خلیج فارس نمودند تا در جریان مخاصمات، حمل و نقل

نفت خام با خللی مواجه نگردد. علاوه بر این، کلیه ناوهای آمریکایی ملزم شدند تا اقدام به شناسایی هواپیماهای حاضر بر فراز خلیج فارس نمایند. بر اساس راهبرد جدید نیروی دریایی ایالات متحده، هواپیماهایی که از شناساندن خود خودداری کرده و یا مقاصد نامعلومی می‌داشتند نیز در معرض خطر حمله قرار می‌گرفتند. لازم به ذکر است که این دستورالعمل جدید هرگز توسط مقامات صلاحیت‌دار سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی در اختیار سایر دولت‌ها قرار نگرفت. (Supra note 2, 10-11)

مأموریت ناو وینسنس

این ناو هواپیما بر نیروی دریایی ایالات متحده، که در آن زمان یکی از پیشرفته‌ترین رزمناوهای نیروی دریایی آن کشور به شمار می‌آمد، در راستای اعمال هر چه مؤثرتر دستورالعمل وزارت دفاع ایالات متحده در تاریخ 20 مه 1988 وارد آب‌های خلیج فارس گردید. حدود 2 ماه بعد از ورود به خلیج فارس، یعنی در روز 3 ژوئیه و در ساعات اولیه صبح، وینسنس در پاسخ به گزارش یکی دیگر از ناوهای آمریکایی حاضر در منطقه مبنی بر حمله به یک کشتی تجاری پاکستانی، خود را به حوالی جزایر ایرانی قشم و هنگام رساندن در پی این اقدام، بنابر ادعای مقامات ایرانی، چند قایق جنگی ایرانی مبادرت به شلیک به سوی وینسنس نمودند که این عمل با واکنش متقابل رزمناو آمریکایی روبرو گردید. در اثنای این درگیری مورد ادعا، پرواز شماره‌ی 655 ایران ایر با 290 نفر مسافر و خدمه از فرودگاه بندر عباس به مقصد دبی از زمین برخاست. پرواز مذکور با حدود 20 دقیقه تأخیر از زمین بلند شد و در تمام 7 دقیقه‌ای که بر فراز آسمان خلیج فارس در حرکت بود، از گُریدور هوایی مقرر خارج نگردید. در همین اوضاع و احوال، ناو وینسنس در حالی که هنوز در حال درگیری در سطح با قایق‌های ایرانی بود اقدام به شلیک دو فروند موشک سطح به هوا به سمت هواپیمای مسافربری ایران ایر نمود و در ساعت 9:54 دقیقه بامداد، آن را همراه با کلیه‌ی خدمه و سرنشینان

شامل 254 تبعه‌ی ایران، 13 نفر از اتباع امارات متحده عربی، 10 نفر هندی، 6 پاکستانی، 6 یوگسلاو و یک ایتالیایی در آب‌های خلیج فارس سرنگون ساخت. لازم به یادآوری است که هواپیمای ایران ایر در حالی مورد اصابت قرار گرفت که هنوز بر فضای آب‌های سرزمینی ایران قرار داشت.

بلافاصله پس از وقوع این حادثه، دولت ایران موضوع را در شورای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو)¹ مطرح نمود. حسب دادخواست ایران، نکته قابل توجه در این میان آن است که شورای ایکائو پیش از این در موقعیت‌های مشابه، اعمال دولتی‌هایی که اقدام به سرنگونی هواپیماهای مسافربری دولت‌های عضو نموده بودند را محکوم کرده بود ولی در این مورد پیش از مراجعه ایران، شورا هرگز اقدام به اتخاذ موضع ننمود. (Supra note 3, p. 5)

ایالات متحده مدعی بود که در بروز این حادثه طرف ایرانی نیز بی‌تقصیر نیست از آن رو که هواپیمای غیرنظامی خود را در ارتفاعی پایین و نزدیک به محل درگیری مذکور به پرواز در آورده است. اما در گزارش ایکائو در خصوص معقول بودن یا نبودن عملکرد ناو وینسنس و خطای حاصله اظهارنظری صورت نگرفته است. علاوه بر این، شورای ایکائو عمل صورت گرفته از سوی ایالات متحده را نقض ترتیبات کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو)² نیز ارزیابی نکرد که همین مسئله، چنان که خواهیم دید، یکی از اسباب طرح موضوع در دیوان بین‌المللی دادگستری گردید.

دولت ایالات متحده پس از وقوع سانحه ضمن خودداری از پرداخت غرامت به ایران ایر یا قبول مسئولیت، اعلام آمادگی کرد تا به بازماندگان این حادثه به طور

1. 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.

2. Convention on International Civil Aviation

مستقیم غرامت پرداخت نماید. (Linnan , 1991, p 258) دولت ایران ضمن ردّ این پیشنهاد، در تاریخ 17 مه 1989 دادخواستی را تقدیم دیوان کرد و متعاقب آن لایحه خود را نیز در تاریخ 24 ژوئیه 1990 تسلیم آن مرجع نمود.

دادخواست دولت ایران

دولت ایران در تاریخ 17 مه 1989 مطابق با ترتیبات ماده‌ی (1) 40 اساسنامه دیوان بین‌المللی دادگستری دادخواستی را در دبیرخانه‌ی دیوان علیه دولت ایالات متحده به ثبت رسانید.

بر اساس دادخواست، ایران در ارجاع پرونده به دیوان سه هدف اصلی را دنبال می‌نمود:

- تجدیدنظر خواهی در مورد تصمیم ایکائو مورخ 17 مارس 1989 مبنی بر عدم نقض کنوانسیون شیکاگو توسط دولت ایالات متحده؛
- تصمیم‌گیری در مورد نقض کنوانسیون منع و جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی کشوری (کنوانسیون مونترال)¹ از سوی دولت ایالات متحده به دلیل سرنگون ساختن هوایمای ایران ایر؛
- تعیین میزان غرامت قابل پرداخت از سوی دولت ایالات متحده به شرط احراز نقض مندرج در قسمت قبلی.

صلاحیت دیوان برای رسیدگی به دعوی

دولت ایران اساس صلاحیت دیوان در این پرونده را مقررات مندرج در کنوانسیون‌های شیکاگو و مونترال برای ارجاع اختلافات میان دولت‌ها به دیوان بین‌المللی دادگستری

1. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation

می دانست. البته در مرحله تقدیم لوایح به دیوان، ایران ماده (2) 21 عهدنامه موذت، روابط اقتصادی و حقوق کنسولی منعقدہ بین ایران و ایالات متحده در تاریخ 15 اگوست 1955 (عهدنامه موذت) را نیز به این دو سند افزود ولی در دادخواست به این موضوع اشاره‌ای نشده بود.

لایحه دولت ایران

متعاقب ثبت دادخواست ایران، دیوان بین‌المللی دادگستری تاریخ 24 ژوئیه‌ی 1990 را به عنوان آخرین موعد تقدیم لایحه خواهان به ایران ابلاغ نمود. دولت ایران در لایحه خود برای احراز نقض حقوق بین‌الملل توسط دولت ایالات متحده، علاوه بر اشاره به موادی از کنوانسیون‌های شیکاگو و مونترال (مانند دادخواست) به ترتیبات ماده (4) 2 منشور سازمان ملل متحد، حقوق بین‌الملل عرفی در زمینه ممنوعیت توسل به زور، تجاوز به حریم آب‌های داخلی و سرزمینی ایران، اصل بی‌طرفی مندرج در کنوانسیون‌های 1907 لاهه، نقض عهدنامه‌ی موذت میان دو کشور، قواعد و حقوق عرفی در حقوق دریاها و در نهایت اصل عدم مداخله در امور داخلی کشورها نیز استناد نمود. (Supra note 3, p. 2)

به طور کلی دولت ایران در لایحه تقدیمی خود به دیوان درصدد بود تا پیش از پرداختن به مسأله‌ی صلاحیت، چند محور اصلی و مهم در تصمیم‌گیری دیوان در این پرونده را به عنوان حقایق و امور واقع برای دیوان به اثبات برساند.

در محور اول، دولت ایران تلاش خود را بر اثبات این مطلب قرار داد که دولت ایالات متحده‌ی علی‌رغم ادعای خود به طور کامل از ماهیت پرواز 655 ایران ایر آگاه بوده است. به این منظور دولت ایران به گزارش ایکائو استناد می‌نماید که در آن به صراحت به این موضوع اشاره شده است که اطلاعات مربوط به گریدور هوایی بندر عباس به دبی و همین‌طور پروازهایی که طبق برنامه قرار بود در آن روز از آن مسیر

عبور کنند در اختیار فرماندهان ناو وینسنس قرار داشت. (Supra note 3, 14) علاوه بر این، تمامی مکالمات میان کابین پرواز و برج مراقبت فرودگاه بندرعباس، بنابر مندرجات گزارش وزارت دفاع ایالات متحده، توسط ناو وینسنس یا سایر منابع اطلاعاتی آمریکایی ضبط گردیده است و در دقایق منتهی به حمله در اختیار مقامات آمریکایی قرار داشته است. (Supra note 3, p. 21) بنابراین ناو آمریکایی به طور کامل نسبت به این موضوع که در زمان حمله یک هواپیمای مسافربری ایرانی در گریدور بندر عباس به دبی مشغول طی مسیر می‌باشد آگاهی داشته است.

در مرحله بعد، دولت ایران با اشاره به مسأله جنگ نفتکش‌ها و حضور نظامی پر-رنگ ایالات متحده طی سال‌های آخر دهه 80 میلادی، که در مورد آن در بخش مقدمه سخن گفتیم، در پی آن بود که ادعای آن دولت را مبنی بر بی‌طرفی در جریان جنگ تحمیلی رد کند. لازم به یادآوری است که دولت ایالات متحده در دوره زمانی مذکور، علاوه بر قطع کلیه روابط تجاری خود با ایران و ممانعت از خرید تسلیحات توسط کشورمان برای پیشبرد عملیات نظامی علیه دولت متجاوز عراق، اقدام به محاصره تقریبی تمام بنادر ایران در خلیج فارس نموده بود و کشتی‌های ایران را مرتباً مورد بازرسی قرار می‌داد. این در حالی است که هیچ یک از این اقدامات در مورد دولت عراق به اجرا در نیامد.

دولت ایران با اشاره به بیانات متعدد مقامات آمریکایی از جمله اعلامیه ریگان خطاب به هم‌پیمانان ایالات متحده در منطقه که در آن پیروزی ایران در نبرد را تهدید کننده منافع آن کشور در خاورمیانه اعلام کرده بود و همین‌طور انجام عملیات‌های مشترک میان نیروهای نظامی آمریکایی و عراق علیه ایران، مدعی بود که دولت خواننده با وجود اظهار بی‌طرفی، رویه‌ای مخالف را پیشه کرده و حمله به هواپیمای ایران نیز در قالب همین سلسله اقدامات صورت گرفته و از جانب آن دولت بوده که به عقیده ایران

با هدف تضعیف حاکمیت دولت ایران صورت گرفته است. (Supra note 3, pp. 29-30)

در سومین محور، دولت ایران با اتکا به اطلاعات موجود در گزارش وزارت دفاع ایالات متحده در پی اثبات آن بود که مرکز فرماندهی ناو وینسنس در تشخیص هواپیمای ایران ایر دچار اشتباه نشده است. به بیان دیگر حمله به هواپیمای ایران در شرایطی صورت گرفته که ماهیت غیرنظامی آن برای وینسنس کاملاً آشکار بوده است.

(Supra note 12, p. E-37) بر اساس گزارش وزارت دفاع ایالات متحده، لحظاتی قبل از شلیک موشک به سمت پرواز ایران ایر، یکی از افسران به مافوق خود اشاره می‌کند که هواپیمای مورد رهگیری به احتمال زیاد یک پرواز تجاری است. لازم به ذکر است که گزارش یاد شده در این قسمت دارای بخش‌های حذفی زیادی است که کشف موضع دقیق ایالات متحده در این باره را مشکل می‌نماید. اما به هر حال ادعای خطای انسانی مقامات آمریکایی در این زمینه به چند دلیل موجه به نظر نمی‌رسد:

نخست آنکه، در اتاقک کنترل و فرماندهی ناو، حداقل 12 نفر اپراتور و مأمور کنترل و شناسایی پرواز حضور داشته‌اند. (Surpra note 3, p. 62) و در برابر هر یک، یک صفحه نمایشگر به طور دائم در حال گزارش وضعیت هواپیماهای در حال حرکت بر فراز و اطراف ناو بوده است. بنابراین، احتمال آنکه همه این افراد در یک لحظه در شناسایی وضعیت یک هواپیما، آن هم در ساعاتی که ترافیک هوایی سبکی در منطقه برقرار بوده است، دچار اشتباه گردند بسیار بعید به نظر می‌رسد.

دوم، به جز سخنان خدمه‌ی کشتی هیچ مدرک دیگری دال بر خطا در خوانش اطلاعات موجود در صفحه‌ی نمایش، مبنی بر این که پرواز 655 در حال کم کردن ارتفاع به سمت ناو وینسنس می‌باشد وجود ندارد. مضافاً این که بر اساس سایر داده‌های موجود در ذخایر اطلاعاتی ناو، هواپیما تا هنگام سقوط دائماً در حال افزایش ارتفاع و حرکت به سمت بالا بوده است.

قسمت بعدی لایحه ایران، به بحث در مورد مسئولیت دولت ایالات متحده و انکار آن از جانب آن دولت اختصاص یافته است. توضیح آنکه، موضع دولت ایالات متحده در رابطه با حادثه سرنگونی ایرباس ایران را باید از لابلای اظهارنظر مقامات آن کشور در اسناد و مجامع مختلف مانند شورای امنیت سازمان ملل، شورای ایکائو، بیانیه‌ی وزارت دفاع و بیانیه‌ی رسمی ریاست جمهور وقت آن کشور جستجو کرد. حاصل آنکه، نظرات مقامات آمریکایی در این زمینه ترکیبی از اظهارنظرات حقوقی و ملاحظات سیاسی است. اما تا آنجا که به حقوق بین‌الملل مربوط می‌شود، دولت ایالات متحده پیوسته بر این نظر پافشاری نموده است که در قبال حادثه‌ی رخ داده در برابر ایران مسئولیتی ندارد. ایالات متحده این ادعا را از آن رو موجه می‌دانست که ناو وینسنس هواپیمای ایران ایر را بدون سوء نیت و با تصور اینکه آن یک جنگنده‌ی آماده به حمله است سرنگون ساخته و به همین دلیل، یعنی مشروعیت اعمال حق دفاع مشروع، بحث مسئولیت منتفی است.

علاوه بر این، دولت ایالات متحده به چند دلیل دولت ایران را در وقوع این حادثه مقصر ارزیابی می‌نمود:

نخست به آن دلیل که به هواپیمای ایران اجازه داده است تا در نزدیکی ناو وینسنس به پرواز درآید و دوم از آن روی که دولت ایران با درگیر کردن قایق‌های جنگی خود با ناو وینسنس، شبهه حمله گسترده به رزمناو آمریکایی را دامن زده است.

(Supra note, p. 55)

بر اساس لایحه تقدیمی دولت ایران، در اولین بیانیه رسمی صادر شده از سوی کاخ سفید، ریگان، رئیس جمهور وقت ایالات متحده اعلام نمود که اقدام ناو آمریکایی برای حفاظت از خود در برابر «حمله احتمالی» هواپیمای ایرانی صورت گرفته است. (International Herald Tribune, July 4, 1988) همین طور رئیس ستاد مشترک ارتش ایالات متحده، حمله به پرواز ایران ایر را اعمال حق «دفاع مشروع» از

4July, (International Herald Tribune, سوی وینسنس اعلام نمود. (1988 این موضع از سوی معاون وقت ریاست جمهوری آن کشور در شورای امنیت سازمان ملل نیز مطرح گردید.

علاوه بر این مواضع رسمی، سناریوهای غیررسمی نیز مطرح شد تا از موضع رسمی دولت ایالات متحده مبنی بر دفاع مشروع پشتیبانی نماید. در بین تمامی این ادعاها یک مورد بیش از همه مورد توجه محافل و خبرگزاریهای غربی قرار گرفت و آن این ادعا بود که ایرباس ایران سیگنال مخصوص هواپیماهای نظامی را مخبره می کرده است. این ادعا تا آنجا قوت گرفت که یکی از سخن‌گویان وزارت دفاع ایالات متحده در پاسخ به این سؤال که آیا این احتمال وجود دارد که سیگنال مورد ادعای ایالات متحده از یک هواپیمای نظامی در نزدیکی ایرباس یا حتی از یک پایگاه نظامی در بندرعباس دریافت شده باشد، این گونه اظهار نظر کرد: «احتمال دریافت این سیگنال از بندرعباس توسط وینسنس کاملاً منتفی است زیرا رادارهای ناو تنها فضای محدودی را تحت نظر و کنترل داشتند و در آن فضا [جز هواپیمای ایرانی] هواپیمای دیگری حضور نداشته است.» (Supra note 3, p. 71)

در هر حال با توجه به استدلالات قبلی ایران دایر بر حرکت صعودی هواپیما و همین‌طور خارج نشدن آن از مسیر هوایی مقرر، این ادعاها وارد و نافذ به نظر نمی‌رسد. ادعای دیگر، مبنی بر اینکه ایران به قصد فریب نیروهای آمریکایی، جنگنده نظامی خود را در گریدور مقرر برای پروازهای غیرنظامی قرار داده است توسط خود مقامات ارشد نظامی ایالات متحده مورد تردید و ایراد قرار گرفته است. (Supra note 3, p. 75) فرمانده کل رزمناو Sides، یکی دیگر از ناوهای ایالات متحده در خلیج فارس در این باره می‌گوید: «بر اساس تجربیات من در طول جنگ نفت‌کش‌ها، رفتار نیروهای نظامی ایران در خلیج فارس در ماه‌های منتهی به حادثه هرگز آمیخته با تهدید نبود. آنها در ارتباطات رادیویی خود کاملاً حرفه‌ای و به گونه‌ای عمل می‌نمودند که جای هیچ

تردیدی در مورد قصد و نیتشان باقی نمی‌ماند. علاوه بر این، نیروهای ایران همواره از درگیر شدن با نیروهای آمریکایی اجتناب می‌کردند و هرگز رفتار تحریک آمیزی از آنان سر نزده بود.» (Casper Wienberger, 1990, P. 401)

علاوه بر این به نظر وی، ادعای حضور جنگنده‌ی اف - 14 ایرانی در محل، با ادعای دیگر ایالات متحده مبنی بر دریافت سیگنال نظامی از هواپیمای ایران در تعارض است از آن جهت که اگر جنگنده‌ی ایران قصد فریب ناو وینسنس را داشت هرگز اقدام به مخابره چنین سیگنالی نمی‌نمود.

در پایان نیز به ادعای مطرح شده در گزارش وزارت دفاع ایالات متحده، که در قسمت مقدمه بدان پرداختیم، اشاره می‌کنیم؛ بر اساس این گزارش، در دقایق بعد از بلند شدن هواپیمای ایران ایر از فرودگاه بندر عباس، وینسنس با چند قایق ایرانی درگیر شد و به همین دلیل و با عنایت به دریافت سیگنال نظامی از ایرباس ایرانی، تحلیل خدمه‌ی ناو بر این قرار گرفت که در برابر یک حمله‌ی همه جانبه از هوا و سطح از سوی نیروهای نظامی ایران قرار دارند و به همین دلیل نیز برای مقابله با این یورش گسترده اقدام به سرنگونی هواپیمای ایران نمودند. (Supra note 3, pp. 79-84) اما بنابر ادعای ایران، صبح روز سوم ژوئیه 1988 یکی از هلیکوپترهای متعلق به رزمناو وینسنس به بهانه حمله‌ی احتمالی قایق‌های گشتی ایران به کشتی‌های بی طرف و جمع‌آوری اطلاعات در این مورد وارد آب‌های داخلی ایران گردید. (Supra note 12, p. E-7) با ورود این هلیکوپتر به آب‌های داخلی ایران و ادامه حضور آن به مدت دو ساعت در آن محدوده، قایق‌های گشتی ایران به آن اخطار داده و هلیکوپتر نیز بدون وقوع درگیری محل را ترک نمود. در پی این اقدام، رزمناو وینسنس وارد آب‌های ایران شد و بر روی قایق‌های گشت‌زنی ایران آتش گشود. (Supra note 1, Appendix A, p. A-1)

(این حرکت ناو آمریکایی در حالی صورت گرفت که قایق‌های ایران در نزدیک‌ترین

حالت، هیچ‌گاه در فاصله‌ای نزدیک‌تر از 6 کیلومتری وینسنس قرار نگرفتند و به آن خسارتی وارد نساختند.

بنابراین، از مجموع این شرایط و اوضاع و احوال می‌توان به روشنی دریافت که هرگز طرح و برنامه‌ی از پیش تعیین شده‌ای برای حمله سطحی و هوایی به ناو آمریکایی مد نظر مقامات ایرانی نبوده است.

ایرادات مقدماتی دولت ایالات متحده

در پی ثبت دادخواست ایران نزد دیوان بین‌المللی دادگستری، دادگاه تاریخ 24 ژوئیه 1990 را به عنوان آخرین مهلت تقدیم لایحه ایران و 4 مارس 1991 را به عنوان ضرب الاجل نهایی برای لایحه‌ی متقابل دولت ایالات متحده تعیین نمود.

چنانکه از آن بحث خواهد شد، خوانده مدعی بود که نمی‌توان از مواد مستخرج از معاهدات مونترال و شیکاگو برای احراز صلاحیت دیوان بهره جست. صرف نظر از ایراداتی که دولت ایالات متحده به هر یک از معاهدات مورد استناد به طور خاص وارد آورد، این دولت در مجموع بر این باور بود که در این دعوی مؤلفه‌ی «رضایت» به عنوان شرط اول رسیدگی قضایی در دادرسی‌های بین‌المللی مفقود است. توضیح آنکه ایالات متحده با اشاره به رویه‌ی دیوان در پرونده‌های گذشته اعتقاد داشت که صرف برقراری رابطه‌ای هر چند ضعیف میان حقایق موجود در یک دعوی و یک معاهده که دولت خوانده در آن عضویت دارد را نمی‌توان مبنای صلاحیت‌ساز برای دیوان (و به منزله‌ی اعلام رضایت مقدم دولت طرف دعوی) محسوب نمود. بلکه تنها در صورت اثبات وجود رابطه‌ای معقول و منطقی بین آن معاهده و ادعای مطروح است که دیوان می‌تواند خود را برای رسیدگی صالح بداند. (Ambatielos, Merits, 1984, P. 392)

در خصوص معاهده اول، یعنی کنوانسیون شیکاگو، دولت ایالات متحده ضمن اذعان به امکان تجدیدنظر خواهی از تصمیمات شورای ایکائو نزد دیوان بین‌المللی

دادگستری، بر این باور بود که قطعنامه‌ی مورخ 17 مارس 1989 را نمی‌توان «تصمیم» در معنای مورد نظر ماده 84 آن کنوانسیون دانست. این دولت بر این باور بود که در کنوانسیون شیکاگو مقرراتی برای تجدیدنظر خواهی از قطعنامه‌های شورا که مطابق با مواد 54 و 55 کنوانسیون شیکاگو صادر می‌شوند پیش‌بینی نشده است (Supra note 72, p. 5) و امکان تجدیدنظر خواهی تنها محدود به «تصمیم» اتخاذ شده ذیل ماده‌ی 84 کنوانسیون است. به نظر ایالات متحده ایران هرگز از شورا درخواست صدور «تصمیم» ذیل ماده‌ی 84 را نکرده است و نحوه‌ی صدور و ماهیت قطعنامه نیز حاکی از آن است که شورا مطابق اختیارات در نظر گرفته شده برای وی در ماده‌ی 84 کنوانسیون عمل ننموده است. در تمامی 8 جلسه‌ای که شورای ایکائو برای بررسی موضوع تشکیل داد، نه رئیس جلسه و نه هیچ یک از اعضا درباره‌ی این مطلب که دستور جلسه بررسی اختلاف میان دو کشور بر اساس ماده‌ی 84 کنوانسیون شیکاگو می‌باشد مطلبی بیان نداشتند. در این زمینه، ایالات متحده به بیانات رئیس شورا در نخستین جلسه‌ی شورا برای بررسی این موضوع اشاره می‌نماید: «وظیفه‌ی خطیر کنونی شورا جمع‌آوری اطلاعات ضروری در رابطه با این حادثه برای دست‌یابی به یک دید کلی در مورد نحوه دقیق رخدادهای به وقوع پیوسته در روز سوّم ژوئیه است.»

دولت ایالات متحده بر این عقیده بود که اگر ایران درخواستی برای حل اختلاف در قالب ماده‌ی 84 کنوانسیون شیکاگو نزد شورا مطرح می‌نمود و یا حداقل در بین اعضای شورا چنین باوری وجود داشت، رئیس شورا وظیفه‌ی اصلی آن نهاد را حل و فصل اختلاف میان دو دولت عنوان می‌نمود نه حقیقت‌یابی در مورد وقایع روز حادثه. به عبارت دیگر، نقش شورا به عنوان یک رکن شبه قضایی، کارکردی استثنایی است و نیاز به تصریح دارد.

لازم به توضیح است که به نظر خواننده بر اساس کنوانسیون شیکاگو دو راهکار متمایز و البته ناسازگار برای نحوه‌ی برخورد شورای ایکائو با مسائل طرح شده در قالب

کنوانسیون وجود دارد: از یک سو، شورای ای‌کائو به عنوان نهاد اصلی سیاست‌گذاری در سازمان، مسئول تصمیم‌گیری در رابطه با طیف وسیعی از مسائل مربوط به هوانوردی بین‌المللی است. به تبع، بسیاری از این مسائل در رابطه با تفسیر و اجرای کنوانسیون شیکاگو خواهند بود. اما از سوی دیگر، در موقعیت‌های خاص و نادر، شورا ناچار است مطابق با اختیارات اعطایی به وی مطابق با ماده 84 کنوانسیون، در قالب یک نهاد شبه قضایی به ایفای نقش بپردازد. (Eugene Sochor, 1988, p. 135) به عقیده ایالات متحده دقیقاً به دلیل همین استثنایی بودن اعمال صلاحیت در قالب این ماده است که شورا دستورالعملی دقیق و رسمی را برای موارد اعمال این ماده پیش بینی نموده است. این دولت مدعی بود که ایران با نادیده گرفتن کامل این تفکیک، درصدد است تا پرونده‌ی خود در شورا در قالب ماده‌ی 84 کنوانسیون شیکاگو به دیوان معرفی نماید. آنچه موضع ایالات متحده را در این زمینه تقویت می‌نمود، عملکرد شورا در سوانح هوایی پیشین است. در حادثه‌ی سرنگونی هواپیمای لیبی توسط اسرائیل و همین طور حمله‌ی شوروی به هواپیمای کره، شورا مسأله را در ذیل اختیارات خود در مواد 54 و 55 مورد بررسی و اظهارنظر قرار داد و به ماده‌ی 84 اشاره‌ای نکرد. علاوه بر این، در هیچ یک از این دو مورد نیز طرفین اختلاف اقدام به فرجام خواهی از تصمیم شورا نزد دیوان ننمودند.

یکی دیگر از استدلال‌ات خواننده در ردّ «تصمیم» بودن قطعنامه‌ی شورا در معنای ماده‌ی 84 کنوانسیون شیکاگو، نحوه‌ی طرح درخواست ارزیابی ایران بود. به نظر ایالات متحده عدم توسّل صریح ایران به این ماده، عدم درخواست اجرای مقررات مندرج در آن و همین طور اشاره نکردن ایران به دستورالعمل مصوّب شورا در رابطه با موارد فعّال شدن ترتیبات مندرج در ماده‌ی 84، همگی حاکی از آن هستند که دولت ایران حین طرح موضوع در شورا یا حتی پیش از آن در پیام‌های ارسالی خود به آن نهاد، هرگز از شورا نخواست به بود تا مطابق مندرجات ماده‌ی 84، در قالب یک رکن شبه

قضایی انجام وظیفه نماید. مضاف بر این، ایالات متحده مدعی بود که رفتار ایران در این زمینه این باور را نه تنها در این دولت، بلکه در سایر اعضای شورا نیز به وجود آورده است. (Supra note 72, p. 111)

دولت ایالات متحده در توجیه عدم امکان استناد به ماده‌ی 84 یک دلیل دیگر را نیز در ایرادات مقدماتی خود عنوان نمود: بر اساس ماده‌ی (5) 15 دستورالعمل شورای ایکائو و نص ماده‌ی 84 کنوانسیون شیکاگو، در مواردی که شورا به عنوان رکن حل اختلاف در معنای این مواد عمل می‌کند، هیچ یک از اطراف دعوی حق شرکت در رأی‌گیری را نخواهند داشت. این در حالی است که دولت خواننده در رأی‌گیری به عمل آمده در روز 17 مارس از اعمال این حق محروم نگردید. این مسأله را می‌توان بیانگر درک شورا از عملکرد خود در قالب مواد 54 و 55 کنوانسیون و نه ماده‌ی 84 به شمار آورد.

اما در مورد کنوانسیون مونترال، دولت ایالات متحده دقیقاً برعکس موضع ایران با تأکید بر پیش شرط‌های ذکر شده در ماده‌ی 14 آن سند مبنی بر ثمر بخش نبودن مذاکرات و عدم حصول نتیجه از طریق داوری، مدعی بود که دولت ایران بدون استفاده از این راهکارها و با مراجعه مستقیم به دیوان، مقررات شکلی موجود در ماده‌ی 14 را رعایت نکرده است. این دولت معتقد بود که پیش شرط‌های مورد اشاره صرفاً تشریفاتی نیستند و حتماً باید عدم امکان حل اختلاف از طریق آنها محرز و مشخص گردد. مضاف بر این، برخلاف نظر دولت ایران، ایالات متحده اعتقاد داشت که راه حل مذاکره‌ی پیش‌بینی شده در ماده به دلیل فقدان روابط دیپلماتیک میان دو کشور کارکرد خود را از دست نداده است زیرا دولت ایران از طرق دیگر از جمله دفتر حافظ منافع ایالات متحده در سفارت سوئیس در تهران، دفتر حافظ منافع ایران در سفارت الجزایر در واشنگتن، یا از طریق دیوان دعاوی ایران و آمریکا مستقر در لاهه و یا با میانجیگری هر سازمان یا دولت ثالثی می‌توانست از دولت ایالات متحده بخواهد تا در

این زمینه به مذاکره بنشینند. علاوه بر این، خواننده ادعای ایران مبنی بر عدم آمادگی آن دولت برای مذاکره و خودداری از پذیرش پیشنهاد ایران برای گفتگو را به طور کامل رد می‌نمود. (Supra note 72, p. 160)

به نظر دولت ایالات متحده حتی با فرض رعایت ترتیبات شکلی مندرج در این ماده، باز هم نمی‌توان اختلاف موجود میان دو کشور را نقض مواد 1، 3 و 10 کنوانسیون مونترال دانست. ایالات متحده با اشاره به تاریخچه‌ی تدوین و رویه‌ی موخر دولت‌ها در اجرای این کنوانسیون مدعی بود کنوانسیون مونترال درباره‌ی اقدامات نیروهای مسلح یک دولت علیه هواپیماهای مسافربری فاقد هرگونه مقرره و ترتیباتی است. به عقیده‌ی این دولت این موارد باید تحت مقررات موجود در زمینه‌ی حقوق مخاصمات مسلحانه، و نه کنوانسیون مونترال، مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرند. (Supra note 72, p. 6) علاوه بر این، به عقیده ایالات متحده حتی در صورت در میان نبودن وضعیت مخاصمه مسلحانه نیز باز امکان استناد به این کنوانسیون وجود نخواهد داشت زیرا کنوانسیون مونترال در خصوص اعمال مجرمانه‌ی افراد علیه امنیت هواپیمایی کشوری است و در مورد مسئولیت دولت‌ها در این رابطه فاقد هرگونه مقرره‌ای است. البته خواننده به این مطلب اذعان داشت که کنوانسیون مونترال تعهدات مختلفی را بر دولت‌های عضو بار می‌کند اما آن تعهدات تنها زمانی فعال می‌گردند که «افراد» مرتکب جرمی مانند موارد ذکر شده در ماده‌ی 1 کنوانسیون گردیده باشند. به باور این دولت، با اندکی دقت در متن ماده‌ی 1 کنوانسیون و معنای متعارف (Vienna Convention on the Law of Treaties, , 1969, Art. 31(1)) مستفاد از کلمه «او» یا «فرد» به کار رفته در این ماده مشخص می‌گردد که منظور، دولت‌ها و کشورها که موجودیت‌هایی انتزاعی و مجرد می‌باشند، نیست.

علاوه بر این، دولت ایالات متحده کنوانسیون مونترال را تکمیل‌کننده‌ی کنوانسیون‌های توکیو و لاهه به شمار می‌آورد. همان طور که می‌دانیم هر سه این اسناد در رابطه با

مقابله با هواپیماربایی و عملیات‌های تروریستی ضد هواپیماهای مسافربری منعقد گردیده‌اند. در دو کنوانسیون مورد اشاره نیز تنها از افراد و جرایم ارتكابی توسط آنها سخن به میان آمده است و اشاره‌ای به دولت به چشم نمی‌خورد. در واقع هر سه‌ی این اسناد پاسخی بودند به ازدیاد هواپیماربایی در دهه‌های 60 و 70 میلادی. شاید به دلیل وجود این خلاء قانونی هم بود که ایکائو دو مرتبه در سال‌های 1973 و 1984 دولت‌های عضو پیشنهاد داد تا اقدام به تهیه و تدوین سندی برای مقابله با مداخله و توسل به زور از سوی دولت‌ها علیه هواپیماهای مسافربری نمایند. (Supra note 72, p. 183)

در خصوص عهدنامه‌ی مودت، ایالات متحده ضمن تصریح به این نکته که در دادخواست ایران اشاره‌ای به این عهدنامه به عنوان مبنای صلاحیت‌ساز برای دیوان نشده است، مدعی بود که مطابق با ماده‌ی 38 آیین دادرسی دیوان، خواهان مکلف است تا در دادخواست تا حد ممکن مبانی حقوقی لازم برای احراز صلاحیت دیوان را مطرح نماید. ایالات متحده ضمن رد ادعای ایران مبنی بر اینکه دولت خواهان می‌تواند پس از تسلیم دادخواست مبانی جدیدی برای صلاحیت دیوان به آن دادگاه معرفی نماید، ایران را به این موضوع متهم نمود که از طریق توسل به عهدنامه‌ی مودت در پی آن است که موضوع دعوی را در مسیری غیر از آنچه در دادخواست عنوان نموده نزد دیوان به پیش ببرد. بنابر نظر این دولت، ایران ابتدا در دادخواست خود از دیوان خواسته بود تا در مورد مشروعیت سرنگونی ایرباس ایران اظهار نظر کند و در صورت تشخیص نقض تعهد از جانب ایالات متحده مبادرت به تعیین غرامت نماید. اما در لایحه، ایران با اشاره به عهدنامه‌ی مودت به عنوان یک مبنای صلاحیت‌ساز، در صدد آن است تا از دیوان در مورد عدم مشروعیت حضور نظامی خواننده در خلیج فارس و تبعات مستقیم و غیرمستقیم آن مانند اختلال در تجارت و دریانوردی ایران رأی موافق بگیرد.

ایالات متحده با اشاره به موضوع و هدف عهدنامه‌ی مودت که همانا تنظیم کننده و تسهیل کننده‌ی روابط تجاری میان دولتین طرف اختلاف و اتباع آنها است، این سند را در پرونده‌ی حاضر کاملاً بی‌ربط ارزیابی می‌نمود.

ایالات متحده اعتقاد داشت که عملکرد ایران در سال‌های پس از انقلاب و منتهی به وقوع حادثه به گونه‌ای بوده است که گویا این عهدنامه را دیگر مجری تلقی نمی‌نماید. اما اکنون با تغییر موضعی ناگهانی از سوی ایران روبروست. این کشور دلیل سوء نیت ایران را آن می‌دانست که در پرونده‌ی کارکنان دیپلماتیک و کنسولی ایالات متحده در تهران، ایالات متحده خود با استناد به همین ماده از عهدنامه‌ی مودت پرونده را نزد دیوان مطرح نمود اما ایران ضمن عدم حضور و رد صلاحیت دیوان در پرونده‌ی مذکور، از اجرای حکم دادگاه نیز خودداری کرد. (Supra note, p. 215)

خوانده در مورد شروط مندرج در ماده‌ی 21 عهدنامه نیز همانند کنوانسیون شیکاگو، اعتقاد داشت که ایران پیش شرط مذاکره‌ی مندرج در این ماده را رعایت نکرده است. (Supra note, p. 6)

ملاحظات دولت ایران در رابطه با ایرادات مقدماتی

پس از تقدیم ایرادات مقدماتی خوانده به دیوان، دادگاه تاریخ 9 سپتامبر را به عنوان مهلت نهایی دولت ایران برای ارائه‌ی ملاحظات خود در مورد این ایرادات تعیین نمود. ملاحظات دولت ایران در پاسخ به ایرادات ایالات متحده در دو قسمت کلی قابل طرح و بررسی است. ایران در آغاز به پاسخ به ادعاهای دولت خوانده در مورد اسناد صلاحیت‌ساز و سپس این مطلب را یاد آور شد که اعتراضات ایالات متحده در واقع به نحوی است که موجب ورود آن دولت در ماهیت دعوی گردیده است. به بیان دیگر، از آن رو که میان دو طرف در رابطه با کنوانسیون‌های مورد مناقشه، اختلاف نظری واقعی در زمینه‌ی تفسیر و اجرا به چشم می‌خورد، هر گونه اعتراض و دفاعی از سوی دولت

خواننده خواه ناخواه وی را وارد در ماهیت دعوی خواهد نمود. دولت ایران بر این باور بود که دقیقاً به همین دلیل هم دولت ایالات متحده تا حد ممکن ایرادات خود را محدود به مسائل شکلی و ترتیبات آیین دادرسی نموده است تا از این رهگذر توجیهی برای ردّ دعوی نزد دیوان بیابد. در ادامه به تفصیل در مورد هر یک از این دو قسمت توضیحاتی خواهیم داد.

دولت ایران ابتدائاً به مسأله‌ی مطرح از سوی خواننده در خصوص کنوانسیون شیکاگو پرداخت. همان طور که دیدیم دولت ایالات متحده بر این پافشاری می‌کرد که قطعنامه‌ی صادر شده از سوی شورا در قالب یک «تصمیم» (موضوع ماده‌ی 84 کنوانسیون) قابل توصیف نیست و نتیجتاً آنچنان که از مواد مورد استناد دادخواست ایران بر می‌آید، قابل رسیدگی فرجامی نزد دیوان بین‌المللی دادگستری نخواهد بود. در پاسخ، دولت ایران به این مسأله اشاره کرد که هنگام ارجاع موضوع به شورای ایکائو، نظر به فوریت و اهمیت مسأله هرگز به مقرره‌ای خاص از کنوانسیون شیکاگو اشاره‌ای نکرده است و به همین دلیل ادعای خواننده مبنی بر آنکه قطعنامه‌ی شورا بر اساس ماده‌ی 54 کنوانسیون شیکاگو صادر شده است، بی‌پایه و اساس است. مضاف بر این، خود شورا نیز در جریان رسیدگی‌ها هرگز به ترتیبات ماده‌ی 54 اشاره‌ای ننموده است.

ایران اعلام کرد آنچه برای ایجاد صلاحیت دیوان بین‌المللی دادگستری ضروری دارد امور ماهیتی است. به این معنی که تنها شرط لازم، وجود اختلاف در رابطه با تفسیر و اجرای کنوانسیون و وجود تصمیمی از سوی شورا در ارتباط با آن است. لذا ایران در رابطه با عدم شفافیت رأی شورا مسئولیت اصلی را متوجه خود آن نهاد می‌داند. استدلال ایران بر این منوال بود که با توجه به عدم عضویت ایران در شورای ایکائو، وظیفه‌ی تعیین آیین رسیدگی صحیح به درخواست آن کشور و تطبیق آن با مواد مرتبط با کنوانسیون شیکاگو بر عهده‌ی خود شورا قرار دارد. به نظر ایران، شورا با پرداختن به مسائل فنی و خودداری از ورود در زوایای حقوقی حادثه، وظیفه‌ی خود را به نحو

صحیح و شایسته‌ای به انجام نرسانده است اما در حال رأی نهایی خود را در قالب یک قطعنامه صادر کرده است و دولت ایران نیز این قطعنامه را قابل فرجام خواهی می‌داند.

(Observations and Submissions of the Islamic Republic of Iran on the Preliminary Objections, p. 4.)

ایران، هیچ یک از دو ایراد وارده از سوی خواننده در مورد کنوانسیون مونترال را نیز وارد نمی‌داند. در رابطه با عدم رعایت پیش شرط‌های موجود در ماده‌ی 14، ایران دقیقاً در موضعی مخالف با ایالات متحده عنوان کرد که این دولت خواننده است که برای مذاکره و گفتگو در خصوص این حادثه آمادگی ندارد و امکان انجام هر نوع نشست و گفتگویی در این باره را منتفی می‌داند. در مورد ایراد دوم، یعنی خارج بودن اعمال صورت گرفته از سوی ارکان دولتی از شمول کنوانسیون مونترال نیز، ایران مدعی بود که نفس طرح این ایراد از جانب ایالات متحده بر اختلاف دو دولت در زمینه‌ی تفسیر و اجرای کنوانسیون دلالت دارد و همین موضع گیری خواننده نشان دهنده‌ی وجود اختلاف میان دو طرف و در واقع دفاعی در ماهیت دعوی است.

در مورد سند آخر، یعنی عهدنامه‌ی مودت نیز ایران بر این باور بود که طرح آن در لایحه برای اولین بار و عدم اشاره به آن در دادخواست به هیچ وجه نمی‌تواند ماهیت دعوی را منقلب سازد. دعوی مطرح در دیوان از نظر ایران همچنان ناشی از وقایع منتهی به سرنگونی هواپیمای مسافربری آن کشور و عدم مشروعیت خود آن عمل است. دفاعیات ایران در پاسخ به سایر ایرادات خواننده نیز به مطالب ارائه شده از سوی آن کشور در دادخواست تقدیمی به دادگاه شباهت دارد که از تکرار آنها صرف نظر می‌کنیم.

در خصوص شق دوم ملاحظات ایران در رابطه با ایرادات ایالات متحده نیز می‌توان گفت، به باور ایران دولت خواننده در متن تقدیمی خود با یک بحران روبروست زیرا از یک سو با ارائه‌ی شرح کاملی از حوادث رخ داده در روز حادثه و حتی پیش از آن و اشاره به تاریخچه‌ی کاملی از آنچه که خود «حملات ایران به کشتی‌رانی بین‌المللی در

خلیج فارس» می‌نامد، درصدد است تا اقدام خود را توجیه حقوقی کند و این در حالی است که این موضوعات هیچ ارتباطی به مسأله‌ی صلاحیت و نحوه تعیین و تشخیص آن ندارد. از این روی، تمامی تلاش ایالات متحده برای شرح و بیان امور واقع و حقایق قابل طرح در این پرونده، خواه ناخواه باعث فاصله گرفتن آن دولت از اعتراض صلاحیتی و وارد شدن وی در ماهیت دعوی گردیده است.

به نظر ایران، بر اساس بند 7 از ماده‌ی 79 آیین دادرسی دیوان بین‌المللی دادگستری، دادگاه پس از روبرو شدن با ایراد صلاحیتی از سوی دولت خوانده، سه راهکار کلی پیش روی خود دارد:

- اول، وارد دانستن ایراد مطرح شده؛
 - دوّم، ردّ ایراد؛
 - سوّم رسیدن به این نتیجه که با عنایت به اوضاع و احوال حاکم بر پرونده، ایرادات وارد شده صرفاً صلاحیتی نبوده و در واقع دفاع در ماهیت دعوی می‌باشند.
- (Jiménez de Aréchaga, 1973, p. 17)
- به عقیده ایران، موضع دیوان در این پرونده باید ترکیبی از موارد دوّم و سوّم می‌بود.

پرداخت غرامت و ترک دعوی از سوی ایران

نمایندگان دو طرف دعوی طی نامه‌ای به تاریخ 8 آگوست 1994، به دیوان بین‌المللی دادگستری اطلاع دادند که دولت‌های متبوع آنان در حال مذاکره در خصوص حل و فصل اختلاف هستند و از همین رو از دیوان خواستند که زمان آغاز رسیدگی شفاهی را که پیش‌تر 12 سپتامبر همان سال مقرر شده بود، به تعویق اندازد.

به این ترتیب دولتین ایران و ایالات متحده در تاریخ 9 فوریه‌ی 1996 به شرحی که در ادامه خواهد آمد در مورد پرونده ایرباس به توافق رسیدند و متعاقب آن با اعلام

ایران مبنی بر ترک دعوی، این پرونده در تاریخ 22 فوریه‌ی همان سال از لیست دعاوی مطروح در دیوان خارج گردید.

بر طبق این توافقنامه، طرفین متعهد گردیدند تا از کلیه‌ی دعاوی، ادعاهای و اختلاف نظرانی که میان دو طرف، به طور مستقیم و غیرمستقیم، در رابطه با حوادث رخ داده در تاریخ 3 ژوئیه‌ی 1988 مطرح بوده یا در آینده قابل طرح باشد، صرف نظر کرده و از ارجاع آنها به هر محکمه و دادگاهی، از جمله دیوان دعاوی ایران - آمریکا خودداری نمایند.

در مقابل، دولت ایالات متحده متعهد گردید که در مجموع مبلغ 131,800,000 دلار به ایران پرداخت نماید که 61,000,000 دلار از این مبلغ، به عنوان غرامت، به خانواده-های 248 مسافر ایرانی پرواز ایران ایر تعلق گرفت. بنابر توافق میان دو دولت، پس از پرداخت مبلغ مورد اشاره و صدور قرار ترک دادرسی از سوی دیوان بین‌المللی دادگستری، هیچ‌یک از طرفین دعوی، نهادهای وابسته به آنان، سازمان‌ها، آژانس‌ها، عاملان و سایر نهادهای مرتبط به هر یک از دو دولت، حق طرح دعوی در ارتباط با این پرونده را در نزد دیوان، چه به صورت مستقیم و چه به شکل غیرمستقیم نخواهند داشت. متعاقب این توافقنامه و بر اساس مفاد آن، دولت ایران پس از طی مراحل مندرج در سند مذکور، درخواست توقف رسیدگی به پرونده را از دیوان درخواست کرد. در پاسخ به این درخواست، ریاست وقت دیوان بین‌المللی دادگستری با استناد به ماده‌ی 48 اساسنامه‌ی دیوان و ماده‌ی 88 آیین دادرسی، پرونده را از لیست عمومی دیوان خارج نموده و به این ترتیب رسیدگی به پرونده‌ی سانحه هوایی هواپیمای ایران در خلیج فارس بدون صدور رأی از سوی آن محکمه به پایان رسید.

نتیجه‌گیری

دولت ایران متعاقب حمله ایالات متحده به هواپیمای ایرباس شرکت هوایی ایران‌ایر و سرنگونی این پرواز و عدم توفیق در حصول نتیجه دلخواه در ایکائو پرونده را به دیوان بین‌المللی دادگستری برد. هرچند طرفین در نهایت بدون صدور رأی فاصلی، دعوی خود را فیصله دادند، نمی‌توان انکار کرد که شرایط اضطراری و عدم موفقیت در سایر مراجع بین‌المللی و یا عرصه دیپلماتیک عامل مهمی در توسل ایران به دیوان برای طرح دعوا در این مرجع قضایی بین‌المللی بوده است. و نیز احتمال محکومیت آمریکا در دیوان با توجه به استدلالات و مستندات حقوقی ایران در دادخواست مطروحه زمینه پیش دستی آمریکا را در میانه راه در فیصله دادن به پرونده پیش از رسیدگی فراهم نموده است.

همچنین نکته مهمی که از میانه راه رسیدگی در قضیه ایرباس مشاهده می‌شود، بازیافت مجدد اهمیت عهدنامه مودت است.، توجه به این سند دوجانبه در آخرین دعوی مطرح از سوی ایران در دیوان نیز حفظ شده و در پرونده سکوه‌های نفتی به عنوان تنها سند صلاحیت‌ساز دیوان مورد توجه قرار گرفته است.

به هر حال، متعاقب توافقنامه بین ایران و آمریکا و بر اساس مفاد آن، دولت ایران پس از طی مراحل مندرج در سند مذکور، درخواست توقف رسیدگی به پرونده را از دیوان درخواست کرد. در پاسخ به این درخواست، ریاست وقت دیوان بین‌المللی دادگستری با استناد به ماده 48 اساسنامه دیوان و ماده 88 آیین دادرسی، پرونده را از لیست عمومی دیوان خارج نموده و به این ترتیب رسیدگی به پرونده‌ی سانحه هوایی هواپیمای ایران در خلیج فارس بدون صدور رأی از سوی آن محکمه به پایان رسید.

- Cheng, Bin (1963), **The Law of International Air Transport**, London: Stevens & Sons Publishers.
- Wienberger, Casper (1990), **Fighting for Peace**, New York: Warner Books.
- Schenkman, J. (1955) **International Civil Aviation Organization**, Geneva: Eleven International Publishing.
- Bockstiegel, Karl-heinz (1979), **Settlement of Space Law Disputes: The Present State of the Law and Perspectives of Further Development**, Koln: C. Heymann.
- Buerghenthal, Thomas (1969), **Law Making in the International Civil Aviation Organization**, New York: Syracuse University Press.
- Lowenfeld, Andreas, "Agora: The Downing of Iran Air Flight 655", **American Journal of International Law**, Vol. 83
- Foont, Brian (2007) "Shooting Down Civilian Aircraft: Is There an International Law?", **Journal of Air Law and Commerce**, Vol. 72.
- Tourtellot, Christopher (1985), "Membership Criteria for the ICAO Council: A Proposal for Reform", **Denver Journal of International Law and Policy**, Vol. 11.
- Linnan, David (1991), "Iran Air Flight 655 and Beyond: Free Passage, Mistaken Self-Defense and State Responsibility", **The Yale Journal of International Law**, Vol. 16.
- Sochor, Eugene (1988), "ICAO and Armed Attacks against Civil Aviation", **International Journal: Quarterly of the Canadian Institute of International Affairs**, Vol. 44.
- Jiménez de Aréchaga (1973), "The Amendments to the Rules of Procedure of the International Court of Justice", **American Journal of International Law**, Vol. 67.

- Phelps, John (1985), “Contemporary International Legal Issues – Aerial Intrusions by Civil and Military Aircraft in Time of Peace”, **Military Law Review**, Vol. 107.

- Lissitzyn, Oliver (1953), “The Treatment of Aerial Intruders in Recent Practice and International Law”, **American Journal of International Law**, Vol. 47.

- Parks, W. (1989), “Righting the Rules of Engagement”, **US Naval Institute Proceedings Magazine**.

- Hughes, William J. (1980), “Aerial Intrusion by Civil Airlines and the Use of Force”, **Journal of Air Law and Commerce**, Vol. 45.