

موقف بريطانيا من أزمة اسقاط الاتحاد السوفيتي لطائرة الخطوط

الكورية الجنوبية (١٩٨٣)

المدرس المساعد: نزار طاهر حسين الدليمي

كلية الآداب – جامعة بغداد

nazartaher1980@gmail.com

الأستاذ الدكتور محمود عبد الواحد محمود القيسي

كلية الآداب – جامعة بغداد

Mahmoud.mahmoud@coart.uobaghdad.edu.iq



أولاً. المقدمة:

مع تصاعد توترات الحرب الباردة الثانية (١٩٧٩-١٩٨٥) بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي إلى مستوى لم يشهده العالم منذ أزمة الصواريخ الكوبية عام ١٩٦٢، وشمل ذلك مبادرة الدفاع الاستراتيجي للولايات المتحدة، ونشرها لنظام أسلحة بيرشينغ-2 (Pershing-2) في أوروبا في آذار ١٩٨٣، عدّ التسلسل القيادي العسكري للاتحاد السوفيتي بقيادة السكرتير العام السوفيتي يوري أندروبوف Yuri Andropov ووزير الدفاع دميتري أوستينوف Dmitry Ustinov أن هذه الأعمال عدوانية ومزعزعة للاستقرار، إذ شككوا بشدة في نوايا الرئيس الأمريكي رونالد ريغان وكانوا يخشون علانية أنه كان يخطط لضربة نووية وقائية ضد الاتحاد السوفيتي، وقد تزامنت تلك المخاوف مع رحلة طائرة الركاب الكورية الجنوبية التي كانت متجهة من نيويورك إلى سيئول في أيلول عام ١٩٨٣، ونتيجة لتأثيرات الصراع والتوتر بين المعسكرين قامت الدفاعات العسكرية السوفيتية بإطلاق النار وإسقاط تلك الطائرة ومقتل جميع الركاب الذين كانوا على متنها البالغ عددهم (٢٦٩) راكباً من جنسيات مختلفة، الأمر الذي أدى إلى أزمة دولية لم تكن أقل حدة وخطراً من أزمات الحرب الباردة الثانية، التي كان لها أثرها على طبيعة العلاقات الدولية.

تبحث إشكالية هذه الدراسة في الموقف البريطاني من تلك الحادثة، لاسيما أنها لم تكن الحادثة الدولية الأولى من نوعها، إذ سبقتها العديد من حوادث إسقاط الطائرات المدنية نتيجة للتوترات السياسية الدولية التي شهدها العالم بعد الحرب العالمية الثانية، ويبقى التساؤل هنا كيف تعاملت مارغريت تاتشر رئيسة الوزراء البريطانية مع تلك الأزمة؟ هل حاولت استغلالها لإضعاف موقف الاتحاد السوفيتي دولياً؟ وكيف كانت الردود البريطانية على المستوى الدولي، وهل أثرت على طبيعة العلاقات البريطانية- السوفيتية؟

ثانياً: موقف بريطانيا من أزمة اسقاط الاتحاد السوفيتي لطائرة الخطوط الجوية الكورية الجنوبية (١٩٨٣)

كانت صالة الركاب في مطار أنكوراج الدولي Anchorage، (يعد من أهم المطارات في الولايات المتحدة يقع في ولاية ألاسكا)، مزدحمة في وقت متأخر من ليلة الأربعاء الحادي والثلاثين من آب عام ١٩٨٣^(١)، قبل وصول رحلة الخطوط الجوية الكورية الجنوبية، وهي الرحلة (KAL

007) التي كانت قادمة من مطار جون إف كينيدي الدولي John Kennedy في مدينة نيويورك، بعد أن غادرته في الساعة (١١:٥٠) من مساء الحادي والثلاثين من آب عام ١٩٨٣، بتوقيت شرق الولايات المتحدة، أي في الساعة (٠٣:٥٠) بالتوقيت العالمي (توقيت غرينتش)، وكان على متنها (٢٦٩) راكباً من جنسيات مختلفة متجهة إلى مطار غمبو Gimbo الدولي في العاصمة الكورية الجنوبية سيئول^(٢).

قبل ساعات قليلة من إقلاع (KAL 007) من مطار أنكوراج، حلقت طائرة استطلاع أمريكية من نوع (RC-135) في سماء شمال غرب المحيط الهادئ^(٣)، إذ التقط جهاز المخابرات النووي في ليلة الحادي والثلاثين من آب عام ١٩٨٣، علامات على زيادة النشاط في موقع إطلاق تجارب الصواريخ السوفيتية الى الفضاء في أقصى شمال غرب الاتحاد السوفيتي بالقرب من مورمانسك Murmansk، تبعد عن موسكو (١٩٦٧) كم^(٤)، وقد تم نقل تلك المعلومات إلى الجيش الأمريكي الذي وجه قمرًا صناعيًا لتصوير موقع الإطلاق، وقرر أنه يبدو كما لو أن السوفيت كانوا على وشك اختبار صاروخ جديد يُعرف باسم (PL-5)، وعلى الفور تم ارسال طائرة (RC-135) محملة بالكاميرات وأجهزة الكمبيوتر، وقد اتخذت موقعاً قبالة الساحل الشرقي لشبه جزيرة كامشاتكا Kamchatka، هي شبه جزيرة تقع في أقصى شرق روسيا بين بحر أوخوتسك Okhotsk في الغرب والمحيط الهادئ، وبدأت روتينها بالتحليق ذهاباً وإياباً بالقرب من المكان الذي توقعت عودة الصاروخ إليه^(٥).

كان من المقرر أن تقلع طائرة الخطوط الجوية الكورية رحلة (KAL 007) من طراز بوينغ (Boeing 747-230B) في الساعة (٣:٢٠) صباحاً بالتوقيت المحلي، ومع ذلك تأخرت الرحلة بسبب سوء الأحوال الجوية في تلك الليلة، إذ كانت الرياح المعاكسة على طول الطريق الجوي الدولي عبر شمال شرق المحيط الهادئ أكثر قوة من المعتاد، لذلك تم تأجيل المغادرة ثلاثين دقيقة، بينما كانت طائرة (RC-135) لا تزال في موقع المراقبة الخاص بها في تلك الليلة، حلقت الرحلة (KAL 007)^(٦).

أقلعت الطائرة (KAL 007) من مطار أنكوراج الدولي في الساعة (٤:٠٠) صباحاً

بتوقيت ألاسكا من صباح الأول من أيلول عام ١٩٨٣⁽⁷⁾، عبر الطريق الجوي الدولي المعروف باسم رميو ريد ٢٠ (Romeo Red 20) عبر شمال شرق المحيط الهادئ، وهو أقصى غرب خمسة طرق لعبور شمال المحيط الهادئ، إلا أن الرحلة انحرفت عن مسارها غرب طريقها المخصص ودخلت المجال الجوي السوفيتي في الساعة (١٥:٥١) بالتوقيت العالمي، إذ عبرت منطقة المجال الجوي المقيد لشبه جزيرة كامشاتكا، امتدت المنطقة المقيدة (العازلة) لمسافة ٢٠٠ كم أي (١٢٠ ميل) من ساحل كامشاتكا، وتُعرف باسم منطقة معلومات الطيران، ثم غادرت المجال الجوي السوفيتي أثناء تحليقها فوق بحر أوخوتسك، ثم دخلته مرة أخرى، وأثناء اقترابها من جزيرة سخالين Sakhalin، قبالة الساحل الشرقي لسبيريا، حلقت ثلاث مقاتلات سوفيتية من طراز أس يو-١٥ (SU-15)، من قاعدة دولينسك سوكون الجوية Dolinsk Sokol القريبة، وميج ٢٣ (MiG-23)، من قاعدة سميرنيخ الجوية Smirnich، لاعتراض الطائرة⁽⁸⁾، لاسيما أن شبه جزيرة كامشاتكا وجزيرة سخالين هما منطقتان من الأراضي السوفيتية كانتا تحتويان على قواعد بحرية ومواقع عسكرية مهمة، وتماشيا مع المادتين (٦ و ٩) من اتفاقية شيكاغو ١٩٤٤^(٩)، يجوز للاتحاد السوفيتي أن يحظر بشكل قانوني طائرات الدول الأخرى من التحليق فوق أراضيها دون إذن صريح⁽¹⁰⁾، ولما كانت الطائرة (KAL 007) على بعد عدة أميال من مغادرة المجال الجوي السوفيتي مرة ثانية، صدر أمر إسقاطها، لاسيما أن هناك أوامر كانت صادرة من الرئيس السوفيتي أندروبوف نفسه بتوجيه الدفاعات السوفيتية بإطلاق النار ضد أي متسلل فوق الأراضي السوفيتية⁽¹¹⁾، لذلك أطلقت المقاتلة (SU-15) صاروخ جو-جو في الساعة (٣:٢٦) صباحاً بالتوقيت المحلي، أي في الساعة (١٨:٢٦) بالتوقيت العالمي، بعد ساعتين ونصف الساعة من دخول المجال الجوي السوفيتي لأول مرة، وفي غضون اثني عشرة دقيقة تحطمت (KAL 007) فوق بحر اليابان، ولم تترك أي ناجين⁽¹²⁾، إذ قُتل جميع من كانوا على متن الطائرة وعددهم (٢٦٩) شخصاً، منهم (٢٤٠) مسافراً من جنسيات مختلفة، فيما كان أفراد الطاقم البالغ عددهم (٢٩) شخصاً من مواطني كوريا الجنوبية⁽¹³⁾، وكان من بين الركاب (٤٧) أمريكياً و(٤٤) صينياً و(٢٨) يابانياً و(١٥) فلبييناً و(٦) تايلانديين و(٤) أستراليين وسويدي وهندي وكندي وواحد لم يتم تحديد جنسيته، تم التعرف على جنسيته فيما بعد وكان بريطانياً، أما الباقيين فقد كانوا من مواطني كوريا الجنوبية⁽¹⁴⁾، لم يتم العثور

على مسجلات الرحلة، ولا أي أجزاء كبيرة من الحطام^(١٥)، ومن اللافت للنظر أن سلطات مطار أنكوراج لم تحاول الاتصال بالطائرة لمعرفة سبب عدم تقديمها للتقرير الملاحي^(١٦).

يتضح من ردة الفعل السوفيتية أن وحدات من قوات الدفاع الجوي السوفيتية التي كانت تتعقب الطائرة الكورية الجنوبية لأكثر من ساعتين أثناء دخولها ومغادرتها المجال الجوي السوفيتي صنفت الطائرة كهدف عسكري عندما اخترقت مجالها الجوي فوق جزيرة سخالين، لاسيما أن الطائرات المدنية غير المعادية عندما تحلق ليلاً عبر مجال جوي مقيد، أي فوق منشآت عسكرية حساسة، يفترض على الدولة المعنية أن تحدد بشكل صحيح مثل تلك الطائرات على أنها مدنية، لذلك لم يكن من الواضح ما إذا كانت الطائرة المتسللة قد فشلت في الاستجابة لما أذعت السلطات السوفيتية فيما بعد أنها أعطت التحذيرات لها.

في صباح الخميس اليوم الأول للحادثة، أي في الأول من أيلول عام ١٩٨٣، دُهل العالم بالأخبار التي أفادت بأن الاتحاد السوفيتي أسقط طائرة كورية جنوبية مدنية فوق بحر اليابان، مما أسفر عن مقتل جميع ركابها البالغ عددهم (٢٦٩) راكباً، بعد أن كانت الطائرة في رحلة مجدولة بين نيويورك وسيئول وبسبب انحرافها عن مسارها في المجال الجوي السوفيتي تعرضت للتدمير الكامل من قبل القوات الجوية السوفيتية^(١٧)، إذ كان رد العالم الغربي بالإجماع على وصف ذلك العمل بأنه غير مبرر ويتعارض مع نص وروح القانون الدولي السائد^(١٨)، من جانبه صرح جيفري هاو وزير الخارجية والكونولث البريطاني في صبيحة يوم الحادث أي في الأول من أيلول عام ١٩٨٣ قائلاً: "أن الموقف لم يتضح بعد ما إذا كان أي من حاملي جوازات السفر البريطانية على متن الطائرة، ربما كان هناك بعض الصينيين من هونغ كونغ على متن الطائرة وهناك تقريراً يفيد أن صبياً بريطانياً كان أيضاً على متن الطائرة، لكن ليس لدينا تأكيد حتى الآن إذا تم التأكد من وجود حاملي جوازات السفر البريطانية على متن الطائرة، فسنقوم على الفور باستدعاء المسؤول السوفيتي هنا للتعبير عن رعبنا مباشرة وطلب شرح فوري وكامل عن الحادثة"^(١٩).

من جانبها استنكرت الحكومة البريطانية ذلك العمل بعد تصريح أدلت به رئيسة الوزراء مارغريت تاتشر في اليوم الأول للحادث، أكدت فيه رفضها القاطع في استخدام القوة العسكرية ضد

الطائرات المدنية، مشيرة الى أن ذلك العمل لا يمكن أن يكون هناك ما يبرره في القانون الدولي والمعاهدات الدولية^(٢٠)، بقيام دولة باستخدام القوة المسلحة وتدمير طائرة مدنية أجنبية يمكن تحديدها بوضوح على هذا النحو، والتي تكون رحلة ركاب مجدولة، حتى لو دخلت تلك الطائرة دون إذن مسبق المجال الجوي لدولة أخرى⁽²¹⁾، مشيرة الى ان الإجراء الذي قامت به السلطات العسكرية السوفيتية ضد مركبة نقل جوي مدني بمثابة هجوم صارخ وخطير على سلامة الطيران المدني الدولي، ولا يوجد أي مبرر في القانون الدولي لتدمير طائرة مدنية يمكن التعرف عليها، وهي طائرة تم تعقبها على الرادار لمدة ساعتين ونصف الساعة، والتي كانت على اتصال مرئي للطيارين العسكريين السوفيت قبل إسقاطها عمداً⁽²²⁾.

باختصار، يحتوي القانون الدولي على مبدئين متعارضين فيما يتعلق بالتعدي الجوي، أولاً: لا يوجد حكم يمنح دولة الحق في إسقاط طائرة دخيلة تختار عصيان إشارة الهبوط، ثانياً: في المقابل لا يوجد في القانون الدولي أو العرف الدولي ما يحظر بشكل قاطع مثل هذا العمل، بموجب مبدأ الدفاع عن النفس، لا تستخدم القوة إلا ضد طائرات الدول الأخرى عندما تكون مخاطر الأمن القومي للدولة ذات طبيعة ملحة، لذلك ما لم تتمكن الدولة من إظهار أن مهمة الطائرة المتسللة كانت معادية⁽²³⁾.

قدمت الحكومة الكورية منذ اليوم الأول للحادثة، أي في الأول من أيلول عام ١٩٨٣، عدداً من المطالب إلى الأمم المتحدة طالبت فيها الاتحاد السوفيتي تقديم سردياً كاملاً ومفصلاً لظروف الحادث، وتعويضاً كاملاً عن الخسائر في الأرواح والطائرة، كما طالب الكوريين كذلك بضمان الوصول دون عوائق إلى موقع تحطم الطائرة لممثلي المنظمات الدولية المحايدة مثل منظمة الطيران المدني الدولي وإعادة أي رفات أو حطام قد يتم العثور عليه^(٢٤)، فضلاً عن تقديم السوفيت ضمانات محددة وملموسة وفعالة وذات مصداقية ضد تكرار مثل ذلك الحادث ضد الطائرات المدنية غير المسلحة في أي مكان في العالم، كما طالبت الحكومة الكورية عبر مندوبيها في مجلس الامن الدولي بمعاقبة الاتحاد السوفيتي جراء ذلك العمل⁽²⁵⁾.

في أعقاب ما تم تسميته "كارثة الخطوط الجوية الكورية"، لقيت المطالب الكورية استجابة كبيرة من الولايات المتحدة والعالم الغربي⁽²⁶⁾، إذ كانت الولايات المتحدة الصوت الأساسي لاقتراح

أن إطلاق النار كان غير مبرر، فقد استندت الدعوى الكورية المرفوعة ضد الإسقاط إلى مطلبين رئيسيين، أولاً: لم تكن الطائرة في مهمة تجسس، وفي الواقع تم إسقاطها دون محاولات كافية لتحذيرها، ثانياً: من الواضح أن طائرة (Boeing 747-230B) يمكن تمييزها عن طائرة (-RC-135) حتى في الليل⁽²⁷⁾، كما أن الولايات المتحدة ومع أنها أقرت بأن الطائرة الكورية انتهكت المجال الجوي السوفيتي في منطقة حساسة من الناحية الاستراتيجية، وأنه لا يوجد تفسير مقنع لانحراف الطائرة عن المسار المحدد، إلا إنها نفت بنفس الوقت أن تكون الطائرة كانت تقوم بمهمة استطلاعية وأن الاتحاد السوفيتي ليس لديه سبب مقنع للاعتقاد بأنها كانت في مثل تلك المهمة⁽²⁸⁾، كما جادلت الولايات المتحدة بأنه لا يحق لأي دولة في وقت السلم إسقاط طائرة، حتى فوق الأراضي المحظورة طالما أن الطائرة المتسللة لا تمارس العنف، ومع أن وزارة الخارجية الأمريكية أشارت إلى المثل اللاتيني القائل: (Ejus Est Usque Ad Coelum Cujus Est Solum et Ad Inferos) أي أن مالك الأرض له الحق في السيطرة على المجال الجوي فوق أرضه، إلا أنها أصرت أن لا وجود لأي أساس وحق في اعتراض الرحلات الجوية المجدولة عبر الأراضي التي يسيطر عليها الآخرون⁽²⁹⁾، إذ أكدت الولايات المتحدة بشكل قاطع أن الطائرة الكورية كانت من الواضح أنها طائرة ركاب مدنية، وكان من الممكن تحديدها لو تم اتباع إجراءات التحذير المناسبة، وقد استندت الولايات المتحدة في تلك الحجة إلى التزامها بالمعايير الدولية التي تميز بين الطائرات المدنية والعسكرية، فضلاً عن ذلك فإن المعيار الذي أكدته الولايات المتحدة هو أن الدولة في وقت السلم لا يجوز لها استخدام القوة المميتة ضد طائرة ركاب، حتى لو بدا أن الطائرة تقوم بمهمة استطلاعية في مجال جوي مقيد⁽³⁰⁾.

بناءً على طلب الولايات المتحدة وكوريا وكندا وأستراليا واليابان، انعقدت جلسة خاصة لمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بشأن الحادثة في يوم الجمعة الثاني من أيلول عام ١٩٨٣، وقد أدان المجتمع الدولي الاتحاد السوفيتي لاستخدامه القوة العسكرية ضد طائرة مدنية تجارية غير مسلحة^(٣١)، فقد شجب مندوب كندا العمل السوفيتي، إذ ذكر أن طائرة ركاب مدنية غير مسلحة كان من الممكن التعرف عليها بسهولة بواسطة طائرة مقاتلة متطورة تابعة للاتحاد السوفيتي، مشيراً إلى وصف ذلك الحادث بأنه اعتداء صارخ على سلامة الطيران المدني الدولي والذي ما كان يجب

أن يحدث ولا يجب السماح له بالحدوث مرة أخرى⁽³²⁾، ولم يكن خطاب المندوب الأسترالي أقل حدة من نظيره الكندي، إذ أكد أنه: "لا يوجد أي ظرف يمكن فيه لأي دولة أن تبرر إسقاط طائرة مدنية غير مسلحة لا تخدم أي غرض عسكري، وأن كانت الطائرة ربما قد انحرفت إلى المجال الجوي السوفيتي فإن ذلك لا يبرر على الإطلاق شن هجوم عسكري على الطائرة"⁽³³⁾.

كانت السلطات السوفيتية قد أنكرت معرفتها في بادئ الامر بالحادث، إلا أنها عادت واعترفت به، إذ ادعى الاتحاد السوفيتي أن تصرفاته كانت مبررة تماماً وبما تتماشى مع المعايير الدولية التي تسمح للدولة بإسقاط الطائرات العسكرية المتسللة⁽³⁴⁾، مشيراً إلى أن حماية الحدود حقاً سيادياً لكل دولة، ولا سيما مجالها الجوي بموجب مبادئ القانون الدولي المعترف بها عموماً والتي تستند إليها علاقات الدول⁽³⁵⁾، إذ جاء في التقرير الثاني الذي ألقاه المندوب السوفيتي في مجلس الأمن في الثاني من أيلول عام ١٩٨٣، أكد فيه: "أنه في ليلة الحادي والثلاثين من آب على الأول من أيلول من هذا العام، انتهكت طائرة مجهولة الهوية بوقاحة حدود الدولة السوفيتية وتوغلت في عمق المجال الجوي للاتحاد السوفيتي، كانت الطائرة الدخيلة قد انحرفت عن المسار الدولي الحالي في اتجاه أراضي الاتحاد السوفيتي لمسافة تصل إلى ٥٠٠ كيلومتر وقضت أكثر من ساعتين فوق شبه جزيرة كامشاتكا ومنطقة بحر أوخوتسك وجزيرة سخالين في انتهاك للوائح الدولية، حلقت الطائرة بدون أضواء الملاحة، ولم تتفاعل مع الإشارات اللاسلكية لخدمات المرسل السوفيتي، ولم تبذل أي محاولات لإنشاء أي اتصالات، كان من الطبيعي أنه خلال الوقت الذي كانت فيه الطائرة الدخيلة مجهولة الهوية في المجال الجوي لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية، تم الطلب من قبل الطائرات الدفاعية السوفيتية، والتي حاولت مراراً وتكراراً إقامة اتصالات مع الطائرة باستخدام إشارات مقبولة، ومع ذلك تجاهلت الطائرة المروعة كل هذا فوق جزيرة سخالين، لذلك أطلقت طائرة من طراز SU-15 طلقات تحذيرية وقذائف تتبع على طول مسار الطائرة، بعد ذلك بمدة وجيزة، غادرت الطائرة الدخيلة حدود المجال الجوي السوفيتي وواصلت رحلتها نحو بحر اليابان لمدة ١٠ دقائق، كانت داخل منطقة المراقبة لوسائل الموقع الراديوي، وبعد ذلك لم يعد من الممكن ملاحظتها"⁽³⁶⁾، كما برر المندوب السوفيتي إسقاط بلاده للطائرة لسببين، الأول: إن طائرة (KAL 007) لم يكن لديها أضواء ملاحية قيد التشغيل وقت

وقوع الحادث، كما أن الطائرة رفضت الاستجابة لإشارات الطائرات الاعتراضية السوفيتية، ثانياً: أدعى السوفيت أن الطائرة تجاهلت الطلقات التحذيرية والتتبع التي أطلقتها الطائرة المعترضة⁽³⁷⁾. من الواضح أن الخلاف بين التقارير السوفيتية والأمريكية ترك العديد من التفاصيل الواقعية موضع شك، على وجه الخصوص لم يتم حل القضية وحسمها بما إذا كانت طائرة (KAL 007) قد أسقطت دون سابق إنذار بعد أن اعترضتها المقاتلات السوفيتية، أو أنها رفضت الاستجابة للنداءات التحذيرية من قبل الطائرات السوفيتية المعترضة، العديد من الأسئلة الأخرى تركت دون حل للأسباب التالية: أولاً: ليس من الواضح سبب انحراف الطائرة (KAL 007) لمدة طويلة وبعيدة عن مسارها المرسوم إلى المجال الجوي الحساس للاتحاد السوفيتي؛ ثانياً: من غير المؤكد ما إذا كان مراقبو الحركة الجوية في اليابان قد أدركوا أن الطائرة كانت خارج مسارها؛ ثالثاً: يبدو من غير المعتاد أن الطيارين السوفيت لم يتمكنوا من التعرف البصري على الطائرة على أنها طائرة ركاب تجارية، رابعاً: لم يتم الكشف عما إذا كانت الطائرة (KAL 007) قد أرسلت في أي وقت إشارة استغاثة.

وبذات الصدد أعربت الحكومة السوفيتية عن أسفها لوفاة الأبرياء، لكنها أكدت أن المسؤولية الكاملة عن تلك المأساة تقع كلياً وكاملاً على عاتق قادة الولايات المتحدة الأمريكية، بعد اتهامها للأخيرة بإرسال الرحلة (KAL 007) عمداً في مهمة مخططة مسبقاً لجمع المعلومات الاستخبارية فوق منطقة ذات أهمية استراتيجية للاتحاد السوفيتي⁽³⁸⁾، ووفقاً للاتحاد السوفيتي، فإن الطائرة دخلت المجال الجوي السوفيتي فوق شبه جزيرة كامشاتكا في نفس الوقت الذي كانت فيه طائرة تجسس أخرى تابعة ل سلاح الجو الأمريكي (RC-135) في نفس المنطقة، كما أشار المسؤولين السوفيت بأن مركز القيادة أمر بإيقاف الرحلة⁽³⁹⁾، إذ زعموا أن الدفاعات الجوية السوفيتية لم تعرف أن الطائرة المتسللة كانت طائرة مدنية لأنها كانت تحلق بدون أنوار ملاحية في عتمة الليل في ظروف ضعف الرؤية ولم تستجب لإشارات وتحذيرات الدفاعات الجوية وخلصت قيادة الدفاع الجوي في جزيرة سخالين إلى أن الطائرة كانت عبارة عن طائرة استطلاع تقوم بمهام خاصة على أساس: (١) ان الطائرة المتسللة حلقت فوق مناطق مهمة من الناحية الاستراتيجية فوق أراضي الاتحاد السوفيتي⁽⁴⁰⁾؛ (٢) رفض كابتن الطائرة المتسللة الانصياع للتحذيرات المتكررة من المعترضات

السوفيتية؛ (٣) النقاط السيطرة الأرضية السوفيتية إشارات لاسلكية قصيرة مشفرة من النوع المستخدم عادة في نقل المعلومات الاستخباراتية، وبذلك زعم المسؤولين السوفيت بأن الطائرات المقاتلة السوفيتية دافعت عن المجال الجوي السيادي لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية بما يتفق مع قانون الحدود السوفيتي والقانون الدولي⁽⁴¹⁾، لذلك خلص السوفيت إلى أنهم ليسوا ملزمين بالاعتذار أو الاعتراف بالمسؤولية أو تقديم تعويض⁽⁴²⁾.

من جانبها أكدت وكالة نوفوستي Novosti للأنباء السوفيتية الرسمية أن طائرة (KAL 007) طارت عمداً إلى المجال الجوي السوفيتي بينما قامت طائرة ركاب كورية جنوبية ثانية ببث رسائل راديو كاذبة لإرباك مراقبي الحركة الجوية، كما أعاد الاتحاد السوفيتي تأكيد موقفه بأن حكومة الولايات المتحدة أرادت تدمير الطائرة لتمكين الولايات المتحدة من شن حملة دعائية واسعة النطاق ضد الاتحاد السوفيتي⁽⁴³⁾.

مثلت حادثة الطائرة الكورية (KAL 007) نتيجة للصراع بين المعسكرين خلال الحرب الباردة الثانية، فقد ذهب ضحيتها ركاب تلك الطائرة الابرياء في أسوأ قتل للمدنيين منذ الحرب العالمية الثانية، حتى وأن اختلفت وجهات النظر بين المعسكرين، فمن وجهة النظر السوفيتية لم يكن من قبيل الصدفة أن يتزامن مسار (KAL 007) مع مسار طائرة التجسس أمريكية (RC-135)، وأن مسارها تزامن لاحقاً مع المجال الجوي فوق اثنتين من أكثر القواعد العسكرية السوفيتية حساسية في المحيط الهادئ، ولكن من وجهة نظر الولايات المتحدة، فإن انحراف الطائرة (KAL 007) بالذات لا يبدو مفاجئاً على الإطلاق، وقد يكون في الواقع أمراً لا مفر منه نظراً لآلاف الرحلات الجوية على طول طريق المحيط الهادئ في كل عام.

صرح جون آدم تومسون John Adam Thomson⁽⁴⁴⁾، مندوب بريطانيا في الأمم المتحدة خلال جلسة مجلس الأمن بشأن قضية الطائرة (KAL 007)، التي انعقدت في الثاني من أيلول عام ١٩٨٣ قائلاً: "إن حكومتي أعربت بالفعل علانية عن تعازيها لأسر العديد من ضحايا هذه الكارثة، كما أعربت عن قلقها الشديد إزاء قيام مقاتلة سوفيتية بإسقاط طائرة ركاب كورية غير مسلحة، كما أن وزير الدولة للشؤون الخارجية وشؤون الكومنولث في المملكة المتحدة أستدعى السفير السوفيتي في لندن، ونقلنا تأكيدنا القوي رفضنا للحادثة، وطلبنا تقديم

تفسير كامل، أسمحوا لي أن أكرر في هذا المنتدى رعبنا من هذه الحادثة المأساوية التي لا يمكننا أن نرى أي مبرر لها، يجب على الحكومة السوفيتية أن تقدم لنا تفسيراً مناسباً لما حدث، كما سمعنا من المندوب عن حكومة جمهورية كوريا أنها تسعى للحصول على تفسير مناسب، واعتذار، وتعويض، وإعادة الرفات واتخاذ إجراءات تأديبية مناسبة ضد المسؤولين عن الحادث، فضلاً عن وضع ترتيبات لمنع تكرار لمثل تلك الحوادث، إن حكومتي تؤيد هذه الطلبات تأييداً كاملاً، إضافة إلى أن مواطناً من المملكة المتحدة و ١٣ من سكان هونغ كونغ كانوا على متن الطائرة عندما تم إسقاطها، في ظل تلك الظروف، تحتفظ حكومتي بحقها في اتخاذ أي إجراء مناسب يتوافق مع القانون الدولي، هذا الحدث الرهيب له عواقب علينا جميعاً، فهو له تداعيات خطيرة على سلامة الطيران المدني بشكل عام وعلى عامة الناس المسافرين في العالم ككل، في ظل الظروف المأساوية والخطيرة الحالية، يبدو لحكومتي أن أفضل مسار هو أن يقدم الاتحاد السوفيتي للعالم تفسيراً صريحاً وصادقاً لما حدث بالفعل، من شأن ذلك أن يفعل شيئاً ما لتقليل الضرر الذي يلحق بالمناخ الدولي، لقد استمعت بقلق وسخط متزايد إلى الجزء الأخير من البيان الذي أدلى به ممثل الاتحاد السوفيتي عصر هذا اليوم، كانت اللغة التي استخدمها مراوغة، ولكن الأهم من ذلك أنها لم تكن محسوبة لمساعدة قضية العلاقات الدولية الجيدة، أسمحوا لي أن أعرب عن الأمل في أن الإجراء المروع الذي قامت به السلطات السوفيتية والذي جمعنا بعد ظهر اليوم لم يكن المقصود منه أن يكون إشارة إلى نواياها تجاه العلاقات الدولية ككل، أنا على ثقة من أننا سنحصل على تأكيد بشأن هذه النقطة⁽⁴⁵⁾.

أستمرت جلسة اجتماع مجلس الأمن لمدة أربع ساعات بعد ظهر اليوم الثاني من أيلول عام ١٩٨٣، للنظر في قضية طائرة الخطوط الجوية الكورية الجنوبية، وبعد تقديم البيانات من قبل كوريا الجنوبية والولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي، أقرّ جون تومسون المندوب البريطاني، بناءً على توصيات حكومته، بوقف رحلات طيران إيروفلوت السوفيتية Aeroflot إلى بريطانيا وعبرها، وجميع رحلات الخطوط الجوية البريطانية إلى الاتحاد السوفيتي لمدة (١٤) يوماً⁽⁴⁶⁾، وعلى أثر ذلك وافقت غالبية الدول الأوروبية ذات المصالح الرئيسية في مجال الطيران المدني على تعليق الرحلات الجوية من بلدانهم إلى الاتحاد السوفيتي بما تطابق مع الاقتراح البريطاني، بعد أن وصفوا

تلك الحادثة بأنها: "أزمة بربرية دولية"⁽⁴⁷⁾.

كما فرضت العديد من الحكومات وشركات الطيران عقوبات ضد الاتحاد السوفيتي، تعبيراً عن احتجاجهم ضد العمل السوفيتي، كما تم تأكيد الأدلة التي تكشف ملابسات الحادث من عدة مصادر بعد أن نشرتها حكومة الولايات المتحدة⁽⁴⁸⁾، إذ أصدرت الأخيرة تسجيلات للاتصالات الصوتية التي تلقتها مراقبة الحركة الجوية اليابانية من الطائرة (KAL 007)، والإرسال اللاسلكي للطيارين المقاتلين السوفيتيين، مما يشير إلى أن أضواء (KAL 007) قد تم الإبلاغ عنها في الأفق من قبل طيار سوفيتي، إلا أن هناك تكهنات أشارت بأن السوفيت أخطأوا في التعرف على الطائرة (KAL 007)، وعاملوها على أنها طائرة استخبارات إلكترونية تابعة ل سلاح الجو الأمريكي (RC-135)، والتي كانت تعمل شرق الأراضي السوفيتية قبل عدة ساعات وربما عبرت في وقت ما مسار رحلة (KAL 007)، كما أعربت وزارة الخارجية الأمريكية عن تأييدها للمقترح البريطاني في مقاطعة شركات الطيران السوفيتية⁽⁴⁹⁾، علاوة على ذلك فإن انحراف الطائرة بالذات لا يبدو مفاجئاً على الإطلاق، وقد يكون في الواقع أمراً لا مفر منه نظراً لآلاف الرحلات الجوية على طول طريق المحيط الهادئ، كما يحدث كل عام، أما وزارة الخارجية السوفيتية فقد ردت على الادعاءات الأمريكية من خلال تصريحاتها المستمرة في اتهام الأخيرة بالوقوف وراء تلك الحادثة، مؤكدة بأنه لم يكن من قبيل الصدفة أن يتزامن مسار (KAL 007)، مع مسار طائرة التجسس الأمريكية (RC-135)، لاسيما أن مسارهما تزامن في المجال الجوي فوق اثنتين من أكثر القواعد العسكرية السوفيتية حساسية في المحيط الهادئ⁽⁵⁰⁾.

أجتمع مجلس الأمن بعد ظهر الثاني عشر من أيلول عام ١٩٨٣، من أجل التصويت على قرار يدين استخدام الاتحاد السوفيتي للقوة ضد الطائرة الكورية، وأن ذلك العمل كان يتعارض مع المعايير التي تحكم السلوك الدولي والاعتبارات الإنسانية، وقد صوتت تسعة دول لصالح القرار وهي (الولايات المتحدة، بريطانيا، فرنسا، هولندا، زائير، توغو، باكستان، الأردن ومالطا)، واعتضت أربعة دول على القرار وهي (زيمبابوي، غيانا، الصين ونيكاراغوا)، فيما صوت الاتحاد السوفيتي وبولندا ضد القرار، وبذلك فشلوا في اتخاذ قرار يدين الاتحاد السوفيتي بعد تبني الأخير قرار النقض (الفيو)⁽⁵¹⁾.

لا يخفى الدور الذي لعبته مارغريت تاتشر في اتصالاتها المستمرة مع حكومة غيانا Guianas، التي تقع شمال شرق أمريكا الجنوبية، حول آفاق التصويت في مجلس الأمن الدولي، وأوضحت أنها قلقة لسماع أن غيانا قد تمتنع عن التصويت مما قد يعني عدم اعتماد مشروع القرار لإدانة الاتحاد السوفيتي، إذ أقرت بأن غيانا لها موقف خاص، لاسيما بعد أن استخدمت الولايات المتحدة في تلك المدة حق النقض (الفيتو) ضد قرض مالي مهم لمشروع كبير للتحكم في المياه في غيانا، كما أشارت تاتشر بأن غيانا بصفتها رئيسة لمجلس الأمن في تلك المدة، فإنها تأمل بشدة أن ينظر الرئيس في القضايا الأكبر ذات الصلة لأنه من الأهمية بمكان أن يتخذ مجلس الأمن قراراً مرضياً بشأن هذه المسألة⁽⁵²⁾.

لم تكن حادثة إسقاط رحلة (KAL 007) الأولى التي وقعت في وقت السلم، بل كانت هناك العديد من حالات التعدي الجوي الدولي⁽⁵³⁾، لاسيما أن المعاهدات والقوانين الدولية لا تنص على الموقف الذي تدخل فيه طائرة دخيلة المجال الجوي لدولة أخرى وتعصي أمر الهبوط، فضلاً عن وجوب الحصول على التفويض المناسب قبل دخول المجال الجوي لدولة أخرى، ومع ذلك من غير الواضح ما إذا كان المتسلل غير المصرح به معرضاً تلقائياً لإطلاق النار عليه من قبل المعارضين التابعين لدولة ذات سيادة إقليمية، لذلك من الممكن أن يتم إسقاط المتسلل الذي يفشل في الهبوط بشكل مبرر⁽⁵⁴⁾.

لسوء الحظ، فإن تدمير طائرة مدنية أو عسكرية لم يتم تناوله بشكل مباشر من خلال القوانين والمعاهدات الدولية، وبالفعل فإن كل من اتفاقية باريس واتفاقية شيكاغو، اللتين تعاملتا بشكل أساسي مع الطيران المدني، لم تشيرا إلى مسألة الهجمات على الطائرات المدنية المتسللة، ومع ذلك تعترف هذه المعاهدات بعبارات لا لبس فيها بالسيطرة المطلقة للدولة على مجالها الجوي، باختصار قد تعبر الطائرات المجدولة أراضي دولة أخرى من خلال ترتيبات ثنائية بناءً على موافقة الدولة الأخرى، علاوة على ذلك من الممكن دائماً سحب هذه الموافقة حتى لو مُنحت، على أساس مصالح الأمن القومي، أو حالات الطوارئ.

كانت حادثة الخطوط الجوية الكورية (KAL 007) إحدى أهم الأحداث الدولية الكبرى خلال الحرب الباردة الثانية⁽⁵⁵⁾، فلم تكن تلك الحادثة بعيدة عن مسألة الصراع بين المعسكرين

بشكل عام، وطبيعة السياسة البريطانية تجاه الاتحاد السوفيتي بشكل خاص، إذ سعت مارغريت تاتشر بشتى الوسائل من أجل إيقاع أقصى العقوبات بالاتحاد السوفيتي، لاسيما من خلال اتصالاتها المستمرة مع قادة الدول المجتمعة في مجلس الأمن للتصويت على قرار لإدانة الاتحاد السوفيتي، فضلا عن اتصالاتها اليومية مع حليفها التقليدي رونالد ريغان، حتى وصفت تلك الحادثة بأنها "عمل بربري"، مشيرةً إلى ضرورة توخي الحذر من النظام السوفيتي، وضرورة إيجاد اتفاقيات دولية تهدف إلى تعزيز الأمن الدولي بما يضمن درء الخطر السوفيتي، حتى أنها سعت إلى دعوة أندروبوف لزيارة بريطانيا بغية إيجاد مخرج للأزمة مع حليفتها الولايات المتحدة⁽⁵⁶⁾، إلا أن اقتراح دعوة أندروبوف إلى بريطانيا لم يتحقق، لاسيما بسبب مرضه الذي منعه من السفر إلى أي مكان، وبدلاً من ذلك انتهى الأمر بتاتشر بالذهاب إلى موسكو في أول زيارة لها إلى الاتحاد السوفيتي بعد وفاة أندروبوف في التاسع من شباط عام ١٩٨٤، لحضور جنازة أندروبوف⁽⁵⁷⁾، وعلى أثر ذلك أتصلت بحليفها ريغان أخبرته قائلةً: "كان عليك أن تأتي لحضور الجنازة... رون سأعود بالتأكيد العام المقبل"، في إشارة إلى أنها ألمحت إلى الضعف الجسدي لخلفه⁽⁵⁸⁾.

أدت عمليات الحرب النفسية الأمريكية إلى زيادة المخاوف السوفيتية وساهمت عن غير قصد في الإسقاط المأساوي لطائرة الخطوط الجوية الكورية الجنوبية (KAL 007) في أيلول عام ١٩٨٣، إذ اعتقد الطيارون السوفيت أنها طائرة تجسس أمريكية وليست رحلة ركاب مدنية، وقد أسهم ذلك الحادث في زيادة الهوة في العلاقات البريطانية السوفيتية، ويبقى التساؤل المطروح هل كان إطلاق النار على الطائرة الكورية غير قانوني؟ في ضوء المناقشة السابقة، يجب النظر في مسألة ما إذا كانت تصرفات الاتحاد السوفيتي بإسقاط رحلة الخطوط الجوية الكورية (KAL 007) ترقى إلى انتهاك الالتزامات السوفيتية، وبموجب القانون الدولي هناك جانبان رئيسيان لتلك القضية، أولاً: بما أن الطائرة كانت بعيدة عن مسارها المعترف به ودخلت المجال الجوي السوفيتي، فإن السؤال الذي يطرح نفسه هو فيما إذا كان السوفيت قد حذروها بالفعل، ثانياً: إذا تم إعطاء التحذيرات المناسبة، فيبدو أن كابتن الطائرة لم يراع التحذيرات، نظراً لأن المعلومات المتاحة غير كافية لتقديم إجابات لتلك القضية، يجب التعامل معها على أساس افتراضي، إذا لم يتم إعطاء تحذير مناسب، فإن الإجراء السوفيتي قد شكل انتهاكاً خطيراً للغاية للقانون الدولي، لاسيما والعدد

الكبير من الركاب الأبرياء الذين فقدوا حياتهم.

الخاتمة:

مثلت حادثة الطائرة الكورية (KAL 007) نتيجة للصراع بين المعسكرين خلال الحرب الباردة الثانية، فقد ذهب ضحيتها ركاب تلك الطائرة الأبرياء في أسوأ قتل للمدنيين منذ الحرب العالمية الثانية، كذلك أدت عمليات الحرب النفسية الأمريكية إلى زيادة المخاوف السوفيتية وساهمت عن غير قصد في الإسقاط المأساوي لطائرة الخطوط الجوية الكورية الجنوبية (KAL 007) في أيلول عام ١٩٨٣، إذ اعتقد الطيارون السوفيت أنها طائرة تجسس أمريكية وليست رحلة ركاب مدنية، وقد أسهم ذلك الحادث في زيادة الهوة في العلاقات البريطانية السوفيتية.

ولما عُرِفَت مارغريت تاتشر بعداؤها الكبير للسوفيت فقد سعت بشتى الوسائل من أجل إيقاع أقصى العقوبات بالاتحاد السوفيتي، لاسيما من خلال اتصالاتها المستمرة مع قادة الدول المجتمعة في مجلس الأمن للتصويت على قرار لإدانة الاتحاد السوفيتي، فضلا عن اتصالاتها اليومية مع حليفها التقليدي رونالد ريغان، حتى وصفت تلك الحادثة بأنها "عمل بربري"، مشيرة إلى ضرورة توخي الحذر من النظام السوفيتي، وضرورة إيجاد اتفاقيات دولية تهدف إلى تعزيز الأمن الدولي بما يضمن درء الخطر السوفيتي.

ويبقى الأمر المتروك للقارئ، أن انحراف الطائرة (KAL 007) بالذات لا يبدو مفاجئاً على الإطلاق، وقد يكون في الواقع أمراً لا مفر منه نظراً لآلاف الرحلات الجوية في العالم في كل عام، كما أنه لم يكن الحادث الأول ولا الأخير، فقد سبقته العديد من الحوادث الدولية المشابهة التي تزامنت مع شدة التوترات السياسية العالمية التي دفع المدنيون الأبرياء حياتهم ثمناً للخلافات السياسية بين دوال العالم.

الملاحق:

ملحق رقم (١)

مذكرة من المندوب الدائم الكوري الجنوبي في مجلس الأمن

وُجِّهَت الرسالة المرفقة المؤرخة في ١ أيلول/ سبتمبر ١٩٨٣ من المندوب الدائم لجمهورية كوريا لدى الأمم المتحدة إلى رئيس مجلس الأمن. وبناءً على الطلب الوارد فيها، يجري تعميم الرسالة كوثيقة من وثائق مجلس الأمن.

المرفق

رسالة مؤرخة ١ أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ موجهة من المندوب الدائم

لجمهورية كوريا لدى الأمم المتحدة إلى

رئيس مجلس الأمن

بناءً على تعليمات من حكومتي، يشرفني أن أوجه انتباهكم على وجه السرعة إلى الحادث المأساوي الذي تعرضت فيه طائرة ركاب تجارية تابعة لجمهورية كوريا لإطلاق نار من قبل طائرات مقاتلة تابعة لاتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية في حوالي الساعة ١٨٣٠، بتوقيت غرينتش في ٣١ آب ١٩٨٣.

كانت رحلة بوينج ٧٤٧ رقم ٠٠٧، وهي واحدة من خمس رحلات أسبوعية منتظمة للخطوط الجوية الكورية بين سيئول ونيويورك، في طريقها من نيويورك إلى سيئول، بعد التزود بالوقود في أنكوريج، ألاسكا. كان على متنها مائتان وأربعون راكباً مدنياً من جنسيات مختلفة و ٢٩ من أفراد الطاقم.

إذ ندين بشدة هذا العمل الهمجي غير المبرر الذي ارتكبه الاتحاد السوفيتي في انتهاك صارخ للقواعد الأساسية للقانون الدولي في مجال الطيران المدني الدولي، ونشعر بقلق بالغ إزاء الوضع الناجم عن هذا الحادث، أطلب منكم الدعوة لعقد اجتماع عاجل لمجلس الأمن، وفقاً للمادة ٣٥ من ميثاق الأمم المتحدة، للنظر فوراً في هذه المسألة الخطيرة... وفي هذا الصدد، أعلن، نيابة عن حكومتي، أن جمهورية كوريا تقبل، كما فعلت دائماً بالالتزام بالتسوية السلمية على النحو المنصوص عليه في هذا الميثاق. وأطلب أيضاً أن يدعو مجلس الأمن ممثل حكومة جمهورية كوريا للمشاركة في المناقشة المتعلقة بهذه المسألة وفقاً للمادة ٣٢ من الميثاق⁽⁵⁹⁾.

ملحق رقم (١)

Memorandum from the South Korean Permanent Representative to the Security Council

The attached letter dated 1 September 1983 from the Permanent Observer of the Republic of Korea to the United Nations was addressed to the President of the Security Council. In accordance with the request therein contained, the letter is being circulated as a document of the Security Council.

Annex

Letter dated 1 September 1983 from the Permanent Observer of the Republic of Korea to the United Nations addressed to the President of the Security Council

Upon instructions from my Government, I have the honour to bring to your urgent attention the tragic incident in which a commercial passenger plane of the Republic of Korea was shot down by fighter planes of the Union of Soviet Socialist Republics at about 1830 hours, Greenwich Mean Time, on 31 August 1983.

The Boeing 747 flight 007, one of five regular weekly flights of Korean Airlines between Seoul and New York, was en route from New York to Seoul, after refueling in Anchorage, Alaska. There were two hundred and forty civilian passengers of different nationalities and twenty-nine crew members on board.

Condemning most strongly this unprovoked barbaric act committed by the Soviet Union in blatant violation of basic norms of international law and practice in international civil aviation, and gravely concerned by the situation arising from this incident, I request you to call an urgent meeting of the Security Council, in accordance with Article 35 of the United Nations Charter, to consider immediately this serious matter.

In this connection, I declare, on behalf of my Government, that the Republic of Korea accepts, as it has always done so, the obligation of pacific settlement as provided for in the present Charter.

I also request that the representative of the Government of the Republic of Korea be invited by the Security Council to participate in the discussion relating to this matter in accordance with Article 32 of the Charter.

قائمة المصادر:

*الأرشيف الوطني البريطاني:

1. The National Archives, PREM19/3655, GRS582, FM Moscow 201128z, Letter from Prime Minister to President Reagan, Korean Airlines, No.1045, 23 Sep, 1983.

2. T.N.A., PREM19/3655, GR136, Flash F C O, Tass At 17o7z Carried The Following Report, Korean Airliner, No.957, 1 Sep, 1983.
3. T.N.A., PREM19/3655 GR400, FM Ukmis New York O3oo4j5z ,Letter from Prime Minister to Security Council, Korean Airliner, No.771, 2 Sep, 1983.
4. T.N.A., PREM19/3655 GRS 500, FM Ukmis New York 030001z, Letter from Prime Minister to Security Council, Korean Airliner, No.772, 2 Sep, 1983.
5. T.N.A., PREM19/3655, GRS, FM F C O 121934Z, Letter from Prime Minister to The Soviet, Korean Airliner: Suspension Of Flights, No.705, 12 Sep, 1983.
6. T.N.A., PREM19/3655, GRS 530, FM Ukmis New York 120119z, Letter from Prime Minister to President of Guyana, Korean Airliner, NO. 809, 12 Sep, 1983.
7. T.N.A., PREM19/3655, GRS400 / 3, FM Rome 131615Z, Letter from Prime Minister to President Reagan, Korean Airlines, No.427, 14 Sep, 1983.

*وثائق مجلس الأمن:

1. United Nations, Security Council, Document, Resolution 2470 (1983), 2 September, 1983.

*الكتب الإنكليزية:

1. Downing, Taylor, 1983: Reagan, Andropov, and a World on the Brink, (Da Capo Press, Hachette Book Group, New York, 2012).
2. Isa, Abu Dawoud Muhammad, MH17 Tragedy: A Comparative Analysis of Cold War and Post Cold War Media Framing of Aviation Disasters, the degree of Master of Science in Journalism, (West Virginia University, 2015).

*البحوث الإنكليزية:

1. American Society of International Law, "Documents Concerning The Korean Air Lines Incident", International Legal Materials, Vol. 22, No.5, 1993.
2. Hassan, Farooq, "The Shooting down of Korean Airlines Flight 007 by the USSR and the Future of Air Safety for Passengers", British Institute of International and Comparative Law, Vol. 33, No. 3, 1984.
3. Hassan, Farouk, "A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union", Journal of Air Law and Commerce, Vol.9, No.1, 1984.
4. Klein, Richard and Warner, William B., "Nuclear Coincidence and the Korean Airline Disaster", Cambridge Core, (The Johns Hopkins University Press, Vol. 16, No.1, 1986).
5. Laveson, Jeffrey D., "Korean Airline Flight 007: Stalemate in International Aviation Law- A Proposal for Enforcement, San Diego Law Review", School of Law, (Law School Journals, London, Vol. 22, No.7, 1985).

6. McCarthy, Gerard Michael, "Limitations on the Right to Use Force Against Civil Aerial Intruders: The Destruction of KAL Flight 007 in Community Perspective", NYLS Journal of International and Comparative Law, Vol. 6, No.1, 1984.
7. Morganf, Craig A., "The Downing of Korean Air Lines Flight 007", Yale Journal of International Law, Vol. 11, No.4, 1985.
8. Schwartz, Ian A., "Chan v. Korean Air Lines, Ltd.: Skirting the Legislative History of the Warsaw Convention", Northwestern Journal of International Law & Business, Vol. 10, No.1, 1990.

(1)Downing, Taylor, 1983: Reagan, Andropov, and a World on the Brink, (Da Capo Press, Hachette Book Group, New York, 2012), P.117.

(2)Hassan, Farouk, "A Legal Analysis of the Shooting of Korean Airlines Flight 007 by the Soviet Union", Journal of Air Law and Commerce, Vol.9, No.1, 1984, P.557.

(٣) كانت تلك الطائرات جزءاً من عمليات تجسسية سرية للغاية أطلقتها الولايات المتحدة منذ ستينيات القرن العشرين، وكان من اختصاصها مراقبة تجارب الصواريخ السوفيتية، إذ تم إطلاق العديد من تلك الصواريخ من غرب الاتحاد السوفيتي لمسافة وصلت إلى أكثر من (٧٠٠٠) ميل قبل أن تهبط في شبه جزيرة كامشاتكا أو في بحر أوخوتسك المجاور، وبحلول عام ١٩٨٣، تم تنفيذ عملية مراقبة بواسطة طائرة أمريكية من طراز كوبرا بول (آر سي ١٣٥) RC-135 Cobra Ball مزودة بكاميرات عالية الدقة لتصوير عودة الصواريخ إلى الغلاف الجوي للأرض، كما حملت كل طائرة أنظمة كمبيوتر يمكنها اكتشاف وتسجيل الإشارات التفائنية التي ترسلها الصواريخ إلى وحدات التحكم الأرضية. للمزيد ينظر: Downing, Op. Cit., P.121.

(4)Morganf, Craig A., "The Downing of Korean Air Lines Flight 007", Yale Journal of International Law, Vol. 11, No.4, 1985, P.234.

(5)Downing, Op. Cit., P.122.

(6)Ibid., P.117.

(7)Hassan, Op. Cit., P.557.

(8)Morganf, Op. Cit., P.237.

(٩) اتفاقية شيكاغو: تم التوقيع عليها في السابع من تشرين الثاني عام ١٩٤٤، استجابة لمبادرة أمريكية، دعا فيها الرئيس الأمريكي روزفلت جميع القوى الحليفة وكذلك بعض الحكومات المحايدة للاجتماع في شيكاغو لعقد مؤتمر بشأن الطيران المدني الدولي، كان الدافع وراء ذلك هو عقلية ما بعد الحرب العالمية الثانية ضد استخدام الطائرات كوسيلة للتدمير والانتقام، ومشاكل تطبيق مبدأ "السيادة المطلقة" لاتفاقية باريس عام ١٩١٩، تعد اتفاقية شيكاغو بمثابة الاتفاقية الدولية التي تنظم الطيران المدني الدولي، التي تديرها منظمة الطيران المدني الدولي، كما تنص الاتفاقية صراحة للدول المتعاقدة بإنشاء مناطق مشددة للأغراض العسكرية وحظر جميع الرحلات الجوية فوق هذه المناطق، فضلاً عن ذلك تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي فوق أراضيها، وتوضح المادة الثانية منها أن المجال الجوي الوطني لدولة ما يشمل الهواء فوق المياه الإقليمية وكذلك الهواء فوق الأراضي البرية. للمزيد ينظر: Hassan, Op. Cit., P.563.

(10)T.N.A., PREM19/3655, GRS582, FM Moscow 201128z, Letter from Prime Minister to President Reagan, Korean Airlines, No.1045, 23 Sep, 1983.

(11)Downing, Op. Cit., P.121.

(12)Morganf, Op. Cit., P.237.

(13)Schwartz, Ian A., "Chan v. Korean Air Lines, Ltd.: Skirting the Legislative History of the Warsaw Convention", Northwestern Journal of International Law & Business, Vol. 10, No.1, 1990, P.141.

(14)McCarthy, Gerard Michael, "Limitations on the Right to Use Force Against Civil Aerial Intruders: The Destruction of KAL Flight 007 in Community Perspective", NYLS Journal of International and Comparative Law, Vol. 6, No.1, 1984, P.177.

(15)Morganf, Op. Cit., P.237.

(16)Downing, Op. Cit., P.122.

(17)Hassan, Op. Cit., P.555.

(١٨) يعترف القانون الدولي بأن السيادة الكاملة لأي دولة تمتد بالفعل إلى المجال الجوي فوق أراضيها، وكما هو مطبق في الفقه الأنكلو- أمريكي، فإن أساس منح أي دولة الحق في السيطرة على المجال الجوي فوق أراضيها يستند إلى القاعدة التي تؤكد على منح صاحب الميراث في الأرض الحق في السيطرة على المجال الجوي فوق أراضيها مباشرة، وبعبارة أخرى تُمنح السيطرة على المجال الجوي بسبب وجود الحقوق السيادية للدولة في الأرض الواقعة أسفلها، وبذلك فإن السيادة في المجال الجوي هي في الحقيقة جانب من مجمل المصالح التي تتمتع بها الدولة في أراضيها وعادة ما توصف بعبارة "السيادة الإقليمية". للمزيد ينظر:

Hassan, Farooq, "The Shooting down of Korean Airlines Flight 007 by the USSR and the Future of Air Safety for Passengers", British Institute of International and Comparative Law, Vol. 33, No. 3, 1984, P.714.

(19)T.N.A., PREM19/3655, GR136, Flash F C O, Tass At 17o7z Carried The Following Report, Korean Airliner, No.957, 1 Sep, 1983.

(٢٠) كانت أول معاهدة دولية رئيسية تتعامل مع الطيران المدني الدولي هي اتفاقية باريس لعام ١٩١٩، وقعت عليها (٣٨) دولة، نصت المادة الأولى منها على حق الدولة في مجالها الجوي وتعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة كاملة وحصرية على المجال الجوي فوق أراضيها، وتوضح المادة الثانية إن المجال الجوي لدولة ما يشمل الهواء فوق المياه الإقليمية بما لا يقل عن الإقليم الأرضي، فيما أوضحت المادة الثالثة أن تطبيق الاتفاقية ينطبق على الطائرات المدنية ويستثنى منها تلك التي تملكها الدول للأغراض العسكرية، ومن المهم أيضاً ملاحظة المادة السادسة من تلك المعاهدة، التي أكدت على أنه لا يجوز تشغيل أي خدمة جوية دولية منتظمة فوق أراضي أي دولة إلا بإذن خاص من تلك الدولة، وبالتالي فمن الواضح تماماً أن طائرات الركاب المدنية الأجنبية لا يمكنها التعدي على المجال الجوي للدول الأخرى، الكلمة المستخدمة في هذا الحكم هي "مجدولة" ينطبق ذلك للوهلة الأولى على طائرات الركاب المدنية العاملة بانتظام. للمزيد ينظر:

Hassan, Op. Cit., P.563.

(21)McCarthy, Op. Cit., P.191.

(22)American Society of International Law, "Documents Concerning The Korean Air Lines Incident", International Legal Materials, Vol. 22, No.5, 1993, P.1110.

(23)Hassan, Op. Cit., P.587.

(٢٤) للمزيد ينظر مذكرة المقيم الكوري الجنوبي في مجلس الأمن الملحق رقم (١).

(25)Laveson, Jeffrey D., "Korean Airline Flight 007: Stalemate in International Aviation Law- A Proposal for Enforcement, San Diego Law Review", School of Law, Law School Journals, London, Vol. 22, No.7, 1985, P.860.

(26)Klein, Richard and Warner, William B., "Nuclear Coincidence and the Korean Airline Disaster", Cambridge Core, (The Johns Hopkins University Press, Vol. 16, No.1, 1986), P.8.

(27)Morganf, Op. Cit., P.239.

(28)Ibid., P.240.

(29)Hassan, Op. Cit., P.559.

(30)Morganf, Op. Cit., P.243.

(٣١) من بين الدول التي شجبت العمل السوفيتي، الولايات المتحدة، بريطانيا، اليابان، كندا، أستراليا، فرنسا، الصين، هولندا، نيوزيلندا، زائير، ليبيريا، السويد، بلجيكا، إيطاليا، سنغافورة، كولومبيا، فيجي، إكوادور، باراغواي وجمهورية ألمانيا الاتحادية. للمزيد من التفاصيل عن شجب هذه الدول في مجلس الأمن ينظر:

McCarthy, Op. Cit., P.178.

(32)United Nations, Security Council, Document, Resolution 2470 (1983), 2 September, 1983.

(33)McCarthy, Op. Cit., P.178.

(34)Morganf, Op. Cit., P.238.

(35)Laveson, Op. Cit., P.864.

(36)Hassan, Op. Cit., P.558.

(37)Morganf, Op. Cit., P.238.

(38)McCarthy, Op. Cit., P.179.

(39)Ibid., P.181.

(40)Morganf, Op. Cit., P.238.

(41)McCarthy, Op. Cit., P.182.

(42)Morganf, Op. Cit., P.238.

(43)Laveson, Op. Cit., P.866.

(٤٤)جون آدم تومسون: دبلوماسي بريطاني، ولد في السابع والعشرين من نيسان عام ١٩٢٧، تلقى جون تومسون تعليمه في أكاديمية فيليبس إكستر Phillips Exeter، وجامعة أبردين Aberdeen وكلية ترينيتي Trinity، هي إحدى كليات جامعة كامبريدج Cambridge، ألتحق بالسلك الدبلوماسي في عام ١٩٥٠، وعمل في جدة ودمشق وواشنطن العاصمة وكذلك تسنم عدة مناصب في وزارة الخارجية (لاحقاً وزارة الخارجية وشؤون الكومنولث)، كما شغل منصب وزير ونائب المندوب الدائم لدى مجلس شمال الأطلسي للمدة من ١٩٧٢ إلى ١٩٧٣، ثم عمل وكيل وزارة مساعد بوزارة الخارجية من ١٩٧٣ إلى ١٩٧٦، ثم أصبح المفوض السامي إلى الهند للمدة من ١٩٧٧ إلى ١٩٨٢، والمندوب الدائم لدى الأمم المتحدة من عام ١٩٨٢ إلى عام ١٩٨٧، توفي في الثالث من حزيران عام ٢٠١٨. للمزيد ينظر:

Theakston, Op. Cit., P.198.

(45)T.N.A., PREM19/3655 GRS 500, FM Ukmis New York 030001z, Letter from Prime Minister to Security Council, Korean Airliner, No.772, 2 Sep, 1983.

(46)T.N.A., PREM19/3655, GRS, FM F C 0 121934Z, Letter from Prime Minister to The Soviet, Korean Airliner: Suspension Of Flights, No.705, 12 Sep, 1983.

(47)T.N.A., PREM19/3655 GR400, FM Ukmis New York O3004j5z, Letter from Prime Minister to Security Council, Korean Airliner, No.771, 2 Sep, 1983.

(48)Laveson, Op. Cit., P.860.

(49)Ibid., P.866.

(50)Klein, Op. Cit., P.6.

(51)Morganf, Op. Cit., P.247.

(52)T.N.A., PREM19/3655, GRS 530, FM Ukmis New York 120119z, Letter from Prime Minister to President of Guyana, Korean Airliner, NO. 809, 12 Sep, 1983.

(٥٣)قبل إسقاط رحلة(KAL 007)، كانت هناك خمس حوادث وقت السلم، إذ وقعت أولى تلك الحوادث السابقة في التاسع والعشرين من نيسان عام ١٩٥٢، عندما تعرضت طائرة تابعة للخطوط الجوية الفرنسية كانت في طريقها من فرانكفورت إلى برلين لهجوم من قبل الاتحاد السوفيتي، أصيب فيها ستة أشخاص كانوا على متن الطائرة، لكن

الطائرة تمكنت من الهبوط، أدعى الاتحاد السوفيتي أن الطائرة انتهكت المجال الجوي السوفيتي دون إذن وتجاهلت إشارات الهبوط، اما الحادثة الثانية، كانت عام ١٩٥٤، عندما أسقطت مقاتلات من جمهورية الصين الشعبية طائرة تابعة لشركة كاشي باسيفيك (شركة طيران تابعة الى هونغ كونغ) كانت متجهة من بانكوك (تايلاند) إلى (هونغ كونغ، كانت تابعة للعرش البريطاني منذ عام ١٨٤١-١٩٩٧)، وبعد احتجاجات من الحكومة البريطانية، تحمل الصينيون المسؤولية عن الحادث، زاعمين أنهم أخطأوا في التعرف على الطائرة، وأعربوا عن استعدادهم للنظر في التعويض، الحادثة الثالثة، حدثت في السابع والعشرين من تموز عام ١٩٥٥، عندما أسقطت المقاتلات البلغارية طائرة تابعة لشركة الخطوط الجوية الاسرائيلية أثناء انحرافها إلى المجال الجوي البلغاري، إذ كانت الرحلة في طريقها من فيينا (النمسا)، إلى اسطنبول (تركيا)، وكانت تقل (٥١) راكباً وسبعة من أفراد الطاقم، قتلوا جميعهم، ولم تصدر المحكمة أي حكم رسمي بشأن تلك القضية، الحادثة الرابعة، وقعت في الحادي والعشرين من شباط عام ١٩٧٣، عندما أسقطت إسرائيل طائرة نفاثة ليبية في رحلة مجدولة بين ليبيا ومصر، كانت تقل (١١٣) شخصاً قُتل منهم (١٠٨)، تم إسقاط الطائرة عندما انحرفت في المجال الجوي فوق سيناء التي كانت تحتلها إسرائيل، وقد اعتذرت الحكومة الإسرائيلية عن الحادث وتعهدت بدفع تعويضات على سبيل الهدية، ومع ذلك دافعت إسرائيل عن العمل على الأرض بأن الطائرة الجوية قد اقتحمت منطقة حساسة للغاية ورفضت الاستجابة للتحذيرات، أما الحادثة الخامسة، فقد وقعت في العشرين من نيسان عام ١٩٧٨، عندما أطلقت طائرة سوفيتية من طراز (MIG) صاروخا على طائرة ركاب كورية انحرقت إلى المجال الجوي السوفيتي، ذلك الحادث جدير بالملاحظة لعدم وجود رد فعل دولي قوي، في الواقع شكر رئيس كوريا الجنوبية الاتحاد السوفيتي على العودة السريعة لركاب وطاقم الطائرة، ولم يقدم أي من كوريا الجنوبية ولا الاتحاد السوفيتي تفسيراً علنياً لسبب انحراف الطائرة عن مسارها بمئات الأميال. للمزيد ينظر:

Morganf, Op. Cit., P.235; Hassan, Op. Cit., P.558; Laveson, Op. Cit., P.871.

(54) Hassan, Op. Cit., P.587.

(55) Isa, Abu Dawoud Muhammad, MH17 Tragedy: A Comparative Analysis of Cold War and Post Cold War Media Framing of Aviation Disasters, the degree of Master of Science in Journalism, (West Virginia University, 2015), P.7.

(56) T.N.A., PREM19/3655, GRS400 / 3, FM Rome 131615Z, Letter from Prime Minister to President Reagan, Korean Airlines, No.427, 14 Sep, 1983.

(57) منذ نهاية كانون الثاني عام ١٩٨٤، كان هناك تدهور حاد في صحة أندروبوف، حتى انتهى الأمر بوفاته في الساعة (٤:٥٠) من مساء التاسع من شباط عام ١٩٨٤، وعلى أثر ذلك تم إبلاغ مواطني الاتحاد السوفيتي بالخبر في اليوم التالي بعد الظهر، وقد أقيمت الجنازة في الرابع عشر من شباط عام ١٩٨٤، وقد وري الثرى في مقبرة بالقرب من جدار الكرملين في الميدان الأحمر في موسكو، وفي عام ١٩٨٥، تم نصب تمثال نصفي له من صنع النحات فيكتور سونين Victor Sonnen على قبره. للمزيد ينظر: : Хлобустов, Пр.Ис., C.7.

(58) Brown, Op. Cit., P.17.

(59) American Society of International Law, Op. Cit., P.1111.