

Distr.: General
26 January 2005
Arabic
Original: English/French/Russian/
Spanish

الجمعية العامة



لجنة استخدام الفضاء الخارجي
في الأغراض السلمية

الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام
الفضائية الجوية: الردود الواردة من الدول الأعضاء

مذكرة من الأمانة

إضافة

المحتويات

الصفحة	الفقرات		
٣	٤-١	أولاً- مقدمة
٣		ثانياً- الردود الواردة من الدول الأعضاء
٣		السؤال ١- هل يمكن تعريف الجسم الفضائي الجوي بأنه جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية لكي يبقى في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة؟	
٥		السؤال ٢- هل تختلف القواعد القانونية المنطبقة على طيران الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي؟	
٨		السؤال ٣- هل توجد اجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، نظراً لتنوع خصائصها الوظيفية وخواصها الأيرودينامية والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها وسمات تصاميمها، أم ينبغي صوغ قواعد واحدة أو موحدة لتلك الأجسام؟	
٩		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 تبعات قانونية، أم هل يسود القانون الجوي أو قانون الفضاء أثناء طيران المركبة الفضائية الجوية تبعاً لمقصد ذلك الطيران؟	



الصفحة

- السؤال ٥- هل يُميّز بين مرحلتي الإقلاع والهبوط تمييزاً خاصاً في القواعد الخاصة بالأجسام الفضائية الجوية نظراً لاختلاف درجة الضبط الرقابي عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي ثم الرجوع إلى ذلك المدار؟ ١١
- السؤال ٦- هل تسري قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لإحدى الدول أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى؟ ١٢
- السؤال ٧- هل هناك سوابق بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض، وهل يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بهذا المرور؟ ١٣
- السؤال ٨- هل هناك أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض؟ ١٥
- السؤال ٩- هل تسري القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية؟ ١٦
- السؤال ١٠- ما هي الفوارق بين القواعد القانونية المنطبقة على الفضاء الجوي وتلك المنطبقة على الفضاء الخارجي؟ ١٧
- المرفق- مذكرة إيضاحية لردّ فنلندا: دراسة للاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية ٢٠

أولاً - مقدمة

- ١ - اتفقت لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، في دورتها الثامنة والثلاثين، عام ١٩٩٥، 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 أيضاً على أن الردود على الاستبيان يمكن أن توفر أساساً تستند إليه اللجنة الفرعية القانونية في البت في كيفية مواصلة نظرها في بند جدول الأعمال ذي الصلة. واتفقت اللجنة كذلك على ضرورة أن تدعى الدول الأعضاء في اللجنة إلى إبداء آرائها بشأن تلك المسائل.^(١)
- ٢ - وترد المعلومات التي قدّمتها الدول الأعضاء حتى ٢١ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٤ في مذكرة أعدتها الأمانة (A/AC.105/635 و Add.1 إلى Add.10).
- ٣ - وأقرّت اللجنة الفرعية القانونية، في دورتها الثالثة والأربعين، عام ٢٠٠٤، تقرير الفريق العامل المعني بالمسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده. وقد اتفق الفريق العامل على ضرورة أن تُدعى الدول الأعضاء التي لم ترد بعد على الاستبيان بشأن الأجسام الفضائية الجوية إلى أن تفعل ذلك (الفقرة ٩ من المرفق الثاني للوثيقة A/AC.105/826).
- ٤ - وأعدّت الأمانة هذه الوثيقة بناء على المعلومات الواردة حتى ٧ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٥ من الدول الأعضاء التالية: أوكرانيا والبرتغال وتركيا ورواندا وفنلندا ولبنان.

ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء*

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

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

لا، لا يمكن أن يعرف "الجسم الفضائي الجوي" بأنه يتسم بالخصائص المذكورة أعلاه، لأن مصطلح "الأجسام الفضائية الجوية" قد يشمل إشارات فضائية جوية وجسيمات

* الردود مستنسخة بالشكل الذي وردت به.

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

(2) ينبغي أن يقرأ رد فنلندا مقترنا بالمذكرة الإيضاحية الملحقة بهذه الوثيقة في شكل مرفق.

كونية طبيعية تدخل إلى الغلاف الجوي للأرض ومركبات فضائية جوية هالكة وروبوتات ونواتج ناجمة عن التطبيق المشترك لتكنولوجيا الفضاء وعلوم الأرض (نواتج فضائية جوية) وحتى البنى التحتية الفضائية الجوية. و"المركبة الفضائية الجوية" ليست سوى واحد من العديد من "الأجسام الفضائية الجوية"، ولكن إذا التمس وضع تعريف "للمركبة الفضائية الجوية" أو "المركبة الفضائية الجوية"، لكان ذلك مقبولاً، شريطة أن يستعاض عن عبارة "الكي يبقى في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة" بعبارة "الينتقل عبر الفضاء الجوي". ومن ثم يمكن أن تعرف "المركبة الفضائية الجوية" بأنها جسم فضائي جوي قادر على "الانتقال عبر" الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية أثناء الانتقال عبر الفضاء الجوي.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

التعريف المقترح للجسم الفضائي الجوي ذو طابع عام ويوحى بمفهوم واسع وموحد يتعين تمييزه عن مفاهيم "المركبة الجوية" و"المركبة الفضائية" و"الجسم الفضائي" التي ترد في اتفاقيات الأمم المتحدة بشأن قانون الفضاء الدولي. ويجوز أن تخضع هذه المفاهيم المختلفة لقواعد مختلفة. وإضافة إلى ذلك، تعد عبارة "لفترة زمنية معينة" أيضاً ذات طابع عام جداً. ولذلك، تتطلب دواعي توخي السلامة والمصدقية أن تكون هذه التعاريف القانونية أكثر تحديداً.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

ترى رواندا أن تعريف الجسم الفضائي الجوي ذو أهمية خاصة نظراً إلى أنه لا يرد تعريف من هذا القبيل في الاتفاقيات أو المعاهدات القائمة. وفي حين ان التعريف المقترح يشير إلى قدرة الجسم الفضائي الجوي المزدوجة على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى البقاء في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة، فإنه لا يحدد الأغراض التي يمكن أن يخدمها الجسم الفضائي الجوي ولا يلقي الضوء على الاختلاف بين الجسم الفضائي الجوي وأجسام أخرى مثل النيازك، خصوصاً أن الجسم الفضائي الجوي يمكن أن يكون خاضعاً للتحكم البشري على أي ارتفاع فيما يتعلق باتجاهه وسرعته.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

التعريف المقترح للجسم الفضائي الجوي مقبول، طالما أن الجسم الفضائي الجوي يضطلع ببعثة فضائية. ولإيضاح هذا القول وكذلك لاجتناب إساءة تفسير عبارة "يبقى في الفضاء الجوي"، فينبغي أن يستعاض عن ذلك التعريف بالتعريف التالي:

"الجسم الفضائي الجوي" هو جسم قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي وعلى استخدام خواصه الأيرودينامية لكي ينتقل في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة لأغراض فضائية حصراً."

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

١ - يمكن أن يعرف الجسم الفضائي الجوي، من حيث المبدأ، على هذا النحو، رغم أن مصطلح "الجسم الفضائي الجوي" لا يرد لا في الوثائق القانونية الدولية ولا في المؤلفات العلمية والتقنية المتصلة بتحليق المركبات سواء كان ذلك في الفضاء الجوي أم في الفضاء الخارجي.

٢ - وبما أن الغرض الرئيسي للجسم الفضائي الجوي هو استخدامه في الفضاء الخارجي، فينبغي أن يوضع تعريف مصطلح "الجسم الفضائي الجوي" بالتشاور مع اللجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.

السؤال ٢ - هل تختلف القواعد القانونية المنطبقة على طيران الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

بالنظر إلى الوضع الحالي للقوانين، تختلف القواعد المنطبقة على "المركبات الفضائية الجوية" تبعاً لما إذا كانت المركبة "تنتقل عبر" الفضاء الجوي أو الفضاء الخارجي، ولكن من الممكن النظر في وضع قواعد مرنة جديدة "قائمة على الغرض".

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

لا. الأجسام الفضائية تخضع للمبادئ المبينة في معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٢٢٢ (د-٢١))، والتي تخضع بموجبها الأجسام الفضائية للقاعدة العرفية التي تحدد الحق في المرور البريء (الحر والسلمي). وقد استحدث إطلاق الساتل سيوتنيك الأول بعداً جديداً في مبدأ حرية استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي (المجسد في المادة ١ من المعاهدة)، وخصوصاً مبدأ حرية الحركة. وقد بينت التجربة أن عدم قابلية التصرف في الحقوق السيادية على الأجسام أو المركبات تمثل واحدة من القواعد الأساسية لقانون الفضاء العربي.^(٣) ومن ثم يمكن استخلاص أن حرية إطلاق الأجسام والمركبات الفضائية وحرية الحركة تقع بالفعل ضمن نطاق مبدأ الحرية المنصوص عليه في المعاهدة.^(٤)

٢ - تكمن المشكلة في النطاق الواسع لهذه المبادئ فيما يتعلق بالأجسام الفضائية. وترى البرتغال أن مرور جسم فضائي جوي عبر الفضاء الجوي، أي في حال العبور فقط، يخضع لقانون الفضاء الدولي. ولكن، إذا كان الجسم مركبة جوية تنتقل بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي، فينبغي أن ينطبق قانون الجو الدولي منذ لحظة دخول الجسم إلى الفضاء الجوي (انظر الرد على السؤال ٦).

٦ - ونظراً إلى أهمية إيضاح القواعد المنطبقة على المرور البريء عبر الفضاء الجوي، فينبغي أن تصاغ وتوضح القواعد الدولية ذات الصلة باعتبارها مسألة ملحّة واستناداً إلى النموذج الذي يتيح القانون المنطبق على المرور البريء عبر المياه الإقليمية.

(3) انظر I.H.Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Space Law*, 2nd rev. ed. (The Hague, Kluwer Law International, 1999), pp. 11 and 12.

(4) للاطلاع على المزيد، انظر Pablo Mendes de Leon, "Unilateral efforts designed to enhance security in the context of international law", *The Use of Air and Outer Space: Cooperation and Competition*, Chia-Jui Cheng, ed. (The Hague, Kluwer Law International, 1998), p. 291, note 4.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

- ١- يشكل الفضاء الجوي لأي دولة جزءاً من إقليم تلك الدولة. ولذلك، فإن أي جسم فضائي جوي يمر عبر ذلك الإقليم يقع عادة ضمن الولاية القضائية للدولة المعنية.
- ٢- يخضع الجسم الفضائي الجوي الموجود في الفضاء الخارجي لقانون الدولة التي سُجِّل فيها.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

إذا كان الجسم الفضائي الجوي يعمل في مناطق تخضع للولاية القضائية لدولة ما، فإنه يخضع لقوانين تلك الدولة ولقانون الجو الدولي، ولكن إذا كان مرور الجسم الفضائي الجوي عبر الفضاء الجوي لدولة أخرى يشكل جزءاً من مروره المباشر إلى الفضاء الخارجي أو منه أثناء الإطلاق أو العودة للهبوط حيثما يكون الغرض هو القيام حصراً بأنشطة فضائية واستكشاف الفضاء الخارجي ويكون ذلك المرور عرضياً فحسب، فإنه يخضع لمبادئ قانون الفضاء الدولي.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

القواعد المنطبقة على التحليق تعتمد على الغرض من بعثة الجسم الفضائي الجوي. فينبغي أن تنطبق قواعد قانون الجو طوال مدة تحليق المركبة التي تستخدم لنقل معدات أو أشخاص من الأرض إلى الأرض. وحيثما يكون الغرض الرئيسي لبعثة الجسم الفضائي الجوي هو استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه، فينبغي أن تكون الغلبة لقواعد قانون الفضاء طوال مدة البعثة.

السؤال ٣ - هل توجد إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، نظراً لتنوع خصائصها الوظيفية وخواصها الأيرودينامية والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها وسمات تصاميمها، أم ينبغي صوغ قواعد واحدة أو موحدة لتلك الأجسام؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

في الوقت الحالي، لا توجد إجراءات قانونية قائمة خاصة بالمركبات الفضائية. ووضع قواعد جديدة ممكن ولكنه لن يكون مجدياً إلا إذا عينت حدود الفضاءين الجوي/الخارجي. وبمجرد القيام بذلك، فيمكن حينذاك، باعتماد "نهج قائم على الغرض"، وضع قواعد مرنة جديدة في إطار قانوني الجو والفضاء القائمين، مع الحفاظ في الوقت نفسه على أسسهما المعيارية والتمسك بها.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

في حين إنه يجوز أن يستند تعريف الأجسام الفضائية إلى معيار واحد (وينطبق في هذه الحال نظام قانوني وحيد)، فقد تقتضي الاختلافات في سماها التكنولوجية اعتماد معايير مختلفة توضع في تشريعات محددة تدرج في قانون دولي تصدره الأمم المتحدة. ولذلك فمن المهم أن تُجرى دراسة متعمقة لسمات تلك الأجسام من منظور تقني.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

رواندا ليست على علم بأي إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية. ويبدو أن ذلك لم يُشر أي مشاكل حتى الآن، لأن مكوك الفضاء التابع للولايات المتحدة لا يمر عبر إقليم أجنبي، ويدخل إلى الغلاف الجوي للأرض فوق عرض البحر ويمكن أن يهبط على إقليم الولايات المتحدة. وفي سبيل البحث عن حلول مرضية، ينبغي أن يجري تناول هذا السؤال مقترناً بمشكلة محددة يمكن أن تنشأ.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

ينبغي أن توضع القواعد عقب إجراء دراسة متعمقة، لأن التطورات في تكنولوجيا الفضاء الجوي قد تستلزم في المستقبل أن توضع قواعد محددة لكي تراعي أوضاعا لم تؤخذ في الاعتبار في إطار قانون الجو والفضاء الدولي الحالي. ويمكن لتلك القواعد أن تساعد أيضا على تحديد هوية الأجسام الفضائية الجوية ووضعها القانوني بدون انتهاك قانون الجو والفضاء الحالي.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

لا توجد إجراءات خاصة مطبقة على نطاق واسع. ولكن أوكرانيا ترى أنه، إذا زاد عدد تلك الأجسام، وكان من الممكن أن يؤدي ذلك إلى بروز طائفة من المسائل المتعلقة بأدائها، فسيكون من الضروري تعديل وتطوير قواعد قانون الجو والفضاء من أجل مراعاة السمات المميزة للأجسام 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 تبعات قانونية، أم هل يسود القانون الجوي أو قانون الفضاء أثناء طيران المركبة الفضائية الجوية تبعا لمقصد ذلك الطيران؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

المركبات الفضائية الجوية لا يمكن أن تعتبر إما مركبات جوية أو مركبات فضائية عندما تكون في كل مجال من المجالين المعنيين. إنها لا يمكن أن تعتبر سوى مركبات فضائية جوية. ومن الممكن اعتماد نهج "قائم على المقصد" عندما يعدل قانون الجو والفضاء على نحو ملائم لكي يلي مقتضيات المركبات الفضائية الجوية وعندما يحدد كلا المجالين تحديدا واضحا.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

لا ينبغي أن تصنف الأجسام حسب موقعها في وقت محدد. ونحن نعتبر أن المعيار الأساسي هو الغرض من الجسم أو مقصده. وبافتراض أن المقصد هو الفضاء الخارجي، فينبغي أن يعتبر الجسم مركبة فضائية ويخضع من ثم لقانون الفضاء طوال مدة تحليقه (انظر الرد على السؤال ٢).

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

ترى رواندا أن الجسم الفضائي الجوي الذي يمر عبر الفضاء الجوي لدولة ما يخضع للولاية القضائية لتلك الدولة، وعندما يكون في الفضاء الخارجي يخضع لقانون الفضاء أي يقع ضمن الولاية القضائية للدولة التي سُجِّل فيها.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

يعد الغرض من الجسم الفضائي الجوي ومقصده عاملين هامين في تحديد ما إذا كان جسم ما ينبغي أن يعتبر مركبة جوية أم جسماً فضائياً جويًا. والجسم الفضائي الجوي الذي يخلق في الفضاء الجوي، وخصوصاً عبر الفضاء الجوي الإقليمي لدولة أخرى ويضطلع ببعثة جوية، حتى وإن حلق لفترة زمنية معينة في الفضاء الخارجي، فلا يزال يعتبر مركبة جوية. وبالمثل، يعتبر الجسم الفضائي الجوي الذي يخلق عبر الفضاء الجوي لأغراض صعوده إلى الفضاء الخارجي أو هبوطه منه مركبة فضائية.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

أثناء التحليق، يمكن أن يعتبر أن الأجسام الفضائية الجوية تقع ضمن نطاق قانون الفضاء الدولي أو قانون الجو الدولي، حسب الغرض من البعثة. وربما يستلزم تطور تكنولوجيا الفضاء الجوي تعديل قواعد قانون الجو والفضاء الدولي السائدة حالياً.

السؤال ٥ - هل يُميّز بين مرحلتَي الإقلاع والهبوط تمييزاً خاصاً في القواعد الخاصة بالأجسام الفضائية الجوية نظراً لاختلاف درجة الضبط الرقابي عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي ثم الرجوع إلى ذلك المدار؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

هذا السؤال غير أساسي.^(٥)

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

يُميّز بين مرحلتَي الإقلاع والهبوط، ولكن لغرض إيضاح القواعد التي تحكم تحليق الأجسام الفضائية الجوية (وفقاً لمبدأ الحرية والاستخدام السلمي للفضاء الخارجي حسبما هو منصوص عليه في معاهدة سنة ١٩٧٦ بشأن المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى)، فلا يلزم أن تعتبر المرحلتان خاضعتين لقواعد قانونية مختلفة، لأن التمييز ذو طابع تقني. بيد أن المرحلتين ينبغي أن تخضعا لقانون الفضاء، لا قانون الجو.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

بما أنه لا توجد قواعد في القانون الدولي تنطبق على هذا السؤال، فليس بإمكان رواندا أن تجيب عليه.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

ينبغي التمييز بين المرحلتين، خصوصاً في حالة الجسم الفضائي الجوي الذي يكون قادراً على الإقلاع والهبوط كمرحلة جوية، بما في ذلك القدرة على الانطلاق ذاتياً إلى

(5) انظر المرفق للاطلاع على شرح لهذا الرد في المذكرة الإيضاحية (الأسئلة ١-٤).

الفضاء الخارجي من الفضاء الجوي، ثم العمل كمرحلة فضائية؛ وكذلك في حالة الجسم الذي يطلق إلى الفضاء الخارجي ثم يكون قادراً، عند عودته إلى الغلاف الجوي للأرض، على العمل بشكل مستقل كمرحلة جوية ومن ثم يؤخر عملية هبوطه؛

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

ينبغي أن تخضع جميع مراحل البعثات من الأرض إلى المدار لقانون الفضاء تماماً. وينبغي أن تطبق قواعد قانون الجو على المركبة التي تدخل بصفة مؤقتة إلى الفضاء الخارجي أثناء قيامها ببعثات من الأرض إلى الأرض لنقل معدات أو أشخاص.

السؤال ٦ - هل تسري قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لإحدى الدول أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

تنطبق المبادئ الأساسية لقانون الجو على المركبة الفضائية الجوية التابعة لإحدى الدول عندما تكون في الفضاء الجوي لدولة أخرى، ولكن نظراً لتنوع الأسس القانونية لقانون الجو وقانون الفضاء، فيجب أن يحدد مدى انطباقه بشكل منطقي. وستكون العناصر الأكثر أهمية هي مبادئ السيادة الوطنية على الفضاء الجوي وحرية الأنشطة في الفضاء الخارجي. وسيتطلب الأمر أيضاً النظر في مسائل المسؤولية ومسؤولية الدولة والإجرام وما إلى ذلك.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

المسألة الأولى التي يثيرها هذا السؤال هي مسألة مقصد الرحلة. فإذا كان الجسم الفضائي الجوي في حالة عبور بين الأرض والفضاء الخارجي فحسب، فينبغي أن ينطبق قانون الجو الدولي. بيد أنه من المهم النظر في المسائل التي تنشأ فيما يتعلق بأمن الدولة التي يمر فوقها الجسم الفضائي الجوي أو التي يقلع منها أو يهبط فيها. ومن أجل ضمان أن تجسد قواعد القانون الدولي تلك المسائل مع مراعاة مبدأ حرية المرور، فسييلزم لذلك التفاوض

بشأن اتفاقات دولية وإيرامها من أجل ضمان حقوق الدول فيما يتعلق بالأمن وحماية البيئة والتلوث (انظر الرد على السؤال ٢).

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

نعم: انظر الرد على السؤال ٢. إذا كان الجسم الفضائي الجوي موجودا في الفضاء الجوي لدولة ما، فهو يخضع للولاية القضائية لتلك الدولة، بينما ينطبق مبدأ الجنسية، إذا كان موجودا في الفضاء الجوي الدولي، أي تنطبق الولاية القضائية للدولة التي سجل فيها الجسم.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

الأجسام الفضائية الجوية التي تنتقل عبر الفضاء الجوي ينبغي أن تعتبر مركبات جوية ولذلك تنطبق قواعد قانون الجو الوطني والدولي على الجسم الفضائي الجوي التابع لدولة ما عندما يكون في الفضاء الجوي لدولة أخرى.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

لا تنطبق قواعد قانون الجو الوطني والدولي إلا أثناء بعثات الأجسام الفضائية الجوية من الأرض إلى الأرض، ولكن ليس على الأجسام الفضائية الجوية التي يقصد بها استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه.

السؤال ٧ - هل هناك سوابق بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض، وهل يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بهذا المرور؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

١ - لا توجد سوابق في فنلندا في هذا الصدد، رغم أنه هناك سوابق في أجزاء أخرى من الكرة الأرضية. ولكن لا يتعلق أي من تلك السوابق بـ"مركبات فضائية جوية" (حسب

تعريفها الدقيق). ويتصل سقوط كوزموس ٩٥٤ وعودة سكايلاب وتفكك المكوك وسقوط المحطة مير وتناثرها وغيرها من الحوادث. مرور "الأجسام الفضائية" لدى عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض.

٢ - لا يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بمرور "مركبة فضائية جوية"، رغم أنه توجد مبادئ بالنسبة "للجسم الفضائي"، مثل إنقاذ الملاحين ومساعدتهم وإعادة الأجسام الفضائية والمساعدة والتعاون المتبادلين في استخدام الفضاء واستكشافه لأغراض سلمية، وحسن الجوار، والمسؤولية المطلقة عن الضرر الذي تسببه وما إلى ذلك.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

كما ذكر أعلاه، ينص القانون العرفي على المرور البريء والحر. بيد أنه من المهم أن يؤخذ في الحسبان الرد على السؤال ٦، للنظر في إمكانية تعديل اتفاقية سنة ١٩٧٢ بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٧٧٧ (د-٢٦)) بغية إيضاح الأحكام التي تنظم المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن أنشطة مشروعة.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

باستثناء حالة واحدة وقعت عندما مر مكوك فضاء روسي عبر الفضاء الجوي التركي، ولم يثر ذلك أي مشاكل قانونية (بافتراض أن تفاوضاً مسبقاً قد جرى بين الدولتين)، لا تعلم رواندا بأي سابقة تتصل بمرور أجسام فضائية جوية عبر الفضاء الجوي للأرض. ولا يوجد قانون عرفي دولي يتعلق بذلك المرور.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

توجد سوابق تتعلق بمرور أجسام فضائية أثناء الإقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض وتوجد ممارسات دولية فيما يتعلق بتقديم المعلومات ذات الصلة إلى الدول التي يجري التحليق فوق أقاليمها. ولكن الممارسات الدولية فيما يتعلق بحق المرور لصعود

الأجسام الفضائية الجوية أو هبوطها لم يثبت أنها تمثل دليلاً على وجود ممارسة عامة مقبولة باعتبارها قانوناً ولا تشكل لذلك قانوناً عرفياً دولياً.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

حتى الآن لا توجد سوابق تتعلق بمرور الأجسام الفضائية أثناء الإقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض ولا يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بذلك المرور.

السؤال ٨ - هل هناك أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض؟

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

لقد سبق الرد في الإجابة على السؤال ٧.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

لا توجد في البرتغال قواعد قانونية وطنية تتعلق تحديداً بقانون الجو.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

لا تعلم رواندا بأي قواعد وطنية أو دولية تنطبق على مرور الأجسام الفضائية عقب عودتها إلى الغلاف الجوي للأرض.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

فيما يتعلق بالمواد ذات الصلة في قانون الطيران المدني التركي، تخضع الأجسام الفضائية التي تمر عبر الفضاء الجوي التركي لنفس القواعد التي تنطبق على الطائرات وغيرها

من الأجسام المحلقة. ويجب أيضا النظر في معاهدات الأمم المتحدة ومبادئها المتعلقة بمختلف جوانب المسألة.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

حتى الآن لم توضع قواعد قانونية وطنية محددة في أوكرانيا فيما يتعلق بمرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو العودة إلى الغلاف الجوي للأرض. وتعتقد أوكرانيا أن القواعد القانونية الدولية ذات الصلة هي تلك الواردة في معاهدات الأمم المتحدة بشأن الفضاء الخارجي.

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

فنلندا^(٢)

[الأصل: بالإنكليزية]

لا يمكن أن تطبق القواعد المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي بشكلها الحالي على المركبات الجوية الفضائية. ففي قانون الجو، يحدد التسجيل جنسية المركبة وهو ضروري لجميع المطالبات اللاحقة، المدنية والتجارية والجنائية. وفي قانون الفضاء، فالتسجيل هو الذي يحدد الاضطلاع بمسؤولية الولاية القضائية والمراقبة. ويجب الحفاظ على أهمية التسجيل هذه حتى في حال التطبيق على المركبات الجوية الفضائية.

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

هناك صك ينظم تحديدا تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي، وهو اتفاقية سنة ١٩٧٥ بشأن تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (مرفق قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (د-٢٩)). وينبغي أن يعاد النظر في تلك الاتفاقية وتعديل من أجل توسيع نطاق انطباق القواعد القائمة أو المشاهدة على الأجسام الفضائية الجوية. ولدواعي الأمن والإعلام (وفقا لمبدأ السلامة والمصادقية)، ينبغي أن يحتفظ بسجل شامل لجميع الأجسام الفضائية الجوية والأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي بالتعاون مع الأمم المتحدة.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

نعم.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

ينبغي أن يسجل أي جسم فضائي جوي قادر على تلبية الغرضين المعنيين على حد سواء (أي الملاحة الجوية والملاحة الفضائية) باعتباره مركبة جوية ومركبة فضائية معا، ما لم يتم استحداث نظام قانوني وحيد ينص على إجراء مختلف في هذا الخصوص. وينبغي أن يتضمن أي نظام من هذا القبيل أحكاما مناسبة بشأن إنشاء سجلات وطنية خاصة، وربما أيضا سجل دولي خاص، لتسجيل هذه الأجسام الفضائية الجوية.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

لا تنطبق الأحكام المتعلقة بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي على الأجسام الفضائية الجوية إلا في الحالات التي يكون فيها الغرض من بعثة تلك الأجسام هو استكشاف الفضاء الخارج واستخدامه. بيد أنه يتعين إدراج عدد من الإضافات في قواعد قانون الفضاء.

السؤال ١٠ - ما هي الفوارق بين القواعد القانونية المنطبقة على الفضاء الجوي وتلك المنطبقة على الفضاء الخارجي؟

البرتغال

[الأصل: بالاسبانية]

يختلف نظاما القواعد القانونية فيما يتعلق بقواعدهما، ولكنهما يختلفان في المقام الأول فيما يتعلق بمبادئهما التوجيهية. يستند قانون الجو إلى مبدأ السيادة الخالصة للدول على أقاليمها، بينما يستند قانون الفضاء على مبدأي حرية استخدام الفضاء الخارجي وعدم ملكية الدول له واستخدامه للأغراض السلمية لمنفعة البشرية. وتلك هي المبادئ الواردة في معاهدة

سنة ١٩٦٧ بشأن المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، وينبغي أن تستمر استخدام تلك المبادئ في تنظيم أنشطة الدول وكيانات القطاع الخاص في مجال الفضاء. وفي ذلك الصدد، ينبغي التشديد على أن التعاون الدولي يمثل حجر الزاوية لمبدأ قابلية القانون الدولي للتطبيق.

رواندا

[الأصل: بالفرنسية]

تتمتع كل دولة بالسيادة على الفضاء الجوي فوقها أقاليمها ومياهها الإقليمية، بينما لا يخضع الفضاء الجوي للملكية وهو متاح بحرية لاستكشافه واستخدامه من قبل جميع الدول.

تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

يكمن الاختلاف الأساسي بين نظامي القواعد القانونية في المبادئ التي يستند إليها كل منهما. فقانون الجو يستند إلى المبدأ القائل بأن لكل دولة السيادة التامة والخالصة على الفضاء الجوي فوق أقاليمها ومياهها الإقليمية، في حين أن قانون الفضاء يستند إلى المبدأ القائل بأن الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر وسائر الأجرام السماوية، متاح بحرية لاستكشافه واستخدامه في الأغراض السلمية ولا يجوز لأي بلد الاستيلاء عليه بدعوى السيادة، من خلال استخدامه أو احتلاله، أو بأي وسيلة أخرى.

أوكرانيا

[الأصل: بالروسية]

١ - بينما تتمتع كل دولة بالسيادة الكاملة والخالصة على الفضاء الجوي فوق إقليمها ومياهها الإقليمية، لا يجوز لأي بلد الاستيلاء على الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، بدعوى السيادة، من خلال استخدامه أو احتلاله، أو بأي وسيلة أخرى.

٢ - تخضع الأنشطة التي تُجرى في الفضاء الجوي لقواعد قانون الجو الوطني والدولي، بينما تنظم الأنشطة التي تُجرى في الفضاء الخارجي بقواعد قانون الجو الدولي.

٣- يخضع طيران الجسم الفضائي الجوي من الأرض إلى المدار للقواعد الواردة في اتفاقية سنة ١٩٧٢ بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، في حين أن البعثات التي تضطلع بها الأجسام الفضائية الجوية تخضع للقواعد المنصوص عليها في اتفاقية سنة ١٩٢٩ الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي واتفاقية سنة ١٩٥٢ بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار السطحية التي تحدثها الطائرات الأجنبية وصكوك أخرى.

٤- توجد اختلافات جوهرية بين النظامين من حيث اللوائح التي تنظم إجراءات تسجيل الأجسام الفضائية الجوية: فتسجيل الطائرات منصوص عليه في اتفاقية سنة ١٩٤٤ بشأن الطيران المدني الدولي بينما يُنظَّم تسجيل الأجسام الفضائية باتفاقية سنة ١٩٧٥ بشأن تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي. وينص هذان الاتفاقان على إجراءات ومقتضيات مختلفة للتسجيل.

ردود عامة

لبنان

[الأصل: بالإنكليزية]

ليس لدى لبنان في الوقت الحالي أنشطة تتصل بالمسائل القانونية المتعلقة بالأجسام الفضائية الجوية.

المرفق

مذكرة إيضاحية لرد فنلندا: دراسة للاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية*

[الأصل: بالإنكليزية]

١- يمثل الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية الحلقة الأخيرة في المناقشات بشأن تعيين حدود الفضاء الخارجي التي ظلت جارية في إطار لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ولجنتيها الفرعيتين خلال السنوات الـ ٤٥ الماضية. وبإعلان بوغوتا في عام ١٩٧٦، الذي طالبت بمقتضاه بعض البلدان الاستوائية بالسيادة على المدار الثابت بالنسبة للأرض، اتخذت مسألة تعيين الحدود بعدا جديدا. وفي الدورة الثانية والثلاثين للجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، جرت مناقشة بشأن تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؛ وطبيعة المدار الثابت بالنسبة للأرض واستخدامه؛ والسبل والوسائل الكفيلة بتحقيق الاستخدام الرشيد والعادل للمدار الثابت بالنسبة للأرض دون مساس بالدور الذي يضطلع به الاتحاد الدولي للاتصالات (انظر الوثيقة A/AC.105/544، المرفق الرابع، الباب ألف). وفي الدورة الرابعة والثلاثين للجنة، أدرجت المسائل المتصلة بتعيين حدود الفضاء الخارجي وبطبيعة المدار الثابت بالنسبة للأرض في إطار البند ٤ من جدول الأعمال. ووضعت اللجنة الفرعية، خلال دورتها الثامنة والثلاثين، نص الاستبيان في صيغته النهائية. وكان الغرض من الاستبيان، حسيما ذكر، هو التماس آراء أولية من الدول الأعضاء في اللجنة بشأن مسائل قانونية مختلفة تتعلق بالأجسام الفضائية الجوية. وأدخلت فيما بعد تعديلات وتغييرات طفيفة على هيكل الاستبيان، ولكنه يظل هو نفسه إلى حد ما.

٢- ويبدو أن الاستبيان (انظر الوثيقة A/AC.105/635/Add.5) ينطلق من أعمال الفريق العامل التابع للجنة الفرعية والمعني بالبند ٤ بشأن المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده. بل صدرت وثائق عن الأمم المتحدة (مثل الوثيقة A/AC.105/C.2/L.204 التي تتضمن تحليلا شاملا للردود على صيغة سابقة من الاستبيان الخاص بالمسائل القانونية الممكنة فيما يتعلق بالأجسام الفضائية الجوية) بعنوان "المسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي ورسم حدوده وبطبيعة المدار الثابت بالنسبة للأرض واستخدامه، بما في ذلك النظر في السبل

* أجري هذه الدراسة معهد قانون الجو والفضاء التابع لكلية القانون بجامعة لابلاند (فنلندا) وينبغي اعتبارها مذكرة إيضاحية لرد فنلندا على الاستبيان.

والوسائل التي تكفل استخدام المدار الثابت بالنسبة للأرض استخداما رشيدا وعادلا دون مساس بدور الاتحاد الدولي للمواصلات السلوكية واللاسلكية".

٣- وبما أن الاستبيان يلتمس تعريف مصطلح "الجسم الفضائي الجوي" ومن ثم تحقيق هدي البند ٤ من جدول أعمال الفريق العامل التابع للجنة الفرعية (أي تعيين حدود الفضاء الخارجي واستخدام المدار الثابت بالنسبة للأرض)، حاول معهد قانون الجو والفضاء بجامعة لابلاند تقديم رأيه مع التركيز على هذين الهدفين.

٤- كما إنه فيما يتعلق بمسائل تعيين الحدود، اتخذ المعهد نهجا تدريجيا واعتبر، بالاستناد إلى دراساته وبحوثه، أن الفضاء الخارجي يمتد حتى ٨٠-١٠٠ كيلومتر (ويسلط الضوء على هاتين النقطتين في الردود على الاستبيان).

٥- ويجري تناول المسائل بنفس الترتيب الذي وردت به في الاستبيان. وتقدم استنتاجات المعهد وآراؤه بالتفصيل. وعقب مناقشة كل مسألة، تقدم أيضا الطريقة المحتملة للرد على السؤال المحدد. وتجسد الردود سياسة المعهد العامة ونهجه.

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

٦- كخطوة أولى، فإن المطلوب هو تحديد نطاق تعبير "الأجسام الفضائية الجوية".

ألف- التعاريف العلمية

٧- يتحدث العلم العام عن "الفضاء الجوي" باعتباره "الغلاف الجوي والفضاء الخارجي باعتبارهما كلا واحدا".

٨- كما يندرج أيضا ضمن التعاريف الثلاثة التالية:

(أ) "مزيج من علوم وتكنولوجيا الفضاء والعلوم والتكنولوجيا المتصلة بالغلاف الجوي"؛

(ب) "تكامل بين الملاحظة الفضائية (علم وتكنولوجيا التحليق في الفضاء) والملاحظة الجوية (نظرية وممارسة الملاحظة الجوية)؛"

(ج) "الطائرات والمركبات الفضائية، بما في ذلك تصميم المركبات أو القذائف التي تحلق في الغلاف الجوي وما بعده وصنعها وتحليقها".

٩- ويتعين أن يستخلص أن مصطلح "الفضاء الجوي" لا يقتصر على الطائرات/المركبات الفضائية. فقد يشمل "الفضاء الجوي" مسائل أخرى تنطبق على الغلاف الجوي وعلى الفضاء معاً. ولذلك عندما تنحت من عبارة "الفضاء الجوي" عبارة "الأجسام الفضائية الجوية"، فلا يقتصر انطباقها على المركبات الجوية/الفضائية فحسب. ولو كان الهدف هو تحديد مسؤولية المركبات الجوية/الفضائية والولاية القضائية عليها فحسب، لأمكن اعتبار عبارة "المركبات الفضائية الجوية" مرادفة لعبارة "الأجسام الفضائية الجوية". بيد أنه بالنسبة للسياق الحالي، فإن الهدف من تعريف "الأجسام الفضائية الجوية" ليس هو تحديد المسؤولية والولاية القضائية فيما يتعلق بالمركبات الفضائية/الجوية فحسب، بل أيضاً استخدام المدار الثابت بالنسبة للأرض وتعيين حدود الفضاء الخارجي. ولذلك يمكن، بالنسبة للمسألة الحالية، أن تعني عبارة "الأجسام الفضائية الجوية" أي جسم له ارتباط مشترك بالجو والفضاء وليس بالضرورة مركبة فضائية جوية.

١٠- وإذا اعتمد نهج العلم العام، فيمكن استنتاج أن "الأجسام الفضائية الجوية" قد تشمل مركبات فضائية جوية وإشارات فضائية جوية وجسيمات كونية طبيعية تدخل إلى الغلاف الجوي للأرض ومركبات فضائية هالكة وروبوتات ونوارجح ناهجة عن التطبيق المشترك لتكنولوجيا الفضاء وعلوم الأرض (نوارجح فضائية جوية) وحتى البنى التحتية الفضائية الجوية.

باء- التعاريف القانونية

١١- لا يقدم صك قانوني تعريفاً "للأجسام الفضائية الجوية"، رغم أن ثمة تعاريف تقترب من ذلك. ومن ثم، ومواصلة للاستنتاج، يجري التماس التعاريف بالتمييز بين "الأجسام الفضائية" و"الأجسام الجوية".

الأجسام الفضائية

١٢- تعرّف اتفاقية سنة ١٩٧٢ بشأن المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٧٧٧ (د-٢٦) "الأجسام الفضائية في الفقرة الفرعية (د) من المادة ١ على النحو التالي: "يشمل تعبير "الجسم الفضائي" الأجزاء المكونة للجسم الفضائي، فضلاً عن مركبة الإطلاق وأجزائها." [التأكيد مضاف.]

١٣- وبدلاً من تعريف "الأجسام الفضائية"، تركز اتفاقية المسؤولية على أنه حتى الأجزاء المكونة للجسم الفضائي فضلاً عن مركبات الإطلاق تعتبر أيضاً "أجساماً فضائية". ورغم أنها لا تقدم تعريفاً للجسم الفضائي، فإنها توضح أن "مركبة الإطلاق" هي أيضاً "جسم فضائي" وليست مرادفاً له. ويعني ذلك أن تعبير "الجسم الفضائي" له معنى أوسع. ولأن الأجزاء المكونة للجسم الفضائي هي أيضاً "أجسام فضائية"، فقد تشمل الساتل وملحقاته وحمولته وإشاراته وما إلى ذلك. ومركبة الإطلاق التي تحملها هي واحد من "الأجسام الفضائية". ومن ثم يبدو، من الصيغة الواردة في اتفاقية المسؤولية، أن عبارة "الأجسام الفضائية" أوسع نطاقاً من عبارة "المركبات الفضائية".

١٤- وإذا طبق هذا التعريف على المكونات الفضائية، لأنها هي المركبات الفضائية الجوية الوحيدة العاملة حالياً وهي نموذج أولي لتصميم تلك المركبات، فإنها تستوفي تماماً متطلبات التعريف. وبذلك تندرج في ميدان "الأجسام الفضائية" مركبة إطلاق المكوك والمكوك نفسه (كجسم فضائي وليس كمركبة) وملحقاته والنواتج التي تُنتج في مختبر المكوك وحتى الأشخاص الموجودين داخله. بيد أنه، إذا طبق التعريف على مركبة جوية يمكنها أن تقلع وتهبط أفقياً، فإن الجزء الثاني من التعريف المتعلق بمركبات الإطلاق يصبح غير ذي مغزى. وإذا حذف ذلك الجزء من التعريف، فلن يعني "الجسم الفضائي" إلا الأجزاء المكونة للجسم الفضائي". ويوضح ذلك بصورة وافية أن "الأجسام الفضائية" لا تقتصر، بمقتضى قانون الفضاء، على "المركبات الفضائية".

١٥- وتتجاوز اتفاقية سنة ١٩٧٥ بشأن تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (مرفق قرار الجمعية العامة ٣٢٣٥ (د-٢٩)، لدى تعريف "الأجسام الفضائية"، حدود الاستنساخ الحرفي للتعريف الوارد في اتفاقية المسؤولية.

١٦- ويعرّف قانون الأنشطة الفضائية لسنة ١٩٩٨ (أستراليا) "الجسم الفضائي" بأنه يشمل:

(أ) مركبة الإطلاق؛ و

(ب) الحمولة (إن وجدت) التي من المقرر أن تحملها مركبة الإطلاق إلى الفضاء الخارجي أو تعود بها منه؛ أو أي جزء من ذلك الشيء، حتى وإن:

(ج) كان من المقرر أن يقطع ذلك الجزء بعضاً من رحلة الإنطلاق إلى الفضاء الخارجي أو العودة منه؛

أو

(د) كان الجزء ناتجا عن انفصال حمولة أو حمولات من مركبة الإطلاق عقب إطلاقها.

وفضلا عن ذلك، يعرف قانون الأنشطة الفضائية المركبة الفضائية بأنها مركبة يمكنها أن تحمل حمولة في الإنطلاق إلى الفضاء الخارجي أو في العودة منه.

١٧- ويعرّف قانون الفضاء الخارجي (بريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية) "الأجسام الفضائية بأنها تشمل" الأجزاء المكونة للجسم الفضائي وكذلك مركبة الإطلاق وأجزاءها".

١٨- وتعرّف اتفاقية سنة ١٩٤٦ بشأن إنشاء منظمة أوروبية لتطوير وصنع أجهزة إطلاق المركبات الفضائية المركبة الفضائية بأنها "مركبة مصممة لتوضع في مدار كساتل حول الأرض أو حول جرم سماوي آخر أو تُدفع لعبور ممر ما من الممرات الأخرى في الفضاء".

١٩- وفي جميع التعاريف المذكورة أعلاه، ثمة عامل مشترك واحد هو أن المركبة الفضائية يفترض أن تكون جهاز إطلاق يمكنه أن يحمل "أجساما فضائية" وينطبق عليها أيضا وصف الجسم الفضائي.

الأجسام الطائرة/الجوية/الهوائية

٢٠- يعرّف المرفق ٧ من اتفاقية سنة ١٩٤٤ بشأن الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو) المركبة الجوية بأنها "أي آلية يمكنها أن تستمد الدعم في الغلاف الجوي من ردود فعل الهواء".

٢١- ويعرّف قانون الطيران الاتحادي لسنة ١٩٥٨ (الولايات المتحدة الأمريكية) مصطلح "المركبة الجوية" بأنها "جهاز يستخدم أو يقصد به أن يستخدم للتخليق في الجو". كما يمضي القانون إلى تعريف الطائرة بأنها "مركبة جوية ذات أجنحة ثابتة ويدفعها محرك وهي أثقل من الهواء، وتستمد الدعم في التخليق برد الفعل الدينامي للهواء على أجنحتها". كما يقدم تعريف "للآلة" و"هيكل الطائرة" وما إلى ذلك. ومن النهج المتبع في هذا القانون، فمن الواضح أن "المركبة الجوية" هنا تعني جسما طائرا/جويا/هوائيا.

٢٢- ويعرّف بروتوكول سنة ٢٠٠١ بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة "المركبة الجوية" بنفس الطريقة الواردة في اتفاقية شيكاغو وتدرج أيضا هياكل الطائرات مع محركات الطائرات والطائرات العمودية.

ورغم أن البروتوكول لا يعرف "الجسم الفضائي" فهو يشمل تعريفاً "للجسم الطائرة" باعتبار أنه يشمل هياكل الطائرات ومحركات الطائرات والطائرات العمودية. ولذلك يتعين استنتاج أن الأجسام الطائرة/الجوية/الهوائية تندرج خارج نطاق "المركبة الجوية".

٢٣- ولعل التمعن في هذه التعريف يبين أيضاً أن "الطائرة" أو "المركبة الجوية" هي جسم طائرة/جوي/هوائي.

جيم - استنتاجات

٢٤- السؤال الأول من الاستبيان، المتعلق بتعريف "الأجسام الفضائية الجوية"، هو سؤال مغلق، لأنه يطلب إلى المحيين أن يذكروا ما إذا كان الجسم الفضائي الجوي هو جسم: (أ) قادر على الانتقال عبر الفضاء الخارجي؛ و(ب) على استخدام خواصه الأيرودينامية لكي يبقى في الفضاء الجوي. ولا يطلب إلى المحيين أن يعرفوا "الأجسام الفضائية الجوية"، بل يطلب إليهم إما أن يوافقوا أو لا يوافقوا على خاصيتي "الجسم الفضائي الجوي".

٢٥- ومن خلال استصحاب الأهداف الرئيسية للاستبيان وبعد مراجعة الوثائق والتعاريف ذات الصلة والآثار القانونية المترتبة عليها، يرى المعهد أن "الجسم الفضائي الجوي" لا يمكن أن يعرف على النحو الوارد في الاستبيان، لأن عبارة "جسم فضائي جوي" تنطوي على معنى أوسع نطاقاً وقد تكون لها أبعاد خطيرة في التطبيق (تناقش في الردود على أسئلة أخرى).

٢٦- وإذا استعيض عن عبارة "جسم فضائي جوي" بعبارة "ناقلة فضائية جوية" أو "مركبة فضائية جوية"، فكان يمكن أن تكون الخاصيتان المذكورتان في الاستبيان مستوفيتين ولكان التعريف مقبولاً. وفي الوقت ذاته، حسبما أشار إليه العديد من الدول الأعضاء في ردوده، يجب أن توضح عبارة "لكي يبقى في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة". ويرى المعهد أنه يمكن الاستعاضة عنها بعبارة "لكي ينتقل عبر الفضاء الجوي".

السؤال ٢- هل تختلف القواعد القانونية المنطبقة على طيران الأجسام الفضائية الجوية تبعاً لما إذا كان الجسم موجوداً في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي؟

٢٧- إذا كان الرد على السؤال بالنفي، يعفو ذلك المحيب تلقائياً من الحاجة إلى مزيد من الإيضاح، ولكنه سيكون نهجاً مبهماً بالنسبة للمسألة المطروحة بكاملها ومن المحتمل أن يحبط جهود اللجنة الفرعية القانونية وأهدافها. بيد أنه إذا كان الرد بالإيجاب، فيتطلب ذلك

أن يقدم المحيب مزيدا من التفصيل، لأن قابلية تطبيق نظام مختلف لن تكون نافذة إلا إذا عينت حدود المجالين بوضوح. كما ان التأثير القانوني الذي ستحدثه "المركبات الفضائية الجوية" على هذه القواعد يحتاج لإيضاح، لأن "المركبات الفضائية الجوية" لم تعرف لا تقنيا ولا قانونيا.

٢٨- وقبل المضي قدما، يعيد المعهد تأكيد موقفه بأن عبارة "الأجسام الفضائية الجوية" يجب أن يستعاض عنها "بالناقلات الفضائية الجوية" أو "المركبات الفضائية الجوية".

٢٩- كما إن السؤال لا يوضح ما إذا كانت "القواعد"، حسبما هو مذكور، هي "قواعد قانونية". وتشدد بعض الردود الواردة من الدول الأعضاء على الطابع التقني للقواعد ويضيف ذلك لبسا للمسألة. بيد أن المعهد يتعامل مع المسألة، بالنسبة لجميع المقاصد والأغراض، باعتبارها "قواعد قانونية".

٣٠- وبما أنه قد تقرر اتباع نهج تدريجي في الرد باقتراح قواعد منفصلة "للمركبات الفضائية الجوية" عندما تكون في الفضاء الجوي وعندما تكون في الفضاء الخارجي، تُطرح مسألة تعيين الحدود. ورغم أنه يوجد عدد كبير من النظريات^(أ) فيما يتعلق بمسألة تعيين الحدود، يستند المعهد إلى اثنتين منها فحسب. إحدهما هي نظرية "المدار الفعلي" والثانية هي نظرية "المسافات الاعتبائية". وقد حددت المسافة ٨٠-١٠٠ كيلومتر بناء على ذلك. ورغم أن المعهد يقدر النظرية الوظيفية، ولكنه يرى أنها، خلافا لسائر النظريات، لا تستند إلى "النظرية الوظيفية" وحدها. وأيضا كانت وجهة النظر المأخوذة بعين الاعتبار فان لهذا الرأي مبررات وجيهة.^(ب)

٣١- وبناء على هذا التعيين لحدود الفضاء الجوي/الخارجي، يكون القانون المنطبق هو قانون الجو مع بعض التعديلات حسبما هو مقترح في السؤال ٣، طالما كانت المركبة في الفضاء الجوي. وبمجرد عبور العتبة، يمكن التذرع بقانون الفضاء، مع تعديله. ولكن لا يمكن استبعاد هذا النهج بدون تروء، لأن فقه قانون الجو والفضاء له طابعه وأهدافه وجزوره الفلسفية الخاصة. كما تظل هناك أسئلة بشأن مسائل التسجيل والنقل والحوادث والمسؤولية والتوحيد القياسي وما إلى ذلك (ترد التفاصيل في الرد على السؤال).

(أ) بعض النظريات الرئيسية في هذا المجال هي النظرية الوظيفية ونظرية الرفع الأيرودينامي ونظرية البعد اللانهائي ونظرية المدار الفعلي ونظرية المسافة الاعتبائية.

(ب) لمزيد من التفاصيل، يرجى الاتصال بالمعهد.

٣٢- والرأي المذكور فيما يتصل بالمسألة الأولى المتعلقة بالاستعاضة عن عبارة "لكي يبقى في الفضاء الجوي لفترة زمنية معينة" ينطبق أيضا على هذا السؤال. وهنا يجب الاستعاضة عن عبارة "موجودا في الفضاء الجوي أو في الفضاء الخارجي" بعبارة "منتقلا عبر الفضاء الجوي أو الفضاء الخارجي".

٣٣- ويجري تناول الطريقة المطبقة على مختلف القواعد في الرد على السؤال الثالث.

السؤال ٣- هل توجد إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية، نظرا لتنوع خصائصها الوظيفية وخواصها الأيرودينامية والتكنولوجيات الفضائية المستخدمة فيها وسمات تصاميمها، أم ينبغي صوغ قواعد واحدة أو موحدة لتلك الأجسام؟

٣٤- السؤال هو بقدر ما امتداد للسؤال السابق. ويتكون من شقين:

(أ) هل توجد إجراءات خاصة بالأجسام الفضائية الجوية؟

(ب) ينبغي صوغ قواعد موحدة لتلك الأجسام؟

٣٥- يمكن الإجابة على الشق الأول بسهولة، لأنه لا توجد إجراءات خاصة بالمركبات الفضائية الجوية لا في قانون الجو ولا في قانون الفضاء.

٣٦- وفيما يتعلق بالشق الثاني، بما أنه لا توجد إجراءات خاصة، فثمة حاجة إلى وضع قواعد موحدة. ولكن السؤال الحاسم هو ما هو النسق الذي يتعين أن توضع القواعد الجديدة بناء عليه: ماذا ينبغي أن تكون خصائصه؟ وما هي المبادئ التي ينبغي أن يستند عليها؟

٣٧- وقد خلص المعهد إلى ثلاثة خيارات:

(أ) قواعد جديدة تماما؛

(ب) قانون الجو أو قانون الفضاء؛

(ج) قواعد معدلة.

وتناقش فيما يلي هذه الاحتمالات الخاصة بوضع قواعد جديدة.

(أ) قواعد جديدة تماما

٣٨- إذا أريد وضع قواعد جديدة تماما، يتعين أن يولى اعتبار أساسي إلى الخصائص المذكورة في السؤال نفسه، أي أن تكون قواعد قائمة على الخصائص الوظيفية والخواص الأيرودينامية وتكنولوجيا الفضاء المستخدمة وسمات التصميم. وتعد هذه السمات التقنية بلا شك جديدة بالاعتبار، ولكن المسألة الأكثر أهمية ستكون هي تحقيق التوافق بين القواعد القانونية الجديدة وقواعد قانون الجو والفضاء القائمة. وستركز المشاكل بصفة رئيسية على المبادئ، مثل مبدأ السيادة الوطنية على الفضاء الجوي والتراث البشري المشترك وما إلى ذلك. وسيؤدي وضع قواعد جديدة تماما تستبعد قواعد قانون الجو والفضاء القائمة إلى إحداث فوضى. ولذلك فهذا الخيار هو الأقل استصوابا.

(ب) قانون الجو أو قانون الفضاء

٣٩- يعني ذلك تحديد قانون الجو أو قانون الفضاء لينظم أنشطة المركبات الفضائية الجوية. فإذا اعتمد قانون الجو، ستبدأ المشاكل بالتعريف نفسه، لأن المركبات الفضائية الجوية، بسبب خصائصها، لا يمكن أن تندرج داخل نطاق "المركبات الجوية" حسبما قصد في اتفاقية شيكاغو أو الاتفاقيات المتصلة بها. وسينشأ عندئذ تصادم بين "السيادة الجوية" و"الحرية" وعلى نحو مقابل لذلك تصادم آخر بين نظام وارسو (المستمد من اتفاقية سنة ١٩٢٩ بشأن توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي) و"نظام المسؤولية والتسجيل الفضائي". وكان يمكن أن تكون تسوية المسألة سهلة، لو أن السؤال الأول بشأن تعريف المركبات الفضائية الجوية كان قانوني الطابع بدلا من التماس تعريفها من خلال قدرتها على التحليق عبر الفضاء الخارجي واستخدام خواصها الأيرودينامية للانتقال عبر الفضاء. وفي المقام الأول، سيكون هناك تصادم حاد بشأن الفقه القانوني، لأن قانون الجو، منذ نشأته، هو من حيث منظوره قانون نقل بقدر كبير، بينما تكمن روح قانون الفضاء في ضمان حرية الدول في الفضاء الخارجي في مقابل المطالبة بمراعاة المصلحة المشتركة للإنسانية بأسرها. وتنبع عملية وضع قواعد قانون الفضاء بكاملها من هذه الروح.

٤٠- وفي الحال التي ينظم فيها قانون الفضاء بكامله "المركبات الجوية الفضائية"، تكون المركبة الفضائية الجوية التي تحلق فوق إقليم وطني منطوية على سلسلة من المسائل القانونية مثلما يكون عليه الحال عندما تحلق طائرة يحكمها قانون الجو عبر الفضاء الخارجي. وهذا "النهج القائم على اختيار قانون الجو أو قانون الفضاء" سيترك أسئلة قائمة تتعلق بالتوحيد القياسي والثنائية والمطالبات بالملكية وما إلى ذلك. ومن ثم لا يبدو مناسباً للوضع المعني.

(ج) النظام المعدل

٤١- لن يكون هذا النظام صالحا للتطبيق إلا إذا أمكن إجراء تعيين واضح للحدود بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. والنهج هو، حسبما اقترحه العديد من الدول الأعضاء، نهج "وظيفي" أو "قائم على الغرض". بيد أنه بسبب عدم ورود مفهوم المركبات الفضائية الجوية في النصوص القانونية، فسيطلب الأمر تعديلا طفيفا. وبعبارة أخرى، ينبغي لقانون الجو وقانون الفضاء كليهما أن يستوعبا، من خلال إضافات وتعديلات طفيفة، "المركبات الفضائية الجوية" داخل نطاقيهما. ويمكن لمنظمة الطيران المدني الدولي ولجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية، بخبرتهما الفنية في الميدانين المعنيين، أن تتفاوضا معا وتقوموا بدور حاسم في هذا الصدد.

٤٢- ووفقا لهذا النهج، فالمقصود هو الذي يحدد القواعد. ولذلك، فالمركبة الفضائية الجوية التي يقصد بها أن تنقل مسافرين وبضائع من نقطة إلى أخرى على الأرض عبر الفضاء الخارجي ستحكم ب"قانون الجو المعدل" والمركبة الفضائية الجوية التي يقصد بها أن تقوم باستكشاف للفضاء الخارجي ستحكم ب"قانون الفضاء المعدل".

٤٣- وستكون المركبة الفضائية الجوية، التي يقصد بها الطيران المدني، خاضعة لأحكام اتفاقية شيكاغو بالنسبة لجميع الأغراض المتصلة بالطيران (في إطار الحريات الخمس)، ولنظام وارسو بالنسبة لجميع المسائل المتعلقة بالنقل والمسؤولية، ولاتفاقية سنة ١٩٦٣ المتعلقة بالجرائم وبعض الأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات بالنسبة لجميع المسائل العقابية. بيد أن جميع هذه الصكوك لا تنطبق إلا عندما تكون المركبة الفضائية الجوية دون الارتفاع المحدد. وعندما تكون المركبة في الفضاء الخارجي، أي فوق الارتفاع المحدد، ينبغي أن يولى الاعتبار اللازم لنظام المسؤولية في الفضاء الخارجي. وستنظم مسائل مثل التسجيل والتوحيد القياسي والملاحة بقواعد الطيران القائمة.

٤٤- وبالطريقة ذاتها، ستخضع أي مركبة فضائية جوية يقصد بها استكشاف الفضاء (خلافا للنقل) لأحكام قانون الفضاء. وستخضع مسائل التسجيل والتوحيد القياسي والمراقبة الأرضية وما إلى ذلك إلى النظام القانوني الفضائي. وعندما تخلق طائرة من هذا القبيل عبر الفضاء الخارجي لدولة ذات سيادة، يمكن للمركبة أن تمارس حرية التحليق.

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 تبعات قانونية، أم هل يسود القانون الجوي أو قانون الفضاء أثناء طيران المركبة الفضائية الجوية تبعا لمقصد ذلك الطيران؟

٤٥ - هذا السؤال هو صيغة أكثر تحديدا للسؤال الثاني. فقد سؤل هناك عما إذا كانت القواعد المنطبقة على المركبة الفضائية الجوية تختلف تبعا لما إذا كانت موجودة في الفضاء الجوي أو الفضاء الخارجي. والسؤال هنا أكثر تحديدا، يتناول ما إذا كان يمكن أن يطبق عليها قانون الجو باعتبارها مركبة جوية عندما تكون الفضاء الجوي ويمكن أن يطبق قانون الفضاء باعتبارها مركبة جوية عندما تكون في الفضاء الخارجي. كما يقدم السؤال خيارا آخر، هو الاختيار بين قانون الجو وقانون الفضاء. ويتم ذلك الاختيار بناء على مقصد المركبة الفضائية الجوية.

٤٦ - وقد تمت مناقشة المسائل المطروحة بصورة مفصلة في إطار السؤالين السابقين. وبناء على ذلك، يمكن أن يفهم أن المركبة الفضائية الجوية ليست مركبة جوية ولا مركبة فضائية. إنها ليست سوى "مركبة فضائية جوية". وعندما تكون في الفضاء الجوي، لا يمكن أن ينطبق عليها قانون الجو كاملا على هذا النحو وعندما تكون في الفضاء الخارجي، لا يمكن أن ينطبق عليها قانون الفضاء كاملا كذلك. ويبدو الخيار الثاني أكثر ملاءمة وسيحدد المقصد، من هذا المنطلق، القانون المنطبق. ورغم أن المعهد يوافق على هذا النهج، فهو لا يؤيد تماما الاختيار بين قانون الجو أو قانون الفضاء بالشكل الحالي. وبلا شك، يتعين الاختيار بناء على المقصد وسيكون القانون المنطبق هو إما قانون الفضاء أو قانون الجو، ولكن يتعين أن يكون ذلك مع إدخال التعديلات اللازمة، على النحو المقترح في الرد على السؤال الثالث.

السؤال ٥ - هل يُمَيِّز بين مرحلتي الإقلاع والهبوط تمييزا خاصا في القواعد الخاصة بالأجسام الفضائية الجوية نظرا لاختلاف درجة الضبط الرقابي عند دخول الفضاء الجوي من مدار في الفضاء الخارجي ثم الرجوع إلى ذلك المدار؟

٤٧ - بالنظر إلى المسائل التي جرت مناقشتها أعلاه، هذا السؤال غير جوهري.

السؤال ٦- هل تسري قواعد القانون الجوي الوطني والدولي على جسم فضائي جوي تابع لإحدى الدول أثناء وجوده في الفضاء الجوي لدولة أخرى؟

٤٨- يسلط هذا السؤال الضوء على الاختلافات الفقهية القانونية بين قانون الجو وقانون الفضاء. فبينما يهدف قانون الفضاء إلى ضمان "حرية" الدول في استخدام الفضاء الخارجي مقابل المطالبة بمراعاة المصلحة البشرية المشتركة بصفة شاملة، يعد قانون الجو، الذي يشار إليه غالباً "بقانون الطيران"، قانوناً للنقل. والخيط الذي يربط قانون الفضاء بكامله هو الوصول الشامل ومراعاة المصالح المشتركة لجميع المشاركين في الأنشطة الفضائية. ويسعى قانون الجو بصفة رئيسية إلى ضمان التشغيل الأفضل لتكنولوجيا الطيران، مما يجعله أحياناً يتخذ شكل قانون لحماية المستهلك. فالأدوار التي يشترط أن يؤديها القانون في كلا المجالين مختلفة تماماً. بل وتوجد اختلافات طفيفة فيما يتعلق بالمسائل التي تنطوي عليها الحقوق والالتزامات. وقد تأثر وضع القواعد في فرعي القانون هذين بقدر كبير بأهدافهما والحقوق التي يخولانها. وإضافة إلى ذلك، فقانون الجو هو قانون خاص له سمات قانون عام، بينما قانون الفضاء هو قانون عام تماماً. بيد أنه خلال السنوات الأخيرة، بسبب الانتقال في طبيعة الأنشطة الفضائية، بدأ قانون الفضاء في الاستجابة لأنشطة القطاع الخاص في هذا القطاع، ولكن الأنشطة الفضائية هي أنشطة تخضع لمراقبة الدولة وتحكمها.

٤٩- والمبادئ ذات الصلة في هذا السياق هي:

(أ) قانون الجو: السيادة الوطنية على الفضاء الجوي، والمسؤولية الفردية والتنظيمية، والمبادئ العقابية، والاستخدام الرشيد للفضاء.

(ب) قانون الفضاء: الحرية في أنشطة الفضاء الخارجي، ومسؤولية الدول عن أنشطة الفضاء، واستخدام الفضاء لأغراض سلمية، والتعاون، والمساعدة المتبادلة.

٥٠- يتعين على المركبة الفضائية الجوية التي تنتقل عبر الفضاء الجوي ثم الفضاء الخارجي أن تراعي على النحو الواجب المبادئ الأساسية لكلا فرعي القانون. ولأن فكرة القواعد المعدلة مطروحة للنقاش، فمن غير الممكن تجاهل المبادئ الأساسية. ومن شأن هذه القواعد أن تخول المركبة الفضائية الجوية بعض الحقوق والواجبات، التي يجب أن تُمارس بحسن نية ومع المراعاة الواجبة للمصالح المقابلة للمشاركين الآخرين.

السؤال ٧- هل هناك سوابق بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض، وهل يوجد قانون عرفي دولي فيما يتعلق بهذا المرور؟

٥١- بالنسبة للجزء الأول من السؤال، المتعلق بالسوابق، فرد المعهد الوارد أدناه غني عن الشرح.

٥٢- وفيما يتعلق بوجود قانون عرفي دولي فيما يتصل بمرور "المركبات الفضائية الجوية"، فالإجابة بالنفي. ولكن في سياق الأجسام الفضائية، تجسدت بعض أحكام معاهدات الفضاء في شكل قانون عرفي دولي.

٥٣- وأهم تلك الأحكام في هذا الصدد هو واجب الإنقاذ والمساعدة والإعادة المقنن في اتفاق سنة ١٩٦٨ بشأن إنقاذ الملاحين الفضائيين وإعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (مرفق قرار الجمعية العامة ٢٣٤٥ (د-٢٢)). ومن خلال تعميم الممارسة وتنسيقها واتساقها فقد حقق ذلك وضع القانون العرفي الدولي. ويمتد هذا الواجب ليشمل المساعدة في جميع عمليات البحث والإنقاذ وإعادة الملاحين وكذلك "الأجسام الفضائية" سالمين إلى السلطة المطلقة. وكذلك، يتعين على الدول لدى ممارسة هذا الواجب أن تلتزم بمبدأ المساعدة والتعاون المتبادلين في استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه للأغراض السلمية. كما يمكن أن ينطبق هنا أيضا المبدأ العام لحسن الجوار.

٥٤- ومبدأ المسؤولية المطلقة عن الضرر الذي يسببه "جسم فضائي" على سطح الأرض ينطبق أيضا على "الجسم الفضائي الجوي".

السؤال ٨- هل هناك أي قواعد قانونية وطنية و/أو دولية بشأن مرور الأجسام الفضائية الجوية أثناء الإقلاع و/أو الرجوع إلى الغلاف الجوي للأرض؟

٥٥- يتعلق هذا السؤال بإمكانية تطبيق قواعد القانون الوطني والدولي فيما يتصل "بالأجسام الفضائية". ومن ثم، تنطبق هنا الإجابة المقدمة في الجزء الثاني من السؤال السابق.

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

٥٦- في الوقت الحالي، يخضع القانون المتعلق بتسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي لأحكام اتفاقية التسجيل لسنة ١٩٧٥. وتستند عملية التسجيل بكاملها على مفهوم "الدولة

المطلقة". وبعبارة أخرى، تشترط الاتفاقية أن تقوم الدولة المطلقة بتسجيل الجسم الذي تطلقه في الفضاء الخارجي. وإضافة إلى ذلك، تنحصر إمكانية تطبيق الاتفاقية في "الأجسام الفضائية". وبلا شك، لا يمكن لاتفاقية التسجيل أن تطبق بشكلها الحالي على تسجيل "المركبات الفضائية الجوية".

٥٧- ويخضع تسجيل المركبات الجوية في الوقت الحالي لاتفاقية شيكاغو، التي لا يمكن أن تنطبق بدورها بشكلها الحالي على "المركبات الفضائية الجوية".

٥٨- وثمة صك دولي آخر يتناول تسجيل الأجسام الفضائية هو المشروع الأولي للبروتوكول بشأن المسائل الخاصة بالموجودات الفضائية لسنة ٢٠٠١ الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة. ويشير هذا البروتوكول إلى وجود سلطة مشرفة لتتولى الاحتفاظ بسجل للضمانات في الموجودات الفضائية. وتنطوي "الضمانات الفضائية"، حسبما هي معرفة في الاتفاقية،^(ج) على أهمية بالنسبة للمركبات الفضائية الجوية عندما يتم إدخال التعديلات السالفة الذكر. وترد أحكام تسجيل مشاهمة، ولكن بالنسبة للمركبات الجوية، في بروتوكول سنة ٢٠٠١ بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات الملحق باتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة.

(ج) "أي موجودات يمكن تحديدها ومن المزمع إطلاقها ووضعها في الفضاء أو موجودة في الفضاء؛

"أي موجودات يمكن تحديدها ويتم تجميعها أو صنعها في الفضاء؛

"أي مركبة إطلاق يمكن تحديدها ويمكن الاستغناء عنها أو يمكن استخدامها مرة أخرى لنقل أشخاص أو بضائع إلى الفضاء ومنه؛

"أي عنصر يمكن تحديده بشكل منفصل ويكون جزءاً من موجودات مشار إليها في الفقرات الفرعية السابقة، أو يرتبط بهذه الموجودات، أو يشكل جزءاً من محتوياتها".