

Distr.
GENERAL

A/AC.105/635
15 February 1996
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



لجنة استخدام الفضاء الخارجي
في الأغراض السلمية

استبيان بشأن بعض المسائل القانونية الممكنة
فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية :
الردود الواردة من بعض الدول الأعضاء

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة

٢ مقدمة
٢ الردود الواردة من بعض الدول الأعضاء*
	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
٣ زمنية معينة ؟
	السؤال ٢ : هل يختلف النظام الواجب التطبيق على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما
٥ إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي ؟
٨	السؤال ٣ : هل توجد إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية ، نظراً لتنوع خصائصها
	الوظيفية ، وخواصها الأيرودينامية ، والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها ، ومعالم
	تصميماتها ، أم هل ينبغي صوغ نظام وحيد أو موحد لتلك الأجسام ؟

* ألمانيا وإيطاليا وباكستان والجمهورية التشيكية والعراق والفلبين والمكسيك والمملكة المتحدة
لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية .

المحتويات (تابع)

الصفحة

- 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 ؟ ١٠
- السؤال ٥ : هل يميز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط تمييزا خاصا في نظام للأجسام الجوية الفضائية على اعتبار اختلاف درجة التنظيم عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي والعودة الى ذلك المدار بعد ذلك ؟ ١٢
- السؤال ٦ : هل تنطبق قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي لدولة ما أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى ؟ ١٣
- السؤال ٧ : هل هناك سوابق فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد أن تدخل ثانية في الغلاف الجوي الأرضي ، وهل يوجد قانون عرفي دولي بشأن هذا النوع من المرور ؟ .. ١٤
- السؤال ٨ : هل تنطبق أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي ؟ ١٦
- السؤال ٩ : هل تنطبق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام التي تطلق في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية ؟ ١٩

مقدمة

١ - أشارت لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ، في دورتها الثامنة والثلاثين الى أعمال الدورة الرابعة والثلاثين للجنة الفرعية القانونية ، حيث قام خلالها الفريق العامل التابع لهذه اللجنة الفرعية المعني بالبند ٤ من جدول الأعمال ، المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي ورسم حدوده وبطبيعة المدار الثابت بالنسبة للأرض واستخدامه ، باستيفاء النص النهائي للاستبيان بشأن بعض المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية . وقد اتفقت اللجنة واللجنة الفرعية القانونية (A/AC.105/607 و CoIT.1 ، الفقرة ٣٨) على أن الغرض من الاستبيان هو استطلاع الآراء الأولية للدول الأعضاء في اللجنة بصدد مختلف المسائل المتعلقة بالأجسام الفضائية الجوية . ووافقت اللجنة أيضا على أن الردود على الاستبيان يمكن أن توفر أساسا تستند اليه اللجنة الفرعية القانونية في البت في كيفية مواصلة دراستها للبند ٤ من جدول الأعمال . واتفقت اللجنة كذلك مع اللجنة الفرعية على دعوة الدول الأعضاء في اللجنة الى ابداء آرائها بشأن هذه الأمور .^(١)

٢ - وقد وجّه الأمين العام مذكرة شفوية مؤرخة ٢١ آب/أغسطس ١٩٩٥ الى جميع الدول الأعضاء في لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية يدعوا فيها الى توجيه المعلومات

المذكورة أعلاه الى الأمانة في موعد أقصاه ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٩٥ ، لكي يتسنى لها إعداد تقرير يتضمن تلك المعلومات ليعرض على اللجنة الفرعية القانونية في دورتها الخامسة والثلاثين .

٣ - وأعدت الأمانة هذه الوثيقة على أساس المعلومات التي تلقتها من الدول الأعضاء لغاية ١٥ شباط/فبراير ١٩٩٦ . وستدرج المعلومات التي وردت حتى ذلك التاريخ في اضافات الى الوثيقة الحالية .

الردود التي وردت من الدول الأعضاء*

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 ؟

الجمهورية التشيكية

يجوز لأغراض عملية فقط قبول التعريف المقترح الذي يعتبر الجسم الفضائي الجوي بموجبه بأنه جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية (الديناميكا الهوائية) في البقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة ؛ وينبغي تعريفه أيضا في ضوء الحقيقة بأن "الجسم الفضائي الجوي" يشمل أنواعا مختلفة من المركبات الفضائية الجوية ، يجري تشغيل بعضها الآن فعلا ، بينما ما زال بعضها في طور التصميم والتخطيط . بيد أن بعض هذه المشاريع قد أوقفت أو حتى تم التخلي عنها .

ويجوز القول ان جميع هذه المركبات ، سواء أكانت في الحاضر أم في المستقبل ، لها صفة مشتركة في أنها تستخدم ، في نطاقات متباينة ، عناصر للملاحة الجوية والفضائية تمكنها من الطيران في الفضاء الجوي والتحرك في الفضاء الخارجي . بيد أنه يجب عليها في الوقت ذاته أن تخدم أغراضا مختلفة غير متماثلة . ويجب على الأجسام الفضائية الجوية أن تتيح النقل بين الأرض والفضاء الخارجي ، وذلك باستثناء نوع واحد من المركبات الذي يبدو أنه يخصص في الغالب للبعثات من نوع أرض - أرض . ويبقى الغرض الأساسي لهذه المركبات في مجال استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه ، وليس في مجال النقل الدولي للمسافرين والبضائع لأغراض تجارية .

* أعيد استنساخ الردود بالشكل الذي وردت فيه .

ألمانيا

ان مصطلح "جسم فضائي جوي" غير معروف في المؤلفات القانونية ولا يمكن العثور عليها في أي تشريع قانوني دولي . وفيما يتعلق بالقانون الدولي للفضاء ، يقتصر الاستعمال على مصطلحي "طائرة فضائية" و "جسم فضائي" فقط . أما في القانون الدولي للمرور الجوي ، فلا يمكن العثور سوى على مصطلح "طائرة" في التشريعات الدولية . كذلك فان مصطلح "جسم فضائي جوي" غير معروف تماما حتى في المنشورات العلمية والتقنية المتعلقة بالطيران الفضائي الوطني والدولي ، حيث تستخدم هذه المنشورات مصطلح "نظم النقل الفضائي" . وهي تشير بذلك الى نظامين قائمين هما المكوك الفضائي التابع للولايات المتحدة ، الذي يجري استخدامه منذ سنوات عديدة الآن ، وكذلك مكوك بوران الفضائي ، الذي طوره الاتحاد السوفياتي السابق ، والذي رحل الى الفضاء الخارجي مرة واحدة فقط ، أي في عام ١٩٨٨ . وترد الاشارة فضلا عن ذلك الى نظم النقل الفضائي في المستقبل ، منها على سبيل المثال هيرمز (HERMES) لوكالة الفضاء الأوروبية ، وهوتول (HOTOL) للمملكة المتحدة ، وهوب (HOPE) لليابان ، وسانغر (SÄNGER) لألمانيا ، بالإضافة الى الطائرة الفضائية "ناسب" (NASP) التي ستننتجها الولايات المتحدة مستقبلا ، وكلها ما زالت في مرحلة التخطيط ، بينما يكون بعضها ماثرا للجدل أو تم الغاؤها فعلا لأسباب مالية . لذا ، يفضل الوفد الألماني استخدام مصطلح "نظام النقل الفضائي" ، والذي يعتبر غير مبهم ومستخدما في الوقت الحاضر ، عوضا عن صياغة تعريفات جديدة في هذا الخصوص .

وبالطبع ، تشترك نظم النقل الفضائي المذكورة أعلاه في عدد من الصفات التي أراد الذين أعدوا الاستبيان التعبير عنها باستخدام مصطلح "جسم فضائي جوي" . ومن الناحية القانونية ، تعتبر جميع هذه النظم أجساما فضائية مصممة لاستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه من الانطلاق حتى الهبوط ، وهي تخضع للوائح القائمة بموجب القانون الدولي للفضاء . بالإضافة الى ذلك ، فان جميع هذه النظم مصممة للهبوط على الأرض بعد أن تدخل ثانية في الغلاف الجوي للأرض شأنها شأن أي طائرة (وبعبارة أدق ، طائرة شراعية) . ومع ذلك ، يتردد الوفد الألماني في إعداد تعريفات قانونية للطائرات الفضائية التي تعتبر كاملة التطوير وما زالت خواصها غير معروفة تماما لدى اللجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ، بل وأحيانا حتى لدى مصممي هذه الطائرات أنفسهم .

لذا فنحن نقترح أن تدرس اللجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة للجنة الشروط الأساسية التقنية لهذه المسألة ، وألا تواصل اللجنة الفرعية القانونية أعمالها الا بعد انتهاء اللجنة الفرعية العلمية والتقنية من اجراء دراسة نهائية ، أو على الأقل تمهيدية ، في هذا المجال .

العراق

نعم .

المكسيك

يعتبر من المناسب ، في سياق تعريف الجسم الفضائي الجوي ، الاشارة الى أن هذه الأجسام ، بالاضافة الى قدرتها على التنقل عبر الفضاء الخارجي ، تتمكن في بعض الحالات أيضا من التنقل في الفضاء الجوي على أساس طارئ أو موجه باستخدام خواصها الأيرودينامية أو غيرها من الخواص . وفي الحالة الثانية ، ينبغي استخدام مصطلح "جسم فضائي جوي" .

باكستان

نعم ، يمكن اعتبار هذا التعريف مناسباً في الوقت الراهن .

الفلبين

توافق حكومة الفلبين على التعريف المقترح ، ومكوك الولايات المتحدة هو مثال على جسم فضائي جوي قادر على التنقل عبر الفضاء الخارجي ، وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية في البقاء في الفضاء الجوي لفترة معينة .

السؤال ٢ : هل يختلف النظام الواجب التطبيق على تحليق
الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً
في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي ؟

الجمهورية التشيكية

ليس واضحاً المقصود بعبارة "ما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي" . فإن كانت عبارة "موجوداً" تعني التحليق الفعلي الذي تقوم به طائرة في الفضاء الجوي استناداً الى مبادئ وتكنولوجيا الملاحة الجوية من جانب ، ومن جانب آخر حركة جسم ما الى المدار وداخله ومنه بالاستناد الى تكنولوجيا الملاحة الفضائية . وسيكون الرد بالإيجاب ، وفقاً للحالة الراهنة والقانون الجوي . مع ذلك ، يواصل النظر في هذه الاجابة مع مراعاة الأغراض التي يخدمها كل جسم من هذه الأجسام الفضائية الجوية (أنظر أدناه الاجابتين على السؤال ٣ و السؤال ٤) .

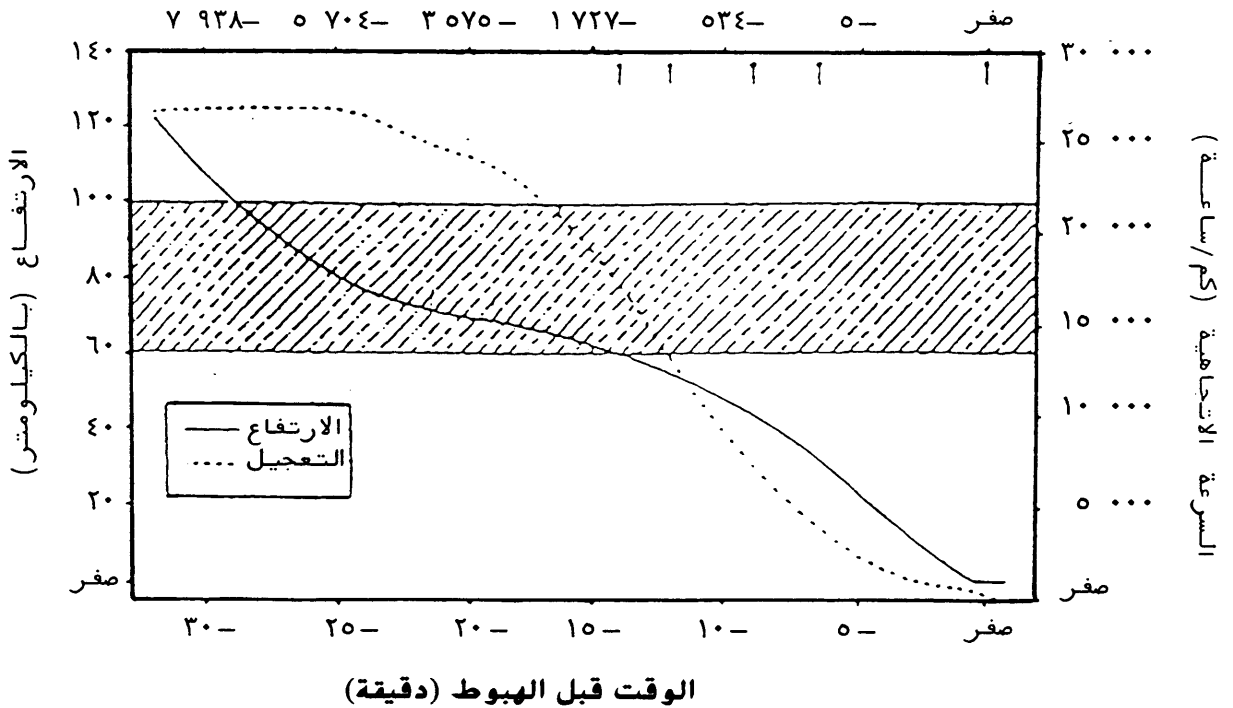
ألمانيا

كما أشرنا اليه في الاجابة على السؤال ١ ، فإن نظم النقل الفضائي مصممة لاستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه بموجب المواد (الأولى الى الثالثة) من معاهدة الفضاء الخارجي ، وهي من أهم الوسائل ذات الصلة بهذا المجال الهام . لذلك فما من شك في أن نظم النقل الفضائي تعتبر

أجساما فضائية بموجب الهيكل الكامل لقانون الفضاء ، وخاصة فيما يتصل بنظام المساءلة ، وينطبق القانون الدولي للفضاء على طيرانها سواء أكان ذلك الطيران في الفضاء الجوي أم في الفضاء الخارجي . وهذا بالطبع لا يستثني الامكانية أيضا في تطبيق القانون الدولي للمرور الجوي عليها بعد دخولها ثانية للطيران داخل الغلاف الجوي للأرض وخصوصا لأن القانون الدولي للمرور الجوي يمكن أن يتدخل في التحليق بعد الدخول ثانية في الغلاف الجوي للأرض . وتوضيحا لهذه الحقيقة ، تمت الاشارة الى أن جميع نظم النقل الجوي القائمة ، أي المكوك الفضائي الأمريكي ومكوك بوران ، بالإضافة الى جميع النظم التي سيجري استخدامها في المستقبل ، تحتاج الى ٨ ٠٠٠ كم تقريبا منذ دخولها ثانية الى الغلاف الجوي لغاية موقع هبوطها على الأرض .

وكمثال على بعض المشاكل التقنية المتصلة بهبوط نظم النقل الفضائي على الأرض ، ينبغي أن ندرك بأنها تحلق على ارتفاع لا يتجاوز ٦٠ كم لفترة ١٤ الى ١٥ دقيقة قبل ملامستها للأرض ، مما يعني ضرورة الالتزام الجاد ببعض التدابير الوقائية لتجنب احتمال اصطدامها بطائرة جوية . لهذا السبب يجب اخلاء مسار الطيران الذي يتخذه جسم فضائي عند عودة دخوله من حركة المرور الجوي برمتها ، سيما وأن الطائرات الفضائية العائدة ليست مزودة بنظام القدرة على المناورة الذي تزود به عادة الطائرات التي تديرها المحركات ، وذلك بعد أن تدخل هذه الأجسام في مسارها للانخفاض والهبوط .

البعد عن شريط الهبوط بالكيلومترات المربعة



جمعت هذه البيانات المتعلقة بنموذج عودة دخول مكوك فضائي من طيران المكوك الفضائي للولايات المتحدة . ومع ذلك ، فهي تنطبق أيضا على جميع نظم النقل الفضائي الأخرى التي ما زالت في مرحلة التصميم ، ومن الأمثلة عليها مركبات هيرمز وهوتول وسانغر وهوب وهاميز ، وكذلك على طائرة "ناسب" NASP الفضائية الجوية الوطنية للولايات المتحدة

ويجدر في هذا السياق أيضا ألا يغيب عن البال أن المكوك الفضائي ، الذي تبلغ كتلة هبوطه ٨٥ - ١٠٠ طن ، يدخل من جديد المجال الجوي بسرعة هائلة . وكما هو مبين في الشكل ١ ، فإنه يحتاج فقط الى ٣٠ - ٣١ دقيقة تقريبا منذ عودة الصورة ودخوله الى الغلاف الجوي للأرض الى أن يحط على الأرض ، ويمثل ذلك مسافة مرور مقدارها ٨ ٠٠٠ كم (تحتاج طائرة مدنية عادية يديرها محرك الى ٩ ساعات تقريبا لطيران هذه المسافة) .

يوضح ذلك وجوب توصل القانونيين المتخصصين في الطيران الجوي والقانونيين المختصين بالفضاء الى حل مشترك فيما يتعلق بالمعايير القانونية التي ينبغي تطبيقها على الأجسام الفضائية العائدة الى الغلاف الجوي خلال مرورها في المجال الجوي للدول الأجنبية ، مع مراعاة الشواغل الخاصة لهذه الأنظمة القانونية .

العراق

نعم .

المكسيك

ان الاختلافات فيما يخص النظام الواجب التطبيق بموجب شروط كل تحليق تتعلق بتعيين حدود الفضاء الخارجي وبحقوق الدول في السيادة على فضاءها الجوي على السواء .

باكستان

هناك فرق واضح بين مركبة جوية ومركبة فضائية هو أن المركبة الفضائية تستمد قدرتها على الحركة من خصائص الهواء/الغلاف الجوي المحيط في حين أن أي مركبة فضائية في مقدرها التحرك في الفضاء بدون أي مساعدة من الهواء . غير أن هذه الفروق لا تستبعد وجود مركبات هجينية يمكنها أن تتحرك على البر وعلى الماء على حد سواء ، أو في الجو وعلى الأرض على السواء ، أو في الفضاء وفي الجو على السواء (مثال ذلك : مكوك الفضاء) . ومن النتائج العملية لهذه الفروق بين المركبات الجوية والمركبات الفضائية هي أن المركبة الفضائية تتمتع بقدر كبير نسبيا من الحرية في حين أن حركة المركبة الفضائية يحددها عدد من البارامترات ، من ذلك مثلا موقع نقطة القذف فوق كوكب الأرض ومقدار واتجاه سرعة الحقن نتيجة لدوران كوكب الأرض تحت مدار المركبة الفضائية . وسيعبر مسارها الأرضي على مر الزمن اقليم كل بلد أو يكاد بين خطي العرض الشمالي والجنوبي بالتناظر مع زاوية الميل المداري .

وبالإضافة الى ذلك ، فإن الكثافة الجوية وهي أمر ضروري للغاية لتحليق أي مركبة جوية تصبح بالأحرى مثلبة لحركة المركبة الفضائية . وتزداد مقاومة الهواء وتتناسب مع كثافة الهواء كلما قل الارتفاع مما يؤدي الى انخفاض الارتفاع المداري حتى بلوغ نقطة لا يعود بإمكان المركبة

الفضائية عندها أن تكمل دورة كاملة حول كوكب الأرض . وستعود عندئذ الى الأرض . وعلى الرغم من هذه الحقيقة ، يمكن للمركبة الفضائية ، في حالات نادرة جدا فقط ، أن تدور حول كوكب الأرض عند ارتفاعات أقل تتراوح ما بين ٩٠ و ١٠٠ كيلومترا ، وبالتالي ، إذا بلغ ارتفاع المركبة الفضائية حد الحضيض بهذا القدر ، فلا مفر من أن تتلاشى في المدار التالي . ومن الناحية التقنية ، لا بد بناء على ذلك أن يختلف النظام الواجب التطبيق على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي .

الفلبين

ينبغي أن تختلف القواعد واللوائح الواجبة التطبيق على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي .

السؤال - ٣ : هل توجد اجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية ، نظراً لتنوع خصائصها الوظيفية ، وخواصها الأيرودينامية ، والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها ، ومعالم تصميماتها ، أم هل ينبغي صوغ نظام وحيد أو موحد لتلك الأجسام ؟

الجمهورية التشيكية

ما لم توضع قاعدة وحيدة خاصة بالأجسام الجوية الفضائية ، فإن هذه الأجسام إذا كانت لديها القدرة على أن تستخدم في كلا الغرضين ، ستواجه بالفعل نظامين قانونيين مختلفين يتعلقان بفتتي الأنشطة التي تجري في الفضاء المحيط بكوكبنا . وحتى الوقت الراهن ، يختلف القانون المنظم للملاحة الجوية اختلافاً كبيراً عن القانون المنظم للملاحة الفضائية سواء في مبادئها الأساسية أو في قواعدهما المحددة . وتتصل هذه الاختلافات بوجه خاص بما يلي :

- شرعية تحليق المركبة المعنية ، وتستند في حالة المركبة الفضائية الى مبدأ التصريح لدولة أجنبية بالتحليق عبر مجالها الجوي ، بينما تستند حركة الجسم الفضائي الى مبدأ حرية القيام بأنشطة في الفضاء الجوي وما يترتب عليها من عواقب ؛
- تسجيل المركبة الفضائية المنصوص عليه - فيما يتعلق بالمركبات الجوية المدنية - في اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ ، وتسجيل الأجسام الفضائية المنصوص عليه في اتفاقية التسجيل لسنة ١٩٧٥ التي تنص على أي جسم يطلق في الفضاء الخارجي ؛ ويرسي السكان كلاهما مختلف طرق التسجيل ومقتضياته ؛

● المسؤولية ، وتقوم في حالة المركبة الفضائية على المعاهدات الدولية وعلى القانون الوطني جزئيا وتسند الى الأشخاص العاديين . أما في حالة الجسم الفضائي فتقوم على القانون الدولي . ولا تزال تسند الى الأشخاص الدوليين وينبغي معالجتها فيما بينهم . كما أن الحلول للمشاكل المتعلقة بأساس ومدى المسؤولية وللمشاكل المتعلقة بالولاية القضائية في كلا النظامين تختلف اختلافا جذريا .

غير أن من الممكن أن ينظر في الممارسة العملية الى بعض أنواع من الأجسام الفضائية الجوية باعتبارها مركبات جوية حتى لو كان عليها القيام بأجزاء من طيرانها في الفضاء الخارجي ، أما الأنواع الأخرى من الأجسام الفضائية الجوية فستعتبر في المقام الأول أجساما فضائية حيث انها لن تستخدم بعض العناصر الأيرودينامية الا في أغراض اقلعها من كوكب الأرض وعودتها اليه .

وفي هذه المرحلة من تطور الأجسام الفضائية الجوية ، يبدو احتمال اعداد وانشاء نظام قانوني وحيد لينظم أنشطة جميع الأجسام من هذا النوع بعيدا الى حد ما .

ألمانيا

ليس هناك أي اجراءات خاصة أو قواعد دولية فيما يخص نظم النقل الفضائي حيث أنه لم يبدو حتى الآن أن صوغها ضروريا . فمكوك الفضاء الذي أطلقتته الولايات المتحدة لم يطلب حسبا يبدو وهو يخلق في الفضاء الخارجي تنظيميا دوليا . وفيما يتعلق بمرحلة عودته الى كوكب الأرض ، توجد الولايات المتحدة في وضع مؤات من حيث أن مكوكها الفضائي يعود الى الغلاف الجوي لكوكب الأرض فوق أعالي البحار دون عبور أقاليم أجنبية . وفي امكان مكوك الولايات المتحدة الفضائي أن يهبط على أراضي الولايات المتحدة بحيث أنه لم تنشأ - حسب علمنا - أي مشاكل حتى الآن . أما بالنسبة لمكوك بوران الفضائي الذي حلق في الفضاء مرة واحدة - في عام ١٩٨٨ ، فليس لدينا بشأنه سوى قدر ضئيل جدا من المعلومات . ووفقا للعرض الذي قدمه السيد دودار ، من ادارة مولنيا المسؤولة عن رحلات الطيران التسيارية وديناميكية الطيران استعيد مكوك بوران الفضائي من المدار فوق الجزء الجنوبي من أمريكا الجنوبية وحلق فوق أمريكا الشمالية وربما يكون قد عاد الى بايكونور فوق تركيا .^(٣) غير أنه بما أن بوران "موجود على الأرض" في الوقت الراهن ، فلا يبدو أن هناك حاجة لوضع تنظيم . أما فيما يتعلق بالسؤال عما اذا كان ينبغي صوغ نظام لنظم النقل الفضائي ، فيتعين ارجاء الاجابة عن هذا السؤال الى أن تقوم اللجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية بدراسة هذا الموضوع وكذلك التطورات المقبلة في هذا الميدان وبتقديم دراستها الى اللجنة الفرعية القانونية .

العراق

ينبغي صوغ نظام وحيد أو أنظمة متعددة لتناول جميع الجوانب التي ينطوي عليها الأمر .

المكسيك

ينبغي صوغ نظام عام لهذه الأجسام الفضائية الجوية ، لكنه ينبغي بحث مختلف الشروط أو الحالات التي قد تتبدى في اطار النظام .

من ذلك مثلا : "تحليق عبر الغلاف الجوي" ، عودة مباشرة بالجسم كاملا ، الخ .

باكستان

ينبغي بدء صوغ نظام موحد لجميع أنواع الأجسام الفضائية الجوية . ويمكن صقل النظام وتنقيحه بعد ذلك في أعقاب التطورات المتصلة بالفضاء التي تحدث في الساحة الدولية .

الفلبين

ليس الفلبين على علم بأي اجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية .

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 ؟

الجمهورية التشيكية

يمكن الرد بالاجاب على الجزء الأول من هذا السؤال ("هل تعتبر الأجسام الفضائية الجوية مركبات فضائية أثناء وجودها في الفضاء الجوي ، بكل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية؟") فيما يتعلق بتلك الأجسام الفضائية الجوية التي يمكنها أن تخدم كلا الغرضين بقدر متساو تقريبا ، أي أغراض الملاحة الجوية والملاحة الفضائية . أما تلك المركبات الجوية الفضائية التي تفي بأغراض النقل الجوي ، حتى لو تعين عليها أن تحلق لفترة معينة في الفضاء الخارجي ، فيجوز أن تظل أساسا مركبات جوية والعكس بالعكس ، أما تلك الأجسام الجوية الفضائية التي تحلق عبر المجال الجوي لأغراض الصعود الى الفضاء الخارجي أو الهبوط منه فيجوز اعتبارها مركبات فضائية (كما هو حال مكوك الفضاء الحالي) . لكن حتى هذه الأجسام يتعين عليها أن تلتزم ببعض مبادئ وقواعد النظم القانونية الأخرى ، اذا انتقلت الى جزء آخر من الفضاء غير جهتها المقصودة .

ألمانيا

كما سبقت الإشارة في الاجابات عن السؤالين ١ و ٣ ، نرى أن قانون الفضاء الدولي وخصوصا نظامه للمسؤولية ينطبق على نظم النقل الفضائي بصرف النظر عما اذا كانت تنتقل عبر الفضاء الجوي أو الفضاء الخارجي . وستنطبق بالطبع قواعد القانون الجوي الدولي والوطني لأسباب عملية ذكرت في الاجابة عن السؤال ٣ . وحيث أنه لا توجد أي تنظيمات دولية محددة لحركة المرور الجوي موضوعه خصيصا لتتوافق مع نظم النقل الفضائي ، يتعين على المحامين المختصين بحركة المرور الجوي والمحامين المختصين بالفضاء أن يزيلوا أوجه عدم الاتساق بين النظامين حتى تصبح عودة نظم النقل الفضائي الى كوكب الأرض ممكنة ، واضعين في الاعتبار الحقوق والمصالح المشروعة للدول التي يمكن أن تتأثر بمثل هذا المرور وبوجه خاص المصالح الأمنية للطيران الدولي .

العراق

ينبغي أن تعتبر الأجسام الجوية الفضائية مركبات فضائية وأن تعتبر مركبات فضائية أثناء وجودها في الفضاء الجوي ، بكل ما يترتب على ذلك من آثار قانونية .

المكسيك

ينبغي بحث الجوانب ال محددة التي ينطوي عليها الأمر ، لكن النظام القانوني الدولي ذا الصلة ينبغي أن ينطبق في الفضاء الجوي ، كما ينبغي بحث امكانية صوغ قانون وحيد للأجسام الجوية الفضائية يراعى فيه تعيين حدود الفضاء الجوي .

باكستان

من الناحية التقنية ، ينبغي ألا تعتبر الأجسام الجوية الفضائية أثناء وجودها في الفضاء الجوي مركبات جوية لأسباب واضحة (ذلك أن الاجراءات الخاصة بتصميم الأجسام الجوية الفضائية وتشبيدها واطلاقها تختلف اختلافا تاما عن الاجراءات المناظرة الخاصة بالمركبات الجوية) . ومن هنا ، ينبغي صوغ نظام مناسب لهذه الأجسام أثناء وجودها في الفضاء الخارجي تبعا للجهة التي تقصدها .

الفلبين

الأجسام الجوية الفضائية ، مثل مكوك الولايات المتحدة الفضائي ، مصممة باعتبارها مركبات فضائية وينبغي أن تظل كذلك . أما مرونتها/قدرتها على المناورة فلا تتعدى أن تكون عرضية لاستخدامها المقصود .

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

الجمهورية التشيكية

إذا كنا قد فهمنا هذا السؤال على الوجه الصحيح ، لا تتطلب المركبات الجوية التي تفي بأغراض الملاحة الفضائية (مثل مكوك الفضاء الحالي) درجة مختلفة من التنظيم لأغراض الاقلاع والهبوط شريطة أن تلتزم ، عند الاقتضاء ، بمبادئ وقواعد القانون الجوي حتى تتجنب مخالفات السلامة في الجو . غير أنه ينبغي للأجسام الجوية الفضائية التي في مقدورها الوفاء بكلا الغرضين أي أن تحلق في الفضاء الجوي كمركبات فضائية وأن تنتقل الى مركبات فضائية في الفضاء الخارجي أن تعمل بالتوافق مع القانون الجوي أو القانون الفضائي في كل جزء من الفضاء على حدة .

ألمانيا

في حالة صوغ نظام خاص لنظم النقل الفضائي ، ينبغي بالطبع أن يميز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط إذ أنهما يختلفان اختلافا تاما . وفيما يتعلق بمرحلة الهبوط ، نود الإشارة الى اجابتنا عن السؤال ٢ . وفي حين أن مرحلة هبوط المركبات الفضائية بين عودتها الى الغلاف الجوي لكوكب الأرض وملامسة الأرض تنفذ على مدى ٨ ٠٠٠ كيلومترا تقريبا ، فإن خط السير المختار للاقلاع شديد الانحدار . ذلك أن منسوبه يبلغ قرابة ٧٠ درجة فوق الأفق أو أكثر ليصل الى ارتفاع يتراوح بين ١٠ و ٢٠ كيلومترا . وبعد ذلك ، يغير تدريجيا اتجاه الطيران ، عند ارتفاعات تصبح فيها كثافة الهواء منخفضة بالقدر الكافي ، الى ارتفاعات أقل حتى تواصل المسار المداري القريب من الأفقي الغائي . وحيث ان عمليات الاطلاق تنفذ في العادة على أراضي دولة "الموطن" أو بالتعاون مع دولة أجنبية ، فلم تنشأ حتى الآن مشاكل في هذا الخصوص أو يمكن ايجاد حلول وافية لها .

العراق

هذا السؤال غير واضح بما فيه الكفاية وينبغي توضيحه .

المكسيك

ينبغي ألا يوجد أي اختلاف في التنظيم ، وينبغي النظر في الاجراءات التنفيذية فقط .

باكستان

ينبغي أن يكون الرد على هذا السؤال بالإيجاب . وينبغي ، كلما صيغ نظام من هذا القبيل ، أن توضع في الاعتبار الجوانب المعهودة للأجسام الجوية الفضائية المذكورة في السؤال .

الفلبين

ينبغي أن يميز في المنطقة بين الأجسام الجوية الفضائية التي تنطوي على درجة مختلفة من التنظيم لدخول الفضاء الجوي ومدار الفضاء الجوي والعودة الى ذلك المدار بعد ذلك .

السؤال - ٦ : هل تنطبق قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي لدولة ما أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى ؟

الجمهورية التشيكية

لا تنطبق قواعد القانون الوطني والقانون الجوي الدولي الا على الأجسام الفضائية الجوية التي يفترض فيها أنها قادرة على الوفاء بأغراض الملاحة الجوية ، وهي لا تنطبق على المركبات الفضائية الجوية التي تعتبر أساسا أجساما فضائية .

ألمانيا

أنظر الأجوبة على السؤالين ٢ و٤ أعلاه .

العراق

أجل .

المكسيك

كما ذكر سابقا في الجواب على السؤال ٤ ، ينبغي أن ينطبق القانون الجوي الدولي والوطني على هذه الأجسام ، وينبغي النظر بعناية في الاعتبارات الخاصة ذات الصلة بكل حالة من الحالات .

باكستان

يجب التمييز بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي . وهذا الجانب يتوقف بقدر كبير على النتيجة الايجابية المستخلصة من المناقشات المطولة التي دارت في لجنة استخدام الفضاء الخارجي

في الأغراض السلمية على مدى أعوام عديدة بشأن موضوع تعريف الفضاء الخارجي ورسم حدوده .
ومن البديهي أن مدى انطباق القانون الجوي الوطني أو الدولي الراهن فيما يتعلق بجسم فضائي
جوي لا يمكن تحديده بشكل كامل ، وثمة حاجة الى وضع قواعد مصممة خصيصا لهذا الغرض .

الفلبين

تنزع الفلبين الى الاعتقاد بضرورة سريان اتفاقية منظمة الطيران المدني الدولية .

السؤال - ٧ : هل هناك سوابق فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية
الجوية بعد أن تدخل ثانية في الغلاف الجوي الأرضي ، وهل يوجد
قانون عرفي دولي بشأن هذا النوع من المرور ؟

الجمهورية التشيكية

في فقه قانون الفضاء ، ليس هناك بعد ما يدعم دعما كافيا الاستنتاج الذي مفاده أن حق
مرور جسم فضائي يصعد الى الفضاء أو يهبط منه أصبح حقا معترفا به بشكل عام بوصفه قاعدة
عرفية في القانون الدولي . غير أن هذا المرور يحصل ، من الناحية العملية ، ولم يلق أي اعتراض
حتى الآن . وينبغي النظر في مسألة الاعتراف صراحة بقبول حق مرور الأجسام الفضائية ، طالما
كان مرورها بريئا ، أي غير مضر بسلم الدول التي يمر فوقها أو يضر بحسن نظامها أو أمنها ، كما
ينبغي النظر في وضع لوائح أكثر تفصيلا بشأن ممارسة هذا الحق ، بوصف ذلك سبيلا الى اضافة صفة
شرعية على الممارسة الحالية .

ألمانيا

في حدود علمنا ، ليست نظم النقل الفضائية مستخدمة بانتظام الا من قبل الولايات المتحدة
ولم يستخدمها الاتحاد السوفياتي سابقا الا مرة واحدة وذلك في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٨٨
(أنظر الاجابة على السؤال ٣ أعلاه) . وفيما يتعلق بالمكوك الفضائي للولايات المتحدة ، سبق لنا أن
أشرنا الى أن نظام النقل الفضائي هذا يقلع من اقليم الولايات المتحدة . كما أن دخوله ثانية في
الغلاف الجوي الأرضي يتم أيضا من فوق أعالي البحار وفوق اقليم الولايات المتحدة ، بحيث يهبط
في الولايات المتحدة ولا يضطر الى التحليق فوق بلدان أجنبية لهذا الغرض . أما فيما يتعلق بالتحليق
الوحيد في رحلة بوران ، فثمة سابقة واحدة تم فيها التحليق فوق بلدان أجنبية بعد الدخول ثانية
في الغلاف الجوي الأرضي لغرض الهبوط في بايكونور . لكننا لا نملك أي معلومات حول المشاورات
التي أجريت مع حكومات الدول التي تم التحليق فوقها أثناء هذه الرحلة أو حول المعلومات المقدمة
الى هذه الحكومات . لذلك ، فان السابقة المفيدة الوحيدة فيما يتعلق بمرور أنظمة نقل فضائية عبر
الفضاء الجوي بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي تتمثل في سوابق للولايات المتحدة ،
وهي لم تتسبب في أي مشاكل حتى الآن ، خاصة وأن ذلك لم يمس أي دولة أجنبية . لذلك ، لا يوجد

قانون عرفي دولي فيما يتعلق بمرور نظم نقل فضائية فوق اقليم أجنبي ، حيث أنه لا توجد ممارسة دولية في هذا الصدد . وفيما يتعلق بالسابقة الوحيدة ، أي التحليق في رحلة بوران ، حيث تم التحليق فوق اقليم أجنبي ، فهذه الحالة ليست مناسبة لوضع القانون العرفي الدولي ، خاصة وأن الاتحاد السوفياتي سابقا ، الذي كان الدولة التي أطلقت هذا الجسم الفضائي ، لم يعد موجودا .

العراق

لم تلاحظ أي سوابق فيما يتعلق بالعراق .

المكسيك

أجل ، ثمة سوابق ، ومن الأمثلة على ذلك سقوط أجسام فضائية على الأرض في كندا وأستراليا وغيرهما من الدول .

باكستان

ثمة عدة أمثلة لهذه الحوادث . وفيما يلي بعضها :

- دخول أبولو Apollo 13/SNAP 27 ثانية في الغلاف الجوي فوق المحيط الهادىء في عام ١٩٧٠ ، التي فقدت في أعماق طونغا ترينش (Tonga Trench) .
 - سقوط الساتل السوفياتي كوسموس-٩٥٤ (COSMOS-954) الذي يحمل مصادر للقدرة النووية على اقليم كندا في ٢٤ كانون الثاني/يناير ١٩٧٨ .
 - دخول المختبر الفضائي "سكايلاب" (Skylab) ثانية في الطبقة الدنيا من الغلاف الجوي وسقوطه في نهاية المطاف على اقليم أستراليا في ١١ تموز/يوليه ١٩٧٩ .
 - حادث كوسموس-١٤٠٢ في الفترة ١٩٨٢-١٩٨٣ ، الذي دخل ثانية في الغلاف الجوي الأرضي فوق أعالي البحار وتفكك أثناء ذلك دون أن يلحق بالاقليم الأجنبي أي ضرر (وذلك بمحض الصدفة) .
- ولا يوجد في حدود علمنا قانون عرفي دولي محدد بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية فوق الأقاليم الأجنبية .

الفلبين

فيما يتعلق بتجربة الفلبين ، ليست الفلبين على علم بأي سابقة فيما يتعلق بمرور أجسام فضائية جوية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي .

السؤال - ٨ : هل تنطبق أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي ؟

الجمهورية التشيكية

بينما لا توجد قواعد محددة تنظم مرور الأجسام الفضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي ، يجدر التذكير بأن بعض الأحكام العامة لقانون الفضاء الدولي ، ولا سيما الأحكام المدرجة في معاهدة الفضاء الخارجي لعام ١٩٦٧ ، تنظم كل أطوار التحليق في الفضاء ، بما فيها مرور الأجسام الفضائية عبر الغلاف الجوي الأرضي .

ألمانيا

أنظر الأجوبة على الأسئلة ١ و ٢ و ٤ .

ووفقا للقانون الألماني ، لا ينطبق قانون الطيران الألماني الاتحادي (Luftverkehrsgesetz) على المركبات الجوية فحسب ، بل ينطبق أيضا على أجسام أخرى ، يذكر منها على سبيل المثال ، المركبات الفضائية والصواريخ . وينص البند ١ من قانون الطيران الاتحادي* على ما يلي :

* ترجمة النص الألماني غير رسمية .

- [البند ٦- (حرية الفضاء الجوي ؛ تعريف المركبة الجوية)
- §1 (Freiheit des Luftraums; Begriff des Luftfahrzeugs)
- (1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.
- (١) تستخدم المركبات الجوية الفضاء الجوي بحرية ، ما لم يكن ذلك مقيدا بموجب هذا القانون وبموجب أمر قانوني صادر لتنفيذ هذا القانون .
- (2) Luftfahrzeuge sind
- (٢) والمركبات الجوية هي :
1. Flugzeuge -١ الطائرات
 2. Drehflügler -٢ الحوامات
 3. Luftschiffe -٣ المنطاد ذو المحرك
 4. Segelflugzeuge -٤ الطائرات الشراعية
 5. Motorsegler -٥ الطائرات الشراعية المدفوعة بمحرك
 6. Frei- und Fesselballone -٦ المناطيد الطليقة والمقيدة
 7. Drachen -٧ الطائرات الورقية
 8. Rettungsfallschirme -٨ مظلات الانقاذ
 9. Flugmodelle -٩ المركبات الجوية النموذجية
 10. Luftsportgeräte -١٠ معدات الرياضة الجوية
 11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte. -١١ الأجسام الأخرى المصممة لكي تستخدم في الفضاء الجوي
- Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.
- وتعتبر المركبات الفضائية والصواريخ وما شابهها من الأجسام الطائرة مركبات جوية حيث انها توجد في الفضاء الجوي .

العراق

ينبغي أن تنطبق القواعد القانونية الوطنية و/أو الدولية الحالية على الأجسام الفضائية والأجسام الفضائية الجوية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي .

المكسيك

- معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي ، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى ؛
- اتفاق انقاذ الملاحين الفضائيين واعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة الى الفضاء الخارجي ؛
- اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية ؛
- اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي ؛
- اعلان المبادئ القانونية المنظمة لنشاطات الدول في ميدان استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه ؛
- المبادئ المتعلقة باستخدام مصادر الطاقة النووية في الفضاء الخارجي .

باكستان

لا توجد على الأرجح قواعد قانونية وطنية أو دولية محددة بشأن مرور الأجسام الفضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي . ولكن ، يمكن اعتبار بعض الأحكام/المواد ذات الصلة والواردة في المعاهدات التالية المتعلقة بالفضاء مفيدة لصوغ قواعد قانونية ملائمة في هذا الصدد :

المبادئ/الفقرات ذات الصلة	المعاهدة/الاتفاقية/الاتفاق بشأن الفضاء الخارجي
الفقرتان ٧ و ٨	١ - اعلان المبادئ القانونية المنظمة لنشاطات الدول في ميدان استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه [قرار الجمعية العامة ١٩٦٢ (د-١٨) المؤرخ ١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٣]
المادتان السابعة والثامنة (الموافقتان للفقرتين ٨ و ٧ على التوالي من اعلان سنة ١٩٦٣ المذكور في الرقم ١ أعلاه)	٢ - معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي ، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى [معاهدة الفضاء الخارجي ؛ قرار الجمعية العامة ٢٢٢٢ (د-٢١) المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٦]
المادة ٥	٣ - اتفاق انقاذ الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة الى الفضاء [قرار الجمعية العامة ٢٣٤٥ (د-٢٢) المؤرخ ١٩ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧١]
المبدأ ٥ و ٧	٤ - المبادئ المتعلقة باستخدام مصادر الطاقة النووية في الفضاء الخارجي [قرار الجمعية العامة ٦٨/٤٧ المؤرخ ١٤ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢]

الفلبين

ليست الفلبين على علم بأي قاعدة قانونية في النظام القانوني الفلبيني فيما يتعلق بمرور أجسام فضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي .

السؤال ٩ : هل تنطبق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام التي تطلق في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية ؟

الجمهورية التشيكية

تنطبق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام التي تطلق في الفضاء الخارجي انطباقا كاملا على الأجسام الفضائية الجوية التي تعتبر أساسا أجساما فضائية . وينبغي أن تنطبق هذه القواعد أيضا على المركبات الفضائية الجوية التي ستطلق في المستقبل والتي يفترض فيها أن تكون قادرة على الوفاء بأغراض الملاحة الفضائية (الفلكية) . أما المركبة الفضائية الجوية القادرة على الوفاء بكلا الغرضين - غرضي الملاحة الجوية والملاحة الفضائية (الفلكية) - فينبغي تسجيلها مرتين ، مرة بوصفها مركبة جوية ومرة أخرى بوصفها مركبة فضائية ، ما لم يتم انشاء نظام واحد مثلما ذكر في الاجابة على السؤال ٣ . وينبغي أن يتضمن هذا النظام أيضا أحكاما ملائمة بشأن انشاء سجلات وطنية خاصة (وربما أيضا انشاء سجل دولي) بشأن الأجسام الفضائية الجوية .

ألمانيا

نظرا للصياغة الدقيقة للاتفاقية المتعلقة بالتسجيل ، لا يساورنا أي شك في امكانية تطبيق هذه الاتفاقية .

العراق

أجل ، شريطة أن يطلق الجسم الى الفضاء الخارجي .

المكسيك

أجل ، هذا ممكن وضروري ، حيث إن هذه الأجسام سوف تعمل بانتظام في المستقبل بوصفها أجساما فضائية وجوية .

باكستان

ينبغي التمييز بين الأجسام الفضائية الجوية والمركبات الجوية ، كما سبق أن أبين في الإجابة على السؤال ٢ . فالمادة ٢ من اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي [قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (د-٢٩) المؤرخ ١٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤] تعرف تعبير "الجسم الفضائي" بأنه يشمل الأجزاء المكونة لجسم فضائي فضلا عن مركبة اطلاقه وأجزائها . لذلك ، ينبغي أن تنطبق مواد تلك الاتفاقية على كل الأجسام الفضائية الجوية المطلقة في الفضاء الخارجي .

الفلبين

ينبغي معاملة الأجسام الفضائية الجوية على أنها من فصيلة مختلفة ، ومن ثم فانه ينبغي أن توكل مسألة التسجيل الى هيئة مختلفة .

اجابات عامة

ايطاليا

لقد درست الحكومة الايطالية الاستبيان بعناية ، وهو يشير مسائل قانونية يصعب حلها بسبب الآثار المعقدة المنبثقة منها ، لذلك من الضروري انعام النظر في الاستبيان من مختلف جوانبه .

وتعرب الحكومة الايطالية عن شكرها للفرصة المتاحة والتي تشارك فيها ، من أجل دراسة المسألة في "منتدى" ملائم بهدف ادماج القوانين الدولية الراهنة . لكنها ترى أن المشكلة المثارة حاليا لا يجب أن تعيد اثاره المسألة التي هي موضع جدال والمتعلقة برسم حدود الفضاء الجوي والفضاء الخارجي ولا ينبغي أن تتأثر بتلك المسألة .

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية

تسلم حكومة المملكة المتحدة بأهمية هذه المسألة وبالآثار التي يمكن أن تترتب في المستقبل على النظر في المسائل القانونية في هذا المجال المتعلق بالأجسام الفضائية الجوية ، لكنها تأسف على عدم تمكنها من تقديم اجابة متفق عليها على الاستبيان في الوقت الراهن . وستظل هذه المسألة قيد الاستعراض وستقدم الى لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية اجابة في الوقت المناسب .

الحواشي

(١) انظر الوثائق الرسمية للجمعية العامة ، الدورة الخمسون ، الملحق رقم ٢٠ (A/50/20) ، الفقرة ١١٧ .

(٢) Benkö, Marletta/Gebhard, Jürgen, Delimitation of Outer Space and Outer Space Activities Including Problems to the Free ("Innocent") Passage of Space Craft Through Foreign Air Space for the Purpose of Reaching Orbit and Returning to Earth, in Benkö/Schrogl (editors), International Space Law in the Making: Current Issues in the United Nations Committee for the Peaceful Uses of Outer Space, p. 123. Forum for Air and Space Law, Editions Frontières, Gif Sur Yvette.

(٣) Dudar, E. N. Flight Dynamics Analysis of Aerospace System with Subsonic Carrier Plane. Russian/Ukrainian/German Symposium on Space Transportation and Propulsion. . DGLR Bericht, 26-28 May 1993
