



حقوق فضا

(۲)

همانطور که در قسمت اول این مقاله اشاره شد از آغاز قرن بیستم موضوع حقوق دولت‌ها در فضای بالای قلمرو زمینی و دریایی آنها اهمیت زیادی پیدا کرد و مسایل تازه‌ای در نتیجه پیشرفت و تحول هوا نوردی و هوا پیمایی در روابط بین‌المللی به میان آمد که راجع باین مسایل در چهارچوب حقوق بین‌المللی نظرات و تئوری‌های گوناگونی ابراز و اظهار شد. بعضی از این مسایل جنبه نظری داشته و برخی دیگر جنبه عملی. از نوع اول، مسایل مربوط به ماهیت حقوقی قلمرو هوایی دولت‌ها، آزادی یا محدودیت هوا، حاکمیت دولت‌ها در قلمرو هوایی رامی‌توان نام برد و از دسته دوم، به مسایل مربوط به وسایل حمل و نقل هوایی، فرودگاه‌ها، علامت‌های هوا نوردی، راه‌های هوایی، گمرک و پست، تابعیت هوا پیماء، انتقال مالکیت هوا پیماء و غیره میتوان اشاره کرد.

مسایل دسته آخر و بحث‌های راجع به آن چون دوران عنوان و موضوع این مقاله است کنار گذاشته میشود و مختصراً به بحث‌های مربوط به مسایل نوع اول می‌پردازیم.

نکته جالب اینجاست که بحث‌هایی که در آغاز عصر هوا پیمایی میشد، شباهت زیادی با بحث‌های مخالف و موافقی دارد که در عصری که عصر فضا نامیده میشود در گرفته است. بعقیده عده‌ای از مؤلفین حقوق بین‌الملل درباره ماهیت حقوقی فضای بالای قلمرو زمینی و دریایی (دریای ساحلی) چهار نظریه بدین شرح وجود دارد :

- ۱- آزادی مطلق فضای بالای قلمرو کشورها
 - ۲- آزادی فضای فوق قلمرو کشورها بالاتر از ارتفاع معینی (با مقایسه با آزادی دریایها بعد از حد آب‌های ساحلی کشور)
 - ۳- حاکمیت دولت‌ها در فضای فراز قلمرو زمینی و دریایی آنها تا هر کجا که بالا رود.
 - ۴- حاکمیت دولت‌ها در فضای فراز قلمرو زمینی و دریایی با موجود بودن حق ارتفاق برای سایر کشورها جهت پرواز هوا پیمای غیر نظامی.
- برخی دیگر از مؤلفین این چهار نظر را فشرده‌تر و کلی‌تر کرده و بوجود سه و حتی دو نظریه قایل شده‌اند.
- فوشی Fauchille حقوقدان بزرگ فرانسوی طرفدار نظریه آزادی فضای بالای قلمرو

کشورها بود. او عقیده داشت که از نظر حقوقی هواشبه دریای آزاد است و باید عبور از آن آزاد باشد. زیرا اصولاً هوا قابل تصرف و تملک نیست و دولت‌ها نمیتوانند در فضای بالای قلمرو خود حق مالکیت یا حق حاکمیت داشته باشند، فقط میتوان برای آنها قایل به حق دفاع و تأمین امنیت شد. مؤسسه حقوق بین‌الملل که در سال ۱۹۰۶ جلسات خود را در شهر وگان، تشکیل داده بود قطعنامه‌ای باین شرح تصویب نمود:

«هوا آزاد است و دولت‌ها نه در زمان صلح و نه در زمان جنگ بر فضا حقوقی ندارند مگر آنچه که برای حفاظت آنها لازم باشد»

برخی دیگر از دانشمندان، طرفدار نظریه حاکمیت مطلق دولت‌ها بر قلمرو هوایی خود بودند و استدلال میکردند، هم‌چنانکه افراد حق مالکیت نسبت به فضای ملک خود دارند دولت نیز در قلمرو هوایی خود حق حاکمیت دارد و دیگر دولت‌ها نمیتوانند بدون رضایت و موافقت صریح آن دولت از فضای آن کشور استفاده کنند. دولت انگلستان از طرفداران جدی این نظر بود و در قوانین خود در سال ۱۹۱۱ پیش‌بینی کرد که دولت‌ها حق حاکمیت مطلق بر فضای بالای قلمرو زمینی و آب‌های ساحلی خود دارند.

اولین بار که مسایل مربوط به حقوق هوایی بین‌المللی در یک مجمی مرکب از نمایندگان دول مطرح و مورد مذاکره و بحث واقع شده در کنفرانس دوم لاهه (۱۹۰۷) بود. در این کنفرانس بیشتر جنبه‌های نظامی هواپیماها و خطرات ناشی از بمباران هوایی مورد توجه نمایندگان واقع گردید. علت هم این بود که مذاکرات و تبعاً قراردادهای کنفرانس‌های لاهه (۱۸۹۹ و ۱۹۰۷) بیشتر پیرامون مقررات مربوط به روابط بین‌المللی در زمان جنگ دور میزد. بمبارت دیگر در این کنفرانسها کوشش میشد حقوق جنگ تدوین گردد. دومین اقدامی که برای بحث درباره مسایل مربوط به هواپیما و حقوق هوایی بعمل آمد کنفرانس بین‌المللی است که به ابتکار دولت فرانسه در سال ۱۹۱۰ در پاریس تشکیل شد.

نخستین طرح پیش‌نویس برای تدوین حقوق هوایی بین‌المللی در دوران معاصر که در مؤسسه حقوق بین‌الملل (Institute of International Law) مطرح و پذیرفته شد بر اصل آزادی عبور هواپیما مبتنی بود و فضا را بعنوان یک چیز متعلق به همه و اشتراکی (Res Communis) شناخت با این عبارت: «هوا نوردی بین‌المللی (عبور هواپیماها از قرا از کشورها) آزاد است با محفوظ بودن حق دولت‌های حاکم بر فضا مبنی بر بعمل آوردن اقداماتی یا گرفتن تصمیماتی برای حفظ و تأمین جان و مال ساکنان آنها».

در آن زمان دولت‌های «آنکولوسا کسون» و حقوقدانان این کشورها از اصل حاکمیت دول طرفداری میکردند و با اصل آزادی پرواز هواپیماها بر فراز خاک کشورها مخالف بودند و عقیده داشتند که دولت‌ها میتوانند با اختیار کامل حق پرواز و عبور به هواپیماهای دول خارجی از قرا خاک خود بدهند و شرایطی را برای استفاده از این اجازه به آنها پیشنهاد و تحمیل کنند. به عکس، عده دیگری از کشورها موافق با اصل آزادی عبور هواپیما در قلمرو کشورهای جهان بودند.

جلسات مؤسسه حقوق بین‌الملل که در سال ۱۹۱۱ در «مادریده» تشکیل میشد مرکز و

صحنه برخورد و کشمکش این دو نظر و نظرات بینا بین بود و بالاخره همانطور که در بالا گفته شد اصل آزادی عبور باقی بود و حدود زیادی از طرف این مؤسسه پذیرفته شد. در حقیقت در طرح پیشنهادی مؤسسه مزبور جمع بین دو نظر شده بود و کوشش در این راه سبب وجود یک تناقض آشکار بین قسمت اول و قسمت دوم «فرمول» این مؤسسه گردیده بود. توضیح اینکه «فرمول» مورد قبول مؤسسه مزبور دو صفت ویژه و مهم دارد و این دو صفت در پیشنهادات و «فرمول» های بعدی هم کم و بیش موجود است. یکی اصل آزادی هوا یعنی اینکه هوا تابع حاکمیت و صلاحیت انحصاری هیچ دولتی نیست. دیگر اینکه این «فرمول» ها و طرح بعدی همگی این حقیقت را بنا گنجانیدن قیود سخت و سفتی درباره آزادی عبور هوایی، پذیرفته اند که فضا کاملاً آزاد نیست. این تناقض یا عبارت دیگر دوگانگی در این پیشنهادها را علاوه بر تعبیر مبنی بر جمع بین دو نظر اشاره شده در بالا باین شرح توجیه کرده اند که بین هر نوع عبور هوایی و ضروریات امنیت هر ملتی یک نوع بستگی ناگستنی و محکمی وجود دارد و به همین دلیل جای حیرت و تعجب نیست که چرا پیشرفت های سریع علمی و تکنیکی که حتی پیش از عصر دست یافتن به فضا حاصل شد تجدید نظرهای دایمی و مستمری را در این طرح های پیشنهادی، در جهت توسعه روزافزون صلاحیت و قلمرو حاکمیت دولت ها در آسمان با مطلقاً اصل قابل اجرا بودن در حد توانایی در فضای بالای کشورها ایجاد میکرد. از جمله قوشی در طرحی که در سال ۱۹۱۱ به مؤسسه حقوق بین الملل در مادریده تقدیم کرد، در آغاز ارتفاع ۳۰ متر را بعنوان بالاترین حد هوای ملی پیشنهاد کرده بود ولی بعد خودوی مجبور شد که بدفعات در مدت کوتاهی این اندازه را بمتابعت از پیشرفت های سریع در طرح های هواپیمایی و «تکنولوژی» افزایش بدهد. نتیجه این افزایش دایمی انصراف از «تئوری» های کهن بود که بر اساس «دکترین» های آزادی هوا پی ریزی گردیده بود.

اوج این تمایلات در سال ۱۹۲۲ مشاهده میشود وقتی که قرارداد پاریس که در سال ۱۹۱۹ تنظیم شده بود بموقع اجرا درآمد. در کنفرانس صلح پاریس که در سال ۱۹۱۹ پس از پایان جنگ بین الملل اول تشکیل گردید کوشش هایی برای تنظیم اصولی در مورد هواپیمایی بین المللی بعمل آمد و طرحی که «کمیسیون» مربوط در این باره آماده کرده بود در ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ به امضای ۲۱ دولت رسید. در این قرارداد نظر دول «آنگلوساکسون» دایر بر اصل حاکمیت دول در قلمرو هوایی آنها مورد تأیید و ملاک قرار گرفت. این قرارداد نه فقط این مزیت را دارد که نخستین قرارداد از «سری» قراردادهای بین المللی است که مورد قبول و امضای عده زیادی از دول قرار گرفته است و به همین جهت قانون اساسی هوا «Constitution of The Air» نام گرفته است بلکه این قرارداد را میتوان الگویی برای قراردادهای سیاسی- حقوقی هوایی که آخرین آنها قرارداد «شیکاگو» (۱۹۴۴) است دانست. ماده اول قرارداد پاریس میگوید «دول منظم متعهد طرف این قرارداد رسماً تصدیق می کنند که هر دولت حق حاکمیت کامل و انحصاری بر فضای بالای قلمرو خود دارد» ماده دوم این قرارداد این اطلاق را کمی تعدیل کرده میگوید «هر دولت طرف قرارداد تمهید میکند که در زمان صلح آزادی عبور بی ضرر از فراز قلمرو خود به هواپیمای دول دیگر طرف قرارداد طبق شرایط مقرر در قرارداد بدهد» بموجب مقررات این قرارداد هر دولت حق داشت برای حفظ امنیت خود یا دفاع کشور پرواز هواپیمای خود

مناطق معینی ممنوع اعلام کند ولی برای استفاده از این حق بایستی دولت بین هواپیماهای خود و هواپیماهای دول دیگر تمییز قایل نشود. دیگر اینکه مناطق ممنوع را از پیش بطور رسمی بدولت‌های دیگر اعلام کند.

در سال ۱۹۲۶ دولت ایالات متحد امریکای شمالی که عضو قرارداد پاریس (۱۹۱۹) نبود قرارداد هواپیمایی بازرگانی بدولت‌های اسپانیا و پرتغال و دول امریکای جنوبی منعقد کرد. در سال ۱۹۲۸ قرارداد هوایی «لاهاوان» بین دولت‌های امریکایی بسته شد. در این قرارداد هم اصل حاکمیت کامل و انحصاری دولت‌ها در قلمرو هوایی آنها پذیرفته شد.

در سال ۱۹۲۹ قرارداد پاریس ۱۹۱۹ مورد تجدید نظر قرار گرفت و طی این تجدید نظر بدولت‌هایی که در بستن قرارداد ۱۹۱۹ شرکت نداشتند اجازه داده شد که بدون قید و شرط باین قرارداد ملحق بشوند. دیگر اینکه برای هر دولت عضو قرارداد این حق شناخته شد که بدولت‌های غیر عضو قرارداد های دو جانبه به بندد مشروط بر اینکه این قراردادها به حقوق دول عضو قرارداد پاریس لطمه نزنند و بالاخره اصل برابری کامل دولت‌ها در کمیسیون بین‌المللی هوایی شناخته شد و دولت‌های فاتح در جنگ اول جهانی امتیازاتی را که در این مورد برای خود قایل شده بودند از دست دادند.

آفتها

ابن قریظه از فصحاء مشهور عرب، روزی بر حجاج ابن یوسف درآمد. حجاج باو گفت از تو سئوالاتی دارم آیا میتوانی جواب گوئی؟ گفت هر چه خواهی پرس امیداست جواب دهم. حجاج گفت: عرب را چنان گمان باشد که هر چیز را آفتی است. بگویی آفت بردباری چیست؟ گفت خشمناکی و غضب. گفت آفت خورد چیست؟ گفت خویشتن سنانی. گفت آفت دانائی چیست؟ گفت: فراموشی. گفت: آفت بخشایش چیست؟ گفت منت نهادن. گفت: آفت مردم کریم چیست؟ گفت مجاورت با گروه لئیم. گفت: آفت دلیری چیست؟ گفت سرکشی. گفت آفت بندگی چیست؟ گفت فروماندگی. گفت آفت حال چیست؟ گفت: کردار ناشایسته. گفت آفت مردم کامل چیست؟ گفت ناداری!

از: لک زین الدین

تفاوت استعداد انسانها خیلی کمتر از تفاوت شوق و همت آنها برای بکار انداختن استعداد های نهفته است.

« چارلز داروین »

ما همواره خود را برای زندگی کردن آماده میکنیم ولی خود زندگی را آغاز نمیکنیم.