

بررسی فرایند اصول و مبانی مسئولیت فضایی در حقوق بین الملل

حمید کاظمی^{۱*} و علی اکبر گلرو^۲

۱ و ۲ - پژوهشگاه هوافضا

* شهرک قدس، خ مهستان

h.kazemi@umail.leidenniv.nl

موضوع مسئولیت برای جبران خسارت در بهره‌برداری‌های فضایی در کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ بحث شده است. جامعه بین‌المللی در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی متمرکز بر کنترل فعالیت دولت‌ها، مخصوصاً فعالیت ایالات متحده آمریکا و شوروی سابق در اکتشافات و بهره‌برداری‌های فضایی بود. تدوین مقررات بین‌المللی برای فعالیت بخش خصوصی مستقل از دولت در آن دو دهه کمتر مورد توجه دولت‌ها قرار گرفت زیرا بخش خصوصی به‌طور جدی در این حوزه به فعالیت نمی‌پرداخت. کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، تنها به موضوع مسئولیت و جبران خسارت توسط دولت‌ها توجه کرد و بحث مسئولیت و جبران خسارت توسط بخش خصوصی به قانون ملی دولت‌ها احاله شد. با توسعه و تداوم فعالیت‌های فضایی بعد از دهه هشتاد مخصوصاً در دو دهه اخیر، فعالیت بخش خصوصی در بهره‌برداری‌ها و اکتشافات فضایی در حوزه بین‌الملل گسترش یافت، به‌طوری‌که با فعال‌تر شدن بخش خصوصی در فعالیت‌های فضایی، جنبه‌های حقوق بین‌الملل خصوصی مسئولیت و جبران خسارت اشخاص غیر دولتی بیش از پیش مورد توجه فعالان بخش فضایی قرار گرفت. از آنجا که کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ که به موضوع جبران خسارت نیز اشاره داشت، پاسخگوی جبران خسارت و مسئولیت بخش خصوص نبود و از طرف دیگر اجرای قانون ملی دولت پرتابگر نسبت به بخش خصوصی که تابعیت دولت‌های دیگر را داشتند باعث شد، طرف‌های درگیر فعالیت‌های فضایی با انعقاد قراردادهای بین‌المللی به تعیین مسئولیت‌ها و جبران خسارت‌های احتمالی بخش خصوصی مبادرت کنند. این قراردادهای بین‌المللی برای تعیین وظایف و حقوق بخش خصوصی و جبران خسارت اشخاص حقیقی و حقوقی منعقد شده‌اند که این کمبود را در حقوق بین‌الملل فضایی بر طرف کنند. لکن این رویه تنها برای طرف‌های قرارداد یک پروژه در یک دوره مشخص الزامی است و هنوز رویه متداول شکل بین‌المللی در خصوص مسئولیت و جبران خسارت در حقوق فضایی نشده است. نویسنده در این مقاله، درصد بیان این موضع است که با توجه به تجربه حاصل از قراردادهای بین‌المللی خدمات پرتاب شیء فضایی، نظام حقوق بین‌الملل در شرایط حاضر می‌تواند به‌منظور تقویت یکنواختی مقررات بین‌المللی مسئولیت، در کنار کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، کنوانسیون مسئولیت در حوزه حقوق بین‌الملل خصوصی فضایی را تدوین کند.

واژه‌های کلیدی: حقوق بین‌الملل فضایی، شیء فضایی، مسئولیت، صلاحیت

مقدمه

موضوع مسئولیت و تعیین مقررات یکنواخت از ابتدای فعالیت‌های

فضایی موضوع مهم و مورد توجه دولت‌هاست. نظام حقوق بین‌الملل چارچوب‌های کلی مسئولیت دولت‌ها را برای جبران خسارت در نتیجه فعالیت‌های پرتاب شیء فضایی مورد توجه قرار داد. در دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ مطالعات اساسی در خصوص مسئولیت در حوزه حقوق فضایی انجام شد و قواعد حاکم بر مسئولیت بین‌المللی در چارچوب حقوق

۱. دانشجوی دکترای (نویسنده مخاطب)

۲. عضو هیئت علمی

بین الملل عمومی تبیین شد [۱].

م تفاوت در فعالیت‌های فضایی شرکت دارند، که قانون صالح در همه شرایط نمی‌تواند قانون ملی یک دولت باشد. ثالثاً، ارسال گردشگر فضایی نیز به پیچیدگی موضوع جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی افزوده است. موضوع ارسال گردشگر به فضا نیز، که در دهه اخیر رونق یافته است، موضوع خسارت‌های جانی و مالی به او را پیش کشیده است که از قلمرو قانون ملی یک کشور و یا کنوانسیون مسئولیت فراتر رفته است. از آنجاکه این نوع فعالیت‌های فضایی عموماً در سطح بین‌المللی انجام می‌گیرد لذا تعیین مسئولیت و جبران خسارت افراد درگیر در فعالیت‌های با تابعیت‌های مختلف نسبت به تعیین مسئولیت در حقوق داخلی با پیچیدگی بیشتری همراه است.

بنابراین آسیب‌هایی که ممکن است چه در فضا یا در زمین به اموال و افراد بر اثر شیء فضایی وارد شود، از نظر مالی می‌تواند بی‌نهایت شدید و سنگین باشد، لذا برای بخش خصوصی تحدید، تعیین و توزیع مسئولیت امری معقول و اجتناب‌ناپذیر است و عدم تعیین و توزیع مسئولیت می‌تواند عامل مهمی در جلوگیری توسعه فعالیت‌های فضایی، مخصوصاً برای کشورهای در حال توسعه یا کاربران بخش خصوصی باشد.

با گسترش فعالیت‌های فضایی دولت‌ها و همچنین بخش خصوصی در سطح بین‌الملل و چالش‌های پیش‌آمده برای اجرای کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، نیاز به یکنواخت کردن تعیین مسئولیت برای جبران خسارت نسبت به قبل بیشتر احساس شده است. به طوری که طرف‌های درگیر در فعالیت‌های فضایی به تدریج در دو دهه اخیر برای تعیین حدود مسئولیت و اجرای تعهدات، وظایف و مشخص کردن حقوق طرف‌های درگیر در فعالیت‌های فضایی اقدامات بین‌المللی را آغاز کرده‌اند. در این راستا، برخی کشورها در خصوص مسئولیت‌ها، وظایف و حقوق اشخاص حقیقی و حقوقی درگیر با فعالیت‌های فضایی در عرصه بین‌المللی اقدام به انعقاد قراردادهای دو یا چند جانبه بین‌المللی کرده‌اند [۲].

با انعقاد قراردادهای بین‌المللی، درج شروط قراردادی، تعیین خطر و مسئولیت که در اموری غیر حقوق فضایی به کار می‌رفت به طور مشابه در خصوص فعالیت‌های فضایی مورد توجه قرار گرفت به طوری که در فعالیت‌های مربوط به پرتاب شیء فضایی که ریسک زیادی برای موشک و محموله آن و همان‌طور برای افراد و اموال به طور مستقیم یا غیرمستقیم ایجاد می‌کرد؛ قراردادهای خدمات پرتاب (LSA^۳) منعقد شد.

قرارداد خدمات پرتاب، قراردادی است که میان ارائه‌دهنده خدمات فضایی و مشتریان آنها منعقد می‌شود. فعالیت‌های فضایی

کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ برای تبیین مسئولیت دولت‌ها در قبال یکدیگر و مسئولیت جبران خسارت در بهره‌برداری‌های فضایی تصویب شد. این کنوانسیون تمرکز بر مسئولیت دولت‌ها برای جبران خسارت در قبال دولت‌های دیگر دارد. همچنین این کنوانسیون نگاهی نیز به مسئولیت بخش خصوصی در راستای مسئولیت دولت‌ها دارد زیرا بهره‌برداری‌های فضایی ابتدا تنها توسط دولت‌ها انجام می‌گرفت لذا نویسندگان کنوانسیون‌های بین‌المللی توجه خود را به مسئولیت دولت‌ها در قبال یکدیگر برای جبران خسارتی که شیء فضایی ایجاد می‌کرد، معطوف کردند. ابتدا معاهده فضای ماورای جو ۱۹۶۷ به مفهوم مسئولیت اشاره کرد. ماده ۷ این معاهده مفهوم مسئولیت در برابر شخص ثالث را ارائه می‌دهد. این مفهوم سپس در معاهده مسئولیت ۱۹۷۲ به طور مشروح تبیین شد.

اصول مسئولیت مطرح شده در معاهدات بین‌المللی متمرکز به مسئولیت دولت‌ها در برابر یکدیگر است و به جنبه‌های جبران خسارت بجز دولت پرداخته و از تعیین مسئولیت بخش خصوصی که در حوزه حقوق بین‌الملل خصوصی است، اجتناب کرده و این خلأ مقرراتی را به قانون ملی دولت‌ها واگذار کرده است. با توسعه فناوری‌های فضایی و فعالیت‌های بین‌المللی بخش‌های خصوصی در بهره‌برداری‌های فضایی اجرای قانون ملی دولت‌ها در خصوص مسئولیت بخش خصوصی با چالش‌های زیر روبه‌رو شد.

اولاً، با گسترش فعالیت‌های فضایی مشخص شد که کنوانسیون مسئولیت تنها به برخی جنبه‌های اصول مسئولیت توجه کرده است مثل مبنای مسئولیت (مطلق و تقصیر) در حالی که می‌توانست در تعیین مسئولیت‌ها و نحوه جبران خسارت مقررات مشروعی را وضع کند. مراحل حمل و پرتاب شیء فضایی، تصادم و برخورد آنها در فضا یا تولید پس‌ماند فضایی و ورود مجدد آنها به زمین می‌تواند به ماهواره‌ها، هواپیماها، اموال و اشخاص در فضا، هوا یا روی زمین به غیر از کشور پرتابگر اصلی خسارت وارد کند که کنوانسیون مسئولیت به این جنبه پرداخته است.

ثانیاً، بازیگران در عرصه فعالیت‌های فضایی تغییر یافته‌اند و فعالیت‌های فضایی از انحصار دولت‌ها خارج شده است و بخش خصوصی و شرکت‌های چندملیتی نیز همانند دولت‌ها وارد فعالیت‌های فضایی شده‌اند. فعالیت‌های فضایی در دو دهه اخیر برخلاف دهه ۶۰ و هفتاد منحصراً توسط دولت‌ها انجام نمی‌گیرد. فعالیت بخش خصوصی در بهره‌برداری و اکتشافات فضایی در دوران حاضر غیرقابل انکار است. همچنین با توجه به پیچیدگی فعالیت‌های فضایی، در هر پروژه فضایی، بخش‌های خصوصی با تابعیت‌های

شد. این متن در قطعنامه ۲۷۷۷ بیست و نهم نوامبر ۱۹۷۱ مورد تأکید قرار گرفت و برای امضاء در لندن، مسکو و واشنگتن در ۲۹ مارس ۱۹۷۲ مفتوح شد و مطابق با ماده ۳ کنوانسیون از همین تاریخ برای دولت‌های امضاکننده لازم الاجرا شد [۳].

محدوده

در حقوق بین‌الملل عمومی قاعده ادعای جبران خسارت باید از طریق دولت علیه دولت دیگر اقامه شود و مدعی اگر اشخاص حقیقی یا حقوقی غیر از دولت باشند، نمی‌توانند اقامه دعوا کنند. کنوانسیون مسئولیت نیز به این موضوع توجه کرد و به اشخاص حقیقی و مؤسسات غیردولتی که خسارت دیده باشند تنها زمانی اجازه ادعای جبران خسارت داد که از طریق دولت صالح، علیه دولت پرتابگر باشد [۴]. کنوانسیون، دولت صالح و پرتابگر را به عنوان دولت‌های مدعی و مدعی‌علیه به ترتیب زیر برشمرده است:

۱. بر طبق نظر کنوانسیون مسئولیت اشخاص حقیقی و حقوقی می‌توانند به ترتیب از طریق دولت متبوع خود یا از طریق دولتی که خسارت در قلمرو او اتفاق افتاده است یا از طریق دولتی که آنها در آنجا اقامت دائمی دارند، دعوی جبران خسارت خود را مطرح کنند. بر طبق این کنوانسیون اگر دولت متبوع فرد زیان دیده ادعای خسارت کند، دولت‌های دیگر حق اقامه دعوا از جانب زیان دیده را ندارند. همچنین در صورتی که ادعا توسط دولت متبوع فرد زیان دیده اقامه نشود و دولتی که خسارت در آنجا رخ داده ادعا کند، حق اقامه دعوا از دولتی که زیان دیده مقیم دائمی کشور اوست، سلب می‌شود. لذا کنوانسیون برای پیگیری ادعای افراد توسط دولت‌های مذکور قاعده هرمی ایجاد کرده است [۵].

در کنوانسیون مسئولیت استثنایی بر اصل فوق مبنی بر حق اقامه دعوا بیان شده است. اتباع دولت پرتابگر شیء فضایی و همچنین افرادی که در پرتاب شیء فضایی دخالت دارند از حق دعوا علیه دولت پرتابگر محروم شده‌اند. لذا مفاد کنوانسیون به خسارت‌هایی که شیء فضایی دولت پرتابگر به اتباع خودش وارد کند، اعمال نمی‌شود. این کنوانسیون عدم شمول خود را بر طبق ماده ۳ به اتباع خارجی در مدت زمانی که آنها در بهره‌برداری از شیء فضایی، یا در هر مرحله‌ای از پرتاب تا زمان فرود شیء فضایی یا مدتی که آن افراد در مجاورت مناطق پرتاب شده یا پوشش داده شده با دعوت دولت پرتابگر شرکت دارند، نیز تسری داده است.

۲. طرف دعوی جبران خسارت در کنوانسیون مسئولیت مشخص شده است. در چارچوب این کنوانسیون، دعوا باید علیه دولت

خطرات زیادی برای محموله‌های فضایی و به همان نحو برای افراد، کالاها و اموالی که مستقیماً یا غیرمستقیماً درگیر فعالیت‌های پرتاب هستند، ایجاد می‌کنند. کشورها برای پوشش این خطرات احتمالی اقدام به انعقاد این قراردادها کرده‌اند تا نیازهای بخش خصوصی در خصوص تعیین مسئولیت برای جبران خسارت را پوشش دهند.

رویه انعقاد قراردادهای بین‌المللی توانسته است مشکلات مسئولیت جبران خسارت افراد درگیر در فعالیت‌های فضایی در یک موضوع یا پروژه خاص را برطرف کند، لکن هنوز نظام یکنواخت مسئولیت در عرصه فعالیت‌های فضایی ایجاد نشده است.

این مقاله، در صدد بیان این فرضیه است که کنوانسیون مسئولیت پاسخگوی نیازهای تعیین مسئولیت و جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی بخش خصوصی نیست و نیاز به اقدامات بیشتری توسط جامعه بین‌المللی است. این مقاله می‌خواهد با نگاهی به مفاد کنوانسیون مسئولیت و بیان نواقص و کاستی‌های آن در خصوص جبران خسارت و سپس با تمرکز بر مفاد قراردادهای نوعی پرتاب فضایی که بین طرف‌های درگیر در فعالیت‌های فضایی منعقد می‌شود، این فرضیه را ارائه دهد که در شرایط حاضر، قراردادهای چندجانبه فضایی در مسیر تکمیل کنوانسیون مسئولیت جبران خسارت قرار دارند. این نوشته بر این فرض تأکید دارد که اگر چه مفاد قراردادهای چندجانبه متنوع است لکن با بررسی آنها می‌توان مطرح کرد که اولاً، چالش‌های جدی برای اصول مسئولیت در کنوانسیون مسئولیت به وجود آمده است و ثانیاً تجربه برخی دولت‌ها در تعیین و توزیع مسئولیت‌ها در قراردادهای چندجانبه موفق بوده است لذا برای جامعه بین‌المللی این فرصت فراهم شده است که برای یکنواخت کردن مقررات مسئولیت جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی اقدام جدی کند.

در این مقاله، با بیان مفاد کنوانسیون مسئولیت در خصوص مسئولیت جبران خسارت، به نقاط ضعف آن اشاره می‌شود و سپس به رویه کشورها و بخش خصوصی در تکمیل موضوع مسئولیت جبران خسارت می‌پردازد و در خاتمه پیشنهادهای برای قانون‌گذاران بین‌المللی در جهت یکنواخت کردن مقررات مسئولیت جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی ارائه شده است.

مسئولیت در کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲

کمیته ملل متحد برای استفاده صلح‌آمیز از فضا در فاصله زمانی بین ۱۹۶۲ تا ۱۹۷۱ تلاش کرد تا موافقت‌نامه‌ای بین‌المللی در خصوص مسئولیت خسارت ایجاد شده بر اثر پرتاب شیء فضایی به فضا، تدوین کند. پس از بررسی‌های لازم، متن پیش‌نویس کنوانسیون توسط کمیته فرعی حقوقی تدوین و به مجمع عمومی ملل متحد تسلیم

فضایی نکرده باشد. بنابراین مسئولیت مطلق به این معناست که دولت پرتابگر بدون اینکه مدعی لازم باشد تقصیر و سهل انگاری او را اثبات کند، مسئول شناخته می‌شود. به نظر می‌رسد از آنجا که سقفی برای مبلغ جبران خسارتی تعیین نشده است و مسئولیت نامحدود است، مسئولیتی بی‌نهایت شدید بر دولت پرتابگر تحمیل می‌شود [۶].

از جمله دلایلی که برای رجحان مسئولیت مطلق بر مسئولیت مبتنی بر تقصیر ارائه شده است مربوط به فوق خطرناک بودن فعالیت‌های فضایی است. فعالیت فضایی از جمله فعالیت‌هایی هستند که همانند فعالیت‌های هسته‌ای فعالیت‌های فوق خطرناک محسوب می‌شوند که حمایت قانونی از قربانیان سانحه با اعمال مسئولیت مطلق صورت می‌پذیرد و مدعیان دیگر نیازی به اثبات تقصیر دولت پرتابگر که مسئله‌ای کاملاً دشوار است، ندارند [۱].

به نظر نویسنده، عنصر عدالت را می‌توان در مسئولیت مطلق برای خسارت‌های وارده توسط شیء فضایی مشاهده کرد. دولت پرتابگر که فعالیت‌های فوق خطرناک را انجام می‌دهد ملزم است خسارت‌هایی را که به موجب این فعالیت ایجاد می‌شود، جبران کند، اگرچه همه احتیاطات و تلاش‌هایی را که برای اجتناب از خسارت لازم است، انجام داده باشد. در حقیقت مسئولیت مطلق به مردم این فرصت را می‌دهد که بتوانند جبران خسارت شوند.

ب- مسئولیت مبتنی بر تقصیر

کنوانسیون مسئولیت، مسئولیت برای خسارتی را که در فضا توسط شیء فضایی ایجاد می‌شود بر مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر قرار داده است. بر اساس ماده ۳ کنوانسیون، در صورتی که دولت پرتابگر شیء فضایی به شیء فضایی دیگر یا به افراد و اموال در آن در فضای ماورای جو خسارت زند، تنها تا جایی مسئول است که خسارت به موجب تقصیر او یا تقصیر کارکنان آن رخ داده باشد. اگر دولت پرتابگر ثابت کند که تقصیری مرتکب نشده است؛ از مسئولیت مبری خواهد شد. بنابراین مسئولیت تنها زمانی ایجاد می‌شود که خسارت با توجه به تقصیر دولت پرتابگر یا تقصیر افرادی که او مسئولیت آنها را به عهده دارد، ایجاد شود.

ماده ۳ کنوانسیون، مسئولیت در خصوص تصادم بین دو شیء فضایی است. تصادم باید بین دو شیء فضایی از دو دولت پرتابگر شیء فضایی باشد تا ماده ۳ بر آن صادق باشد. لذا در صورتی که فعالیت‌های پرتاب دو شیء فضایی که یکی بر دیگری آسیب و خسارت زند، توسط بخش‌های خصوصی متعدد یک دولت پرتابگر باشد، کنوانسیون مسئولیت بر آن اجراشدنی نیست و موضوع مسئولیت و جبران خسارت در این حالت باید به موجب حقوق ملی

پرتابگر اقامه شود و او مسئول جبران خسارت است. کنوانسیون اصطلاح دولت پرتابگر را برای مقاصد کنوانسیون به ترتیب زیر ارائه داده است:

۱. دولتی که شیء و محموله فضایی یا بخشی از آن را پرتاب می‌کند؛
۲. دولتی که مالک شیء و محموله فضایی یا بخشی از آن است؛
۳. دولتی که از سرزمین تحت قلمرو او، شیء و محموله فضایی یا بخشی از آن پرتاب می‌شود؛ و نهایتاً؛
۴. دولتی که از پرتاب شیء و محموله فضایی یا قسمت‌های از آنها، منتفع می‌شود [۱].

از تعریف بالا مشخص می‌شود که در یک پروژه فضایی می‌توان چند دولت را به طور همزمان به عنوان دولت پرتابگر شیء فضایی فرض کرد. برای مثال ماهواره‌ای که تحت مالکیت کشور روسیه است و توسط او بهره‌برداری می‌شود اگر توسط کشور ایرانی و با تسهیلات کشور چین که در کشور مالزی واقع شده است پرتاب شود؛ با تعریف بالا همه کشورهای مذکور به عنوان کشور پرتابگر تلقی می‌شوند و مسئول جبران خسارت هستند.

مبانی مسئولیت

نویسندگان کنوانسیون در شروع قصد داشتند مفاد کنوانسیون مسئولیت را تنها به خساراتی که توسط شیء فضایی به اموال و افراد در روی زمین یا به هواپیما و سرنشیان آن در حال پرواز وارد می‌شود، محدود کنند؛ لکن با توجه به کنوانسیون فضایی ۱۹۶۷، که مسئولیت دولت را تا فضا تسری داده بود، مسئله جبران خسارت در فضا را نیز مورد توجه قرار دادند و در نتیجه بین خسارت ایجاد شده در فضا و خسارت‌های ایجاد شده در زمین و هوا تفکیک قائل شده و مبانی مسئولیت را به طور مجزا تبیین کردند.

الف - مسئولیت مطلق

از ماده ۲ کنوانسیون مسئولیت استنباط می‌شود که مسئولیت مطلق برای خساراتی ارائه شده است که توسط شیء فضایی در زمین یا هوا ایجاد می‌شود، زیرا این ماده بیان می‌دارد که دولت پرتابگر باید مطلقاً برای پرداخت خسارت برای خسارتی که از طریق شیء فضایی به اموال و افراد در سطح زمین یا هواپیمای در حال پرواز وارد می‌کند، مسئول باشد [۶].

مسئولیت مطلق به این معناست که تنها رابطه سببی بین شیء فضایی با اموال یا شخص خسارت دیده برای تحقق مسئولیت کافی است و در این صورت دولت پرتابگر مسئول است، هرچند که پرتابگر شیء فضایی هیچ‌گونه تقصیری در جریان پرتاب شیء

مسئولیت امکان‌پذیرتر است از زمانی که قسمتی از بهره‌برداری توسط شرکت‌های بین‌المللی خصوصی یا شرکت‌های چند ملیتی انجام می‌گیرد. در این موارد تعیین و توزیع مسئولیت بین‌المللی برای جبران خسارت با مشکلات بیشتری همراه می‌شود.

تعیین خسارت

کنوانسیون مسئولیت در ماده ۱۲، نحوه تعیین جبران خسارت را مشخص کرده است. در این ماده، بیان شده که مطابق با حقوق بین‌الملل و اصول عدالت و انصاف، منظور از جبران خسارت، برگرداندن مدعی است (فرد حقیقی یا حقوقی دولت یا سازمان بین‌المللی) به حالت اولیه یعنی به حالت زمانی که خسارت اتفاق نیفتاده است [۷].

ادعای جبران خسارت

کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، این حق را به دولت‌ها اعطاء می‌کند تا بتوانند دعوی جبران خسارت خود را اقامه دهند. مطابق با ماده ۸ این کنوانسیون دولت مدعی دولتی است که یا خود متحمل خسارت شده باشند یا اشخاص حقیقی و حقوقی او خسارت دیده باشند.

در مرحله نخست، دادخواست جبران خسارت باید به دولت پرتابگر ارائه شود. ماده ۹ کنوانسیون مسئولیت قید می‌کند که ادعا برای جبران خسارت باید به دولت پرتابگر از طریق کانال‌های دیپلماتیک ارائه شود. کنوانسیون مسئولیت هیچ جبران خسارتی را قبل از اینکه از طریق کانال‌های دیپلماتیک ارائه شود، الزامی نمی‌داند.

دولت‌ها می‌توانند دعوی جبران خسارت را از جانب اتباع خود (اشخاص حقیقی و حقوقی)، که در حقوق بین‌الملل عمومی جایگاهی ندارند، ارائه کنند. بنابراین دعوی جبران خسارت از طرف اتباع به خواست دولت‌هاست یعنی اینکه آیا آنها تمایلی به اقامه دعوا از طرف اتباع خود دارند یا خیر؟

بر طبق بند دوم ماده ۸ کنوانسیون، علاوه بر حق اقامه دعوا توسط دولت متبوع خسارت‌دیده، در صورتی که دولت متبوع فرد زیان‌دیده اقامه دعوا نکند، برخی دولت‌های دیگر حق اقامه دعوا برای جبران خسارت از طرف اشخاص حقیقی و حقوقی را پیدا می‌کنند. اگر دولت متبوع زیان‌دیده ادعایی نکند، دولتی که ساکنان دائمی او (مقیم) متحمل خسارت شده باشند، می‌تواند دادخواست جبران خسارت را به دولت مسئول ارائه کند. در این ارتباط باید توجه داشت که فرد زیان‌دیده (مقیم) نباید از اتباع دولت پرتابگر یا دولتی باشد که از سرزمین او شیء فضایی پرتاب می‌شود.

اگر رابطه دیپلماتیک میان دولت پرتابگر و دولت مدعی وجود

دولت پرتابگر حل و فصل شود.

در صورتی که تصادم شیء فضایی در فضا بر اشخاص ثالث بر روی زمین خسارت وارد کند، از یک طرف مسئولیت دولت پرتابگر برای خسارتی که به شیء فضایی دیگر وارد شده، مبتنی بر تقصیر است و از طرف دیگر مسئولیت او برای خسارت‌هایی که در زمین ایجاد کرده، مطلق است [۱].

همچنین در کنوانسیون مسئولیت بیان شده است در صورتی که دولت پرتابگر فعالیت فضایی خود را مطابق با حقوق بین‌الملل مخصوصاً مطابق با منشور ملل متحد و معاهده فضا انجام دهد، او تا محدوده‌ای که خسارت کاملاً یا قسمتاً بر اساس تقصیر شدید یا اقدام عمدی دولت ادعاکننده یا اتباعش باشد، از مسئولیت مطلق معاف می‌شود.

لکن آنچه حائز اهمیت است کنوانسیون مسئولیت هیچ تعریف صریحی راجع به تقصیر شدید ارائه نداده است و این موضوع از موضوعات بحث برانگیز است زیرا به تعریف تقصیر شدید دادگاه رسیدگی‌کننده واگذار شده است [۷].

ج- مسئولیت تضامنی و انفرادی

بر اساس ماده ۴ کنوانسیون مسئولیت، اگر بر اثر تصادم دو شیء فضایی خسارتی به دولت ثالث یا به افراد حقیقی و حقوقی او وارد شود و هر دو دولت پرتابگرهای این دو شیء فضایی، تضامناً و به طور جداگانه نسبت به دولت ثالث مسئول هستند. این ماده از وضعیتی سخن می‌گوید که تصادم بین دو شیء فضایی رخ دهد و سپس این تصادم به دولت ثالث آسیب برساند، خواه این خسارت در سطح زمین یا در فضا ایجاد شود.

همچنین بر طبق ماده ۵ کنوانسیون، زمانی که دو یا چند دولت مشترکاً یک شیء فضایی را پرتاب کنند، باید برای هر خسارتی که ایجاد می‌شود مشترکاً مسئول هستند. بنابراین کنوانسیون مسئولیت، مسئولیت تضامنی و مشترک را به دولت‌های پرتابگر تحمیل می‌کند. و در صورتی که یکی از این دولت‌ها تمام جبران خسارت را پرداخت کرده باشد می‌تواند برای بازپس‌گیری جبران خسارت پرداخت شده یا تسهیم جبران خسارت علیه دولت پرتابگر دیگر که در ایجاد خسارت نقش داشته، اقامه دعوا کند.

البته دولت‌هایی که دولت پرتابگر تلقی می‌شوند می‌توانند قبل از اجرایی‌شدن پروژه فضایی، حدود مسئولیت خود را به‌موجب قرارداد بین‌المللی تعیین و مشخص کنند. [۱].

به‌نظر نویسنده، کنوانسیون مسئولیت از نحوه توزیع مسئولیت بین دولت‌های پرتابگر غافل شده است. علاوه بر این، زمانی که تنها دولت‌ها مسئول و بهره‌بردار پرتاب شیء فضایی باشند، توزیع

پاسخ و راه حل مناسبی برای سؤالات و مشکلات پیش آمده در خصوص تعیین حدود مسئولیت، حقوق و وظایف بخش خصوصی ندارد. این مشکلات را می توان به ترتیب زیر بیان کرد:

شمول مفاد کنوانسیون مسئولیت به افرادی که در ایستگاه های فضایی مشغول کار هستند یا به گردشگرهای فضایی که به فضا سفر می کنند در حاله ای از ابهام است. این ابهام وجود دارد که آیا کنوانسیون مسئولیت به خسارت ها یا آسیب های بدنی که کارکنان ایستگاه فضایی به یکدیگر وارد می کنند، تسری می یابد [۱۰].

از آنجاکه در مورد ایستگاه فضایی، بیشتر اتباع دولت پرتابگر یا اتباع خارجی در یک بهره برداری از شیء فضایی فعالیت دارند، کنوانسیون مسئولیت بر آنها اعمال نمی شود. برای مثال در یک پروژه فضایی، فرضی مشترک بین ایران و روسیه، چنانچه یک فضا نورد ایرانی به واسطه تقصیر فضا نوردی روسی در ایستگاه فضایی کشته شود، خانواده فضا نورد ایرانی نمی تواند ادعای جبران خسارت خود را بر مبنای کنوانسیون مسئولیت استوار کنند زیرا ایران، دولت پرتاب کننده شناخته می شود و باید به قانون ملی رجوع کند. چنانچه قانون ملی روسیه حاکم باشد، محتمل است هیچگونه جبران خسارتی به خانواده ایرانی تعلق نگیرد. همان طور که گفته شد در فعالیت های فضایی همانند فعالیت در ایستگاه های فضایی، افراد با تابعیت های مختلف شرکت دارند، بنابراین اعمال قانون داخلی یک دولت نمی تواند برای اتباع دیگر کشورها مناسب باشد.

کنوانسیون مسئولیت به خسارت ها و مسئولیت هایی که توسط اشخاص حقیقی و حقوقی بجز دولت ایجاد می شوند؛ توجه نکرده است. معاهده مسئولیت تنها بر خسارت هایی که توسط دولت و شیء فضایی ایجاد می شود، متمرکز است.

تدوین مقررات مسئولیت دولت ها در برابر یکدیگر در شرایط زمان تصویب این کنوانسیون قابل درک است زیرا نگرانی اولیه نویسندگان کنوانسیون مسئولیت این بود که دولت ها را از افتادن شیء فضایی در سرزمین آنها یا در صورت برخورد آنها با اموال و اتباع آنها، حمایت کند. همچنین در آن زمان فعالیت بخش خصوصی به نحو مطلوب گسترش نیافته بود که دغدغه دولت ها حل موضوع تعارض قوانین در سطح بین الملل باشد.

با این وجود با گسترش فعالیت بخش خصوصی و درگیر شدن افراد حقیقی و حقوقی در فعالیت های فضایی، موضوع آسیب های بدنی به پرسنل فعال در امور فضایی که به موجب تقصیر شدید یا به طور عمد ایجاد می شوند، حائز اهمیت شده است. این در حالی است که کنوانسیون مسئولیت به طور مطلوب نتوانسته این موضوع را پوشش دهد. زیرا کنوانسیون مسئولیت بدون توجه به فعالیت های فضایی تجاری مبنای مسئولیت را ارائه داده است. این موضوع را آشکارا، می توان از ارائه مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا مسئولیت

نداشته باشد، کنوانسیون این امکان را فراهم کرده است که دولت متبوع زبان دیده از طریق دولت متعاقد دیگر دادخواست خود را به دولت پرتابگر ارائه کند. لکن اگر هر دو دولت فوق عضو ملل متحد باشند دعوا می تواند از طریق دبیر کل ملل متحد نیز اقامه شود.

موضوع دیگری که در دعوی جبران خسارت مطرح می شود این است که آیا دولت موظف است پس از اقامه دعوا و اخذ جبران خسارت، مبلغ دریافتی را به اشخاص حقیقی و حقوقی خسارت دیده برگرداند. در این ارتباط، کنوانسیون مسئولیت ساکت است و قیدی که دولت جبران خسارت شده را ملزم به پرداخت جبران خسارت دریافتی به طرف های زبان دیده کند، وجود ندارد. لکن می توان از فحوی ماده ۱۲ کنوانسیون استنباط کرد، زمانی که دولت زبان دیده از دولت مسئول، جبران خسارت را دریافت کرد، آن را باید به افراد حقیقی و حقوقی زبان دیده منتقل کند [۸].

راجع به کیفیت ادعا باید خاطر نشان کرد که مدعی حداقل باید ثابت کند، خسارتی که او متحمل شده بر اثر شیء فضایی است که توسط دولت مدعی علیه متعاقد کنوانسیون به فضا پرتاب شده است.

در این زمینه هر دولتی به منظور اینکه بتواند از خودش در مقابل جبران خسارت های احتمالی در سطح بین الملل حمایت کند، باید مؤسسه ها و شرکت های دولتی و خصوصی فضایی تابع خود را به پوشش بیمه های ضروری ملزم کند [۹].

چنانچه ماده ۱۳ کنوانسیون مسئولیت نشان می دهد، مسئولیت خاصی به مبلغی خاص محدود نشده است. پذیرش سیاست مسئولیت نامحدود به دلیل این پیش فرض است که دولت های درگیر فعالیت های فضایی از پیش به خطرات بالقوه فعالیت های خود آگاهی دارند و دولتی که تمایل به فعالیت های فضایی دارد باید با توجه به ویژگی خطرناک بودن فعالیت فضایی خود بر اتباع دولت های دیگر، نتایج و هزینه های مالی این فعالیت را نیز به طور کامل بپذیرد [۹]. بنابراین در خصوص محدوده جبران خسارت، یک مبلغ حداکثری ممکن است برای دولت پرتابگر در نظر گرفته شود، لکن برخی عوامل می تواند آن را تحدید کند. وضعیت اقتصادی دولت پرتابگر یکی از این عوامل است که مشخص می کند دولت پرتابگر تا چه مقدار باید جبران خسارت را پرداخت کند [۹].

چالش های کنوانسیون مسئولیت

کنوانسیون مسئولیت، برخی اصول کلیدی مسئولیت و جبران خسارت را ارائه داده است. برای مثال مسئولیت مطلق برای خسارت در زمین یا هوا و مسئولیت مبتنی بر تقصیر دولت پرتابگر را نسبت به دولت متعاقد دیگر در فضای ماورای جو بیان داشته است، لکن با توسعه فعالیت بخش خصوصی در فعالیت های فضایی، این معاهده

محض مشاهده کرد.

مطابق با شرایط کنوانسیون مسئولیت، همان‌طور که قبلاً بیان شد، یک دولت پرتابگر که شیء فضایی او باعث خسارت در زمین و یا به هوایمی در حال پرواز می‌شود، به‌طور مطلق مسئول است و اگر شیء فضایی دولتی باعث خسارت به شیء فضایی دولت دیگری شود تنها زمانی مسئول هستند که خسارت بر اثر تقصیر آنها ایجاد شده باشد. لکن کنوانسیون هیچ تقسیم‌بندی میان مسئولیت مطلق و مسئولیت مبتنی بر تقصیر در ارتباط با وضعیت اشخاص زیان‌دیده در فضا ارائه ن داده است. به این معنا که مشخص نیست خسارت به اشخاص در ایستگاه‌های فضایی یا گردشگرهای فضایی براساس کدام مبنای مسئولیت باید محاسبه شود. آیا به صرف وقوع خسارت برای این افراد، باید دولت پرتابگر را مسئول دانست و نباید توجه‌ای به تقصیر او یا تقصیر دولت پرتابگر کرد.

این مطلب را می‌توان این‌گونه استدلال کرد، که مبنای مسئولیت مبتنی بر تقصیر باید نقش کم‌رنگ‌تری در فضا برای خسارت به اشخاص ایفاء کند. از طرف دیگر نیز، می‌توان استدلال کرد که همه افراد در ایستگاه فضایی تا درجه‌ای در فعالیت‌های خیلی خطرناک درگیر هستند و این کاملاً با وضعیت در روی زمین جایی که اشخاص ثالث آسیب می‌بینند مشابه هست و در حقیقت باید مسئولیت مطلق را برای اشخاص زیان‌دیده در فضا نیز اعمال کرد [۱۰].

به‌نظر نویسنده در فعالیت‌های فضایی می‌توان با پیروی از رژیم بین‌المللی مسئولیت برای متصدیان حمل و نقل هوایی، که مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی را در برابر مسافر و بار تحت نظام حقوق بین‌الملل خصوصی یکنواخت کرده است، مسئولیت بخش خصوصی در حوزه فضا را نیز در سطح بین‌الملل یکنواخت کرد. کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، در خصوص نمونه‌ای است که می‌توان از آن برای الگوبرداری استفاده کرد. از آنجاکه کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹، آخرین معاهده در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی در مقابل مسافر و بار است و این کنوانسیون براساس رویه و تجربه دولت‌ها سیستم ورشو را در خصوص مسئولیت جبران خسارت به‌روز کرده است، می‌تواند برای مسئولیت بخش خصوصی فضایی مفید واقع شود. به‌طوری‌که مسئولیت بهره‌برداران خصوصی فعالیت‌های فضایی را در مرحله اول تا مبلغ معینی مشخص و در مرحله دوم خسارت کامل را نیز همانند کنوانسیون مسئولیت با توجه به مسئولیت دولت پرتابگر ارائه کرد.

در خصوص خسارت به شیء فضایی و اموال در فضا نیز برخی اعتقاد دارند که کنوانسیون باید اصلاح شود، چنانچه دکتر لی، معتقدند، بهتر است مسئولیت مطلق را برخلاف کنوانسیون مسئولیت

۱۹۷۲، اعمال کرد و همانند مسئولیت برای اشخاص ثالث در زمین که مبتنی بر مسئولیت مطلق است برای برخورد شیء فضایی در فضا نیز اصل مسئولیت مطلق را در نظر گرفت. زیرا انجام این فعالیت‌ها هنوز در زمره فعالیت‌های خطرناک است و کسانی که به این فعالیت‌ها می‌پردازند، خطرهای آن را نیز بپذیرند.

به‌نظر نویسنده، استدلال بالا در خصوص اموال در فضا پذیرفتنی نیست و نمی‌توان مسئولیت مطلق را بر خسارت به اموال اعمال کرد. مهم‌ترین اشکال به این نظریه برمی‌گردد؛ در صورتی‌که مسئله مسئولیت مطلق برای خسارت به شیء فضایی نیز پذیرفته شود، فعالیت بخش خصوصی در فضا را تحت تأثیر شدید قرار می‌دهد زیرا همان‌طور که قبلاً بیان شده، در صورت سانه فضایی، خسارت سنگینی بر پرتابگر و بهره‌بردار تحمیل می‌شود و شرکت‌های خصوصی بهره‌بردار و پرتابگر تحمل جبران خسارت سنگین را ندارند و ادامه فعالیت آنها با مشکل روبه‌رو می‌شود [۱۲].

لذا به‌نظر نویسنده، با توجه به بحث بالا، با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت و بدون نیاز به اصلاح آن، قانونگذاران بین‌المللی، دولت‌ها را ترغیب کرد تا به تدوین کنوانسیون مسئولیت در حقوق بین‌الملل خصوصی برای یکنواخت کردن مقررات مسئولیت جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی کرد، مخصوصاً نسبت به خسارت‌هایی که به افراد حقیقی و حقوقی بجز دولت وارد می‌شوند [۱۱].

هیچ مکانیزم مؤثری برای حل و فصل اختلافات بین‌المللی میان اشخاص حقیقی و حقوقی غیر از دولت در کنوانسیون مسئولیت وجود ندارد. سوالات و ابهامات جدی و مهمی راجع به این موضوع که آیا قوانین و مقررات بین‌المللی می‌تواند برای کمک به افراد حقیقی و حقوقی غیر از دولت در فعالیت‌های فضایی اعمال شوند؛ وجود دارد. با فقدان چنین مکانیزمی، طبیعتاً خواهان‌ها مجبور هستند تنها با توسل به رویه‌های دیپلماتیک که بین دولت‌ها وجود دارد و در کنوانسیون مسئولیت به آن اشاره شده است؛ در پی احقاق حقوق خود باشند.

با توجه به فعالیت رو به گسترش بخش خصوصی در فعالیت‌های فضایی، اجرای روش دیپلماتیک برای احقاق حقوق خسارت‌دیدگان از اشخاص حقیقی و حقوقی، با مقتضیات زمان سازگار نیست، زیرا زیان‌دیدگان همواره باید از طریق دولت متبوع خود درصدد جبران خسارت باشند و در صورت امتناع دولت مذکور، آنها امکان زیادی برای احقاق حقوق خود ندارند [۱۱].

بنابراین با گسترش فعالیت‌های فضایی در دو دهه اخیر و دخالت رو به ازدیاد بخش تجاری در بهره‌برداری‌های فضایی، نواقص کنوانسیون مسئولیت به‌ترتیب بالا بیش از پیش نمایان شد، بنابراین فعالان بخش فضایی سعی کردند این نواقص را با مکانیزم

منعقد می‌کند. این قرارداد برای مشتری اعم از اینکه مالک یا بهره‌بردار ماهواره باشد، مطلوب‌تر است، زیرا یکی از موضوعات اصلی در این قراردادها این مسئله است که کدام خطرات و ریسک‌ها باید به عهده مشتری و کدامیک از آنها باید به عهده پرتابگر شیء فضایی باشد.

در این نوع قراردادها معمولاً اشاره می‌شود که تولیدکننده شیء فضایی مثل ماهواره، آن را به شرط بهره‌برداری در مدار تحویل دهد و خطر خسارت یا گم‌شدن ماهواره را تا زمان مذکور به عهده بگیرد. تولیدکننده همچنین تعهد می‌کند که خطر خسارت به ماهواره را در مدت پرتاب تقبل کند [۱۳].

این نوع قراردادها مزایا و معایبی دارند. از یک طرف این نوع قراردادها معمولاً برای مشتریان مطلوب‌تر هستند زیرا تحت بسته‌های پیشنهادی ارائه می‌شود که مشتریان را از بیمه کردن پرتاب شیء فضایی یا تضمین و گارانتی ریسک پرتاب معاف می‌کند. مزیت دیگر برای مشتری این است که او می‌تواند از تسهیلات مالی بانک استفاده کند. از طرف دیگر این نوع قراردادها کمتر توجه تولیدکننده را به خود جلب می‌کند زیرا هزینه‌های زیادی را بر آنها تحمیل می‌کند از این جهت تولیدکننده، هزینه خدمات پرتاب و بیمه را همانند هزینه‌های اداری در قراردادها به عهده مشتری قرار می‌دهد [۱۳].

۲. قرارداد خدمات بلاک

قرارداد خدمات بلاک^۵، نوع دیگری از قراردادهای پرتاب است. مشتری ماهواره رأساً می‌تواند چندین پرتاب ماهواره را در زمان واحد از ارائه‌دهنده پرتاب شیء فضایی خریداری کند. تولیدکننده ماهواره نیز می‌تواند چندین پرتاب را به‌طور واحد در یک بسته پیشنهادی به مشتری بفروشد [۱۴].

بررسی مفاد مقررات در قراردادهای بین‌المللی

خدمات پرتاب

اگر چه قراردادهای خدمات پرتاب با هم متفاوت هستند و شروط متفاوتی را ارائه می‌دهند لکن موارد یکنواخت زیر را می‌توان از آنها استنباط کرد [۱۵]:

۱. در ابتدای این قراردادها، معمولاً تعاریفی ارائه می‌شوند که در زمان تعیین مسئولیت حائز اهمیت هستند. اصطلاحاتی همچون طرفین قرارداد پرتاب؛ مأموریت پرتاب؛ قصور پرتاب، پرواز مجدد، خدمات پرتاب، محموله و اشخاص ثالث در ابتدای قراردادها تعریف می‌شوند. همچنین زمان

انعقاد قراردادهای بین‌المللی برطرف کنند و وظایف، تعهدات و مسئولیت‌ها را در حد ممکن مشخص کنند. در قراردادهای بین‌المللی فضایی حقوق، وظایف و مسئولیت‌ها مورد توجه قرار گرفته است که به ترتیب زیر به برخی از آنها اشاره می‌شود.

مسئولیت جبران خسارت در قراردادهای بین‌المللی

همان‌طور که بیان شد، کنوانسیون مسئولیت، مبانی مسئولیت را به‌طور کلی ذکر کرده و همانند رژیم حقوق هوایی به تشریح و تعیین مسئولیت‌ها همچون محدوده و مقدار جبران خسارت، وقوع خسارت؛ زمان و مکان شروع خسارت، نوع خسارت نپرداخته است و این موضوعات را به قانون ملی کشورها واگذار کرده است. لکن از آنجاکه فعالیت‌های فضایی در اکثر موارد با مشارکت بخش‌ها و شرکت‌های خصوصی با تابعیت‌های مختلف انجام می‌شود، قانون ملی هر کشور برای اعمال به اتباع دولت‌های دیگر کارآمد نبود و کسانی که درگیر پروژه فضایی بین‌المللی شده‌اند، وظایف و مسئولیت‌ها را بر طبق قراردادهای بین‌المللی تعیین کرده‌اند. این قراردادهای بین‌المللی برای دولت‌های امضاکننده لازم الاجراست. از آنجاکه اکثر مفاد این قراردادهای بین‌المللی با الگویی نسبتاً مشابه به موضوع مسئولیت پرداخته‌اند؛ دلالت بر نظرات مشابه فعالان بخش فضایی برای تعیین مسئولیت است.

در این جا نمی‌توان به مفاد همه قراردادهای بین‌المللی فضایی اشاره کرد لکن می‌توان مفاد مواد مرتبط با مسئولیت دولت‌ها را برای جبران خسارت در قراردادهای بین‌المللی کلاسیک خدمات پرتاب که معمولاً به این نام معروف هستند، مشاهده کرد. این نوع قراردادها از نمونه قراردادهایی هستند که بین ارائه‌دهنده خدمات پرتاب و مشتری ماهواره که مسئولیت‌های جبران خسارت طرف‌های قرارداد را مشخص می‌کنند، منعقد می‌شوند. این نوع قرارداد، معمولاً به پرتاب یک یا چند شیء فضایی مربوط هستند [۱۳].

به‌طور کلی دو نوع قرارداد بین‌المللی در این زمینه رایج است:

۱. قرارداد تورنکی

قرارداد تورنکی^۴ پدیده‌ای نسبتاً جدید است. در این نوع قراردادها تولیدکننده ماهواره به مشتری نه تنها تولید و ساخت ماهواره را بلکه پرتاب آن را نیز پیشنهاد می‌دهد [۱۴]. در حقیقت قراردادی بین تولیدکننده ماهواره و مشتری به امضاء می‌رسد، لکن تولیدکننده شیء فضایی چندین قرارداد تابع با پیمانکاران برای تأمین ساخت به‌موقع ماهواره و پرتاب ماهواره

۴. قرارداد تورنکی (Turnkey): قراردادی است که مفاد آن معمولاً در خصوص وظایف کارمندان؛ تولیدات، خدمات و اموال است. زمانی که تورنکی استفاده می‌شود به این معناست که شیء اجاره داده شده یا خریداری شده آماده تحویل و انتقال است.

قید این شروط معمولاً ارائه‌دهنده پرتاب برای قصورش در انجام قرارداد در برخی اوضاع و احوال که از کنترلش خارج است، معاف می‌شود. این نوع قراردادها می‌توانند شامل چندین شرط باشند. این شروط را می‌توان به شروط معافیت از مسئولیت، مرور زمان، غرامت دولتی و شروط بیمه در قرارداد ذکر کرد.

۶. در این قراردادها، برنامه زمان‌بندی شده برای پرداخت‌ها تعیین می‌شود و اگر مشتری ماهواره نتواند مطابق با برنامه و به‌موقع مطالبات را پرداخت کند؛ پرتابگر حق خاتمه دادن قرارداد را برای خود محفوظ می‌دارد.

۷. در قراردادهای پرتاب همچنین ماده‌ای در خصوص روش حل و فصل اختلافات از طریق داوری پیش‌بینی می‌شود.

۸. برای پرتاب ماهواره معمولاً اجازه از طرف دولت صالح لازم است. در قرارداد پرتاب مشخص می‌شود که کدام طرف قرارداد باید مجوزات مربوطه را قبل از اینکه پرتاب صورت گیرد، کسب کنند. لذا هر طرف نسبت به وظایف خود مسئول کسب مجوزهای لازم هستند. این نوع قراردادها معمولاً طرفین را ملزم به همکاری و انجام بهترین تلاش‌ها برای کسب مجوزات مربوطه می‌کنند. مقام صلاحیت‌دار در صدور مجوز در قراردادها مشخص می‌شود. در شروع هر فعالیت پرتاب، شرکت پرتابگر خصوصی باید مجوزی را به‌منظور اجرای پرتاب شیء فضایی تحصیل کند.

خدمات پرتاب در همه کشورهای اروپا توسط قانون و مقررات ملی خاص فضایی تنظیم نمی‌شوند. در اروپا تنها دو کشور انگلستان و سوئد قانون ملی تصویب کرده‌اند که همه اقدامات آنها طبق قانون انجام می‌شود. قانون سوئد ۱۹۸۲، در خصوص فعالیت‌های فضایی به فعالیت‌هایی در فضای ماورای جو اعمال می‌شود که پرتاب شیء فضایی در داخل فضا و همه اقدامات برای مانور آنها در فضا را شامل می‌شود. همه فعالیت‌های فضایی در قلمرو حاکمیت او باید با مجوز دولت انجام گیرد. مؤسسه ملی فضای سوئد بر این فعالیت‌ها نظارت دارد. در انگلستان قانون فضای ماورای جو ۱۹۸۶، به فعالیت‌های فضایی اعمال می‌شود. این مقررات شامل پرتاب ماهواره و بهره‌برداری از ماهوره می‌شود. این قانون به همه اتباع و شرکت‌های انگلیسی اعمال می‌شود. آنها باید به‌منظور فعالیت فضایی از مقامات ذیصلاح مجوزات لازم را دریافت کنند [۱۳].

درحال حاضر در اروپا شرکتی خصوصی به‌نام

شروع پرتاب و خاتمه باید توضیح داده شود چنانچه بیمه برای پوشش پیش از احتراق، در زمان پرواز و خطرات در زمانی که در مدار قرار می‌گیرند، ذکر می‌شوند. مطابقت اصطلاحات این قرارداد با تعاریف قرارداد بیمه اهمیت زیادی دارد، زیرا دادگاه در زمان تعیین مسئولیت با مشکل تفسیر مواجه نمی‌شود.

۲. قرارداد پرتاب همچنین شامل شرح خدمات پیشنهادی توسط ارائه‌دهنده خدمات پرتاب است. برای مثال در قرارداد به‌وسیله پرتابگر، تعداد دفعات و مراحل پرتاب، محدوده خدمات حمایتی قبل و بعد از پرتاب و خدمات قابل ارائه به‌طور مشروح بیان می‌شوند.

در قرارداد به تجهیزات پرتاب دوم و ارائه خدمات به‌همان نحو اشاره می‌شود اگر پرواز مجددی به‌دلیل قصور در پرواز اول لازم باشد. در قرارداد در خصوص اینکه آیا تحویل ماهواره در وضعیت مدار مورد توافق به‌عنوان قسمتی از تعهدات قراردادی است یا خیر یا متعهد ارائه خدمات تنها تعهد به وسیله کرده و تنها باید بهترین تلاش‌های خود را انجام دهد، به صراحت قید می‌شود.

در این نوع قراردادها همچنین به موضوع پرتاب مجدد شیء فضایی توجه می‌شود. مثلاً بیان می‌شود که در چه شرایطی ارسال مجدد شیء فضایی بدون پرداخت اضافی انجام می‌شود و در چه شرایطی باید طرف قرارداد پرتاب شیء فضایی هزینه‌های لازم برای پرتاب مجدد را پرداخت کند.

۳. در قرارداد پرتاب شیء فضایی، برنامه زمانی پرتاب به‌طور دقیق تعیین می‌شود و در صورتی که اجرای قرارداد در زمان مقرر انجام نگیرد، معمولاً مذاکرات مجدد برای ادامه اجرای قرارداد پیش‌بینی می‌شود.

۴. در قراردادهای پرتاب شیء فضایی، خاتمه قرارداد نیز مشخص می‌شود. قرارداد پرتاب معمولاً خاتمه‌دادن قرارداد را توسط مشتری یا پرتابگر ذکر می‌کند. معمولاً مشتری و ارائه‌دهنده خدمات پرتاب شیء فضایی برای خاتمه‌دادن قرارداد در هر زمانی بنا بر هر دلیلی مجاز و آزاد هستند. لکن برای اقدام مشتری در خاتمه دادن قرارداد معمولاً، مجازات‌های مالی سنگینی پیش‌بینی می‌شود و در خصوص ارائه‌دهنده پرتاب شیء فضایی نیز، معمولاً او شرط صرفنظر کردن از حق خود در خاتمه دادن قرارداد قید می‌شود.

۵. قراردادهای مزبور مانند کلیه قراردادها شامل شروط معافیت از اجرای قرارداد همچون فورس ماژور هستند. با

قاعده حل تعارض به طور شفاف مشخص نشده باشد مشکلات قانون حاکم برای طرفین قرارداد در زمان اختلاف به وجود می آید. مشکل دیگری که ممکن است در خصوص قواعد حل تعارض به وجود آید مربوط به تفسیر و تعیین قواعد حقوقی با توجه به نظم عمومی و مشروعیت و یا عدم مشروعیت مقررات و محتوای قرارداد در کشور صاحب صلاحیت است.

این مشکلات از آنجا ناشی می شود که حقوق بین الملل فضایی فاقد قواعد اساسی برای تعیین قانون حاکم در مورد خساراتی است که بر اثر فعالیت های پرتاب ایجاد می شود. این رویه و قواعد توسط قانونگذاران بین المللی در فعالیت های فضایی اصلاح و تکمیل نشده است. جبران خسارت تحت کنوانسیون مسئولیت مطابق با حقوق بین الملل تعیین شده است و کنوانسیون هیچ مقرره ای در خصوص تعارض قوانین بیان نداشته است. لذا حقوق بین الملل فضایی به دولت ها این اجازه را می دهد تا بتوانند آزاده قانون صالح را، تا جایی که به ارتباط طرفین قرارداد و فعالیت آنها و قوانین آنها مربوط می شود، انتخاب کنند و در صورتی که طرف های قرارداد به این موضوع توجه خاص نکنند و در قرارداد خود به آن صریحاً اشاره نکنند، در زمان اختلاف با مشکل مواجه می شوند.

از آنجا که محدوده و چارچوب قوانین ملی در خصوص فعالیت های پرتاب به ندرت و به طور خاص توسط کشورها تدوین شده است؛ بنابراین تعیین قانون صالح در قراردادهای بین المللی برای فعالیت های پرتاب شیء فضایی مورد توجه واقع شده است. مخصوصاً مسئولیت در برابر اشخاص ثالث در جایی که موضوع مرتبط با حقوق بین الملل خصوصی است. به نظر نویسنده تعیین قانون حاکم و صالح بر پرتاب شیء فضایی واقع گرایانه تر است و قانون صالح مذکور اعم از مقررات ماهوی و مقررات حل تعارض در صورت اختلاف باید اعمال شود زیرا اگر قانون صالح در موافقت نامه تعیین شده باشد، قانون حل تعارض قوانین توسط دادگاه رسیدگی کننده تعیین می شود که ممکن است برای طرف های قرارداد مطلوب نباشد.

۱۳. ذکر نام همه شرکت کنندگان در پرتاب شیء فضایی در قراردادهای ضروری است. معمولاً در قراردادهای پرتاب شیء فضایی از اشخاص زیر نام برده می شود:

- مؤسسه یا شرکتی که خدمات پرتاب را ارائه می دهد (ارائه دهنده یا بهره بردار پرتاب).
- مشتری که قرارداد پرتاب را برای پرتاب محموله اش

آرین اسپیس^۶ در امور پرتاب شیء فضایی فعالیت می کند [۱۶]. اگرچه در اروپا تحت قوانین و مقررات اتحادیه اروپا هنوز قانون خاص فضایی وجود ندارد لکن مقرراتی وجود دارد که خلأهای قانونی را تا حدودی می پوشاند. چنانچه مؤسسه فضایی ملی فرانسه CNES تحت مقررات اتحادیه اروپا مأمور تعیین مسئولیت ها و وظایف برای توسعه برنامه فضایی شده است [۱۷].

دولت فرانسه تصمیم گرفت که این شرکت را با توجه به نقش و جایگاه خود در این برنامه تأسیس کند. در سال ۱۹۸۰، این شرکت خصوصی رسماً تحت قانون فرانسه فعالیت خود را با نام آرین اسپیس آغاز کرد.

۹. این نوع قراردادهای پرتاب همچنین شامل مقرراتی است که مالک محموله را به بازگرداندن محموله در صورت عدم استفاده آن در مدار ملزم می کند.

۱۰. موافقت نامه پرتاب نیز، متضمن حقوق مالکیت معنوی است. هیچ یک از طرفین قرارداد هیچ گونه حقی نسبت به حق اختراع؛ ثبت یا دیگر مالکیت های معنوی یا داده های مالکیت طرف مقابل ندارند. با درج چنین شرطی در قرارداد پرتاب شیء فضایی، در حقیقت طرفین قرارداد در خصوص کارهای مبتکرانه و پیشگامانه حمایت می شدند.

۱۱. در قرارداد همچنین قید می شود که محموله طبق شرایط در کنوانسیون ثبت شیء فضایی باید ثبت شود. پرتابگر متعهد به ثبت وسیله پرتاب در دولت پرتابگر می شود و مشتری پرتاب نیز مسئول ثبت محموله در دولت پرتابگر است. همان طور که قبلاً بیان شد براساس محتوای کنوانسیون مسئولیت و کنوانسیون ثبت ممکن است بیش از یک دولت پرتابگر داشته باشیم و هر دولت برای قسمتی از شیء فضایی مسئول باشد.

۱۲. بیشتر قراردادهای بین المللی، پرتاب شیء فضایی در خصوص ارجاع این نوع قراردادها به قوانین حل تعارض دولت ها، به قوانین کشوری که پرتاب از آنجا صورت می گیرد، ارجاع می دهند. رویه آژانس فضایی اروپا ارجاع به قانون کشوری است که پیمانکار اولیه قرارداد پرتاب باشد. این موضوع در قرارداد بین طرفین پرتاب مشخص می شود. با این وجود در قرارداد روسیه به عنوان دولت پرتابگر با آژانس فضایی اروپا، قانون سوئد به عنوان قانون حاکم بین طرفین قرارداد تعیین شده است.

اگر اختلافی بین طرفین قرارداد پیش آید و در قرارداد

6. Arianespace

همچنین خطرات بالقوه‌ای مرتبط با خود شیء فضایی وجود دارد که بهره‌برداری نادرست از آن می‌تواند منجر به از دست دادن آن یا کاهش عمر او شود. پرتاب ناقص شیء فضایی همچنین می‌تواند موجب تصادم با شیء فضایی دیگر و باعث خسارت به آنها شود.

همچنین پرتاب شیء فضایی می‌تواند خطراتی برای افراد و اموال در کنار بهره‌برداری‌های پرتاب شیء فضایی به وجود آورد. خواه آنها در فعالیت‌های فضایی نقش مستقیم داشته باشند یا خیر؟

خطرات ناشی از پس‌مانده‌های فضایی شیء پرتاب شده نیز وجود دارد. این پس‌ماندها می‌توانند باعث خسارت به محموله پرتابگر شیء فضایی قبل از جدایی شوند. نهایتاً خطرات بالقوه مرتبط با طراحی، تولید و آزمایش محموله پرتاب نیز وجود دارند. این خطرات به‌عنوان خطرات بالقوه مستقیم مورد توجه قرار می‌گیرند.

ماورای خطرات مستقیم، خطرات غیرمستقیمی نیز وجود دارند که باعث شکست در عملیات پرتاب شیء فضایی می‌شوند. چنانچه خطرات مالی که از گم‌شدن محموله ایجاد می‌شوند، یا بر اثر تأخیر در پرتاب شیء فضایی، درآمدهای محتمل دچار نوسان می‌شوند، و یا اعتماد به ارائه‌دهنده خدمات پرتاب از بین می‌رود و ایشان اعتبار خود را از دست می‌دهد. همه این خطرات می‌تواند مسئولیت را به همراه داشته باشند.

تعیین و میزان خسارت‌های احتمالی به‌طور جامع در قراردادهای پرتاب ملاحظه می‌شود. به‌طور کلی شکست در پرتاب شیء فضایی که موجب خسارت ناشی از اجراء یا عدم اجراء خدمات پرتاب به شخص ثالث می‌شود باید توسط ارائه‌دهنده خدمات پرتاب، مشتریان یا پیمانکاران اصلی و فرعی جبران شوند بنابراین در زمان درج مقررات مرتبط با بیمه مسئولیت، مسئولیت در برابر شخص ثالث برای جبران خسارت باید قید شود. برای تعیین خسارت فرض کنید که ماهواره‌ای در زمان حمل بدون تقصیر تولیدکننده ماهواره یا ارائه‌دهنده خدمات پرتاب، باعث خسارت به اشخاص ثالث شود یا ماهواره پرتاب‌شده به فضا به ماهواره دیگر خسارت وارد کند.

قراردادهای خدمات پرتاب، مسئولیت‌ها را برای خطرات احتمالی در زمان وقوع خطرات، همچون میزان و محدوده جبران خسارت تعیین می‌کنند. این قراردادها همچنین موضوع مسئولیت را برای زمانی که ماهواره به پایان عمر خود رسیده، مورد توجه قرار می‌دهند. مقررات مسئولیت در قراردادهای خدمات پرتاب تعیین می‌کند که کدام طرف (ارائه‌دهنده پرتاب یا مشتری پرتاب) باید خطرات احتمالی را به‌عهده بگیرد. طرف قرارداد که پیمانکارانی را استخدام کرده و آنها را در فعالیت‌های پرتاب درگیر کرده، نسبت به اشخاص ثالث از جانب آنها مسئول شناخته می‌شود.

مسئولیت‌ها برای جبران خسارت، معمولاً به مسئولیت

منعقد می‌کند (مشتری پرتاب).

- ارائه‌دهنده تسهیلات پرتاب شیء فضایی. این مسئله معمولاً توسط دولت‌ها انجام می‌شود.
- پیمانکاران و شرکت‌های تابع که شرکت‌کنندگان در قرارداد اصلی خدمات پرتاب شیء فضایی را حمایت می‌کنند.
- بیمه‌گران شرکت‌کنندگان در پرتاب شیء فضایی
- طرف‌هایی که از نظر مالی پرتاب شیء فضایی یا هر فعالیت دیگری را حمایت می‌کنند؛ و
- اشخاص ثالث.

ساختار فعالیت مشتریان پرتاب در دو دهه گذشته تغییر کرده است. در اوایل فعالیت‌های فضایی تنها اختصاص به مشتریان دولتی داشت. اما زمانی که مؤسسات خصوصی وارد این بازار شدند؛ پیمانکاران خصوصی نیز وارد این عرصه از فعالیت‌ها شدند. امروزه علاوه بر ارائه خدمات پرتاب شیء فضایی توسط بخش دولتی و خصوصی که تابع یک دولت هستند، باید به شرکت‌های چند ملیتی همانند شرکت خدمات پرتاب بین‌المللی یوروکات^۷، اشاره کرد [۱۸]. بنابراین، در حال حاضر، علاوه بر شرکت‌های خصوصی به‌عنوان مشتریان پرتاب چندملیتی، مؤسسات دولتی، مؤسسات بین‌المللی همچون مؤسسات ارتباطات دور را می‌توان نام برد. اگر چه تعداد مؤسسات خصوصی در فعالیت‌های پرتاب در حال ازدیاد هستند لکن هنوز تعداد مؤسسات عمومی دولتی همچون مؤسسات ملی فضایی، مؤسسات پژوهشی و تحقیقاتی دولتی وجود دارند که نقش مؤثری در این نوع فعالیت‌ها ایفا می‌کنند زیرا همان‌طور که قبلاً ذکر شد، این دولت است که هنوز مسئول جبران خسارت در مقابل دولت دیگر تلقی می‌شود.

تعیین مسئولیت در قراردادهای خدمات پرتاب

اگرچه امروزه پرتاب شیء فضایی واقعه‌ای عادی تلقی می‌شود، لکن هنوز یک واقعه خطرناک و پرمخاطره است. منشأ خطرات پرتاب شیء فضایی اغلب پیش از پرتاب مخصوصاً در زمان طراحی؛ توسعه و تولید شیء فضایی است. معمولاً شیء فضایی یا محموله آن، تجهیزات پرتاب یا هرگونه تجهیزات دیگری که در فعالیت پرتاب نقش دارند، می‌توانند هر کدام به‌تنهایی یا با ترکیب دیگر عوامل مذکور ایجاد خطر کنند [۱۳].

احتمال وقوع خطر در همه مراحل مختلف پرتاب وجود دارد. برای مثال احتمال خسارت و آسیب به شیء فضایی مثل ماهواره پیش از پرتاب، در زمان پرتاب یا در مدت انتقال به مدار وجود دارد.

7. Eurokot

را شروع کنند و افراد تابع او نظیر بیمه‌گرها یا مؤسسات مالی دیگر که محموله را برای مشتری بیمه می‌کنند نیز، نمی‌توانند به عنوان وکیل از طرف مشتری علیه پرتابگر، طرح دعوا کنند.

این شرط قراردادی متضمن این مفهوم نیز هست که اگر طرف قرارداد با توجه به قانون دولتی که به اختلاف رسیدگی می‌کند ملزم به جبران خسارت طرف دیگر شود، می‌تواند مبالغ پرداخت شده را از مدعی باز پس گیرد. قوانین برخی کشورها، خواننده را ملزم به جبران خسارت می‌کنند هرچند که طرفین قرارداد، در قرارداد، حقوق جبران خسارت را نسبت به یکدیگر از خود سلب کرده باشند. مثلاً شروطی که مربوط به معافیت از مسئولیت در برابر خسارت‌های بدنی و جانی باشند، تحت برخی قوانین دولت‌ها نظیر فرانسه می‌توانند برخلاف نظم عمومی تلقی شوند و زیان دیده می‌تواند بر خلاف شروط قرارداد ادعای جبران خسارت کند. اگر یکی از کارکنان پرتابگر شیء فضایی یا مشتری خدمات پرتاب فوت کند، وراثت متوفی می‌تواند علیه طرف قرارداد اقامه دعوا کنند، اگرچه طرفین قرارداد از جبران خسارت صرفنظر کرده باشند. در این چنین مواردی، خواننده که ملزم به جبران خسارت شده است با استناد به مفاد قرارداد مبلغ پرداخت شده برای جبران خسارت را از طرف مقابل با استناد به شرط، صرفنظر از مسئولیت متقابل درخواست می‌کند.

شرط صرفنظر از مسئولیت در قرارداد پرتاب شیء فضایی علاوه بر این که طرفهای مستقیم را دربر می‌گیرد، کارکنان و پیمانکاران آنها را نیز شامل می‌شود. این افراد می‌توانند پرسنل، پیمانکاران و پیمانکاران فرعی شرکت پرتاب گر و یا مالک شیء فضایی باشند. بنابراین در صورتی که سانحه ای در اثر برخورد اجزای یک شیء فضایی رخ دهد، مالک شیء فضایی نمی‌تواند علیه پیمانکار مشتری یا پیمانکار فرعی او که خسارت از ناحیه او ایجاد شده، جبران خسارت درخواست نماید.

زمانی که روشن شود که هر طرف قرارداد اصلی خدمات پرتاب از طرح دعوا علیه طرف دیگر قرارداد منع شده است در نتیجه پیمانکاران و پیمانکاران فرعی او نیز باید از این شرط تبعیت نمایند و نباید علیه طرف قرارداد خدمات پرتاب طرح دعوا کنند [۱۹]

۲) مسئولیت غیرمستقیم اشخاص

مسئولیت غیرمستقیم زمانی مطرح است که شخصی مستقیماً در یک پروژه فضایی دخالت نداشته و طرف قرارداد خدمات پرتاب نباشد لکن در صورت خسارت بر طبق کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ مسئول باشد که معمولاً دولت‌ها هستند، این مسئولیت معمولاً در برابر مالکان شیء فضایی، محموله شیء فضایی و خدمات مرتبط با آن ایجاد می‌شود.

کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، ناظر بر مسئولیت دولت‌ها و

طرف‌های قرارداد، مسئولیت اشخاصی که غیرمستقیم با عملیات پرتاب در ارتباط هستند و مسئولیت جبران خسارت نسبت به اشخاص ثالث تقسیم می‌شوند:

۱) مسئولیت طرفین قرارداد نسبت به یکدیگر

در قراردادهای پرتاب شیء فضایی، معمولاً مسئولیت طرف‌های قرارداد نسبت به یکدیگر تعیین می‌شود. در قراردادهای خدمات پرتاب هر طرف قرارداد خود را در مقابل طرف دیگر قرارداد از مسئولیت‌های احتمالی معاف می‌کند. سازمان فضایی آمریکا، اولین سازمانی بود که در قراردادهای خدمات پرتاب، معاف بودن طرفین قرارداد نسبت به یکدیگر را مطرح کرد که در قراردادهای خدمات پرتاب پیروی شد.

شروطی که در این قراردادها برای رفع مسئولیت در مقابل طرف دیگر درج می‌شود عبارتند از:

- تمام خطرات احتمالی که ممکن است توسط هر طرف قرارداد ایجاد شود.
- صرفنظر از هرگونه حقوقی که ممکن است از خسارت احتمالی به‌وجود آید.
- صرفنظر از هر گونه حقوقی که قانون برای اقامه دعوا به آنها اعطاء می‌کند.
- صرفنظر از جبران خساراتی که به آنها وارد می‌شوند.
- بالاخره صرفنظر از هرگونه جبران خسارت که قانون کشور رسیدگی‌کننده به آنها اعطا می‌کند، به‌رغم اینکه آنها از جبران خسارت در قرارداد صرفنظر کرده باشند.
- شروط صرفنظر از مسئولیت به‌طور متقابل اساساً در قرارداد خدمات پرتاب باعث صرفه‌جویی در امور مالی برای پرتابگر می‌شود زیرا هزینه حق بیمه برای حمایت از دعوایی که ممکن است توسط طرف مقابل طرح کند، محدود و کاهش می‌یابد.
- این شرط صرفنظر از مسئولیت، در حقیقت مکانیزی برای انتقال خطرات از پرتابگر شیء فضایی به مشتری است. بنابراین معاف کردن پرتابگر از جبران خسارات عملاً استثنایی بر اصل مسئولیت برای عدم اجرای قرارداد است.

درج شروط، صرفنظر از مسئولیت در قرارداد خدمات پرتاب می‌تواند شامل خسارت به اموال، صدمه جانی، مرگ و نتایج آن و شکست در مأموریت پرتاب شیء فضایی یا مأموریت شیء فضایی مانند عدم جایگیری مناسب ماهواره در مدار مورد توافق باشد. بنابراین چنین شرطی در حقیقت رفع مسئولیت طرف‌های قرارداد نسبت به یکدیگر است و هیچ طرفی نمی‌تواند ادعای جبران خسارت یا شروع به اقدامات قضایی کند.

علاوه بر این که طرف‌های قرارداد نمی‌توانند بر مبنای تقصیر، دعوا

مسئولیت برای فعالیت‌های فضایی مطلق و نامحدود است لکن می‌توان مسئولیت بخش خصوصی در فعالیت فضایی را تا مبلغ ۱۰۰ هزار SDR با بیمه اجباری تعیین و مازاد بر آن را در صورتی که از توان و قدرت بخش خصوصی خارج باشد به‌عهده دولت پرتابگر قرارداد، چنانچه کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ نیز به آن اشاره دارد. کنوانسیون مونترال از این جهت می‌تواند الگو قرار گیرد که اولاً تاکنون ۱۰۰ دولت به آن ملحق شده‌اند لذا مورد تأیید دولت‌هاست، ثانیاً برای جبران خسارت به افراد، مسئولیت نامحدود را پیش‌بینی کرده است و ثالثاً مفاد این کنوانسیون نتیجه کنوانسیون ورشو ۱۹۲۹ و اصلاحیه‌های آن و همچنین رویه قضایی دولت‌هاست که دادگاه‌ها به‌خوبی با محتوا و اصطلاحات آن آشنایی دارند.

نتیجه‌گیری

مسئولیت برای جبران خسارت در فعالیت‌های فضایی مندرج در کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ با درگیر شدن بخش‌های خصوصی و تجاری در فعالیت‌های فضایی به چالش کشیده شده است. کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، از منظر حقوق بین‌الملل عمومی با توجه به شرایط زمانی دهه هشتاد تنها به مسئولیت دولت‌ها در قبال یکدیگر توجه کرده است، لکن در موارد محدود و مختصری با تکیه بر قواعد حقوق بین‌الملل خصوصی اقدام به ایجاد مقررات یکنواخت برای جبران خسارت توسط دولت‌ها نظیر مسئولیت مطلق، مسئولیت مبتنی بر تقصیر یا مسئولیت تضامنی دولت‌های درگیر در فعالیت فضایی کرده است.

با فعالیت رو به گسترش بخش تجاری در فعالیت‌های فضایی، نقصان‌های کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ آشکار شده و دولت‌ها مجبور شده‌اند برای تعیین مسئولیت به‌طور مشروح قراردادهای بین‌المللی انعقاد کنند.

با انعقاد قراردادهای پرتاب شیء فضایی که مسئولیت اشخاص درگیر در بخش فضایی در قبال یکدیگر و نسبت به کسانی که فعالیت مستقیم در فعالیت فضایی ندارند و همچنین نسبت به اشخاص ثالث تعیین شده، گامی مهم در جهت یکنواخت شدن این رویه در جامعه بین‌المللی برداشته است. شرط رفع مسئولیت در مقابل یکدیگر برای طرف‌های قرارداد، نگاهی به مقبولیت این شرط در فعالیت‌های فضایی است. در حقیقت کسانی که طرف قرارداد هستند باید در اقدامات مشترک خود مسئول جبران خسارت از خود باشند و بیمه‌های لازم را پیش‌بینی کنند.

در این قراردادها شرط رفع مسئولیت در مقابل اشخاص ثالث و افرادی که مستقیماً درگیر فعالیت نیستند، مورد قبول واقع نشده است. بهره‌برداران فضایی باید در قبال این افراد تا مبلغ تعیین شده

مؤسسات شبه حکومتی است که غیرمستقیم در عملیات پرتاب مشارکت می‌کنند و به‌عنوان دولت پرتابگر شناخته می‌شوند. شرکت‌های خصوصی پرتابگر با عنایت به نامحدود بودن جبران خسارت و احتمال خسارت بیش از توان مالی آنها، معمولاً تا سقف معینی خود را بیمه می‌کنند. بنابراین در صورتی که خسارت بیش از سقف بیمه باشد، این دولت پرتابگر است که متعهد به پرداخت مازاد بر خسارت بیمه شده است. مثلاً شرکت پرتابگر آرین اسپیس فرانسوی تا سقف ۴۰۰ میلیون فرانک، خود را برای خسارت‌های احتمالی بیمه کرده است لکن اگر جبران خسارت بیش از مبلغ فوق باشد این دولت فرانسه است که باید خسارت‌های مازاد را جبران کند [۲۰].

۳) مسئولیت در قبال اشخاص ثالث

مسئولیت در قبال اشخاص ثالث نیز همانند مسئولیت غیرمستقیم به دو قسمت تقسیم می‌شود: اولاً مشتری ملزم به بیمه مسئولیت تا سقف معینی است و ثانیاً دولت پرتابگر شرکت موصوف باید مازاد بر سقف بیمه شده را در صورت خسارت پرداخت کند [۲۱].

بنابراین با استفاده از رویه به‌وجود آمده در قراردادهای می‌توان مسئولیت جبران خسارت اشخاص بجز دولت را در برابر کسانی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم درگیر فعالیت فضایی هستند یا مسئولیت شرکت‌ها و اشخاص حقیقی و حقوقی به غیر از دولت را در قبال اشخاص ثالث را در یک کنوانسیون جدید در حوزه حقوق بین‌الملل خصوصی فضایی مورد توجه قرارداد. در این کنوانسیون جدید، مسئولیت شرکت‌های خصوصی را می‌توان پیش‌بینی کرد که با کنوانسیون مسئولیت فضایی ۱۹۷۲ متناقض نباشد بلکه مکمل آن قرار گیرد. به‌طوری که اشخاص و شرکت‌های فعال در زمینه فضایی تا مبلغ مشخصی در برابر زیان‌دیدگان مسئول باشند و برای مسئولیت مازاد بر مبالغ تعیین‌شده دولت‌ها مطابق با کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲ مسئول پرداخت جبران خسارت باشند.

برای مسئولیت در برابر آسیب و آسیب بدنی افراد نظیر کارکنان ایستگاه‌های فضایی و گردشگرهای فضایی می‌توان از کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ در خصوص مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی الگوبرداری کرد. در کنوانسیون مونترال یک مسئولیت دو مرحله‌ای برای شرکت‌های هواپیمایی ایجاد شده است. در مرحله اول، مسئولیت آنها تا مبلغ ۱۰۰ هزار حق برداشت ویژه یا SDR^۱ عنوان شده است که این شرکت‌ها هیچگونه حق دفاعی ندارند و در مرحله بعد از جبران خسارت مازاد بر ۱۰۰ هزار حق برداشت ویژه یعنی خسارت نامحدود، حق دفاع برای شرکت هواپیمایی به رسمیت شناخته شده است [۲۲].

۱ حق برداشت ویژه یا ارزش اندوخته ویژه (SDRs: Special Drawing Right) به‌عنوان یک نرخ پولی توسط صندوق بین‌المللی پول تعریف و تعیین شده است.

2. Maniatis, D., "The Law Governing Liability for Damage Caused by Space Objects: From State Responsibility to Private Liability," *Annual Air & Space Law*, Vol. 4, No. 1, 1997, p 373.
3. Kerrest, A., "Launching Spacecraft from the Sea and the Outer Treaty: The Sea Launch Project," *Proceeding 27th Colloquium, Outer Space* 40, 1997, p. 264.
4. Hurwitz, B., *State Liability for Outer Space Activities*, Martinus Nijhoff, 1992, p 39.
5. See *Mitchell v. Trawler Racer, Inc.*, 362 U.S. 539.
6. Kayser, V., *Launching Space Objects, Issues of Liability and Future Prospects*, Springer, 2001, p. 244.
7. Change, B., "Article VI of the 1967 Space Treaty Revisited: International Responsibility, National Activities and the Appropriate State," *Journal of Space Law*, Vol. 26, No.1, 1998, p.7
8. Christol, C. Q., *The Modern International Law of Outer Space*, Pergamon Press, 1982, pp 39-42
9. Gimblett, R., *Space Insurance into the Next Millennium, in: Outlook on Space Law Over the Next 30 years*, Kluwer, 1997, p.163
10. Lee, R. j., "The Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects and the Domestic Regulatory Responses to Its Implications," *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Vol. 4, No. 1, 2003, pp. 1-27.
11. Lee, R. j., "Reconciling International Space Law with the Commercial Realities of the Twenty-first Century," *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Vol. 4, No. 4, 2003, pp 194 – 251.
12. Christol, C. Q., "International Liability for Damage Caused by Space Objects," *The American Journal of International Law*, Vol. 74, No. 2, 1980, pp. 346-351.
13. Koops-Jubitana, S. C., *Commercial Launch Activities: Launch Contracts and Launch Insurance- Liability Aspects-* (LL.M Thesis) Leiden University, 2006, p. 10.
14. Bulk-Buy of Launch Services See Available: [on line], <http://womeninbusiness.about.com/od/commercialleasingterms/g/turnkey.htm>
15. Bender, R., *Launching and Operating Satelates – Legal Issues*, Kluwer, 1998.
16. Available: [on line], www.arianespace.com/
17. Available: [on line], www.cnes.fr/
18. Available: [on line], eurokot.com/
19. Hermida, J. *Norms Governing Launch Services by NASA and Commercial US Private Companies*, (LL.D. Thesis), Catholic University of Cordoba, Doctorate of Laws Thesis 2000, p.126.
20. Bostwick, P. D., "Liability of Aerospace Manufacturers: MacPherson V. Buick Sputters into the Space Age", *Journal Space Law*, Vol. 22, No. 1, 1994, p. 80.
21. Maniatis, D., "The Law Governing Liability for Damage Caused by Space Objects: From State Responsibility to Private Liability," *Annals of Air and Space Law*, Vol. 4, No. 1, 1997, p. 373.
22. Available: [on line], www.imf.org/

مسئول باشند و خود را در حدود تعیین شده بیمه کنند. از آنجا که سانحه و خسارت، مسئولیت‌های مالی هنگفتی را برای شرکت‌های خصوصی به بار می‌آورد، این نوع قراردادها در مرحله اول مسئولیت شرکت‌های خصوصی را تا حد معینی تعیین می‌کند و بر این مبنا ملزم به بیمه تا سقف مذکور می‌شوند. تعیین این سقف به معنای مسئولیت محدود آنها در خصوص جبران خسارت نیست و زیان دیده می‌تواند با استناد به کنوانسیون مسئولیت ۱۹۷۲، در صورتی خسارت مازاد بر مبلغ تعیین شده را تحمل کرده باشد از دولت پرتابگر مازاد بر سقف مسئولیت شرکت را تقاضا کند.

نویسنده به این نتیجه رسیده که قانونگذار بین‌المللی می‌تواند گامی فراتر از قراردادهای بین‌المللی بردارد و با توجه به رویه ایجادشده در دو دهه گذشته و تعیین مسئولیت‌ها در قراردادهای پرتاب و همچنین الگو برداری از رژیم حقوق هوایی یک نظام حقوق بین‌الملل خصوصی فضایی ایجاد کنند.

پیشنهادات

نویسنده بر این اعتقاد است، از آنجا که این رویه مورد توجه دولت‌های درگیر در پرتاب شیء فضایی قرار گرفته است، نظام بین‌الملل می‌تواند برای تقویت یکنواختی در مقررات مسئولیت فضایی اقدام به تدوین کنوانسیون مسئولیت در حوزه حقوق بین‌الملل خصوصی فضایی کرده و موارد مذکور در قراردادهای پرتاب شیء فضایی را در این کنوانسیون جدید به ترتیب زیر درج کنند:

۱. کشورهایی که مستقیماً اقدام به فعالیت مشترک در پرتاب شیء فضایی، راه‌اندازی و فعالیت در ایستگاه فضایی و ارسال گردشگر فضایی می‌کنند، مسئولیت جبران خسارت را نسبت به یکدیگر محدود یا صرفنظر کنند.
۲. مسئولیت نسبت به اشخاص در فضا همچون گردشگر فضایی و کارکنان ایستگاه‌های فضایی باید همانند اشخاص ثالث در زمین باشد و مسئولیت بهره‌بردار مسئولیت مطلق تعیین شود.
۳. حدود خسارت‌هایی که برای فوت و آسیب بدنی افراد ایجاد می‌شود با پیروی از کنوانسیون مونترال ۱۹۹۹ تعیین شود. مسئولیت شرکت‌های خصوصی باید نسبت به خسارت‌های مالی تا سقف معینی تعیین و آنها ملزم به بیمه کردن فعالیت خود باشند و برای خسارت‌های مازاد بر سقف تعیین شده برای شرکت‌های خصوصی، دولت‌های پرتابگر طبق کنوانسیون مسئولیت، مسئول جبران خسارت باشند.

مراجع

1. Cheng, B., *Studies in International Space Law*, Oxford: Clarendon Press, 1997, p 330.