

حقوق فضائی

افزایش و گسترش علم و دانش در زمینه های مختلف علم دائمه مسائل جدیدی را برای حقوق مطرح میسازند و از آنجا که علم حقوق وظیفه دار تنظیم و ترتیب جوامع بشری با تمام مظاهر آن میباشد ناچار از آنست که خود را با این مسائل آشنا کرده و آنها را بقلمرو خود بکشاند: مثلاً ظهور انقلابات صنعتی که در نیمه اول قرن گذشته از انگلستان شروع و در سراسر اروپا منتشر گردید سیب شد که روستائیان دسته دسته و گروه گروه خانه و کاشانه اباء و اجدادی خود را ترک کرده برای حفظ موجودیت خود بشهرهای صنعتی رو آوردند. حفظ این افراد در مقابل تعدیات و تجاوزات کارفرمایان از یکطرف تنظیم روابط آنان با کارفرما از طرف دیگر و بالاخره صیانت و حمایت آنان بهنگام بیکاری و بیماری بصورت احتیاج اجتماعی جلوه گر شد که حقوق ناچار از تنظیم این پدیده اجتماعی جدید گردید و باین کیفیت حقوق کارگری بوجود آمد که امروز یکی از معتبرترین رشته های علم حقوق را تشکیل میدهد!

صرفنظر از آنکه قوانین کار و حقوق کارگران در کشور ما هنوز مراحل ابتدائی و آزمایشی را طی میکند ولی موضوع بحث امروز حقوق کارگری نیست بلکه اشاره بمسائل جدیدتر دیگری است که اخیراً ظاهر گردیده اند.

یکی از این مسائل که حقوق از ابتدای قرن بیستم با آن مواجه گردیده است فضا و طرق استفاده از آن بطور اعم برای حمل و نقل مسافر و بار و مبادله و نشر اخبار میباشد و تازه تر از آن پیدایش موشک های قاره پیما و سفینه های فضائی است که موضوع بحث امروز را تشکیل میدهد:

الف تصادم علائق ملی و بین المللی دول در فضا بمراتب بیشتر از دریاها است چه آنها نمیتوانند بنا بدلائیل دفاعی از کنترل برفضائی که بر بالای خاک کشور آنها قرار گرفته است صرف نظر نمایند ولی از طرف دیگر فضا حائز اهمیت و اعتبار بین المللی است که این اهمیت فوق علائق و منافع دول قرار گرفته است و نمیتوان آنرا چون سرزمین کشور یا آبهای ساحلی مطیع مطلق حق حاکمیت دولتها قرارداد. جمع بین این دو جهت متضاد یکی از مشکلات حقوق فضائی را تشکیل میدهد.

پیش از آنکه قراردادهای معتبر فعلی بین المللی منعقد گردند فرضیه ها و نظریات مختلفی در مورد فضا بین علمای علم حقوق رواج داشت که خلاصتاً در اینجا بدانها اشاره میشود:

اولاً - فرضیه آزادی در فضا ایندسته بزعامت « Fauchille » معتقد بودند

که دریا و هوا قیاساً یک حکم دارند. همانطور که دریاها معد برای استفاده کشتی های تمام دول میباشد بایستی این آزادی را بفضا هم گسترش داد. این نظر بخاطر اهمیت و شهری که طرفدارانش داشتند توانست تا قبل از جنگ بین المللی اول به آزادی ارتباطات هوائی کمک شایانی بنماید.

حقوق فضائی

نقطه مقابل این نظریه راتئوری حاکمیت مطلق دولت‌ها تشکیل می‌دهد باین معنی که حق حاکمیت دولت قابل تحدید نبوده و فضا را هم چون زمین دربرمیگیرد هر قدر هم که بالا رود شامل آن است. بدیهی است که این تئوری بعلت معارضه‌ای که با اهمیت فضا در روابط بین‌المللی داشت نتوانست دوامی بیاورد و زود فراموش شد.

ثانیاً - در مقابل این دو نظرافراطی نظریات اعتدالی هم ابراز گردیده است و در آنها سعی شده است که بین دو نفع متضاد و متفاوت بین‌المللی التیامی داده شود :

دسته‌ای فضای محاذی سرزمین هر کشور را مطیع حق حاکمیت همان دولت میدانند منتها لامرتجویز میکنند که هواپیماهای تمام ملل بتوانند در فضای آن مانند کشتی‌ها در آبهای ساحلی بخاطر مقاصد صلح جویانه پرواز درآیند.

نظریه جالبی را که گروه دیگری از اعتدالیون ابراز کرده‌اند آنست که لایه‌ای از هوا که بلافاصله بر روی خاک هر کشور قرار گرفته است مطیع حق حاکمیت دولت و ورای آن هر چقدر که بالا رود بروی تمام ملل مفتوح باشد. اما ارتفاع این لایه چقدر است معلوم نیست! بحث درباره فرضیات فوق و انسجام و استحکام هر کدام بحثی است زائد و غیر ضروری چه حقوق فضائی بین‌المللی عصر حاضر مبتنی و متکی بر قراردادهای معتبری است که در آنها علی‌الاصول نظریه حق حاکمیت فضائی دولت‌ها برسمیت شناخته شده است و بدیهی است که انکاء قراردادهای بین‌المللی بر اصل حق حاکمیت ناشی از علاقه شدیدی است که دول‌نه تنها از نظر اقتصادی بلکه بجهت سیاسی و نظامی در فضا داشته و دارند.

ب - پایه و اساس حقوق فضائی بین‌المللی را تا جنگ دوم جهانی قرارداد مورخ ۱۹۱۹ (سی ام اکتبر) منعقد در پاریس تشکیل میداد علاوه بر این قرارداد بین‌المللی قراردادهای دیگری هم وجود داشتند جنبه که بیشتر ناحیه‌ای داشته و نمی‌توانستند ملاک عمل در روابط جهانی قرار گیرند مثلاً قرارداد مورخه بیستم اوت ۱۹۲۸ منعقد در هاوانا بین کشورهای امریکائی.

اما توسعه و تکمیل سرودات هوائی اعم از حمل و نقل مسافر و بارها مبادله اخبار پس از جنگ اول جهانی و بخصوص شروع جنگ دوم روشن ساخت که قراردادهای موجود نمی‌توانند جوابگوی مقتضیات روز باشند و بایستی مقررات و اصول جامع تر و همه‌جانبه‌تری را جایگزین آنان نمود بطوریکه حتی در اثنای جنگ دوم کنفرانسی برای تنظیم ارتباطات هوائی بین‌المللی در سال ۱۹۴۴ در شیکاگو با شرکت ۴۰ کشور تشکیل گردید و پنج قرارداد با امضاء رسید که اساس و پایه حقوق فضائی فعلی را تشکیل میدهند:

بطور خلاصه درباره این قراردادها باید گفت که چه قرارداد پاریس که بلافاصله پس از ختم جنگ جهانی اول منعقد گردیده است و چه قراردادهای شیکاگو که در عرض جنگ دوم بسته شده‌اند همگی محصول زمانی هستند که دولتها بخاطر شرکت در جنگ دارای قدرت فائده‌ای بوده‌اند و ملت‌ها هم عموماً در تب و التهاب همین جنگها هنوز میسوخته‌اند. عبارت دیگر این قراردادها ساخته و پرداخته شرایطی عادی و معمولی نبوده‌اند تا بتوان در آنها بارعایت همه جوانب و بدون دخالت دادن بعضی عوامل و فاکتورها التیامی را که بین

حقوق فضایی

علائق ملی دولت‌ها و اهمیت بین‌المللی فضالازم است داده. نتیجه آنکه در این قراردادها حق حاکمیت فضائی دولت بطور مطلق برسمیت شناخته شده است.

ماده یکم قرارداد شیکاگو مقرر می‌دارد که دول متعاقد می‌پذیرند که هر دولت در سرزمین خود حق حاکمیت فضائی را بطور کامل و انحصاری دارا می‌باشد.

ماده دوم همین قرارداد حتی این حق را بفضای محاذی آبهای ساحلی (باستثنای فلات قاره) هم گسترش داده است. البته این اطلاق و عموم که در قرارداد شیکاگو برای حق حاکمیت فضائی پیش‌بینی شده است بموجب اصول مقبوله دیگر حقوق ملل تا اندازه‌ای محدود می‌گردد. مثلاً منع سوء استفاده از حق ویا مراعات حسن همجواری اصولی هستند که حق حاکمیت مطلق فضائی را محدود می‌سازند.

از متن قراردادها می‌توان دید که فوقاً بدانها اشاره شد نمیتوان ارتفاعی را که در آن حق حاکمیت دول گسترش دارد استنباط کرد! تصور می‌رود که این حق محدود بحدودی نباشد باین معنی که حق حاکمیت دول هر اندازه هم که در فضا بالا رود ساری خواهد بود.

اما با توجه باصل تأثیر و نفوذ «effectivité» میتوان حد اعلای گسترش حق حاکمیت دولت‌ها را در فضا تا آنجا تصور کرد که آنان بتوانند موثر اعمال قدرت بنمایند و چون این امر هم با توسعه علم و دانش بستگی دارد لذا میتوان گفت این حد همیشه دستخوش تغییر و تحول است و شاید امروز این حد به نقطه اوج رسیده باشد.

بیمورد نیست یادآور شود که عین همین مقررات را میتوان نسبت با عمق زمین اعمال کرد یا بعبارت که دول تا آنجا که بتوانند عمقاً اعمال نفوذ نمایند حق حاکمیتشان گسترش می‌یابد.

ج - مسئله مخابرات و ارتباطات تلگرافی مسئله ایست که با پیدایش تلگراف باسیم و بی‌سیم خودنمایی کرده است. اما بجهت مخصوصی که ذیلاً بدانها اشاره خواهد شد نمیتواند تابع همان مقررات باشد که برای استفاده از فضا در مورد حمل و نقل معمول است چه با توجه باهیتی که مبادله اخبار و ارتباطات تلگرافی با نقاط دوردست در روابط بین‌المللی حائز می‌باشند و با رعایت اینکه برقراری اینگونه ارتباطات لازمه اش استفاده از امواج الکتروماتیکی است که نه قابل کنترل بوده و نه میتوانند محصور بمانند لازم می‌آید که امواج وارد فضای اتر که حامل امواج الکتروماتیکی است گردیده و مرزهای ملی را پشت سر گذاشته وارد قلمرو کشورهای دیگر گردند.

با رعایت این نکات دول خود متوجه گردیدند که اصولاً حق حاکمیت مطلق دولت نمیتواند در فضای اتر مصداق پیدا کند و بایستی آزادی عبور امواج را برای برقراری این ارتباطات تأمین کرد.

از طرف دیگر چون تعداد فرکانس‌های قابل استفاده در فضای اتر محدود می‌باشد بالضروره بایستی آزادی مخابرات را تا آن حد که مخل آزادی دیگران در امور ارتباطی نباشد محدود کرد.

حقوق فضایی

در اینجانباز دونفع متضاد بمعارضه پرداختن از یک طرف آزادی مطلق در فضای اتر از طرف دیگر تنظیم و تقسیم امواج قابل استفاده. و برای انجام این مقصود قرارداد های متعددی منعقد گردید تا اینکه قرارداد منعقد یکم دسامبر ۱۹۵۲ در بوئنس آیرس جانشین تمام این قراردادها گردید و امروز پایه حقوق مخابراتی جهانی را تشکیل میدهد.

در این قرارداد سعی شده است با استفاده از مقررات سابق و تجارب حاصله در اثر گذشت زمان و رعایت ترقیات و پیشرفتهای علم در این زمینه بین دونفع متضاد بالاها همگنی ایجاد گردد باین معنی که مثلاً دول مختارند دستگاههای مخابراتی خود را هر طور که صلاح میدانند تنظیم کرده و از آن استفاده نمایند.

اما از طرف دیگر اتحادیه بین المللی مخابرات موظف است که فرکانس های قابل استفاده را تقسیم کرده آنها را بثبت برساند.

از ذکر جزئیات این قرارداد صرف نظر کرده فقط یاد آور میشود که در این قرارداد بطور کلی لزوم استتار تلگرافها و آزادی و تساوی افراد در استفاده از دستگاههای مخابراتی پیش بینی شده است.

د - اما موضوع تازه تری که در سنوات اخیر علم حقوق را بخود مشغول داشته است کشف و اختراع موشکها. اقمار مصنوعی و سفینه های فضائی میباشد که هنوز تحت نظم و ترتیب خاص حقوقی در نیامده است.

بطوریکه فوقاً اشاره شد بموجب اصل تأثیر شاید بتوان حدنهائی قلمرو حاکمیت دولتها را در فضا تا آنجا دانست که دول بتوانند بنحو مؤثری اعمال قدرت بنمایند و گفته شد که این حد همیشه در حال تغییر و تحول صعودی خواهد بود.

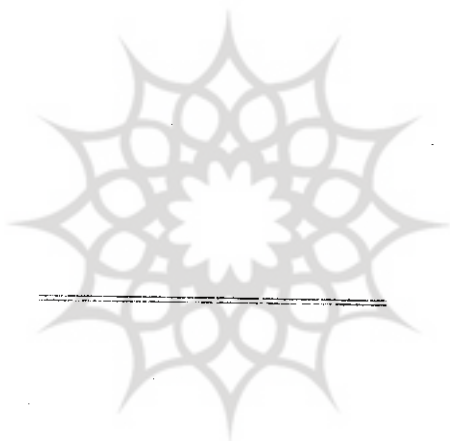
اما باید توجه داشت که این فرض یک استنباط ساده ای بیش نیست و بعید نیست که دول همانطوریکه بخاطر برقراری و حفظ آزادی مخابرات مجبور شدند از حاکمیت مطلق خود در فضای اتر چشم پوشند روزی هم ناچار گردند که دامنه حاکمیت خود را مثلاً بحدود قوه جاذبه زمین محدود کرده و ماورای آنرا چون دریا های آزاد بین المللی اعلام نمایند.

قراردادهای منعقد در سالهای ۱۹۱۹ و ۱۹۴۴ هر دو زمانی تنظیم گردیدند که شاید امکان اندیشه به این ترقیات شگرف هنوز موجود نبوده است و لذا در آنها نفیاً یا اثباتاً تصمیمی درباره این مسئله گرفته نشده است. «فضای» مذکور در این دو قرارداد منحصرأً منصرف بدان فضائی است که معمولاً هواپیماها میتوانند در آن پرواز در آیند در صورتیکه نه اقمار مصنوعی یا سفینه های فضائی میتوانند عنوان هواپیما داشته باشند و نه فضائی که این اجسام در آن طیران میکنند میتوانند منطبق با همان فضائی باشد که مورد استفاده هواپیماها قرار میگرفته است. بدین جهت نمیتوان قرارداد های دو گانه فوق را درباره کیهان و کیهان پیماها مستقیماً و یاقیاساً ملاک عمل پنداشت. مضافاً باینکه باتوجه به حرکت زمین اصولاً نمیتوان از فضای ثابتی که مدام و لاینقطع محاذی سرزمینی قرارداد داشته سخن گفت تا بتوان آن قسمت از فضا را همیشه و الی غیرالنهایه مطیع حق حاکمیت دولتی فرض کرد!

حقوق فضائی

آنچه که نظریه بالا را نسبت به بین‌المللی بودن کیهان تأیید و تقویت مینماید آنست که گوئی اعتقاد حقوقی عموم هم بر آزاد بودن آن قرار دارد چه میدانیم که تا کنون بدفعات و کرات این اجسام فضائی پرواز درآمده یا درآورده شده‌اند و خواه و ناخواه با این پروازها فضایی محاذی کشورهای مختلف مورد تجاوز قرار گرفته‌اند ولی تا کنون هیچ گونه اعتراضی رسمی یا ضمنی نسبت باین تجاوز بعمل نیامده است.

مادام که این موضوع دقیقاً حل و فصل نگردیده و تابع نظم حقوقی نشده است بایستی بارعایت حزم و احتیاط اصول کلی و مقبوله‌ای را که در حقوق ملل درباره دریاها و آزاد جاری است بان سرایت داد و گمان می‌رود دور نباشد آن روزی که دول تحت شرایط زمان مجبور بعقد قراردادهائی در این زمینه گردند و باب جدیدی بنام حقوق کیهانی بر حقوق ملل بیافزایند.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی