

Distr.: Limited  
23 January 2004  
Arabic  
Original: English

الجمعية العامة



لجنة استخدام الفضاء الخارجي

في الأغراض السلمية

اللجنة الفرعية القانونية

الدورة الثالثة والأربعون

فيينا، ٢٩ آذار/مارس - ٨ نيسان/أبريل ٢٠٠٤

البند ٨ (أ) من جدول الأعمال المؤقت\*

المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده

خلاصة تحليلية للردود على الاستبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة

فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة

٢	.....	أولاً - مقدمة
٢	.....	ثانياً - خلاصة تحليلية للردود على الاستبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية



## أولاً - مقدمة

١ - في الدورة الثانية والأربعين للجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، المعقودة في عام ٢٠٠٣، اتفق الفريق العامل المعني بالمسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده على أن يطلب من الأمانة أن تعد، في حدود الإمكان، خلاصة تحليلية للردود الواردة من الدول الأعضاء على الاستبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية (A/AC.105/635) والاضافات Add.1 إلى Add.10). واتفق الفريق العامل على أن ينظر في تلك الخلاصة أثناء الدورة القادمة للجنة الفرعية القانونية بغية اتخاذ قرار بشأن مدى الحاجة إلى أن يواصل النظر في الاستبيان بشأن الأجسام الفضائية الجوية (الفقرة ٨ من المرفق الثاني بالوثيقة A/AC.105/805). وقد أقرت اللجنة الفرعية القانونية تقرير الفريق العامل.

٢ - وهذه الخلاصة التي أعدتها الأمانة استجابة لذلك الطلب تلخص الردود التي وردت من الدول الأعضاء على الاستبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية منذ أن وزّع الاستبيان للمرة الأولى في عام ١٩٩٦.

## ثانياً - خلاصة تحليلية للردود على الاستبيان بشأن المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية

السؤال ١ - هل يمكن تعريف الجسم الفضائي الجوي بأنه جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية في البقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة؟

٣ - قدمت الدول الأعضاء التالية ردوداً على السؤال ١: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٤ - وقد أقرت بعض الدول التعريف الوارد في السؤال ١، بينما قدمت دول أخرى تعليقات وتوصيات بشأن ذلك التعريف. ويمكن تلخيص تلك التعليقات والتوصيات على النحو التالي:

(أ) ثمة حاجة إلى زيادة تعريف العبارة "لفترة زمنية معينة" لأنها عبارة غامضة جدا؛

(ب) يقوم التعريف المقترح على معيارين فقط: قدرة الجسم على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وقدرته على البقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة. وبما أن الأجسام الفضائية الجوية أصبحت أكثر تعقدا من حيث التصميم، فإن الأمر سيقتضي إيجاد تعريف يقوم على معايير إضافية؛

(ج) بغية التشديد على الوظيفة الأساسية للأجسام الفضائية الجوية وافادة الأنشطة الفضائية، سيكون من الضروري تكميل التعريف المقترح بإضافة العبارة التالية إلى آخره: "لأغراض فضائية [أساسا] [حصرا]"؛

(د) ينبغي توفير معلومات تكميلية بشأن خصائص الجسم الفضائي الجوي بغية ضمان اتساق التعريف القانوني مع قانون الفضاء الدولي. وعلاوة على ذلك، يمكن أن يتسبب استخدام التعبير "الجسم الفضائي الجوي" في لبس مع تعابير أخرى شائعة الاستخدام منها مثلا "الطائرة" أو "المرحلة الفضائية" أو "الجسم الفضائي"، وإذا تقرر استخدام التعبير "الجسم الفضائي الجوي"، وجب تعريفه اقترانا بالتعابير الأخرى الواردة في النصوص القانونية الدولية؛

(هـ) ينبغي مواصلة النظر في هذا التعريف في المستقبل، حيث إن التعبير "الجسم الفضائي الجوي" يشمل أنواعا مختلفة من المركبات الفضائية الجوية بدأ تشغيل بعضها أو اختبارها من قبل بينما لا يزال بعضها الآخر في مرحلة التصميم أو التخطيط أو الاختبار؛

(و) ينبغي جعل التعريف أدق بإدراج إشارة إلى الغرض العام من الأجسام الفضائية الجوية أو نوع النشاط الذي ينتظر منها أداءه عادة. كما ينبغي جعل النطاق الذي تنطوي عليه العبارة "لفترة زمنية معينة" أدق، حيث إن تلك العبارة قد يتبين أنها غامضة؛

(ز) التعريف المقترح بشأن الجسم الفضائي الجوي مقبول طالما كان الجسم الفضائي الجوي يقوم بمهمة فضائية.

٥ - ولاحظت دولة أخرى أن الجسم الفضائي الجوي يمكن أيضا أن "يظل ساكنا" في مواضع معينة خاصة وهامة استراتيجيا مثل نقطتي لاغرانج في أي منظومة سماوية "ثنائية" كالأرض-القمر أو الأرض-الشمس دون أي استهلاك للطاقة. لذلك، اقترحت تلك الدولة أن يتضمن التعريف العبارة "أو البقاء فيه" بعد العبارة "قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي". ولاحظت تلك الدولة أيضا أن "التحليق" في الغلاف الجوي لكواكب أخرى،

الذي قد يحصل في المستقبل القريب، لا ينبغي استبعاده من التعريف وأنه قد يكون من الضروري النظر في اتخاذ تدابير احتياطية خاصة بشأن عمليات التحليق تلك.

٦- وأبدي رأي مفاده أن الاقتصار في التعريف على ذكر القدرة على التحرك عبر الفضاء الجوي والقدرة على الانتقال عبر الفضاء الخارجي قد يجعل التعريف مفرطاً في التعميم وقد يشمل بالتالي عدداً كبيراً من الأجسام التي قد تتطلب، بحكم اتسامها بخصائص محددة أخرى، نظاماً منفصلاً. ولكن، أبدي رأي مفاده أنه إذا كان المقصود إدراج كل نظم النقل الفضائي، ومنها مثلاً المقذوفات والصواريخ والمكوكات الفضائية، فضلاً عن حملتها، فإن التعريف الوارد في السؤال ١ مناسب. ولاحظت تلك الدولة أن التعريف يشمل أيضاً المقذوفات الصاروخية ونظم النقل ذات الفرط الصوتي التي ستوضع في المستقبل، وما إلى ذلك، وهذا قد لا يكون هو المقصود بالتعريف، وأن هنالك حاجة إلى مزيد من المعلومات في ذلك الخصوص.

٧- وأبدي رأي مفاده أن الجسم لا يمكن أن يسمى جسماً فضائياً إلا إذا كان يقصد استغلاله في الفضاء الجوي، الذي ينبغي أن تكون له صفة قانونية مماثلة لتلك التي تخص أعالي البحار.

٨- وأبدي رأي مفاده أن العبارة "البقاء في الفضاء الخارجي لفترة زمنية معينة"، الواردة في التعريف، يمكن أن تفسر تفسيراً خاطئاً بحيث يفهم منها أنها تعني أن الجسم الفضائي الجوي قادر على البقاء ساكناً في الفضاء الجوي. لذلك، اقترح أن يستعاض عن العبارة "البقاء في الفضاء الجوي" بالعبارة "التحرك في الفضاء الجوي".

٩- ولاحظت بعض الدول أن التعريف المقترح يجسد القدرات التكنولوجية للجسم الفضائي الجوي التي تمكنه من البقاء في الفضاء الجوي والانتقال عبر الفضاء الخارجي. وفي ذلك الخصوص، أعرب عن رأي مفاده أن التعريف لا يتناول مسألة وظيفة الجسم الفضائي الجوي وأن التعريف ينبغي أن يتضمن الهدف من البعثة.

١٠- وأبدي رأي مفاده أن التعريف ينبغي أن يصاغ بالتعاون مع اللجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.

١١- وأبدي رأي مفاده أنه بالرغم من كون التعريف يستبعد بوضوح الأجسام الطبيعية المنشأ، فإنه ينبغي توضيح أن "الجسم الفضائي الجوي" هو جسم مصمم لكي يشتغل في الفضاء الخارجي وهو، بحكم خواصه الأيرودينامية، لا ينتقل إلا عبر الفضاء الجوي لغرض بلوغ الفضاء الخارجي أو العودة إلى الأرض. ورأت تلك الدولة أن من الأدق الإشارة إلى

"المركبة الفضائية" أو "العربة الفضائية" التي تشير إلى جهاز من صنع الإنسان، بغية تمييز ذلك الجسم عن "الجسم الفضائي الجوي" الذي يمكن أن يشمل الجسم الطبيعي أيضا.

١٢- واقترحت بعض الدول التعاريف البديلة التالية:

(أ) الجسم الفضائي الجوي جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية في التحرك عبر الفضاء الجوي؛

(ب) المركبة الفضائية الجوية هي أي جسم قادر، بنظم الدفع الذاتي والقيادة، على الانتقال إلى الفضاء الخارجي واستخدام خواصه الأيرودينامية للبقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة وفي بعض الحالات الدخول مجددا في الغلاف الجوي للأرض؛

(ج) يمكن تعريف الجسم الفضائي الجوي بأنه جسم قادر على الانتقال في الفضاء الخارجي وعلى التحرك في الفضاء الجوي في تحليق متواصل أثناء مرحلة الإطلاق أو العودة إلى الأرض؛

(د) الجسم الفضائي الجوي هو جسم قادر على الطيران إما في الفضاء الخارجي وإما في الفضاء الجوي وهو قادر أيضا على تنفيذ أنشطة في كلتا البيئتين؛

(هـ) الجسم الفضائي الجوي هو جسم من صنع الإنسان يستطيع الوصول إلى أي ارتفاع ويكون خاضعا للتحكم البشري على أي ارتفاع فيما يتعلق بارتفاعه واتجاهه وسرعته.

السؤال ٢- هل تختلف القواعد الواجب تطبيقها على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي؟

١٣- قدمت الدول الأعضاء التالية ردوداً على السؤال ٢: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

١٤- ووافقت بعض الدول على أن القواعد الواجب تطبيقها على تحليق الأجسام الفضائية الجوية ينبغي أن تختلف تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي. واستندت بعض تلك الدول في رأيها إلى ما يلي:

(أ) المتطلبات القانونية مختلفة بسبب اختلاف البيئتين اللتين تعمل فيهما الأجسام الفضائية الجوية واختلاف وظائف تلك الأجسام؛

(ب) يمكن القول إن الجسم الفضائي الجوي يخلق في الفضاء الجوي وينتقل في الفضاء الخارجي. وبموجب المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ ("اتفاقية شيكاغو")، تتمتع كل دولة بالسيادة الكاملة والخالصة على الفضاء الجوي الواقع فوق إقليمها. غير أن الفضاء الخارجي لا يخضع للملكية الدول وليس لأي منها وحدها أن تطالب بالسيادة على الفضاء الخارجي أو الأجرام السماوية. ومن ثم، فإن الأجسام الفضائية الجوية العاملة في الفضاء الجوي مشمولة بقانون الجو الدولي بينما تخضع الأجسام العاملة في الفضاء الخارجي لمبادئ قانون الفضاء الدولي؛

(ج) هناك فروق هامة في القيود الفيزيائية والقوانين الفيزيائية المنطبقة في كل من الوسطين. وسوف يكون من الضروري بصفة خاصة تحديد شروط هبوط الأجسام الفضائية الجوية تحديدا واضحا؛

(د) يكون الرد على هذا السؤال بالإيجاب إذا كان ما يفهم من التعبير "موجودا" هو أنه يعني التحليق الفعلي الذي تقوم به طائرة في الفضاء الجوي استنادا إلى مبادئ وتكنولوجيا الملاحة الجوية من جانب، وحركة جسم ما إلى المدار وداخله ومنه بالاستناد إلى تكنولوجيا الملاحة الفضائية من جانب آخر؛

(هـ) في الفضاء الجوي يكون النظام هوائيا (استخدام الهواء للاحتراق، مثلا، فيما يتعلق بطائرة تعمل بالدرسر النفتي)، وفي الفضاء الخارجي يكون النظام لا هوائيا (يحمل الأوكسجين على متن المركبة: على متن صاروخ مثلا).

١٥- ولم توافق دول أخرى على أن القواعد الواجب تطبيقها على تحليق الأجسام الفضائية الجوية ينبغي أن تختلف تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي. واستندت تلك الدول في رأيها إلى ما يلي:

(أ) بما أن الإطلاق يظل نشاطاً فضائياً، فينبغي أن تحكمه القواعد ذاتها. والفضاء الجوي ما هو إلا وسط انتقال يتحرك عبره الجسم الفضائي الجوي؛

(ب) الأجسام الفضائية الجوية تسافر إلى ما فوق الفضاء الجوي، الذي هو يتجاوز الأراضي والمياه الإقليمية لأي دولة؛

(ج) إن ما يقرر القواعد الواجبة التطبيق هو طبيعة النشاط (الذي سيخضع لأحكام اتفاقية أو اتفاق) وليس الصفة القانونية للفضاء الذي يوجد فيه الجسم في أي وقت معين.

١٦- وأعربت بعض الدول عن اعتقادها بأن من الضروري النظر في الماضي في وضع قواعد معينة بشأن قانون الجو الدولي وقانون الفضاء الدولي، وخصوصاً القواعد التي تتعلق بالمسؤولية الدولية عن أي أضرار مسببة، وبإنقاذ الطاقم الملاحى وغير ذلك.

١٧- ورأت بعض الدول أنه ينبغي صوغ قواعد جديدة خاصة بتخليق الأجسام الفضائية الجوية، مع مراعاة الخواص التقنية للأجسام الفضائية الجوية التي هي قادرة على التحرك عبر الفضاء الجوي وعلى الانتقال عبر الفضاء الخارجى، والتطورات التقنية التي تحققت والتي لم تنجز بعد.

١٨- ولاحظت بعض الدول أن شروط العبور ليست هي ذاتها في كل الحالات وأن تطبيقها يتوقف على قانون كل دولة بمفردها. ورأت تلك الدول أن عبور الغلاف الجوي للأرض هو ذو طبيعة عملية ولا يؤثر في الغرض النهائي من الرحلة في إطار نظام موحد.

١٩- وأعربت دولة أخرى عن اعتقادها أن القواعد الواجبة التطبيق على تخليق الأجسام الفضائية الجوية لا يختلف تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجى.

٢٠- وأبدت بعض الدول تفضيلها للنهج المتمثل في تحديد وظيفة الأجسام الفضائية الجوية والغرض منها. وأعربت تلك الدول عن اعتقادها أنه بدلاً من وضع قواعد تركز على تخليق الجسم أو على المكان الذي يتحرك فيه، فإن من الأفضل النظر إلى الجسم من حيث الغرض منه ووظيفته. وفي ذلك الخصوص، لاحظت الدول ما يلي:

(أ) إذا كان الجسم الفضائى الجوى مصمماً بغرض استكشاف الفضاء الخارجى واستخدامه فيه، كان من المنطقي تطبيق أحكام قانون الفضاء، وخاصة الجوانب المتعلقة بالمسؤولية في حالة حصول أضرار. ولكن، إذا كان الجسم الفضائى الجوى مستخدماً لأغراض ذات صلة بحركة الطيران الجوى، أمكن تطبيق قانون حركة الطيران الجوى الدولي. ويمكن أن تتسبب ثنائية الاستخدام في حالات التباس وأن تنشأ تنازعات في القانون الواجب التطبيق في حال حصول حادث؛

(ب) ينبغي أن تكون القواعد المنطبقة على التخليق متوافقة على الغرض من رحلة الجسم الفضائى الجوى. فقواعد قانون الجو ينبغي أن تسري على المركبات المستخدمة في

نقل المعدات أو الأشخاص من الأرض إلى الأرض. أما إذا كان الغرض الرئيسي لرحلة الجسم الفضائي الجوي هو استكشاف الفضاء الخارجي، فينبغي أن تكون الغلبة لقانون الفضاء. ويمكن تقرير القواعد الواجبة التطبيق على تحليق الجسم الفضائي بالاستناد إلى ما إذا كان الجسم موجودا في الفضاء الخارجي أو في الفضاء الجوي؛

(ج) الجسم الفضائي الجوي يعمل كجسم فضائي أثناء إطلاقه ووجوده في المدار، بينما يعمل كطائرة أثناء عودته إلى الغلاف الجوي وهبوطه. وهذا يعني أنه بحكم معاملة التصميمية ووظيفته قادر على العمل في كل من الفضاء الجوي والفضاء الخارجي.

٢١- ولاحظت بعض الدول أنه عندما يعمل الجسم الفضائي الجوي في مناطق تخضع للولاية القانونية لدولة ما، يخضع ذلك الجسم لقوانين تلك الدولة ولقانون الجو الدولي. وشددت بعض تلك الدول على أنه إذا كان مرور ذلك الجسم الفضائي الجوي بالفضاء الجوي لدولة أخرى جزءا من رحلته المباشرة إلى الفضاء الخارجي أو عودته منه للهبوط، ولم يكن مروره هناك سوى حدث طارئ، خضع لمبادئ قانون الفضاء الدولي.

٢٢- وأبدي رأي مفاده أن الأجسام الفضائية الجوية التي تطلق في الفضاء الخارجي، وإن مرت عرضا بالفضاء الجوي في طريقها إلى مقصدها في الفضاء الخارجي، تظل مرتبطة بدولة الإطلاق. وبالتالي، فإن الذي ينطبق على الأجسام الفضائية الجوية هو قانون الفضاء وليس قانون الجو لدى الدولة التي يمر الجسم الفضائي الجوي عرضا عبر فضائها الجوي.

**السؤال ٣- هل توجد إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، نظرا لتنوع خصائصها الوظيفية، وخواصها الأيرودينامية، والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها، ومعالجتها تصميماتها، أم هل ينبغي صوغ نظام وحيد أو موحد لتلك الأجسام؟**

٢٣- قدمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٣: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٢٤- واقترحت بعض الدول اعتماد نظام قانوني بشأن الأجسام الفضائية الجوية. ووصفت تلك الدول ذلك النظام بتعابير مختلفة، منها مثلا "وحيد" و"متعدد" و"موحد" و"خاص"، واستندت في رأيها إلى ما يلي:

- (أ) سوف يكون ذلك النظام لازماً لتبين الأجسام الفضائية الجوية وتوضيح حالتها القانونية، مع مراعاة القواعد المتعلقة بالسيادة الإقليمية للدول؛
- (ب) ينبغي وضع النظام بعد إجراء دراسة متعمقة، حيث إن التقدم في تكنولوجيا الفضاء الجوي يمكن أن تفيد بأنه ستكون هنالك حاجة في المستقبل إلى وضع نظام معين يأخذ في الاعتبار الحالات غير المنصوص عليها في قانون الجو وقانون الفضاء الدوليين الراهنين؛
- (ج) ينبغي وضع النظام على أساس المعاهدات الموجودة، وخصوصاً فيما يتعلق بالمسؤولية؛
- (د) يمكن أن يكون النظام مفيداً أيضاً لتقرير المسؤولية في حال إلحاق أضرار بأطراف ثالثة؛
- (هـ) من شأن النظام أن يوفر التجانس في القواعد الواجبة التطبيق، وكذلك البساطة فيما يتعلق بالحالة القانونية للأجسام الفضائية؛
- (و) يمكن أن يساعد النظام على تبين الأجسام الفضائية الجوية وحالتها القانونية دون انتهاك قانون الجو والفضاء الراهن؛
- (ز) ينبغي إعداد النظام بغية تفادي الفوضى القانونية التي يمكن أن تنجم عن أنشطة الفضاء الخارجي التي تستخدم فيها الأجسام الفضائية الجوية بشكل متزايد. وعلاوة على ذلك، سيكون من الضروري أن تقوم منظمة دولية مختصة ومحايدة بإعداد إجراءات خاصة؛
- (ح) سيكون من الضروري أن تتوفر إجراءات خاصة بشأن الأجسام الفضائية الجوية فيما يتعلق بالتسجيل والمسؤولية ومراقبة حركة الطيران؛
- (ط) نتيجة للتقدم المتواصل في التكنولوجيا، يمكن أن تنشأ أوضاع غير مشمولة بنظم قواعد الجو والفضاء الراهنة، وبالتالي، فإن إنشاء نظام يمكن أن يأخذ أوضاعاً جديدة في الحسبان ويوضح صفتها القانونية، مع مراعاة السيادة الإقليمية للدول؛
- (ي) نظراً لتنوع الأجسام الفضائية وخصائصها واستخداماتها وما يترتب على ذلك من صعوبة في إنشاء نظام موحد بشأنها، ينبغي اعتماد نظام بشأن كل فئة من الأجسام الفضائية.

٢٥- وأبدي رأي مفاده أنه، في حين أن من الضروري صوغ نظام موحد بشأن جميع الأجسام الفضائية، حيث إن خواص الجسم الفضائي تشبه خواص الطائرة، فإنه ينبغي النظر في تطبيق أحكام الملاحة الجوية أثناء بقاء الجسم الفضائي في الفضاء الجوي.

٢٦- وأبدي رأي مفاده أنه، ما لم توضع مجموعة قواعد وحيدة خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، فإن تلك الأجسام، إذا كانت قابلة للاستخدام في كلا الغرضين، ستندرج فعلا تحت نظامين قانونيين مختلفين فيما يتعلق بكلتا الفئتين من النشاط في الفضاء المحيط بالأرض. ولاحظت تلك الدولة أن القانون الذي يسري على الملاحة الجوية والقانون الساري على الملاحة الفضائية هما في الوقت الراهن مختلفان جوهريا في مبادئهما الأساسية وكذلك في قواعدهما المحددة.

٢٧- وأبدي رأي مفاده أنه لا توجد في المرحلة الراهنة من تطور الأجسام الفضائية الجوية حاجة ماسة إلى وضع تلك الإجراءات. ولكن، مع تنوع تلك الأجسام أكثر فأكثر وازدياد عددها وتزايد احتمالات حصول أحداث مختلفة فيما يقترن باشتغالها، قد تنشأ الحاجة إلى استكمال ووضع قواعد في مجال قانوني الفضاء والجو لكي تؤخذ في الحسبان السمات الخاصة للأجسام الفضائية الجوية. وفي تلك المرحلة، سيكون من الهام النظر فيما إذا كان أم لم يكن ينبغي أعمال إجراءات لإبلاغ الدول بمرور أجسام فضائية جوية عبر الفضاء الجوي فوق أقاليمها.

٢٨- وأبدي رأي مفاده أنه، إذا لم يوسّع مفهوم "الأجسام الفضائية الجوية" لكي يشمل فئة "الأجسام التي لا تحلق إلا في الفضاء" (أي الأجسام التي تمتلك كل قدرات الأجسام الفضائية الجوية ولكنها غير قادرة على التحليق في الفضاء الجوي)، أمكن النظر في صوغ نظام شبيه بنظام الأجسام الفضائية الجوية. وأعربت تلك الدولة عن اعتقادها بأنه، بالنظر إلى عدم وجود ترتيبات خاصة لتنظيم تلك الأجسام بما هي عليه من تنوع في القانون الدولي الواجب التطبيق، وبالنظر إلى احتمال حدوث تطورات تكنولوجية مستقبلا في هذا المجال، لا تبدو هناك ضرورة قانونية لنظام وحيد وموحد في هذه المرحلة.

٢٩- وأبدي رأي مفاده أن أفضل حل هو تحسين الإطار القانوني القائم بإدراج مفهومي المرور الحر أو المرور البريء في قانون الفضاء وتحسين دينك المفهومين في قانون الجو. واقترحت تلك الدولة أيضا مراجعة أنماط السرعة فيما يتعلق بالتحليق في الفضاء الجوي.

٣٠- وأبدي رأي مفاده أن التزامات الدول التي تضطلع بأنشطة في الفضاء الخارجي متطابقة بغض النظر عن طبيعة الجسم الفضائي الجوي المعني.

السؤال ٤ - هل تعتبر الأجسام الفضائية الجوية مركبات جوية أثناء وجودها في الفضاء الجوي ومركبات فضائية أثناء وجودها في الفضاء الخارجي، بكل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية، أم هل يسود القانون الجوي أو القانون الفضائي أثناء تحليق مركبة فضائية جوية تبعا للجهة التي تقصدها تلك المركبة؟

٣١ - قدمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٤: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٣٢ - ورأت بعض الدول أن قانون الفضاء ينبغي أن يسود على رحلة الأجسام الفضائية الجوية بكاملها. وقدمت تلك الدول أمثلة على الحالات التي يكون فيها قانون الفضاء هو المصدر الأول للوائح التنظيمية، وبصورة خاصة:

(أ) عندما يكون المقصود من الأجسام الفضائية الجوية هو خدمة أنشطة فضاء خارجي في المقام الأول. ففي هذه الحالات، يسود قانون الفضاء فيما يتعلق برحلة الجسم الفضائي الجوي خلال جميع مراحل حركته، أي من وقت انطلاق الجسم (من الأرض أو من منصة) إلى أن يصل إلى مقصده (الدخول في المدار أو الهبوط)؛

(ب) نظرا لما تتسم به الأجسام الفضائية من طابع فريد، ينبغي أن يسري عليها قانون الفضاء أثناء وجودها في الفضاء الخارجي. إذ ينبغي أن يعتبر الجسم الفضائي الجوي، أثناء وجوده في الفضاء الخارجي، مركبة فضائية، مع كل ما يترتب على ذلك من تبعات قانونية، بما في ذلك الالتزامات الناشئة بمقتضى اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (مرفق قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (د-٢٩)، "اتفاقية التسجيل"). ويمكن أن يؤخذ بعين الاعتبار أيضا مقصد هذا التحليق عندما يكون الجسم الفضائي الجوي موجودا في الفضاء الجوي أثناء معظم وقت تحليقه وعندما يستخدم في النقل من الأرض إلى الأرض.

٣٣ - ولاحظت بعض الدول أنه، إلى حين وضع اجراءات خاصة بشأن الأجسام الفضائية الجوية، يعتبر الجسم الفضائي الجوي الذي يخلق في الفضاء الجوي، وخصوصا عبر الفضاء الجوي الاقليمي لدولة أخرى، طائرة بينما يعتبر الجسم الفضائي الجوي الموجود في الفضاء الخارجي جسما فضائيا ويخضع لقانون الفضاء. بيد أنه أعرب عن رأي مفاده أن الطريقة التي تطبق بها تلك القواعد ستختلف حسب طبيعة الجسم الفضائي وأن قانون الجو ينبغي أن

ينص على قواعد خاصة تحكم تحليق الأجسام الفضائية التي تنتقل عبر الفضاء الجوي لتبلغ الفضاء الخارجي.

٣٤- واعتبرت بعض الدول أن غرض الأجسام الفضائية الجوية و/أو مقصدها هما عامل هام في تقرير ما إذا كان الجسم سيعتبر طائرة أو جسماً فضائياً جويًا. فالمركبات الفضائية الجوية التي تؤدي غرض النقل الجوي ستبقى تعتبر طائرات حتى وإن كانت قادرة على التحليق فترة معينة في الفضاء الخارجي. وبصورة مماثلة، فإن الأجسام الفضائية الجوية التي تحلق عبر الفضاء الجوي لغرض الصعود إلى الفضاء الخارجي أو الهبوط منه تعتبر مركبات فضائية. بيد أن دولة أخرى لاحظت أن تصنيف جسم بصفته طائرة أو جسماً فضائياً جويًا على أساس مكان الرحلة الجوية أو مقصدها يمكن أن يسبب بلبلة ويحدث صعوبات في التنفيذ العملي.

٣٥- وأعرب عن رأي مفاده أن الأجسام الفضائية الجوية تعتبر طائرات أثناء وجودها في الفضاء الجوي وتعتبر مركبات فضائية، مع كل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية، أثناء وجودها في الفضاء الخارجي، شريطة سريان المعايير العليا فيما يتعلق بمسألتي الأمان والمسؤولية. بيد أنه عندما يكون المرور عبر الفضاء الجوي جزءاً من رحلة مباشرة ومتواصلة إلى الفضاء الخارجي أو قدوماً منه، ينبغي أن يعتبر الجسم مركبة فضائية. ورأت دولة أخرى أن الأجسام الفضائية الجوية لا ينبغي أن تعتبر طائرات عندما تبقى في الفضاء الجوي. وينبغي أن تكون الوجهة الأصلية للجسم هي العامل الحاسم في تحديد تسميته جسماً فضائياً جويًا أو طائرة. ولا ينبغي أخذ وجهة التحليق في الاعتبار عندما يتم الالتزام بواجب الاعلام.

٣٦- وأيدت بعض الدول انشاء نظام خاص ينطبق على الرحلة الجوية بكاملها. واقترح بعض تلك الدول أن يؤخذ في الاعتبار الغرض من الجسم ومقصد الرحلة الجوية المعنية. ورأت دول أخرى أنه، بمقتضى القانون الدولي الحالي، تعتبر المركبة الفضائية جسماً متنقلاً في الفضاء الخارجي وتعتبر الطائرة جسماً متنقلاً في الفضاء الجوي. أما المركبة الفضائية التي تنتقل في الفضاء الجوي أثناء صعودها أو هبوطها فيمكن اعتبارها طائرة أثناء هذا الجزء من رحلتها، وأي نظام خاص يُنشأ للأجسام الفضائية الجوية لا بد من أن يحدد نطاق الآثار القانونية المترتبة على انتقال ذلك الجسم عبر الفضاء الجوي.

٣٧- وأعرب عن رأي مؤداه أنه لا ينبغي اعتبار الأجسام الفضائية الجوية طائرات نظراً للشروط الخاصة التي ستظل دائماً مطبقة على تصميمها ومناوراتها واجراءات هبوطها. ومع ذلك، لا بد من أن تؤخذ في الاعتبار قواعد الطيران الدولي، فضلاً عن التشريعات الوطنية والترتيبات المتعلقة بحركة المرور في الجو.

السؤال ٥- هل يميز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط تمييزا خاصا في نظام للأجسام الفضائية الجوية على اعتبار اختلاف درجة التنظيم عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي والعودة إلى ذلك المدار بعد ذلك؟

٣٨- قدمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٥: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٣٩- ووافقت بعض الدول على أنه يمكن التمييز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط اللتين تنطويان على درجة مختلفة من التنظيم للأسباب التالية:

(أ) اذا اعتبر الجسم الفضائي الجوي الذي يتنقل عبر الفضاء الجوي طائرة، سرت قواعد قانون الجو على كلتا مرحلتي الاقلاع والهبوط، حيث إن قانون الجو ينظم الجانب التقني للملاحة الجوية. واذا ما تقرر انشاء نظام خاص بالأجسام الفضائية الجوية، وجب أن تؤخذ في الاعتبار الخصائص التقنية لمرحلتي اقلاع وهبوط مختلف أنواع الأجسام الفضائية الجوية حتى يتسنى تحديد ما اذا كان من الملائم وضع نظام واحد أو ما اذا كان ينبغي تطبيق قواعد مختلفة على كلتا المرحلتين، اعتمادا على ما اذا كان أو لم يكن هناك تحرك عبر الفضاء الجوي؛

(ب) ينبغي التمييز بين المرحلتين، خصوصا في حالة الجسم الفضائي الجوي الذي يكون قادرا على الاقلاع والهبوط كطائرة، والذي يستطيع الانطلاق ذاتيا إلى الفضاء الخارجي من الفضاء الجوي، ثم العمل كمرحلة فضائية؛ وكذلك في حالة الجسم الذي يطلق إلى الفضاء الخارجي ثم يكون قادرا، عند عودته إلى الغلاف الجوي للأرض، على العمل بشكل مستقل كطائرة ومن ثم يؤخر عملية هبوطه؛

(ج) بما أن مرحلتي اقلاع الجسم الفضائي الجوي وهبوطه يمكن اعتبارهما مرحلتين متميزتين، ينبغي أن يولي قانون الفضاء وقانون الجو على السواء، اهتماما خاصا لهاتين المرحلتين. فعلى سبيل المثال، ينبغي النظر في مفاهيم المرور الحر والمرور البريء، وأنماط السرعة.

٤٠- ولم توافق دول أخرى على أنه يمكن التمييز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط وأنهما تنطويان على درجتين مختلفتين من الضوابط التنظيمية، للأسباب التالية:

(أ) نظرا لعدم وجود أي أجسام فضائية جوية عاملة، لا توجد، من حيث الممارسة، أي قاعدة في القانون العرفي الدولي تسمح بمرور أجسام فضائية جوية عبر الفضاء الجوي الأجنبي، بدون موافقة مسبقة، بعد العودة إلى الغلاف الجوي للأرض؛

(ب) إذا كان الغرض هو تبسيط النظام القانوني، فإنه لا حاجة إلى حكم خاص. مرحلي الاقلاع والهبوط؛

(ج) لا يوجد سبب لاختلاف درجة التنظيم، لأن جميع مراحل حركة الجسم الفضائي الجوي ينبغي أن يحكمها قانون الفضاء.

٤١ - وأعرب عن رأي مفاده أنه لا توجد في النظام القانوني الحالي قواعد خاصة تميز بين مرحلي اقلاع الجسم الفضائي الجوي وهبوطه، باعتبارهما تنطويان على ضوابط تنظيمية تختلف عن حالة الدخول إلى الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي ثم العودة إلى ذلك المدار.

٤٢ - وأعربت بعض الدول عن رأي مؤداه أنه، في حال مرور الجسم الفضائي الجوي عبر الفضاء الجوي الاقليمي لدولة أخرى، يمكن أن تطبق على ذلك الجسم الفضائي الجوي، فيما يتصل بسيادة تلك الدولة وأمنها، أحكام قانون الجو الدولي أو أحكام القانون الوطني للدولة المعنية.

٤٣ - وأعرب عن رأي مفاده أنه، حيثما أمكن لجسم فضائي جوي التحليق في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة، هناك ما يبرر اعتماد درجة مختلفة من القواعد المنظمة وإن كانت القواعد العامة لقانون الفضاء هي التي تنظم الجزء الأكبر من تحليق ذلك الجسم.

٤٤ - وأعرب عن الرأي القائل إن الجسم الفضائي الجوي القادر على التحليق كطائرة في الفضاء الجوي وعلى الحركة كمرحلة فضائية في الفضاء الخارجي ينبغي أن يعمل وفقا لقانون الجو أو لقانون الفضاء في الجزء المعني بالجو أو بالفضاء الخارجي. وينبغي أن توضع مستقبلا، في اطار تنظيم عام لحركة المرور الفضائي، قواعد تنظم مرحلي اقلاع تلك الأجسام وهبوطها.

٤٥ - وأعرب عن رأي مؤداه أنه، على الرغم من عدم وجود أحكام سارية في الوقت الراهن تُنظم على وجه التحديد عمليات التحليق الفضائية الجوية في مرحلة الدخول في الفضاء الجوي الوطني، ينبغي أن لا يكون لرحلة الجسم الفضائي الجوي الا تشريع ينظم مروره البريء.

٤٦ - وأعربت بعض الدول عن اعتقادها بأنه ينبغي توحي قواعد اجرائية قانونية خاصة في النظام المنطبق على الأجسام الفضائية الجوية وأنه ينبغي أخذ ما يلي بعين الاعتبار:

(أ) سيكون لهذا النظام أهمية خاصة لمرحلة الهبوط التي يمكن أحيانا، لأسباب مختلفة، أن تتسبب في أضرار، خصوصا اذا حدث أثناء تلك المرحلة أن عبر الجسم الفضائي الجوي الفضاء الجوي لدولة أخرى؛

(ب) يمكن أن تنص هذه القواعد على الحق في المرور البريء أثناء الاقلاع أو الهبوط، وكذلك على اجراءات مراقبة حركة المرور في الجو بشأن الانتقال عبر الفضاء الجوي المحلي والفضاء الجوي الدولي؛

(ج) يجب التمييز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط ومرحلتي الدخول إلى الفضاء الجوي من المدار والعودة من الفضاء الجوي إلى المدار.

السؤال ٦ - هل تسري قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لاحدى الدول أثناء مروره بالفضاء الجوي لدولة أخرى؟

٤٧ - قدمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٦: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٤٨ - ووافقت بعض الدول على أن تنطبق قواعد قانون الجو الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لدولة ما أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى. ولاحظت تلك الدول أيضا ما يلي:

(أ) لا تنطبق قواعد قانون الجو الوطني والدولي الا اذا كان الدخول إلى ذلك الفضاء الجوي طارئا بسبب اقلاعه أو هبوطه المباشرين؛

(ب) اذا كانت هناك اختلافات كثيرة في القوانين الوطنية للدول، يجوز تعديل قانون الجو الدولي لتوحيد تلك القواعد واللوائح كي يتمكن الجسم الفضائي الجوي من التحليق أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى؛

(ج) تعتبر الأجسام الفضائية الجوية التي تنتقل عبر الفضاء الجوي طائرات في الوقت الحاضر، ولذلك فانها تخضع لقواعد قانون الجو الوطني والدولي؛

- (د) ينبغي أن تكون القواعد المطبقة قواعد خاصة متسقة مع طبيعة الجسم الفضائي الذي تكون خصائصه وأغراضه مختلفة عن خصائص وأغراض الطائرة؛
- (هـ) في حالة مرور جسم فضائي جوي تابع لاحدى الدول عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى، ينبغي إبلاغ تلك الدولة مسبقا بمواقع الاطلاق ومسارات التحليق بصورة تفصيلية، كما ينبغي تنسيق عملية التحليق؛
- (و) ينطبق القانون الجوي الدولي وكذلك القانون الجوي المحلي لأغراض الأمن الوطني والأمان الجوي ما دام الجسم يجمع بين خصائص طائرة وخصائص جسم فضائي.
- ٤٩- وأعرب عن رأي مفاده أن قواعد القانون الجوي الوطني والدولي لا تنطبق لأن قانون الفضاء هو الذي ينبغي أن ينظم المرور البريء للأجسام الفضائية الجوية. وينبغي ابرام اتفاقات دولية لمعالجة الحالات الطارئة، خصوصا في الحالات التي يضطر فيها جسم فضائي جوي إلى الهبوط في أراضي دولة غير دولة الاطلاق أو المرور فوقها أو دخولها أو مغادرتها. وأعربت دولة أخرى عن الرأي القائل انه اذا انحرفت مركبة فضائية عن مسارها وحلقت فوق فضاء جوي خارج مسار ذهابها وإيابها وجب عندئذ ألا يشملها قانون الفضاء.
- ٥٠- وأعرب عن رأي مؤداه أنه يجدر النظر في امكانية أن يُثبَّت في معاهدة الحق في التحليق السلمي (البريء) عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى عند دخول المدار والعودة منه. ولاحظت تلك الدولة أنه يلزم أن تؤخذ في الاعتبار خصائص التحليقات من الأرض إلى الأرض ومن الأرض إلى المدار، خصوصا عندما يتعذر عمليا استيفاء كل مقتضيات قانون الجو في حالة المركبات المحلقة من الأرض إلى المدار.
- ٥١- وأعرب عن رأي مؤداه أن من المفيد أن يدرس هذا النشاط التحليقي فيما يتعلق بالقواعد الموجودة حاليا للملاحة الجوية بغية ازالة التداخلات الممكنة.
- ٥٢- وأعرب عن رأي مفاده أن الأجسام الفضائية الجوية تخضع لقانون الفضاء وينبغي أن تعامل على أنها مركبات فضائية أثناء وجودها في الفضاء الجوي للدولة المطلقة (كما هي معرفة في المادة الأولى من اتفاقية التسجيل) أو للدولة التي تمبط فيها (بما في ذلك في حالات الطوارئ) أو لأي دولة أخرى. ولاحظت تلك الدولة أيضا أن قيام دولة بتسجيل أي جسم محلَّق في سجلاتها المناسبة على أنه طائرة أو مركبة فضائية هو المعيار الرسمي لتقرير القانون المنطبق. ومع ذلك فان قواعد قانون الجو المتعلقة بأمان الملاحة الجوية ينبغي أن تنطبق في كلتا الحالتين.

٥٣- وأعرب عن رأي مؤداه أن أحكام قانون الجو الوطني والدولي لا تسري الا على الأجسام الفضائية الجوية القادرة على خدمة أغراض الملاحة الجوية ولا تسري على المركبات الفضائية الجوية التي تعتبر في الأساس أجساما فضائية. حتى الأجسام الفضائية الجوية المستخرجة لخدمة أغراض الملاحة الفضائية يتعين أن تراعي بعض القواعد الواردة في قانون الجو، ولا سيما مبدأ السيادة الكاملة والحصرية على الفضاء الجوي لدولة أخرى أثناء المرور عبره.

٥٤- وأعرب عن الرأي القائل إنه يحق لأي دولة أو ينبغي لها أن تمارس ولاية قضائية على جسم ينتقل عبر فضاءها الجوي استنادا إلى مبدأ الإقليمية أو مبدأ الجنسية أو كليهما، ما لم تكن تلك الممارسة محظورة بمقتضى القانون الدولي. وفي هذا الشأن، لاحظت تلك الدولة كذلك أن الجسم الفضائي الجوي يخضع لقانون الدولة التي يوجد فيها ماديا (مبدأ الإقليمية) وأنه يخضع لقانون الدولة التي يكون مسجلا فيها (مبدأ الجنسية) وأن تطبيق مبدأ الإقليمية أو مبدأ الجنسية لأغراض الضرر الذي يلحق بالركاب والشحنات بمقتضى الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي يتوقف على ما اذا كان الجسم الفضائي الجوي مسجلا كجسم فضائي جوي أو كطائرة.

٥٥- وأعرب عن رأي مؤداه أن هذه المسألة تكشف عن أهمية رسم حدود فاصلة بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. وبما أن للدولة السيادة على الفضاء الجوي فوق إقليمها، فان قانونها الجوي الوطني يسري على الجسم الفضائي الجوي الأجنبي. وخلصت تلك الدولة إلى أنه ينبغي، في هذه الحالة، الحصول على الاذن لكي ينتقل الجسم الفضائي الجوي التابع لإحدى الدول عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى.

**السؤال ٧- هل هناك سوابق فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض وهل يوجد قانون عرفي دولي فيما يخص هذا المرور؟**

٥٦- قدمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٧: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، اكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٥٧- وقدمت بعض الدول السوابق التالية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض:

(أ) بمقتضى الممارسات الدولية المتبعة حالياً، لا تمتد سيادة أي دولة إلى الفضاء الواقع فوق الحضيض الأدنى لمدار أي ساتل اصطناعي للأرض (قرباً ١٠٠ كيلومتر فوق سطح البحر). ولم يحدث إلا في حالات قليلة أن حلقت أجسام فضائية فوق أقاليم دول أجنبية. وفي الحالات التي جرى فيها تحليل الجسم على علو دون ١٠٠ كيلومتر، قامت دولة التسجيل، مسترشدة بمبدأ حسن النية، بتقديم المعلومات ذات الصلة إلى الدولة التي جرى التحليل فوق إقليمها. مثال ذلك أنه في آذار/مارس ١٩٩٠، قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإبلاغ اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية سابقاً بمعلومات عن المرحلة الختامية لتحليل المكوك الفضائي أتلاتيس. وقد تضمنت المعلومات المقدمة بيانات عامة عن المسار المفترض لتحليل المكوك فوق قطاع معين من المناطق الشرقية للاتحاد السوفياتي سابقاً وبينت الوقت الذي كان يفترض أن يكون فيه المكوك فوق إقليم ذلك البلد أثناء هبوطه من المدار والعلو الأدنى لتحليقه في ذلك الفضاء الجوي قبل دخوله إلى الغلاف الجوي للأرض فوق أعالي البحار، والتفاصيل التقنية لحالة المكوك. ولم ترد المعلومات إلا قبل بضع ساعات من حدوث التحليل وعلى سبيل المجاملة. وتم التوصل إلى اتفاق على أن لا يعتبر تقديم المعلومات سابقة. ومع ذلك، فإن إرسال ذلك النوع من المعلومات يوفر خطوطاً عريضة للإجراءات التي يمكن اتباعها في إبلاغ الدول؛

(ب) جاء النص على هذا المرور في اتفاق عقد بين الاتحاد الروسي وجمهورية كازاخستان في ٢٨ آذار/مارس ١٩٩٤ بشأن المبادئ والشروط الرئيسية لاستخدام موقع الاطلاق بايكونور؛

(ج) هناك حالات أخرى جرت فيها استعادة الحطام الساتلي. ففي الأرجنتين تعاون البلد صاحب الحطام الساتلي على استعادته بعرض مبلغ من المال فضلاً عن دفع تعويض عن الأضرار التي سببها الجسم عند سقوطه على الأرض. وبالإضافة إلى ذلك، هناك أحكام تنظم مثل هذه الأمور منصوص عليها في اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٧٧٧ (د-٢٦)، "اتفاقية المسؤولية") واتفاق انقاذ الملاحين الفضائيين وإعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة إلى الفضاء الخارجي (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٣٤٥ (د-٢٢))؛

(د) مرّ مكوك الفضاء بوران التابع للاتحاد السوفياتي سابقاً، أثناء رحلته الوحيدة، عبر الفضاء الجوي التركي في جزء من مرحلة عودته. غير أن انعدام قابلية المناورة المستقلة لمكوك الفضاء بوران حال دون اعتباره مركبة جوية. وحتى إذا كان مرور بوران عبر الفضاء الجوي التركي دون الحصول على موافقة مسبقة يمكن أن يستند إلى قاعدة

قانونية، فإن القاعدة القانونية ذاتها ما كانت لتطبق على الأجسام الفضائية الجوية المصممة لكي تكون لها قابلية مناورة مستقلة؛

(هـ) وذكر أيضا انزال محطة الفضاء المدارية مير التابعة للاتحاد الروسي، ومسألة محطة مختبر الفضاء سكايلاب التابع للولايات المتحدة الأمريكية، وحوادث أخرى انطوت على وقوع شظايا من أجسام فضائية على اقليم دولة أخرى.

٥٨- ورأت دول أخرى أنه لا توجد سوابق فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض. ولاحظت بعض الدول أنه لا توجد أي أحكام للقانون العرفي الدولي فيما يتعلق بمرور جسم فضائي جوي بعد عودته إلى الغلاف الجوي للأرض.

٥٩- وأعرب عن رأي مفاده أن عودة المكوكات الفضائية إلى الأرض عبر الفضاء الجوي لبلدان ثالثة يمكن أن تعتبر سوابق فيما يتعلق بالمرور البريء. ورأت دولة أخرى أنه لا يمكن اعتبار مكوك الفضاء جسما فضائيا جويا إذ أنه غير قادر تماما على التحرك عبر الفضاء الجوي.

٦٠- وأعرب عن رأي مؤداه أن أحكام اتفاقية المسؤولية تنطبق على الأجسام الفضائية وهي بمثابة قانون عرفي دولي في هذا الشأن. بيد أن تلك الدولة لاحظت أنه لا يوجد قانون عرفي دولي يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية وأن من الأهمية بمكان تناول هذه المسألة بغية ازالة أي سوء تفاهم بشأن تحديد القانون المنطبق.

٦١- ورئي أن أحكام القانون العرفي الدولي المتعلقة بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض لا تزال في طور الاعداد.

٦٢- وأعرب عن رأي مفاده أنه لا يوجد دليل كاف حتى الآن على الأعراف العامة المتعلقة بحق المرور لجسم فضائي جوي صاعد أو نازل، ولذلك لا تشكل هذه الأعراف قانونا عرفيا دوليا. ورأت دول أخرى أنه بالنظر إلى عدم وجود اعتراض أو معارضة من جانب الدول التي تحلق الأجسام الفضائية عبر فضائها الجوي فقد أنشئ حق من حقوق القانون العرفي الدولي فيما يتعلق بهذا المرور.

٦٣- وشددت دول أخرى على أن عدم اعتراض معظم تلك الدول على مرور الأجسام الفضائية عبر فضائها الجوي لا يدل على موافقتها على ذلك المرور باعتباره عرفا دوليا أو سابقة؛ ولم تكن لدى تلك الدول أي معلومات عن ذلك المرور ولم يكن في الامكان في ذلك الوقت الاحساس بشكل خاص بالتأذي نتيجة لذلك المرور.

## السؤال ٨- هل هناك أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض؟

٦٤- قدمت الدول الأعضاء التالية ردوداً على السؤال ٨: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٦٥- بعض الدول قدم الأمثلة التالية على وجود قواعد قانونية وطنية و/أو دولية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض:

(أ) ذكر أن المادة ١٩ من قانون الاتحاد الروسي بشأن النشاط الفضائي، المعتمد في عام ١٩٩٣، تنص على أنه يجوز لجسم فضائي تابع لدولة أجنبية أن يمر في تحليقه مرة برئية واحدة فقط عبر الفضاء الجوي للاتحاد الروسي لغرض دخول ذلك الجسم في مداره حول الأرض ثم في الفضاء الخارجي، وكذلك لغرض عودته إلى الأرض، شريطة أن يكون قد تم توجيه إشعار كاف مسبقاً إلى السلطات المختصة في الاتحاد الروسي بشأن وقت ذلك التحليق وموضعه ومساره، وغير ذلك من المعلومات الخاصة به. وأما فرادى الجوانب المتعلقة بذلك المرور (مثل المسؤولية الدولية، وإنفاذ الملاحين الفضائيين، وعودة الأجسام، وغير ذلك) فهي مسائل تُعالج أو تُتناول بموجب الاتفاقات المتعددة الأطراف النافذة المفعول؛

(ب) أُشير إلى قانون جمهورية كازاخستان بشأن النشاط الفضائي، الذي تجري صياغته حالياً، وإلى قانون الأنشطة الفضائية الأسترالي لعام ١٩٩٨، وكذلك إلى معاهدات الأمم المتحدة الخمس بشأن الفضاء الخارجي، فيما يتعلق بوجود قواعد قانونية وطنية و/أو دولية بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض. وقيل إنه ترد قواعد من هذا النحو في اتفاقات دولية بشأن الفضاء؛

(ج) لوحظ أنه بقدر ما يكون مقبولاً به أن تُطبَّق أحكام قانون الجو على الأجسام الفضائية أثناء وجودها في الفضاء الجوي، فإن المواد ١٨٢٧-١٨٤٠ من القانون التجاري الكولومبي (الباب الخاص بالملاحة الجوية) تحتوي على أحكام تتعلق بجملة أمور، ومنها الأضرار التي تلحق بالغير على سطح الأرض؛

(د) ذكر أن قانون الفضاء التجاري لعام ١٩٩٨ في الولايات المتحدة (تعديل قانون إطلاق الأجسام الفضائية التجاري لعام ١٩٨٤ رقم ٤٩ من مدونة قوانين الولايات

المتحدة (USC) ٧٠١٠١ وما يليه) يحتوي على أحكام بشأن عودة الأجسام الفضائية في إطار نظام الترخيص الخاص بالأنشطة الفضائية؛

(هـ) ذُكر أنه بالإشارة إلى المواد ذات الصلة من قانون الطيران المدني التركي وإلى بعض الممارسات الوطنية، تُعتبر الأجسام الفضائية الموجودة في الفضاء الجوي خاضعة للقواعد نفسها التي تخضع لها الطائرات وغيرها من الأجسام الطائرة؛

(و) مع أن شيلي ليس لديها قواعد محدّدة في هذا الصدد، فإن الفضاء الجوي الوطني يُعتبر خاضعا لسيادة دولة شيلي، ويمكن أن تُعتبر قواعد الأمان الجوي الموجودة حالياً جائزة التطبيق.

٦٦- وقد أُعرب عن الرأي القائل بأنه لم يتم وضع قواعد قانونية وطنية و/أو دولية محدّدة بشأن مرور الأجسام الفضائية بعد عودتها إلى غلاف الأرض الجوي.

٦٧- كما أُعرب عن رأي مفاده أن الضرورة تقتضي إجراء دراسة تفصيلية لهذه المسألة بغية وضع مجموعة من القواعد التي تأخذ في الحسبان التعقّد الذي تميّز به الأجسام الفضائية الجوية. ولاحظت تلك الدولة التي أعربت عن هذا الرأي أن الاقتصار على تطبيق قانون الجو أو قانون الفضاء لا يمكن أن تراعى فيه على نحو واف بالغرض جميع الأحوال التي يمكن أن تنشأ في هذا الصدد. وكان من رأي دولة أخرى أنه ينبغي تطبيق القواعد القانونية الوطنية والدولية الحالية بخصوص عودة الأجسام الفضائية الجوية إلى غلاف الأرض الجوي.

#### السؤال ٩- هل تسري القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية؟

٦٨- قدّمت الدول الأعضاء التالية ردودا على السؤال ٩: الاتحاد الروسي، الأرجنتين، إكوادور، ألمانيا، إيطاليا، باكستان، البرازيل، بنن، بيرو، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، الجمهورية العربية السورية، جمهورية كوريا، جنوب أفريقيا، السلفادور، سلوفاكيا، شيلي، العراق، الفلبين، فيجي، كازاخستان، كوستاريكا، كولومبيا، لبنان، مدغشقر، المغرب، المكسيك، الهند، هولندا، اليمن، اليونان.

٦٩- كان من رأي بعض الدول أن القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي محدّدة في اتفاقية التسجيل. وقد أُعرب عن الرأي القائل بأن تلك القواعد ينبغي أن تكون أيضا واجبة التطبيق في المستقبل على الأجسام الفضائية الجوية القادرة على تلبية أغراض الملاحظة الفضائية.

٧٠- لاحظ بعض الدول أنه وفقا للمادة الثانية من اتفاقية التسجيل، ينبغي للدولة المطلقة أن تسجل الجسم الفضائي في سجل خاص يُحفظ لدى كل دولة مطلقة، كما ينبغي إعلام الأمين العام للأمم المتحدة بإنشاء ذلك السجل. ولاحظ بعض الدول الأخرى أنه بما أن مصطلح "الجسم الفضائي" الوارد في اتفاقية التسجيل يشمل الأجسام المطلقة في مدار حول الأرض وفي الفضاء الخارجي، فإن من الصعب الاستنتاج بأن مصطلح "الجسم الفضائي" الوارد في الاتفاقية المذكورة يشمل جسما فضائيا جويا أيضا. وذكر بعض الدول أن أحكام اتفاقية التسجيل، الواجب تطبيقها على الأجسام الفضائية المطلقة في الفضاء الخارجي، ناشئة أصلا من حكم وارد في معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٢٢٢ (د-٢١)، "معاهدة الفضاء الخارجي")، يُطبق على جميع الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (المادة الثامنة). فإذا ما كان جسم فضائي جوي مصمما للإقلاع كأنه طائرة، بما في ذلك الإقلاع من مدرج، ثم اكتساب الارتفاع تدريجيا بفعل انسياب الهواء على جناحيه، فإنه لا يمكن اعتباره كأنه مطلق بالمعنى الاعتيادي الذي تدل عليه هذه الكلمة، ولذا فإنه لن يكون خاضعا لاتفاقية التسجيل ولا للمادة الثامنة من معاهدة الفضاء الخارجي. وبناء عليه، فإن المكوك الفضائي، من حيث إنه لا بد من إطلاقه بالمعنى الاعتيادي الذي تدل عليه هذه الكلمة، عاملته الولايات المتحدة وسجلته باعتباره جسما فضائيا.

٧١- وقد أعرب بعض تلك الدول عن قلق مثاره سرعة إنجازات التقدم في ميدان التكنولوجيا، مما يمكن أن يؤدي إلى حالة تصبح فيها قواعد التسجيل الحالية عديمة المفعول في هذا الصدد.

٧٢- وأعرب عن الرأي القائل بأنه في حين قد يكون من السابق لأوانه حاليا تعديل أحكام اتفاقية التسجيل لكي تُؤخذ في الحسبان الخصائص التي تتميز بها الأجسام الفضائية الجوية، فإنه يمكن النظر في تلك التعديلات في المستقبل حيث يستمر تطور تصميم الأجسام الفضائية الجوية. ذلك أنه بالإضافة إلى المعلومات المقدمة عن المعالم القياسية (البارامترات) المدارية، يمكن أن يكون من اللازم تقديم معلومات عن خطة مسار تحليق الجسم الفضائي الجوي عبر الفضاء الجوي فوق أقاليم الدول. وذكرت تلك الدولة التي أعربت عن هذا الرأي أنه يمكن أن تُتاح الإمكانية لتقديم وجهة نظر نهائية بشأن هذه المسألة عقب إجراء المزيد من التقصي للسمات الخاصة التي تميز سير عمل الأجسام الفضائية الجوية. وسوف يتعين تحليل مفهوم "الدولة المطلقة" المقبول، وذلك على ضوء ما قد يحدث من تطورات جديدة في إطلاق الأجسام الفضائية الجوية. كما إن الدولة التي تسمح بإطلاق جسم فضائي جوي

أجنبي من مجالها الجوي، من شأنها أن تعتبر تلقائياً، بمقتضى قانون الفضاء الراهن، واحدة من الدول المطلقة، مع ما يصحب ذلك من التزامات دولية بمقتضى اتفاقية المسؤولية.

٧٣- كذلك أعرب عن رأي بأنه فيما يخصّ تسجيل الأجسام المعنية فإن المقاصد والأهداف المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية الموجودة حالياً غير جائزة التطبيق تماماً على الجسم الفضائي الجوي، وأنه من المستحسن تمحيص هذه المسألة بكلّيتها بغية التحقق من ضرورة التسجيل، مع الحرص في الوقت نفسه على أن تُؤخذ في الاعتبار الفترة القصيرة عموماً المشمولة في "الطور المداري" لجسم فضائي جوي ما.

٧٤- وكان من رأي بعض الدول أن أي جسم فضائي جوي قادر على تلبية الغرضين المعنيين على حد سواء (أي الملاحة الجوية والملاحة الفضائية) ينبغي تسجيله باعتباره مركبة جوية ومركبة فضائية معاً، ما لم يتم استحداث نظام قانوني وحيد، وما لم يتم النص على إجراء مختلف في هذا الخصوص. وسوف يكون من الضروري أن يتضمن أي نظام من هذا النحو أحكاماً مناسبة بشأن إنشاء سجلات وطنية خاصة، وربما أيضاً سجل دولي خاص، لتسجيل هذه الأجسام الفضائية الجوية. وقد أعرب عن الرأي القائل بأنه ينبغي تسجيل جميع الأجسام الفضائية الجوية باعتبارها "مركبة فضائية" و"مركبة جوية" على حد سواء. ولاحظت تلك الدولة أن تسجيل الأجسام الفضائية الخاصة بالنقل عبر الفضاء، المجمعة في الفضاء (أي على سبيل المثال المصنعة في المحطة الفضائية أو منصات فضائية مشاهمة أخرى)، التي تباشر سفرها من تلك المنصات ثم تعود إليها، دون الهبوط على الأرض أبداً، وتقريباً دون الطيران في الجو أبداً، ضروري أيضاً، كما ينبغي الإعلان عن مساراتها ووجهاتها المقصودة، وذلك لاجتناب أي حوادث عرضية. وذكرت دولة أخرى أنه يمكن أن يكون من الأفضل تخصيص سجل بمفرده للأجسام الفضائية الجوية.

#### السؤال ١٠ - ما هي الاختلافات بين القواعد القانونية للفضاء الجوي والقواعد القانونية للفضاء الخارجي؟

٧٥- قدّمت الدول الأعضاء التالية ردوداً على السؤال ١٠: إكوادور، البرازيل، بنن، تركيا، الجزائر، الجمهورية التشيكية، جنوب أفريقيا، السلفادور، فيجي، كوستاريكا، مدغشقر، المغرب، المكسيك، هولندا، اليمن.<sup>(١)</sup>

٧٦- اتفقت بعض الدول على أن الاختلاف الأساسي بين نظامي القواعد القانونية يكمن في أن قانون الجو يستند إلى المبدأ القائل بأن لكل دولة السيادة التامة والخالصة على الفضاء الجوي فوق أقاليمها ومياهها الإقليمية، في حين أن قانون الفضاء يستند إلى المبدأ القائل بأن

الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر وسائر الأجرام السماوية، متاح بحرية لاستكشافه واستخدامه في الأغراض السلمية ولا يجوز لأي بلد الاستيلاء عليه بدعوى السيادة، بواسطة استخدامه أو احتلاله، أو بأي وسيلة أخرى.

٧٧- إضافة إلى ذلك، لاحظت بعض الدول الاختلافات التالية بين النظام القانوني الخاص بالفضاء الجوي، حسبما هو مبين في اتفاقية شيكاغو لعام ١٩٩٤، والنظام القانوني الخاص بالفضاء الخارجي، حسبما هو مبين في معاهدات الأمم المتحدة بشأن الفضاء الخارجي:

(أ) ينص قانون الفضاء على استخدام الفضاء الخارجي لأجل منفعة ومصلحة جميع البلدان. ولا يوجد حكم يتسم بهذا الطابع في قانون الجو؛

(ب) في قانون الجو، لا يوجد الحق في المرور البريء عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى، والحصول على إذن الدولة الأجنبية ضروري، سواء بشكل عام. بمقتضى معاهدة دولية أو على أساس كل حالة على حدة. أما في قانون الفضاء، فإن العبور الحر للأجسام الفضائية مسموح به. والاختلاف في اللوائح التنظيمية إنما يتعلق بمسائل الأمن القومي، وكذلك بضرورة التنظيم الرقابي لهذين المجالين الفضائيين وفقا لأغراض استخدامهما؛

(ج) فيما يتعلق بتسجيل هذه الأجسام، تُطبَّق طرائق ومستلزمات مختلفة بشأن التسجيل. ففي حالة الطائرات، تُطبَّق أحكام اتفاقية شيكاغو والقوانين الوطنية للدول، في حين أن الأجسام الفضائية تُسجل وفقا لأحكام اتفاقية التسجيل؛

(د) فيما يتعلق بقضية المسؤولية، فإن المسؤولية تُقرر، في قانون الجو، بمقتضى أحكام قانونية دولية وأحكام قانونية وطنية على حد سواء، وتُعزى إلى الأشخاص العاديين. أما في قانون الفضاء، فيُطبق مبدأ مسؤولية الأشخاص الاعتباريين الدوليين، أي الدول والمنظمات الدولية التي تطلق أجساما فضائية، وتكون من ثم مسؤولة وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية؛

(هـ) مفهوم "الطائرة" معرّف جيدا في قانون الجو، في حين أن مفهوم "الجسم الفضائي" ليس كذلك، وليس هنالك ما يمنع من تطبيق قواعد قانون الجو وكذلك قانون الفضاء على الجسم ذاته؛

(و) بمقتضى قانون الجو، تخضع للتنظيم الرقابي على وجه التحديد المسائل ذات الصلة بعبور الأجواء، والاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرة، والأفعال الجنائية وغير ذلك من الأفعال المعينة التي تُرتكب على متن الطائرة، وقمع الاحتجاز غير القانوني للطائرة وكذلك قمع ارتكاب أفعال غير قانونية تمس بسلامة الطيران المدني. أما في قانون الفضاء فلا تخضع

لتنظيم الرقابي هذه المسائل على وجه التحديد، إذ ليس هنالك أي ضرورة عملية لمثل هذا التنظيم الرقابي. وكذلك فإن ثمة بعض المسائل التي لا يتناولها قانون الفضاء إلا بالنظر إلى طبيعتها الخاصة وخصائصها المميزة، ومنها على سبيل المثال تخصيص المدارات الثابتة بالنسبة إلى الأرض.

٧٨- وقد أعرب عن رأي مفاده أن الرابط الوحيد بين قانون الجو وقانون الفضاء هو أن هذين النظامين القانونيين كليهما ينصّان على التنظيم الرقابي لحيز فضائي فيزيائي متميز عن اليابسة والبحر. لكن بما أن الفضاء الجوي والفضاء الخارجي كليهما يتميزان بأغراض استخدام وخصائص معينة خاصة بكل منهما، فإن القواعد التي تُطبق على كل منهما مختلفة. وتصبح الصعوبات بادية للعيان عند الشروع في صياغة نظام قانوني للأجسام الفضائية التي تعبر الفضاء الجوي والفضاء الخارجي كليهما. ومن حيث أنه لا يُطبق أي نظام قانوني خاص على الأجسام الفضائية الجوية، فسوف يكون من الضروري تطبيق قواعد قانون الجو وقانون الفضاء معا، تبعا للمكان الذي يوجد فيه الجسم الفضائي الجوي.

٧٩- كما أعرب عن رأي مفاده أنه، لما كان الفضاء الخارجي يُعتبر مجالا للمصلحة العمومية في الأغراض العلمية، فسوف يكون من المناسب وضع قواعد موحدة تميز بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي بغية حماية حقوق الدول الثالثة.

٨٠- كذلك أعرب عن رأي مفاده أنه، لما كانت المادة ٩٦ (أ) من اتفاقية شيكاغو تعرّف "الخدمة الجوية" بأنها أي خدمة جوية مقررة تؤديها طائرة لأغراض النقل العمومي للركاب أو البريد أو البضائع، فإن من الواضح أن ذلك الباب لم يتصور أن "الخدمة الجوية" تشمل السفر إلى الفضاء الخارجي أيضا.

٨١- وقد قدمت جنوب أفريقيا المعلومات التالية فيما يتعلق بقانون الطيران رقم ٧٤ لعام ١٩٦٢ (قانون الطيران):

(أ) لوحظ أن الباب ١ من قانون الطيران يعرّف "الطائرة" بأنها "أي آلية يمكنها أن تستمد الدعم في الغلاف الجوي من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء تجاه سطح الأرض". وينص الباب ٢ من قانون الطيران على أن "أحكام هذا القانون وأحكام الاتفاقية وكذلك أحكام اتفاق العبور يجب تطبيقها على كافة الطائرات أثناء تحليقها في أي جزء من الجمهورية أو مياها الإقليمية أو فوقهما، ومن ثم على جميع طائرات جنوب أفريقيا والعاملين فيها حيثما كانوا، باستثناء ما هو مستبعد صراحة بموجب هذا القانون أو بموجب اللوائح التنظيمية"؛

(ب) لوحظ أن الجدول الأول الملحق بقانون الطيران يخصص اتفاقية شيكاغو، التي تنص المادة ١ منها على ما يلي: "تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والحصرية على الفضاء الجوي الواقع فوق إقليمها. والإشارة الصريحة إلى "الفضاء الجوي" تستبعد ضمنا السيادة الحصرية للدول على الفضاء الخارجي.

### إجابات عامة

٨٢- أُعرب عن رأي مفاده أنه ينبغي للدول أن تسعى إلى اتباع نهج مناسب في صياغة تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده، واضعة في الحسبان الاحتياجات الخاصة لدى البلدان النامية. وذكرت تلك الدولة أنها أخذت علما بالمناقشة حول الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية، التي أجرتها اللجنة بغية البحث عن إمكانية حل مسألة وضع تعريف للفضاء الخارجي وتعيين حدوده. من ناحية ثانية، أعربت تلك الدولة عن اعتقادها بأن الحاجة تقتضي تقديم توضيح بشأن المسائل التالية قبل تقديم إجابة عنها في الاستبيان:

(أ) هل ستستهدف المناقشة بشأن الاستبيان تحديد نظام قانوني خاص للأجسام الفضائية الجوية؟

(ب) هل ستؤدي المناقشة بشأن الاستبيان إلى حذف مسألة وضع تعريف للفضاء الخارجي وتعيين حدوده من جدول أعمال لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية؟

(ج) إذا كانت الإجابة عن السؤالين السابقين بالإيجاب، فهل يحل هذا النظام القانوني الخاص المشاكل المتعلقة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

### الحواشي

(١) هذا السؤال أدرجه الفريق العامل المعنى بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده، أثناء الدورة الحادية والأربعين للجنة الفرعية القانونية. ولم تجب على هذا السؤال سوى الدول التي قدمت ردودا على الاستبيان الخاص بالأجسام الفضائية الجوية، بعد عام ٢٠٠٢.