

Distr.  
LIMITEDA/AC.105/C.2/L.204  
18 February 1997ARABIC  
ORIGINAL: ENGLISH

الجمعية العامة



لجنة استخدام الفضاء الخارجي  
في الأغراض السلمية  
اللجنة الفرعية القانونية  
الدورة السادسة والثلاثون  
فينا، ١-١٨ نيسان/أبريل ١٩٩٧  
البند ٤ من جدول الأعمال المؤقت

المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي ورسم حدوده وبطبيعة المدار الثابت  
بالنسبة للأرض واستخدامه، بما في ذلك النظر في السبل والوسائل  
التي تكفل استخدام المدار الثابت بالنسبة للأرض استخداماً  
رشيداً وعادلاً دون مساس بدور الاتحاد الدولي  
للمواصلات السلكية واللاسلكية

تحليل شامل للردود على الاستبيان بشأن بعض المسائل القانونية  
الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية

مذكرة من الأمانة

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٢	٧-١	مقدمة.....
٣	٨٠-٨	تحليل شامل للردود الواردة من الدول الأعضاء.....
٣	١٧-٨	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؟.....
٥	٢٦-١٨	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؟.....
٦	٣٧-٢٧	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؟.....

الصفحة	الفقرات
٧	٤٢-٣٨ ..... 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؟
٩	٥٠-٤٣ ..... السؤال ٥: هل يميز بين مرحلتي الإقلاع 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؟
١٠	٥٨-٥١ ..... السؤال ٦: هل تنطبق قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي لدولة ما أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى؟
١١	٦٤-٥٩ ..... 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؟
١٢	٧١-٦٥ ..... السؤال ٨: هل تنطبق أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية بعد دخولها ثانية في الغلاف الجوي الأرضي؟
١٣	٧٩-٧٢ ..... السؤال ٩: هل تنطبق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام التي تطلق في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية؟
١٣	٨٠ ..... خاتمة

## مقدمة

١ - في سنة ١٩٩٢، أثناء انعقاد الدورة الحادية والثلاثين للجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، قدم وفد الاتحاد الروسي ورقة عمل عنوانها "أسئلة تتعلق بالنظام القانوني للأجسام الفضائية" (A/AC.105/C.2/L.189) كمنقطة انطلاق وحافز لنقاش ربما أتاح مخرجا من الطريق المسدود الذي بلغه الجدول بين الدول التي ارتأت أن رسم حدود الفضائين الجوي والخارجي هو أمر ضروري والدول التي ارتأت أن لا ضرورة له. وفي سنة ١٩٩٣، عمّم رئيس الفريق العامل المعني بالبند ٤ من جدول الأعمال بشأن المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي ورسم حدوده وبطبيعة المدار الثابت بالنسبة للأرض واستخدامه، بالتشاور مع عدد من الوفود المهتمة، ورقة غير رسمية عنوانها "مشروع استبيان بشأن الأجسام الفضائية (A/AC.105/C.2/1993/CRP.1) كمنقطة انطلاق لإعداد استبيان يرسل الى الدول الأعضاء. وفي سنة ١٩٩٤، عمم الرئيس ورقة غير رسمية تشتمل على مقدمة لمشروع الاستبيان يقصد بها تقديم شرح موجز لمنشأ الاستبيان وأهدافه.

٢ - وفي سنة ١٩٩٥، أثناء انعقاد الدورة الرابعة والثلاثين للجنة الفرعية القانونية، وزعت على الدول الأعضاء باللجنة وثيقة متكاملة تضم مشروع الاستبيان وفقرتي التقديم اللتين صيغتا في الدورة الثالثة والثلاثين (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3). وأعد رئيس الفريق العامل وعمم، بالاستناد الى المناقشات والى المشاورات غير الرسمية، صيغة منقحة من ورقة العمل المعنونة "استبيان بشأن بعض المسائل الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3/Rev.3) والتي حظيت بموافقة الفريق العامل.

٣ - وفي الدورة الرابعة والثلاثين، أوصى الفريق العامل بأن يكون الغرض من الاستبيان هو الحصول على وجهات النظر المبدئية للدول الأعضاء باللجنة بشأن مسائل مختلفة تتعلق بالأجسام الفضائية الجوية، ووافقت اللجنة الفرعية القانونية على تلك التوصية. وعقد الأمل على أن توفر الردود على الاستبيان للجنة الفرعية القانونية أساساً تبنى عليه قرارها بشأن الكيفية التي يمكنها أن تواصل بها دراستها للبند ٤ من جدول الأعمال. وبناء على ذلك وافقت اللجنة الفرعية القانونية على أن تدعى الدول الأعضاء باللجنة إلى إبداء آرائها بشأن هذه المسائل. كذلك وافقت اللجنة الفرعية في دورتها لسنة ١٩٩٦ على أن تقدم الأمانة وثيقة تتضمن ما يكون قد ورد من الدول الأعضاء باللجنة من ردود على الاستبيان.

٤ - وعملاً بالتوصية المشار إليها أعلاه، أعدت الأمانة الوثيقة المعنونة "استبيان بشأن بعض المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية: الردود الواردة من الدول الأعضاء" (A/AC.105/635 و Add.1 و Add.2 و Add.3) والمتضمنة ١٤ إجابة موضوعية وإجابة عامة واحدة عن الاستبيان.

٥ - وأوصى الفريق العامل في دورته لسنة ١٩٩٦ (A/AC.105/639، المرفق الأول) بأن تعد الأمانة، قبل موعد انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجنة الفرعية القانونية، تحليلاً شاملاً للردود المتلقاة على الاستبيان بشأن بعض المسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية، من أجل مساعدة الفريق العامل في مداولاته.

٦ - وأيدت اللجنة الفرعية القانونية، في التقرير عن أعمالها في دورتها الخامسة والثلاثين (A/AC.105/639، الفقرة ٣٥) توصيات الفريق العامل، كما أيدتها اللجنة في التقرير عن أعمالها في دورتها التاسعة والثلاثين (A/51/20، الفقرة ١٢٨). كذلك أيدت الجمعية العامة توصيات الفريق العامل في قرارها ١٢٣/٥١ المؤرخ ١٣ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦.

٧ - وقد أعدت الأمانة هذا التحليل عملاً بالتوصية المشار إليها أعلاه وحللت فيه ما تلقت من ردود حتى ٣١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٧.

### تحليل شامل للردود التي تلقتها الأمانة من الدول الأعضاء

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

٨ - من الدول الأربع عشرة التي قدمت إجابات موضوعية عن هذا السؤال، قبلت خمس دول، على ما يبدو، التعريف على النحو الذي صيغ به. وقبلته سبع دول مع تحفظات معينة. ومن هذه الدول السبع، ذكرت دولة أن التعريف المقترح يمكن استخدامه لأغراض العمل.

٩ - ومن الدولتين الباقيتين من الدول التي وردت منها إجابات، قالت دولة إنه ينبغي تعديل التعريف كما ينبغي إيراد مصطلحات أخرى مثل "الطيران" في أجواء كواكب أخرى، وتعريف لـ "أجسام فضائية فقط" (وهي الأجسام التي تمتلك جميع قدرات الأجسام الفضائية الجوية ولكنها لا تستطيع الطيران في الفضاء الجوي). وأجابت الدولة الأخرى بأنه نظراً لأن التعريف لا يرد في أي وثيقة قانونية أو لائحة قانونية أخرى، فإنه ينبغي استخدام مصطلح تقني آخر هو "نظام نقل فضائي". ولاحظت تلك الدولة وهي بصدد الحث على استخدام ذلك المصطلح بدلا من مصطلح "جسم فضائي جوي"، أن مثل هذه النظم تتسم بعدد من المعالم المشتركة. فيلاحظ بوجه خاص أن جميع هذه النظم أجسام فضائية مصممة من أجل استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه منذ انطلاقتها وحتى هبوطها وأنها تخضع لقانون الفضاء الدولي. وهي مصممة فضلا عن ذلك بحيث تهبط على الأرض - كما تفعل الطائرة - بعد أن تعاود الدخول إلى الغلاف الجوي.

١٠ - ولاحظ بعض الدول أن الأجسام الفضائية الجوية تصمم في الوقت الراهن لغرضين هما: الرحلات أرض - أرض؛ ونقل الطواقم والحمولات إلى الفضاء الخارجي وإعادة تمهين الأرض.

- ١١ - وفي رأي إحدى الدول، ينبغي لأي تعريف محتمل أن يضع في الاعتبار أن مفهوم "الجسم الفضائي الجوي" يشمل أنواعا مختلفة من المركبات الفضائية الجوية منها ما قد يكون تشغيليا بالفعل ومنها ما هو قيد التصميم أو التخطيط. ولاحظت تلك الدولة علاوة على ذلك أن جميع المركبات الفضائية الجوية: الحالي منها والمقبل، تجمع بينها صفة مشتركة من حيث أنها صممت لكي تتنقل باستخدام خواص الملاحة الجوية والملاحة الفضائية على السواء، الأمر الذي يمكنها من الطيران في الفضاء الجوي ومن الانتقال الى الفضاء الخارجي.
- ١٢ - وارتأت دولة أن الكلمات الماثلة في آخر التعريف "لفترة زمنية معينة" هي بحاجة الى توضيح باعتبارها إحدى الخصائص المميزة للجسم الفضائي الجوي.
- ١٣ - وارتأت دولة أخرى أن التعريف مقبول في صيغته الراهنة ما دام مفهوما أن للجسم الفضائي الجوي ميزة أخرى من حيث أنه يؤدي نشاطا فضائيا أو رحلة فضائية.
- ١٤ - ولاحظ بعض الدول أن التعريف المقدم لا يستند إلا الى معيارين فحسب، الانتقال عبر الفضاء الخارجي والبقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة. وارتأت تلك الدول ودول أخرى أن تعريفا محتملا للأجسام الفضائية الجوية وخصائصها المحددة يمكن أن يقرن عن كثب بالتكنولوجيا المتطورة وأن يتضمن معايير إضافية تستند الى تلك التكنولوجيا المتطورة. ولاحظت إحدى الدول علاوة على ذلك أنه سيكون من الضروري إجراء فحص شامل للخصائص المميزة للأجسام الفضائية الجوية تراعى فيه تكنولوجيا أشد حنكة وأكثر تطورا. كذلك اعتبر بعض الدول أن اللجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ينبغي أن يعهد إليها بدراسة وتحديد الجوانب والشروط التقنية لتلك الأجسام قبل أن تتابع اللجنة الفرعية القانونية أعمالها.
- ١٥ - ويبدو مما تقدم أنه على الرغم من أن إحدى الدول تفضل استخدام مصطلح "نظام النقل الفضائي" عوضا عن مصطلح "الجسم الفضائي الجوي"، فإن آراء مختلف الدول حول المفهوم الفكري وراء هذه المركبات هي آراء متشابهة. وباستثناء ما يتعلق بتطبيق قانون الفضاء الدولي على الأجسام الفضائية الجوية، فإنه أيا كانت المصطلحات المستخدمة، تتشابه وتتكامل الخصائص المشتركة التي تذكرها مختلف البلدان في إجاباتها.
- ١٦ - وبالاستناد الى الإجابات والاقتراحات المتعلقة، يمكن اعتبار أن العناصر المشتركة للأجسام الفضائية الجوية تشتمل على ما يلي:
- (أ) القدرة على الطيران في الفضاء الجوي؛
- (ب) القدرة على الانتقال في الفضاء الخارجي؛
- (ج) القيام بأنشطة أو رحلات فضائية؛
- (د) خصائص تصميمية تتيح الرسو على الأرض بعد الرجوع الى الغلاف الجوي للأرض، كما تفعل الطائرة.
- ١٧ - يتضح مما تقدم وعلى ضوء ما ورد من إجابات، أن من النهج الأولية إزاء صوغ تعريف للجسم الفضائي الجوي ما يسفر عن نص يجري بما يلي: "[الجسم الفضائي الجوي] [نظام النقل الفضائي] هو جسم قادر على الانتقال عبر [أو البقاء في] الفضاء الخارجي، وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية للبقاء في الفضاء الجوي [لفترة زمنية معينة] [من أجل تحقيق أغراض فضائية [في المقام الأول] [حصرا]]."

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؟

١٨ - من الدول الأربع عشرة التي ردت على هذا السؤال، أجابت خمس دول بالإيجاب وقدمت إحدى هذه الإجابات شرحاً علمياً ذا دلالة للخواص التقنية للطائرات وللمركبات الفضائية وللسبب الذي من أجله لا بد لمدار المركبة الفضائية أن يتلف على أي ارتفاع دون ما يتراوح بين ٩٠ كيلومتراً ومائة كيلومتر ومن ثم يخضع المركبة الفضائية لقواعد قانون الجو. وكانت خمس إجابات أخرى إيجابية ومشفوعة بمبررات قانونية. وأخيراً، وردت أيضاً أربع إجابات سلبية.

١٩ - ولاحظ بعض الدول أن النظام القانوني الواجب التطبيق على الجسم الفضائي الجوي سيختلف باختلاف موضعه. وفي هذا الصدد، ذكرت إحدى الدول على وجه التحديد فيما يخص الأجسام الفضائية الجوية أن الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو سنة ١٩٤٢ (اتفاقية شيكاغو) تنطبق في حالة الفضاء الجوي بينما ينطبق قانون الفضاء على جسم في الفضاء الخارجي.

٢٠ - وأعرب بعض الدول عن رأي مؤداه أن النظام القانوني الواجب التطبيق على الأجسام الفضائية الجوية سيختلف باختلاف الغرض من الطيران ويجب أن يتحدد وفقاً للقواعد المناظرة من قانون الفضاء الدولي أو قانون الجو الدولي. من ذلك مثلاً أن النظام الواجب التطبيق على جسم فضائي جوي يقوم برحلة أرض - أرض دون دخول الفضاء الخارجي يخضع لقواعد قانون الجو الدولي في حين أن جسماً فضائياً جويًا يقوم برحلة في مدار أرضي يدخل في إطار اختصاص قانون الفضاء الدولي. وأعربت إحدى الدول عن رأي مؤداه أن الطيران الحقيقي لمركبة في الفضاء الجوي استناداً إلى مبادئ الملاحه الجوية وانتقال الجسم إلى المدار وفيه ومنه بالاستناد إلى مبادئ الملاحه الفضائية من شأنه أن يخضع تلك المركبة لقانون الجو وقانون الفضاء على السواء.

٢١ - وفي هذا الصدد أيضاً أعربت دولة أخرى عن الرأي بأنه نظراً لأن الأجسام الفضائية الجوية يقصد بها أن تضطلع بأنشطة فضائية فإن الظروف التشغيلية المتمثلة في عبور الغلاف الجوي للأرض لا تؤثر في وظيفة تلك الأجسام في إطار نظام موحد. كذلك أعربت دولة أخرى عن الرأي بأنه لا ينبغي إجراء أي تمييز عندما تكون الرحلة المضطلع بها رحلة فضائية. ولاحظت تلك الدولة أيضاً أنه سيكون من الأفيد صياغة أحكام بشأن حق الجسم الفضائي في المرور البريء فوق فضاء جوي وطني.

٢٢ - وأبدت دولة أخرى رأياً مؤداه أن التمييز لا ضرورة له، وذلك لتجنب التطبيق المزدوج لمجموعتين من القوانين على حالة واحدة مما قد يترتب عليه وقوع الاضطراب.

٢٣ - وأعربت إحدى الدول عن الرأي بأن نظم النقل الفضائي المصممة من أجل استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه إنما هي أجسام فضائية وفقاً لجميع أحكام قانون الفضاء سواء أكانت تنتقل في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي، غير أنها ذكرت أن قانون المرور الجوي الدولي يمكن أيضاً أن يكون واجب التطبيق بعد الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض، وخاصة لأن حركة المرور الجوية يمكن أن تتدخل في طيران نظم النقل الفضائي. وبوجه خاص، فإنه على أساس المسافة الواجب قطعها (نحو ٨ ٠٠٠ كيلومتر) والوقت السابق على لحظة لمس الأرض (١٤-١٥ دقيقة بعد اجتياز الارتفاع الأقصى البالغ ٦٠ كيلومتراً)، ينبغي اتخاذ احتياطات جادة لتجنب التصادم بالنظر إلى أن المركبات الفضائية العائدة إلى الغلاف الجوي لا تتمتع بنفس درجة سهولة المناورة. وعلى ذلك ففي رأي تلك الدولة ينبغي لقانوني حركة المرور الجوية وقانوني الفضاء أن يعملوا معاً على إيجاد حل مشترك فيما يتعلق بالقواعد القانونية الواجبة التطبيق على الأجسام الفضائية العائدة إلى الأرض عبر الفضاء الجوي لدول أجنبية وبالنظم القانونية الخاصة بتلك الدول.

٢٤ - ويشير ما تقدم إلى إن إجابات كثيرة لاحظت بالفعل أن قانون الفضاء وقانون الجو يمكن أن ينطبقا على الأجسام الفضائية الجوية أو نظم النقل الفضائي. ومن حيث الأمان، ارتأت إحدى الدول أن قانون المرور الجوي يمكن أن ينطبق على

نظم النقل الفضائي أثناء مرورها عبر الغلاف الجوي من أجل تفادي الاصطدامات الممكنة، وإن كان قانون الفضاء هو الذي ستؤول إليه مهمة التنظيم الشامل.

٢٥ - ويرى بعض الدول أن وجوب انطباق قانون الجو أو قانون الفضاء إنما يتوقف على نهج مكاني أي على موضع الجسم الفضائي الجوي في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي، في حين أن دولا أخرى تعتبر أن النهج الوظيفي أو الغرض الذي يسعى الجسم الفضائي الخارجي الى تحقيقه هو الذي ينبغي أن يعود إليه أمر البت في أي القوانين ينطبق. وارتأى فريق ثالث من الدول أن الحاجة تدعو الى صياغة أحكام مناسبة لتنظيم استخدام الأجسام الفضائية الجوية. ويمكن عوضا عن ذلك، في رأي إحدى الدول، أن يكون ذا نفع بالغ إقرار حكم بشأن حق الأجسام الفضائية في المرور البريء فوق فضاء جوي وطني.

٢٦ - وتوافرت بشأن الموضوع الآنف الذكر تشكيلة متنوعة من الآراء تقتضي مراعاة ذلك التنوع في متابعة تدارس هذا الموضوع وتفصيله. غير أنه يبدو، على أساس ما ورد من إجابات أن الدول قد تكون في وضع يقتضي منها مواصلة النقاش فيما قد يكون هناك من توافق بين قانون الجو وقانون الفضاء. كذلك دعت بلدان كثيرة الى مواصلة تقصي عدد من الاهتمامات قصد التوصل الى حلول مشتركة لما يعرض من مشاكل و/أو إعداد أحكام بشأن مسائل من قبيل حق الجسم الفضائي في المرور البريء فوق فضاء جوي وطني.

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

٢٧ - يمكن تقسيم السؤال ٣ الى جزأين يتعلق أولهما بوجود إجراءات خاصة للأجسام الفضائية الجوية، ويسأل الثاني عما إذا كان ينبغي صوغ نظام وحيد أو موحد لتلك الأجسام.

٢٨ - وفيما يتعلق بالجزء الأول من السؤال أعرب بعض الدول عن الرأي بأنه ما لم تُصاغ لائحة خاصة وحيدة للأجسام الفضائية الجوية فإن الأجسام التي يمكن استخدامها في الغرضين ستواجه نظامين قانونيين مختلفين. وبوجه خاص أبدت إحدى الدول رأيا مؤداه أن خلافات سوف تنشأ في تطبيق قانون الجو وقانون الفضاء في مجالات محددة من بينها مشروعية الطيران (قانون الجو فيما يتعلق بترخيص دول أجنبية؛ وقانون الفضاء فيما يتعلق بحرية الأنشطة في الفضاء الخارجي)؛ وتسجيل الطائرات عملا باتفاقية شيكاغو وتسجيل المركبات الفضائية عملا باتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (د-٢٩)، المرفق) (اتفاقية التسجيل)؛ وأساس المسؤولية (قانون الجو المنصوص عليه في المعاهدات الدولية والقوانين الوطنية؛ وقانون الفضاء المنصوص عليه في القانون الدولي). وأعربت تلك الدولة أيضا عن الرأي بوجود إمكانية تتيح اعتبار الأجسام الفضائية الجوية مركبات جوية حتى إذا كان جانب من طيرانها يجري في الفضاء الخارجي واعتبار أنواع أخرى من الأجسام الفضائية الجوية أجساما فضائية نظرا لأن خواصها الأيرودينامية لن تستخدم إلا في الإقلاع والهبوط. وترى تلك الدولة أنه في حالة وجود نظام وحيد أو موحد للأجسام الفضائية الجوية يكون احتمال نشوء هذه الإمكانية احتمالا بعيدا نسبياً.

٢٩ - وذكر بعض الدول أنه لا توجد إجراءات خاصة للأجسام الفضائية الجوية تضع في الاعتبار تنوع خصائصها الوظيفية وخواصها الأيرودينامية ومعالمها التصميمية.

٣٠ - وفي رأي إحدى الدول، لا يبدو أن هناك ضرورة لأي إجراءات خاصة أو لوائح دولية لنظم النقل الفضائي نظرا لعدم وجود سوابق متكررة (باستثناء طيران واحد للمكوك بوران التابع للاتحاد السوفياتي السابق) تقتضي إعداد لوائح لهذا الغرض. أما فيما يتعلق بنظام وحيد أو موحد، فقد أبدت تلك الدولة رأيها المتمثل في أن المسألة ينبغي إرجاؤها الى أن تضطلع اللجنة الفرعية العلمية والتكنولوجية بإجراء دراسة حول الأجسام الفضائية الجوية.

٣١ - وأعرب بعض الدول عن الرأي بأنه ينبغي إعداد نظام وحيد أو موحد للأجسام الفضائية الجوية يتناول جميع الجوانب المعنية من أجل تفادي الفوضى القانونية التي قد تنجم عن زيادة عدد تلك الأجسام ومناسبات استخدامها. كذلك أبدى بعض الدول رأياً مؤداه أنه ينبغي إقرار نظام عام يراعى فيه طيران جميع أنواع الأجسام الفضائية الجوية بما في ذلك الطيران "عبر الأجواء" والعودة المباشرة إلى الأرض بجسم متماسك. ونظام كهذا ينبغي أيضاً تهذيبه في مراحل لاحقة على ضوء ما يجد في هذا المجال من تطورات ذات صلة بالفضاء.

٣٢ - وفيما يتعلق بإعداد نظام موحد، ارتأت إحدى الدول أن نظاماً كهذا ينبغي أن تتولى إعداده منظمة دولية محايدة تعمل في هذا الميدان.

٣٣ - وأجابت دولة بأنه يمكن النظر في إعداد نظام إذا لم يوسّع مفهوم الأجسام الفضائية الجوية ليشمل "الأجسام الفضائية فقط". ففي نظر هذه الدولة، لا توجد في الوقت الراهن ضرورة قانونية لوجود نظام موحد نظراً لعدم تطرق القانون الدولي لإجراءات خاصة تنظم شتى أنواع الأجسام الفضائية الجوية وبالنظر إلى احتمال حدوث تطورات تكنولوجية مقبلة.

٣٤ - وذكرت إحدى الدول أن المسألة البالغة الأهمية هي ما إذا كان ينبغي تطبيق إجراءات للإشعار بمرور أجسام فضائية جوية عبر الفضاء الجوي لدول أجنبية. وسيستخدم لهذه الغاية عدد من المعالم لأغراض مرجعية يذكر من أهمها تسمية الجسم الفضائي الجوي إما بأنه نظام نقل معد لنقل حمولة أو ركاب من موضع على الأرض إلى موضع آخر أو نظام مصمم لإطلاقه في الفضاء.

٣٥ - وعلى ذلك فإنه يبدو، على ضوء الإجابات الواردة وتبعاً للتسمية التي يقع عليها الاختيار للتعريف بالأجسام المعنية، أن جميع الدول التي أجابت متفقتة على عدم وجود إجراءات خاصة للأجسام الفضائية الجوية.

٣٦ - وفيما يتعلق بالجزء الثاني من السؤال ٣ المعني بما إذا كان ينبغي إعداد نظام وحيد أو موحد للأجسام المحددة، انقسمت آراء الدول التي أجابت عنه. فذكر بعضها أن وجود نظام وحيد أو موحد أمر ضروري لتجنب حلول الفوضى ولمراعاة الزيادة المقبلة في عدد هذه الأجسام وأوجه استخدامها وتنوعها. وذكرت دول أخرى أن من السابق لأوانه المضي في إعداد نظام كهذا بالنظر إلى التطورات التكنولوجية المقبلة في هذا المجال، التي ينبغي في رأي إحدى الدول المجيبة أن تدرسها اللجنة الفرعية العلمية والتقنية في المقام الأول. وأخيراً، رأت دولة أخرى أنه ينبغي إجراء نقاش مستفيض حول مسألة أخرى هي ما إذا كان ينبغي تطبيق إجراءات تتعلق بالإشعار.

٣٧ - وبناء على ذلك لم تتوافر إشارة واضحة إلى ما ينبغي عمله فيما يتعلق بنظام وحيد أو موحد، فلم يتضح ما إذا كان هناك اتفاق في هذا المجال. وهكذا فإن من المناسب الإشارة إلى تحليل الإجابات عن السؤال ٢ نظراً لأن جوهر الإجابات المتلقاة يشير إلى أن الدول قد ترغب على الأقل في أن تواصل مناقشة التوافق بين نهج قانون الجو وقانون الفضاء في إطار سياق محدود.

#### 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 تبعاً للجهة التي تقصدها تلك المركبة؟

٣٨ - أعرب بعض الدول، آخذة بالنهج المكاني، عن رأي مؤداه أن الأجسام الفضائية الجوية القادرة على القيام بالغرضين يمكن اعتبارها مركبات جوية أثناء وجودها في الفضاء الجوي ومركبات فضائية أثناء وجودها في الفضاء الخارجي. ورأت إحدى الدول أن من شأن مشاكل قانونية مثل السيادة في الفضاء الجوي والأمان الجوي أن تجعل من النهج المكاني نهجاً أنسب للبت في أمر القانون الواجب التطبيق. غير أن دولة أخرى رأت أنه يمكن اعتبار الأجسام الفضائية الجوية التي تحققت أغراض النقل الجوي، حتى وإن طارت لفترة زمنية معينة في الفضاء الخارجي - مركبات جوية في جوهرها، في حين

أن الأجسام التي تطير عبر الفضاء الجوي لأغراض الصعود الى الفضاء الخارجي أو الهبوط منه يمكن اعتبارها مركبات فضائية (ومن أمثلة ذلك المكوك الفضائي)، غير أن كلا من الجسمين ينبغي أن يلتزم بمبادئ وقواعد معينة ينص عليها النظام القانوني الآخر. وذكرت إحدى الدول أيضا أنه على أساس تنوع الرحلات والتشريعات الواجبة التطبيق في كل حالة، ينبغي أن لا ينطبق إلا نظام قانوني واحد تبعا للجهة التي يقصدها الطيران المعني ذاته.

٣٩ - وأبدى بعض الدول رأيا مؤداه أن قواعد القانون الجوي الدولي والوطني يمكن أن تنطبق أيضا على الأغراض العملية لأمان الطيران والملاحة الجوية.

٤٠ - وذكرت دولة أنه فيما يتعلق بنظم النقل الفضائي، ينطبق قانون الفضاء الدولي سواء كانت تلك النظم تنتقل عبر الفضاء الجوي أو عبر الفضاء الخارجي. وترى تلك الدولة أنه في غياب لوائح مرور جوي دولية محددة لنظم النقل الفضائي، ينبغي لقانوني المرور الجوي وقانوني الفضاء أن يتخلصوا مما هناك من انعدام في التوافق بين النظامين القانونيين حتى تكون عودة نظم النقل هذه الى الغلاف الأرضي أمرا ممكنا قانونيا، مع مراعاة الحقوق والمصالح المشروعة للدول المتأثرة بمثل هذا المرور وكفالة المصالح الأمنية للطيران الدولي.

٤١ - ولاحظ بعض الدول أنه على المستوى التقني ينبغي ألا تعتبر الأجسام الفضائية الجوية مركبات جوية لأنها صممت لكي تكون مركبات فضائية ذات إجراءات خاصة للتصميم والبناء والإطلاق تختلف عن الإجراءات التي تطبق على المركبات الجوية، ناهيك عن أن مرونتها وقدرتها على المناورة كمركبة جوية إن هي إلا صفات عرضية بالنسبة لاستخدامها المقصود. وذكرت دولة أن قانون الفضاء ينبغي أن تكون له الغلبة في حالة هذه الأجسام ما دام الغرض من الطيران هو القيام بأنشطة في الفضاء الخارجي. وهذا الرأي هو الذي ترتب عليه اقتراح تعديل التعريف المقدم في إطار السؤال الى ... "من أجل تحقيق أغراض فضائية [في المقام الأول] [حصرا]". كما أعربت دولة أخرى عن الرأي بأن يكون معيار البت فيما يكونه القانون الواجب التطبيق هو الغرض من طيران الجسم المعني. وعلى ذلك فمع اتسام التكنولوجيا بمزيد من الحنكة، تصبح المسألة مسألة ما إذا كانت الأحكام الراهنة لقانوني الجو والفضاء الدوليين بحاجة الى استكمال.

٤٢ - وذكر بعض الدول أنه ينبغي إعداد نظام وحيد مناسب للأجسام الفضائية الجوية حينما تكون في الفضاء الجوي وفي الفضاء الخارجي. ولاحظت دولة أخرى في هذا الصدد أن مثل هذا النظام ينبغي أن يضع في الحسبان رسم حدود الفضاء الجوي. كذلك لاحظت دولة ثالثة أنه ينبغي تطوير مثل هذا النظام للأجسام الفضائية الجوية حينما تكون في الفضاء الجوي وعندما تكون في الفضاء الخارجي تبعا للجهة التي تقصدها تلك الأجسام.

٤٣ - وتشير الإجابات الواردة عن السؤال ٤ الى تباين في الآراء بشأن المسألة. فكثير من الدول المجيبة ترى أن الأجسام الفضائية الجوية لا ينبغي اعتبارها مركبات جوية أثناء وجودها في الفضاء الجوي وإن تعين اتباع قواعد المرور الجوي الوطنية والدولية لأغراض الأمان والملاحة الجوية. ومن جهة أخرى فإن قواعد المرور الجوي هذه لا ينبغي أن تنظم رحلات الأجسام الفضائية الجوية. وذهب عدد من الدول المجيبة الى ما هو أبعد من ذلك لتقول إن القانون الواجب التطبيق على الأجسام الفضائية الجوية هو قانون الفضاء ما دام الغرض الأساسي من الرحلة هو القيام بأنشطة في الفضاء الخارجي. وارتأى آخرون أن موضع الجسم الفضائي هو العامل الرئيسي في الأمر (النهج المكاني). فعند وجوده في الفضاء الجوي ينطبق قانون الجو بينما ينطبق قانون الفضاء أثناء وجود الجسم في الفضاء الخارجي. وفي رأي بعض الدول على طري الجدول، ينبغي صياغة نظام موحد مناسب للأجسام الفضائية الجوية. وأخيرا، أعربت دولة عن رأي مفاده أنه قد يتعين استكمال قانوني الجو والفضاء الدوليين الراهنين مع مراعاة ما يُحرز من تقدم تكنولوجي جديد في شتى النواحي. والى حد ما، لعل من الممكن إرجاع هذا التباين في الآراء الى عدم وجود تعريف متفق عليه لمصطلح "الجسم الفضائي الجوي".



السؤال ٥: هل يميز بين مرحلتي الإقلاع والهبوط تمييزاً خاصاً 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؟

٤٤ - لاحظ بعض الدول أنه لا ينبغي أن يكون هناك فرق بين لوائح مرحلتي الإقلاع والهبوط. ولاحظت إحدى الدول في هذا الصدد أنه ينبغي قصر البحث على إجراءات التشغيل. ولاحظت دولة أخرى فضلاً عن ذلك أن مراحل طيران الأجسام الفضائية الجوية التي تؤدي في المقام الأول أنشطة في الفضاء الخارجي ينبغي أن لا تخضع لنظام قانوني آخر بالنظر إلى أن الرحلة في مجموعها تخضع لقانون الفضاء. وأعرب بعض الدول عن الرأي بأن النظام القانوني الراهن لا يتضمن قواعد خاصة تميز بين مرحلتي الإقلاع والهبوط، غير أنه في حالة المرور فوق الفضاء الجوي الإقليمي لدولة أخرى بعد دخول الفضاء الجوي يمكن انطباق القانون الجوي الدولي أو القانون الجوي للدول المعنية وخاصة فيما يتعلق بسيادة تلك الدول وأمنها. وذكرت دولة أخرى في هذا الصدد أنه عند النظر في رحلة يقوم بها جسم فضائي جوي معين، يكون الجانب الوحيد من تلك الرحلة الذي ينبغي تنظيمه هو حق المرور البريء فوق أراضي دولة أخرى.

٤٥ - ورأت إحدى الدول أن المركبة الفضائية الجوية التي تخدم أغراض الملاحة الفضائية ليست بحاجة إلى درجات من التنظيم تختلف باختلاف مرحلتي إقلاعها وهبوطها ما دامت تراعي مبادئ قانون الجو وقواعده. أما الجسم الفضائي القادر على خدمة الغرضين (الطيران كمركبة جوية والانتقال كمركبة فضائية)، فينبغي أن يتصرف وفقاً لقانون الجو والفضاء حسبما تقتضيه المنطقة التي يجتازها.

٤٦ - ولاحظت دولة أخرى أنه في حالة نظام قانوني خاص لنظم النقل الفضائي سيتعين التمييز بين مرحلتي الإقلاع والهبوط بالنظر إلى ما بينهما من اختلافات. فعلى حين أن مسار الإقلاع يتسم بشدة الانحدار فإن مسار الهبوط يمتد على قرابة ٨ ٠٠٠ كيلومتر. وعلاوة على ذلك فإن عمليات الإطلاق تنفذ عادة على أراضي دولة "الوطن" أو بالتعاون مع دولة أجنبية ومن ثم فإن أي مشاكل يمكن أن تنشأ تعالج على هذا الأساس.

٤٧ - وبالمثل في حالة الأجسام الفضائية الجوية، أعرب بعض الدول عن الرأي بأنه ينبغي التمييز بين المرحلتين المشار إليهما. ولاحظ بعض الدول أن من الضروري تطبيق درجة مختلفة من التنظيم على دخول الفضاء الجوي من مدار بالفضاء الخارجي وعلى العودة إلى ذلك المدار، وأنه ينبغي مراعاة خصائص الأجسام الفضائية الجوية في حالة ما إذا أعد لها نظام خاص.

٤٨ - ورأت إحدى الدول أن مرحلتي إقلاع الأجسام الفضائية الجوية وهبوطها تقتضيان اتخاذ احتياطات المرور الجوي ولكنه قد يكون من الضروري الالتزام بشروط خاصة في هاتين المرحلتين من طيران الأجسام الفضائية الجوية.

٤٩ - ولاحظت دولة أخرى أن إنشاء مثل هذا التمييز سوف يقتضي إعداد معايير وآليات تنظيمية مناسبة لشمول هذه الجوانب من طيران الأجسام الفضائية الجوية يتبعها اشتراط أوجه التمييز هذه في قانون الفضاء الدولي.

٥٠ - وكما في حالة السؤال ٤، فإنه على الرغم مما يبدو من فروق في الآراء حول ما إذا كانت المراحل المتميزة تقتضي أو لا تقتضي درجات مختلفة من التنظيم، فمن الواضح من التعليقات الموضوعية المتلقاة أنه إذا قُدِّرَ لنظام خاص للأجسام الفضائية الجوية أن يناقش ويُعدَّ، فسيكون من الممكن إدراج جميع الجوانب التي ذكرتها الدول المجيبة بلغة تناسب مثل هذا النظام الخاص. وهنا أيضاً أعرب كثير من الدول المجيبة - بما فيها بعض الدول التي رأت أنه لا ينبغي أن يكون هناك فرق في تنظيم المرحلتين موضع البحث - عن مشاعر القلق إزاء اعتبارات الأمان والأمن القومي والسيادة القومية.

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

- ٥١ - أعرب بعض الدول الأعضاء عن الرأي بأن القانونين الوطني والدولي كليهما واجبا للتطبيق.
- ٥٢ - وارتأى بعض الدول أن قواعد قانوني الجو الدولي والوطني لا تنطبق إلا على الأجسام الفضائية الجوية القادرة على إتيان مناورات ملاحية جوية، فهي لا تنطبق على الأجسام الفضائية الجوية التي تعدّ في جوهرها أجساما فضائية. وأعرب بعض الدول عن رأي مؤداه أنه سيكون من الضروري تطبيق قانوني الجو الدولي والوطني على الأجسام ذات الخصائص الخاضعة لقانوني الجو والفضاء، وذلك لدواعي الأمن القومي والأمان الجوي.
- ٥٣ - وكان من رأي إحدى الدول أنه بالنظر الى أن نظم النقل الفضائي تصمم لاستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه، فإن هذه النظم تخضع لقانون الفضاء سواء أكانت تنتقل في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي. غير أن تلك الدولة ذكرت، بالإشارة الى إجابات سابقة عن أسئلة أخرى، أن قانوني الجو الدولي والوطني ينطبقان لأغراض عملية مثل الأمان والملاحة الجوية. ولاحظت دولة أخرى أنه بالرغم من أن قانون الجو لا ينطبق، فقد يكون ضروريا في حالات معينة تقصي ما إذا كان نشاط الطيران الذي يمارسه جسم فضائي جوي يؤدي وفقا للقواعد السارية للملاحة الجوية، وذلك من أجل تسوية بعض الخلافات الممكنة. وبالمثل، أبدى بعض الدول الرأي بأنه إذا كان الغرض من الطيران هو القيام برحلة فضائية فإنه ينبغي تطبيق قانون الفضاء. وفي هذا الصدد، لاحظت دولة أن المعيار الرسمي للبت في أي القوانين يكون القانون المنطبق ينبغي أن يتمثل فيما إذا كانت الدولة قد سجلت الجسم على أنه مركبة جوية أم على أنه مركبة فضائية.
- ٥٤ - وكان من رأي بعض الدول أن جميع الأجسام الفضائية الجوية الراجعة الى الأرض عبر الفضاء الجوي لبلدان أجنبية يمكن أن تخضع لقانون المرور الجوي الدولي. كما أبدى بعض الدول الرأي بأن قواعد القانون الجوي بشأن أمان الملاحة الجوية ينبغي أن تنطبق إذا حدث مثلا - حسب رأي واحدة من تلك الدول - أن تجاوز جسم فضائي هدفه فدخل الفضاء الجوي مبتعدا عن مسار طيرانه.
- ٥٥ - وذكرت دولة أن الإجابة عن السؤال تقتضي إجراء تمييز بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي وإيلاء المراعاة الواجبة بوجه خاص لنتائج مداولات اللجنة الفرعية القانونية. فليس من الممكن تطبيق قانوني الجو الدولي والوطني تطبيقا كاملا على الأجسام الفضائية الجوية ومن الضروري صياغة قواعد ومعايير واضحة لتلك الأجسام.
- ٥٦ - وأعرب بعض الدول عن الرأي بأن اتفاقية شيكاغو هي التي ينبغي أن تنظم الوضع، وأنه إذا اقتضى الأمر إحداث تغييرات أمكن النظر في اللجوء الى مشاورات مناسبة تشرك فيها منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).
- ٥٧ - ولاحظت إحدى الدول أنه بالنسبة للأجسام الفضائية الجوية التي تنفذ عمليات طيران من الأرض الى مدار ما في مسارات تخترق الفضاء الجوي لدولة أخرى، قد يكون من الضروري تقصي إمكانية اشتراع حقوق للمرور البريء. وسيتعين في هذا الصدد إيلاء اعتبار خاص لعمليات الطيران أرض - أرض. وذكرت تلك الدولة علاوة على ذلك أن الأجسام التي تنفذ عمليات طيران أرض - مدار ستواجه صعوبات عملية في الالتزام بجميع شروط قانون الجو.
- ٥٨ - واعتمدت الدول المجيبة آراء شتى بشأن انطباق قانوني الجو الدولي والوطني، يبدو أنها تنقسم بين النهجين الوظيفي والمكاني. ففيما يتعلق بالدول التي تدعو الى اتباع النهج الوظيفي، لم تتبين تلك الدول أي دليل على ما إذا كان من الضروري إقرار نظام قانوني خاص للأجسام الفضائية الجوية. وبالنسبة للدول الداعية الى اتباع النهج المكاني، كان من الواضح أن الحاجة تقضي بإقرار نظام قانوني يخضع له المرور عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى. ودعت دول أخرى الى الإحالة الى معايير الإيكاو في مثل هذه الأوضاع والى تطبيق تلك المعايير. وعلى ذلك تكون الإجابات المتعلقة بمسألة انطباق قانوني الجو الدولي والوطني قد ألفت مزيدا من الضوء على مسألة المرور عبر الفضاء الجوي لبلدان أجنبية.

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؟

٥٩ - أعرب بعض الدول عن الرأي بأنه ليست هناك سوابق تتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد أن تعود الى الغلاف الجوي الأرضي. وارتأى البعض أنه لا يوجد في قانون الفضاء ما يكفي لدعم استخلاص نتيجة مؤداها أن حق مرور الأجسام الفضائية الصاعدة أو الهابطة قد اعترف به كقاعدة من قواعد القانون العرفي الدولي وإن كان واقع الممارسة يشير الى أن مثل هذا المرور يحدث دون احتجاج وأنه ما دام المرور بريئاً ولا ينال من سلام أو أمن الدول التي يحدث فوق أراضيها، فمن الممكن إذن أن يتخذ ذلك أساساً لإضفاء الطابع القانوني على واقع الممارسة. ولاحظت إحدى الدول في هذا الصدد أن هذا المرور، حتى وإن حدث دون اعتراض، لا يعني الموافقة عليه باعتباره ممارسة أو سابقة دولية نظراً لأن الدول المعنية لم يكن لها علم بذلك المرور ولأن حدوثه لم يترتب عليه إضرار بها.

٦٠ - وذكرت دولة أنه بالنسبة لنظم النقل الفضائي، لا يعتبر مكوك الفضاء التابع للولايات المتحدة الأمريكية سابقة بالضرورة نظراً لأن إقلاعه يتم على أراضي الولايات المتحدة بينما يتم هبوطه في أعالي البحار وعلى أراضي الولايات المتحدة. ولاحظت نفس الدولة من جهة أخرى أن مكوك الفضاء بوران التابع للاتحاد السوفياتي السابق لم يتم إلا برحلة واحدة ولكنه طار عند عودته فوق أراضٍ أجنبية وليس من المعروف ما إذا كانت قد جرت مشاورات مع الدول التي طار فوقها أو بلغت تلك الدول بمعلومات. وبالنظر الى أن مكوك الفضاء التابع للولايات المتحدة لم ينشئ سابقة فيما يتعلق بالطيران فوق أرض أجنبية، وأن سابقة مكوك الفضاء بوران لا تعد كافية لصياغة قانون عرفي دولي، فإنه لا يوجد إذن عرف دولي فيما يتعلق بمرور نظم النقل الفضائي فوق أراضٍ أجنبية لأنه لا توجد ممارسة دولية في هذا المجال.

٦١ - وارتأى بعض الدول أنه لا توجد سوابق فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الساقطة، ولا يقصد بذلك ما يتصل بمرور أجسام فضائية جوية وظيفية، بل ما يتصل فقط بسقوط حطام فضائي الى الأرض. وأشارت تلك الدول الى وجود سوابق فعلية وسافت على ذلك أمثلة كثيرة يذكر منها سقوط كوسموس - ٩٥٤ على أرض كندية وسقوط سكايلاب على أرض استرالية. وذهبت دولة الى أبعد من ذلك إذ ذكرت وجود أمثلة أخرى للعودة الى الأرض بخلاف المثليين المذكورين للتو، بما في ذلك عودة أبولو 13/SNAP 27 الى الغلاف الجوي فوق جنوب المحيط الهادئ بعد أن كان قد فقد في خندق تونغنا، وحادثة كوسموس - ١٤٠٢ الذي عاد الى الغلاف الجوي فوق أعالي البحار ثم تحطم. واعتقدت تلك الدولة مع ذلك أنه لا يوجد قانون عرفي دولي محدد فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية فوق أراضٍ أجنبية.

٦٢ - وبصدد القانون العرفي الدولي لاحظت إحدى الدول أنه فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية عبر الفضاء الجوي لدول أجنبية، أن مثل هذا القانون لا يزال في طور التكوين. وفي رأي دولة أخرى أنه بالنظر الى عمليات الطيران المتتابة التي نفذها مكوك الفضاء التابع للولايات المتحدة الأمريكية عبر الفضاء الجوي لدول ثالثة كثيرة، يمكن اعتبار هذه العمليات سوابق للمرور البريء، وبالنظر الى أنه لم يُثر أي اعتراض أو معارضة، فقد أنشأ ذلك المرور حقاً قانونياً عرفياً دولياً شبيهاً بحالة أول ساتل أرضي اصطناعي. كذلك لاحظت دولة ثالثة أنه توجد بالفعل سوابق لهذا المرور بالاستناد الى اتفاق أبرم بين الاتحاد الروسي وكازاخستان بشأن مرور أجسام فضائية تابعة للاتحاد الروسي.

٦٣ - ولاحظت إحدى الدول أن الممارسات الدولية في هذا المجال آخذة في التطور نحو ما يقضي بأن سيادة الدولة لا تمتد الى الفضاء الواقع فوق مدار حضيض ساتل أرضي اصطناعي (قرابة ١٠٠ كيلومتر فوق سطح البحر). وفي الحالات التي نُفذت فيها عمليات الطيران دون هذا المستوى، قدمت الدول المعنية على سبيل حسن النية المعلومات اللازمة الى الدول التي نُفذ الطيران فوق أراضيها، كما حدث في سنة ١٩٩٠ عندما زودت سلطات الولايات المتحدة سلطات الاتحاد السوفياتي السابق بمعلومات عن رحلة مكوك الفضاء التابع للولايات المتحدة التي طار فيها فوق المناطق الشرقية للاتحاد السوفياتي السابق. وفي رأي هذه الدولة، قدمت تلك المعلومات من باب المجاملة واستناداً الى اتفاق على أن لا تعتبر المعلومات المقدمة بمثابة سابقة، وإن كانت الإجراءات التي اتبعت قد توحى بأنها مثال يحتذى في ممارسات مقبلة. ووفقاً لتلك الدولة، تتمر أحكام القانون العرفي الدولي في هذا المجال بطور التكوين.

٦٤ - وبالاستناد الى ما تقدم من تحليل تنبغي ملاحظة وجود وجهات نظر متباينة بشأن مسألة السوابق. وعلى الرغم من أنه ليست جميع الدول متفقة على وجود سوابق بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية، فقد بذل المجتمع الدولي محاولات للاتفاق على صيغ مناسبة لمرور الأجسام الفضائية.

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

٦٥ - لاحظ بعض الدول أنه على الرغم من عدم وجود قواعد محددة يخضع لها مرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها الى الغلاف الجوي للأرض، فإن بعض الأحكام العامة لقانون الفضاء الدولي تنظم جميع مراحل الطيران الفضائي، بما في ذلك مرور الأجسام الفضائية عبر الغلاف الجوي للأرض. ومن الأمثلة التي قدمت الأحكام ذات الصلة من معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى (قرار الجمعية العامة ٢٢٢٢ (د-٢١)، المرفق)، واتفاق إنقاذ الملاحين الفضائيين وإعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة الى الفضاء الخارجي (قرار الجمعية العامة ٢٣٤٥ (د-٢٢)، المرفق)، واتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية (قرار الجمعية العامة ٢٧٧٧ (د-٢٦)، المرفق)، وإعلان المبادئ القانونية المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه (قرار الجمعية العامة ١٩٦٢ (د-١٨))، والمبادئ المتعلقة باستخدام مصادر الطاقة النووية في الفضاء الخارجي (قرار الجمعية العامة ٦٨/٤٧).

٦٦ - ولاحظت إحدى الدول أن نظم النقل الفضائي المصممة لاستكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه تخضع منذ إطلاقها وحتى هبوطها لقانون الفضاء الدولي. ويمكن في هذا الصدد أن ينطبق قانون المرور الجوي الدولي على نظم النقل الفضائي لأسباب عملية. وأشارت تلك الدولة الى تشريعاتها الوطنية بشأن الطيران حيث يرد تعريف للمركبات الجوية. وفي هذا السياق، ينص القانون على أن المركبات الفضائية والصواريخ ومثيلاتها من الأجسام الطائرة تعتبر مركبات جوية ما دامت موجودة في الفضاء الجوي. وذكرت دولة أخرى أنه وفقا لقانونها بشأن الطيران المدني ولممارستها الوطنية، تخضع الأجسام الفضائية في الفضاء الجوي لنفس القواعد التي تخضع لها الطائرات وغيرها من الأجسام الطائرة.

٦٧ - وذكرت دولة أخرى أنه بموجب قانونها الخاص بالنشاط الفضائي، يجوز للدولة الأجنبية أن تنفذ عملية طيران بريئة واحدة لغرض الدخول في مدار حول الأرض وكذلك لغرض العودة الى الأرض، شريطة أن تكون السلطات قد أعطيت في مهلة كافية إشعارا بالبارامترات التي تكتنف عملية الطيران. وذكرت دولة أخرى أن قانونها الخاص بالنشاط الفضائي، الذي هو الآن قيد الإعداد، سيتضمن حكما بشأن هذا النوع من المرور.

٦٨ - وأعرب بعض الدول عن الرأي بأن القواعد القانونية الراهنة الوطنية و/أو الدولية ينبغي أن تنطبق فيما يتعلق بالأجسام الفضائية والأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها الى الغلاف الجوي للأرض.

٦٩ - وأيدت بعض الدول رأيا مؤداه أن ولاياتها القضائية ليست فيها قواعد قانونية فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية بعد عودتها الى الغلاف الجوي للأرض كما أعرب بعض الدول عن الرأي بأنه لا توجد قواعد قانونية دولية تنطبق على مثل هذا المرور.

٧٠ - وأبدت دولة الرأي بأنه ينبغي الشروع في إعداد قواعد قانونية دولية بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية.

٧١ - وذكر معظم الدول في إجابتها عن السؤال ٨ (باستثناء دولة ذكرت أن ليس لديها معلومات وأخرى أنه لا توجد لديها قواعد قانونية وطنية بشأن ذلك المرور) أنه يوجد شكل أو آخر من القواعد الدولية أو الوطنية التي تنظم أو يمكن أن تنظم مرور الأجسام الفضائية بعد عودتها الى الغلاف الجوي للأرض.

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

٧٢ - لاحظ معظم الدول أن القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي قواعد واجبة التطبيق على الأجسام الفضائية الجوية. ولاحظت إحدى الدول في هذا الصدد أن هذه القواعد يمكن أن تنطبق على الأجسام الفضائية الجوية التي تعتبر في جوهرها أجساماً فضائية.

٧٣ - ولاحظ بعض الدول أن الأجسام القادرة على تحقيق الغرضين ينبغي إخضاعها لقواعد تسجيل مزدوجة: بوصفها مركبات جوية وباعتبارها مركبات فضائية، هذا إذا لم يكن - حسب رأي دولة مجيبة - قد أعد نظام قانوني وحيد للأجسام الفضائية الجوية يمكن أن يشمل إجراءات خاصة لتسجيل مثل هذه الأجسام.

٧٤ - ولاحظ بعض الدول أنه ينبغي إعداد إجراء جديد للتسجيل يعكس خصائص الأجسام الفضائية الجوية بالنظر إلى ضرورته.

٧٥ - واقترح بعض الدول أن الأجسام الفضائية الجوية ينبغي أن تعتبر أجساماً تختلف عن الأجسام الفضائية التي تسجل بموجب اتفاقية التسجيل. لذلك ينبغي، حسب رأي واحدة من تلك الدول، أن يعهد بتسجيلها إلى هيئة مختلفة.

٧٦ - واعتبرت إحدى الدول أن تعديل القواعد الراهنة أو الإضافة إليها بحيث تراعي الخصائص التي تنفرد بها الأجسام الفضائية الجوية إنما هو أمر سابق لأوانه وإن أمكن أن يصبح ضرورياً في وقت لاحق. وقيل في هذا الصدد إنه يمكن، بالإضافة إلى المعلومات المطلوبة بالفعل، تقديم معلومات بشأن الأجسام الفضائية الجوية، مثل المسار المزمع لطيرانها عبر الفضاء الجوي لدول أخرى. غير أن هذه المعلومات الإضافية يتعين البت في نوعها بعد إجراء دراسات أخرى وفحص لسمات الأجسام الفضائية الجوية وتشغيلها. كما سيتعين فضلاً عن ذلك فحص مفهوم "الدولة المطلقة" على ضوء الوسائل الجديدة المزمع تطويرها لإطلاق الأجسام الفضائية الجوية.

٧٧ - ولاحظت دولة أن من الضروري إجراء مزيد من الدراسات للبت فيما إذا كانت ثمة حاجة إلى التسجيل مع مراعاة قصر مرحلة البقاء في المدار بالنسبة للجسم الفضائي الجوي.

٧٨ - وارتأت إحدى الدول أن أجسام النقل الفضائي التي تجتمع في الفضاء ويتدر لها أن لا تهبط أبداً إلى الأرض أو أن تقوم بطيران جوي، يتعين أن تسجل هي الأخرى وأن تعلن مساراتها والجهات التي تقصدها من أجل تفادي وقوع الحوادث.

٧٩ - واتفق معظم الدول عموماً على أن اتفاقية التسجيل ينبغي أن تنطبق وإن حبذت دول أخرى استخدام آلية تسجيل مختلفة، وآثرت أن ينص نظام وحيد موحد، إذا أعد نظام كهذا وعندما يتم إعداده، على تسجيل الأجسام الفضائية الجوية.

#### خاتمة

٨٠ - يشير التحليل المعروض فيما تقدم، على ما يبدو، إلى وجود تطور في الأفكار حول إمكانية العمل، على الأقل، على مواصلة ما بدأ من حوار، على أن يسهم فيه قانونيو الجو والفضاء فيما يتعلق بالمسائل ذات الصلة بالأجسام الفضائية الجوية.