



## اللجنة القانونية – الدورة السادسة والثلاثون

(مونتريال، ١١/٣٠ إلى ٢٠١٥/١٢/٣)

البند ٣ من جدول الأعمال : استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية

الرحلات التجارية في الفضاء

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

### ١ - المقدمة

١-١ عندما قرّر المجلس خلال الجلسة السادسة من دورته ٢٠٥ في ٢٠١٥/٦/١٩ أن يعقد الدورة السادسة والثلاثين للجنة القانونية، اتفق على إطلاع اللجنة القانونية على الجوانب القانونية المتعلقة بالرحلات التجارية في الفضاء لدى نظرها في البند ٣ من جدول أعمالها المؤقت: استعراض برنامج العمل العام للجنة القانونية.

### ٢ - المناقشة

١-٢ نوقش مفهوم الرحلات التجارية في الفضاء التي تحمل ركاباً على متنها في مختلف المحافل منذ العقد الماضي، ولا سيما في السنوات القليلة الماضية. وقد أعدت الأمانة العامة للإيكاو في ٢٠٠٥/٥/٣٠ ورقة العمل C-WP/12436 بعنوان "مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية"، التي ترد نسخة منها مع قرار المجلس ذي الصلة بها في المرفقين (أ) و(ب) بهذا الورقة. وبالإضافة إلى ذلك، استمر إطلاع مجلس الإيكاو بانتظام على النمو الذي يشهده استخدام الفضاء لأغراض التجارة. وإثر الدراسة الاستقصائية بشأن النقل التجاري في المجال دون المداري وتكامل الفضاء الجوي (كتاب المنظمة 2014/41)، أنشأت الإيكاو في نوفمبر ٢٠١٤، بالاشتراك مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي التابع للأمم المتحدة (UNOOSA) مجموعة تتألف من المنخرطين في أنشطة النقل التجاري في الفضاء، من أجل فهم احتياجاتهم المقبلة على نحو أفضل. وقد جمعت مجموعة التعلّم في مجال الفضاء مواد تنظيمية مما أصدرته الدول الأعضاء في هذا الشأن، ويمكن الاطلاع على هذه المواد في الموقع: <http://www4.icao.int/space>. وخلال الفترة الممتدة من ١٨ إلى ٢٠١٥/٣/٢٠، نظمت الإيكاو بالتعاون مع مكتب شؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) ندوة بشأن الفضاء الجوي، في مونتريال. وتناولت هذه الندوة مواضيع كان من بينها موضوع "الممارسات التنظيمية في أنشطة الفضاء الجوي"، بما فيها الرحلات الجوية دون المدارية. ويقصد بالرحلة الجوية دون المدارية الرحلة التي تصل فيها المركبة الجوية إلى علو مرتفع جداً دون إطلاق المركبة في المدار. وقد دارت مناقشات حول إمكانية استخدام المركبات دون المدارية لنقل الركاب بين نقطتين على الأرض، عبر الفضاء الخارجي، مقابل دفع مبلغ عن الرحلة. وعندما يتحول هذا النوع من الرحلات إلى حقيقة ماثلة، سنطرح أسئلة قانونية منها تحديد ما إذا كان ينبغي أن تخضع هذه الرحلات لقانون الجو أم لقانون الفضاء. ويتوقع عقد ندوة الفضاء الجوي الثانية

المشتركة بين الإيكاو ومكتب شؤون الفضاء الخارجي (UNOOSA) في مارس ٢٠١٦ من أجل إزكاء الوعي بهذا القطاع الناشئ وجمع أفضل الممارسات ذات الصلة به.

٢-٢ ووفقا للمعلومات التي تلقتها الأمانة العامة، فإن من المتوقع أن تُحدث الأسفار التجارية في الفضاء ثورة في قطاع الفضاء الجوي من خلال الرحلات الجوية في الفضاء والسفر إلى الفضاء والانتفاع بالفضاء. غير أن قطاع سياحة الفضاء دون المداري هو قطاع حديث العهد لا يزال في مرحلة النشأة. ومع أن قطاع سياحة الفضاء يواصل تطوره، فلا توجد حتى الآن شركات تجارية تحوز رخصة إطلاق لأغراض سياحة الفضاء ولا توجد مركبات دون مدارية لها القدرة الفنية على إجراء رحلات منتظمة من نقطة إلى أخرى. ولا يزال مقدمو الخدمات في هذا المجال في مرحلة إعداد وتصميم واختبار مركبات إطلاق يمكن إعادة استخدامها لنقل الركاب في الرحلات الجوية دون المدارية. ومع استمرار تطور أنشطة الفضاء التجارية، يتوقع أن تزداد وتيرة عمليات الإطلاق دون المدارية وارتفاع الحركة الجوية من الفضاء وإليه وتعدد الأماكن. ويتوقع أن يكون لعمليات الإطلاق في الفضاء دون المداري آثار على مجالي السلامة وإدارة الحركة الجوية في المجالات الجوية للدول التي تنطلق منها هذه العمليات وفي البلدان المجاورة لها أيضا.

### ٣- الإجراء المطلوب من اللجنة

١-٣ تدعى اللجنة القانونية إلى النظر في ورقة العمل هذه واتخاذ أي إجراء تراه ضروريا.

-----

## المرفق (أ)

C-WP/12436  
30/05/05

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل



## المجلس . الدورة ١٧٥

الموضوع رقم ١٦ : عمل المنظمة في المجال القانوني

الموضوع رقم ١٤ - ٣ - ١٣ : العمليات

### مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية

(وثيقة مقدمة من الأمين العام)

#### ملخص

وفقا لموجز قرارات الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ١٧٤ للمجلس، يدرس في هذه الوثيقة مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية وعلاقتها باتفاقية شيكاغو. يرد قرار المجلس في الفقرة ٧.

#### المراجع

\*C-DEC 174/13

*Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)*

*Annex 7 – Aircraft Nationality and Registration Marks*

*Resolution A35-14, Appendix G (Assembly Resolutions in Force as of 8 October 2004) (Doc 9848)*

*Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space (14 January 1975)*

*Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects (29 March 1972)*

*Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts, and the Return of Objects Launched into Outer Space (22 April 1968)*

*Treaty on Principles Governing Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space Including the Moon and Other Celestial Bodies (27 January 1967)*

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين A1 و F1.

\* المراجع الرئيسية

## ١ - مقدمة

١-١ وافق المجلس خلال الجلسة الثالثة عشرة من دورته ١٧٤ على ادراج بند "مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية" في برنامج عمل الدورة ١٧٥ للمجلس (انظر موجز قرارات الجلسة الثالثة عشرة من الدورة ١٧٤). وفي ضوء تدخل القطاع التجاري الناشئ في هذا المجال، ومع ظهور امكانية نقل الركاب أيضا على متن تلك الرحلات، قرر المجلس بأن يتبادل الآراء بشأن معرفة ما اذا كانت هذه الرحلات تندرج ضمن نطاق اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)، وبالتالي ضمن صلاحيات الايكاو.

٢-١ تعتبر رحلة جوية دون مدارية رحلة تصل فيها المركبة الجوية الى علو مرتفع جدا ولكنها لا تتضمن عملية اطلاق المركبة في المدار. وينبغي الإشارة الى أن "المسار دون المداري" قد تم تحديده في تشريعات الولايات المتحدة على الشكل التالي ((2004) (20) 49 U.S.C. § 70102): "مسار الطيران المعتزم لمركبة الاطلاق ومركبة العودة وأي جزء منه، مع اعتبار أن نقطة الأثر الفراغي الفوري لهذه المركبة لا تترك سطح الكوكب الأرضي".

٣-١ في عام ٢٠٠٤، نالت SpaceShipOne جائزة Ansari X لكونها المركبة الخاصة الأولى التي استكملت رحلتين جويتين دون مداريتين في غضون أسبوعين حاملة على متنها ما يوازي وزن ثلاثة أشخاص بالغين الى علو ٦٢,٥ ميلا تقريبا (١٠٠ كيلومتر). وقد حملت طائرة هذه المركبة مدة ساعة الى علو حوالي ٥٠.٠٠٠ قدم (٩,٥ ميلا)، وعند هذا العلو، أطلقت المركبة وراحت تنحدر بشكل انسيابي ومن ثم دفعت بصورة عمودية مدة ٨٠ ثانية بواسطة محرك صاروخي الى علو يتخطى ٦٢ ميلا عند نقطة الأوج، وتخطت سرعة المركبة ٣ ماخ. ثم عادت وهبطت عائدة الى الأرض ودخلت من جديد الى الجو وانحدرت بين ١٥ الى ٢٠ دقيقة قبل أن تهبط على مدرج الاقلاع.

٤-١ قد أعلنت شركة فيرجين غالكتيك (Virgin Galactic) خططها لإعداد أسطول يتألف من خمس مركبات دون مدارية لتحمل ركاب يدفعون ثمن هذه الرحلة، ويوزع ستة ركاب على كل مركبة. وتخطط هذه الشركة لأن تكون أولى هذه المركبات جاهزة للعمليات التجارية في عام ٢٠٠٨، كأقرب توقيت. وتظهر الاشارات الى أن شركة أخرى على الأقل تخطط لتقديم رحلات دون مدارية منافسة.

٥-١ نظرا لهذه التطورات، قد يصبح من الممكن النظر الى أي مدى تمثل الرحلات دون المدارية المنفذة لغاية الآن بواسطة مثل هذه المركبات نشاطا من نشاطات الطيران المدني الدولي، وتندرج على هذا الأساس في نطاق اتفاقية شيكاغو.

## ٢ - المركبة الهوائية

١-٢ في الفصل الأول من الملحق السابع - علامات جنسية وتسجيل الطائرات، بالاتفاقية، أعيد تعريف كلمة "مركبة هوائية" على الشكل التالي: "مركبة هوائية. أي آلة تستطيع أن تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء غير ردود فعل الهواء الناتجة من سطح الأرض". ويهدف هذا التعريف المنقح الذي اعتمد من خلال التعديل رقم ٢ المدخل على الملحق السابع الى استثناء كل المركبات المحمولة على وسادات هوائية (ACVs). بالإضافة الى ذلك، يقرأ تعريف "طائرة" على الشكل التالي: "طائرة. مركبة هوائية أثقل من الهواء تستخدم القوة المحركة في تسيرها وتستمد قوة رفعها أثناء الطيران أساسا من ردود الفعل الحركية الهوائية على أسطح تظل ثابتة في ظروف طيران معينة".

٢-٢ لا تعمل مركبة SpaceShipOne، بتعبير حصري، كطائرة أو حتى كمركبة هوائية خلال الجزء الباليستي من الرحلة أي عندما لا تستمد بقاءها في الجو من ردود فعل الهواء، حتى وان كان هناك قدر من التحكم الحركي الهوائي خلال المسار، وذلك ابتداء من علو نقطة الاطلاق لغاية دخول المركبة الى أعلى المستويات في الجو، حيث لا تعود كثافة الهواء كافية لرحلة حركية هوائية. وبعد نقطة الأوج، وعند الدخول مجددا في الهواء، تنتقل المركبة الى تنفيذ رحلة حركية هوائية بدون محرك (بصورة الانحدار الانسيابي) للعودة الى الأرض. وبالتالي، ورهنا ببعض جوانب التصميم والتشغيل، قد تعتبر، من باب التشغيل، مركبة هوائية أثناء الجزء الأخير من الرحلة.

٢-٣ لذلك، يمكن لهذه المركبات أن تستوفي العناصر الأساسية من التعريف المقدم لمركبة هوائية، وتستخدم على هذا الأساس خلال جزء من رحلاتها، ولكنها تقدم أيضا بعض مواصفات الصاروخ. ومن المرجح أن المركبات الأخرى التي ستنفذ في المستقبل رحلات جوية دون مدارية ستكون، هي أيضا من حيث طبيعتها، هجينة، وذلك مع مراعاة أن التطورات المستجدة ستؤدي إلى طائفة من التصاميم، وقد يكون البعض منها مصنفا بصورة أوضح كمركبة هوائية. وإذا ما اعتبرت المركبات التي ستنفذ عمليات جوية دون مدارية (أساسا) كمركبات هوائية عندما تقوم بملاحة جوية دولية، فستندرج الآثار المترتبة عن هذه العمليات ضمن نطاق اتفاقية شيكاغو، ولا سيما فيما يتعلق بالتسجيل والترخيص لصلاحيحة الطائرات للطيران، وإجازة الطيران والمقتضيات التشغيلية (إلا إذا تم تصنيفها على أساس أنها من المركبات الهوائية التابعة للدولة بموجب المادة الثالثة من الاتفاقية).

### ٣ - الأجسام الفضائية

٣-١ لا يرد في اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية (١٩٧٢/٣/٢٩)، المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية المسؤولية" ولا في اتفاقية تسجيل الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (١٩٧٥/١/١٤)، المشار إليها فيما بعد باسم "اتفاقية التسجيل" تعريف "للجسم الفضائي"، بل انهما تذكران أن تعبير "جسم فضائي" يشمل الأجزاء المكونة له بالإضافة إلى مركبة الاطلاق وأجزائها (انظر المادة الأولى (د) والمادة الأولى (ب)، على التوالي).

٣-٢ في اتفاقية التسجيل يتم النص على أنه يكون على الدولة المطلقة أن تسجل جسما فضائيا وتقوم بإبلاغ الأمين العام للأمم المتحدة بذلك، بهدف الامساك بسجل دولي تدون فيه المعلومات ذات الصلة (انظر المادتين الثانية والثالثة). وفيما يتجاوز التسجيل، لا ينص قانون الفضاء الدولي على شروط ترخيص الأجسام الفضائية وصرف الاجازات للعاملين على متنها (حتى ولو تمت معالجة مسألة الملاحين الفضائيين في اتفاق انقاذ الملاحين الفضائيين وإعادة الملاحين الفضائيين ورد الأجسام المطلقة في الفضاء الخارجي (١٩٦٨/٤/٢٢)). ولكن معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى (١٩٦٧/١/٢٧)، المشار إليها فيما بعد باسم "معاهدة الفضاء الخارجي" تنص، من بين أمور أخرى، في المادة السادسة على ما يلي: "تراعي الدولة المعنية الطرف في المعاهدة فرض الاجازة والاشراف المستمر على أنشطة الهيئات غير الحكومية في الفضاء الخارجي".

٣-٣ لقد حصلت مركبة SpaceShipOne على اجازة اطلاق من جانب مكتب النقل الفضائي التجاري (AST) التابع لهيئة الطيران الاتحادية، كمركبة اطلاق يعاد استعمالها (RLV)، وقد تم تصنيفها كصاروخ. ولكن، يظهر من سجل الأمم المتحدة للأجسام الفضائية بأن مركبة SpaceShipOne لم تسجل كجسم فضائي (راجع موقع مكتب الأمم المتحدة للأنشطة في الفضاء الخارجي (OOSA) على الإنترنت على العنوان الإلكتروني التالي: [www.oosa.unvienna.org/SORegister/regist.html](http://www.oosa.unvienna.org/SORegister/regist.html)). وقد يكون أحد الأسباب هو أن اتفاقية التسجيل تطبق فقط على الأجسام الفضائية التي تطلق "على مدار الأرض أو ما وراءه" (المادة الثانية)، أي أنها لا تطبق على الأجسام التي تنفذ رحلات دون مدارية في حد ذاتها.

### ٤ - المجال الجوي والفضاء الخارجي

٤-١ وفقا للمادة الأولى من اتفاقية شيكاغو، "تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة سيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها". ووفقا للمادة الثانية من معاهدة الفضاء الخارجي، "لا يجوز التملك القومي للفضاء الخارجي، (...)، بدعوى السيادة أو بطريق الاستخدام أو الاحتلال أو بأية وسيلة أخرى". وتنص هذه المعاهدة أيضا على أن الدولة المقيد في سجلها أي جسم مطلق في الفضاء الخارجي تحتفظ بالولاية والمراقبة على ذلك الجسم وعلى أي أشخاص يحملهم أثناء وجوده ووجودهم في الفضاء الخارجي أو على أي جرم سماوي (المادة الثامنة). بالإضافة إلى ذلك، تنص اتفاقية المسؤولية في المادة الثانية لها على ما يلي "تكون مسؤولية الدولة المطلقة فيما يتعلق بدفع تعويض عن الأضرار التي يحدثها جسمها الفضائي

على سطح الأرض أو في الطائرات أثناء طيرانها." لذلك، ما من إشارة في تلك الوثائق الى أي حدود رأسية للمجال الجوي يبدأ عندها الفضاء الخارجي.

٢-٤ وان لجنة الأمم المتحدة المعنية بالاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي (UNCOPUOS)، والتي تمثل منتدى الأمم المتحدة حيث تدرس الجوانب الفنية والقانونية للنشاطات الفضائية مع تأثيرها العالمي، قد ناقشت مسألة تعريف وترسيم حدود الفضاء الخارجي منذ عام ١٩٦٢، ولم تتوصل لغاية الآن الى خلاصة واضحة لا لبس فيها بشأن هذا الموضوع. وفي هذا الاطار، جدير بالاهتمام أن نلاحظ أن اللجنة القانونية الفرعية التابعة للجنة UNCOPUOS تدرس من خلال مجموعة العمل التابعة لها المعنية بالمسائل الخاصة بتعريف وترسيم حدود الفضاء الخارجي المسائل القانونية التي قد تتعلق بالأجسام الجوية الفضائية. وقد تم توزيع استبيان حول هذا الموضوع الى كل الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. ويمكن ايجاد مجموعة الردود المتلقاة لغاية الآن وملخص تحليلي لها بالإضافة الى ملخص تاريخي حول دراسة مسألة تعريف وترسيم حدود الفضاء الخارجي على موقع الانترنت الخاص بمكتب الأمم المتحدة OOSA التالي: [www.oosa.unvienna.org/aero/index.html](http://www.oosa.unvienna.org/aero/index.html).

٣-٤ وكما تم مناقشته لعقود خلت في اطار لجنة UNCOPUOS، يمكن التساؤل عما اذا كانت الحدود الرأسية للمجال الجوي تكتسي أهمية فائقة لتحديد نطاق تطبيق القانون الجوي مقابل معاهدات قانون الفضاء الدولي (المقاربة الفضائية)، أو عما اذا كان نوع النشاطات المطروحة على سبيل البحث قد تحدد أي قانون ينبغي تطبيقه (المقاربة الوظيفية). يعتبر المذهب الفكري الأخير أن الرحلات التي تعبر وحسب من خلال الفضاء المداري (ودون المداري) في اطار عملية نقل من الأرض الى الأرض تبقى تخضع لقانون الجو.

## ٥- الملاحه الدولية

١-٥ يعالج الباب الأول من اتفاقية شيكاغو موضوع الطائرات التي تنفذ عمليات ملاحه جوية دولية وأما الباب الثالث فيعالج موضوع النقل الجوي الدولي. وفي اطار الجزء الأخير المذكور، تعرف المادة ٩٦ ب) من الباب الرابع عبارة "خط جوي دولي" على أنه "خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة". وتحدد هذه العناصر نطاق صلاحية واختصاص الايكاو.

٢-٥ وفي حين أنه قد تطير بعض المركبات التجارية في المستقبل من دولة الى أخرى، وتمر عبر الفضاء دون المداري، فان الجهود المبذولة حالياً تهدف الى نقل الركاب من والى نفس الموقع. ولكن، قد تشمل مرحلتا الصعود والنزول، في بعض الحالات، اجتياز أكثر من مجال جوي وطني. وان المركبات دون المدارية التي تعتبر كطائرات مدنية تعبر مجالات جوية أجنبية يمكن أن تعالج آنذاك على أساس أنها تنفذ عمليات ملاحه جوية دولية. ومن جهة أخرى، جدير بالإشارة الى أن الأجسام الفضائية قد تستفيد في الواقع من حق المرور البريء عند عبور مجالات جوية لدول أجنبية عند الاطلاق أو الهبوط، وذلك على الرغم من أن المسألة غير واضحة حالياً. وتمثل الاتفاقات الثنائية أيضاً خياراً في هذا المجال.

٣-٥ فيما يتعلق بإمكانية تطبيق قانون الجو الدولي على الرحلات دون المدارية، تتضمن الملاحق ذات الصلة باتفاقية شيكاغو، من بين أمور أخرى، مسائل متعلقة بالاتصالات والملاحه والاستطلاع والاجازة والعمليات وصلاحية الطائرات للطيران يمكن أن تشكل تنظيمات لهذه الرحلات. ولكن ملاحق الإيكاو تفقر حالياً الى مقتضيات فنية في هذا المجال. واذا تقرر بأنه ينبغي لهذه الرحلات أن تخضع لقانون الجو الدولي، تقرر الجمعية العمومية في قرارها ٣٥-١٤ وفي المرفق (ز) بأنه قد تمضي سنوات عديدة قبل أن يبدأ سريان القواعد والتوصيات الدولية على طرز معينة من الطائرات وفئات معينة من الطيارين، وأنه قد يعتبر من الأنسب عدم اصدار قواعد وتوصيات دولية لبعض تلك الطرز أو هذه الفئات. ووفقاً للفقرة الثانية من منطوق القرار المذكور: "يجب على الدول المتعاقدة أن تعترف بالشهادات والاجازات التي أصدرتها أو قررت صلاحيتها بموجب النظم الوطنية للدولة المتعاقدة التي سجلت فيها الطائرة، وذلك لغرض الطيران فوق أقاليمها، بما في ذلك الهبوط فيها والاقلاع منها، ريثما يبدأ سريان القواعد الدولية التي تتعلق بطرز طائرات أو بفئات الطيارين".

٤-٥ في ٢٣/١٢/٢٠٠٤، سن قانون الولايات المتحدة الأمريكية لتعديل اطلاق المركبات التجارية في الفضاء لعام ٢٠٠٤ (CSLAA). ويقوم هذا التشريع بانتمان وزارة النقل وهيئة الطيران الاتحادية مسؤولية تنظيم سلامة الطاقم "والمشاركين في الرحلة

الفضائية" لرحلات الأفراد التجارية الى الفضاء. وبالنسبة للسلامة، يعتمد القانون CSLAA على مبادئ الموافقة على تحمل المسؤولية والاستعداد الطوعي لمواجهة الخطر من جانب المشاركين في الرحلات الفضائية. وتبعاً لذلك، أصدرت هيئة الطيران الاتحادية في شهر فبراير ٢٠٠٥ مسودة ارشادات بشأن عمليات مركبة الاطلاق الجوية المعاد استخدامها في رحلات دون مدارية تجارية على متنها طاقم للقيادة ومسودة ارشادات لعمليات مركبة الاطلاق الجوية المعاد استخدامها في رحلات دون مدارية تجارية على متنها مشاركين في الرحلات الفضائية (انظر العنوان الالكتروني التالي: <http://ast.faa.gov/>). وفي حين يوصى بأن يحمل الطيار اجازة طيار صادرة عن هيئة الطيران الاتحادية وأن يحمل أعضاء طاقم القيادة اجازة طبية من الدرجة الثانية صادرة عن هيئة الطيران الاتحادية، تعتبر مركبات RLV التي تقوم بعمليات دون مدارية "صواريخ دون مدارية" أي أنها: "مركبة مدفوعة كلياً أو جزئياً بصاروخ بقصد الطيران على مسار دون مداري، وتزيد قوة دفعها على قوة رفعها طوال معظم مراحل صعودها بقوة الصاروخ" (49 U.S.C. § 70102 (19) (2004)).

## ٦ - الاستنتاجات

١-٦ ان المركبات التي قد تقوم بوصلات أرض - أرض من خلال الفضاء دون المداري يمكن أن تدرج في اطار العناصر المكونة للمركبة الهوائية، وتطوير على أساس هذه المواصفات على الأقل خلال مرحلة الهبوط مع تنفيذ الانحدار الانسيابي. ولكن المركبات المدفوعة كالصاروخ يمكن اعتبار أنها لا تخضع لتصنيف المركبات الهوائية. وفي هذه المرحلة، يبدو أن هناك دولة واحدة تؤثر تصنيفها كصواريخ.

٢-٦ من حيث المقاربة الفضائية، ليس هناك من اشارة واضحة في القانون الدولي لترسيم الحدود ما بين المجال الجوي والفضاء الخارجي مما يسمح بتطبيق اما القانون الجوي أو القانون الفضائي على الرحلات دون المدارية. من جهة أخرى، يمكن القول من وجهة النظر الوظيفية بأن قانون الجو سيسود، إذ أن المجال الجوي سيكون المركز الأساسي لتنفيذ نشاطات المركبات دون المدارية في اطار تنفيذ عملية نقل أرض - أرض، وأن أي اجتياز لمجال الفضاء الخارجي يحصل بصورة وجيزة وعرضية فقط في هذه الرحلة. وتنتظر لجنة الأمم المتحدة المعنية بالاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي (UNCOPUOS)، ولا سيما على وجه التحديد للجنة القانونية الفرعية التابعة لها، في المسائل القانونية المحتملة ظهورها بالنسبة الى الأجسام الجوية الفضائية، ولكن لم تتوصل الى خلاصة نهائية في هذا الموضوع.

٣-٦ تطبق اتفاقية شيكاغو على الملاحة الجوية الدولية، ولكن نتوقع النشاطات التجارية الحالية أن يتم تنفيذ رحلات دون مدارية تتطلق من نفس المكان وتهبط في نفس المكان، مما قد لا يستتبع عبور مجالات جوية أجنبية. وإذا ما تم عبور ودخول مجال أو مجالات جوية أجنبية، وإذا ما تقرر بعد ذلك بأن تخضع الرحلات دون المدارية لقانون الجو الدولي، فيمكن للملاحق ذات الصلة باتفاقية شيكاغو، من حيث المبدأ، أن تكون موضعاً مناسباً لتحديد التنظيمات الخاصة بمثل هذه الرحلات.

## ٧ - قرار المجلس

١-٧ يرجى من المجلس القيام بما يلي:

(أ) الإحاطة علماً بهذه الورقة.

(ب) أن يتخذ أي اجراءات يعتبرها مناسبة.

-----



## المرفق (ب)

C-DEC 175/15  
17/6/05



## المجلس — الدورة ١٧٥

### الجلسة الخامسة عشرة

(قاعة المجلس، الأربعاء، ١٥/٦/٢٠٠٥، الساعة ١٠,٠٠)

### موجز القرارات

### جلسة مفتوحة

مقتطف

...

مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية (الموضوعان ١٦ و ١٤-٣-١٣)

٤ - ثم استعرض المجلس ورقة العمل C-WP/12436 المقدمة من الأمين العام، والتي بحثت مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية بالعلاقة إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي وولاية الايكاو. وجرى التذكير بأن هذا البند كان قد أدرج في برنامج عمل المجلس للدورة ١٧٥ بناء على طلب ممثل الهند (انظر C-DEC 174/13، الفقرة ٤).

٥ - لدى تقديم تلخيص للمناقشة، شكر رئيس المجلس ممثل الهند لأنه وجه عناية المجلس إلى هذه المسألة. ولاحظ الرئيس أن الورقة تعد مهمة للغاية لأنها تشكل ترسيخاً للمعلومات بشأن مفهوم الرحلات الجوية دون المدارية. فلقد طرحت الورقة عدداً من النقاط القانونية والفنية التي تجدر ملاحظتها. وحسب ما أقتراح، سوف تقوم الأمانة بالإعداد بالتنسيق مع الأمم المتحدة لثبوت بالمصطلحات المعتمدة دولياً المستخدمة في مجال الفضاء الخارجي.

٦ - في إشارة إلى الفقرة ٦-٢ من ورقة العمل، لاحظ الرئيس أن لجنة الأمم المتحدة للاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي (UNCOPUOS)، وبالأخص لجنبتها الفرعية القانونية، تبحث الشأن الخاص بالمسائل القانونية المحتملة فيما يتصل بموجودات الفضاء والطيران غير أنه لم يجر التوصل إلى خلاصة نهائية بعد. ولذلك كان من الضروري أن يتابع المجلس عمل تلك الهيئات. وأشار في هذا الشأن إلى أنه بين الحين والآخر، وحسب جدول الأعمال، شاركت الايكاو في اجتماعات

اللجنة الفرعية القانونية التابعة للجنة الاستخدامات السلمية للفضاء الخارجي. ويجب اطلاع المجلس على النحو الملائم بنتيجة أي من تلك الاجتماعات التي يجري فيها تمثيل المنظمة. أما بالنسبة لتعيين الحد الفاصل بين الفضاء الخارجي والفضاء الجوي، لاحظ الرئيس أنه بالرغم من أن اقتراحا قد جرى التقدم به منذ سنوات عديدة من جهة اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفيتية السابق باتخاذ حد أفقي يبلغ ١٠٠ كيلومتر، فإن ذلك الاقتراح لم يقبل. وليس هنالك حتى الآن تعيين معترف به دوليا للحيز الذي يبدأ عنده الفضاء الخارجي.

٧ - وبالإشارة إلى الإجراء المقترح في الفقرة ٧ من ورقة العمل C-WP/12436، اقترح الرئيس أن يقوم المجلس، إضافة إلى ما تقدم، بالإحاطة علما بورقة العمل وبأن يطلب من الأمين العام اطلاع المجلس بشأن أية تطورات.

٨ - قبل المجلس هذا التلخيص باعتباره قرارا صادرا عنه.

٩ - لوحظ أن ممثل أستراليا سوف يتيح للإدارة القانونية نص قانون أنشطة الفضاء الصادر عن حكومته والتعديلات ذات الصلة بذلك النص.

...

- انتهى -