S

الأمم المتحدة

PROVISIONAL

S/PV.2818
14 July 1988

ARABIC

مجلس الأمن

محضر حرفي مؤقت للجلسة الثامنة عشرة بعد الالفين والثمانمائة

المعقودة بالمقر ، في نيويورك ،
يوم الخميس ١٤ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، الساعة ١٠/٣٠

الرئيس : السيد نوغويرا باتيستا	البرازيل
الأعضاء : اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية	السيد لوزنسكي
الأرجنتين	السيد ديلبيتش
ألمانيا (جمهورية ـ الاتحادية)	السيد فيرغاو
ايطاليا	السيد بوتشي
الجزائر	السيد جودي
زامبيا	السيد زوزي
السنغال	السيد ساري
الصين	السيد لي لوي
فرنسا	السيد بروشان
المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية	السيد بيرتش
نيبال	السيد رانا
الولايات المتحدة الأمريكية	السيد بوش
اليابان	السيد كاغامي
يوغوسلافيا	السيد بييتش

يتضمن هذا المحضر النصوص الأصلية للكلمات الملقاة باللغة العربية ونصوص الترجمات الشفوية للكلمات الملقاة باللغات الاخرى . وسيطبع النص النهائي للمحضر ضمن سلسلة الوثائق الرسمية لمجلس الأمن .

أما التصحيحات فينبغي ألا تتناول غير النصوص الأصلية للكلمات . وينبغي إرسالها موقعّة من أحد أعضاء الوفد المعني خلال اسبوع الى رئيس قسم تحرير الوثائق الرسمية بإدارة شؤون المؤتمرات : Chief of the Official Records Editing Section, Department of Conference Services, room DC2-0750, 2 United Nations Plaza ، مع الحرص على إدخالها على نسخة واحدة من المحضر نفسه .

افتتحت الجلسة الساعة ١١/٠٠

الإعراب عن الترحيب بنائب رئيس الولايات المتحدة الامريكية

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : أود في بداية هذه الجلسة أن أرحب في المجلس بنائب رئيس الولايات المتحدة الامريكية الاونرابل جورج بوش الذي ارتبط ارتباطا وثيقا بعمل هذه الهيئة عدة سنوات باعتباره ممثلا دائما سابقا للولايات المتحدة الامريكية لدى الامم المتحدة . إنني باسم المجلس أرحب به ترحيبا حارا .

الاعراب عن الشكر للرئيس السابق

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : بما أن هذه هي الجلسة الاولى التي يعقدها مجلس الامن في شهر تموز/يوليه ، أود أن أنتهز هذه الفرصة لاشيد باسم أعضاء المجلس بسعادة السيد مارسيلو إ. ر. ديلبيتش ، الممثل الدائم للارجنتين لدى الامم المتحدة ، لاضطلاعه بمهمة رئيس مجلس الامن في شهر حزيران/يونيه ١٩٨٨ . وإنني على يقين من أنني إذ أعرب للسفير ديلبيتش عن خالص تقديرنا للمهارة الدبلوماسية والقدرة والكياسة البارعة التي أدار بها أعمال المجلس في الشهر الماضي ، فإنني أتكلم باسم جميع أعضاء المجلس .

إقرار جدول الاعمال

أقر جدول الاعمال .

رسالة مؤرخة في ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ موجهة الى رئيس مجلس الامن من الممثل الدائم بالنيابة لجمهورية ايران الاسلامية لدى الامم المتحدة (S/19981)

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : أود أن أبلغ أعضاء المجلس بأنني تلقيت رسائل من ممثلي جمهورية ايران الاسلامية وباكستان والجماهيرية العربية الليبية والجمهورية العربية السورية والهند ، يطلبون فيها دعوتهم الى الاشتراك في مناقشة البند المدرج على جدول أعمال المجلس . وجريا على الممارسة المتبعة أعتزم ، بموافقة المجلس ، دعوة هؤلاء الممثلين الى الاشتراك في المناقشة دون أن يكون لهم حق

التصويت وذلك وفقا للاحكام ذات الصلة من الميثاق والمادة ٣٧ من النظام الداخلي المؤقت للمجلس .

لعدم وجود اعتراض تقرر ذلك .

يشرفني أن أدعو وزير خارجية جمهورية ايران الاسلامية لشغل مقعد على طاولة المجلس والمشاركة في عملنا . وأدعو ممثلي باكستان والجماهيرية العربية الليبية والجمهورية العربية السورية والهند لشغل المقاعد المخصصة لهم الى جانب قاعة المجلس .

شغل السيد ولايتي (جمهورية ايران الاسلامية) مقعدا على طاولة المجلس .

وشغل السيد عمر (باكستان) والسيد المنتصر (الجماهيرية العربية الليبية) والسيد المصري (الجمهورية العربية السورية) والسيد راث (الهند) المقاعد المخصصة لهم إلى جانب قاعة المجلس .

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : يبدأ مجلس الامن الان نظره في البند الوارد في جدول أعماله .

ينعقد مجلس الامن اليوم استجابة للطلب الوارد في رسالة مؤرخة في ٥ تموز/يوليه وموجهة الى رئيس مجلس الامن من الممثل الدائم بالنيابة لجمهورية ايران الاسلامية لدى الامم المتحدة (S/19981) .

أود أن أوجه انتباه أعضاء المجلس الى الوثائق الاخرى التالية : S/19979 ، رسالة مؤرخة في ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ وموجهة الى الامين العام من الممثل الدائم بالنيابة لجمهورية ايران الاسلامية لدى الامم المتحدة ؛ و S/19987 ، رسالة مؤرخة في ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ وموجهة الى الامين العام من الممثل الدائم بالنيابة لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية لدى الامم المتحدة ، و S/19989 ، رسالة مؤرخة في ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ موجهة الى رئيس مجلس الامن من الممثل الدائم بالنيابة للولايات المتحدة الامريكية لدى الامم المتحدة ؛ و S/19998 ، رسالة مؤرخة في ٨ تموز/ يوليه

١٩٨٨ وموجهة الى رئيس مجلس الامن من القائم بالاعمال بالنيابة للبعثة الدائمة لغانا لدى الامم المتحدة ؛ و S//20002 ، رسالة مؤرخة في ١١ تموز/يوليه ١٩٨٨ موجهة الى رئيس مجلس الامن من القائم بالاعمال بالنيابة للبعثة الدائمة للاردن لدى الامم المتحدة ؛ و S/20005 ، رسالة مؤرخة في ١١ تموز/يوليه ١٩٨٨ موجهة الى رئيس مجلس الامن من الممثل الدائم للولايات المتحدة الامريكية لدى الامم المتحدة ؛ و S/20010 ، رسالة مؤرخة في ١٢ تموز/يوليه ١٩٨٨ موجهة الى الامين العام من القائم بالاعمال بالنيابة في البعثة الدائمة لجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية لدى الامم المتحدة .

المتكلم الاول هو وزير خارجية جمهورية ايران الاسلامية ، سعادة السيد علي اكبر ولايتي ، واعطيه الكلمة الآن .

السيد ولاياتي (جمهورية إيران الاسلامية) (تكلم بالفارسية ؛ الترجمة الشفوية عن النص الانكليزية الذي قدمه الوفد) : في مستهل كلمتي أحيي الذكرى الباقية للمائتين والتسعين من الضحايا الابرياء لاشد الهجمات العسكرية وحشية في تاريخ الطيران المدني ، سائلا العلي القدير أن يتغمد هؤلاء الشهداء برحمته .

وأغتنم هذه الفرصة لكي أعبّر عن تعازينا لاسر ضحايا هذه المأساة من إيران ومن أمم أخرى ، وأن أعبّر أيضا عن تقديري وامتناني للحكومات والشعوب في جميع أنحاء العالم ، الحكومات والشعوب التي ساعدت مشاعر المواساة التي عبّرت عنها في تخفيف شيء من حزن الاسر المنكوبة .

لقد برهن القدر الهائل من رسائل التعازي من جميع أنحاء العالم على أن ضمير مجتمعنا الإنساني اهتز اهتزازا قويا للحجم الكبير لهذه الكارثة ، وللوحشية التي تسببت فيها .

وبينما لم يتح للقائد رزايان وأفراد فريقه حتى شطر من الثانية لمحاولة إنقاذ أرواح ركابه الابرياء الآمنين ، فإن تقديرهم للواجب وحرفيتهم كانا مثار الإعجاب والاحترام من جانب كل زملائهم في العالم بأسره .

وانني لآمل أن دم هؤلاء الشهداء البريء سيضمن أن نقوم جميعا بكل جهد ممكن لتأمين الاحترام الدولي لسلامة الطيران ، وأن نمنع الهجمات العسكرية في المستقبل على الركاب الابرياء .

وأسمحوا لي أن أعبّر عن ارتياح حكومتي إذ تراكم سيدي تترأسون هذه الجلسة الهامة لمجلس الامن ، وأن نتمنى لكم كل النجاح في القيام بمهامكم الكبيرة . وأملي كبير في أن ينجح مجلس الامن في ظل قيادتكم القوية والفعالة في الاضطلاع بولايته الحاسمة في انقاذ اتفاقية شيكاغو من أن تصبح بلا فاعلية على الاطلاق في مواجهة الهجوم العسكري الامريكي على طائرة مدنية تابعة لجمهورية إيران الاسلامية .

وأيضا لاغتنم هذه الفرصة لكي أتوجه بالتهنئة إلى سلفكم الموقّر ، الممثل الدائم للارجنتين .

إن جهودكم وجهود بعض أعضاء المجلس لعقد هذا الاجتماع الطارئ تحظى بتقدير عظيم ، وأنتم تعرفون أن هذه هي المرة الاولى التي أدخل فيها هذه القاعة ، وأود أن أقدم لكم القصة الحقيقية والموثقة لهذه المأساة المؤلمة التعسة . وقد يثير هذا تساؤلا في أذهان الناس وهو لماذا قررت جمهورية إيران الاسلامية أن تشارك في مداولات مجلس الامن الذي كان دائما موضع نقدنا ومعارضتنا . وكما سيتضح ، بعد كل المظالم التي تعرّض لها الشعب الإيراني خلال الحرب التي فرضت عليه ، والمواقف غير العادلة والمتحيزة وغير المسؤولة التي اتخذها المجلس في محاولة لدعم المعتدي ، والتستر على العدوان السافر ، كان بالفعل من العسير جدا علينا أن نتخذ هذا القرار . لا يمكن لشعبنا أن ينسى أو يغفر في سهولة هذه السلسلة من المظالم التي أدت إلى خسارة باهظة في الأرواح والاموال لاستمرار هذه الحرب وامتدادها . ولكن مأساة الهجوم على طائرة مدنية ، والقتل المروع للأطفال الابرياء وأمهاتهم قد أثّرا كثيرا في الرأي العام لشعبنا ، وفي الرأي العام العالمي أيضا بحيث شعرنا أن من واجبنا أن نعرض المذبحة وأسبابها وآثارها لحكم المجتمع الدولي من أجل الإنسانية وتأمين القانون الدولي .

قد يكون هذا محكا يجعلنا نرى ما إذا كان هذا الجهاز بتكوينه يمكن ، بعيدا عن تأثير دولة عظمى ، وبصرف النظر عن هذا التأثير ، أن يفي بمسؤولياته استنادا إلى ميثاق الامم المتحدة . إن أرواح الشهداء ، وضمير الرأي العام العالمي تنتظر لتسمع ماذا يمكن للامم المتحدة ، باعتبارها تجسيدا للحضارة الانسانية المعاصرة ، أن تقوله استجابه للدماء التي أريقت لغير ما سبب .

في صباح يوم الاحد الثالث من تموز/يوليه ١٩٨٨ ودّعت أسَر وأصدقاء ٢٩٠ من الركاب والفريق أحبابهم في مطاري طهران وبندر عباس ، غير عالمين بالهجوم الجبان الذي كان ينتظرهم ، وغير عالمين بالمصير المأساوي الذي فرضته عليهم قوة بحرية تتسم باللامبالاة وعدم الكفاءة يقودها صانعو السياسة التوسعيون العدوانيون .

وكان على متن طائرة "ايير باص" أكثر من مائة من الأطفال والنساء . ومن بين الركاب كان هناك خمسة عشرة من مواطني الإمارات العربية المتحدة ، منهم أربع نساء

وأربعة أطفال ؛ وعشرة من المواطنين الهنود منهم امرأتان وأربعة أطفال ؛ وستة من مواطني باكستان منهم أربع نساء ؛ وستة من مواطني يوغوسلافيا ؛ ومواطن ايطالي .

وقد طلب قائد الطائرة أن يسمح له ببدء تشغيل محركات الطائرة في الساعة العاشرة وعشر دقائق ، وتلقى إذنا بالرحلة في الساعة العاشرة وثلاث عشرة دقيقة بتوقيت بندر عباس . ووفقا للاتصالات المسجلة بين قائد الطائرة وبرج المراقبة في بندر عباس ، وقبل السماح بإقلاع الطائرة ، طلب برج المراقبة من قائد الطائرة من أن يتأكد من أن أجهزة الاتصال في طائرته تعمل . وتلقّى البرج ردا بالايجاب من قائد الطائرة . وأقلعت الطائرة في الساعة العاشرة وسبع عشرة دقيقة صباحا متجهة إلى دبي - بعد ٧ دقائق من الاتصال الاولي ، وقد سجل آخر اتصال بين قائد الطائرة وبرج بندر عباس في الساعة العاشرة وأربع وعشرين دقيقة صباحا حسب التوقيت المحلي ؛ لم يذكر فيه القائد وجود أية أحوال غير عادية أو طارئة .

وكانت الطائرة تطير في رحلة وفقا للجدول مستخدمة الممر الجوي المقرر والمعلن عنه دوليا وهو أمبر ٥٩ الذي يستخدم أربعة عشرة مرة على الاقل كل أسبوع خمس منها بين المطارين أنفسهما . وكانت الطائرة تصعد إلى الارتفاع المحدد لها بسرعة حوالي ٣٢٠ عقدة في الساعة . وبعد سبع دقائق من الإقلاع أبلغت الطائرة عن "موبيت" في الساعة العاشرة وأربع وعشرين دقيقة بالتوقيت المحلي . وأبلغت أن ارتفاعها هو ١٢ ٠٠٠ قدم مصعّدةً إلى ارتفاع ١٤ ٠٠٠ قدم . ولم تجر أية اتصالات بعد ذلك .

وتوضح الاتصالات المسجلة التي جرت بين طهران وبندر عباس ودبي وقائد الطائـرة توضيحا جليا التفاصيل التي سبقت هذه المأساة والتي نورد ذكرها فيما يلي :

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : البرج ، هنا الطائرة الايرانية ٦٥٥ .

البرج : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، تفضل .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : ابدأ التصريح .

البرج : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، علم ، انتظر ، ما هو مستـوى الطيران .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : مستوى الطيران ١٤٠ (١٤,٠٠٠ قدم) .

البرج : علم ، مستوى الطيران ١٤٠ .

صرح للطائرة الايرانية ٦٥٥ بالبدء بالطيران . درجة الحرارة ٣٥ .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : شكرا .

بندر عباس : طهران/بندر عباس . مستوى الطيران المطلوب للطائـرة الايرانية ٦٥٥ هو ١٤٠. أ - ٣٠٠ ، المتجهة الى دبي عن طريق أ - ٥٩ .

طهران : بندر عباس ، انتظر .

الامارات العربية المتحدة/طهران ، مستوى الطيران المطلـوب للطائرة الايرانية ٦٥٥ هو ١٤٠ ، أ - ٣٠٠ (ايرباص ٣٠٠) من بندر عبـاس الى دبي . سكواك ٦٧٦٠ .

الامارات العربية المتحدة : علم . أفهم أن المستوى المطلوب للطائـرة الايرانية ٦٧٦٠ - عفوا ، الطائرة الايرانية ٦٥٥ هو ١٤٠ . سكـواك ٦٧٦٠ .

طهران : أؤكد أن مستوى الطيران ١٤٠ .

الامارات العربية المتحدة : نوافق على أن يكون مستوى الطيـران ١٤٠ للطائرة الايرانية ٦٥٥ .

البرج : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، سير الطائرة الى نقطة الانتظار في المدرج ٢١ عن طريق تانغو ٠٥ ، الريح هادئة . كيو إن إتـــث ٩٩٨ . الوقت ٠٦٤٠ (الساعة ١٠/١٠ بالتوقيت المحلي) .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : علم . سير الطائرة مصرح به في المدرج ٢١ ، الممر ٠٥ ، ٩٩٨ .

البرج : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، علم تصريح مراقبة الحركة الجوية .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : تفضل .

البرج : صرح للطائرة الايرانية ٦٥٥ المتجهة الى دبي عن طريق خـــط الرحلـــة الجويـــة . اصعـــد وحافظ على المستوى ١٤٠ للطيـــران . سكواك ٦٧٦٠ .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : علم . صرح لاتجاه خط الرحلة الجوية . مستوى الطيران ١٤٠ . رقم سكواك ٦٧٦٠ .

البرج : سكواك ٦٧٦٠ ، إعادة القراءة صحيح . اتصل بنا عند الاستعـداد للاقلاع .

الطائرة الايرانية ٦٦٥ : علم ، اتصل عند الاستعداد للاقلاع .

البـــرج ، الطائـــرة الايرانيـــة ٦٥٥ مستعدة للاقلاع .

البرج : الطائرة الايرانية ٦٥٥ مصرح بإقلاعها من المدرج ٢١ . الريـــح هادئة . بعد المغادرة ، اتصل بوحدة الاقتراب ١٢٤,٢ (تردد وحـــدة الاقتراب) . طاب يومك .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : الطائرة الايرانية ٦٥٥ مستعدة للاقلاع مـــن المدرج ٢١ . بعد الاقلاع سأتصل بوحدة الاقتراب . شكرا جزيلا . طـــاب يومك .

البرج : الاقتراب/البرج ، وقت المغادرة للطائرة الايرانيـــة ٦٥٥ ٠٦٤٧ (الساعة ١٠/١٧ بالتوقيت المحلي) .

الاقتراب : علم .

بندر عباس : طهران/بندر عباس ، غادرت الطائرة الايرانية ٦٥٥ فـي الساعة ٠٦٤٧ (الساعة ١٠/١٧ بالتوقيت المحلي) . مستوى الطيـران ١٤٠ . انتظر التقدير .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : الاقتراب/الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، صبـاح الخير . انني في الجو على ارتفاع ٣٥٠٠ .

الاقتراب : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، صباح الخير . استمر على النحـو المصرح به . التقرير التالي في موبيت وانتظر التقدير .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : علم . الوقت المقدر في موبيت هـو ٠٦٥٢ (الساعة ١٠/٣٢ بالتوقيت المحلي) . فير ٥٨ . الاتجاه ٠٧١٥ .

الاقتراب : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، علم .

بندر عباس : طهران/بندر عباس ، الطائرة الايرانية ٦٥٥ تقـدر أن الوقت في داراكس هو ٠٦٥٨ (الساعة ١٠/٣٨ بالتوقيت المحلي) وأن موعـد الوصول المقدر الى دبي هو ٠٧١١ .

طهران : ٠٧١١ .

الامارات العربية المتحدة/طهران .

الامارات : استمر .

طهران : علم الوقت المقدر في داراكس ، الطائرة الايرانيـة ٦٥٥ ، "ايرباص ٣٠٠" من بندر عباس الى دبي ، مستوى الطيران ١٤٠ . سكـواك ٦٧٦٠ . الوقت في داراكس ٠٦٥٨ (الساعة ١٠/٣٨ بالتوقيت المحلـي) . موعد الوصول المقدر هو ٠٧١١ .

الامارات : حسنا ، ٠٦٥٨ وموعد الوصول المقدر ٠٧١١ .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : طهران/الطائرة الايرانية ٦٥٥ .

طهران : المحطة تنادي طهران .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : طهران/الطائرة الايرانية ٦٥٥ . من بندر عباس الى دبي من ٠٧٠ (٧٠٠٠ قدم) الى ١٤٠ (١٤٠٠٠ قدم) . الوقت المقدر في فير هو ٠٦٥٨ وفي دبي ٠٧١٥ (الساعة ١٠/٢١ بالتوقيت المحلي) .

طهران : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، علم . أكد على سكواك ٦٧٦٠ .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : تم التأكيد .

طهران : الامارات/طهران ، نؤكد أن الوقت المقدر لوصول الطائرة الايرانية ٦٥٥ في دبي هو ٠٧١٥ .

الامارات : طهران ، علم .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : الاقتراب/الطائرة الايرانية ٦٥٥ . الموقع في موبيت من ١٣٠ (١٣٠٠٠ قدم) . الوقت المقدر في يو تي سي هو ٠٦٤٥ (الساعة ١٠/٢٤ بالتوقيت المحلي) .

الاقتراب : الطائرة الايرانية ٦٥٥ ، علم . اتصل ببرج المراقبة في طهران ١٣٣,٤ . طاب يومك .

الطائرة الايرانية ٦٥٥ : شكرا . طاب يومك .

الاقتراب : طاب يومك .

ولم تكن هناك اتصالات أخرى . وفقد الاتصال .

وكما استمع الأعضاء الموقرون ، أن التكرار المستمر للشفرة المدنية الصحيحة (سكواك ٦٧٦٠) والتأكيدات المتلقاة من برج ومركز اقتراب بندر عباس ومركز طهران ومركز الإمارات العربية المتحدة والطائرة يوضحان الاحترام الكامل لهذه الشفرة اثناء جميع مراحل الرحلة . وفضلا عن ذلك توضح هذه الاتصالات الارتفاع الصحيح للطائرة واحداثياتها وصعودها .

بعد ثوان من آخر اتصال بين الطائرة والبرج أُطلق على الطائرة صاروخان سطح جو من سفينة الولايات المتحدة فنسنس ، أحدث سفينة بحرية من الناحية التكنولوجية . وسقطت الطائرة في إحداثيات تقترب من ٢٦٤٣ شمالا و ٥٦٠٣ شرقا ، فوق البحر الإقليمي لجمهورية إيران الإسلامية . وقد اصيبت الطائرة وهي في وسط الممر الجوي ٥٩ .

واستنادا إلى هذه الوقائع التي يسهل التحقق منها ، فإن سفينة الولايات المتحدة فنسنس كان أمامها ما يزيد على ١٤ دقيقة - وليس أربع دقائق كما يزعم المسؤولون الأمريكيون - معرفة مسبقة بأن الهدف كان طائرة مدنية في رحلة منتظمة من بندر عباس إلى دبي .

اسمحوا لي الآن أن استعرض بإيجاز ردود الفعل التي تلت ذلك والتفسيرات التي قدمها المسؤولون في الولايات المتحدة بعد وقوع هذه الاحداث . إن جميع الحجج التي ساقها القادة العسكريون والسياسيون في الولايات المتحدة سعت إلى تبرير القرار الذي اتخذه قائد السفينة الأمريكية فنسنس في إطار الدفاع عن النفس وحماية السفينة وطاقمها .

والسبب الذي يُوحى به لإسقاط الطائرة من قبل رئيس الولايات المتحدة وكذلك الأدميرال كراو ، رئيس الأركان المشتركة في الولايات المتحدة هو أن الطائرة كانت قد بدأت تهبط نحو السفينة الحربية الأمريكية . كما زعم المسؤولون الأمريكيون أن الطائرة خرجت عن مسارها العادي ، وأنها لم تكن تعطي الإشارات الصحيحة ، وأنها لم تستجب للتحذيرات . ويزعم المسؤولون الأمريكيون أن هذه الأسباب الأربعة بالاقتران مع الاشتباك السابق لسفينة الولايات المتحدة فنسنس وطائراتها العمودية مع قوارب

الدورية الإيرانية اجبرت سفينة الولايات المتحدة فنسنس على أن تطلق صاروخين - فيما يزعمون بأنه دفاع عن النفس - وأن تسقط طائرة الركاب .

لنفند الآن هذه الحجج واحدة واحدة . وهذا سأحاول تفنيد الحجج التي ساقها المسؤولون الامريكيون من خلال أقوالهم وتصريحاتهم المتناقضة .

زعم الأدميرال كراو في حديثه يوم الاحد ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"لدينا بالفعل دلائل على أن الاشخاص الذين كانوا على ظهر السفينة اعتقدوا أن الطائرة لم تكن فحسب في اتجاه زاوٍ مستقر بل انها زادت من ارتفاعها وكانت تخفض من ارتفاعها بينما كانت تقترب من السفينة" .

ومع ذلك فإن اعترافات سفينة حربية أمريكية أخرى قوضت دعائم ما بدا أنه حجة لا سبيل لدحضها قدّمها أكبر قائد عسكري في الولايات المتحدة . فوفقا لما نشرته صحيفة "واشنطون بوست" بتاريخ ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"تلقى البنتاغون تقريرا بعد الحادث من سفينة أخرى" - سفينة الولايات المتحدة سيدز - "في المنطقة جاء فيه أن الطائرة الايرانية كانت تزيد من ارتفاعها قبل أن تصاب" .

دعونا ننتقل الآن بإيجاز الى الزعم الامريكي بأن الرحلة ٦٥٥ انحرفت عن مسارها . زعم الأدميرال كراو بعد المأساة أن "الطائرة المشتبه فيها كانت تطير خارج الممر الجوي التجاري المخصص" .

ومع ذلك ذكرت صحيفة "واشنطون بوست" بتاريخ ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ أن الزعماء الامريكيين ، خارج حملة العلاقات العامة التضليلية التي يقومون بها ، يسلمون فيما بينهم بأن قصتهم الخاصة بانحراف الطائرة عن مسارها العادي اختلاق متعمد . يقول لي اسبين رئيس لجنة الخدمات المسلحة في مجلس النواب :

"إن المسؤولين في البنتاغون أبلغوا زعماء مجلس النواب يوم أمس أن الطائرة الإيرانية لم تكن خارج الممر الجوي التجاري كما ذكر أصلا الأدميرال كراو يوم الاحد" .

وفي ظل هذه الظروف ، عندما تضيع أرواح ٢٩٠ من الركاب الابرياء بهذه الوحشية وعلى هذا النحو الفاجع ، فإن الدرجة الدنيا للكرامة الإنسانية والنزاهة تجبر المذنب على أن يشعر بشيء من الندم . ومع ذلك شهد العالم عجرفة ولا مبالاة وحملة من الاكاذيب في أول رد فعل للحكومة الامريكية وكان الهدف الوحيد لذلك هو تبرير ذلك العمل الوحشي بأي ثمن .

هناك قصة أخرى اختلقت لتضليل الرأي العام العالمي هي ما زعمه مسؤولو الولايات المتحدة من أن الطائرة لم تكن ترسل الإشارات الصحيحة . وقد زعم الادميرال كراو في ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ أن "هناك اشارات الكترونية على السفينة فنسنس جعلتها تعتقد أن الطائرة من طراز اف - ١٤ ..." .

وبعد ورود معلومات من مصادر أخرى تجعل من الواضح أن الرحلة ٦٥٥ كانت ترسل الاشارات المدنية الصحيحة ، غيرت وزارة الدفاع الامريكية قصتها ، زاعمة أن الطائرة كانت تصدر إشارات مشوشة . قال المتحدث باسم وزارة الدفاع ، السيد هوارد بتاريخ ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"إن الطائرة الإيرانية كانت تستعمل شبكة آي . اف . اف بأسلوبين . كانت ترسل إشارات على الموجة - ٣ التي تستخدم في الطائرات الحربية والمدنية على السواء . كما كانت تبعث بإشارات على الموجة العسكرية ، الموجة - ٣" .

وفي الوقت نفسه ، كان مسؤولون آخرون في نفس الوزارة يقدمون للكونغرس الأمريكي قصة أخرى . وقد ذكرت صحيفة "نيويورك تايمز" في ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، نقلا عن السيد لس اسبين ، عضو الكونغرس :

"إن المسؤولين في وزارة الدفاع ليسوا متأكدين مما إذا كانت مجموعتا الإشارات قد صدرت عن طائرة مدنية . وقال إن المسؤولين اعترفوا عند استجوابهم بأنه من الممكن أن تصدر الإشارة العسكرية عن طائرة أخرى" (نيويورك تايمز ، ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، ص ١ الف ، العمود الاول) .

أخيرا ومما يثبت عدم صحة هذه القصة ، ما ذكرته صحيفة "واشنطن بوست" في ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"إن الفرقاطة سيدن التي تعمل بالقرب من السفينة فنسنس التقطت رسائل من الطائرة على القناة مود ٣ ولم تكن هناك أية دلائل على بث إشارات على الموجة العسكرية" .

ورغم أن سلاح الطيران الإيراني لم يكن يقوم بعمليات تنفذها طائرات اف - ١٤ في صباح ذلك الاحد التعيس في خليج هرمز أو بالقرب منه ، يمكن أن نلاحظ أن الخبراء العسكريين الذين يعرفون طائرات اف - ١٤ وقدراتها يرون أن هذه الطائرات لا يمكن أن تمثل أي خطر كبير على السفينة فنسنس أو أي هدف بحري على الإطلاق . إن المقاتلات اف ـ ١٤ ، كما ينبغي أن يكون معروفا تماما للأمريكيين الذين صنعوا هذه الطائرات ، مصممة للهجوم الجوي وليست مصممة للقيام بعمليات برية . ودعونا نقتبس من مسؤول في صناعة الطيران ، كما ورد في صحيفة "نيويورك تايمز" في ٧ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"إن الشيء الوحيد الذي يمكن أن تسقطه الطائرة اف - ١٤ على الارض أو المياه هو قنبلة عشوائية . وبلغة الطيران إن هذا النوع من القنابل يفتقر الى آلية التوجيه التي يتمتع بها الصاروخ ، وتلك القنابل لا يمكن أن تصيب هدفها إلا إذا أحسن الطيار تصويبها تماما" .

وربما كان أكثر الحجج بطلانا الحجج التي قدمها المسؤولون الامريكيون تبريرا لجريمتهم التي لا يمكن تفسيرها بزعمهم أن الطائرة لم تستجب للتحذيرات المزعومة التي وجهتها السفينة الحربية . وقد قال الاميرال كراو ، في حديثه للصحفيين في ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"لقد تم توجيه تحذير على الموجات العسكرية والمدنية ابتداء من الساعة ١٠/٤٩ صباحا . وقد تكرر هذا الإجراء مرات عديدة ، ولكن الطائرة لم تستجب مطلقا ولم تغير مسارها" .

وبينما نرى أن كل الشواهد المتاحة ، بما في ذلك مدونات للاحاديث التي قرأتها عليكم مسبقا ، توضح أن الطيار لم يتلق أي تحذير ، ذكر الكثيرون انه في مثل هذه الرحلة الروتينية القصيرة جدا لم يكن مطلوبا من الطيار أن يراقب الموجة المدنية التي تعمل في حالات الطوارئ . وفضلا عن ذلك ، نظرا لان السفينة لم تحدد الهدف الذي وجهت اليه تحذيراتها المزعومة ، فإن قائد الطائرة المدنية في رحلة روتينية يجب ألا يتوقع منه أن يعتبر هذه التحذيرات موجهة اليه نفسه . ووفقا لما ورد في صحيفة "نيويورك تايمز" في ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"ذكر المسؤولون في منظمة الطيران المدني الدولية أن الوكالة تطلب الى الطيارين المدنيين أن يراقبوا الترددات المدنية في الطيران لمسافات طويلة فوق الماء أو مناطق شاسعة وبعيدة مثل القطب .

"ولا تدخل رحلة مسافتها ١٢٥ ميلا فوق خليج هرمز في هذا النطاق" .

(نيويورك تايمز ، ٦ تموز/يوليه ١٩٨٨ ، ص ١١/ألف ، العمود الخامس)

ورغم كل شيء لنفترض جدلا أن زعم الولايات المتحدة بأن طائرة الركاب لم تستجب الى التحذيرات التي وجهتها اليها السفينة فنسنس ، وهي تحذيرات أصبحت روتينية بعد عمليات المضايقة التي تجاوزت العام . ومع ذلك ، ووفقا للمبادئ المقبولة في الطيران المدني الدولي ، يجب أن توجه رحلات الطيران في داخل منطقة ما من أي بلد سلطات الطيران المدني وحدها في ذلك البلد . وفضلا عن ذلك ، أي سلطة أدنى

أو قانونية يمكنها أن تقبل هجوما بالصواريخ على طائرة مدنية لم يكن مطلوبا منها ، وفقا للمبادئ المستقرة ، أن تراقب الموجة المذاعة عليها هذه التحذيرات ؟

كذلك ، فإن الجهد الذي قامت به السفينة الحربية لتحذير الطائرة قد أصبح موضع شك كبير ، لانه على سبيل المثال ، كما ذكرت صحيفة "واشنطن بوست" في ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ :

"لم يتضح السبب الذي منع السفينة الحربية من استعمال الموجة المدنية التي استخدمها الطيار للاتصال ببندر عباس" .

وهناك سؤال لا بد من بحثه بجدية ، وهو ما إذا كان قائد السفينة فنسنس قد حذر فعلا هدفه من أنه ينوي أن يطلق عليه الصواريخ ، أو ما إذا كانت السفينة قد اتخذت أي اجراء آخر لإيضاح نواياها بالنسبة للهدف ، أم أنها قد قررت ببساطة ، كما يتضح من الحالة ، أن تطلق نيرانها على هدف لم يكن معروفا على أقل تقدير .

وأخيرا ، إن أضعف التفسيرات الامريكية لإسقاط طائرة مدنية هو ما قدمه الاميرال كراو ، الذي زعم أن الطائرة كانت تنحدر باتجاه السفينة فنسنس في منطقة حربية ، بينما كانت تزيد من سرعتها البالغة ٤٥٠ ميلا في الساعة .

من الضروري أن نلاحظ أن المنطقة التي هوجمت فيها الطائرة تقع خارج إطار مناطق الحرب المعلنة بين المتحاربين . وهذه الحقيقة تشهد عليها حتى شركة لويدز في لندن . وفضلا عن ذلك ، وحيث أن الولايات المتحدة الامريكية - نتيجة لاعتبارات داخلية - لم تعلن أية منطقة في الخليج الفارسي منطقة حرب ، فإن منطق التبرير الامريكي يصبح أكثر خطأً .

وعلاوة على ذلك ، إن المنطقة لا تعتبر منطقة حرب من وجهة نظر الطيران المدني الدولي ، وهذا القول تؤكده كل المذكرات الموجهة لرجال الطيران . ولنفس السبب ، وحتى الطريق الجوي أمبر ١ ، الذي يمر عبر نفس المنطقة ، هو من أشد الطرق الجوية ازدحاما في المنطقة ، إذ تستعمله عشرات الطائرات يوميا ، بما فيها طائرات أمريكية .

وبالاضافة الى ذلك ، ذكر بعض المسؤولين الامريكيين أنه لما كانت أعمال عسكرية قد وقعت فما كان ينبغي أن تجرى أية عمليات مدنية في الجو . ومع الاسد ، ونتيجة للوجود الامريكي ، أصبحت الاعمال العسكرية في الخليج الفارسي روتينية على سطح المياه وفي الارتفاعات المنخفضة من الجو . وحيث أن السفن الحربية الامريكية منتشرة في كل الخليج الفارسي وبحر عمان ، فإن مثل هذه المواجهات يحتمل حدوثها في أي مكان . ومع ذلك ، ينبغي ملاحظة أن الارتفاع الادنى للطريق الجوي كان أعلى من ارتفاع العمليات العسكرية ، مما يسمح بعمليات الطيران المدني عند الارتفاعات الآمنة المحددة .

وقد اتضح سابقا وفقا للسفن الامريكية الموجودة في المنطقة أن الطائرة كانت في الحقيقة في صعود . وبالاضافة الى ذلك تبين من المسافة التي قطعتها الطائرة في سبع دقائق أن السرعة لم تكن تزيد على السرعة المعتادة البالغة ٣٢٠ ميلا في الساعة .

والسؤال الذي يُطرح هو لماذا وضعت سفينة حربية نفسها في وسط طريق جوي مدني ؟ وفضلا عن ذلك ، من باب المفارقة أن تتوقع السفينة فنسنس ، بعد أن وضعت نفسها في وسط طريق جوي للطيران المدني ، أن تخرج الطائرة عن الممر وألّا تتجه اليها .

وزعم المسؤولون الامريكيون أيضا أن عملية إسقاط الطائرة وقعت أثناء الاعمال العدائية التي شنتها زوارق الدورية الايرانية . وهذه قصة ملفقة لتبرير عمل لا يمكن تفسيره في ظل أية ظروف . ويتبين بوضوح من التفحص الدقيق لمزاعم المسؤولين الامريكيين فيما يتعلق بهذه المواجهة أن القوات الامريكية لم تكن البادئة بالاعمال العدائية فحسب بل كانت أيضا مشتركة في سلسلة من أعمال العدوان المتعمد على جمهورية إيران الاسلامية .

وفي هذا الصدد قال الرئيس ريغان في رسالته الموجهة الى كونغرس الولايات المتحدة ما يلي :

"في ٣ تموز/يوليه استجابت السفينة مونتغمري لاشارة استغاثة صادرة عن ناقلة دانمركية كانت تتعرض لهجوم تقوم به زوارق ايرانية صغيرة وأطلقت طلقة تحذيرية أدت الى انفضاض الهجوم . وبسبب الدلائل التي تشير الى تجمع اثني عشر زورقا ايرانيا صغيرا لمهاجمة السفن التجارية ، أرسلت السفينة فنسنس طائرة عمودية من طراز مارك ٣ لامبس في دورية استطلاعية في المجال الجوي الدولي لتقييم الوضع . وفي حوالي الساعة ١٠/١٠ بالتوقيت المحلي للخليج ، عندما وصلت الطائرة العمودية الى مسافة أربعة أميال بحرية ، أطلقت الزوارق الايرانية الصغيرة النيران عليها" .

ومرة أخرى دعونا نقبل قمة الرئيس ريغان على ما هي عليه . فمن الواضح أن طائرة عمودية تابعة لوحدة كانت مشاركة في أعمال عدائية ضد الزوارق الايرانية كانت تقترب من الزوارق بنوايا لا يمكن أن تكون ودية . لقد اقتربت لمسافة أربعة أميال من الزوارق الايرانية التي كانت في نطاق مرمى الطائرة العمودية . وعلاوة على ذلك ، ووفقا لما ذكرته صحيفة "صاندي تايمز" الصادرة في ١٠ تموز/يوليه ١٩٨٨ نقلا عن مقر اتصالات الحكومة البريطانية :

"ربما كانت المواجهة الأولية التي بدأت اطلاق النار صباح يوم الاثنين الماضي ناجمة عن اختراق الطائرات العمودية الأمريكية للمجال الجوي الايراني" .

إن رئيس الولايات المتحدة يلوم زوارق الدورية الايرانية لتصديها المزعوم لطائرات عمودية عسكرية محددة الهوية بصورة واضحة وتكن نوايا عدوانية تقترب الى مسافة أربعة أميال بل وتنتهك المجال الجوي الايراني . ولكنه يقر في نفس الرسالة ويؤيد إسقاط طائرة تجارية تحمل ٢٩٠ راكبا تحلق على بُعد تسعة أميال داخل المجال الجوي الايراني .

ويواصل الرئيس ريغان تبرير الهجوم على الزوارق الايرانية مستخدما نفس المنطق المعوج قائلا :

"أثناء اقتراب فنسنس ومونتغمري من مجموعة الزوارق الايرانية الصغيرة في حوالي الساعة ١٠/٤٢ بالتوقيت المحلي ، اتجهت أربعة زوارق على الاقل نحو السفينتين وبدأت تطبق عليهما . وعندئذ أطلقت السفينتان النيران على الزوارق الصغيرة ، فأغرقتا اثنين منها وأصابتا زورقا ثالثا" .

واذا كان لسفن الولايات المتحدة من وجهة النظر الأمريكية الحق في أن تقترب عمدا وبنوايا عدائية واضحة من الزوارق الايرانية التي تقوم بدوريات في داخل المياه الاقليمية لجمهورية ايران الاسلامية ، فلماذا تحاول حكومة الولايات المتحدة اذن أن تبرر إطلاق النار على هذه الزوارق التي لم تفعل ، على أسوأ تفسير ، أكثر من اتباع نفس السلوك ؟ إن الاختلاف الواضح بأن إحدى المجموعتين كانت تعمل داخل مياهها

الاقليمية بينما كانت المجموعة الاخرى تعمل على بعد آلاف الاميال من شواطئها لا يمكن إغفاله .

ومن الواضح منذ بداية المواجهات أن السفن الحربية التابعة للولايات المتحدة تكن لزوارق الدوريات الايرانية العاملة داخل المياه الاقليمية الايرانية نية عدوانية . ولذلك لا يمكن اعتبار إغراق السفن الايرانية إلاّ عملا عدوانيا مدبرا ضد السلامة الاقليمية لجمهورية ايران الاسلامية .

لقد دحضنا بالاعتماد فقط على المعلومات التي قدمها المسؤولون الامريكيون الحجج التي ساقتها حكومة الولايات المتحدة لتُصور للعالم أن إسقاط طائرة الرحلة ٦٥٥ للخطوط الجوية الايرانية وقتل ٢٩٠ من الركاب الابرياء عمل من أعمال الدفاع عن النفس التي لها ما يبررها . اذن ما الذي حدث لحجة الدفاع عن النفس التي ساقتها واشنطن ؟ ما الذي كانت تدافع السفينة الحربية فنسنس عن نفسها ضده ؟ هل كانت تدافع ضد الرحلة المنتظمة لطائرة إيرباص النفاثة التي تحمل ٢٩٠ راكبا وأفراد طاقمها ، وتطير داخل ممر مدني معترف به دوليا بينما كانت تصعد الى الارتفاع المحدد لها ؟ هذا بالقطع دليل واضح وسافر على الافلاس الاخلاقي لصانعي السياسة في واشنطن . لقد كان حكم السفينة الحربية فنسنس حكما جبانا وشنيعا ، وهو بدوره ناجم عن سياسة متعجرفة وعدوانية .

إن الدليل الذي قدمه المسؤولون الامريكيون أنفسهم يشير بوضوح الى أن قوات الولايات المتحدة بدأت الاعمال العدوانية في ٢ و ٣ تموز/يوليه ١٩٨٨ بهدف واضح هو القيام بعدوان غير مستفز على السلامة الاقليمية لجمهورية إيران الاسلامية .

وفضلا عن ذلك ، تشير كل الشواهد المتوفرة إلى أن إسقاط الطائرة المدنية الإيرانية التي كانت تقوم برحلة منتظمة معروفة للسفن الحربية الامريكية ، وتستخدم طريقا جويا دوليا مدنيا وترمل الإشارات التي تحددها بصفتها طائرة مدنية ، لا يمكن أن يكون خطأ . ويقينا أن الفرق الهائل في المظهر والحجم والوزن ونمط الطيران بين الطائرة من طراز إيرباص والطائرة من طراز إف ١٤ ، التي لا يتجاوز حجمها ربع طائرة إيرباص ، يجعل من غير المعقول الزعم بأنه كان هناك خلط بين الطرازين . بل إن سير الاحداث أثناء ذلك اليوم يوضح بجلاء أن السفن الحربية الأمريكية في المنطقة كان لديها نوايا عدوانية واضحة أدت إلى مذبحة راح ضحيتها ٢٩٠ بريئا .

وحتى إذا قبلنا الحجة الأمريكية بأن هذه كانت حادثة عارضة ، فإن ذلك لا يقلل من المسؤولية الكبرى التي تقع على عاتق الولايات المتحدة . ومن الواضح أن صانعي السياسة الأمريكية ، بمنحهم هذه السلطات الواسعة لضباط البحرية الأمريكية في الخليج الفارسي ، وبالنظر إلى الحالة الصعبة القائمة هناك نتيجة لوجودهم ، كانوا على علم كامل بحتمية حدوث مثل هذه المأساة ولم يفعلوا شيئا لمنع وقوعها . وفي الوقت الذي يقلل فيه الزعم بالطبيعة العارضة للمأساة من العبء على الضباط الموجودين في الخليج الفارسي ، فإنه يضاعف بالتالي مسؤولية القادة السياسيين والعسكريين الأمريكيين الذين أعطوا التعليمات . ومن الضروري أن نشير إلى أنه وفقا للتقارير الأولية ، تلقى قائد السفينة تفويضا عندما كانت الطائرة على بعد ٢٠ ميلا ، مما يوضح أيضا عدم احترام إدارة الولايات المتحدة المتعجرف لحياة الإنسان .

واليوم يواجه مجلس الأمن مأساة لم يسبق لها مثيل في تاريخ الهجمات المسلحة التي تشن ضد الطائرات المدنية ، وهي مأساة يمكن أن تؤدي إلى تعطيل حرية الطيران المدني في الخليج الفارسي وفي جميع أرجاء العالم ، وهي مأساة تهدد سلطة وسلامة المعايير الدولية التي تحمي الطيران المدني الدولي . وبناء على ذلك يتعين على مجلس الأمن أن يتخذ موقفا واضحا قاطعا فيما يتصل بهذا الانتهاك لابسط القواعد المقبولة عموما للقانون الدولي .

ووفقا للفقرة الرابعة من المادة الثانية من ميثاق الامم المتحدة ، يمتنع أعضاء الهيئة جميعا في علاقاتهم الدولية عن استعمال القوة أو التهديد باستخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأية دولة . ويتعين على الدول الاعضاء أيضا أن تحجم عن أي إجراء قد يعرض السلم والامن الدوليين للخطر . وبالتالي ، فإن هذا العمل الفظيع الذي ارتكبته إدارة الولايات المتحدة الامريكية ضد طائرة مدنية في المجال الجوي لجمهورية إيران الإسلامية وفي الطريق الجوي أمبر ٥٩ المحدد والمعروف دوليا ، يمثل انتهاكا واضحا لمبدأ عدم استعمال القوة في العلاقات الدولية فضلا عن أنه إنكار صارخ لحرمة السلامة الإقليمية لدولة عضو في الامم المتحدة .

وهذا العمل الإجرامي هو أيضا مثال نمطي على العدوان المنصوص عليه في المادة ٣ (ب) ، من تعريف العدوان الذي اعتمدته الجمعية العامة في عام ١٩٧٤ (قرار الجمعية العامة ٣٣١٤ (د - ٢٩) ، المرفق) . ومن هنا فإن استعمال دولة للقوة المسلحة ضد السلامة الإقليمية لدولة أخرى يعتبر عملا من أعمال العدوان . ومن الضروري أن نذكر بأن الفقرة ٤ من قرار الجمعية العامة ٣٣١٤ (د - ٢٩) تنص على أن مجلس الامن يتعين عليه أن يطبق ذلك التعريف وفقا لميثاق الامم المتحدة .

وبالإضافة إلى هذه الاحكام ، فإن العمل الذي أقدمت عليه الولايات المتحدة انتهاك واضح للالتزام المعترف به دوليا والمنبثق عن روح ونص اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٤٤ لضمان أمن الطيران المدني الدولي فضلا عن سلامة وانتظام الرحلات الجوية وسلامة الركاب وطاقم الطائرة . وإن المادة ٤٤ من هذه الاتفاقية ، في الوقت الذي تحدد فيه الاهداف التي تسعى إلى تحقيقها منظمة الطيران المدني الدولية من أجل التطوير التدريجي للامور الخاصة بسلامة وأمن الطيران المدني في العالم كله ، فإنها تؤكد أيضا على الاهمية المعلقة على تحقيق وتعزيز سلامة الطيران وكذلك تيسير الملاحة الجوية الدولية . كما أن المرفق الثاني لاتفاقية شيكاغو الذي يحظى بقبول عالمي ، يؤكد على حتمية حماية سلامة الطيران المدني الدولي ، ولا سيما الحظر الكامل للجوء إلى استعمال القوة ضده . وهدف اتفاقية شيكاغو المتمثل في حماية الطيران المدني

الدولي من أعمال العدوان يحظى بتأييد واسع النطاق في المجتمع الدولي الذي كان رد فعله قويا ضد كل انتهاك لهذه القاعدة الاساسية من قواعد القانون الدولي .

لقد أدان المجتمع الدولي بقوة الحوادث السابقة للهجمات ضد الطائرات المدنية . ولقد درس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية وجمعيتها العامة هذه القضية ، وبالرغم من وضوح القواعد ذات الصلة ، اقترحت إجراءات للدهوض بالقواعد والانظمة الموجودة حاليا بغية منع أي سوء تفسير ممكن للقانون الدولي العرفي الذي يحمي الطيران المدني .

ونتيجة للجهود التي بذلتها منظمة الطيران المدني الدولية ، اعتمد تعديل إضافي ، وهو المادة ٣ (مكرر) ، في شكل بروتوكول منفصل ، في ١٠ أيار/مايو ١٩٨٤ بتوافق الآراء في دورة استثنائية للجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولية شارك فيها ١٠٢ بلد ، ووفقا للفقرة ١ من تلك المادة الجديدة :

"تعترف الدول المتعاقدة أنه يجب على كل دولة أن تحجم عن اللجوء إلى استعمال الاسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء تحليقها وأنه في حالة الاعتراض يجب ألا تكون أرواح الافراد الموجودين على متن الطائرة وسلامة الطائرة عرضة للخطر" .

ومن الجدير بالذكر إصرار الولايات المتحدة على تدوين أحكام المادة ٣ (مكرر) من اتفاقية شيكاغو التي تشكل الآن جزءا مقبولا عالميا من القانون الدولي العرفي .

إن رد فعل المجتمع الدولي إزاء مثل هذه الاحداث قد أرسى سابقة قوية تقضي بأن عمل الحكومة الامريكية المتمثل في مهاجمة طائرة مدنية وقتل ٢٩٠ بريئا هو بغير شك عمل إجرامي وانتهاك خطير لقواعد ومبادئ القانون الدولي .

وبناء على ذلك لا يمكن لمجلس الامن إلا أن يدين الولايات المتحدة لإسقاطها الطائرة المدنية التابعة لجمهورية إيران الإسلامية دون أي مبرر . وأي شيء يقل عن هذه الإدانة الواضحة سيكون تأكيدا واضحا لعدم احترام حياة الإنسان والركاب الابرياء ، بما في ذلك ما يزيد على ١٠٠ إمرأة وطفل قتلوا في هذه المأساة .

إن اتخاذ موقف واضح من جانب المجتمع الدولي ومجلس الأمن بصفة خاصة ، أمر حتمي أيضا من وجهة نظر أخرى . ففي عصرنا الحالي ان ضمانات كثيرة لحماية أرواح المدنيين فقدت تقريبا قيمتها لأن المجتمع الدولي لم يدن بوضوح وعلى نحو لا لبس فيه انتهاكات هذه القواعد والمبادئ . والآن ، إذ يواجه مجلس الأمن نوعا جديدا من التهديد ضد السكان المدنيين ، من اللازم أن يتخذ المجتمع الدولي تدابير فعالة حتى لا تفقد أحكام اتفاقية شيكاغو لحماية الملاحة المدنية الدولية مصداقيتها . إن عدم اتخاذ اجراء فعال من جانب مجلس الأمن ضد هذا العمل الذي يمثل مظهرا واضحا للإهمال المتعمد لأرواح المدنيين لا يمكن تبريره أبدا ، وسيبقى عارا في تاريخ مجلس الأمن .

ينبغي للمجتمع الدولي أن يطالب الولايات المتحدة بأن تنهي مرة واحدة والى الأبد محاولاتها تبرير ذبحها غير الإنساني لركاب الرحلة رقم ٦٥٥ للخطوط الجوية الايرانية المدنيين الأبرياء بأنه عمل من أعمال الدفاع عن النفس . إن هذه الحجة تتناقض مع المنطق والانسانية والقانون الدولي . فوفقا للمادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة ، لا حق في اللجوء الى استخدام القوة للدفاع عن النفس إلا للدولة التي تتعرض لهجوم مسلح . وبعبارة أخرى ، يعترف الميثاق بأن أعمال الدفاع عن النفس لا يمكن اللجوء اليها إلا استجابة لهجوم مسلح مسبق وليس استجابة لانتهاكات أخرى للقانون الدولي . والواقع إن التدابير الوقائية قبل حدوث هجوم مسلح لا يمكن تبريرها بأنها أعمال الدفاع عن النفس ، بل إن هذه الاجراءات لا تعتبر إلا خرقا صارخا لمبدأ عدم استخدام القوة في العلاقات الدولية . وبالتالي ، ووفقا لمبادئ القانون الدولي المستقرة ، فان العمل الاجرامي الذي قامت به الولايات المتحدة بمهاجمة طائرة مدنية لا يمكن تبريره أبدا تحت مصطلح "الدفاع عن النفس" ، وخصوصا أن هذه الطائرة المدنية لم يكن لديها حتى امكانية شن هجوم .

وبالاضافة الى ذلك ، فان المسؤولين في الولايات المتحدة ، بمحاولة تبرير هذا العمل الفظيع بقناع الدفاع عن النفس ، يتخذون خطوة خطيرة ، إذ يتيحون لآخرين اللجوء الى نفس التبرير في حوادث مماثلة . وفي هذه الحالة ، ستصبح حرية الملاحة

المدنية وسلامتها حلما بعيد المنال . ومن هنا فان من واجب مجلس الامن أن يرفض تلك الحجج ليس بسبب توفر الشواهد التي أشرت اليها فقط ولكن أيضا احتراما للمادة ٥١ من الميثاق واهتماما بحرية الملاحة المدنية .

وإذ نأخذ بعين الاعتبار عدد رحلات الطيران المدني في الخليج الفارسي ، فان مجلس الامن يواجه أيضا تحديا آخر . لنفترض جدلا أن القصة الامريكية صحيحة . فاذا كانت أكثر السفن الحربية الامريكية تطورا في الخليج الفارسي قد عجزت ، كما يزعم ، عن التمييز بين طائرة إيرباص وطائرة إف ـ ١٤ فالسؤال الذي ينبغي أن نسأله هنا هو ما إذا كان ينبغي أن نتوقع مزيدا من الاحداث الخطيرة تسببها سفن حربية أمريكية أقل تطورا في المنطقة . فعندما يصيب الذعر أكثر السفن الحربية الامريكية تطورا إزاء الامكانية البعيدة لوجود طائرة إف ـ ١٤ ـ التي لا يمكن بأي حال من الاحوال كما قلت من قبل أن تشكل تهديدا خطيرا لهدف على السطح ـ فتقوم بإطلاق النيران على هدف غير محدد ، ألا يمكننا أن نتوقع من السفن الحربية الاقل تطورا أن تعتبر خطأ الطائرات النفاثة التجارية الاصغر من الإيرباص طائرات نفاثة مقاتلة ربما تكون أكبر من إف ـ ١٤ ؟ ألا يعني ذلك أننا ننتظر ببساطة مزيدا من المآسي وضياع عدد آخر من الارواح البريئة ؟

إن قواعد الاشتباك التي وضعتها الحكومة الامريكية لقواتها في الخليج الفارسي تقضي باتخاذ ما يسمى بتدابير دفاعية ضد الاهداف "العدائية" قبل أن تتعرض هذه القوات للهجوم ، وهو موقف يتعارض على نحو مباشر مع القواعد المقبولة في القانون الدولي ، وبصفة خاصة مع المادة ٥١ من ميثاق الامم المتحدة . ومن المهم أن نلاحظ أنه بعد جريمة اسقاط الطائرة رقم ٦٥٥ للخطوط الجوية الايرانية أعلنت حكومة الولايات المتحدة الامريكية على نحو متعجرف تماما أنها لا تفكر في اجراء أي تعديل لقواعد الاشتباك هذه .

يجب على مجلس الامن أن يتخذ تدابير فورية لإجبار الولايات المتحدة على التخلي عن هذه العقلية الحربية المتغطرسة في الخليج الفارسي ، وإلا ، فان أحداثا مماثلة

حتى بطريق الخطأ يمكن أن تحدث على نحو متواتر . ومن المؤكد أن التدابير التي أشرنا اليها من قبل في بياننا سيكون لها أثر مؤقت ، ولا ينبغي أن تعتبر كافية لمعالجة السبب الجذري للتوتر وعدم الاستقرار في الخليج الفارسي . ومنذ بداية سياسة الولايات المتحدة المتمثلة في ارسال أكبر أساطيلها البحرية الى الخليج الفارسي ، يشهد المجتمع الدولي المآسي وزيادة حدة التوتر وزيادة عدم الاستقرار في هذا الممر المائي المتفجر .

لقد أعلن المسؤولون في حكومة الولايات المتحدة بصوت عال ، منذ أوائل السنة الماضية ، أن هدف الوجود الأمريكي في الخليج الفارسي هو حماية الملاحة التجارية والمحافظة على حرية الملاحة في المياه الدولية . وهذا الزعم لا أساس له بسبب مسؤولية الدول الساحلية ، وليس الدول الغريبة ، عن الحفاظ على الأمن ؛ وهو غير مقبول أيضا بسبب النتائج والآثار المترتبة على وجود القوات الأمريكية في المنطقة . وينبغي أن نضيف أن وجود هذه القوات لم يؤد الى تحقيق الأمن في المنطقة وأدى أيضا الى تصعيد التوتر . إن احصاءات الهجمات على الملاحة التجارية في الخليج الفارسي توضح بجلاء أن هذه السياسة فشلت فشلا ذريعا في تحقيق أهدافها المعلنة . فعدد السفن التي هوجمت في الخليج الفارسي تضاعف منذ تموز/يوليه الماضي ، كما تزايد العنف وتزايدت أعداد الخسائر في الأرواح .

والواقع ما كان يمكن للمرء أن يتوقع شيئا آخر ، فعندما تقرر دولة عظمى أن تفرض نفسها على منطقة الى جانب طرف واحد في الصراع يتضح للجميع أنه لن يكون في مقدورها أن تحمي مبدءا من مبادئ القانون الدولي . لقد كانت سياسة الولايات المتحدة في الخليج الفارسي ، في الواقع ، محاولة تسمح لطرف من طرفي الصراع بأن يقوم بهجمات على السفن التجارية في ظل حماية السفن الحربية الامريكية ، بينما تحاول ، في الوقت نفسه ، منع الطرف الآخر من اتخاذ إجراءات مشروعة للدفاع عن مصالحه الحيوية ، مكررة بذلك انتهاكها للحقوق السيادية لجمهورية إيران الاسلامية . ولا يمكن تعريف هذه السياسة تعريفا معقولا بأنها سياسة تأمين لحرية الملاحة في الخليج الفارسي .

حتى إذا قبل المرء زعم الولايات المتحدة على سبيل الجدل ، فإن الوجود الواسع النطاق للقوات الامريكية التي تضم العشرات من السفن الحربية والمدمرات لا يتناسب مع شدة الاخطار التي يزعم أنها موجودة في المنطقة . وفي الواقع أن وضع العشرات من السفن الحربية في منطقة بحرية محدودة مثل الخليج الفارسي يؤدي آليا الى مزيد من المواجهات ، وتصعيد التوتر .

واذا ما قبلنا الحجة غير المقبولة التي تسوقها الولايات المتحدة بأن هجوم سفينة الولايات المتحية "فنسنس" على الطائرة الايرانية كان خطأً ، يتبادر على الفور هذا السؤال ، وهو ألم يكن وقوع هذه المأساة وضياع أرواح ٢٩٠ من المدنيين الابرياء نتيجة للوجود الذي لا مبرر له للقوات الامريكية في المنطقة ؟ وهل استمرار وجود هذه القوات لا يملأنا بالخوف من تكرار هذه المآسي في المستقبل؟

في هذا المنعطف أود أن أذكر في إيجاز شديد الآثار القانونية المعاكسة المترتبة على الوجود الامريكي في الخليج الفارسي .

يتعارض وجود قوات الولايات المتحدة في منطقة الخليج الفارسي وبحر عمان مع الحياد الذي تدعيه إدارة الولايات المتحدة بالنسبة للحرب المفروضة . وتعترف مبادئ القانون الدولي العرفي المقبولة عالميا بحقوق الدول المتحاربة ، وتصف الحقوق

والالتزامات المحددة للدول المحايدة . وعلى سبيل المثال فإن للدولة المتحاربة الحق في أن تفتش وتزور السفن التابعة للدول المحايدة في أعالي البحار . وفضلا عن ذلك ، لا ينبغي للدولة المحايدة أن تتصرف على نحو يعتبر انحيازا لطرف من الاطراف المتحاربة .

إن وجود السفن الحربية للولايات المتحدة في المنطقة ، والمضايقات المستمرة التي تقوم بها ضد السفن البحرية الايرانية تفرض قيودا معينة على ممارسة جمهورية إيران الاسلامية للحق المعترف به عالميا في تفتيش وزيارة السفن المشكوك في أنها تحمل سلعا تعزز القوة العسكرية للعدو . والواقع أن الولايات المتحدة ، من خلال وجودها ، وإفسادها لممارسة حق تفتيش وزيارة السفن ، قد عززت المعتدي ، وانتهكت حيادها . ومن الواضح أن إدارة الولايات المتحدة لا يمكن أن تزعم أنها مسؤولة ، من طرف واحد ، عن حفظ السلم والامن الدوليين .

إن وجود بحرية الولايات المتحدة في الخليج الفارسي وبحر عمان يتعارض مع المبدأ الاساسي للعلاقات الدولية ألا وهو مبدأ احترام السيادة والاستقلال السياسي ، وسلامة الاراضي ، فضلا عن المساواة في السيادة بين الدول ، وهي المبادئ المتجسدة في المادتين الاولى والثانية من ميثاق الامم المتحدة . إن السفن الحربية الامريكية في أكثر من مناسبة ، وفيما يتعارض مع اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ التي تعترف بمبدأ سيادة الدولة الساحلية على مياهها الاقليمية ، قد دخلت المياه الاقليمية الايرانية ، منتهكة بذلك سيادة ووحدة أراضي جمهورية إيران الاسلامية . وفي هذا الصدد ، فإن جمهورية إيران الاسلامية قد احتجت رسميا ومرارا على هذه الانتهاكات للقانون الدولي عن طريق قسم رعاية شؤون الولايات المتحدة في طهران ، وعممت مذكرات احتجاجها بوصفها وثائق لمجلس الامن .

وفي مناسبات كثيرة حذرت السفن الحربية الامريكية طائرات الدورية التابعة للقوة البحرية الايرانية ، وكذلك طائرات التفتيش والانقاذ ، والطائرات العمودية داخل المجال الجوي لجمهورية إيران الاسلامية مانعة إيران من ممارسة حقها السيادي .

وفي انتهاك لأحكام اتفاقية شيكاغو المتعلقة بالسيادة المطلقة للدول على مجالها الجوي أصدرت القوات الأمريكية تحذيرات للطائرات الايرانية التي تحلق فوق أراضي جمهورية إيران الاسلامية حتى تبقى بعيدة بمسافة عشرة أميال عن السفن الحربية الأمريكية الموجودة بالقرب من المياه الاقليمية لبلادنا ، بل وحتى في داخلها ، بينما لا يمكن لمثل هذا التدخل أن يقع حتى في أعالي البحار .

وقد سجلت أمثلة كثيرة على اعتراض الطائرات المدنية . ونقدم مثالا واحدا ، ففي الرسالة المؤرخة في ٢٨ كانون الثاني/يناير ١٩٨٨ (S/19460) احتجت جمهورية إيران الاسلامية على اعتراض طائرة ركاب إيرانية في رحلتها من طهران الى دبي من قبل القوات البحرية الأمريكية في الخليج الفارسي . وفضلا عن ذلك فإن مضايقة الطائرات المدنية ، الأمر الذي يعرض للخطر حياة الركاب المدنيين ، من الأمور التي احتجت عليها دول أخرى في الخليج الفارسي . ووفقا لما ذكرته صحيفة "واشنطن بوست" في ٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ فإن سفينة حربية أمريكية في الخليج الفارسي اعترضت طائرة مدنية ، مطالبة إيّاها أن تغير مسارها : "هذا الحادث الذي أثار احتمال وقوع صدام في الجو وقع في ٨ حزيران/يونيه [١٩٨٨] ، وحفز حكومة الامارات العربية المتحدة الى أن تقدم احتجاجا الى سفارة الولايات المتحدة في أبو ظبي" .

وعلاوة على ذلك ، فإن الطائرات الأمريكية قد انتهكت المجال الجوي الإيراني في مناسبات كثيرة لاعتراض طائرات الاستطلاع الايرانية ، وأنذرتها بتغيير مسارها .

لا يمكن لأي من مبادئ القانون الدولي وقواعده أن يبرر ، على الإطلاق ، الأعمال غير القانونية والقسرية للقوات الأمريكية في المنطقة إلاّ اذا قبلنا أن العلاقات الدولية في عالم اليوم إنما تستند الى القوة ، وأن قانون الغاب ينظم العلاقات بين الدول الأكبر والدول الأصغر . وفي ظل هذه الظروف تنتفي الحاجة الى وجود ميثاق الأمم المتحدة والاتفاقيات الدولية المختلفة .

إن وجود الأسطول الحربي الأمريكي الهائل في الخليج الفارسي وبحر عمان قد فرض مشكلات وقيودا على ممارسة الحقوق السيادية لجمهورية إيران الاسلامية بالنسبة لحقها وسيادتها في استغلال موارد الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة .

من الواضح أن الوجود العسكري الامريكي الكبير لم يجلب إلى شعوب المنطقة سوى زعزعة الاستقرار والموت والدمار ومخالفات القانون والتدخل والتوتر . وأصبحت سلامة الطرق البحرية وحرية الملاحة تتعرض للخطر على نحو متزايد ، كما تعرّضت للخطر سلامة الرحلات التجارية ، وانتهكت القوانين الجوية ، ووطئ قانون البحار بالاقدام ، وقُتل المئات من الرجال والنساء والاطفال الابرياء ، ولوّثت البيئة البحرية ، وخرقت سيادة جمهورية إيران الاسلامية واستقلالها السياسي ، وتعرّض السلم والامن في المنطقة للخطر ، وأضحى استعمال القوة أو التهديد باستعمالها وسيلة لتحقيق أهداف غير مشروعة ، وانتهكت القواعد والانظمة الدولية المتصلة بسيادة الدول المستقلة وحرمة أراضيها والمساواة في السيادة وكذلك مُثُل السلم والعدالة . وكل ذلك نتيجة للوجود الذي لا مبرر له للقوات الامريكية والاعمال غير الشرعية التي تقوم بها في المنطقة .

وفي الوقت الذي لا نرى فيه أن مجلس الامن على استعداد لمعالجة هذه الاعمال العدوانية الصارخة للولايات المتحدة على نحو موضوعي في الجلسات الحالية التي يعقدها ، فإننا نود ببساطة أن نعلن أن عدم اتخاذ الاجراءات اللازمة من جانب المجتمع الدولي قد أدى بالامريكيين إلى الاعتقاد بأنهم يمكن أن يواصلوا هذه الفظائع معتمدين فقط على أدلّة تخدم مصالحهم لا تستند إلى أي أساس ودون خوف من سخط المجتمع الدولي . ومن الجدير بالذكر أن نلاحظ أن الولايات المتحدة الامريكية لم تشعر على الاطلاق بأنها ملتزمة بتقديم أدلّتها المختلقة إلى المجتمع الدولي للتحقق منها وفحصها . بيد أنه مما يبعث على المزيد من الاسى أن هذا المجلس لم يحاول مطلقا القيام بهذا التحقق وبدلا من ذلك اختار أن يتجاهل أعمال العدوان الصارخة التي يرتكبها عضو دائم من أعضائه ضد السلامة الاقليمية لعضو من أعضاء الامم المتحدة .

لقد حان الوقت لينظر مجلس الامن نظرة أكثر موضوعية وجدّية إلى هذا التهديد الخطير الذي يتعرّض له السلم والامن الدوليان ولكي يجبر الولايات المتحدة والقوات الاجنبية الاخرى على مغادرة الخليج الفارسي . وسيكون أي اجراء يقلّ عن ذلك تخلّيا آخر عن المسؤولية التي يضطلع بها مجلس الامن ، الامر الذي لا يمكن أن يغتفر في ظل

الظروف الراهنة وبعد المذبحة المأساوية للركاب الابرياء على طائرة الرحلـــة ٦٥٥ الايرانية في الاسبوع الماضي .

وفضلا عن ذلك ، وكما اقترحت جمهورية إيران الاسلامية منذ سنوات عديدة ، ينبغي للأمم المتحدة أن تتخذ تدابير فعّالة لضمان حرية الملاحة المدنية - والآن الطيـــران المدني - في الخليج الفارسي ومنع انتشار الحرب المفروضة إلى بلدان أخرى فـــي المنطقة . ولقد قدّمت اقتراحا محددا بشأن الأمن الاقليمي في شهر أيار/مايـــو ١٩٨٦ ، وهو اقتراح جدير بالاهتمام البنّاء والجاد من جانب الامم المتحدة ودول المنطقـــة إذا ما كان الهدف منع حدوث تصعيد جديد للحالة المتوترة في الخليج الفارسي . ولقـــد استند هذا الاقتراح إلى المبدأ المقبول عموما والقائل بأن الأمن الاقليمي في الخليـــج الفارسي يتوقف على التفاهم المتبادل بين دول المنطقة وينبغي أن تحققه تلك الـــدول بأنفسها ودون أي تدخل أجنبي .

ولقد دعت جمهورية إيران الاسلامية أيضا قبل إرسال القوات العدوانية الأمريكية إلى منع أعمال العدوان في الخليج الفارسي . ومع ذلك ، كان الاعتبار الوحيد للولايـات المتحدة ولايزال فرض الضغوط على بلادي . كما ردّت جمهورية إيران الاسلاميـــة ردّا ايجابيا على اقتراحات الأمين العام الداعية إلى منع وقوع أعمال عدوانية في الخليـــج الفارسي . هذه الجهود ينبغي أن تستمر بمعزل عن جهود الأمين العام لتنفيذ خطته .

وإذا لم يستخدم أسوأ هجوم عسكري في التاريخ ضد طائرة مدنية كوسيلة قويـــة لتعزيز قواعد القانون الدولي القائمة والمتصلة بحماية الطيران المدني ؛ وإذا أتـــاح مجلس الأمن ، نتيجة لدوافع سياسية انتهازية ، طريقا يمكّن المذنبين من التخلص مـــن عواقب جريمتهم ؛ وإذا أخفقت الأمم المتحدة والاجهزة الدولية الاخرى في الاستجابة علـــى النحو المناسب للشواغل الخطيرة للرأي العام الدولي في أعقاب هذه المأســـاة ، فسيتعين عليّ أن أعلن بعميق الحزن والأسف أن كل راكب مدني ، صغيرا كان أم كبيـــرا ، سيتعرض لتهديد متزايد وخطير . وحينئذ سندفع جميعا ثمنا باهظا . وإذا كانت جمهوريـــة إيران الاسلامية هي التي دفعت الثمن اليوم فسيدفعه آخر غدا .

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : أشكر وزير خارجية جمهورية إيران الاسلامية على الكلمات الرقيقة التي وجّهها إليّ .

المتكلم التالي نائب رئيس الولايات المتحدة الامريكية ، فخامة السيد جورج بوش ، وأعطيه الكلمة .

السيد بوش (الولايات المتحدة الامريكية)(ترجمة شفوية عن الانكليزية) : أشكرك ، سيدي الرئيس ، على ترحيبك الحار بي هنا وعند استقبالي في مكتب الرئيس . ومما يسعدني أن يترأس مجلس الامن هذا الشهر ممثل لبلد ترتبط به بلادي بعلاقات ودّية للغاية . وإنني على ثقة من أن مهاراتكم الدبلوماسية ستضمن نجاح هذه المناقشة .

وإذا ما سمحتم لي ، سيدي الرئيس ، أود أن أحيّي زميلا سابقا عملت معه في الامم المتحدة قبل سنوات . وأعني بذلك بطبيعة الحال سفير بيرو السابق والامين العام للامم المتحدة ، السيد خافيير بيريز دي كوييار ، الذي تحظى جهوده من أجل تعزيز السلم العالمي باحترامنا جميعا .

لقد أتيت هنا اليوم لكي أمثّل الولايات المتحدة الامريكية بناء على طلب الرئيس ريغان نظرا لاهمية المسائل المطروحة - ليس نتيجة للمأساة الانسانية المفزعة للطائرة الايرانية ٦٥٥ فحسب بل وللنزاع المستمر بين إيران والعراق والآثار المترتبة عليه بالنسبة للتجارة الدولية في الخليج الفارسي .

وبوصفي ممثلا للولايات المتحدة في هذا الجهاز ، فإنني أدرك المسؤولية الجسيمة التي يضطلع بها هذا المجلس والنتائج الطيبة التي يمكن أن يحققها إذا ما تحلّى بالواقعية والحكمة في عمله . ونحن بأمسّ الحاجة إلى الواقعية والحكمة الآن .

إن إيران ، التي ما فتئت ترفض وتتجاهل ، على مدى عام كامل ، قرارا رسميا أصدره هذا المجلس ، وتهين هذا الجهاز لسنوات عديدة ، تأتي هنا الآن باتهامات متهورة لا أساس لها ضد بلادي . ولكنني ، من ناحية أخرى ، أتوقع من حضور وزير خارجية إيران اليوم في هذا المجلس أمرا جيدا إذ ربما يتمكن هذا الجهاز الآن من القيام بدور حفّاز لإنهاء إراقة الدماء وتحقيق السلم .

إن الخليج الفارسي منطقة ذات أهمية حيوية بالنسبة للولايات المتحدة والاقتصاد العالمي . والقوات الامريكية والاوروبية - وليست الامريكية فحسب - موجودة في الخليج بتأييد من دول المنطقة للوفاء بحاجة حيوية ألا وهي ضمان تدفّق النفط دونما عائق وإبقاء التجارة المحايدة مستمرة في مواجهة تهديد حقيقي للملاحة البريئة . وهذا حقّنا قانونا .

إن الالغام الايرانية ، التي بُثّت على نحو متعمد ، أخلّت بحق المرور البريء ودمّرت سفنا تجارية غير مسلحة وسفينة تابعة لبحرية الولايات المتحدة في المياه الدولية . وهجمات القوارب الايرانية الصغيرة على السفن التجارية غير التابعة للمتحاربين مستمرة دون هوادة . وهذه الاعمال تمثّل انتهاكا صارخا للقانون الدولي وميثاق الامم المتحدة . وهي تكذّب ادعاءات إيران بأنها تدعم حرية الملاحة في الخليج .

لقد زِدنا من حجم قواتنا عن المستويات التقليدية لحماية السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة ولمساعدة السفن المحايدة الاخرى التي تتعرّض لهجمات غير شرعية عندما تطلب المساعدة . إن خمسة أساطيل بحرية أوروبية بالاضافة إلى أسطولنا - بما يبلغ اجماله زهاء ٤٣ سفينة - موجودة الآن في الخليج لمواجهة السلوك المتهوّر الذي تتبعه إيران ازاء السفن المحايدة التي تقوم بالتجارة المشروعة . وإنني أفخر بقيادتنا في مواجهة هذا التحدي .

وقد أوضحنا سويّا أننا سنبقي الخليج الفارسي مفتوحا ، مهما كانت التهديدات . وقد أتيت هنا لكي أؤكد من جديد لاولئك الذين يعتمدون علينا ولاولئك الذين يهددوننا أننا لن نحيد عن هذا المسار .

إن المسألة الاساسية التي تواجه هذا الجهاز ليست تفاصيل ما حدث للطائرة الإيرانية ٦٥٥ التي سنناقشها . ولكن المسألة الاساسية هي استمرار رفض حكومة جمهورية إيران الاسلامية الامتثال للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) للتفاوض لانهاء الحرب مع العراق والكف عن أعمال العدوان ضد الملاحة المحايدة في الخليج الفارسي .

إن ضحايا الرحلة ٦٥٥ التابعة للخطوط الجوية الايرانية ليست إلّا آخر ضحايا حرب وحشية خرقاء جلبت ألَماً ومعاناة هائلين على شعبي الطرفين .

كان يمكن لإيران منذ وقت طويل أن تقبل ، ومازال بوسعها أن تقبل ، نهاية مشرفة للحرب - وكخطوة أولى ، ينبغي لإيران أن تعلن استعدادها القاطع للامتثال للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) اليوم ، لأول مرة هنا أمام هذا المجلس . بوسعها أن تتصرف الآن لإنهاء المعاناة التي تجلّ عن الوصف التي يطلب من شعبي إيران والعراق أن يقدماها . ما هو الهدف الذي يبرّر المعاناة والآلام البشرية ومئات الآلاف من الضحايا والدمار الاقتصادي الذي تجلبه هذه الحرب على الطرفين ؟

إن أحد الجوانب المفزعة للحرب بين إيران والعراق يتمثل في الاستخدام المتزايد المتكرر للأسلحة الكيميائية . مَن الذي يستطيع أن ينسى صور عائلات بأكملها مستلقية وقد فقدت الحياة في شوارع قراها ، بريئة من أي شيء ، ومع ذلك قُتلت بهذه الطريقة الوحشية ؟

يجب الكف عن هذا الاستخدام للأسلحة الكيميائية . لنتقدم بنداء خاص هنا اليوم لجميع الدول من أجل إزالة هذه الحرب . ومَن الذي يستطيع أن ينام الليل بعد أن يرى صورة امرأة تغطي جسد طفلتها بجسدها محاولة حماية تلك الطفلة من رعب موت خفي غادر ؟

لقد ذهبت إلى جنيف في عام ١٩٨٤ لكي أقدّم ، نيابة عن رئيس الولايات المتحدة وحكومتها ، للجنة الامم المتحدة لنزع السلاح ، مشروع معاهدة لحظر جميع الاسلحة الكيميائية والبيولوجية . أدرك تماما أن هناك مشاكل صعبة في مجال التحقق ترتبط بحظر هذه الاسلحة . بيد أن هذا لا ينبغي أن يوقفنا عن محاولة انهاء هذا النوع البَشع من الاسلحة .

وقد كانت الولايات المتحدة أول دولة تدين علنا استخدام الاسلحة الكيميائية في الحرب باعتبار ذلك انتهاكا صارخا لبروتوكولي جنيف . وقد أيّدنا تماما قرار مجلس الامن ٦١٢ (١٩٨٨) الذي يدعو إلى الانهاء الفوري للحرب الكيميائية من جانب الطرفين . ولا ينبغي لأي بلد أن يتصور أن بوسعه استخدام الاسلحة الكيميائية دون رادع .

إننا هنا في مجلس الامن نتحمل مسؤولية خاصة لانهاء هذه الحرب . فمنذ زهاء سنة ، وعلى وجه التحديد في ٢٠ تموز/يوليه ١٩٨٧ ، استجاب المجلس لآمال العالم باعتماده الاجماعي للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) . وقد اضطلعت الولايات المتحدة بدور رائد في اعتماد ذلك القرار . وأحكامه معروفة . وهو يضع إطارا شاملا لوضع حد فوري للحرب .

إن القرار ٥٩٨ (١٩٨٧) قرار فريد ذو طابع الزامي . إن أعضاء مجلس الامن ، باتخاذهم ذلك القرار ، كانوا يعلمون تماما ما يفعلون عندما أمّروا بوضع نهاية فورية للحرب دون موافقة أي من الطرفين .

ومع ذلك لقد انقض زهاء عام ومازالت إراقة الدماء مستمرة دون توقف . لقد آن الاوان لاتخاذ اجراء لإنهاء هذه الحرب .

إننا ندعو اليوم الطرفين لكي يقبلا وقف اطلاق النار فورا وعلى نحو شامل ـ برا وبحرا وجوا . ولتكن هذه الخطوة الاولى على طريق التنفيذ الكامل للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) بما يؤدي مباشرة إلى الانسحاب الفوري إلى الحدود الدولية وعودة جميع أسرى الحرب وانشاء جهاز محايد للنظر في مسألة المسؤولية عن النزاع . وليكن هذا سببا لوقف إراقة الدماء . وليمهّد ذلك الطريق لحل سلمي دائم .

وقد تشرفت بالاجتماع صباح اليوم بالامين العام لكي أثني على جهوده الدؤوبة لإنهاء الحرب ولكي أتعهد بدعمنا القوي لجهوده في مجال الوساطة . وأحث أعضاء مجلس الامن ـ وخاصة الاعضاء الدائمين ـ أن يفعلوا نفس الشيء وأن يوضّحوا أنهم لن يؤيدوا أية جهود تستهدف إبطاء التنفيذ الفوري للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) بجميع أحكامه .

ولا ينبغي أن تغيب عن أنظارنا حقيقة أساسية : هي أن العراق قد أعلن عن استعداده للامتثال للقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) كأساس للتسوية ، وأن إيران لم تفعل ذلك للأسف . إن إيران ، بدلا من أن تعرب عن استعدادها للامتثال للقرار والتفاوض لتنفيذه بحسن نية ، تحاول كسب الوقت والمناورة لتحقيق تفوّق دبلوماسي ـ في حين يدفع الشعب الإيراني ثمنا باهظا .

إننا نحترم حق إيران في الإعراب عن شكاواها . ولكن لا يمكن لإيران أن تجمع بين النقيضين . فلا يمكن لإيران أن تشكو لهذا الجهاز وأن تتحداه في الوقت نفسه .

إن حكومة جمهورية إيران الاسلامية قد رفضت أن تقول بصراحة ووضوح أنها ستمتثل للقرار الالزامي الذي أصدره مجلس الامن . ولا يجب السماح لإيران بأن تختار الاحكام التي تروق لها من القرار ٥٩٨ (١٩٨٧) وأن تتجاهل الاحكام الاخرى وكذلك لا يمكن السماح للعراق بأن تستمر في التزامها الشفوي بالقرار ٥٩٨ (١٩٨٧) ، في حين تتفادى التعاون مع الامين العام في التوصل إلى سُبل عملية لتنفيذ القرار .

وفضلا عن ذلك لا يسعنى إلّا أن أشير إلى أن ممثلي إيران كثيرا ما يستشهدون بصحف الولايات المتحدة ، فقد نسيت هذا بما أنني قد تركت الامم المتحدة منذ وقت طويل . ربما لا يفهم الايرانيون ، نظرا لانهم يجيئون من بلد لا تنعم بصحافة قوية متنافسة حرة ولا بنظام سياسي حر ، إنه في هذا البلد بامكانك أن تجد زوايا أو تعليقات صحفية تؤيد أي وجهة نظر تبتغيها .

أما فيما يتصل بالمسألة المطروحة علينا - وهي التدمير المؤسف للرحلة ٦٥٥ التابعة للخطوط الجوية الايرانية - فإن العديد من الظروف لا تزال غامضة . مازال تحقيقنا العسكري مستمرا . وسنتعاون مع أي تحقيق تقوم به المنظمة الدولية للطيران المدني ونثق بأن حكومة إيران ستفعل نفس الشيء . ونريد القاء الضوء على جميع الحقائق ذات الصلة بأسرع وقت ممكن وهؤلاء الاعضاء الذين يعرفون نظامنا يعرفون أن هذه الحقائق سيجري عرضها في أبكر وقت ممكن .

ومن الواضح تماما أن السفينة فنسنس قد تصرفت دفاعا عن النفس . وقد وقعت هذه الحادثة المأساوية في ظل خلفية من الهجمات الايرانية غير المشروعة المتكررة التي لا مبرر لها على السفن التجارية التابعة للولايات المتحدة وقواتها المسلحة ، بدءا بالهجوم بالالغام على السفينة بريجتون في تموز/يوليه ١٩٨٧ . لقد وقع وسط هجوم بحري بدأته السفن الايرانية على سفينة محايدة وبعد ذلك على السفينة فنسنس عندما هبت لمساعدة السفينة البريئة التي طلبت النجدة .

ورغم هذه الأعمال العدوانية ، لم تحول السلطات الايرانية الرحلة ٦٥٥ عن منطقة القتال هذه . وسمحت لطائرة مدنية مليئة بالركاب بأن تمضي في طريق فوق سفينة حربية منخرطة في معركة حقيقية . وكان هذا سلوكا غير مسؤول وخطأً مأساويا .

وهناك ثلاث وسائل أمام إيران لتفادي مثل هذه المآسي في المستقبل : أن تبعد الطائرات المدنية عن مناطق القتال ، أو الأفضل من ذلك ، أن تتوقف عن مهاجمة السفن البريئة . وأفضل من هذا وذاك - وهو أفضل سبيل - عن طريق السلم ، ومجلس الأمن يقدم أفضل أمل للسلم حاليا .

والمعلومات المتوفرة للقبطان روجرز ، قائد السفينة فنسنس أشارت الى أن طائرة عسكرية إيرانية كانت تقترب من سفينته بنوايا عدوانية . وبعد سبعة تحذيرات - وأريد من المجلس أن يتأكد من ذلك - فعل ما كان يجب أن يفعله لحماية سفينته وأرواح طاقمه . فمن واجبه الأساسي ومسؤوليته الرئيسية ، كقائد عسكري ، أن يحمي رجاله وسفينته ، وقد فعل ذلك .

إن الادعاءات الصارخة التي رددها الجانب الايراني بأن الهجوم على هذه الطائرة المدنية كان متعمدا ، ادعاء غريب وعدواني .

فالولايات المتحدة لم تقم أبدا بأي تصرف متعمد لتعريض المدنيين الأبرياء للخطر ، ولن تفعل هذا أبدا . وأرجو من المجلس أن يقارن هذا مع الاحتجاز المتعمد في ظل ظروف غير إنسانية للرهائن الأمريكيين وغيرهم ممن يحتجزون ضد ارادتهم . فالسلوك الأول متحضر والآخر بربري . وأود أن أؤكد للمجلس أننا لن نعرض للخطر أرواح المدنيين

الابرياء بشكل متعمد ، وفقا للإتهام الموجه هنا اليوم . ولكنني أريد أن أقول أيضا إن الولايات المتحدة لن تضع قواتها العسكرية في موقف خطير ثم تنكر عليها الحق في الدفاع عن نفسها .

لقد تعودنا جميعا حتى الآن على الاستماع الى اتهامات غير مسؤولة من جانب الحكومة الايرانية . وقد ترددت ادعاءات كثيرة هنا فيما يتعلق بهذا الحدث المأساوي . ولكن الهدف الاساسي من هذا هو توجيه الاتهامات . فالايرانيون بوسعهم ، إذا أرادوا ، أن يلقوا بالاطفال في سن ١٤ سنة في حرب دموية . وهذا أمر يخصهم . ولكنهم عندما يهاجمون سفنا بريئة ويضعون الالغام في المياه الدولية فإن هذا أمر يخص كل من يقدرون الحرية . ولكن الرد - كما قلت من قبل - هو تحقيق السلم من خلال هذا المجلس .

ولن أرد على الاتهام الوضيع بأننا دمرنا عمدا الطائرة الايرانية ٦٥٥ . فانني أشعر بكل أمانة أن ايران تعرفه جيدا أكثر مني . وإن وزير الخارجية الايراني يعرف أن هذه كانت حادثة عارضة . وهو يعرف أيضا أنه عن طريق السماح لطائرة مدنية بالتحليق في منطقة يجري فيها الاشتباك بين السفن الحربية الايرانية والقوات الامريكية في الخليج ، فان ايران أيضا ينبغي أن تتحمل قدرا كبيرا من المسؤولية عما حدث .

وإنني أدعو ايران اليوم لإعادة توجيه الطيران المدني بشكل يبتعد عن مناطق العمليات العسكرية . وبالامس دعا ممثل الولايات المتحدة في اجتماع لمنظمة الطيران المدني الدولية الى اجراء تحقيق في حادثة الطيران الايرانية والى النظر الفوري في اتخاذ تدابير ملائمة لضمان سلامة الطيران المدني في الخليج .

إن الكارثة المفزعة التي وقعت للطائرة الايرانية ٦٥٥ تملأ قلوبنا حزنا وأسى - قلوب الامريكيين والبلدان الاربعة عشر الممثلة حول هذه الطاولة . وإنني أجلس الى جانب ممثل يوغوسلافيا ، الذي قتل ستة من مواطنيه في هذا الحادث . ونحن نشعر بالطبع بمشاعر الحزن لهذا الامر ؛ ونشعر بالعطف بالطبع ونهتم بما جرى . كأمريكيين -

والروح الأمريكية القائمة على المشاطرة ـ نشاطر أسر الضحايا أحزانها مهما كانت جنسياتهم ، ومن بينهم المواطنون الأبرياء من جمهورية إيران الإسلامية .

وإن هذا الشعور القوي بالإنسانية المشتركة هو الذي دعا حكومتنا الى أن تقرر أن تدفع الولايات المتحدة تعويضا طوعيا لأسر من ماتوا في هذه الحادثة ؛ وهذا رد فعل فوري من رئيس وبلد يشعران بالتعاطف العميق مع الأبرياء الذين فقدوا أرواحهم .

ونقدم هذا العرض لا باعتباره التزاما قانونيا وإنما كبادرة إنسانية نابعة من الاحساس بالتعاطف الاخلاقي الذي يعبر عن القيمة التي نعلقها على حياة الإنسان . ويحدونا الأمل بأن يخفف هذا التعويض من آلام أولئك الذين فقدوا ذويهم ، في الوقت الذي نعترف فيه بأنه ليس هناك ما نستطيع أن نفعله أو نقوله لنعيد للأسر أحباءها .

وفي حالة الضحايا الايرانيين ، فإننا سنتخذ التدابير الملائمة لضمان أن تتدفق الأموال مباشرة الى الأسر وليس الى الحكومة . ولن نوفر أيا من هذه الأرصدة لحكومة جمهورية إيران الإسلامية . بل ، ولن نقدم أي تعويض حتى تنشأ الأجهزة التي ستضمن أن تذهب التعويضات الى المكان الذي ينبغي أن تذهب اليه ـ أي الى أسر الضحايا .

لقد آن الأوان ، بل إنه قد آن منذ فترة طويلة ، لأن نكرس أنفسنا من جديد لقضية السلم . إن مأساة الخطوط الجوية الايرانية ينبغي أن تدعم من جديد إصرارنا على العمل . وينبغي أن تذكر أولئك الذين يفضلون تجاهل الخسارة البشرية الهائلة للحرب العراقية الايرانية والتهديدات التي تمثلها بالنسبة لأمن الخليج الفارسي ـ وأولئك الذين يجدون أسبابا لتأخير السلم بدلا من أسباب تحقيقه ـ بأن موقفهم هذا يكلف ثمنا باهظا .

ونحن ـ في بلدي ، الولايات المتحدة الأمريكية ، لدينا هدف أساسي واحد في الخليج الفارسي . وهذا الهدف هو السلم ، والسلم يعني وقف القتل ووضع نهاية قاطعة للحرب . والسلم يعني الحرية الكاملة في المرور عبر المضايق ـ والحرية الكاملة للسفن في أن تبحر دون مخاطرة في المياه الدولية . والسلم يعني أيضا أن تعيش الأمم دون خوف من التهديد أو الإرهاب من جيرانها .

وتحقيقا لهذا الهدف ، سنستمر في حماية مصالحنا ودعم أصدقائنا ، بينما سنبقي على حيادنا الراسخ في هذه الحرب . وطالما استمر هذا الصراع سنعمل مع الأمم الغربية الأخرى لاحتواء الخطر الذي تتعرض له حرية الملاحة والتجارة السلمية في ممر مائي له أهمية حيوية مطلقة بالنسبة لاقتصادات العالم . ووجودنا البحري ترحب به الأمم المسالمة . وهو لا يمثل تهديدا لأحد . ولكن ردنا سيكون قاطعا إذا تعرضنا للتهديد .

إن تنفيذ القرار ٥٩٨ (١٩٨٧) سيمكن الولايات المتحدة من العودة الى المستوى المتواضع للوجود البحري في الخليج الذي استمر لأكثر من أربعين سنة ، بدعم من دول الخليج . وإننا نتطلع الى ذلك اليوم .

وليكن واضحا كل الوضوح أنه ما لم يحل ذلك اليوم فسنفعل كل ما يلزم للحفاظ على حرية الملاحة في تلك المنطقة الحيوية من العالم ، وسنتخذ الاجراءات التي يتعيّن علينا اتخاذها لحماية قواتنا هناك . إننا لن نخذل أصدقاءنا وحلفاءنا . ولن تخيفنا الهجمات المتهورة أو الارهاب . إن التزامنا بالحرية والسلم يتطلب من الولايات المتحدة أن تفعل ذلك ولا شيء دون ذلك .

الرئيس (ترجمة شفوية عن الانكليزية) : أشكر نائب رئيس الولايات المتحدة الامريكية على الكلمات الرقيقة التي وجّهها إلى بلادي وإليّ.

لا يزال هناك عدد من المتكلمين المدرجين على قائمتي . ونظرا لتأخر الساعة فإنني أنوي رفع الجلسة الآن . وستعقد الجلسة القادمة لمجلس الامن لمواصلة النظر في البند المدرج على جدول أعماله في الساعة ١٠/٣٠ من صباح الغد ، الجمعة ، ١٥ تموز/يوليه ١٩٨٨ .

رفعت الجلسة الساعة ١٣/٠٠