

Distr.: General  
13 January 2003  
Arabic  
Original: English/French/Spanish

الجمعية العامة



لجنة استخدام الفضاء الخارجي  
في الأغراض السلمية

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

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٣	٤-١	أولاً- مقدمة .....
٤		ثانياً- الردود الواردة من الدول الأعضاء .....
٤		التعليقات الاستهلالية .....
٥		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؟ .....
٨		السؤال ٢- هل تختلف القواعد الواجب تطبيقها على تخليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي؟ .....
١١		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 قواعد وحيدة أو موحدة لتلك الأجسام؟ .....
١٤		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 تخليق مركبة فضائية جوية تبعاً للجهة التي تقصدها تلك المركبة؟ .....



## الصفحة

- السؤال ٥ - هل يميز بين مرحلتى الاقلاع والمهبوط تمييزا خاصا في نظام للأجسام الجوية الفضائية على اعتبار اختلاف درجة التنظيم عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي والعودة إلى ذلك المدار بعد ذلك؟ ..... ١٧
- السؤال ٦ - هل تسري قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لإحدى الدول أثناء مروره بالفضاء الجوي لدولة أخرى؟ ..... ١٩
- 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؟ ..... ٢٢
- 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؟ ..... ٢٤
- السؤال ٩ - هل تسري القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية؟ ..... ٢٧
- السؤال ١٠ - ما هي الاختلافات بين القواعد القانونية للفضاء الجوي والقواعد القانونية للفضاء الخارجي؟ ..... ٢٩

## أولاً - مقدمة

١ - اتفقت لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، في دورتها الثامنة والثلاثين، على أن الغرض من الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية، الذي وضع في صيغته النهائية في الدورة الرابعة والثلاثين للجنة الفرعية القانونية، هو استطلاع الآراء الأولية للدول الأعضاء في اللجنة بشأن مسائل شتى متعلقة بالأجسام الفضائية الجوية. واتفقت اللجنة أيضا على أن الردود على الاستبيان يمكن أن توفر أساسا تستند اليه اللجنة الفرعية القانونية في البت في كيفية مواصلة نظرها في بند جدول الأعمال. واتفقت اللجنة كذلك على أنه ينبغي دعوة الدول الأعضاء في اللجنة إلى ابداء آرائها بشأن تلك المسائل.<sup>(١)</sup>

٢ - وترد في الوثيقة A/AC.105/635 وإضافاتها Add.1-6 المعلومات الواردة من الدول الأعضاء حتى ٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٢.

٣ - وأقرت اللجنة الفرعية القانونية، في دورتها الحادية والأربعين، تقرير الفريق العامل المعني بالبند ٦ (أ) من جدول الأعمال، "الأمور المتعلقة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده". وقد نقح الفريق العامل الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية، واتفق على تعديل السؤالين ٧ و ٨ وإضافة سؤال بالرقم ١٠. كما اتفق الفريق العامل على أن يعمم الاستبيان، بصيغته المعدلة، على الدول الأعضاء في الأمم المتحدة A/AC.105/787، المرفق الثاني، الفقرات ٨ و ١٠ و ١١).

٤ - وقد أعدت الأمانة هذه الوثيقة استنادا إلى الردود الواردة من الدول الأعضاء حتى ٨ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٣ على الاستبيان بصيغته المعدلة، أي الردود الواردة من اكوادور وتركيا والجزائر والجمهورية التشيكية وجنوب افريقيا والسلفادور وكوستاريكا والمغرب والمكسيك.

## ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء\*

## التعليقات الاستهلالية

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

كان وفد الجمهورية التشيكية من أوائل الوفود إلى لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، التي قدمت رداً على الصيغة الأصلية للاستبيان. ويرد النص الكامل لذلك الرد في مذكرة الأمانة المؤرخة ١٥ شباط/فبراير ١٩٩٦ (A/AC.105/635). ومنذ لم تتغير آراء الجمهورية التشيكية كثيراً. ولذلك تقرر، للرد على الصيغة الحالية للاستبيان، تقديم صيغة موجزة لآراء الجمهورية التشيكية، بعد تنقيحها وإكمالها رداً على السؤال الجديد رقم ١٠.

## جنوب افريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

١- يبدو أنه لا يوجد في تشريعات جنوب افريقيا ولا في معاهدات الفضاء تعريف للمصطلح "جسم فضائي جوي". وهذا المصطلح منحاز إلى حمل معنى جسم يناسب كلا من الفضاء الخارجي والفضاء الجوي. ويعرف 'قاموس أوكسفورد الموجز' عبارة الفضاء الخارجي بأنها اسم يعني "الغلاف الجوي للأرض والفضاء الخارجي"، وثانياً "تكنولوجيا الطيران في هذه المنطقة". وفي غياب تعريف قانوني للجسم الفضائي الجوي فإن هذا المعنى الضمني، الناشئ عن التعريف المعجمي، سينحى إلى جعل جميع الاجابات تنحاز إلى اعتبار الجسم الفضائي الجوي قادراً على أن يوجد في كل من الفضاء الجوي والفضاء الخارجي.

٢- ويعرّف قانون شؤون الفضاء في جنوب افريقيا لعام ١٩٩٣ "الفضاء الخارجي" بأنه يعني "الفضاء الذي فوق سطح الأرض من ارتفاع يكون من المعتاد فيه العمل كجسم في مدار حول الأرض". وتعرف "الأنشطة الفضائية" في نفس القانون بأنها تعني "الأنشطة التي تسهم اسهاماً مباشراً في اطلاق مركبات الفضاء وتشغيل تلك المركبات في الفضاء

\* الردود مستنسخة في الشكل الذي وردت فيه.

الخارجي". وتعرف "الأنشطة المتصلة بالفضاء" بأنها تعني "جميع الأنشطة التي تدعم الأنشطة الفضائية أو تشاركها في تكنولوجيات متبادلة".

٣- وقانون الجو في جنوب افريقيا ينظمه قانون الطيران رقم ٧٤ لعام ١٩٦٢، الذي يعرف الطائرة بأنها "أي ماكينة تستطيع أن تستمد الدعم في الغلاف الجوي من ردود فعل الهواء عدا ردود فعل الهواء ضد سطح الأرض".

٤- وهناك مناقشة جارية حول تعريف الفضاء الخارجي. وهناك أيضا دول تعتقد أنه ينبغي أن يكون لها، إلى درجة ما على الأقل، حق سيادي على كل من الفضاء الجوي والفضاء الخارجي فوق أراضيها. وادراكا للمشاكل التعريفية المذكورة أعلاه ومواقف بعض الدول بشأن الحقوق السيادية في الفضاء، يجب أن يقال ان الاجابات على الأسئلة المطروحة مقدمة من وجهة نظر قانونية بحتة ولم تضع في الاعتبار أي ظلال سياسية.

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؟

#### الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

المركبة الفضائية الجوية هي، بحكم تعريفها، مركبة يقصد منها أساسا إيصال حمولة (مركبة فضائية أو صاروخ سير أو مركبة اطلاق أو صاروخ بالستي أو مكوك). ونتيجة لذلك لا يمكن تعريف الجسم الفضائي الجوي بأنه جسم قادر على استخدام خواصه الأيرودينامية للبقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة، لأن مركبة الاطلاق ليست لديها هذه الخواص الأيرودينامية.

#### كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

المشكلة هي أنه توجد اليوم أجسام قادرة على الانتقال عبر الفضاء الجوي وكذلك عبر الفضاء الخارجي.

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

يمكن، للأغراض العملية، قبول التعريف المقترح. ولكن ينبغي مواصلة النظر فيه مستقبلاً، من حيث ان مصطلح "جسم فضائي جوي" ينبغي أن يشمل أنواعاً مختلفة من المركبات، الفضائية الجوية، بعضها يعمل بالفعل أو جُرب على الأقل، وبعضها الآخر لا يزال في طور التصميم أو التخطيط أو، على الأكثر، في مرحلة تجريبية.

### اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

١ - في السؤال ١، ينبغي أن يستعاض، في الصيغة الاسبانية، عن عبارة "espacial" بعبارة "aeroespacial".

٢ - وفي التعريف، يمكن أن يساء تفسير عبارة "البقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة"، لأنها يمكن أن تفهم على أنها تعني أن الجسم الفضائي الجوي يستطيع أن يبقى في الفضاء الجوي في حالة سكون ظاهري. ويقترح أن يستعاض عن تلك العبارة بعبارة "التحرك في الفضاء الجوي".

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

تعتبر السلفادور أن من الضروري اجراء تمييز في هذا التعريف، لأن أي جسم في الفضاء، مثل النيزك، يمكن أيضاً أن يعتبر جسماً فضائياً. ولذلك يمكن استخدام التعريف التالي:

"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 مجدداً في الغلاف الجوي للأرض."

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

يشكّل التعريف المقترح في الاستبيان نقطة بداية طيبة لمناقشة الموضوع. غير أنه ينبغي جعل التعريف أدق بادراج اشارة إلى الغرض العام للأجسام الفضائية الجوية أو نوع النشاط الذي تقوم به عادة. وبالمثل، ينبغي أن يكون نطاق عبارة "لفترة زمنية معينة"، التي يمكن أن يتضح أنها مبهمّة، أكثر تحديداً.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

التعريف المقترح لمصطلح "جسم فضائي جوي" يستحق النظر، ولكن يجب تقديم معلومات اضافية عن خصائص الجسم الفضائي الجوي بغية اعطاء تلك الأجسام تعريفا قانونيا متوافقا مع القانون الدولي للفضاء. وعلاوة على ذلك فان استخدام مصطلح "جسم فضائي جوي" يمكن أن يسبب التباسا مع مصطلحات أخرى يكثر استخدامها، مثل مصطلحات "طائرة" أو "مركبة فضاء" أو "جسم فضائي". واذا استخدم مصطلح "جسم فضائي جوي" فينبغي أن يعرف تعريفا ملائما من حيث العلاقة بمصطلحات أخرى مستخدمة في الصكوك القانونية الدولية.

## جنوب افريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

نعم يلزم تعريف للجسم الفضائي الجوي، لأنه غير معرّف في المعاهدات. وهذا التعريف يعبر فعلا عن قدرات الجسم الفضائي الجوي التكنولوجية التي تمكنه من البقاء في الفضاء الجوي والانتقال عبر الفضاء الخارجي. غير أن التعريف لا يلقي أي ضوء على وظيفة الجسم الفضائي، سوى تحديد قدرته المزدوجة. وينبغي أن يشمل التعريف أيضا غرض البعثة.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

التعريف المقترح مقبول فيما يتعلق بالأجسام القادرة على الانتقال عبر الفضاء الخارجي والحركة عبر الفضاء الجوي. ومع ذلك ينبغي دراسة الجوانب التقنية للمسألة مسبقاً، لأن بعض "الأجسام الفضائية الجوية" لا يزال في طور التصميم والتخطيط.

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؟

## الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

تختلف القواعد المطبقة على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أم الفضاء الخارجي، على النحو التالي: الفضاء الجوي هوائي (استخدام الهواء للاحتراق: طائرة تعمل بالدرس النفاثي)؛ والفضاء الخارجي لاهوائي (يحمل الأوكسيجين على متن المركبة: صاروخ)، وبالتالي تختلف القواعد المطبقة على الحالتين.

## كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

الأفضل، بدلاً من صوغ قواعد يكون فيها الموضوع الخاضع للتنظيم مرتبطاً بتحليق الجسم أو بالمكان الذي ينتقل فيه، أن ينظر في الجسم في حد ذاته من حيث غرضه ووظيفته.

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

إذا كانت عبارة "موجوداً" تعني تحليق المركبة الحقيقي في الفضاء الجوي استناداً إلى مبادئ وتكنولوجيا الملاحة الجوية، من ناحية، وحركة انتقال الجسم إلى المدار وفيه ومنه استناداً إلى مبادئ وتكنولوجيا الملاحة الفضائية، من الناحية الأخرى، فينبغي أن تكون الاجابة على هذا السؤال بالاجاب. غير أن هذه الاجابة تتوقف على مواصلة بحث الموضوع



مع مراعاة الأغراض التي يخدمها كل جسم فضائي جوي على حدة (انظر الرد على السؤالين ٣ و ٤ أدناه).

### اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

١- ينبغي، للرد على هذا السؤال، أن يذكر أن الجسم الفضائي الجوي يعمل كجسم فضائي أثناء اطلاقه ووجوده في المدار، بينما يعمل كطائرة أثناء عودته إلى الغلاف الجوي وهبوطه. وهذا يعني أنه بحكم معالمة التصميمية ووظيفته قادر على العمل في كل من الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. ولكن بالنظر إلى أن الفضاء الخارجي هو المدى الأقصى لعمل ذلك الجسم فيجب أن يفترض أن مقصده النهائي يوجد دائما في الفضاء الخارجي؛ وإذا تبين أن مقصده النهائي يوجد في الفضاء الجوي فمن شأن ذلك أن يخالف الغرض الذي صمم الجسم وبني من أجله، لأنه سيعمل كطائرة لا يكون هناك مسوغ لمعاملتها معاملة مختلفة وسيتعين أن يكون تخليقها خاضعا لقانون الجو.

٢- وبما أن مقصد الجسم الفضائي الجوي هو مكان في الفضاء الخارجي فان حركته عبر الفضاء الجوي هي مجرد رحلة اضطرارية يمكن تشبيهها بمرور جسم فضائي مرورا بريثا عبر الفضاء الجوي لدولة غير الدولة المطلقة، ويجب تنظيم تلك الحركة تنظيما لائقا. لذلك ينبغي أن تطبق قواعد قانونية موحدة على حركة الجسم الفضائي الجوي، وهي القواعد المطبقة على الفضاء الخارجي.

٣- وفي ذلك الصدد، يجدر بالذكر أن هناك فجوة خطيرة في كل من قانون الفضاء وقانون الجو، بسبب عدم تعيين حدود الفضاء الجوي.

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

وفقا لمختلف المعاهدات الدولية السارية بشأن هذا الموضوع، تعتبر السلفادور أن القواعد المطبقة على تخليق الأجسام الفضائية الجوية تختلف بالفعل تبعاً لما إذا كان الجسم موجودا في الفضاء الجوي أم الفضاء الخارجي، لأن الفضاء الجوي يخضع لسيادة الدول، وتحكم سيادة الدول الأنشطة المتعلقة بالعبور الجوي والمسؤولية عن الضرر الذي يقع على دول ثالثة على سطح الأرض. أما الفضاء الجوي، من الناحية الأخرى، فقد أُعلن تراثا

مشتركا للبشرية، متاحا للدول لاستكشافه واستخدامه بحرية، وغير قابل للتملك عن طريق دعاوى السيادة أو بواسطة الاستخدام أو الاحتلال أو بأي طريقة أخرى؛ وينطبق الشيء نفسه على القمر والأجرام السماوية الأخرى.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

نظرا لأن الغرض الرئيسي للأجسام الفضائية الجوية هو القيام بأنشطة في الفضاء الخارجي، ينبغي كقاعدة عامة، أن تطبق عليها أحكام قانون الفضاء. غير أن هذا لا يعني أن حركتها عبر الفضاء الجوي لا ينبغي أن تمثل، في ظروف معينة، لقانون الجو. وترى المكسيك أن حركة الجسم الفضائي الجوي عبر الفضاء الجوي لدولة ينبغي أن تخضع لأحكام معينة من أحكام قانون الجو، ولا سيما الأحكام المتعلقة بالإذن بالمرور، ووجوب أن يكون ذلك المرور بريئا، ومراعاة قواعد حركة المرور الجوي عند اللزوم.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

- ١ - إذا كان المقصود من "الجسم الفضائي الجوي" هو استكشاف الفضاء الخارجي واستخدام ذلك الجسم فيه، فمن المنطقي تماما أن تطبق عليه قواعد قانون الفضاء السارية، وخصوصا فيما يتعلق بالمسؤولية في حالة وقوع ضرر.
- ٢ - ومن ناحية أخرى، إذا كان "الجسم الفضائي الجوي" ينطوي على استخدامات تتعلق بحركة المرور الجوي فيمكن النظر في تطبيق القانون الدولي لحركة المرور الجوي.
- ٣ - ويمكن أن تسبب هذه الازدواجية في الاستخدام أوجه غموض وأن تنشأ عنها نزاعات فيما يتعلق بتطبيق الصكوك القانونية في حالة وقوع حادث.

## جنوب افريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

لا. فالإطلاق يظل نشاطا فضائيا، ولذلك تحكمه نفس القواعد. والفضاء الجوي هو وسط انتقالي يتحرك عبره الجسم الفضائي الجوي.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

١ - يختلف النظام القانوني الواجب تطبيقه على تحليق الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أم في الفضاء الخارجي. وينطبق قانون الجو في الحالة الأولى بينما تخضع الحالة الأخيرة لقانون الفضاء.

٢ - غير أنه، مراعاة للخواص التقنية للأجسام الفضائية الجوية، القدرة على التحرك عبر الفضاء الجوي وعلى الانتقال عبر الفضاء الخارجي، والتطورات التقنية التي تحققت والتي لم تنجز بعد، يجب النظر في وضع قواعد قانونية جديدة بذلك الصدد.

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 قواعد وحيدة أو موحدة لتلك الأجسام؟

الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

نعم؛ فبالنظر أساساً إلى الخصائص الوظيفية لكل من البعثات المكرسة، لا يمكن وضع قواعد موحدة لتلك الأجسام.

كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

نعم، ينبغي استحداث قواعد موحدة لهذا النوع من الأجسام ولتحديد المسؤولية في حالة تسبب ضرر لأطراف ثالثة.

الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

١ - ما لم توضع قواعد خاصة وحيدة للأجسام الفضائية الجوية فإن تلك الأجسام، إذا كانت قابلة للاستخدام للغرضين، ستواجه حقاً نوعين مختلفين من القواعد القانونية يتعلقان

بفئتي النشاط الذي يجري في الفضاء المحيط بالأرض. وحاليا يختلف القانون الذي يحكم الملاحة الجوية والقانون الذي يحكم الملاحة الفضائية اختلافا كبيرا، من حيث مبادئهما الجوهرية ومن حيث قواعدهما الموحدة.

٢- بيد أنه من الممكن أن تعتبر بعض أنواع الأجسام الفضائية الجوية، في الممارسة، طائرات، حتى اذا كانت تؤدي أجزاء من تحليقاتها في الفضاء الخارجي، وأن تعتبر أنواع أخرى من الأجسام الفضائية الجوية أجساما فضائية من حيث الجوهر، لأنها لا تستخدم بعض العناصر الايرودينامية الا لغرض الاقلاع من الأرض والهبوط عليها.

٣- وفي المرحلة الراهنة لتطور الأجسام الفضائية الجوية، تبدو امكانية تصميم وارساء قواعد قانونية وحيدة تحكم أنشطة جميع الأجسام المماثلة امكانية بعيدة إلى حد ما، على الرغم من أن ذلك الحل سيكون ملائما في الأجل البعيد.

### اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

مراعاة لكون الغرض من الجسم الفضائي الجوي هو الدخول في الفضاء الخارجي، ودون اعتبار للقدرة الوظيفية التي تتيح له أن يعمل كطائرة في مراحل معينة من مراحل حركته، ينبغي تطبيق قواعد وحيدة على جميع تلك الأجسام.

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

لا توجد اجراءات دولية خاصة منطبقة على الأجسام الفضائية الجوية فيما يتعلق بخصائصها التقنية والوظيفية، ولكن ينبغي رغم ذلك أن يكون بالوسع ارساء قواعد قانونية موحدة لتعريف الأجسام الفضائية الجوية وتحديد وضعيتها القانونية، دون مخالفة قانون الجو والفضاء الحالي. ومع تطوير أنواع جديدة من المركبات، يمكن تعديل الصك بغية عدم اغفال أي جسم فضائي جوي.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

١- بما أن استخدام الأجسام الفضائية الجوية ليس متطورا تطورا كبيرا، فلا توجد حتى الآن أي اجراءات خاصة لتنظيمها تنظيمًا قانونيًا. ولم تكن تلك الاجراءات ضرورية حتى الآن. ولكن، على ضوء تطورات الأجسام الفضائية الجوية وازدياد استخدامها في المستقبل، تعتبر المكسيك أنه سيكون من الملائم وضع قواعد قانونية تراعي تنوع الخصائص الوظيفية لتلك الأجسام، وخواصها الأيرودينامية، والتكنولوجيا الفضائية المستعملة. وينبغي أن يكون الهدف هو وضع تصنيف خاص يتعلق بقانون الجو وقانون الفضاء كذلك.

٢- ولدى وضع قواعد خاصة تطبق على الأجسام الفضائية الجوية، ينبغي أن تراعى الظروف القائمة، ولكن ينبغي أن تراعى أيضا آفاق التطور في المستقبل، لكي لا تصبح غير كافية أو معوّقة.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

لا توجد اجراءات دولية خاصة تحكم الأجسام الفضائية الجوية، لأن استخدام هذا النوع من المركبات محدود. بيد أنه ينبغي وضع قواعد وحيدة تطبق على الأجسام الفضائية الجوية، استنادا إلى المعاهدات القائمة، مثل اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية لعام ١٩٧٢ (قرار الجمعية العامة ٢٧٧٧ (د-٢٦)، المرفق، "اتفاقية المسؤولية").

## جنوب افريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

بما أن المعاهدات، وقانون شؤون الفضاء في جنوب افريقيا، لا يذكر أي منها الجسم الفضائي الجوي ولا يعرفه، فإن جنوب افريقيا ليس لها علم بأي اجراءات خاصة مطبقة على الأجسام الفضائية الجوية. والى أن تعرف الأجسام الفضائية الجوية تعريفا واضحا تبعا لقدراتها التقنية وعملها، لا يمكن أن يقال على سبيل اليقين ما إذا كان ينبغي تطبيق قواعد قانونية منفصلة بالنسبة لها.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

لا توجد في الوقت الراهن اجراءات خاصة تراعي الخواص الأيرودينامية وتنوع الخصائص الوظيفية والمعالـم التصميمية للأجسام الفضائية الجوية. والسبب في أنه لم يرتأى أن من الضروري وضع تلك الاجراءات التقنية هو أن عدة دول ومنظمات تملك القدرة التقنية على اطلاق جسم فضائي جوي ولم تنشأ حتى الآن مشاكل من عدم وجود قواعد. ومن الناحية الأخرى فمع ازدياد الاهتمام بالأجسام الفضائية الجوية، وكذلك تزايد الأنشطة التي تجري في ذلك الميدان، تزداد أيضا الحاجة إلى وضع اجراءات تراعي المعالـم الخاصة للأجسام الفضائية.

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؟

## الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

يجري بحث هذا الموضوع

## كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

ينبغي وضع قواعد موحدة وحيدة فقط للرحلة كلها، مع تحديد العواقب بوضوح ومع مراعاة غرض الجسم ومقصده النهائي، بدلا من جعل النقطة المرجعية هي الفضاء المادي الذي ينتقل الجسم عبره.

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

يمكن الرد بالايجاب على الجزء الأول من هذا السؤال، فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية التي ستكون قادرة على خدمة الغرضين، أي غرض الملاحة الجوية وغرض الملاحة الفضائية. غير أن المركبات الفضائية الجوية التي تخدم غرض النقل الجوي يمكن أن تظل تعتبر، من حيث الجوهر، طائرات، حتى وان حُلقت لمدة معينة في الفضاء الخارجي، وعلى عكس ذلك فإن الأجسام الفضائية الجوية التي تحلق عبر الفضاء الجوي لغرض صعودها أو هبوطها من الفضاء الخارجي يمكن أن تعتبر مركبات فضائية (كما في حالة مكوك الفضاء الحالي). غير أنه حتى تلك الأجسام يتعين أن تراعى بعض مبادئ وقواعد القانون الآخر، اذا تحركت في جزء من الفضاء غير مكان مقصدها النهائي.

## اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

لأسباب المبينة أعلاه، تعتبر اكوادور أنه ينبغي أن تسود القواعد القانونية الوحيدة لقانون الفضاء.

## السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

استنادا إلى القانون الدولي القائم، يمكن أن يكون المبدأ العام هو أن الأجسام الفضائية الجوية التي تنتقل عبر الفضاء الجوي تعتبر طائرات وأنها، عندما تنتقل عبر الفضاء الخارجي، تعتبر مركبات فضائية. غير أنه، على ضوء أوجه التقدم التكنولوجي والطائفة الواسعة من الأجسام التي يمكن أن يشملها مفهوم "الجسم الفضائي الجوي"، سيكون من المستصوب اجراء تحليل لامكانية استحداث قواعد قانونية خاصة.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

كما ورد في الاجابة على السؤال ٢، ينبغي أن تخضع الأجسام الفضائية الجوية لقانون الفضاء عموماً، ولأحكام معينة من قانون الجو عندما تتحرك عبر الفضاء الجوي. ويمكن أن يسبب وضع تمييز على أساس مكان الرحلة أو مقصدها ارباكا وأن ينشئ صعوبات في التنفيذ العملي.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

كما ورد في الردود على الأسئلة السابقة، يجب أن يسود قانون الفضاء فيما يتعلق برحلة الجسم الفضائي خلال جميع مراحل حركته، أي من وقت انطلاق الجسم (من الأرض أو من منصة) إلى أن يصل إلى مقصده (الدخول في المدار أو الهبوط). ويمكن أن يطبق قانون الجو اذا استخدم الجسم المعني في الفضاء الجوي لدولة أخرى. غير أن مثل هذه القواعد المزدوجة يمكن أن تسبب ارباكا.

## جنوب افريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

ينبغي أن تكون القواعد القانونية المطبقة على الجسم الفضائي الجوي متوقفة على وظيفة الجسم الفضائي الجوي ومقصده النهائي.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

بما أن الأجسام الفضائية الجوية قادرة على الحركة عبر الفضاء الجوي والانتقال عبر الفضاء الخارجي، وهما محيطان يختلفان اختلافاً مادياً، فيتعين أن تكون تلك الأجسام خاضعة لقواعد المحيط الذي توجد فيه. وتحكم قواعد الفضاء الدولية الراهنة أنشطة الأجسام الفضائية عندما تنتقل عبر الفضاء الخارجي، بينما لا توجد قواعد تنطبق على حركة تلك الأجسام



عبر الفضاء الجوي. ويجب أن ينظر في هذه المسألة في إطار مفهوم "الفضاء الجوي"، ويجب تطبيق قواعد الطيران الوطنية والدولية مع قواعد الفضاء.

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 إلى ذلك المدار بعد ذلك؟

الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

يجب التمييز بين مرحلتي الاقلاع والهبوط والمرحلة التي تمتد من الدخول إلى الفضاء الجوي من المدار وحتى العودة إلى المدار.

كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

النظام المطبق في كوستاريكا فيما يتعلق بتنظيم الأنشطة التي تجري في الفضاء الجوي هو، عمليا، اتفاقية الطيران المدني الدولي.<sup>(١)</sup> ولا يوجد نظام مطبق على الأجسام الفضائية الجوية.

الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

إذا فهمنا هذا السؤال فهما صحيحا فان المركبة الفضائية الجوية التي تستخدم أغراض الملاحظة الفضائية (مثل مكوك الفضاء الحالي) لا تتطلب درجة مختلفة من التنظيم لمرحلتي اقلاعها وهبوطها، شريطة أن تراعى، بحسب الاقتضاء، مبادئ قانون الجو وقواعده، لأجل تفادي مخالفات السلامة الجوية. غير أن الجسم الفضائي الجوي الذي سيكون قادرا على خدمة الغرضين، أي التحليق كطائرة في الفضاء الجوي والحركة كمركبة فضائية في الفضاء الخارجي، ينبغي أن يعمل وفقا لقانون الجو أو قانون الفضاء في الجزء المعني من هذين الجزأين

(1) الأمم المتحدة، سلسلة المعاهدات، المجلد ١٥، الرقم ١٠٢.

من الفضاء. وينبغي أن يوضع مستقبلا، في اطار تنظيم عام لحركة المرور الفضائي، تنظيم لمرحلي اقلاع تلك الأجسام وهبوطها، الذي يمكن أن يكون تنظيما مختلفا لأي من هاتين المناورتين بسبب اختلاف الأداء فيهما.

### اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

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

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

لمرحلي اقلاع المركبات الفضائية الجوية وهبوطها خصائص متميزة، لأسباب تقنية، وتحديدًا فيما يتعلق بمنصات الاطلاق وبالذخول في المدارات أو الخروج منها. ولذلك يمكن تحديد القواعد الواجب تطبيقها على الدول الثالثة والجوانب الأمنية بالاشارة إلى المركبات الفضائية الجوية وما على الدولة التي تمتلك المركبة الفضائية الجوية من مسؤوليات في حالة وقوع حادثة.

### المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

حيثما أمكن لجسم فضائي جوي التحليق في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة، كان هناك ما يبرر اعتماد درجة مختلفة من القواعد المنظمة وان كانت القواعد العامة لقانون الفضاء هي التي تنظم الجزء الأكبر من تحليق هذا الجسم.

### المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

بما أن الاقلاع والهبوط هما مرحلتان مختلفتان، فمن الواضح أنه ينبغي ادراج اجراءات قانونية خاصة بالأجسام الفضائية الجوية. وينطبق ذلك، بصفة خاصة على مرحلة الهبوط التي

تسبب الضرر في بعض الأحيان لأسباب مختلفة، خصوصا إذا احتاز الجسم الفضائي الجوي أثناء الهبوط الفضاء الجوي لدولة غير الدولة المسؤولة عنه. أما خلال مرحلة الاقلاع، فان دولة الاطلاق هي الدولة المعنية بالأمر وفقا للتعريف الحالي.

### جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

لم ترد اجابة عن السؤال.

### تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

فيما يخص القواعد القانونية الواجب تطبيقها، تشير تركيا إلى الاجابة عن السؤال السابق. اذ ان مرحلي الاقلاع والهبوط في حالة الأجسام الفضائية الجوية هما مرحلتان على جانب كبير من الأهمية بالنسبة للقواعد المطبقة على الأنشطة المنفذة في الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. ويجب اعطاء تعريف تفصيلي لكافة جوانب أداء الأجسام الفضائية الجوية المتعلقة بمرحلي الاقلاع والهبوط (كالعودة إلى جو الأرض ومغادرة الفضاء الجوي والمرور عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى، الخ). كما يلزم وضع القواعد المنظمة لهذه الجوانب. وعلاوة على ذلك فانه يجب توضيح ما هي وحدات الحركة الجوية التي سيتم الاستعانة بها خلال مرحلة الاطلاق وكيف سيتم ترتيب تنسيق عنصري الوقت والممرات مع حركة المرور المدنية.

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

### الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

تسري قواعد قانون الجو الوطني والدولي على الأجسام التي تدخل الفضاء الجوي لدولة أخرى.

## كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

ترى كوستاريكا أن النهج الأفضل يستند إلى احترام الفضاء الجوي لكل دولة، لكي يصبح من المناسب في هذه الحالة تطبيق قانون الجو الوطني.

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

لا تسري أحكام قانون الجو الوطني والدولي تماما الا على الأجسام الفضائية الجوية القادرة على خدمة أغراض الملاحة الجوية. فهي لا تسري على المركبات الفضائية الجوية التي تعتبر في الأساس أجساما فضائية. غير أنه يتعين حتى على الأجسام الفضائية الجوية المستخرجة لخدمة أغراض الملاحة الفلكية أن تراعي بعض القواعد الواردة في قانون الجو، ولا سيما مبدأ السيادة الكاملة والحصريّة على الفضاء الجوي لدولة أخرى أثناء المرور خلاله.

## اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

كلا. إذ انه من المستصوب أن ينظم قانون الفضاء المرور البريء للأجسام الفضائية الجوية مع ابرام اتفاقات دولية لمعالجة الحالات الطارئة التي تضطر فيها الأجسام الفضائية الجوية إلى الهبوط في أراضي دولة غير دولة الاطلاق أو المرور فوقها أو دخولها أو مغادرتها.

## السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

نعم، لأنه من المناسب حاليا، مثلما ورد في الجواب على السؤال ٤، اعتبار الأجسام الفضائية الجوية المارة عبر الفضاء الجوي بمثابة طائرات واحضاعها بالتالي لقواعد قانون الجو الوطني والدولي.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

نعم، إذ انه وفقا للنهج الذي تعتمده المكسيك، فان بعض قواعد قانون الجو الوطني والدولي تسري على الجسم الفضائي الجوي المار عبر الفضاء الجوي. ومن الضروري، لتيسير تحديد ما هي القواعد السارية، أن يتم تحديد وقت وجود الجسم الفضائي الجوي في الفضاء الجوي ووقت وجوده في الفضاء الخارجي.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

إذا سُمح بأن يكون من الممكن تطبيق قواعد ازدواجية اعتمادا على مكان وجود الجسم الفضائي الجوي، فان قواعد قانون الجو الوطني أو الدولي يجب أن تطبق في الحالات التي يكون فيها الجسم الفضائي الجوي في الفضاء الجوي لدولة أخرى (انظر الجواب على السؤال ٤).

## جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

القواعد القابلة للتطبيق هي تلك المتعلقة بقانون الفضاء. غير أنه من الجائز أن تذكر دولة معينة مسارا معيناً أو نقطة هبوط معينة لجسم فضائي جوي داخل أراضيها.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

عند مرور جسم فضائي جوي تابع لاحدى الدول عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى فان قانون الجو الوطني للدولة الأخيرة هو الذي يسري. ولذلك فانه في حالة مرور جسم فضائي جوي عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى، يجب ابلاغ تلك الدولة مسبقا بمواقع الاطلاق ومسارات التحليق بصورة تفصيلية، كما يجب تنسيق عملية التحليق.

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؟

الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

هناك سابقة تتمثل بحالة محطة الفضاء الأمريكية سكاي لاب. ويجري حاليا استقصاء الجانب القانوني لهذه المسألة.

كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

لا توجد سوابق فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض. وإذا كانت هناك أي أحكام للقانون العرفي الدولي فيما يتعلق بهذا المرور، فإن كوستاريكا ليست على علم بها.

الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

من الناحية العملية، فإن هذا المرور قد يحدث ولكن لم تطرح أي احتجاجات بشأنه حتى الآن. غير أنه قد يحدث في بعض الحالات أن تقوم دولة اطلاق بالابلاغ عن هذا المرور مسبقا إلى الدولة أو الدول المتاخمة لها وتطلب اليها الاذن بالمرور. ولا يتوفر حتى الآن، في اطار مبادئ قانون الفضاء، دعم كاف للاستنتاج القائل بأن حق المرور لجسم فضائي صاعد أو نازل قد أصبح قاعدة عرفية للقانون الدولي.

اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

من الممكن اعتبار عودة مكوكات الفضاء التي حلقت عبر الفضاء الجوي لبلدان ثالثة إلى الأرض كسوابق فيما يتعلق بالمرور البريء.

## السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

ليس هناك سجل لأي سابقة من هذا النوع في حالة السلفادور. وترى السلفادور أنه ينبغي اعتماد التدابير ذات الصلة، بالاستناد إلى المعاهدات والاتفاقات السارية، في حالة وقوع حادث - وهذه امكانية موجودة دائما.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

بما أن النشاط الحالي نشاط محدود، لا يمكن افتراض أنه يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

يبدو أن هناك سابقة (تتمثل في حالة المكوك الروسي في عام ١٩٨٨)، غير أن عدم توفر معلومات يجعل من المتعذر تكوين فكرة واضحة عن الموضوع. ومع ذلك يجب اتخاذ تدابير تستند إلى المعاهدات والاتفاقيات القائمة في حالة وقوع أي حادث.

## جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

نعم، هناك أمثلة فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية: إذ ينبغي على الدولة المسؤولة عن الجسم الفضائي الجوي أن تبليغ الدول الأخرى بمروره. ولا تعلم جنوب أفريقيا بوجود أي قانون عرفي دولي فيما يخص مرور الأجسام الفضائية الجوية.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

هناك سوابق فيما يخص مرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض وتوجد ممارسات دولية فيما يخص توفير المعلومات ذات الصلة للدول التي ستحلّق هذه الأجسام فوق أراضيها. ومع ذلك فإن الممارسات الدولية المتعلقة بمرور الأجسام الفضائية الجوية الصاعدة أو النازلة لم تبرهن بما فيه الكفاية على كونها دليلاً على وجود ممارسة عامة مقبولة كقانون، وبالتالي فهي لا تشكل قانوناً عرفياً دولياً.

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؟

## الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

في رأي الجزائر، إن القواعد القانونية الوطنية لم تحدد بعد.

## كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

القانون الوطني الكوستاريكي لا ينظم هذا المرور، ولكن هناك قواعد دولية مختلفة تنظم المسائل المتعلقة باستخدام الفضاء الخارجي، من ضمنها ما يلي:

(أ) المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى (قرار الجمعية العامة ٢٢٢٢ (الدورة الحادية والعشرون) المرفق، "معاهدة الفضاء الخارجي")؛

(ب) الاتفاق الخاص بانقاذ الملاحين الفضائيين واعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (القرار ٢٣٤٥ (الدورة الثانية والعشرون)، المرفق "اتفاق الانقاذ")؛

(ج) اتفاقية المسؤولية.



## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

على الرغم من عدم وجود قواعد معينة تنظم مرور الأجسام الفضائية الجوية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض، فإنه من الجدير بالذكر أنه يتوجب مراعاة بعض مبادئ وقواعد قانون الجو على الأقل وأن بعض الأحكام العامة لقانون الفضاء الدولي، لا سيما تلك الواردة في معاهدة الفضاء الخارجي، تسري على كافة مراحل التحليق الفضائي بما في ذلك مرور الأجسام الفضائية الجوية عبر الغلاف الجوي للأرض.

### اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

- ١ - ليس لأكوادور أي معرفة بأي قواعد قانونية دولية أو اعلان بمبادئ في قانون الفضاء تسري على مرور الأجسام الفضائية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض. وقد أوصت أكوادور بصوغ قواعد كهذه في ردها على الاستبيان.
- ٢ - ولا توجد في قانون الجو المعمول به في أكوادور أي أحكام من هذا النوع.

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

ليس هناك أي قانون وطني ينظم مرور الأجسام الفضائية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض.

### المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

- ١ - ليس هناك أي قواعد قانونية في القانون الوطني المكسيكي تنظم، على وجه التحديد، مرور الأجسام الفضائية خلال الاقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض.
- ٢ - أما على الصعيد الدولي، فإن الغرض من القواعد المتعلقة بعودة الأجسام الفضائية إلى الغلاف الجوي للأرض هو تأمين عودة الأجسام الفضائية والأشخاص والممتلكات إلى

الأرض بسلام. ولذلك فإن الدول التي تتحكم بعودة الأجسام الفضائية إلى الأرض تراعي قواعد أساسية معينة لتفادي الأضرار أو الحوادث أو للإقلال منها، بما في ذلك إخطار الدول التي ستمر الأجسام المذكورة عبر أراضيها أو القيام، في حالة العودة إلى مناطق تقع خارج الولاية القضائية الوطنية، بإخطار الدول التي تنفذ أنشطة في هذه المناطق والمنظمات الدولية التي قد يهمها الأمر. وتؤدي هذه الاجراءات إلى فتح الباب أمام وضع قواعد دولية تطبق على عودة الأجسام الفضائية إلى الغلاف الجوي للأرض.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

ليس لدى المغرب أي قانون وطني للفضاء، غير أن القواعد والأحكام الواردة في الاتفاقيات والقانون العرفي الدولي الذي ينظم حق المرور في الفضاء الجوي لدولة أجنبية يجب أن تطبق حينما لزم الأمر.

## جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

في هذا الصدد، توفر المادتان السابعة والثامنة من معاهدة الفضاء الخارجي والمادة ٥ من اتفاق الانقاذ بعض المساعدة في الرد على هذا السؤال.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

بقدر تعلق الأمر بالمواد ذات الصلة من القانون التركي للطيران المدني، فإن الأجسام الفضائية التي تمر عبر الفضاء الجوي التركي تخضع لنفس القواعد السارية على الطائرات والأجسام الطائرة الأخرى. كما يجب أن تؤخذ في الاعتبار معاهدات الأمم المتحدة والمبادئ المتعلقة بمختلف جوانب هذه المسألة.

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

الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

تسري القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية (انظر الجواب على السؤال ١).

كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

ظلت الحال على هذا المنوال حتى الآن بالطبع، غير أن المشكلة هنا هي أن هناك في هذا المجال وفي غيره من المجالات المماثلة حقائق عملية وبحوثا علمية وتكنولوجية تتقدم بوتيرة أسرع بكثير من القواعد القانونية، مما يعني أن هناك حاجة للبحث عن طرق جديدة لتنظيم هذه المسائل.

الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

تسري القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي تماما على الأجسام الفضائية الحالية التي تعتبر من حيث الأساس أجساما فضائية. وينبغي أن يكون من الممكن تطبيقها أيضا على المركبات الفضائية الجوية المقبلة القادرة على خدمة أغراض الملاحاة الفلكية. أما المركبات الفضائية الجوية القادرة على خدمة أغراض الملاحاة الجوية والملاحاة الفلكية معا فينبغي اخضاعها لتسجيل مزدوج كطائرة وكمركبة فضائية، ما لم يتم وضع القواعد الوحيدة الوارد ذكرها في اطار السؤال ٣ بحيث تنص على اجراء مختلف. وينبغي أن تتضمن هذه القواعد أيضا أحكاما مناسبة بشأن إنشاء سجلات وطنية خاصة (وربما مسجل دولي خاص أيضا) لمثل هذه الأجسام الفضائية الجوية.

## اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

نعم، فإن أحكام اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (الدورة التاسعة والعشرون)، المرفق، "اتفاقية التسجيل") تعتبر قابلة للتطبيق تماما على الأجسام الفضائية الجوية.

## السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

في الوقت الحاضر، الجواب هو "نعم" نظرا لعدم وجود أي قواعد قانونية تحول دون ذلك. غير أنه ينبغي النظر في امكانية وضع قواعد قانونية خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، لا سيما على ضوء التطورات التكنولوجية في هذا الميدان.

## المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

نعم.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

بما أنه لا توجد قواعد خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، فإنه يجب احترام القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء، خصوصا وأن هذا التسجيل يعتبر حيويا عندما تنشأ مسائل تتعلق بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن هذه الأجسام.

## جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

نعم. فهذه القواعد موجودة، بين أمور أخرى، في اتفاقية التسجيل.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

يمكن تطبيق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على النحو المبين في اتفاقية التسجيل تطبيقاً تاماً على الأجسام الفضائية الجوية. غير أن هذه القواعد بحاجة إلى التعديل بما يتفق مع التطورات التكنولوجية.

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

## الجزائر

[الأصل: بالفرنسية]

إن الأبحاث الجارية في هذا الشأن.

## كوستاريكا

[الأصل: بالاسبانية]

١ - الاختلاف بين القواعد القانونية للحالتين ناشئ عن الأسس التي يستند إليها كل من الحالتين، وهي أن القواعد التي تنظم الفضاء الجوي تستند إلى سيادة الدول فرادى على فضائها الجوي، وفقاً لما أرسته المادة ١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ ("اتفاقية شيكاغو") التي ورد فيها ما يلي:

"السيادة"

"تعترف الدول المتعاقدة أن لكل دولة السيادة الكاملة والحصريّة على الفضاء الجوي لأقليمها."

٢ - أما الأساس الذي يستند إليه قانون الفضاء، فإنه يكمن في مبادئ حرية إجراء الأبحاث في الفضاء الخارجي وعدم جعل الأجرام السماوية حكراً لجهة خاصة.

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

تتعلق الاختلافات الرئيسية بين القواعد القانونية للفضاء الجوي والقواعد القانونية للفضاء الخارجي بما يلي:

(أ) تستند مشروعية تحليق الطائرات إلى مبدأ الاذن الذي تمنحه دولة أجنبية لتحليق الطائرات عبر مجالها الجوي، في حين أن حركة الجسم الفضائي تستند إلى مبدأ حرية الأنشطة في الفضاء الخارجي ونتائجها؛

(ب) يرسي تسجيل الطائرات المنصوص عليه في اتفاقية شيكاغو - بقدر تعلق الأمر بالطائرات المدنية - وتسجيل الأجسام الفضائية المنصوص عليه في اتفاقية التسجيل، أساليب ومتطلبات مختلفة للتسجيل؛

(ج) تستند المسؤولية في حالة الطائرات إلى المعاهدات الدولية المتعلقة بالملاحة الجوية والقوانين الجوية الوطنية بصورة جزئية ويمكن نسبها إلى أشخاص اعتباريين، بينما تستند المسؤولية، في حالة الأجسام الفضائية، إلى مصادر أخرى من القانون الدولي، خصوصا إلى معاهدة الفضاء الخارجي واتفاقية المسؤولية، ويمكن أن تنسب إلى أشخاص لهم صفة دولية وينبغي معالجتها فيما بينهم. وفي بعض البلدان المتقدمة فضائيا تطبق هذه المبادئ في قوانين خاصة تنظم أنشطة هذه الدول ورعاياها.

## اكوادور

[الأصل: بالاسبانية]

١- تستند القواعد القانونية للفضاء الجوي إلى الاعتراف بأن لجميع الدول الحق في السيادة الكاملة والحصرية في الفضاء الجوي الكائن فوق أراضيها، في حين أن القواعد القانونية للفضاء الجوي تستند إلى المبدأ القائل ان الفضاء الخارجي غير خاضع لأن يكون حكرا وطنيا عن طريق إدعاء السيادة عليه أو عن طريق استخدامه أو احتلاله أو بأي وسيلة أخرى.

٢- ويميز القواعد القانونية الخاصة بالفضاء الجوي وتلك الخاصة بالفضاء الخارجي الجوهر القانوني المختلف أساسا لمجموعتي القواعد الدولية: فقانون الجو يستند إلى مبدأ السيادة الإقليمية للدول على ذلك الجزء من الغلاف الجوي الواقع فوق أقاليمها البرية

ومياهاها الاقليمية، في حين يستند قانون الفضاء إلى مبدأ حرية الفضاء الخارجي وإلى القاعدة التي تحول دون بسط سلطة قضائية حصرية في الفضاء الخارجي.

٣- ويعترف قانون الفضاء بالقاعدة الخاصة باستخدام الفضاء الخارجي لمنفعة ومصلحة سائر البلدان؛ بينما يخلو قانون الجو من أي حكم له هذه الصفة.

### السلفادور

[الأصل: بالاسبانية]

على الرغم من أن الفضاء الخارجي لا يُنظم بالنسبة إلى رقعة دولة ما على سطح الأرض، فإنه يعتبر جزءاً من إقليم الدولة حيث تمارس الدولة سيادتها وسلطتها القضائية ويجوز أن تطلب احترامهما. ومن جهة أخرى، فإن الفضاء الخارجي يعتبر ذا فائدة عامة بالنسبة للأغراض العلمية ولكن فيما يتعلق بدول ثالثة. ولذلك فسيكون من المناسب وضع قاعدة موحدة تميز بين المجالين وتضمن حقوق الدول الثالثة.

### المكسيك

[الأصل: بالاسبانية]

١- العلاقة الوحيدة بين قانون الجو وقانون الفضاء تتمثل في كونهما ينصان على تنظيم فضاء مادي مميز عن البر والبحر. غير أنه بالنظر لأن للفضاء الجوي والفضاء الخارجي استخدامات وخصائص معينة، فإن القواعد السارية على كل منهما مختلفة تماماً. وتتضح المشكلة عندما يسعى المرء لصوغ قواعد لأجسام فضائية تشمل الفضائين الماديين، كالأجسام الفضائية الجوية، حيث لا توجد قواعد خاصة يمكن تطبيقها في هذا الصدد. ولذلك، سيكون من الضروري تطبيق القواعد بالنسبة للفضائين المختلفين وفقاً للمكان الذي يوجد فيه الجسم.

٢- وفي هذا الخصوص، من الممكن تحديد الاختلافات التالية بين القواعد القانونية الخاصة بالفضاء الجوي وتلك الخاصة بالفضاء الخارجي:

(أ) لا يرد في قانون الجو ذكر لحق المرور البريء عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى. وبالتالي، من الضروري الحصول على إذن الدولة الأجنبية، سواء بشكل عام. بموجب معاهدة دولية أو على أساس كل حالة على حدة. وفي قانون الفضاء يسمح بالعبور الحر

للأجسام الفضائية. أما الاختلاف في اللوائح فيتعلق بمسائل الأمن الوطني وكذلك بالحاجة لتنظيم كلا الفضائين وفقا للاستخدام المراد منهما؛

(ب) تختلف نظم تسجيل الأجسام الفضائية هي الأخرى. وفي حالة طائرات النقل المدني تسري كل من اتفاقية شيكاغو والقوانين الوطنية للدول. أما تسجيل الأجسام الفضائية فهو منصوص عليه في اتفاقية التسجيل التي تشمل كافة الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي؛

(ج) يوجد اختلاف مهم آخر يتعلق بالمسؤولية. ففي قانون الجو، تحدد المسؤولية عن طريق كل من الأحكام القانونية الدولية - التي يشير بعضها في حالات معينة إلى القانون الوطني فيما يتعلق بتنفيذها - وعن طريق الأحكام الوطنية؛ حيث تنسب المسؤولية إلى أشخاص اعتباريين. ومن جهة أخرى، فإن قانون الفضاء يرسي المبدأ الخاص بمسؤولية الجهات الدولية - الدول والمنظمات الدولية التي تطلق أجساما فضائية - وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية؛

(د) تنظم مجالات معينة عن طريق قانون الجو الدولي كالعبر الجوي، والاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرات، والجنح وغيرها من الأفعال التي ترتكب على متن الطائرات، وكبح الاستيلاء على الطائرات بصورة غير مشروعة وقمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني. وهذه المجالات لا تنظم عن طريق قانون الفضاء لأنه لا توجد حاجة عملية لمثل هذا التنظيم. وبالمثل فإن بعض أحكام قانون الفضاء لا تنطبق إلا بموجب قواعد قانون الفضاء بسبب خصائصها الفريدة، كتخصيص المدارات الثابتة بالنسبة للأرض على سبيل المثال.

## المغرب

[الأصل: بالفرنسية]

يكمن أحد الاختلافات الأساسية، التي لها آثار هامة بالنسبة لتنفيذ القواعد في الحالتين، في حقيقة أن الفضاء الجوي يخضع لسيادة الدول في حين ان الفضاء الخارجي هو تراث مشاع للبشرية جمعاء.



## جنوب أفريقيا

[الأصل: بالانكليزية]

١- ان القواعد القانونية السارية بالنسبة لقانوني الجو والفضاء مختلفة تمام الاختلاف. وفيما يتعلق بقانون الجو، فان لكل دولة السيادة الكاملة والحصرية على الفضاء الجوي فوق أراضيها ومياهها الاقليمية. غير أن الفضاء الخارجي يعتبر موردا دوليا وهو متاح لسائر الدول لاستكشافه واستخدامه. ولذلك فان الفضاء الخارجي، خلافا للفضاء الجوي، لا يمكن أن يكون حكرا لجهة خاصة.

٢- ان قانون الجو في جنوب أفريقيا ينظمه قانون الطيران رقم ٧٤ لعام ١٩٦٢ ("قانون الطيران"). ويعرّف القسم ١ من قانون الطيران "الطائرة" بأنها أي ماكنة تستمد الدعم في الغلاف الجوي من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء ضد سطح الأرض. وينص القسم ٢ من قانون الطيران على ما يلي:

"إن أحكام هذا القانون وأحكام الاتفاقية واتفاق العبور تسري على كافة الطائرات أثناء تحليقها في أو فوق أي جزء من الجمهورية أو مياهها الاقليمية وعلى جميع طائرات جنوب أفريقيا والعاملين فيها حيثما كانوا، باستثناء ما هو مستبعد بوضوح. بموجب هذا القانون أو عن طريق اللوائح."

٣- ان الجدول الأول الملحق بقانون الطيران يخص اتفاقية شيكاغو التي تنص المادة ١ منها على ما يلي:

"تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والحصرية على الفضاء الجوي الواقع فوق اقليمها."

والاشارة الصريحة إلى "الفضاء الجوي" تستبعد ضمنا السيادة الحصرية للدول على الفضاء الخارجي.

٤- ان الفقرة (أ) من المادة ٩٦ من اتفاقية شيكاغو تعرّف "الخدمة الجوية" بأنها "أي خدمة جوية مقررة تؤديها الطائرات لأغراض النقل العام للركاب أو البريد أو البضائع". ومن الواضح أن هذا القسم لا يرى أن "الخدمة الجوية" تشمل السفر في "الفضاء الخارجي".

٥- ان الفضاء الخارجي تنظمه عدة معاهدات دولية.

## تركيا

[الأصل: بالانكليزية]

١ - تختلف القواعد القانونية الناظمة للفضاء الجوي عن تلك الناظمة للفضاء الخارجي. والفضاء الجوي هو الذي يقع فوق أقاليم الدول، ويمتد أيضا ليشمل المنطقة الاقليمية للدول. والقواعد القانونية التي تنظم الفضاء الجوي تستند إلى السيادة الكاملة والحصرية للدول. وهذا المبدأ وارد في العديد من المعاهدات المتعددة الأطراف والثنائية وهو يشكل أيضا قاعدة عرفية. ولذلك، فإن عقد مقارنة بين الجو والبحر أمر مجد للغاية. فهناك مياه اقليمية وفضاء جوي اقليمي تمارس الدول المعنية السيادة عليها.

٢ - أما بالنسبة للفضاء الخارجي، الذي يمتد إلى ما هو أبعد من الفضاء الجوي، فإن القانون الدولي ينص على مبدأ حرية استكشافه واستخدامه. والفضاء الخارجي لا يجوز أن يكون حكرا وطنيا بادعاء السيادة عليه، وذلك على العكس من الفضاء الجوي الوطني. والتقييد الوحيد المطلوب تطبيقه على مبدأ الحرية هو الاشتراط بأن تكون الأنشطة التي تنفذها الدول في مجال استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه موجهة للأغراض السلمية.

## ردود عامة

## الجمهورية التشيكية

[الأصل: بالانكليزية]

تقدر الجمهورية التشيكية ما تبذله اللجنة ولجنتها الفرعية القانونية من جهود مكرسة لدراسة كافة جوانب المسألة المعقدة إلى حد ما، المتمثلة في الوضع القانوني للأجسام الفضائية الجوية. ولا بد من الاعراب عن هذا التقدير بصفة خاصة للفريق العامل الخاص التابع للجنة الفرعية القانونية، الذي أنشئ خلال عدد من الدورات التي عقدتها اللجنة المذكورة لمعالجة هذه المسألة. وتعتقد الجمهورية التشيكية أنه ينبغي اعتبار هذا النص من الاستبيان بمثابة نص نهائي، وأنه ينبغي ادراج كافة الردود الواردة من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة في تقرير الفريق العامل الذي سيوجز المناقشات التي جرت بشأن هذه المسألة. وينبغي أن تقدم اللجنة الفرعية هذا التقرير إلى اللجنة التي ربما تكون راغبة في الاحاطة علما به. ومن ثم فإنه ينبغي تعليق المناقشة بشأن هذه المسألة إلى أن يحين الوقت الذي يصبح فيه اجراء دراسة جديدة لحالة الأجسام الفضائية الجوية أمرا ملحا على ضوء ما يستجد من أحداث.

الحواشي

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