

# بررسی موضع حقوق بین‌الملل در مورد عبور اشیای فضایی از فراز قلمرو دولت‌ها

حمید کاظمی<sup>\*۱</sup>

۱- گروه حقوق فضایی، پژوهشگاه فضایی ایران

\*تهران، کد پستی: ۱۴۶۵۷۷۴۱۱۱

h.kazemi@ari.ac.ir

از شروع دوران فعالیت و پرتاب اشیای فضایی در تاریخ، معمولاً در زمان رفت و برگشت شیء فضایی، این شیء علاوه بر قلمرو دولت پرتابگر، از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر نیز عبور می‌کرده است. این پدیده هم‌اکنون نیز وجود دارد، مخصوصاً زمانی که پرتاب شیء فضایی در نزدیکی مرزهای کشورهای همسایه اتفاق می‌افتد. حقوق بین‌الملل با موضوع عبور شیء فضایی از قلمرو دولت‌های غیرپرتابگر چگونه برخورد کرده است؟ آیا دولت‌ها اجازه دارند برای رفت و برگشت شیء موصوف به فضا، از فضای قلمرو هوایی دولت‌های دیگر استفاده کنند. آیا در این خصوص اسناد بین‌المللی یا حقوق بین‌الملل عرفی به پاسخ دقیقی رسیده است؟ در این تحقیق نویسنده با بررسی حاکمیت دولت‌ها بر هوا و فضای قلمرو سرزمینشان و دیدگاه‌های حقوقی در خصوص عبور شیء فضایی از محدوده حاکمیت دولت‌ها روشن می‌سازد که دولت‌ها نمی‌توانند بدون اجازه و رضایت دولت (های) مربوطه اقدام به پرتاب شیء فضایی از طریق هوای سرزمین آن دولت (ها) کنند و تا کنون در اسناد حقوق بین‌الملل عرفی و معاهده‌های مجوزی برای عبور بی‌ضرر شیء فضایی بدون رضایت آن دولت (ها) به وجود نیامده است.

واژه‌های کلیدی: حاکمیت دولت‌ها، شیء فضایی، عرف بین‌الملل، ماهواره، فضاپیما

## مقدمه

موضوع و چالش عبور شیء فضایی از قلمرو دولت‌های غیرپرتابگر و به تعبیری ایجاد حق عبور بی‌ضرر با گزارش‌های دهه ۱۹۶۰ میلادی متبلور شد، در زمانی که کاوشگرهای فضایی شوروی از طریق قلمرو هوایی دولت‌های مجاور به منظور فرود در سرزمین شوروی سابق عبور می‌کردند. گزارش دیگری در خصوص فرود شاتل فضایی چلنجر در ۱۳ اکتبر ۱۹۸۴ انتشار یافت، زمانی که این فضاپیما قلمرو هوایی کانادا را در ارتفاع ۶۸ کیلومتری در مسیر برگشتش به سرزمین آمریکا درنوردید. در مارس ۱۹۹۰ بین آمریکا و شوروی در ارتباط با اطلاعات مرحله نهایی پرواز آتلانتیس مکاتباتی صورت گرفت.

اطلاعات مبادله شده در خصوص داده‌هایی کلی طرح مسیر پروازی شاتل فضایی بر فراز منطقه‌ای در شرق شوروی بود. همچنین، این اطلاعات مدت زمانی که انتظار می‌رفت شاتل از سرزمین شوروی عبور کند تا در مدار قرار گیرد، ارتفاع حداقل پرواز در هوا پیش از ورود در اتمسفر زمین بالای دریای آزاد، و جزئیات فنی مربوط به وسیله پرنده را بیان می‌کرد. این اطلاعات تنها چند ساعت قبل از پرواز به عنوان خبر و اعلامیه برای شوروی ارسال شد، لکن از نظر حقوقی این پیام را در برداشت که اطلاعات ارائه شده نباید به عنوان یک رویه و عرف پذیرفته شده فرض شوند [۱]. بر اساس عملکرد دولت‌ها و انتشار گزارش از طرف دولت‌ها در خصوص عبور شیء فضایی از فراز قلمرو سرزمینی آن‌ها، مشخص شد که دولت‌ها در این خصوص با چالش‌های حقوقی مواجه هستند، زیرا این موضوع مستقیماً با حاکمیت

یک از کشورهای عضو معاهده را نسبت به قلمرو هوایی آن کشور به رسمیت می‌شناسند» [۳]. این اصل حقوق هوایی در معاهدات هوایی که پیش از کنوانسیون شیکاگو به تصویب رسیده بود نیز، بیان شده است [۴]. اگر چه پیش از جنگ جهانی اول بحث حاکمیت به طور جدی وجود داشت، لکن بعد از جنگ جهانی اول دولت‌ها به اتفاق، حاکمیت خود را بر فراز سرزمینشان پذیرفتند. دولت‌ها ابتدا در قوانین حقوق ملی خود به آن تصریح و سپس این اصل را در معاهدات بین‌المللی درج کردند، به طوری که برخی حقوق دانان مثل بین چنگ، اعتقاد دارند که این قاعده به عنوان یک قاعده حقوق بین‌المللی عرفی به رسمیت شناخته شده است [۵].

امروزه، اصل حاکمیت دولت‌ها بر فراز سرزمینشان بدون شک یکی از اصول حقوق بین‌الملل هوایی است که توسط تمامی کشورها به رسمیت شناخته شده است [۶]. بنابر این اصل، حاکمیت از هوا تا مرکز و ثقل زمین در محدوده قلمرو سرزمینی دولت توسعه می‌یابد. این صلاحیت سرزمینی همچنین بر حاکمیت دولت بر سرزمین مجاورش که شامل دریای سرزمینی است، تسری می‌یابد [۷]. دیوان بین‌المللی دادگستری در دعوی ماهیگیران نروژ حکم کرد که هر دولتی که حاکم بر سرزمینی باشد، حاکم بر آب‌های ساحلی آن نیز هست.<sup>۲</sup> در این رأی، دیوان بین‌المللی دادگستری همچنین تأکید کرد که این دولت بر قلمرو هوایی آن سرزمین نیز صلاحیت دارد [۸].

ماده ۲ کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴، محدوده‌های حاکمیت بر فراز هوای سرزمینی را با تعریف معنای سرزمین دولتی به طور ضمنی بیان می‌دارد. این کنوانسیون این فرض را پذیرفته که هیچ حاکمیت ملی بر هوایی بالای دریای آزاد وجود ندارد.<sup>۳</sup> بنابر این، پرواز بر فراز منطقه دریای آزاد، آزاد است. با این وجود کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ تعریفی از هوا ارائه نمی‌دهد. این عدم تعریف می‌تواند به دلیل ابهامی باشد که هنوز در خصوص تحدید حدود هوای ملی هر کشور و جدا شدن آن از فضا وجود دارد.

تعریف هوا در حقوق هوایی را شاید بتوان با توجه به تفسیر دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه گرینلند شرقی<sup>۴</sup> در سال ۱۹۳۳ به دست آورد [۵]. در این قضیه، دیوان فرصت یافت تا معنای گرینلند را که در اسناد مختلف به آن اشاره شده، تفسیر کند. دیوان حکم کرد که گرینلند به معنای جغرافیایی آن مورد نظر است. در این دعوا، هوا به معنای ژئوفیزیکی آن مورد توجه قرار گرفت که دلالت بر فضا یا منطقه‌ای داشت که در آنجا هوا یافت شود. در اینجا، منظور از هوا مخلوطی از گازها و نه ترکیب شیمیایی آنها فرض شد. دیوان بیشتر توجه خود را به پدیده طبیعی هوا معطوف کرد.

دولت‌ها تلاقی داشت. از این رو جامعه بین‌المللی درگیر این موضوع شد. شوروی با حمایت چند کشور دیگر در سال ۱۹۹۱، در سیزدهمین جلسه کمیته حقوقی کوپوس پیشنهاد داد که این کمیته در سال ۱۹۹۲ جنبه‌های حقوق بین‌الملل بهره‌برداری از سیستم‌های هوافضایی را بررسی کند و از دولت‌های عضو بخواهد که در این خصوص اظهار نظر کنند. در سال ۱۹۹۵، کمیته حقوقی پرسشنامه‌ای در خصوص اشیای فضایی ارائه داد و توصیه کرد که این پرسشنامه برای دولت‌های عضو کوپوس فرستاده شود [۲]. یکی از سؤالاتی که در پرسشنامه وجود داشت این بود که آیا رویه‌ای برای عبور اشیای فضایی بعد از ورود مجدد به اتمسفر زمین وجود دارد؟ و آیا عرف بین‌الملل در ارتباط با چنین عبوری ایجاد شده است؟

بنابراین، در این تحقیق برای این که مشخص شود که موضوع عبور شیء فضایی از طریق قلمرو هوایی دولت‌های دیگر در حقوق بین‌الملل چه جایگاهی دارد، سوابق موجود در این ارتباط بررسی می‌شود. از آنجا که عبور شیء فضایی دولتی از قلمرو هوایی دولتی دیگر با موضوع حاکمیت دولت‌ها بر هوا و فضای سرزمین آنها تعارض دارد، بنابر این، در این تحقیق ابتدا حاکمیت دولت‌ها در بخش هوا و فضا و همچنین وضعیت حقوقی شیء فضایی بررسی می‌شوند و سپس سوابق و نظرات ارائه شده در خصوص وضعیت حقوقی عبور شیء فضایی از قلمرو دولت‌های دیگر توسط حقوقدانان هوافضایی بررسی می‌شود و در نهایت این موضوع حقوقی مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد.

## حاکمیت دولت‌ها بر قلمرو هوا و فضا

قلمرو هوایی بر فراز سرزمین دولت‌ها و فضای ماورای جو از نظر حقوقی با یکدیگر تفاوت دارند. دولت‌ها بر قلمور هوایی سرزمین خود حاکمیت کامل دارند در حالی که در فضای ماورای جو، اثری از اعمال حاکمیت به معنای سنتی آن وجود ندارد و اصل آزادی کاوش و بهره‌برداری از دولت‌ها از فضا برسمیت شناخته شده است. لکن، مشکل اصلی در خصوص تحدید حدود و مرز میان هوا و فضاست و در برخی موارد مشخص نیست که شیء در هوا قرار دارد یا در فضا و چگونه دولت‌ها باید با آن برخورد کنند. از طرف دیگر اشیای هوافضایی بخشی از فعالیت خود را در هوا و بخشی دیگر را در فضا انجام می‌دهند.

## حاکمیت هوایی

ماده ۱ بند ۱ معاهده شیکاگو ۱۹۴۴، در خصوص هواپیمایی کشوری بیان می‌دارد: «کشورهای عضو معاهده حق حاکمیت تام و مطلق هر

4. Eastern Greenland

2. ICJ Rep. 1951, p.116, at p. 133.

3. Terra nullius

در عرض و ارتفاع در مناطق جهان متفاوت است. اما حدود آن به‌طور کلی بین ۳۰۰ تا ۵۰۰ مایل بالای سطح زمین تخمین زده می‌شود [۱۴].

از طرف دیگر، اگر اصل حق حاکمیت بر هوا در خصوص مرز میان هوا و فضا به‌طور آزادانه توسط دولت‌ها اعمال شود و دولت‌ها به‌طور صریح یا ضمنی با آن مخالفت نکنند، شاید بتوان گفت این مرز به عنوان محدوده‌ای فوقانی حاکمیت دولت‌ها بهتر می‌تواند به‌عنوان ملاک بین‌المللی پذیرفته شود. با این وجود نمی‌توان تأیید کرد اتمسفر مرز دقیق بین هوا و فضای ماورای جو باشد، بنابراین، ابهام هنوز در مرز هوا و فضا وجود دارد. به‌نظر می‌رسد بر این اساس مهم‌ترین وظیفه در حقوق فضایی تدوین یک موافقت‌نامه بین‌المللی برای تثبیت مرز دقیق برای تعیین حاکمیت ملی دولت‌ها بر فراز سرزمینشان باشد [۱۵].

دولت‌ها ممکن است بین خود یک محدوده مشخص دیگری غیر از اتمسفر را تعیین کنند که با مرز اتمسفر هوایی متفاوت باشد. در چنین موافقت‌نامه‌هایی، دولت‌های متعاقد با رضایت خود و شناسایی چندجانبه بین‌المللی می‌توانند حد فوقانی هوایی را در میان خود تعیین کنند که البته این توافق نباید مغایر با حقوق بین‌الملل باشد. چنانچه این رویه را می‌توان در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در خصوص فلات قاره مشاهده کرد. این روش در تعریف فلات قاره مورد استفاده قرار گرفته است. در این تعریف، فلات قاره از تعریف ژئوفیزیکی و جغرافیایی آن متمایز شده است و شرط تصاحب آن صریحاً کنار گذاشته شده است. با این وجود، هنوز این ابهام وجود دارد که آیا دولت‌ها می‌توانند با توسل به موافقت‌نامه‌های بین‌المللی، حاکمیت ملی خود را به ماورای اتمسفر تحت قلمرو خود توسعه دهند یا خیر [۱۶].

برخی بر این نظر ایراد گرفته‌اند و بیان کرده‌اند که به‌دلیل چرخش زمین در مدار خود به دور خورشید و حرکت سیستم خورشیدی و نهایتاً حرکت کل جهان، موقعیت هوا فضای سرزمینی به‌طور مداوم در حال تغییر است. این ابهام و تغییر به تعریف و تعیین مرز هوا و فضای ماورای جو که در بالا بیان شد، خدشه وارد می‌کند. لکن به این ایراد به‌ترتیب زیر پاسخ داده شده است:

اولاً، سطح زمین نیز دائماً در حال تغییر است. ثانیاً، مرزهای تعیین‌شده بین کشورها و رودخانه‌ها نیز، مسئله‌ای مربوط به ساختارهای جغرافیایی هستند و تغییرات جوی در مرزهای تعیین شده تأثیری نمی‌گذارد؛ هرچند عملاً این تغییرات رخ دهند. این مرزها صرفاً خطوط ملی تعیین شده هستند که به شکل‌های جغرافیایی معینی در روی سیاره به آنها اشاره می‌شوند که آنها نیز همواره در حال تغییر هستند. با این وجود تغییر و جابه‌جایی آنها در اثر عوامل جوی مانند آب و باد تأثیری بر اعتبار حقوقی آنها ندارند. بنابراین، دلیلی وجود

اگر چه نیمی از هوا در اتمسفر زمین در ارتفاعی زیر ۵/۸ کیلومتر است، لکن هوا تا ۴۰۰ کیلومتر بالای سطح دریا، اگرچه کم باشد، وجود دارد. در این راستا، پرفسور کوپر، هوا را تا بالای ۶۰ مایل (حدوداً ۱۰۰ کیلومتر) در نظر گرفت [۹]. بنابراین، به‌نظر می‌رسد معنای هوا در کنوانسیون شیکاگو نیز باید به معنای ژئوفیزیکی آن بررسی شود؛ یعنی فضایی که در آن هوا یافت می‌شود. در توجیه تفسیر دیوان از هوا می‌توان متوسل به مفاد مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۱۹ و کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ شد [۱۰]. در این دو کنوانسیون در تعریف هوا آمده است که فضای هوایی محدود به منطقه‌ای است که در آن هوای مورد نیاز برای پرواز هواپیما وجود داشته باشد. همین تعریف را اداره کل دفتر حقوقی اداره ملل متحد در امور حقوقی پذیرفت [۱۰]. در این جا معنای هوا به معنای اتمسفر بوده و بر این مبنا محدوده سرزمینی صلاحیت دولت که در حقوق بین‌الملل هوایی بیان شده، محدوده‌ای است که اتمسفر وجود داشته باشد. این اصل پذیرفته شده در حقوق هوایی می‌تواند به حقوق فضایی نیز تسری یابد. [۱۱] لکن مشخص کردن هوا به اتمسفر زمین موجب ابهام در تعیین محدوده دقیق بالای حاکمیت ملی می‌شود. اگر چه این تعریف در حقوق هوایی زیاد مهم نیست، لکن مشکلات مهمی را در بحث حقوق فضایی ایجاد می‌کند که باید حل و فصل می‌شد [۱۲].

پرفسور چنگ نیز، در این راستا بیان داشته که قلمرو هوایی منطقه‌ای است که هوا در آنجا یافت شود، خواه در منطقه اوزون، یونسفر یا هر جای دیگر باشد. بنابراین، می‌توان گفت که هوا همان اتمسفر است که شامل لایه‌های مختلفی است که به مناطق اتمسفر، اوزون اسفر، یون اسفر و تا محدوده‌ای به فرا اسفر نیز اطلاق می‌شود و دلیل این تعریف برخی معاهده‌های بین‌المللی و قوانین ملی است [۱۳].

با در نظر گرفتن این که دولت‌ها هوای فوقانی یک سرزمین را هم در موافقت‌نامه‌های بین‌المللی و هم در قوانین ملی مترادف با اتمسفر زمین در نظر گرفته‌اند، این سؤال پیش آمده که محدوده آن تا چه میزان می‌تواند باشد. به‌رغم پیشرفت‌های خیره‌کننده در فناوری‌ها، هنوز هم متخصصان ژئوفیزیک محدوده دقیقی را نتوانسته‌اند مشخص کنند. در حاشیه اتمسفر زمین، لایه‌های شبیه به یک کمربند وجود دارد و در آنجا ذرات می‌توانند راحت‌تر جابه‌جا شوند. خیلی از این ذرات که به اوج می‌روند، به‌دلیل جاذبه زمین و لایه‌های چگالی اتمسفر به‌سرعت به طرف پایین باز می‌شوند. برخی دیگر نیز به فضای ماورای جو می‌روند. نهایتاً شاید بتوان بیان کرد که مبنای حقوقی حد اعلا قلمرو هوایی در حاکمیت سرزمینی، منطقه ای است که با سطح اتمسفر زمین تصادف و تلاقی می‌کند. [۱۴]

از طرف دیگر باید توجه داشت که اتمسفر زمین یک دفعه در یک نقطه پایان نمی‌یابد. اتمسفر زمین در طبقات بالاتر رقیق و رقیق‌تر می‌شود. کمربند مرزی که به قسمت خارجی جو معروف است

آموزنده هستند. این مباحث نشان می‌دهند که قسمت‌هایی از دریا (دریای آزاد) که وابسته به حق تخصیص نیستند، می‌توانند توسط دولت‌ها رأساً و رسماً تصاحب شوند، البته این در صورتی است که دولت‌های دیگر نسبت به این تصرفات موافقت کنند یا آنها را به رسمیت بشناسند. زیرا در درجه نخست، بررسی و شناسایی تصرفات یک دولت توسط دیگر دولت‌ها مستقیماً به امنیت ملی آنها بر می‌گردد [۱۵].

اگرچه این امکان وجود دارد که در آینده بتوان تحت نظام حقوق بین‌الملل و معاهدات، حاکمیت دولت‌ها را بر مناطقی از فضای ماورای جو به رسمیت شناخت. لکن از شروع فعالیت‌های فضایی، آزادی فضای ماورای جو مشابه آزادی دریای آزاد در حقوق بین‌الملل مفروض گرفته شده و بر مبنای همین قیاس با حقوق دریاها استدلال شده که هر دولتی حقوق مشابه حقوق دریاها در فضا نیز دارد. مثل اینکه هر دولتی حق دفاع مشروع در مقابل هر حمله غیرقانونی از فضای ماورای جو را برای خود محفوظ می‌دارد [۱۶].

دولت‌ها معمولاً به فعالیت دیگر دولت‌ها در ماه و دیگر اجرام آسمانی که شامل محدوده فضای اتمسفری آنها نمی‌شود، اعتراضی ندارند. در این خصوص ممکن است رضایت کلی یا حتی موافقت برای توسعه سرزمین ملی در ماورای اتمسفر سرزمینی با طراحی هندسی در حوزه محدوده‌های جانبی فضای ملی تصور شود. با این وجود با توجه به این حقیقت که ادعای حاکمیت ملی بر نقاط بالای هوا هنوز مشخص نشده است، نمی‌توان پنداشت که دولت‌ها می‌خواهند موضوع کل فضای ماورای جو را مشابه با رژیم در دریای آزاد تلقی کنند [۱۳].

بنابراین، با توجه به مطالب فوق می‌توان چنین پنداشت که هیچ توجیه قابل‌قبولی برای توسعه حاکمیت دولت بر ماورای اتمسفر زمین در حوزه فضای ماورای جو وجود نداشته و ندارد، مگر آن که حاکمیت در فضا از طریق اشغال و تصرف مؤثر یک سیاره یا ستاره انجام شود که یک قاعده حقوق بین‌الملل آن را احراز کند یا تحت یک معاهده بین‌المللی توسط دولت‌ها به رسمیت شناخته شود [۱۷]. البته اثر این نوع معاهدات تنها برای دولت‌هایی است که صریحاً رضایت خود را به این تصرفات ابراز داشته‌اند. همچنین باید توجه داشت، از آنجا که تمام سیارات و ستارگان پیرامون زمین از نظر فیزیکی بر زمین تأثیر دارند، متقابلاً بر حاکمیت دولت‌ها بر سرزمین‌شان نیز تأثیر می‌گذارند، لذا فضای ماورای جو باید از هرگونه اعمال حاکمیت توسط هر دولتی به دور باشد. هر دولتی تنها می‌تواند صلاحیت شبه سرزمینی یا شخصی خود را بر افراد یا وسایل نقلیه که تحت حاکمیت او در فضای ماورای جو در حال حرکت هستند، اعمال کند، لکن هیچگونه ادعای حاکمیت سرزمینی بر قسمتی از فضای ماورای جو نمی‌تواند داشته باشد [۱۸].

ندارد که اشکال خطوط جغرافیایی در سطح زمین را به فضای فرا سرزمینی نیز گسترش داد.

به نظر می‌رسد، در حوزه حقوق یا در حوزه ژئو فیزیک مانعی وجود ندارد که دولت‌ها بتوانند در تعیین محدوده فضای بالای حاکمیت ملی ماورای هوا و اتمسفر زمین به توافق برسند. البته به صراحت نمی‌توان گفت که موافقت‌نامه میان دولت‌ها در خصوص این موضوع امری ساده و بلاشکال بوده و به راحتی امکان‌پذیر است، یا اینکه تثبیت محدوده بالای حاکمیت ملی در بالاترین نقطه ماورای اتمسفر سرزمینی ضرورتاً به نفع اکتشافات علمی یا استفاده صلح‌آمیز از فضای ماورای جو است [۱۷].

با توجه به مطالب فوق، می‌توان بیان داشت که وضعیت حاکمیت دولت‌ها بر فراز سرزمین خود در حقوق هوایی به‌طور ضمنی در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴، تأیید شده است. در این راستا می‌توان علاوه بر ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو، به مواد ۳، ۵، ۶، ۷، و ۸ این کنوانسیون نیز اشاره کرد. بنابراین، اولاً، پرواز وسیله پرنده مثل هواپیما بر فراز سرزمین دولت دیگر باید با اجازه باشد و ثانیاً زمانی که هواپیمایی برای پرواز بر فراز سرزمین دولت (های) دیگری اجازه یافت، وسیله پرنده، گروه پروازی و مسافران باید قوانین و مقررات محلی و ملی آن دولت را رعایت کنند. با توجه به اصل حاکمیت هوایی دولت‌ها در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴، دولت‌های متعاقد می‌توانند بر سرزمین خود و بر فراز آن حق انحصاری خود را اعمال کنند.

### حاکمیت دولت‌ها بر فضای ماورای جو

راجع به وضعیت حقوقی فضای ماورای جو، از ابتدا نویسندگان حقوقی بر این اعتقاد بودند که فضای ماورای جو مثل دریای آزاد باید همیشه خارج از موضوع تصاحب و تخصیص توسط دولت‌ها باشد. در این ارتباط باید به یاد آورد که آزادی در دریای آزاد بر مبنای منطقی استوار نیست. ایجاد قاعده آزادی دریاها ابتکار گرسیوس هلندی نبوده، بلکه دولت‌های دریانورد قدرتمند آن را تحمیل کرده‌اند. به بیان دیگر، آزادی دریای آزاد یک وضعیت مورد توافق است و در این خصوص هیچ وفاق عامی ایجاد نشده است. در خصوص وضعیت حقوقی فضای ماورای جو نیز می‌توان ادعا کرد که این قاعده یعنی آزاد بودن فضا باید بر اساس توافقی که بین دولت‌ها ایجاد شده، اعمال شود. در این خصوص دولت‌ها در خصوص مشکلات مربوط به آن بحث و اظهار نظر کرده‌اند. تا زمانی که یک وفاق عام بین دولت‌ها خواه به‌طور ضمنی یا صریح حاصل نشود، هیچ مفهوم مشخصی در خصوص آزادی فضای ماورای جو نمی‌تواند ایجاد شود [۱۵].

تلاش‌های صورت گرفته در دو کنفرانس ژنو ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ در خصوص رژیم دریای آزاد و مخصوصاً تعیین عرض دریای سرزمینی به دو دلیل برای درک صحیح وضعیت حقوقی فضای ماورای جو

## اعمال حاکمیت بر شیء فضایی در هوا و فضا

فضایما از نظر فیزیکی وسیله‌ای فضایی است که پرواز با آن هم در هوا و هم در فضا امکان‌پذیر است. در این مفهوم، هوا مکانی است که معمولاً در آن هوا یافت می‌شود. بنابراین، اتمسفر در هوا وجود دارد و هوافضا با اتمسفر مربوطه همزیستی پیدا کرده است. و در مقابل فضای ماورای جو به معنای فضایی میان سیارات و ستارگان، ماورای اتمسفر مربوطه است. البته باید توجه داشت همان‌طور که قبلاً بیان شد، تعیین خط مشخص بین اتمسفر سرزمینی و فضای ماورای جو در میان ژئو فیزیکدانان محل بحث بوده و هنوز هم آنها به نتیجه واحدی دست نیافته‌اند، به طوری که برخی از آنها شک دارند که این مرز قابل تحدید باشد [۱۹].

برای شناسایی وضعیت حقوقی فضایما می‌توان به مباحث مربوط به مرز میان هوا و فضای ماورای جو رجوع کرد. هوا را به هوای فوقانی سرزمین و هوای بالای دریای سرزمین دولت‌ها و هوای بالای مناطق بدون صاحب تقسیم کرد. برای این سه منطقه می‌توان فضای ماورای جو را نیز در نظر گرفت. با وجود این، ضرورتی ندارد که فعالیت‌های فضایماها را وابسته به تعریف و مرز میان هوا و فضا قرار داد. در این ارتباط کل محدوده پروازی بطور ساده در دو طبقه قرار می‌گیرند: [۱۹]

- محدوده پروازی ملی: محدوده پروازی ملی محدود به هوای ملی هر سرزمین است.
- محدوده هوایی پرواز آزاد

محیط پرواز آزاد به مناطقی از فضا اشاره دارد که وابسته به حاکمیت ملی نیستند و امروزه، شامل فضای هوایی دریای آزاد، فضای هوایی بالای سرزمین‌های بلاصاحب و فضای ماورای جو سرزمینی می‌شوند. هیچ دولتی در زمان صلح نمی‌تواند صلاحیت خود را در فضای پرواز آزاد بر وسیله پروازی بدون رضایت یا اغماض دولت متبوع آن اعمال کند. البته در مواردی همچون دزدی یا به دلیل دفاع مشروع، این اعمال صلاحیت امکان‌پذیر است. بنابراین، اگر بالن، راکت، ماهواره یا وسیله فضایی از یک سرزمین ملی، دریای آزاد یا سرزمین بلاصاحب پرتاب شود، از نقطه نظر حقوق بین‌الملل پرواز این وسایل پرنده در هر ارتفاعی داخل هوافضای ملی دولت متبوع، بر فراز دریای آزاد، بر فراز سرزمین بلاصاحب یا در فضای ماورای جو بدون ضرورت کسب اجازه از دولت‌های ثالث آزاد است. از طرف دیگر، به دلیل حاکمیت مطلق و انحصاری هر دولت، هیچ وسیله پرنده‌ای نمی‌تواند

در داخل یا از طریق فضای پرواز ملی کشوری بدون کسب اجازه آن دولت پرواز کند. بنابراین، این اصل به نظر می‌رسد بدون اختلاف توسط دولت‌ها پذیرفته شده است [۱۳].

با این وجود، در برخی فعالیت‌های فضایی و پرتاب اشیای فضایی، عبور اشیای فضایی از قلمرو هوایی دولت‌های غیرپرتابگر امری غیرقابل اجتناب است، مخصوصاً عبور این اشیاء در زمان رفت و برگشت از کشورهای همسایه دولت پرتابگر وجود دارد. حال که بررسی موضوع حاکمیت دولت‌ها در منطقه هوایی و فضایی و همچنین وضعیت حقوقی شیء فضایی به‌طور اجمال بیان شد، به سوابق و نظرات ارائه شده در خصوص عبور شیء فضایی از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر پرداخته می‌شود.

## وضعیت حقوقی عبور شیء فضایی از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر

وضعیت حقوقی عبور شیء فضایی از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر شامل سوابق موجود در خصوص عبور اشیای هوایی و بررسی دیدگاه‌های مختلف در خصوص عبور اشیای فضایی (ماهواره‌ها) می‌پردازیم.

## سوابق موجود در خصوص عبور اشیای فضایی از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر

یکی از چالش‌های حقوق هوافضا نامشخص بودن وضعیت حقوقی پرواز اشیای فضایی در قلمرو هوایی دولت‌های دیگر در حقوق بین‌الملل است. این موضوع باید تحت کدام رژیم حقوقی؛ فضایی یا هوایی قرار گیرد. برخی اعتقاد دارند که تعیین موقعیت حقوقی وسیله پرنده به جای بررسی حوزه فعالیت در هوافضا بهتر می‌تواند وضعیت حقوق فضایی را روشن کند، زیرا پرواز این وسایل پرنده فضایی می‌تواند علاوه بر هوا، در جایی که هوای کمی وجود دارد یا اصلاً وجود ندارد، نیز انجام شود.

ایالات متحده آمریکا مشروح تحقیقات خود را در خصوص هواشناسی نیروی هوایی ایالات متحده آمریکا برای سال‌های ۱۹۵۴ و ۱۹۵۵ تحت عنوان «موبی دیک» در خبرنامه وزارت دفاع در هشتم ژانویه ۱۹۵۶ منتشر کرد [۲۰]. در این خبرنامه بیان شد که بالن‌های بزرگ به شکل ماهواره، ابزار و ادوات هواشناسی را که شامل دوربین‌ها و تجهیزات رادیویی بودند، به‌منظور ضبط داده‌ها و اطلاعات اتمسفری تله‌متری تا ارتفاع بیش از ۳۰ هزار پا حمل کرده‌اند.<sup>۵</sup> در این ارتباط

فوریه ۱۹۵۶ متوقف گردید. شوروی ایالات متحده را به عکس برداری از سرزمین‌های تحت حاکمیتش متهم کرد. متعاقباً از طرف آلبانی، بلغارستان، چین، چکسلواکی و آلمان شرقی، مجارستان، مغولستان، لهستان و رومانی نیز اعتراض شد و نمایندگانی به نروژ و ایالت متحده فرستاده شدند.

۵. شایان ذکر است که در دهه ۵۰ میلادی حدود ۴۰۰۰ بالن از طرف ایالات متحده به تنهایی و یا با همکاری برخی کشورها مانند برزیل، پاناما، اسکاتلند، ژاپن به هوا فرستاده شده بود. تعدادی نیز با کشورهای اروپایی نظیر نروژ در قالب همکاری‌های بین‌المللی به هوا فرستاده شد. این فعالیت بعلت اعتراض شوروی سابق به ایالات متحده در ۵

به نظر می‌رسد، می‌توان بیان کرد که حق عبور بی‌ضرر از قبل برای ماهواره‌های مصنوعی مشابه با حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های تجاری از طریق دریای سرزمینی دولت ثالث اشتباه است. برخلاف حقوق دریاها، هنوز در ارتباط با حقوق فضایی، عرف بین‌المللی به وجود نیامده است. چنانچه دیوان دائمی بین‌المللی دادگستری در قضیه لوتوس در سال ۱۹۲۷، در خصوص ایجاد حقوق بین‌الملل عرفی، بیان داشت که ضروری است نه تنها رویه و عادت دولت‌ها باید ثابت شود، بلکه همچنین اعتقاد دولت‌ها بر این که این رویه و عملکرد قانوناً الزام‌آور است باید وجود داشته باشد و جمع این شرایط موجب می‌شود که ما موضوعی را به عنوان عرف بین‌الملل تلقی کنیم. در حال حاضر، به ندرت می‌توان گفت که دولت‌ها بر این نظر باشند که آنها حق پرتاب ماهواره را از طریق هوافضای دولت‌های دیگر دارند یا تحت وظیفه حقوقی عبور ماهواره‌های خارجی از طریق هوافضای ملی خود را تحمل می‌کنند.

از طرف دیگر، باید توجه داشت که اجازه دولت برای پرواز در/ یا از طریق هوای فضایی ملی او می‌تواند به طور صریح یا ضمنی باشد. در پذیرفتن اجازه صریح و ضمنی جای هیچ گونه شبهه‌ای نیست. مسئله اصلی مربوط به تشخیص رضایت ضمنی است. این مسئله می‌تواند از سه زاویه وسیله پرنده دولتی، وسیله پرنده کشوری (غیردولتی) و وظیفه دولت در نحوه اجازه به این پروازها مورد توجه واقع شود. بنابراین، اگرچه نظرات مختلفی توسط حقوقدانان فضایی یا نظرات رسمی کشورها در این ارتباط وجود دارد؛ ولی با توجه به مطالب بالا می‌توان به طور کلی نتیجه گرفت که فضاپیمای خارجی به طور کلی نمی‌تواند در هوافضای دولت دیگر وارد شود. ورود آنها بجز در موارد خطر و اضطرار مجاز نبوده و به عنوان نقض حاکمیت و تجاوز غیرقابل توجیه به سرزمین ملی کشور دیگر تلقی می‌شود.

از آنجا که سوابق مورد نظر در خصوص عبور شیء فضایی از کشورهای غیرپرتابگر در این چند دهه به روشنی گزارش نشده‌اند بنابراین، باید به نظرات دکترین و نظر کشورها به طور رسمی اشاره کرد.

### بررسی دیدگاه‌های مختلف در خصوص عبور اشیای فضایی (ماهواره‌ها) از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر دکترین

با توجه به سوابق موجود در ارتباط با عبور شیء فضایی دولت‌های پرتابگر از قلمرو هوایی دولت‌های دیگر، نظریه پردازان حقوق فضایی نظرات متفاوتی راجع به ماهیت حقوقی چنین عبوری و تحلیل قانون

برخی کشورهای اروپای شرقی از ایالات متحده آمریکا به دبیر کل ملل متحد و اداره اروپایی ایکائو شکایت کردند. با اعتراض شوروی و کشورهای دیگر، ایالات متحده آمریکا تعهد کرد که ارسال بالن‌های هواشناسی را که ممکن است از سرزمین شوروی سابق عبور کند، به حالت تعلیق در آورد [۲۰].

در این ارتباط، آقای دالاس در کنفرانس ۱۹۵۶ بیان کرد که اگرچه قاعده روشنی در ارتباط با فرستادن بالن‌ها در حقوق بین‌الملل وجود ندارد، و ایالات متحده احساس می‌کند که حق فرستادن بالن‌های مذکور را دارد، لکن به اعتراض کشورها احترام گذاشته و به منظور استحکام و تداوم روابط دوستانه با کشورها، ارسال این بالن‌ها را به حالت تعلیق درمی‌آورد. این تردید و ابهام از طرف وزیر امور خارجه ایالات متحده در خصوص وضعیت حقوقی فرستادن بالن‌ها به هوافضا ممکن است پذیرش این موضوع طلقی شود که ایالات متحده، حق کامل و تام برای پرواز این بالن‌ها که حامل دوربین بودند، بر سرزمین دولت دیگر نداشته است [۲۱]. از طرف دیگر مقامات شوروی در مکاتبات رسمی خود اشاره‌ای به حق دولت‌ها در فرستادن چنین بالن‌هایی به هوافضای دولت‌های دیگر نکرده‌اند [۲۲]. در حقیقت آنچه از وجه مشترک بیانات مقامات آمریکایی و شوروی می‌توان استنباط کرد، وجود ابهام در حقوق بین‌الملل در خصوص پروازهایی است که در ارتفاع بالا توسط بالن‌ها و ماهواره‌های مصنوعی انجام می‌شود.<sup>۶</sup>

در سوابق فعالیت‌های فضایی، اختلاف کمی در خصوص عبور ماهواره‌های خارجی یک دولت از فراز سرزمین‌های ملی دولت‌های دیگر وجود دارد. ماهواره‌ها در ابتدا جزاً یا کاملاً در اتمسفر زمین قرار داشتند و از ابتدا، فرض بر این بوده که حاکمیت دولت‌ها به سوی آسمان با اتمسفر زمین تلاقی می‌کند. فعالیت ماهواره‌ها به طور زیاد با اصل حق حاکمیت هوایی تداخل نکرد و از ابتدا نیز، دولت‌هایی که مستقیماً و غیرمستقیم در سال ژئوفیزیکال بین‌المللی شرکت داشته یا بعداً عضو کمیته تحقیق شورای بین‌المللی اتحادیه علوم شدند، به این موضوع اعتراضی نکردند. این عدم اعتراض را شاید بتوان دلیلی بر رضایت ضمنی آنها بر فعالیت این ماهواره‌ها در فضای ملی آنها دانست که تأثیری به حق حاکمیت دولت‌ها نداشته است. بنابراین، می‌توان بیان کرد که عبور ماهواره‌ها از طریق هوای ملی دیگر دولت‌ها وابسته به رضایت ضمنی آنها شد.

زمان صلح یا اقدامات خصمانه در زمان جنگ باشد، آمریکا نسبت به شوروی در وضعیت آسیب پذیرتری قرار داشت.

۶ در اینجا این نکته قابل تامل وجود دارد که بخاطر وضعیت جغرافیایی شوروی و ایالات متحده، و نیز جهت غرب به شرق تند باد در نیم کره شمالی و تند باد که خیلی شدید در پاسفیک شمالی، در ارتباط با پرواز بالن‌ها خواه برای شناسایی هوایی و یا مقاصد دیگر در

### دیدگاه کشورها

مطابق تصمیم کمیته استفاده صلح‌آمیز از فضای سازمان ملل متحد (کوپوس)، در سال ۱۹۹۵، پرسشنامه‌ای بین اعضای کوپوس توزیع شد. ۱۴ دولت یا سازمان بین‌المللی به این پرسشنامه پاسخ دادند. در پرسشنامه سؤال هفتم به شرح زیر است:

آیا سوابقی در ارتباط با عبور شیء فضایی بعد از ورود مجدد در اتمسفر زمین وجود دارد و آیا حقوق بین‌الملل عرفی در ارتباط با این چنین عبوری وجود دارد؟

در پاسخ به این سؤال نظرات زیر به دبیرخانه ملل متحد توسط اعضا ارسال شد [۲۹]:

- دولت چک اظهار کرد، که در دکتین حقوق فضا هنوز حمایت کافی از نتیجه‌گیری حق عبور از قلمرو دولت‌های دیگر به عنوان قاعده عرفی شناخته شده در حقوق بین‌الملل وجود ندارد. با این وجود، چنین عبوری عملاً اتفاق می‌افتد و اعتراضی علیه آن نیز تاکنون نشده است [۳۰].

- آلمان بیان کرد، که حقوق بین‌الملل عرفی در ارتباط با عبور سیستم‌های حمل و نقل فضایی بر فراز سرزمین دولت دیگر وجود ندارد زیرا هیچ رویه بین‌المللی در این ارتباط ایجاد نشده است.

- به نظر مکزیک، چنین رویه‌ای موجود است و در این خصوص به افتادن شیء فضایی در کانادا و استرالیا اشاره کرده است.

- پاکستان، چندین مثال از وجود چنین رویه‌ای را اعلام کرد که شامل ورود مجدد آپولو در سال ۱۹۷۰، افتادن و سقوط کاسموس ۹۵۴ در ۲۴ ژانویه ۱۹۷۸، ورود مجدد اسکای لب<sup>۱۰</sup> در سال ۱۹۷۹، سانحه کاسموس ۱۴۰۲ در سال ۱۹۸۲ و ۱۹۸۳ بود. پاکستان بیان داشت، بر اساس دانسته‌هایش هنوز حقوق بین‌الملل عرفی در ارتباط با عبور اشیای هوافضایی بر فراز سرزمین دولت‌های دیگر به وجود نیامده است.

- فلپین بیان کرد، که هیچ سابقه‌ای در خصوص ورود شیء هوافضایی بعد از ورود مجدد در اتمسفر زمین ندارد.

- جمهوری کره نیز، پاسخ داد که تاکنون خیلی از اشیای فضایی به فضا پرتاب شده‌اند، لکن این به آن معنا نیست که عبور آنها از طریق سرزمین دولت دیگر تشکیل سابقه‌ای یا حقوق عرفی داده باشد. حقیقت این است که بیشتر کشورها اعتراضی به عبور اشیای فضایی بر فراز سرزمینشان نکرده‌اند، لکن این عدم

موجود به این وضعیت بیان داشته‌اند:

- ورشتین<sup>۷</sup> بیان داشته است اگر چه رویه موجود در خصوص عبور شی فضایی از هوای دولت دیگر هنوز ایجاد یک حقوق بین‌الملل عرفی نکرده، لکن کاملاً این امکان وجود دارد که این رویه منجر به عرف محلی و خاص حاکم بر روابط دولتهای همسایه گردد. در طول زمان، این رویه یکنواخت و پیوسته دولت‌ها، این عرف محلی را بتدریج منجر به یک قاعده کلی حقوق عرفی می‌کند که برای همه دولتها الزام آور می‌شود. [۲۳]

- گوروو<sup>۸</sup> در این خصوص نظر بیان داشته که اصل آزادی کاوش و استفاده از فضا یک اصل اساسی معاهده ۱۹۶۷ است. این اصل در یک معنا اشاره به آزادی رفت و برگشت شی فضایی به فضا و عبور آن از طریق دولت خارجی می‌باشد. و دلیل آن را می‌توان بر این حقیقت استوار کرد که اکثر پروازهای شی فضایی دولتهای پرتابگر از قلمرو دولتهای دیگر عبور می‌کند. لکن ماهیت دقیق و محدوده دقیق این آزادی توسط حقوق بین‌الملل عرفی هنوز تعیین نشده است. [۲۴]

- هاناپل<sup>۹</sup> بر این عقیده است که هیچ قراردادی وجود ندارد و احتمالاً هیچ قاعده عرفی برای عبور بی‌ضرر فضاپیما از زمین به فضا و بالعکس هنوز به وجود نیامده است [۲۵].

- کوپال خاطر نشان می‌کند که هنوز زود است که نتیجه‌گیری کرد؛ حق عبور بی‌ضرر شیء فضایی به طور کلی به عنوان یک قاعده عرفی حقوق بین‌الملل شناخته شود [۲۶].

- بین چنگ، بیان داشته که کشورها حق ترانزیت و عبور برای شیء فضایی خود در مسیر رفت یا برگشت آن به فضا از طریق فضای سرزمینی دولت‌های دیگر ندارند و نمی‌توان مدعی شد که این رویه چنان توسعه یافته که بتوان گفت یک قاعده حقوق بین‌الملل عرفی ایجاد شده است. [۲۷]

- لاخ این نظر را بیان کرده است که در اولین روزی که یک وسیله نقلیه ساخت انسان به فضا رسید این سؤال حقوقی نیز در خصوص عبور آن شیء از طریق هوافضای سایر کشورها مطرح شد. در بیشتر اوقات شیء فضایی از طریق هوای کشور دولت پرتابگر به فضا ارسال می‌شود، لکن ممکن است مسیری از راه در زمان رفت یا برگشت از قلمرو هوایی دولت (های) دیگر بگذرد. در این ارتباط اگر درخواست مجوز برای عبور از کشوری که شیء فضایی از قلمرو هوایی او عبور کرده، نشده باشد و اعتراضی نیز علیه این پرتاب نشده باشد، می‌توان فرض کرد که حقوق بین‌الملل عرفی ایجاد شده است؛ یعنی عبور بی‌ضرر شیء فضایی از قلمرو هوایی دولت دیگر مجاز است [۲۸].

9. Haanappel  
10. Skylab

7. Vereshchetin  
8. Gorove

مخصوصاً درباره عبور شیء فضایی داد. آنها بر این نظر موافقت کردند که اگر شیء فضایی به عنوان سازه فضایی (فضایما) شناخته شود، عبور ایمن آن از فراز قلمرو فضایی کشورهای دیگر وضعیت حقوق بین الملل عرفی را کسب کرده است [۳۱].

### تجزیه و تحلیل

اگر چه می توان شاتل فضایی را شیء هوافضا دانست، لکن حقیقت این است که در مدت فرود، شاتل ایالات متحده آمریکا، مسافتی طولانی را در قلمرو هوایی آمریکا طی نکرد. عبور چنین اشیائی از طریق فضا فی نفسه مشکلی وجود ندارد، لکن موضوع مربوط به عبور این اشیاء از فراز قلمرو هوایی دولت (های) دیگر است.

مشکل دیگری که در تلاش به پاسخ دادن به سؤال مفروض است نداشتن توافق بین المللی برای مرز میان هوا و فضا است. نمی توان با یقین گفت که اشیای فضایی از نظر حقوقی در چه ارتفاعی در هوا قرار داشته و در چه ارتفاعی در فضا هستند. با این وجود از نظر کلی مبرهن شده که ماهواره های فعال در مدار زمین در حقیقت در فضا پرواز می کنند و بنابراین، مرز میان هوا و فضا نمی تواند بالاتر از محلی باشد که ماهواره ها در مدار قرار دارند؛ یعنی حدود ۱۰۰ کیلومتر بالای سطح دریا [۳۲].

با در نظر گرفتن توضیحات فوق، می توان بیان داشت، تا جایی که به وسایل پرنده هوایی مربوط شود، عبور آنها از قلمرو هوایی دولت دیگر نمی تواند ویژگی عرف را کسب کرده باشد. بنابراین، هیچ حقوق بین الملل عرفی وجود ندارد که عبور چنین اشیائی را از طریق قلمرو هوایی دولت های خارجی اجازه داده باشد.

تا جایی که به اشیای فضایی مربوط می شود، موضوع پیچیده می شود. در حقیقت زمانی که مسئله عبور شیء فضایی از طریق قلمرو هوایی دولت دیگر بررسی می شود، سه وضعیت خاص باید از هم تفکیک شوند:

۱. وضعیت اول مربوط به ماهواره های زمینی می شود که بعد از پایان عمر مفیدشان ممکن است وارد لایه های اتمسفری شوند که در قلمرو دولت های خارجی هستند. این ماهواره ها اکثراً به طور کامل می سوزند یا به شکل متلاشی شده بر روی سطح زمین سقوط می کنند. قانونی بودن و مشروع بودن چنین عبوری از طریق قلمرو هوای دولت خارجی توسط دولت ها مگر در خصوص سانه کاسموس ۹۵۴ هرگز به چالش کشیده نشده است.

۲. وضعیت دوم مربوط به اشیای فضایی است که بدون عمد و قصد و در نتیجه سانه، خطا، بد عمل کردن، یا غیره به قلمرو هوایی دولت ثالث داخل می شوند. در چنین موقعیت هایی موافقت نامه های فضایی موجود متضمن مقرراتی هستند که اشاره به حق عبور هم فضا نورد

اعتراض را نمی توان به عنوان تصویب آن به عنوان رویه بین المللی دانست.

• روسیه بیان کرد، که سوابقی در این خصوص وجود دارد. مطابق با رویه بین المللی که اکنون تکامل یافته حاکمیت دولت بر فراز قلمرو خود که بالای مدار حداقل حوض ماهواره (تقریباً ۱۰۰ کیلومتر بالای سطح دریا) است، وجود دارد. چند مورد در خصوص عبور اشیای فضایی بر فراز قلمرو دولت خارجی وجود دارد. در مواردی که شیء فضایی پایین تر از ارتفاعی که در بالا بیان شد پرواز کند، دولت ثبت کننده باید اطلاعات مربوطه را به دولت هایی که شیء فضایی از قلمرو هوایی آنها عبور می کند، با حسن نیت ارائه کند. در این خصوص به پرواز آتلانتیس ۱۹۹۰ بر فراز شوروی اشاره کرده است. روسیه همچنین بیان کرده که مقررات حقوق بین الملل عرفی در ارتباط با عبور شیء فضایی بعد از ورود به اتمسفر زمین اخیراً در روند تکامل است.

• یونان ذکر کرده، که ورود مجدد شیء فضایی را می توان در خصوص همه شاتل های فضایی آمریکا که به طور موفقیت آمیزی بر فراز سرزمین ملی خیلی از کشورهای ثالث پرواز کرده، به عنوان سابقه ای از نوع عبور بی ضرر تلقی کرد. پس نتیجه گرفت، چون که هیچ اعتراض و مخالفتی توسط دولت های ثالث به این امر نشده است، بنابراین عرف بین المللی در خصوص چنین عبوری پدیدار شده، همان طور که قبلاً نیز در مورد اولین ماهواره زمینی اتفاق افتاده است.

• قزاقستان، به موضوع حقوق عرفی توجه نداشته و صرفاً گفته، سوابقی برای چنین عبوری از فدراسیون روسیه وجود دارد. چنین عبوری تحت موافقت نامه میان روسیه و جمهوری قزاقستان در ۲۸ سال ۱۹۹۴ در خصوص اصول و شرایط اصلی برای بهره برداری از سایت پرتاب بیکونور پیش بینی شده است.

• سوریه جواب داده، که هیچ حقوق بین الملل عرفی خاصی در خصوص چنین عبور شیء فضایی از فراز سرزمین خارجی وجود ندارد. در این ارتباط هیچ رویه و سابقه ای در سوریه وجود ندارد.

• ترکیه بیان کرده، که تعداد زیادی از اجزای شیء فضایی در سرزمین غیردولت پرتابگر سقوط کرده است. لکن هیچ رویه بین المللی تعریف شده برای چنین مواردی وجود ندارد و نتیجه گرفته است که در این خصوص نیاز به تدوین برخی مقررات بین المللی وجود دارد.

• موضوعات سیاسی و حقوقی پرسشنامه در خصوص شیء هوافضایی در جلسه سالانه ۹۰ انجمن امریکایی حقوق بین الملل در ۳۰ مارس ۱۹۹۶ بحث شد. گروه حقوق بین الملل فضایی این انجمن پاسخ هایی در خصوص سؤالات پرسشنامه



تا جایی که این اشیای فضایی بتوانند در مدارهای بیرون از جو زمین یا در مسیری قرار گیرند که از هوای فضایی هیچ دولتی غیر خود عبور نکنند، مشکل خاصی در عرصه بین‌الملل از نظر حقوق بین‌الملل مستقیماً برای چنین فعالیت‌هایی ایجاد نمی‌شود. لکن اگر دولتی قصد پرتاب ماهواره به داخل مدار دویست یا سیصد مایلی از سطح زمین را داشته باشد، تقریباً ناگزیر است که این ماهواره‌ها را از طریق قلمرو هوایی دولت‌هایی بفرستد که در مسیر این مدار قرار دارند. در اینگونه موارد به دلیل نقض حاکمیت دولت‌هایی که قلمرو هوایی آن‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، رضایت ضمنی یا صریح آنها ضروری است. رضایت صریح و انعقاد موافقت‌نامه بین‌المللی برای پرتاب اشیای فضایی طبیعتاً هرگونه ابهامی را در خصوص حق عبور راکت یا ماهواره بر طرف می‌کند. لکن در خصوص رضایت ضمنی این سؤال پیش می‌آید که در حقوق بین‌الملل تا چه محدوده‌ای می‌توان به رضایت ضمنی استناد کرد.

در زمان شروع فعالیت‌های فضایی، رویه عمومی در خصوص رژیم آزاد برای ترانزیت و ارتباطات وجود داشت، بنابراین، ورود اشیای فضایی به قصد صرف عبور به طور ضمنی در حقوق بین‌الملل پذیرفته شده است، زیرا قاعده خاصی در حقوق بین‌الملل بر علیه این نظر ارائه نشده است. از طرف دیگر کشورها در قوانین ملی خود ممنوعیت‌هایی برای این نوع اقدامات وضع نکرده‌اند. در زمان شروع فعالیت‌های فضایی و پرتاب اشیای فضایی، بالن‌های هواشناسی مرتباً بدون اجازه دولت‌های خارجی وارد قلمرو آنها می‌شدند یا امواج رادیویی هرگز توسط دولت‌ها به طور پیوسته از قلمرو هوایی دولت‌های خارجی دیگر عبور می‌کرد. اگرچه در آن دوران اعتراض به ورود این بالن‌ها و پخش امواج رادیویی شده بود، لکن این اعتراضات اساساً مرتبط با محتوای داخل بالن‌ها و یا محتوای این امواج بود و ارتباطی با نقض حاکمیت هوایی آنها نداشته است. بنا بر مباحث فوق شاید بتوان این نظر را ارائه داد که برای پرتاب یک شیء فضایی همچون ماهواره‌های مصنوعی؛ در صورتی که اطلاعات مربوط به پرتاب به همه دولت‌ها از پیش ارائه شود به‌عنوان رضایت ضمنی کشورها تلقی می‌شود و در آینده جایی برای اعتراض آنها وجود ندارد.

از ابتدای فعالیت‌های فضایی مقرر شد، زمانی که دولتی موشک‌های بالستیک قاره‌پیما یا ماهواره‌های مصنوعی یا وسایل نقلیه فضایی را پرتاب می‌کند، باید خسارت‌هایی را که توسط افراد او به وجود می‌آیند، جبران کند و از اقدامات آسیب‌رسان اجتناب کند. دولت پرتاب‌کننده باید تضمین کند که هواپیما، راکت، ماهواره یا سفینه فضایی خواه در یا خارج از اتمسفر زمین حرکت کند نباید به دولت خارجی یا اتباع او آسیبی برساند و او باید تضمین کند همین وضعیت را با قانونگذاری برای پرتابی که توسط شرکت‌های خصوصی او از داخل سرزمین تحت صلاحیت او پرتاب می‌شود و نهایتاً

و هم اشیای فضایی بدون سرنشین، از طریق قلمرو هوای دولت دیگر دارند. معاهده ۱۹۶۸، درخصوص نجات فضاورد، بازگشت فضاورد و بازگشت اشیای فضایی پرتاب شده به فضا، بیان می‌دارد که پرسنل فضاپیمایی که در موارد خاص مانند سانحه، فشار، اضطرار یا ناخواسته در سرزمین خارجی فرود می‌آیند باید فوراً به دولت پرتابگر بازگردانده شوند. ماده ۵ موافقت‌نامه نجات، مسائل مرتبط با بازگشت اشیای فضایی غیرسرنشین‌دار دولت پرتابگر را به سرزمین دولت خارجی تبیین کرده است.

۳. وضعیت سوم به پروازهای بین‌المللی اشیای فضایی مربوط است که از قلمرو دولت ثالث می‌گذرد. باید متذکر شد که اطلاعات زیادی درخصوص عبور عمدی اشیای فضایی از قلمرو دولت‌های ثالث وجود ندارد. آمریکا، تنها کشوری است که به پرسش‌نامه ملل متحد پاسخی نداد چون سیستم حمل و نقل فضایی دارد و می‌تواند چنین پروازهایی را انجام دهد (شاتل فضایی). قابل توجه است روسیه در توجیه چنین پروازهایی بر فراز سرزمین دولت خود را؛ که توسط آمریکا، عنوان عملی با حسن نیت تلقی کرده است. موافقت‌نامه حاصله بین این دو کشور این حقیقت را نشان می‌دهد که این اطلاعات ارائه شده به عنوان ایجاد سابقه و رویه فرض نمی‌شود. شکی وجود ندارد که رفتار با حسن نیت در این زمینه به معنای ایجاد تعهد بین‌المللی نیست. دو دولت حتی صریحاً بیان کردند که محتوای اطلاعات فوق، دلیلی بر ایجاد عرف بین‌الملل نیست و دولت‌ها نمی‌توانند ادعای وجود عرف بین‌الملل در این زمینه را داشته باشند.

حقیقت این است که اختلافات زیادی بین دولت‌ها و نیز در دکترین حقوقی در ارتباط با وجود یا عدم وجود قواعد عرفی برای عبور بی‌ضرر چنین اشیائی از طریق قلمرو هوایی دولت دیگر وجود دارد. وجود این اختلافات بهترین دلیل است که هیچ عرف بین‌المللی هنوز به وجود نیامده است، زیرا عرف بین‌المللی مبتنی بر رضایت دولت‌ها و ایجاد رویه یکنواخت در حقوق بین‌الملل با داشتن ویژگی الزام‌آوری آن است. اخیراً هیچ دلیلی وجود ندارد که چنین رویه دولتی یا در حقوق بین‌الملل از حق الزام‌آور بودن حقوقی عبور شیء فضایی به رسمیت شناخته شده باشد.

## نتیجه‌گیری

از آنچه در خصوص حاکمیت بر هوا و فضای ماورای جو بیان شد این نتیجه را می‌توان گرفت که دولت‌ها می‌توانند در هر زمانی شیء فضایی خود را مثل ماهواره‌های مصنوعی، موشک و راکت‌ها، ایستگاه فضایی یا سفینه‌های فضایی، از سرزمین تحت قلمرو خود یا دریای آزاد یا سرزمین بلاصاحب به فضای ماورای جو پرتاب و ارسال کنند؛

- [12] Sisir Kumar Mitra. *The Upper Atmosphere*, 2<sup>nd</sup> Edition, Calcutta (The Asiatic Society), 1952, pp. 2-3.
- [13] Cheng, B., *Studies in International Space Law*, Oxford: Clarendon Press, 1997, p. 330.
- [14] Nicolet, M., *Dynamic Effects in The High Atmosphere*, The University of Chicago Press, p. 38.
- [15] Jenks, C.W., *International Law and Activities in Space, International and Comparative Law Quarterly 5ICLQ*, 1956, pp. 97-104.
- [16] Cheng, B., *General Principles of Law*, Cambridge, 1987, p. 77.
- [17] Kuiper, G.P. (ed.), *The Earth as a Planet*, University of Chicago Press, 1953, p. 127.
- [18] Schwarzenberger, G. G., *1<sup>st</sup> International law*, Stevens, 1949, p. 159.
- [19] Kopal, V. and Mandl, V., "Founding Writer on Space Law," Durant and James (eds.) *First Steps Toward Space* 87-90, Smithsonian Institution Press, Washington, DC, 1974.
- [20] Friedmann, W., "National Sovereignty, International Cooperation and the Reality of International Law," *Law Review*, Vol. 10, 1963, p. 739.
- [21] Goedhuis, D., "Legal Aspects of the Utilization of Outer Space," *17<sup>th</sup> Netherlands International Law Review*, 1970, p. 25.
- [22] Korovin, E., "La Conquête de la Stratosphère et le Droit International," *Revue Générale de Droit International Public* Paris, Vol. 41, No. 6, 1934, pp. 675-686.
- [23] Friedmann, W., "National Sovereignty, International Cooperation and the Reality of International Law," *Law Review*, Vol. 10, 1963, p. 739.
- [24] Grief, N., *Public International Law in the Airspace of the High Seas*, Boston: Martinus Nijhoff. S Stephen Gorove, from the Space Shuttle to the Aerospace Plane - Legal and Policy, *Journal Space Law*, Vol. 16, No.147, 1988, p. 283.
- [25] Haanappel, P. P. C., *The Aerospace Plane: Analogies with other Modes of Transportation, Colloq. L. Outer Space*, Vol. 32, 1990, p. 342,
- [26] Kopal, V., "Some Considerations on the Legal Status of Aerospace Systems," *Journal Space Law*, Vol. 22, No. 64, 1994.
- [27] Cheng, B., "The Legal Regime of Airspace and Outer Space: the Boundary Problem, Functionalism Versus Spatialism: the Major Premises," *Annals American and Space Law*, Vol. 5, 1980, p. 357
- [28] Lachs, M., (T. L. Massooh Zwaan & P. Mj. Mendes De Leon,) Editors, "Freedom of the Air, the Way to Outer Space," *Proceeding Space Law: De Lege Ferenda, Publication Essays Rnhonourofhenria Wassenberghii* 244, Nijhoff, 1992.
- [29] Proceeding American Branch of The International Law Association, Report of the Space Law Committee, ILA, American, Branch, 1993-1994, pp. 105-133.
- [30] Haanappel, P. P. C., *The Law and Policy of Air Law Space and Outer Space*, Kluwer Law International, 2003, p. 23.
- [31] Gorove, S., Legal and Policy Issues Raised by the UN. Questionnaire on Aerospace Objects, *Journal of Space Law*, Vol. 24, No. 1, 1996, p. 53
- [32] Vereshchetin, V. S., *Next Steps in International Space Law*, Perspectives on International Law, Kluwer Law International, 1995, pp. 471-72.
- [33] Vereshchetin, V.S. and Danilenko, G.M., "Custom as a Source of International Law of Outer Space," *Journal Space Law*, Vol. 131, No. 24, 1985, p. 471.

هرگونه قصوری در اجرای این وظیفه برای او مسئولیت‌های بین‌المللی را بر طبق حقوق بین‌الملل به‌همراه می‌آورد.

مبرهن است که سوء تفاهمی در خصوص حق عبور یا ترانزیت اشیای فضایی از قلمرو هوایی دولت ثالث به عنوان قاعده عرف حقوق بین‌الملل به‌وجود آمده است. این سوء تفاهم احتمالاً از این جا آغاز شده که از زمان شروع فعالیت‌های فضایی هیچ اعتراضی علیه ماهواره‌های غیرعملیاتی با ورود به لایه‌های بالایی جو دولت دیگر بعد از پایان عمر خود نشده است. در حقیقت این وقایع توسط دولت‌ها بدون اعتراض پذیرفته شده‌اند. با این وجود، این حقیقت به معنای ایجاد قاعده عرفی جدید حقوق بین‌الملل برای عبور وسایل فضایی از کشورهای دیگر نیست.

دلایلی وجود دارد که استفاده از وسایل پرنده با وضعیت‌های متفاوت نمی‌تواند در آینده خاتمه یا کاهش یابد؛ در عوض نگرانی‌های دولت‌ها بر امنیت ملی‌شان، منافع تجاری، ایمنی ترافیک هوایی، حمایت محیط زیستی و غیره را افزایش می‌یابد. از این رو با ظهور وسایل فضایی موضوع انعقاد معاهده‌ای رسمی برای تمایز بین هوا از فضای ماورای جو اهمیتش را از دست نمی‌دهد. در مقابل اهمیت این موضوع می‌تواند به دلیل عبور مکرر وسایل هوافضایی از طریق قلمرو هوایی دولت دیگر افزایش یابد [۳۳].

## مراجع

- [1] Csabafi, I. A., *The Concept of State Jurisdiction in International Space Law; A Study In The Progressive Developments of Space Law in The United Nations*, The Hague, Nijhoff, 1971, p.17.
- [2] Wassenbergh, H., "The Art of Regulating International Air and Space Transportation," *Annals of Air and Space Law*, Vol. 23, 1998, p. 201.
- [3] Larsen, P. B., Sweeney, J.C., and Gillic, J. E., *Aviation Law, Cases, Law and Related Sources*, Transnational Publishers, 2006, p.7.
- [4] Christol, C. Q., *The Modern International Law of Outer Space*, New York: Pergamon Press, 1982, p. 112.
- [5] Cheng, B., *The Law of International Air Transport*, London: Stevens, 1962, p. 23.
- [6] Kayser, V., *Launching Space Objects: Issues of Liability and Future Prospects*, Kluwer Academic Publications, 2001.
- [7] Wassenbergh, H., "Access of Private Entities to Airspace and Outer Space," *Annals of Air and Space Law*, Vol. 24, 1999, p.325.
- [8] Diederiks-Verschoor, I. H. Ph., *An Introduction to Air Law*, The Netherlands: Kluwer Law International, 1997, p. 32.
- [9] Cooper, J. C., "High Altitude Flight and National Sovereignty," *International Law Quarterly Review* 4, 1951, pp. 411-418.
- [10] Craig, D. Broward, National Sovereignty at High Altitudes, *Journal of Air Law & Commerce*, Vol. 24, No. 384, 1957, p. 386.
- [11] Sutton, O. G., *The Science of Flight, Ch. 6: The Ultimate Flying Machine*, Penguin Books, 1949, p. 167.