

قابلیت تعمیم و اعمال حقوق کشتی های جنگی توسط هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد

جعفر فیض پور^{۱*}

۱-دانشجوی دکتری دانشگاه آزاد تهران جنوب

(دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۸/۲۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱۳)

چکیده: طبق ماده ۹۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای کشتی های جنگی در دریاهای آزاد از مصونیت کامل در برابر صلاحیت حاکمیتی هر کشور غیر از کشور صاحب پرچم برخوردارند هواپیماهای نظامی نیز بعنوان یکی از عناصر اعمال حاکمیت و اقتدار دولتها در دریاهای آزاد، از مصونیت کامل در برابر صلاحیت حاکمیتی هر کشور غیر از کشور صاحب پرچم برخوردار باشند. همچنین اعدۀ مندرج در ضمیمه ۲ کنوانسیون شیکاگو مبنی بر صلاحیت حاکمیتی کشورها بر هواپیماهای ثبت شده در قلمرو آنها را نیز می توان در اینخصوص قابل تعمیم دانست. با عنایت به اشته بهات زیاد و تبادللات قواعد حقوق دریاهای با حقوق بین الملل هوایی، بنظر می رسد مواردی مانند تعقیب فوری، رهگیری، بازرسی و حتی توقیف هواپیماهای متخلف از جمله حقوق ما و امتیازات هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد می باشند. هدف این تحقیق، بررسی امکان اعمال حقوق و اختیارات حاکمیتی هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد با ابنتای بر حقوق کشتی های جنگی است و پرسش اصلی این است که، این حقوق، از چه جایگاهی در قواعد حقوق بین الملل برخوردار است و هواپیماهای نظامی چگونه می توانند بنحو مطلوب از این حقوق برخوردار شوند؟ و هوش حاضر بر حسب هدف، کاربرد ی و از لحاظ روش گردآوری اطلاعات، کتابخانه ای اس و مت تجزیه و تحلیل داده ها بصورت کیفی و با روش توصیفی و تحلیل محتوا انجام می شود.

واژه های کلیدی: آزادی پرواز، حق بازرسی، حق تعقیب فوری، رهگیری، هواپیماهای نظامی

مقدمه

اقیانوسها ۷۰/۸ درصد از سطح زمین از جمله ۶۰/۷ درصد از نیمکره شمالی و ۸۰/۹ درصد نیمکره جنوبی را پوشش می دهند. مساحت اقیانوسها تقریباً ۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰ کیلومتر است که ۲/۴۲ برابر بزرگتر از مناطق خشکی زمین می باشد، بنابراین، پروازهای بین قاره ای بر فراز اقیانوس توسط هواپیماهای نظامی یا غیرنظامی جنبه بسیار مهمی از قواعد هوانوردی هستند. طبق ماده ۸۶ کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای آزاد در سال ۱۹۸۲، دریاهای آزاد به تمام بخش‌های دریایی که جزو مناطق انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی یا آبهای داخلی یک دولت یا آبهای مجمع الجزایری یک کشور مجمع الجزایری نیستند، اطلاق می شود، بنابراین دامنه دریاهای آزاد کاهش می یابد.

ماده ۱ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورخ ۷ دسامبر، ۱۹۴۴ (کنوانسیون شیکاگو) تصریح می کند: «کشورهای متعهد می پذیرند که هر کشوری دارای حاکمیت کامل و انحصاری بر حریم هوایی بالای قلمرو آن است.» این به رسمیت شناختن اصل حاکمیت حریم هوایی توسط دولتهای متعهد، نه تنها به روابط متقابل آنها تسری می یابد، بلکه به کشورهای غیر عضو کنوانسیون نیز می رسد؛ زیرا ماده ۱ بیان می کند که این حاکمیت توسط "هر" دولتی اعمال می شود. ماده ۲ کنوانسیون شیکاگو، قلمرو یک دولت را تعریف و محدوده افقی حاکمیت هوایی را مشخص می کند: "از نظر این کنوانسیون، قلمرو یک دولت، مناطق خشکی و آبهای سرزمینی مجاور تحت حاکمیت، حمایت یا اقتدار چنین کشوری تلقی خواهد شد." طرفین این کنوانسیون به طور ضمنی این اصل را به رسمیت می شناسند که برتری یک دولت در مورد آبهای بین‌المللی و حریم هوایی آن اعمال نمی شود حتی اگر کنوانسیون چنین اصلی را مشخص نکرده باشد.

در این نوشتار به بررسی جایگاه حقوقی هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد پرداخته می شود، وضعیت حقوقی دریاهای آزاد و جایگاه حقوقی هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد نقطه اصلی تمرکز این نوشتار است. همچنین در ادامه وضعیت حقوقی هواپیماهای نظامی، آزادی پرواز بر فراز، حق تعقیب فوری، حق بازرسی و منطقه شناسایی دفاع هوایی مورد بحث قرار می گیرد.

رژیم حقوقی دریاهای آزاد

مطابق قواعد عرفی، دریاهای آزاد^۱ به روی همه کشورها باز است و هیچ دولتی نمی تواند به طور معتبر ادعا کند که بخشی از آنها را تحت حاکمیت خود قرار می دهد. این قاعده حقوق بین‌الملل عرفی، در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریاهای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای تدوین شده است (چرچیل و لووی، ۱۹۹۹). مهمترین قواعد در مورد دریاهای آزاد، ذیل مواد ۸۷ و ۸۹ آمده است. در خصوص بی‌اعتباری ادعای حاکمیت بر دریاهای آزاد، ماده ۸۹ کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد، تصریح می کند که هیچ دولتی نمی تواند به طور معتبر ادعای تابعیت بخشی از دریاهای آزاد از حاکمیت خود را مطرح کند. بنابراین وضعیت حقوقی دریاهای آزاد، تابع حاکمیت ملی نیست (جی بنگا، ۲۰۱۲: ۱۹۷) و برای استفاده همه ملت‌ها آزاد است.

ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای مقرر می دارد که دریاهای آزاد به روی همه دولتها، چه ساحلی و چه محصور در خشکی باز هستند. آزادی دریاهای آزاد طبق کنوانسیون حقوق دریاهای و سایر قواعد حقوق بین‌الملل تعیین و اعمال می شود، تحت شرایطی، کشورهای ساحلی و محصور در خشکی، از آزادی ناوبری، آزادی پرواز بر فراز، آزادی کابلی زیردریایی و خطوط لوله، آزادی ساخت جزایر مصنوعی و تاسیسات دیگر، آزادی ماهیگیری و آزادی تحقیقات علمی که طبق حقوق بین‌الملل مجاز است برخوردار می شوند (هان تائک، ۲۰۰۹).

^۱. High sea's

تمام کشتی ها و هواپیماها، از جمله کشتی های جنگی و هواپیماهای نظامی، از آزادی کامل حرکت و عملیات در دریاهای آزاد و بر فراز آن برخوردار هستند. برای کشتی های جنگی، این موضوع شامل مانور، عملیات پروازی، تمرینات نظامی، نظارت، فعالیت های جمع آوری اطلاعات و آزمایش مهمات و شلیک است. همه ملت ها همچنین از حق نصب کابل ها و خطوط لوله زیردریایی در بستر دریاهای آزاد همانند فلات قاره خارج از دریای سرزمینی، البته با مجوز و تایید مسیر خطوط لوله در فلات قاره کشور ساحلی برخوردار می باشند. همه این فعالیت ها باید با رعایت حقوق سایر ملل و عملکرد ایمن سایر کشتی ها و هواپیماها انجام شود (کنوانسیون حقوق دریاهای، ۷۹، ۸۷).

هواپیماهای نظامی

به طور کلی، هواپیماهای نظامی^۱ توسط واحدهای مختلف نیروهای مسلح یک کشور اداره می شوند، نشانه های نظامی آن کشور را در بردارند و توسط یک عضو نیروهای مسلح آن کشور فرماندهی می شوند. علاوه بر هواپیماهای مهاجم مانند جنگنده ها و بمب افکن ها، انواع دیگر هواپیما مانند حمل و نقل، شناسایی، هواپیماهای هواشناسی و هواپیماهای بدون سرنشین، که توسط نیروهای مسلح یک کشور اداره می شوند می توانند به عنوان هواپیمای نظامی تعبیر شوند. کنوانسیون تنظیم مقررات ناوبری هوایی ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹، هواپیمای شخصی و هواپیمای دولتی را بشرح زیر، مطابق حقوق بین الملل عمومی به رسمیت شناخت:

ماده ۳۰ - موارد زیر هواپیمای دولتی تلقی می شوند:

(الف) هواپیمای نظامی؛

(ب) هواپیماهایی که منحصراً در خدمات دولتی مانند پست، گمرک و پلیس به کار گرفته می شوند. هر هواپیمای دیگری، هواپیمای خصوصی تلقی می شود. تمام هواپیماهای دولتی غیر از هواپیماهای نظامی، گمرکی و پلیس باید به عنوان هواپیمای خصوصی تلقی شود و به این ترتیب مشمول کلیه مقررات کنوانسیون حاضر خواهد بود.

ماده ۳۱ - هر هواپیمایی که توسط شخصی در حال خدمت نظامی فرماندهی شود، هواپیمای نظامی تلقی می شود. طبق ماده ۲ کنوانسیون پاریس، هر کشور متعهد در زمان صلح متعهد می شود که برای هواپیمای سایر کشورهای متعهد، آزادی عبور بی ضرر از فراز قلمرو خود را قائل شود، مشروط بر اینکه شرایط مندرج در کنوانسیون رعایت شود. مقررات تنظیمی توسط یک طرف متعهد در مورد پذیرش هواپیمای طرف متعهد دیگر بر فراز قلمرو خود، بدون تمایز ملیتی، به همه کشورها اعمال خواهند شد. توجه به این نکته ضروری است که منش خاص مربوط به هواپیماهای نظامی در ماده ۳۲ کنوانسیون پاریس گنجانده شده است که می گوید: هیچ هواپیمای نظامی یک کشور متعهد، نباید بدون مجوز خاص بر فراز قلمرو کشور متعهد دیگر پرواز کند یا در سرزمین آن فرود بیاید. در صورت وجود چنین مجوزی، هواپیمای نظامی از آن برخوردار خواهد بود. اصولاً در صورت عدم وجود مقررات ویژه، معمولاً امتیازاتی به کشتی های جنگی خارجی اعطا می شود. هواپیمای نظامی که مجبور به فرود شده یا از آن تقاضای فرود شده یا بفرود آمدن فراخوانده شده است، به این دلیل، هیچ حقی نسبت به امتیازات اشاره شده در بند فوق نخواهد داشت.

نتیجه ماده ۳۲ کنوانسیون پاریس این است که هواپیماهای نظامی از اعمال اقدامات اجرایی قانونی نسبت به هواپیماهای غیرنظامی مستثنی هستند، بنابراین این ماده مصونیت حاکمیتی هواپیماهای نظامی را تصدیق می کند (چنگ، ۱۹۶۲). خدمه هواپیمای نظامی فقط زمانی از صلاحیت حاکمیت محلی مصونیت دارند که در حین انجام وظایف رسمی خود باشند (بوربونیر و هانک، ۲۰۰۱). کنوانسیون شیکاگو نه تنها منبعی از قواعد هوایی هنجاری است، بلکه همچنین منبعی اساسی برای حقوق بین الملل اداری عمومی است که بعنوان هنجاری اساسی برای سازمان هواپیمائی غیرنظامی بین المللی (ایکائو)، آژانس تخصصی سازمان ملل متحد است. با این حال کنوانسیون شیکاگو اصطلاح "هواپیما" را تعریف کنوانسیون شیکاگو، هواپیما

^۱. Military aircraft

را به عنوان «هر ماشینی که بتواند با پشتیبانی واکنش‌های هوا، غیر از واکنش‌های هوا در برابر سطح زمین، در اتمسفر پیشروی کند» تعریف می‌کند. کلمات "غیر از واکنش‌های در برابر سطح زمین" در سال ۱۹۶۷ برای حذف هاورکرافت از تلقی قانونی آن به عنوان هواپیما اضافه شد (بوربونیر و هانک، ۲۰۰۱).

کنوانسیون شیکاگو نه صریحاً و نه به طور ضمنی، هنجارهای عرفی مؤثر بر وضعیت حقوقی هواپیماهای نظامی را همانطور که در ابتدا در چارچوب کنوانسیون پاریس تدوین شده بود نفی نکرده و سایر اقدامات مربوط به نوابری هواپیماهای دولتی در حریم هوایی بین‌المللی، مانند قاعده توجه لازم را مدون کرد. با این وجود، برخلاف کنوانسیون پاریس، کنوانسیون شیکاگو فقط به هوانوردی غیرنظامی و هواپیماهای غیرنظامی اعمال می‌شود، همانطور که در ماده ۳ مشهود است. تاثیر کنوانسیون شیکاگو در مورد هواپیماهای نظامی حداقل است. در نتیجه، وضعیت هواپیمای نظامی با کنوانسیون شیکاگو بازتعریف نشد، همانطور که در کنوانسیون پاریس، به عنوان یک هنجار حقوق بین‌الملل عرفی بیان شده بود (بوربونیر و هانک، ۲۰۰۱).

هواپیماهای نظامی، "هواپیماهای دولتی" مطابق کنوانسیون شیکاگو هستند، و مانند کشتی‌های جنگی، از مصونیت حاکمیتی در برابر بازرسی خارجی برخوردارند. طبق بند (ب) ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو، هواپیمای دولتی شامل هواپیماهایی است که در خدمات "نظامی"، "گمرک" و "پلیس" استفاده می‌شوند. براساس حق عبور ترانزیت، عبور از خطوط دریایی مجمع‌الجزایری و ورود در شرایط اضطراری، هواپیماهای دولتی نمی‌توانند وارد حریم هوایی کشوری شوند (توماس و دانکن، ۱۹۸۳). هواپیماهای نظامی شامل هواپیمای هجومی، هواپیمای جنگنده، بمب افکن‌ها، هواپیمای ترابری، هلی‌کوپترها، پهپادها و هواپیماهای تانکر می‌شود.

حقوق هواپیمای نظامی بر فراز دریاهای آزاد

آزادی پرواز بر فراز

بند اول ماده ۸۷ کنوانسیون حقوق دریاهای مقرر می‌دارد که هر دولت، شامل دولتهای ساحلی و محصور در خشکی، حداقل از ۶ مورد آزادی در دریاهای آزاد بشرح زیر برخوردار می‌باشد:

- ۱- آزادی دریانوردی
- ۲- آزادی پرواز بر فراز
- ۳- آزادی تعبیه کابل و خطوط لوله زیر دریایی
- ۴- آزادی ساخت جزایر مصنوعی و دیگر تاسیسات مجاز براساس حقوق بین‌الملل
- ۵- آزادی ماهیگیری
- ۶- آزادی تحقیقات علمی

همراه با آزادی دریانوردی و دیگر آزادی‌ها، مهم‌ترین و اصلی‌ترین آزادی، آزادی پرواز بر فراز^۱ است (مک دوگال و بورک، ۱۹۶۲). این آزادی کم‌چالش، ممکن است در هر نقطه‌ای از دریاهای آزاد مورد بهره‌برداری قرار گیرد. کنوانسیون حقوق دریاهای، در تعریف خود از "دریای آزاد"، آن را شامل مناطق انحصاری اقتصادی نمی‌کند (کنوانسیون حقوق دریاهای، ۱۹۸۲، ۸۶)، اما اظهار می‌دارد که هر دولتی می‌تواند از آزادی دریانوردی و پرواز بر فراز مناطق انحصاری اقتصادی دولتهای دیگر برخوردار باشد. در رابطه با این آزادی‌ها، رژیم حقوقی "دریای آزاد" شامل مناطق دریایی ملی مانند دریای سرزمینی یا آبهای داخلی یک دولت نمی‌شود (کنوانسیون حقوق دریاهای، ۱۹۸۲، ۵۸).

^۱. The freedom of overflight

حق تعقیب فوری

ماده ۱۱۱ کنوانسیون ملل متحد برای حقوق دریاهای، حق تعقیب فوری^۱ را به تفصیل بیان می کند، طبق این ماده، حق تعقیب ممکن است با استفاده از کشتی یا هواپیماهایی که به وضوح به عنوان کشتی جنگی، هواپیمای نظامی یا سایر سازمانهای دولتی و مراجع ذیربط اعمال شود. بنابراین حق تعقیب فوری، ممکن است توسط هواپیماهای نظامی اعمال شود (پولانزاس، ۱۹۶۹، ۳۰۲). مایه اصلی ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای در خصوص حق تعقیب فوری این است که تعقیب کشتی خارجی ممکن است توسط مرجع مربوطه یک کشور ساحلی انجام شود، چنانچه دلیل کافی براین باور وجود داشته باشد که کشتی قوانین و مقررات مربوطه دولت ساحلی را نقض کرده است.

این تعقیب باید زمانی آغاز شود که تمام یا بخشی از کشتی خارجی در آبهای داخلی، آبهای مجمع الجزایری، آبهای سرزمینی یا مناطق مجاور آن دولت قرار داشته و ممکن است تا خارج از آبهای سرزمینی یا مناطق مجاور آن دولت ادامه یابد، البته فقط در صورتی که قطع نشده باشد. حق تعقیب فوری، زمانی که کشتی مورد تعقیب وارد آبهای سرزمینی کشور خود یا کشور ثالث شود پایان می یابد. بند ۲ ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای مقررات خاصی را برای اعمال حق تعقیب فوری در منطقه انحصاری اقتصادی مقرر می دارد. از آنجایی که تعقیب فوری از اصل آزادی دریاهای آزاد مستثنی است، پس اعمال آن با نهایت دقت و مقررات سختگیرانه توسط هواپیمای عامل حق تعقیب، ضروری است (گریف، ۱۹۹۴، ۱۰۵). پرونده من تنها هستم (۳۲۶، ۱۹۳۵) مثال خوبی است از آنچه در اعمال تعقیب فوری ممنوع است. در آن قضیه، کمیسیون داوری، انهدام کشتی کانادایی را محکوم کرد که به دنبال استفاده از حق تعقیب فوری توسط یک کشتی گارد ساحلی آمریکایی رهگیری شد. بدیهی است که انهدام کشتی، سوء استفاده از اعمال حق تعقیب فوری بوده است، که توسط هیچ اصل قانونی پشتیبانی نمی شود. در واقع، تعقیب، اگر چه با ضرورت اطمینان از اعمال موثر حاکمیت توسط دولت ساحلی، توجیه شده است ولی نباید فراتر از توقیف کشتی باشد (باردین، ۲۰۰۲). در پرونده صلیب سرخ (گزارشات حقوقی بین المللی، ۱۹۶۷) کمیسیون رسیدگی کننده با این نتیجه رسید که دانمارک با شلیک گلوله توپر بدون هشدار و به خطر انداختن زندگی، بدون ضرورت مستدل، از استفاده قانونی از نیروی مسلح فراتر رفته بود (گریف، ۱۹۹۴، ۱۰۵). حق تعقیب فوری هوایی در حریم هوایی دریاهای آزاد، در کنوانسیون ژنو و کنوانسیون حقوق دریاهای به رسمیت شناخته نشده است. البته ممکن است قبلاً وجود داشته یا جزو حقوق بین الملل عرفی باشد، زیرا هیچ معاهده خاصی وجود ندارد که تعقیب فوری را صریحاً ممنوع اعلام کند (جی بنگا، ۲۰۱۲، ۱۱۴).

یک نمونه از تعقیب فوری هوایی توسط هواپیمای نظامی، مثال دو جت ارتش شوروی است که در فوریه ۱۹۵۲ وارد جزایر کوریل شدند و توسط تاندرجت های آمریکایی در حریم هوایی جزیره هوکایدو در ژاپن رهگیری شدند، با این حال، تاندرجت های ایالات متحده از حق تعقیب فوری آنها برای جلوگیری از نقض حریم هوایی شوروی صرف نظر کردند (هان تاگ، ۲۰۱۵، ۱۴۶).

حق بازرسی

ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای حق بازرسی^۲ را مقرر می کند. بند ۱ آن تصریح می کند که کشتی جنگی که در دریای آزاد با کشتی خارجی روبرو می شود توجیهی برای ورود به آن ندارد مگر اینکه دلیل منطقی برای مشکوک شدن به یکی از موارد زیر وجود داشته باشد:

الف) کشتی درگیر دزدی دریایی باشد.

ب) کشتی مشغول تجارت برده باشد.

^۱. The Right of Hot pursuit

^۲. The Right of visit

(ج) کشتی در حال پخش غیرمجاز بوده

(د) کشتی بدون تابعیت باشد. یا

(ه) هر چند کشتی دارای پرچم خارجی است، یا از نشان دادن پرچم خود امتناع می ورزد، اما در واقع، همان ملیت کشتی جنگی را دارد.

بند ۲ مقرر می دارد که در موارد پیش بینی شده در بند ۱، کشتی جنگی می تواند اقدام به بررسی حق کشتی برای برافراشتن پرچم خود کند. برای این منظور، می تواند قایقی را تحت فرمان یک افسر به کشتی مشکوک اعزام کند. در صورت باقی بودن سوء ظن پس از بررسی مدارک، می تواند برای بررسی های بعدی وارد عرشه کشتی شود، که باید با لحاظ تمام ملاحظات انجام شود. بند ۳ تصریح می کند که در صورت اثبات بی اساس بودن شبهات، و در صورتی که کشتی مرتکب هیچ عملی که ورود آنها را توجیه کند، نشده باشد، هر گونه خسارت یا خساراتی که آن کشتی ممکن است متحمل شده باشد، باید جبران شود (هان تانگ، ۲۰۱۵، ۱۴۷). این مقررات در مورد هواپیماهای نظامی نیز اعمال می شود (بند ۴). همچنین، این مقررات در مورد هر کشتی یا هواپیمای مجاز دیگری که به وضوح علامت گذاری شده و قابل شناسایی به عنوان هواپیمای دولتی باشد نیز اعمال می شود (بند ۵).

دیدگاه مبتنی بر اینکه حق تعقیب هوایی در حقوق بین الملل عرفی وجود دارد، بوسیله رویه دولتی یا نظریه حقوقی پشتیبانی نمی شود. با توجه به اینکه موارد تعقیب فوری برفراز دریاهای آزاد اندک است، نمی توان گفت که یک عمل "عمومی" پذیرفته شده وجود دارد که نشاندهنده قاعده حقوق بین الملل عرفی در خصوص تعقیب فوری هواپیمای خارجی در خارج از حریم هوایی کشور باشد. اقدام به نزدیک شدن و رهگیری هواپیمای خارجی در راستای حق دفاع از خود، باید بسیار محدود و بطور مخصوص در مورد هواپیمای خصوصی بعنوان آخرین راه حل و برای جلوگیری از به خطر افتادن زندگی افراد سوار بر هواپیما انجام شود (گراف، ۱۹۹۴، ۱۶۰).

پرواز شماره ۰۰۷ خطوط هوایی کره (بوئینگ ۷۴۷، پرواز) در ۱ سپتامبر ۱۹۸۳ در مسیر خود از نیویورک و انکورج به مقصد سئول از مسیر خارج شد و در حال پرواز در حریم هوایی شبه جزیره کامچاتکا و جزیره ساخالین با شلیک گلوله یک جت ارتش شوروی منهدم و در مجموع ۲۶۹ نفر در هواپیما کشته شدند. در اجلاس عمومی ایکائو که در سال ۱۹۸۴ برگزار شد، ماده ۳ مکرر^۱ جدید کنوانسیون شیکاگو در سال ۱۹۴۴ به تصویب رسید. این ماده مقرر می دارد هر هواپیمای غیرنظامی

^۱. Protocol Relating to an Amendment to the Convention on the International Civil Aviation, May ۱۰, ۱۹۸۴, ۲۳ *International Legal Materials*, pp. ۷۰۵-۷۰۷. **Article ۳ bis**;

(a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

(b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically, paragraph (a) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

(c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph (b) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

(d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph (a) or derogate from paragraphs (b) and (c) of this Article.

که بدون مجوز دولت به حریم هوایی کشوری تجاوز کند، مجبور به فرود در فرودگاه تعیین شده بدون استفاده از نیروی نظامی خواهد شد. محتوای اصلی ماده ۳ مکرر، تاکید می کند که هر کشوری باید از استفاده از سلاح علیه هواپیمای غیرنظامی در حال پرواز خودداری کند و در صورت رهگیری، جان سرنشینان و ایمنی هواپیما نباید در معرض خطر باشد. در صورت وجود دلایل منطقی مبنی بر اینکه هواپیما برای مقاصد مغایر با کنوانسیون مورد استفاده قرار می گیرد، دولت میزبان می تواند به آن دستور دهد تا به چنین تخلفاتی پایان دهد و به اقدام مناسب سازگار با حقوق بین الملل و کنوانسیون متوسل شود.

با اینحال، این اصلاحیه برای اجرائی شدن توسط تعداد کافی از اعضاء ایکائو تصویب نشد، تا اینکه چهارده سال بعد در اول اکتبر ۱۹۹۸ با دو قطعنامه بعدی ایکائو به تصویب رسید و خواستار تصویب آن توسط دول عضو شد (ای فونت، ۲۰۰۷). ماده ۳ مکرر، اصل جدیدی را ایجاد نکرده، بلکه منعکس کننده روشی است که در آن، اصل حقوق بین الملل عرفی خودداری از توسل به زور علیه هواپیماهای غیرنظامی در موارد رهگیری را تکامل داده است (میلد، ۱۹۸۶).

وضعیت مناطق پدافند (شناسایی دفاع) هوایی

منطقه شناسایی دفاع هوایی^۱، منطقه هوایی است که بر فراز دریاهای آزاد یا منطقه انحصاری اقتصادی خارج از حریم هوایی سرزمینی دولتها و بمنظور دفاع از حریم هوایی آنها ایجاد می شود، برقراری و اعلام آن توسط نیروی هوایی بصورت یک طرفه و برای امنیت ملی انجام می شود. منطقه ای است که یک دولت پیشاپیش، به جامعه بین المللی اعلام کرده است که ممکن است هواپیمای خارجی در صورت تبدیل شدن به تهدیدی برای امنیت ملی با درخواست عقب نشینی (برگشت) یا انهدام مواجه شود (هان تانک، ۲۰۱۵، ۱۴۳).

ابتکار ایجاد این منطقه از آن امریکاست، ایالات متحده در دسامبر ۱۹۵۰ بصورت یکطرفه منطقه ای را برای دفاع از خط ساحلی در مقابل حملات هوایی دشمن متعاقب تنش با اتحاد جماهیر شوروی و ساخته شدن جت های جنگنده پرسرعت توسط هر دو کشور و پس از وقوع جنگ کره در ژوئن ۱۹۵۰ ایجاد کرد (دوتون، ۲۰۰۹).

منطقه شناسایی دفاع هوایی ایالات متحده، شامل ۳۱۰ مایل از سواحل اقیانوس اطلس، ۳۱۰ مایل از ساحل اقیانوس آرام، ۱۲۰ مایل از خلیج مکزیک، ۳۳۵ مایل از هاوایی و ۲۲۵ مایل از گوام است. منطقه شناسایی دفاع هوایی کانادا، ۲۴۰ مایل از اقیانوس اطلس، ۱۸۰ مایل از سواحل اقیانوس آرام و منطقه قطب شمال است، کره ۱۴۰ مایل، ژاپن ۲۰۰ مایل به شرق و ۳۰۰ مایل به سمت غرب را بعنوان منطقه شناسایی دفاع هوایی تعیین کرده است. همچنین فیلیپین ۲۲۵ مایل، هند ۱۵۰ مایل برای منطقه شناسایی دفاع هوایی بمبئی، میانمار (برمه سابق) ۱۳۰ مایل، ایسلند ۲۵ مایل، سوئد ۱۵ مایل در دریای بالتیک ایجاد کرده است. ویتنام ۱۵۰ مایل و عمان ۵۵ مایل برای منطقه شناسایی دفاع هوایی ظفار ایجاد کرده است. کشورهای دیگری که منطقه شناسایی دفاع هوایی تاسیس کرده اند عبارتند از: انگلستان، آلمان، ایتالیا، یونان، نروژ، فنلاند، تایوان، استرالیا، فیلیپین، لیبی، ترکیه، کوبا، پاکستان، پاناما و چین.

اگر هواپیمائی که در منطقه شناسایی دفاع هوایی در حال پرواز است نتواند خود را به واحد کنترل کننده بشناساند، توسط هواپیمای جنگنده ایالات متحده رهگیری خواهد شد. اما اگر هواپیمائی که وارد منطقه شناسایی دفاع هوایی شده، صرفاً از آن منطقه عبور کند و بدون ورود به خاک ایالات متحده به مناطق دیگر پرواز می کند، تعهدی به اطلاع رسانی جزئیات دقیق عملیاتی هواپیما ندارد. با توجه به این، ایده ای وجود دارد که این نظام به عنوان حقوق بین الملل عرفی یا بخشی از حقوق عرفی جوامع منطقه ای پذیرفته شده است، اما از آن بعنوان گسترش حریم هوایی سرزمینی تعبیر نمی شود. به همین ترتیب، منطقه شناسایی دفاع هوایی، حریم هوایی سرزمینی نیست بلکه منطقه ای است که پرواز هواپیماهای خارجی برای

^۱. Air Defence Identification Zone (ADIZ)

دفاع از حریم هوایی آن کنترل می شود، و هر هواپیمای خارجی بدون در نظر گرفتن ماهیت نظامی یا خصوصی آن که قصد ورود به این منطقه را دارد، باید حداقل ۲۴ ساعت قبل، از کشور مربوطه تاییدیه ورود گرفته باشد. در هیچ ماده ای از کنوانسیون شیکاگو به منطقه شناسایی دفاع هوایی پرداخته نشده است. منطقه شناسایی دفاع هوایی، ممکن است بر فراز مناطق انحصاری اقتصادی یا دریاهای آزاد خارج از قلمرو هوایی بمنظور دفاع بر اساس حق دفاع از خود، طبق قواعد بین المللی ایجاد شود، ولی هیچ استاندارد بین المللی برای شناسایی یا ممنوعیت ایجاد این مناطق وجود ندارد. به عبارت دیگر، در حقوق بین الملل مقرراتی که به مرجعیت قانونی یک دولت برای اعلام یک طرفه منطقه شناسایی دفاع هوایی تصریح کند وجود ندارد.

نتیجه گیری

جایگاه حقوقی هواپیماهای نظامی در دریاهای آزاد با استناد به مواد مختلف کنوانسیون ملل متحد برای حقوق دریاهای قابل تبیین است:

مطابق ماده ۹۵ کنوانسیون حقوق دریاهای، کشتی های جنگی در دریاهای آزاد، مصونیت کامل از حاکمیت هر کشوری بغیر از دولت صاحب پرچم دارند. می توان فرض کرد که هواپیماهای نظامی بر فراز دریاهای آزاد نیز مصونیت کامل از حاکمیت هر کشوری بغیر از دولت صاحب پرچم را داشته باشند.

حق تعقیب فوری با عطف به ماده ۱۱۱ کنوانسیون حقوق دریاهای توسط کشتی های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا سایر کشتی ها یا هواپیماهایی که به وضوح علامت گذاری شده و قابل شناسایی به عنوان دولتی و مجاز به انجام این موضوع، انجام می شود. می توان نتیجه گرفت که حق تعقیب ممکن است توسط هواپیماهای نظامی نیز اعمال شود. البته با توجه به اینکه تعداد موارد تعقیب فوری هوایی بر فراز دریاهای آزاد، کم هستند، نمی توان گفت که یک "عمل عمومی پذیرفته شده مانند قانون" حاکی از یک قاعده حقوق بین الملل عرفی است که اجازه تعقیب فوری هواپیمای خارجی در خارج از حریم هوایی ملی را می دهد.

کشتی جنگی که در دریای آزاد با یک کشتی خارجی مواجه شود، توجیهی برای ورود به آن ندارد مگر اینکه دلایل منطقی ذیل برای مشکوک بودن آن کشتی به موارد ذیل وجود داشته باشد: (الف) در حال دزدی دریایی، (ب) مشغول تجارت برده، (ج) کشتی مشغول پخش مجاز بوده (د) کشتی بدون تابعیت باشد، یا (ه) در حال ناوبری با پرچم خارجی بوده یا از نشان دادن پرچم خود امتناع کند با اینکه در واقع همان ملیت کشتی جنگی را داشته باشد. این مقررات متقابلاً در مورد هواپیمای نظامی نیز اعمال می شود، مستند این موضوع ماده ۱۱۰ کنوانسیون حقوق دریاهای می باشد.

در خصوص منطقه شناسایی دفاع هوایی باید گفت که هیچ مستمسک حقوقی وجود ندارد. مناطق شناسایی دفاع هوایی بر فراز مناطق انحصاری اقتصادی یا دریاهای آزاد در خارج از حریم هوایی سرزمینی برای دفاع از حریم هوایی تأسیس شده و به صورت یک طرفه، بر اساس اصل دفاع از خود طبق حقوق بین المللی اعلام می شوند، بنابراین استانداردهای بین المللی برای شناسایی یا ممنوعیت ایجاد این مناطق وجود ندارد. به عبارت دیگر در حقوق بین الملل، مقرراتی که به مرجعیت قانونی یک دولت برای اعلام یک طرفه منطقه شناسایی دفاع هوایی تصریح کند وجود ندارد. با این حال منطقه شناسایی دفاع هوایی به عنوان گسترش حریم هوایی سرزمینی تفسیر نمی شود.

References

1. Bardin Anne, (2002), *Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels*, Pace International Law Review, 14(1), 27-26.
2. E. Foont Brian, (2007), *Shooting Down Civilian Aircraft: Is There an International Law*, Journal of Air Law and Commerce, 72(3), 690- 720.
3. Dutton Peter, (2009), *Air Defense Identification Zones Outside Sovereign Air Space*, American Journal of International Law, 103(4), 691-709.
4. Han Taek Kim, (2009), *A Comparative Study between Space Law and Law of the Sea*, The Korean Journal of Air & Space Law, 24, 190-232.
5. Kim Han Taek, (2010), *A Study on International Law about the Air Defense Identification Zones over the East China Sea*, Kangwon Law Review, 44(2), 60-89.
6. I'm Alone case (Canada v. U.S.), (1930), American Journal of International Law, 24, 326- 307.
7. Milde Michael, (1986), *Interception of Civil Aircraft vs. Misuse of Civil Aviation*, Annals of Air and Space Law, 11, 122-143.
8. Thomas A. R. & Duncan J. C. (eds.), (1983), *International Status and Navigation of Warships and Military Aircraft*, Annotated Supplement to the Commander's Handbook on the Law of Naval Operations, International Law Studies, 73, 109- 212.
9. Bourbonniere Michel and Haeck Louis, (2001), *Military Aircraft and International Law: Chicago Opus 3*, Journal of Air Law and Commerce, 76, 880- 978.
10. Cheng Bin, (1962), *The Law of International Air Transport*, London, Stevens & Sons Limited.
11. Cheng Bin, (1997), *Studies in International Space Law*, Oxford, Clarendon Press.
12. Churchill R. R. & Lowe A. V, (1999), *The Law of the Sea*, 3rd ed., Manchester, University Press.
13. Gbenga Oduntan, (2012), *Sovereignty and Jurisdiction in the Airspace and Outer Space-Legal Criteria for Spatial Delimitation*, London, Routledge.
14. Grief Nicholas, (1994), *Public International Law in the Airspace of the High Seas*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers.
15. McDougal Myres S. & Burke William T., (1962) *The Public Order of the Oceans: A Contemporary International Law of the Sea*, Yale, University Press.
16. Poulantzas N. M, (1969), *The Right of Hot Pursuit in International Law*, Boston, Martinus Nijhoff Publishers.
17. International Law Reports, (1967), 30, Cambridge university press.
18. Chicago Convention on International Civil Aviation (1944).
19. Paris Convention for the Regulation on Aerial Navigation (1919).
20. United Nations Convention on the Law of the Sea (1982).

The ability to extend and enforce the rights of warships by military aircraft in the high seas

Abstract

As one of the elements of exercising sovereignty and authority of governments in the open seas, military aircraft should have complete immunity from the sovereignty of any state other than the flag state. Also, the rule contained in annex 2 of the Chicago Convention regarding the sovereign jurisdiction of countries over aircraft registered in their territory can also be considered generalizable in this regard. Due to the many similarities and exchanges between the rules of the law of the sea and international air law, it seems that things like the right to immediately pursue, intercept, inspect and even seize the offending aircraft are among the rights and privileges of military aircraft in the high seas.

The main subject of this article focused on the legal status of the military aircraft in the high seas. For this purpose, the legal status of the military aircraft, the freedom of overflight, the right of hot pursuit, the right of visit. The 1944 Chicago Convention neither explicitly nor implicitly negated the customary norms affecting the legal status of military aircraft as initially codified within the 1919 Paris Convention. So the status of military aircraft was not redefined with the Chicago Convention and remains, as stated in the 1919 Paris Convention, as a norm of customary international law.

According to the Article 90 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) warships on the high seas have complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State. We can suppose that the military aircraft in the high seas have also complete immunity from the jurisdiction of any State other than the flag State. According to the Article 111 (e) of the UNCLOS the right of hot pursuit may be exercised only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect. We can conclude that the right of hot pursuit may be exercised by military aircraft. According to the Article 110 of the UNCLOS a warship which encounters on the high seas a foreign ship, is not justified in boarding it unless there is reasonable ground for suspecting that: (a) the ship is engaged in piracy, (b) the ship is engaged in the slave trade, (c) the ship is engaged in an unauthorized broadcasting and the flag State of the warship has jurisdiction under article 109, (d) the ship is without nationality, or (e) though flying a foreign flag or refusing to show its flag, the ship is, in reality, of the same nationality as the warship. These provisions apply *mutatis mutandis* to military aircraft.

The purpose of this research is to investigate the possibility of applying the rights and sovereign powers of military aircraft in the high seas with emphasis on the rights of warships and the main question is, what position do these rights have in the rules of international law and how can a military aircraft to enjoy these rights in a desirable way? The current research is applied in terms of its purpose, and in terms of the method of collecting information, it is a library, and the data analysis is done qualitatively with descriptive and content analysis methods.

Keywords: freedom of overflight, Right of visit, Right of Hot pursuit, interception, military aircraft.