

# حاکمیت بر فضا و مرز بین هوای جو و خارج از جو

حقوق هوایی که قدمت بیشتری دارد، از نظر پرواز هواپیماها و حقوق فضائی که عمر آن از ده سال نمیگذرد بملت قمرهای مصنوعی و موشکها و هر دو از نظر صلاح جهانی و اصل حاکمیت دولتها اهمیت روز افزون پیدا و نظر دانشمندان را ساخت متوجه خود کرده است. بطوریکه مقالات و کتا بهای متعدد انتشار مییابد و عقائد و نظریات مختلف ابراز میشود. مجله کانون با چاپ مقاله تحقیقی زیر نویسنده مقاله و حقوقدانان متخصص را به تعقیب موضوع دعوت مینماید»

امروز استفاده های تجارتمی و نظامی هواپیما بر هیچکس پوشیده نیست زیرا توسعه روز افزون روابط بین المللی، نشر افکار و عقاید و توسعه علوم و فنون در جوامع مختلف مرهون پیشرفت روز افزون هواپیمائی است. از اولین روزهای اختراع هواپیما که با پروازش محدودیتی بحق مالکیت هوایی صاحب ملک وارد آورد اصل قدیمی حقوق رم یعنی هر کس که مالک زمین است بخودی خود مالک فضای ماوراء آن هم هست بار دیگر توجه حقوقدانان را بخود جلب نمود. اصول اساسی حقوق بین المللی هوایی قبل از جنگ بین الملل اول مورد تجزیه و تحلیل واقع شده و بموجب قرارداد بین المللی پاریس ۱۹۱۹ اصل حاکمیت مطلق دول بر فراز قلمروشان مورد قبول واقع شد و در همین ماده این قرارداد حق پروازی ضرر برای هواپیماهای دول متعاقد مورد موافقت قرار گرفت ولی از نظر داخلی حقوق هوایی جنبه خیلی قدیمی تری دارد و آن سال ۱۷۸۴ است که فرمانده پلیس پاریس پرواز

بالنها را بدون اجازه مخصوص ممنوع نمود (۱) قرارداد بین‌المللی بمعنای کامل کلمه که بسیاری از علمای حقوق هوایی آنرا حقوق اساسی هوایی قلمداد نموده‌اند در سال ۱۹۴۴ در شهر شیکاگو بتصویب رسید. ماده اول این پیمان میگوید: «کشورهای عضو پیمان حق حاکمیت تام و مطلق هر یک از کشورهای عضو پیمان را نسبت به فضای هوایی آن کشور برسمیت می‌شناسند».

بعضی از کشورهای پیش‌رفته در صنعت هواپیمائی که در پیمان شیکاگو شرکت ننمودند این حق حاکمیت بر فضای هوایی قلمرو خود را در قوانین ملیشان درج نمودند. چنانکه دولت شوروی در ماده اول قانون هوایش میگوید «حاکمیت مطلق و انحصاری بر فراز قلمرو اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی متعلق به اتحاد جماهیر شوروی است». دولت ایران با اینکه عضو پیمان شیکاگو است و صریحاً در اردیبهشت سال ۱۳۲۷ پیمان شیکاگو را بموجب ماده واحده از مجلس دوره پانزدهم گذرانید در قانون هواپیمائی کشوری که در ۱۳۲۸ بتصویب مجلس شورای ملی رسیده است حق مالکیت مطلق و انحصاری در فضای بالای خاک کشور و بالای آبهای ساحلی را متعلق بدولت ایران نموده است (۲). در قوانین اساسی بعضی از دول حق حاکمیت ملی تا خارج از جو گنجانده شده است.

فعالیت‌های فضائی سالهای اخیر افکار و اندیشه‌های حقوقدانان را بخود جلب نموده و مرتب فقدان قوانین و مقررات کافی در فضای ماوراء جو را که حوزه پرواز اقامار مصنوعی و موشک‌های هدایت شونده است گوشزد نموده‌اند. در حقوق هوایی بخاطر قدمت و مربوط بودن بیشتر کشورهای جهان باین رشته از حقوق چندان خلایقی در قواعد و موازینش مشاهده نمیگردد ولی در مورد حقوق فضائی که رشته جدیدی از حقوق است بجز تصمیمات مجمع عمومی سازمان ملل متحد که در جای خود بآنها اشاره خواهد شد پیمان بین‌المللی خاصی که وضع فعالیت‌های فضائی را کاملاً روشن کند بتصویب نرسیده و بیشتر تصمیمات سازمان ملل نیز بتصویب مقامات تقنینی دول امضاء کننده نرسیده است. ولی بطور کلی منشاء بهره‌برداری فضائی واصل آزادی فضا را میتوان در سال جنو فیزیک بین‌المللی (I.G.Y) ۵۸ - ۱۹۵۷ جستجو کرد؛ در اواسط کار این سازمان یعنی اکتبر ۱۹۵۷ دولت شوروی اولین اسپو تینیک (Sputnik 1) خود را در مدار زمین قرارداد و بدین ترتیب رقابت بر سر تسخیر فضا بین پرچم‌داران این نهضت روز بروز شدت یافت. سازمان ملل متحد و مخصوصاً کمیته فرعی فضا

1- Danck, Johann-Stephen Une dissertation de XVIIe siecle sure le droit aerien 1911.

۲- ماده سوم قانون هواپیمائی کشوری ایران مصوب ۲۸ تیرماه ۱۳۲۸

ماوراء جو در تدوین قواعد مربوط به فضاء ماوراء جو نقش مؤثری داشته است. از سال ۱۹۵۸ تا بحال تصمیمات متعددی در مورد بهره برداری از فضاء ماوراء جو بواسطه مجمع عمومی سازمان ملل اتخاذ گردیده ولی شایسته ترین سندی که شامل رشد و توسعه فعالیت های فضائی میباشد تصمیم ۲۳ دسامبر ۱۹۶۳ است که با توافق آراء تصویب و بنام اعلامیه اصول حقوقی حاکم بر فعالیت های دول در استفاده و بهره برداری خارج از جو خوانده شده است. آنچه مورد بحث ماست ماده دوم این اعلامیه است که میگوید: بهره برداری و استفاده های دول بر مبنای تساوی و قواعد حقوق بین الملل از فضاء ماوراء جو و اقمار آسمانی آزاد است. و فوراً در ماده سوم تأکید میشود که فضاء ماوراء جو و اقمار آسمانی از طریق ادعای حاکمیت بوسائلی از قبیل استفاده، اشغال، یا هر وسیله دیگر موضوع ضبط و حق مالکیت نخواهد بود (۳)، حتی در پیش نویس پیمان مربوط به اصول حاکمه بر فعالیت های دول در بهره برداری و استفاده از خارج از جو شامل ماه و سایر اقمار آسمانی که در سال جاری ۱۹۶۷ بتصویب مجمع عمومی سازمان ملل رسیده است در ماده اول آزادی همه دول صرف نظر از پیشرفت فنی آنها و بدون تبعیض بر طبق حقوق بین الملل مورد تأیید واقع شده و در ماده دوم انکار هر نوع ادعای مالکیتی را ممتذکر گردیده است.

پس ذکر این مقدمه مبنی بر سیستم های حقوقی مختلف که در هوای جو یعنی حوزه ای که هواپیما در آن پرواز میکند و موضوع حقوق هوایی است و در نتیجه تحت حاکمیت مطلق و انحصاری صاحب قلمرو است از یک طرف و هوای خارج از جو که تحت رژیم حقوقی آزادی برای همه است تعیین مرزی که حاکمیت دول بیش از آن ادامه نمیابد ضروری بنظر میرسد. هدف نهایی پرواز یک هواپیما یا یک سفینه فضائی هر جا که باشد لازم است شکافتن کمر بندی از هواست که اطراف زمین را احاطه نموده است و این هوای اطراف زمین همان چیزی است که سالها در قوانین داخلی و بین المللی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. در اوایل قرن بیستم بخاطر توسعه افسانه ای هوای انوردی حاکمیت ملی دول بر فراز قلمروشان مورد تخطئه واقع شد و تئوری دانشمند فرانسوی بنام فاشیل (Fauchille) بنام آزادی هوا با توجه به حق دفاع کشور صاحب قلمرو مورد توجه واقع شده. زیرا او استدلال میکرد که هوا ذاتاً نمیتواند موضوع مالکیت قرار گیرد. با اینکه این تئوری در سال ۱۹۰۶ مورد قبول مؤسسه حقوق بین الملل واقع شد ولی بخاطر نمایشگری قدرت خرابکارانه هواپیمادر جنگ جهانی اول در قرارداد پاریس که اندکی پس از جنگ منعقد گردید حاکمیت مطلق و

---

3- Articles 2 and 3 of declaration of legal Principles Governing Activities of States Exploitation and use of outer space Des. 1963

انحصاری بر فراز قلمرو دول برای دولت صاحب قلمرو شناخته شد. پس گرچه تقسیم قابل مشخص بین وسائل هوای ورودی و بین هوای جو و خارج از جو نمیتوان قائل شد ولی حقیقت اینست که دورترین حقوقی مجزا در این حوزه قابل اعمال است.

یعنی همانطوریکه بیان شد آزادی بهره برداری از جو بطور نامحدود برای همه شناخته شده و از طرف دیگر حاکمیت مطلق کشورها بر روی زمینها، آبها و جزایرشان شناخته شده است بنا بر این دو مسئله مورد توجه است: یکی اینکه هوای تحت حاکمیت ملی تا چه حد ادامه مییابد و دیگر مشکل پرتاب سفینه فضائیت که هر چند دورزدنش در اطراف کره زمین آزاد است ولی پرتابش موجب تجاوز به حاکمیت ملی دولت همسایه است زیرا بیشتر ارقام مصنوعی و سفائن فضائی چه وقت پرتاب و چه وقت بسزمین نشستن مجبورند از هوای تحت حاکمیت دول دیگر بگذرند. بطوریکه جان ا. جانسون (John A. Johnson) میگوید: برای بسزمین نشستن سفینه ای که در ارتفاع یکصد میلی از زمین است باید فاصله افقی اش تا ایستگاهی که بسزمین مینشیند ۲۶۰۰ میل باشد. در اولین دو هزار میل فضا نورد ۵۰ میل پائین میآید و وقتی در فاصله ۲۵ میلی عمودی است ۵۵۰ میل دیگر افقی طی میکند تا فاصله اش ۵۰ میل باشد و وقتی در فاصله ۱۰ میلی عمودی است درست روی ایستگاه قرار دارد. با توجه باین ارقام تنها برای دو کشور آمریکا و شوروی که اولی با استفاده از دو اقیانوس پهناور و دومی با استفاده از اراضی وسیع سیبری سفائن خود را بمدار زمین قرار میدهند مشکلی وجود ندارد ولی در مورد سایر کشورها موضوع تنها از راه قرارداد های دوجانبه و چند جانبه قابل حل است. پرفسور گودهیوز (Goedhuis) راه حلی پیشنهاد میکند که بموجب آن دولت ها را تشویق میکند تا وطلبانه بمنظور توسعه فعالیت صلح جو یانه فضائی حق حاکمیت خود را در فضا محدود نمایند تا بدینوسیله سفائن فضائی بتواند از فضای آنها عبور کرده در مدار زمین قرار گیرند. این همان پرواز بی ضرر نام دارد که تشخیص بی ضرر و با ضرر بودن سفینه در حال پرتاب حتی برای بیشتر اولیاء امور کشور پرتاب کننده نیز معلوم نیست تا چه رسد بکشوری که قلمروش ممکن است با این پرتاب مورد باز دید مقدماتی و جاسوسی فضائی قرار گیرد. در مورد مشکل دوم یعنی تعیین حدود حاکمیت ملی بر فراز قلمرو دول و مرز بین هوای جو و خارج از جو که تابع دو سیستم حقوقی مختلف است بین مفسران اختلاف نظر وجود دارد. در حالیکه تعیین مرز افقی دول کار آسانی است تعیین این مرز از نظر عمودی دچار اشکالات فراوان است زیرا از نظر بین المللی محدودیت مشخصی برای حاکمیت دول تعیین نشده و در پیمان شیکاگو ۱۹۴۴ هیچگونه محدودیتی بر حاکمیت مطلق و انحصاری موضوع ماده یک این پیمان وارد نگشته و همین امر یکی از مشکلات بزرگ حقوق نوظهور فضائی را بوجود آورده است. زیرا اگر هیچگونه محدودیتی عمودی در حاکمیت هوایی دول موجود نباشد لازمه اش

آزادی هوای جو و خارج از جو برای همه دول در استفاده‌های هوانوردی و فضاوردی است که کار نیست غیر ممکن چون صرف نظر از پیمانهای مذکور حاکمیت دول بر فراز قلمروشان بعنوان يك قاعده عرفی حقوق بین الملل مورد قبول واقع شده و هر دولتی که مبادرت بشناختن دولت دیگری میکند حاکمیت بر هوای قلمرو را نیز لازمه استقلال آن دولت میداند. و یا اگر قائل به محدودیتی گردیم بهر حال این حاکمیت ملی حدودش باید روشن گردد وسیله‌ای که در حال پرواز است تابع قوانین دولت صاحب قلمرو است یا تابع قوانین بین المللی؟ بهمین جهت بعضی از دول جدا لازم دانستند حدود حاکمیت ملیشان را روشن سازند. چنانکه دولت سوئد در سال ۱۹۵۷ از سازمان ملل متحد تقاضا نمود تصمیمی اتخاذ گردد که شروع فضای ماوراء جو (موضوع فعالیت آزاد برای همه) روشن گردد ولی یکسال بعد که کمیته فرعی سازمان ملل نتوانست حدود حاکمیت ملی را روشن کند همان نماینده در حالیکه فوق العاده ناراضی بود اظهار امیدواری کرد که گرچه برای هر دولت مستقل این موضوع اهمیت حیاتی دارد که بداند حقوق و مسئولیتهایش تا چه حد است و لسی جویندگان فعالیتهای فضائی هر چه زودتر باید تعریف دقیقی از پائین ترین نقطه فضائی خارج از جو را که موضوع پرواز اقماری مصنوعی خواهد بود تسلیم سازمان ملل نمایند. (۴) نماینده کشور های دیگر که مصرأ طرفدار تعیین مرز هوای جو و خارج از جو بوده اند عبارتند از اسپانیا، کانادا، ایتالیا و شیلی. عوامل مؤثر در تئوریهای مختلف تعیین مرز از خود تئوریها متنوعترند. عده ای از مفسران سعی کرده اند از طریق تفسیر و تعبیر پیمانهای بین المللی این مرز را تعیین کنند مثلاً لغت هوای جو (Airspace) که در قرارداد های هوا پیمائی پاریس و شیکاگو بدان اشاره شده است و تحت حاکمیت مطلق و انحصاری دولت صاحب قلمرو قرار گرفته مفسران مختلف از آن معانی مختلفی استخراج کرده اند. چنانکه پرفسور گوود هیوز (Goedhuis) در کتاب حاکمیت هوا و موقعیت حقوقی خارج از جو تأکید میکند که معنی تحت اللفظی ماده اول پیمان شیکاگو بستگی بقصد اعمال این حق دارد و اساساً هر دولتی حق دارد فعالیتهای هوایی و فضائی هر کشور دیگری را در تمام اتمسفرش خنثی نماید.

این حقوقدان اضافه میکند که تا وقتی مفهوم حاکمیت یکی از اصول کلی حقوق بین الملل را تشکیل میدهد منافع تمام دول ایجاب میکند که مفهوم حاکمیت در آتمسفرشان جریان یابد. (۵) حتی برجسته ترین مفسران حقوق هوایی و فضائی یعنی شوکراس و بیومانت

4- U. N. Doc. No. A/C. 1/SR. 107 9, at P.7 (Dec. 16, 1959)

5- Goedhuis, " Air Sovereignty and the Legal Status of n Outer Space" 1958

(Shawcross and Beaumont) عبارت «حاکمیت مطلق و انحصاری» ماده اول پیمان شیکاگورا بعنوان عدم محدودیت عمودی تعبیر نموده‌اند (۶) و پرفسور پنچ (Peng) در مقاله خود فضای تحت حاکمیت ملی موضوع ماده اول پیمان شیکاگورا فضای قابل استفاده و یا قابل دسترسی بشر می‌داند. از طرف دیگر پرفسور کوپر (Cooper) که از نویسندگان پیمان شیکاگواست در تفسیری که در سال ۱۹۵۱ از لغت (Airspace) مذکور در ماده اول نمود متذکر شد که مقصود از این اصطلاح همان معنای لغوی آن و اساساً قسمتی از فضا است که هوا در آن وجود دارد و پرواز بالن و هواپیما بشایستگی در آن صورت می‌گیرد. (۷) عده‌ای نیز با توسل بماده ۸ پیمان شیکاگو که پرواز هواپیماهای بدون خلبانرا بر فراز قلمرو سایر دول ممنوع نموده است استنباط می‌کنند که ممنوعیت پرواز وسیله بدون سر نشین شامل اقمار مصنوعی نیز می‌گردد.

بطوریکه اسناد حقوق فضائی پرفسور مک دوگل (McDougal) در کتاب قانون و نظم عمومی در فضا اظهار نظر می‌کند هر گونه تفسیر و تعبیری از پیمان شیکاگو که منجر بتوسعه حاکمیت ملی بر یک ارتفاع غیر محدود یا حدود غیر عاقلانه‌ای گردد، همانطوریکه پیشتر منسرتان همین کار را کرده‌اند، مخالفت قطعی با اصول کلی استفاده‌های غیر انحصاری خارج از جو خواهد بود که امروز بنفع تمام افراد بشر در حال تکامل است. بطور خیلی صریح نتایج چنین پیشنهاداتی جلوگیری و ممانعت از فعالیتهای فضائی خواهد بود. اگر دول حاکمیت ملی خود را تا ارتفاعی لایتنهای بالا برند سفینه‌ای بمدار زمین پرتاب نخواهد شد و بشر از کشفیات عظیمی که در نتیجه آزادی ورود بفعالیتهای فضائی امکان پذیر شده است محروم خواهد ماند.

مسلم است که در چهارچوبه قراردادهای پاریس ۱۹۱۹ و شیکاگو ۱۹۴۴ هیچگونه فکری برای تنظیم قواعد مربوط بفضا و سفینه فضائی وجود نداشته و نویسندگان این پیمانها فقط بفکر هواپیما و حمایت مؤثر از این وسیله برای منافع جامع و مخصوص بخودش بوده‌اند و مقدمتاً کوشیده‌اند امنیت و سلامتی پرواز هواپیما را مورد حمایت قرارداد و اصولاً هدف دست‌اندازی بتوسعه اندک فعالیتهای فضائی و در نتیجه تنظیم مقررات مربوط بفضانوردی در نظرشان نبوده است. بنا بر این میتوان گفت برای برقراری مرز بین هوای جو و خارج از جو توسل بتعبیرات و تفسیراتی که از قراردادهای بین‌المللی بعمل آمده نتیجه مطلوبی بدست نخواهد داد.

6.. Cooper and Beaumont "Air Law" 1951.

7-- High Altiude Flight and National Sovereignty 1961

بعضی از مفسران برای ایجاد این مرز بنظریات علمای فیزیک در مورد تقسیمات اتمسفر زمین توسل جسته و با توجه به لایه‌های مختلف اتمسفر زمین هوای جو و خارج از جو را تا اندازه‌ای از هم تفکیک نموده‌اند ولی توجه به اصل مسلمی که قبل از ذکر این تئوریها لازم است اینست که علمای فیزیک در مورد تقسیم لایه‌های اتمسفر اتفاق نظر ندارند و هر یک حدی را پیشنهاد میکنند. بزرگترین حامی تئوری مرز بین هوای جو و خارج از جو با توجه به خصوصیات فیزیکی اتمسفر پرفسور آمبروزینی (Ambrosini) ازیالتا لیاست. او سازمان ملل را تشویق میکند حدود حاکمیت ملی دول بر فراز قلمروشان را تا ارتفاعی در حدود یکصد کیلومتر که شامل اتمسفر زمین است محدود سازد. (۸) بنظر او با توجه بنظرات علمای فیزیک و ملاحظات حقوقی زمان حاضر این مسافت باید جزو قلمرو ذاتی کشور صاحب قلمرو گردد و پرفسور چنچ (Cheng) تأکید میکند که هوای جو در معنای جغرافیائیش بر فضائی که هوا در آن یافت میشود دلالت دارد. بنابراین معنای (Sirspace) همان فضای اتمسفر است که در قرارداد پاریس بدان اشاره شده است. (۹) وی اضافه میکند که اتمسفر بتندی خاتمه نمیپذیرد بلکه در ارتفاع زیاد آنقدر نیروی جاذبه کم میشود که اشیاء معلق در فضا بزمین باز نمیگردند در این قسمت از فضا کمربندی مرزی بنام (Exosphere) وجود دارد که بر حسب فصول مختلف و فواحی گوناگون عرض کم و زیاد میشود ولی بهر حال این مسافت از ۳۰۰ میل پائین تر و از ۵۰۰ میل بالاتر از سطح زمین نخواهد بود. بنابراین تا آنجا که دول راجع به تحدید حدود قطعی برای حاکمیت ملیشان مبادرت نکرده‌اند این قسمت (Exosphere) باید بالاترین حد هوای تحت حاکمیت دولت صاحب قلمرو قرار گیرد.

پرفسور رینتانز (Reintanz) از آلمان شرقی در بررسی خود برای تعیین این مرز به غلظت مولکولها در لایه‌های مختلف فضا توجه کافی نموده و باین نتیجه رسیده که ارتفاع یکصد کیلومتر از سطح زمین نه تنها بالاترین نقطه (Stratospher) بلکه یک سازش عادلانه بین عوامل طبیعی فنی و امنیتی است که در تعیین مرز هوای تحت حاکمیت ملی و فضای آزاد باید مورد توجه قرار گیرد.

از طرف دیگر پرفسور مک دوگل (McDougal) توسل بنظر علمای فیزیک را مورد تخطئه قرار میدهد و میگوید قبول چنین پیشنهاداتی جز شکست در استفاده‌های جامع از فعالیت‌های فضائی و ایجاد بلا تکلیفی مستمر نتیجه دیگری نخواهد داشت. در حالیکه دانشمندان علوم فیزیک در مورد ارتفاع اتمسفر زمین وحدت نظر ندارند چگونه میتوان انتهای زمین را

8 - U . N . Doc . No A/c . 1 PV . 982 P . P . 56 ( Nov . 12 1958 ) .

9 - Cheng From Air Law to Space Law 1960.

مرز بین هوای جو و خارج از جو دانست. دکترلی (Ley) که از کارشناسان معروف حقوق فضا نیست در حالیکه اتفاق نظر در این مورد را غیر ممکن میدانند ارتفاع ۵۰ کیلومتر از سطح زمین را رقم قابل توجهی برای حاکمیت دول در فضا میدانند (۱۰).

تئوری دیگری برای این اصل استوار است که با توجه بوسیله پرواز مرز بین هوای جو و خارج از جو تعیین گردد. معروفترین طراح این تئوری هالی (Haley) است که پس از تحقیقات مفصل با بن فرمول میرسد که قلمروی که وسایل هوانوردی احتراقشان به شایستگی انجام میگیرد با قلمروی که وسایل فضا نوردی احتراقشان امکان پذیر است متفاوت است. او میگوید در ارتفاعی بمساحت تقریبی ۸۳ کیلومتر از سطح زمین یعنی جائیکه یک وسیله در حال پرواز مجبور است با سرعتی برابر با ۲۵ هزار پا (هفت کیلومتر) در ثانیه طی کند نیروی هوانوردی مزیت خود را از دست خواهد داد و قوه گریز از مرکز جایگزین آن میگردد و این وسیله نمیتواند یک وسیله پرواز هوایی باشد. (۱۱) منظور او اینست که مسافتی باید مرز در نظر گرفته شود که وسایل هوانوردی بنحوشایسته و مطلوب بتوانند وظیفه خود را انجام دهند و لسی او میگوید این فرمول کلیت ندارد و با پیشرفت فنون هواپیمائی ممکن است تغییر کند بموجب این تئوری سه رژیم در جو قابل تشخیص است اول رژیم هوا نوردی ، دوم رژیم دالان گریز به اتمسفر و سوم رژیم فضا نوردی . با توجه باین تئوری فدراسیون بین المللی فضا نوردی پرواز بالاتر از مسافت یکصد کیلومتر را پرواز فضائی تلقی نموده است. (۱۲) مؤلف دیگری که نظریه اش بر طبق وسیله پرواز است پرفسور کوینسی رایت (Quincy Wright) است که میگوید هوای تحت حاکمیت یک دولت آنقدر بالا میرود که یک هواپیما یا بالن میتواند پرواز کند زیرا این مهم نیست که تا چه حد این وسیله بالا رفته مهم این است که این وسیله میتواند بمب یا چیز دیگری بزمین بریزد و منشأ خسارت گردد یا نه .

پرفسور کوپر (Cooper) نیز راه حل قضیه را در تشخیص وسیله پرواز میدانند بنظر او پائینترین ارتفاعی که یک قمر مصنوعی میتواند بدور زمین بچرخد باید مرز بین هوای جو و خارج از جو باشد هر چند با پیشرفت کنونی فضائی این سفینه بتواند در ارتفاع پائینتری بدور زمین دور بزند و بهر حال آن قسمت بالا باید تحت کنترل قوانین بین المللی باشد. کوپر

10 - Ley. Rockets, Missiles and Space Travel (1958).

11 - Haley, Survey of Legal Opinion on Extraterrestrial Jurisdiction 1961

12- Wright, Legal Aspects of the U2 1961



اظهار نظر میکنند که بالاترین نقطه ای که یک هواپیما بالقوه میتواند پرواز کند در حدود بیست میل و پائین ترین فاصله‌ای که یک سفینه بتواند بدور زمین بچرخد ۷۰ میل است در مورد این منطقه بین بین تدوین یک عهد نامه بین المللی ضروری بنظر میرسد بموجب این تئوری تا ارتفاع ۲۰ میل تحت حاکمیت مطلق و انحصاری دولت صاحب قلمرو از ۷۰ بیلا تحت مقررات بین المللی ورود و فعالیت برای همه آزاد منطقه بین بین نیز تحت حاکمیت صاحب قلمرو باشد ولی حق عبور برای پرتاب و برگرداندن اقمار مصنوعی سایر دول بمنظور فعالیت‌های صلح جویانه فضائی بآنها داده شود. (۱۳) اشکال کار در اینست که اولاً تمیز و تشخیص بین هواپیماهای معمولی و وسائلی که در ارتفاع خیلی زیاد میتوانند پرواز کنند خیلی مشکل و ثانیاً تشخیص صلح جویانه بودن یا نبودن سفینه در حال پرتاب امکان پذیر نیست. بهمین جهت عده‌ای از مفسرین سعی کرده‌اند رسم خط مرزی بین هوای جو و خارج از جو را بر اساس اصول کنترل مؤثر پایه گذاری نمایند. بموجب این تئوری صلاحیت انحصاری اعمال قدرت دولت صاحب قلمرو تا آن ارتفاعی بالا میرود که بنحوشایسته و مؤثر بتواند تحت کنترل خود درآورد.

این تئوری جنبه تاریخی دارد که در دوران جنگ بین الملل دوم بوسیله دانشمندان برجسته پرفسور گلسن دوباره احیاء شد. او نظریه کنترل مؤثر را باین نحو بیان میکند که اغلب نویسندگان بدون توجه بقدرت کنترل دول تصور میکنند که تمام فضای مافوق و مادون قلمرو یک دولت مثل سطح اراضی متعلق بدولت صاحب قلمرو بوده و در نتیجه تحت حاکمیت ملی آن دولت است ولی بدلائل روشن دول برای اعمال مقررات قرارداد پاریس ۱۹۱۹ و مقررات حقوقی برای پرواز هواپیما منطقه‌ای را در نظر داشته‌اند که بشایستگی بتوانند آنرا تحت کنترل درآورند. (۱۴) ولی با پرتاب سفینه بمدار زمین که قدرت کنترل بعضی از دول را فوق العاده بالا برده باید گفت کنترل دول بر فراز قلمروشان باید تا آنجا ادامه یابد که مزاحم امنیت و ایجاد ضرر برای سایر دول نگردد تا بدینوسیله اصل کلی حقوق بین الملل یعنی حقوق متقابل بنحویه مطالب اعمال گردد.

پائین انداختن هواپیمای اکتشافی آمریکا بنام پن در خاک شوروی از ارتفاع ۶۵ هزار پائی در حالیکه ۱۲۰۰ میل داخل مرز شوروی بمدت چهار سال مشغول اکتشاف و عکسبرداری بود توجه بقانونانرا مخصوصاً با در نظر گرفتن دکتترین کنترل مؤثر بخود جلب نمود. چون اگر واقعاً میزان حاکمیت ملی هر دولت تنها تاحدی که کنترل مؤثر دارد ادامه یابد پروازهای چهار ساله هواپیمای پن بر فراز خاک شوروی مخالفتی با حقوق بین الملل نداشته

13- Cooper, Internation Control of Ourtes Sptce, 1665

14- Kelsen-Fdneral Theory of Law and Sfate

همانطوریکه آقای برسفورد (Beresford) مشاور مخصوص کمیته خارج از جواظهار نظر میکند حاکمیت بوسیله اصل کنترل مؤثر بسته میشود و حاکمیت ملی از این حد نمیتواند بالاتر رود. او میگوید شوروی مسلماً کنترل مؤثر نداشت که در این مدت چهار سال از پروازهای اکتشافی آمریکا جلو گیری کند. (۱۵) و یکی از مفسران حقوقی آمریکا اظهار نظر میکند که قلمرو تحت حاکمیت انجائی خاتمه مییابد که نیروهای نظامی خاتمه مییابد.

قبول این نظریه دچار این اشکال اساسی است که در روابط بین المللی زور جای حقوق و تعهدات را خواهد گرفت و اعمال آن متضمن ضررهای فوق العاده است قبل از هر چیز ممکن است این کنترل مؤثر دولت صاحب قلمرو و آنقدر ادامه یابد که حتی مانع فعالیتهای فضائی سایرین گردد و از طرف دیگر ادعای دول بر مبنای نیروی کنترلشان تعارضات بیشماری را در روابط بین المللی بوجود میآورد. از همه اینها گذشته اگر تئوری کنترل مؤثر ملاک برای تعیین فضای حاکمیت قرار گیرد در حالیکه بعضی از کشورهای کاملاً توسعه یافته حاکمیتشان در آسمانها نیز پایان نمییابد در بعضی از کشورهای کم توسعه شاید حاکمیتشان تا بالای درختهایشان بیشتر نباشد. بهمین جهت کوپر (Cooper) در کتاب مشکلات توصیف هوائی جو متذکر میشود که دانستن کنترل مؤثر دول اگر غیر ممکن نباشد کاریست مشکل و بهر حال با تعیین هر گونه مرزی با توجه باین دکتین فقط حقوقی برای دول در فضا بوجود میآید که برای دولتهای مقتدر فوق العاده بالا و برای دولتهای ضعیف تقریباً موجودیتی نخواهد داشت. و این مسلماً تجاوز خواهد بود باصل کلی حقوق بین الملل یعنی فرصتهای مساوی برای همه دول که در قرارداد بین المللی شیکاگو برای همه شناخته شده است (۱۶) بنا بر این تئوری کنترل مؤثر راه حلی را برای تعیین این مرز پیشنهاد نمیکند و کلسن در کتابش مینویسد که این فضای تحت کنترل مثل اراضی تحت حاکمیت نیست و بر طبق حقوق بین الملل عمومی کشورهای دیگر حق اشغال این فضا را ندارند حتی اگر از نظر فنی قادر باشند آن باشند.

بعضی از مفسران نیز کوشیده اند از طریق نیروی جاذبه زمین و یا اختیار دول در تشخیص و تعیین این مرز مسئله را حل کنند دلی در مورد اولی بعلمت غیر مشخص بودن حدود جاذبه زمین و در دومی غیر هم آهنگی ادعاهای دول راه حل عادلانه ای را پیشنهاد نکردند. دلی تئوری نوظهوری از طرف علمای بلوک شرق توصیه شده که ذکر آن بی مناسبت نیست. علمای حقوق شوروی میگویند نوع فعالیت فضائی و هوائی باید ملاک و معیار برای تشخیص مطابق

15- Berasford, Surveillance Aircraft and Satellites. J. Air Lau and Con. 1965

16 - Cooper, The Problem of a Definition of "Air Space" 1948.

با اصول حاکمیت صاحب قلمرو قرار گیرد نه اینکه درجه ارتفاعی این فعالیت در جریان است. آنها قبل از هر چیز فعالیتهای فضائی را در صورت ادامه حاکمیت ملی تا فضا غیر عملی میدانند و میگویند اثرات هر نوع فعالیت فضائی باید مورد سنجش قرار گیرد که آیا برای فلان کشور بخصوص متضمن ضرر هست یا نه مثلاً انهدام يك سفینه جاسوسی یا يك قصر مصنوعی متجاوز به قلمرو تحت حاکمیت يك دولت را اصلی انکار ناپذیر میدانند ولی بهر حال نا بودی این سفینه بخصوص معنایش آن نیست که حاکمیت دولت صاحب قلمرو تا آن قسمت از فضا ادامه مییابد و بهر حال مرزی که امنیت در آن حفظ نگردد برای آنها قابل قبول نیست و خلع سلاح عمومی را تنها راه چاره برای فعالیتهای صلح جو یا نه فضائی میدانند. نا گفته نماند که علمای حقوق شوروی بر عکس علمای حقوق آمریکا باز دید مقدماتی از وضع دشمن و جاسوسی را بهر شکل و صورت چه در هوای جو و چه در جارج از جو مخالف امنیت و مخالف حقوق بین الملل میدانند (۱۷)

در خاتمه باید یاد آور شد که با توسعه روز افزون فنون هوائی و فضائی راه حل مطلق برای برقراری این مرز نمیتوان بیان کرد ولی بهر حال دولتها باید تا آنجا که میتوانند تحت عنوان حاکمیت مطلق و انحصاری بر قلمروشان مانع فعالیتهای فضائی در حال توسعه نگردند. یعنی حاکمیت دول باید تا آن حد بالا رود که عرفاً بعنوان استفاده های هواپیمائی در نظر گرفته شده است. بهر حال اگر با توجه بمطالب بالا و ضرورت برقراری مرز بین این دو حوزه دولتها واقعا مجبور شوند حدود حاکمیت ملی خود را مشخص کنند اولیاء امور کشورها این حاکمیت را تا ارتفاع ۵۰ میل بر فراز خاک، جزایر و آبهای ساحلی باید توسعه دهند. زیرا این مقدار مسافتی است که يك هواپیما بالقوه میتواند پرواز کند و منشاء خسارات احتمالی گردد. حتی بنظر اینجانب اگر دولت ایران برای حفظ امنیت داخلی و پیش بینی از تجاوزات هوائی منطقه دفاعی تشخیص هویت هوائی در نقاط مرزی حساس مملکت برقرار کند در حفظ ثبات و امنیت کشور فوق العاده موثر خواهد بود این منطقه دفاعی تشخیص هویت باید بموجب قانون برقرار گردد و هدف آن رسیدگی بکیفیت و منظور از هر گونه پروازی باشد که قصد ورود به قلمرو ایران یا خروج از آن را دارد.

پایان