

Distr.: General
19 February 2021
Arabic
Original: English/Spanish



لجنة استخدام الفضاء الخارجي
في الأغراض السلمية

أسئلة حول التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر

مذكرة من الأمانة

إضافة

المحتويات

الصفحة

2	 ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء
2	 ميانمار
3	 الفلبين
5	 إسبانيا
7	 ثالثاً - الردود الواردة من المراقبين الدائمين لدى اللجنة
7	 المجلس الاستشاري لجيل الفضاء



ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء

ميانمار

[الأصل: بالإنكليزية]

[18 كانون الثاني/يناير 2021]

السؤال (أ) - هل للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

نعم، توجد صلة للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده.

وتعرف الأكاديمية الدولية للملاحة الفضائية إدارة حركة المرور في الفضاء بأنها "مجموعة الأحكام التقنية والتنظيمية لتعزيز الوصول الآمن إلى الفضاء الخارجي، والعمليات في الفضاء الخارجي، والعودة من الفضاء الخارجي إلى الأرض دون تدخل مادي أو تداخل في الترددات الراديوية".

وتنص الرابطة الدولية لتعزيز الأمان في الفضاء على الحدود التشغيلية التالية بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي:

(أ) 160 كيلومتراً، المدار التشغيلي العملي الأدنى للسواتل؛

(ب) 120 كيلومتراً، عتبة العودة إلى الغلاف الجوي للمنظومات الفضائية؛

(ج) 50 كيلومتراً، الحد الأعلى للطفو في الغلاف الجوي (البالونات)؛

(د) 18 كيلومتراً، الحد الأعلى لحركة الطيران المدني.

وأحد البدائل هو تعريف المسافة الواقعة بين ارتفاعي 50 و160 كيلومتراً بأنها "الفضاء القريب" لأغراض قانونية.

وترى ميانمار أن عمليات الفضاء القريب تشكل تهديداً محتملاً لحركة الطيران وعامة الجمهور الموجود في الأسفل في حالة حدوث خلل أو أعطال. وهي تشكل تهديداً أيضاً لحركة المرور في الفضاء الخارجة والداخلية.

السؤال (ب) - هل للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

نعم. التحليقات دون المدارية تجري في الفضاء الخارجي لفترة زمنية محدودة؛ وهي لا تستطيع أن تظل في المدار ويجب أن تعود إلى الغلاف الجوي للأرض. ولذلك، يمكن القول إنها تعمل في مناطق الفضاء الخارجي والفضاء القريب والفضاء الجوي، مما يعني أنها يمكن أن تمس بسهولة بسيادة الدول ومجالها الجوي في حالة حدوث أعطال. ومن ثم، توجد صلة مباشرة بين التحليقات دون المدارية وتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده.

السؤال (ج) - هل من شأن التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر أن يعود على الدول وغيرها من الجهات بفائدة عملية فيما يخص الأنشطة الفضائية؟

من شأن وضع تعريف قانوني واضح ومستقر وموحد للتحليقات دون المدارية أن يعود بفائدة عملية على الدول وغيرها من الجهات التي تخطط لتشغيل مركبات من هذا القبيل. ولكنه ليس مفيداً عملياً بعد لميانمار، حيث إن نظام السواتل الوطني لدينا في مرحلة التخطيط، ولا توجد في الوقت الحاضر أي خطط للقيام بتحليقات دون مدارية.

السؤال (د) - كيف يمكن تعريف التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

يمكن تعريفها بأنها مركبات نقل فضائية مستقبلية منشأة لتحقيق منفعة تجارية وموجهة للأشخاص الميسورين الذين يرغبون في السفر إلى الفضاء الخارجي لأغراض ترويحية.

السؤال (هـ) - ما هي التشريعات التي تنطبق، أو يمكن أن تنطبق، على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

يمكن أن ينطبق القانون الجوي وقانون الفضاء كلاهما على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر لأن التحليقات دون المدارية تعمل في المناطق الثلاث فوق سطح الأرض. وإضافة إلى ذلك، ينبغي تطبيق نظام جديد محدد لقانون الفضاء الجوي عليها.

السؤال (و) - كيف سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على التطور التدريجي لقانون الفضاء؟

استناداً إلى التطورات التكنولوجية في أوساط الفضاء، ينبغي إضافة أحكام بشأن التحليقات دون المدارية إلى قانون الفضاء القائم. وبهذه الطريقة، سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على التطور التدريجي لقانون الفضاء.

السؤال (ز) - يُرجى اقتراح أسئلة أخرى لكي يُنظر فيها ضمن سياق التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر.

نود أن نقترح النظر في الأسئلة التالية:

(أ) كيف ستكفل الشركات التي تقدم تحليقات دون مدارية السلامة لسائحي الفضاء أو الأشخاص المشاركين في رحلة فضائية؟

(ب) كم من الوقت يجب أن يمر بين الانتهاء من أحد التحليقات دون المدارية ومغادرة الرحلة الفضائية التالية؟

(ج) كم عدد الرحلات الفضائية التي يستطيع أي تحليق أن يقوم بها خلال عمر المركبة؟

(د) ما المعلومات التي ينبغي إضافتها إلى الإطار المتعلق بسلامة التحليقات دون المدارية واستخدامها في الأغراض السلمية لضمان عدم إلحاق أي أضرار بالمجتمع والأوساط الفضائية؟

(هـ) ما هي خطط التأمين أو التعويض المقررة في حالة وقوع حادث يتعلق بالأشخاص المشاركين في رحلة فضائية؟

الفلبين

[الأصل: بالإنكليزية]

[20 كانون الثاني/يناير 2021]

السؤال (أ) - هل للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

يمكن للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء أن تستفيد من تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده، لأنه سيضيفي عنصرَي الوضوح والأمن على تطبيق "قواعد حركة المرور في الفضاء" التي قد

تنفذها نظم إدارة حركة المرور في الفضاء في مرحلة لاحقة. وقد يساعد هذا التعريف أيضاً في مواءمة ولايات الوكالات والإدارات الحكومية المختلفة، ويتيح لهذه الجهات الفاعلة أن تعمل على ضمان تنفيذ الأنشطة الفضائية بأمان وبروح المسؤولية.

السؤال (ب) - هل للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

قد يلزم تنظيم التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على الصعيدين الوطني والدولي على السواء. وقد يتطلب هذا التنظيم تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده لتحديد الخط الفاصل بين تطبيق القانون الجوي وتطبيق قانون الفضاء. ويجب أن يراعي أي تعريف للفضاء الخارجي أو تعيين لحدوده التطورات أو التغيرات في التكنولوجيا ذات الصلة بالتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر.

السؤال (ج) - هل من شأن التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر أن يعود على الدول وغيرها من الجهات بفائدة عملية فيما يخص الأنشطة الفضائية؟

من شأن التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر أن يساعد في وضع نظام قانوني ينظم حركة الأجسام الفضائية. وقد يكون هذا التعريف مفيداً أيضاً في التمييز والتنسيق بين أنشطة قطاعي الطيران والفضاء وفي استبانة المسؤولية العامة و/أو المسؤولية القانونية المتعلقة بهذه الأنشطة. ويجب أن يكون أي تعريف للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر مراعيّاً لأوجه التقدم أو التغيرات في التكنولوجيا ذات الصلة بهذه المسألة.

السؤال (د) - كيف يمكن تعريف التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

يمكن تعريف التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر بتحديد الغرض من الرحلة وهدفها أو وجهتها الفعلية.

السؤال (هـ) - ما هي التشريعات التي تنطبق، أو يمكن أن تنطبق، على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

ليس لدى الفلبين حالياً أي تشريع وطني ينطبق على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر. إلا أنه فيما يتعلق بالتشريعات الدولية، يمكن أن تنطبق المعاهدات التالية:

(أ) معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، من حيث أنه يجب أن تكون هناك حرية للاستكشاف والأبحاث العلمية، التي يجب أن تُجرى لفائدة ومصلحة البشرية جمعاء ولصون السلام الدولي. والفلبين من الدول الموقعة على هذه المعاهدة ولكنها لم تصدق عليها؛

(ب) اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي، من حيث أنه لدى إطلاق جسم فضائي على مدار أرضي أو إلى ما وراءه، يكون على الدولة المطلقة أن تسجل هذا الجسم. والفلبين من الدول الموقعة على هذه المعاهدة ولكنها لم تصدق عليها؛

(ج) معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية، ولا سيما الحكم الذي يحظر إجراء التجارب النووية في الفضاء الخارجي. وقد صدقت الفلبين على هذه المعاهدة.

السؤال (و) - كيف سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على التطور التدريجي لقانون الفضاء؟

قد يساعد التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر في إرساء أساس لوضع قوانين تنظم الاستغلال التجاري للفضاء الخارجي، والمسؤولية الدولية للدول في تسيير أنشطتها الفضائية، ومشاركة القطاع الفضائي الخاص التي لا غنى عنها ومسؤولياته. ويجب أن يكون أي تعريف للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر مراعيًا لأوجه التقدم أو التغيرات في التكنولوجيا ذات الصلة بهذه المسألة.

السؤال (ز) - يُرجى اقتراح أسئلة أخرى لكي يُنظر فيها ضمن سياق التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر.

ليس لدينا أي أسئلة إضافية نقترحها فيما يتعلق بهذه المسألة.

إسبانيا

[الأصل: بالإسبانية]

[14 كانون الثاني/يناير 2021]

السؤال (أ) - هل للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

يتضح جلياً أن نظام إدارة حركة المرور في الفضاء وتعيين حدود الفضاء الخارجي سيكون لهما أهمية لا يمكن دحضها، لا سيما فيما يتعلق بالمسؤولية القانونية، بالنظر إلى أن الأحكام القانونية التي تحكم المسؤولية القانونية في المجال الجوي (المسؤولية المطلقة) لا تتسق مع الأحكام التي تحكم المسؤولية القانونية في الفضاء الخارجي (المسؤولية النسبية والإعفاء المتبادل من المسؤولية). ولذلك، من المهم تحديد حدود الفضاء الخارجي من أجل تحديد النظام القانوني المنطبق. وينبغي أن تخضع المسائل المتصلة بالفضاء الجوي لاتفاقية الطيران المدني الدولي، أما المسائل المتصلة بالفضاء الخارجي فينبغي أن تخضع لمعاهدات الفضاء الخمس (*corpus juris spatialis*).

السؤال (ب) - هل للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

حسبما أشير في الرد السابق، ولا سيما فيما يتعلق بنقل البشر، يجب أن تؤخذ في الاعتبار الأحكام التي تحكم المسؤولية القانونية فيما يتعلق بالأنشطة الفضائية. وعلاوة على ذلك، فإن وضع تعريف قانوني للفضاء الخارجي وتعيين حدوده بوضوح يمكن بالتأكيد أن يحول دون تضارب المصالح ويوضح نماذج نطاقات المسؤولية القانونية. وفي هذا الصدد، يمكن التمييز بين التحليقات دون المدارية من الأرض إلى الأرض، التي لا تتطلب إلا على مرور قصير جداً عبر الفضاء الخارجي والتي سيكون من المناسب تطبيق القانون الجوي عليها من أجل تجنب أوجه عدم اليقين القانونية، وبين التحليقات دون المدارية من الأرض إلى الفضاء، التي تتطلب على فترة أطول في الفضاء والتي سيكون من المناسب تطبيق القانون الجوي عليها أثناء وجود المركبة في المجال الجوي وقانون الفضاء أثناء وجود المركبة في الفضاء الخارجي، إلى أن تنطّم هذه التحليقات بطريقة أخرى. وتترتب على ذلك ضرورة تعيين حدود الفضاء الخارجي لتجنب أوجه عدم اليقين القانونية.

السؤال (ج) - هل من شأن التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر أن يعود على الدول وغيرها من الجهات بفائدة عملية فيما يخص الأنشطة الفضائية؟

يستدعي التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية وتنظيمها التوصل إلى حلول قانونية نظراً لوجود فجوة تنظيمية كبيرة يجب ملؤها لدفع نشوب النزاعات في المستقبل. وتجدر الإشارة إلى المعضلة التي تطرحها الأجسام الفضائية الجوية: فهي أجسام فضائية لها خصائص الطائرات لأنها قادرة على الإقلاع أفقياً بذاتها من مدرج أي مطار، وعلى المرور عبر المجال الجوي إلى الفضاء الخارجي ودخول المدار الأرضي، والعودة إلى المجال الجوي بوسائلها الخاصة للهبوط في مطار على الأرض.

السؤال (د) - كيف يمكن تعريف التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

في غياب تعريف متفق عليه للتحليقات دون المدارية، فإننا نتعامل مع جسم ذي طبيعة هجينة له خصائص الطائرة والجسم الفضائي كليهما، ومن هنا جاء مصطلح "جسم فضائي جوي". إلا أنه من المهم أن نتذكر أن معاهدات الفضاء لا تعرف بوضوح ما يقصد بعبارة "الجسم الفضائي"، مما يخلق غموضاً أكبر. فعلى سبيل المثال، معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، لا تنص على تعريف للمصطلح. ولكنها تشير بالفعل إلى جسم يطلق في الفضاء الخارجي دون إيراد أي اعتبار دلالي أو قانوني آخر؛ والمفهوم يكتنفه الغموض أيضاً في اتفاقيات أخرى، مثل اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، واتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي. وعلى الرغم من أن المادة الثامنة من معاهدة الفضاء الخارجي لعام 1967 تتوسع في مفهوم "الجسم الفضائي" في سياق ملكية أي جسم مطلق في الفضاء الخارجي - إذ تشير إلى أن هذا المصطلح يشمل الأجسام الهابطة أو المنشأة على أي جرم سماوي وأجزائها، والتي تبقى سليمة أثناء وجود هذه الأجسام أو أجزائها في الفضاء الخارجي أو على أي جرم سماوي ولدى عودتها إلى الأرض - فإنها لا تحدد نطاقها القانوني. وعلى الرغم من أن المادة 1 (د) من اتفاقية المسؤولية، على ما يبدو، تسعى إلى تعريف "الجسم الفضائي"، فإنها غير صحيحة من منظور قانوني لأنها لا تشير إلا إلى أجزاء معينة من الجسم بطريقة وصفية فضفاضة، إذ تنص على أن "مصطلح 'الجسم الفضائي' يشمل الأجزاء المكونة للجسم الفضائي فضلاً عن مركبة الإطلاق وأجزائها". والمادة 1 (ب) من اتفاقية التسجيل موجزة بنفس القدر، ولا تصنف شيئاً جديداً إلى ذلك التعريف المفترض السابق. ولذلك يوصى ليس بتعريف الحد الأدنى للفضاء الخارجي فحسب، بل أيضاً بوضع تعريف موحد "للجسم الفضائي" وتصنيف تلك الأجسام.

السؤال (هـ) - ما هي التشريعات التي تنطبق، أو يمكن أن تنطبق، على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

لا يوجد خيار، فيما يتعلق بالتحليقات دون المدارية التي لم يعرفها القانون أو ينظمها بعد، سوى تطبيق القانون الجوي أثناء مرور المركبة عبر المجال الجوي وتطبيق معاهدات الفضاء أثناء تحركها عبر الفضاء الخارجي لضمان اليقين القانوني والمسؤولية القانونية عن أي ضرر يلحق بحركة المرور الجوي والفضائي.

السؤال (و) - كيف سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على التطور التدريجي لقانون الفضاء؟

يعد تعيين حدود الفضاء الخارجي والتعريف القانوني للتحليقات دون المدارية شرطين أساسيين للتطوير التدريجي لقانون الفضاء الخارجي. وفي إطار الأمم المتحدة، تعد لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية المحفل المثالي لوضع تلك التعاريف القانونية، بالنظر إلى الخبرة العلمية للجنة الفرعية العلمية والتقنية التابعة لها والخبرة الفنية في مجال السياسات التي تتمتع بها لجنتها الفرعية القانونية.

السؤال (ز) - يُرجى اقتراح أسئلة أخرى لكي يُنظر فيها ضمن سياق التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر.

يمكن النظر في التقدم المحرز في إطار قانون البحار وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تعين حدوداً منطقية ومقبولة دولياً للمناطق البحرية على أساس سواحل الدول الساحلية. ووفقاً لذلك، قد يكون من الممكن تعيين حدود متفق عليها للمجال الجوي على أنه الفضاء الذي تتمتع الدولة التي يطير فوقها جسم ما بسيادة على ارتفاع يصل إلى 100 كيلومتر أو 110 كيلومتراً، حيث يبدأ الفضاء الخارجي عندها (على أساس أن الدول الساحلية لها سيادة على 12 ميلاً بحرياً من البحر الإقليمي الممتد من سواحلها). ويمكن عندئذ إنشاء منطقة وسيطة تمتد إلى ارتفاع 160 كيلومتراً تقريباً (تماشياً مع مفاهيم المنطقة المتاخمة أو حتى المنطقة الاقتصادية الخالصة، حيث ينطبق نظام الولاية القضائية، أي أن الدول لا تتمتع بنفس السيادة الحصرية التي تتمتع بها على بحارها الإقليمية). ويمكن للفضاء الخارجي أن يبدأ من ارتفاع 160 كيلومتراً المذكور (على غرار مفهوم أعالي البحار من حيث أنه لا سيادة لأي دولة عليه لأنه سيكون جزءاً من المشاعات العالمية). ومن ثم، ستبقى التحليقات دون المدارية دون حد الـ 160 كيلومتراً فوق مستوى سطح البحر، وستخضع لتنظيم شامل فيما يتعلق بالولاية القضائية بموجب القانون الجوي، مع الاحترام الكامل لسيادة الدولة التي تسافر فوقها المركبة، كما هو الحال فيما يتعلق بالرحلات التجارية للطائرات الخاضعة للأحكام القانونية التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي. وهذا سيتيح التغلب على الثغرات القانونية التي تعترض تنظيم النمو المتزايد في الأنشطة الفضائية.

ثالثاً - الردود الواردة من المراقبين الدائمين لدى اللجنة

المجلس الاستشاري لجبل الفضاء

[الأصل: بالإنكليزية]

[26 كانون الثاني/يناير 2021]

السؤال (أ) - هل للخطط الرامية إلى إنشاء نظام لإدارة حركة المرور في الفضاء صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

نعم. فالحد النهائي القانوني للمجال الجوي هو الحد الذي يتعين أخذه في الاعتبار عند وضع قواعد للطريق المداري للأنشطة الفضائية وقانون الفضاء. وهناك اختلافات قانونية جوهرية بين الجو والفضاء، أهمها أن المجال الجوي الواقع فوق الأراضي ذات السيادة هو أيضاً مجال سيادي، في حين أن الفضاء الخارجي لا يخضع للاستحواذ. ولذلك، يجب أن تتضمن خطط إدارة حركة المرور في الفضاء حداً موحداً وقواعد لاحتزام المساواة بين الدول بموجب القانون الدولي، ما لم يُتفق على خلاف ذلك بتوافق الآراء. إلا أن الجوانب العملية لإدارة حركة المرور في المجال الجوي الأعلى والفضاء القريب مستقبلاً قد تتطلب إيجاد تكامل تنظيمي في مجال الفضاء الجوي، على الصعيدين المحلي والدولي، من أجل تنسيق التصدي للمخاطر والتخفيف من الحطام الفضائي.

السؤال (ب) - هل للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر صلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده؟

نعم. يستلزم النهج المكاني، الذي يقترح تعييناً واضحاً للحدود بين المجال الجوي والفضاء الخارجي، وضع تعريف للتحليقات دون المدارية استناداً إلى قدرتها على بلوغ ارتفاع معين. وفي إطار هذا النهج، من الضروري تعيين حدود المجالين من أجل تحديد موقع النشاط وتحديد النظام القانوني المنطبق. إلا أن هذا النهج لا يأخذ في الاعتبار سرعة المركبة دون المدارية، ومن ثم قدرتها على الوصول إلى المدار.

وفي المقابل، يتطلب النهج الوظيفي النظر إلى المركبة دون المدارية ورحلتها الجوية بوصفهما نشاطاً. وفي هذه الحالة، لا توجد علاقة جوهرية بين تعريف المجال الجوي والفضاء الخارجي وتعيين حدودهما، بالنظر إلى أن النظام القانوني المنطبق يحدّد بغض النظر عن موقع المركبة دون المدارية.

السؤال (ج) - هل من شأن التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر أن يعود على الدول وغيرها من الجهات بفائدة عملية فيما يخص الأنشطة الفضائية؟

حسبما يتضح من الإجابة السابقة، سيتوقف ذلك على النهج المعتمد. فإذا اعتُمد نهج مكاني، سيكون لتعيين الحدود بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي فائدة عملية كبيرة لأنه سيوجه اختيار النظام القانوني المنطبق بين القانون الجوي وقانون الفضاء. وفي هذا الصدد، توجد مسألة أكثر تعقيداً وهي تطبيق نظامي المسؤولية العامة والمسؤولية القانونية. وفي إطار هذا النهج، ستستلزم التحليقات دون المدارية تطبيق نظامين قانونيين مختلفين.

وبموجب القانون الجوي، تتحمل الدول مسؤولية سلامة الطيران في مجالها الجوي الوطني. وتندرج التحليقات دون المدارية في إطار نظام للمسؤولية الوطنية عندما تكون موجودة في المجال الجوي. وفي المقابل، فإنها ستخضع، بمجرد أن تبلغ الرحلة الفضاء الخارجي، للنظام القانوني الذي أنشأته معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى، فيما يتعلق بالمسؤولية العامة والمسؤولية القانونية الناجمتين عن الأنشطة الفضائية. ولذلك، سيكون من الضروري تحديد الدول المطلقة المتعددة التي تقع عليها المسؤولية القانونية عن أي أضرار تتعلق بالجزء من الأنشطة التي تجري في الفضاء الخارجي.

السؤال (د) - كيف يمكن تعريف التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

يمكن تعريف التحليقات دون المدارية بأنها رحلات جوية قادرة على الوصول إلى الفضاء الخارجي (ارتفاعات 100 كيلومتر أو أكثر فوق مستوى سطح البحر) ولكن بسرعة تعادل أو تقل عن السرعة المدارية، وهي سرعة غير كافية للدوران حول الأرض. ويمكن تعريف هذه التحليقات أيضاً على أساس وظيفتها والغرض من مهمتها وتصميمها، من أجل فهم تأثيرها على اللوائح الجوية أو الفضائية المنطبقة.

السؤال (هـ) - ما هي التشريعات التي تنطبق، أو يمكن أن تنطبق، على التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

القانون الجوي وقانون الفضاء المحليان، وفقاً لنهج كل دولة في تعيين الحدود. ويمكن تكييف قانون الطيران المدني الدولي (معاهدات الأمم المتحدة واتفاقات الخدمات الجوية الثنائية والمتعددة الأطراف والإقليمية) لاستيعاب عمليات نقل البشر المدنية دون المدارية، أو قد ينطبق قانون الفضاء الدولي. ويمكن أيضاً تطبيق اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف أو إقليمية بشأن التعاون العلمي.

السؤال (و) - كيف سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر على التطور التدريجي لقانون الفضاء؟

سيؤثر التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية على تحديد القانون المنطبق. ومن الناحية القانونية، سيؤثر اليقين فيما يتعلق بالقانون المنطبق بعد ذلك على متطلبات تسجيل المركبات دون المدارية وعلى قواعد المسؤولية القانونية ومعايير نقل الملكية المتعلقة بهذه المركبات. ومن ثم، فإن تعريف هذه الأنشطة ينطوي على إمكانية مواءمة النهج التنظيمية الوطنية المتبعة في الأنشطة دون المدارية، على الصعيدين المحلي والدولي، من خلال إبرام مزيد من الاتفاقات الثنائية أو المتعددة الأطراف.

السؤال (ز) - يُرجى اقتراح أسئلة أخرى لكي يُنظر فيها ضمن سياق التعريف القانوني للتحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر.

(أ) ما هو دور منظمة الطيران المدني الدولي ولوائح المجال الجوي المحلية في تنظيم التحليقات دون المدارية لأغراض البعثات العلمية و/أو نقل البشر؟

(ب) ما هي الحلول القانونية للتعامل مع دخول الحطام المداري إلى الفضاء الجوي، مع احترام السيادة الإقليمية وتحقيق الاستدامة في الأنشطة الفضائية في الوقت نفسه؟
