

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



لجنة استخدام الفضاء الخارجي  
في الأغراض السلمية

تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده: آراء الدول الأعضاء والمراقبين الدائمين  
لدى اللجنة

مذكرة من الأمانة

إضافة

المحتويات

الصفحة

2	.....	ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء في اللجنة.
2	.....	البحرين.
2	.....	كوبا.
2	.....	مصر.
3	.....	اليونان.
4	.....	المكسيك.
4	.....	الفلبين.
5	.....	إسبانيا.
5	.....	تركيا.
6	.....	ثالثاً - الردود الواردة من المراقبين الدائمين لدى لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية.
6	.....	منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة.
6	.....	منظمة الطيران المدني الدولي.



## ثانياً - الردود الواردة من الدول الأعضاء في اللجنة البحرين

[الأصل: بالإنكليزية]

[4 كانون الثاني/يناير 2021]

إن التزايد في استخدام نُظُم المنصات العالية الارتفاع، التي تعمل عادة على ارتفاعات تتراوح بين تلك المستخدمة في مجال الطيران وتلك المستخدمة في الأنشطة الفضائية، وتزايد الاستغلال التجاري لتلك النُظُم بصفة خاصة، يستلزم تعيين حدود الفضاء الخارجي بوضوح للأغراض القانونية.

### كوبا

[الأصل: بالإسبانية]

[20 كانون الثاني/يناير 2021]

تولي كوبا أهمية كبيرة للمسائل المتصلة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده ولاستخدام المدار الثابت بالنسبة للأرض. ولا يمكن اتخاذ أي نهج مرن وعملي ما لم تتوصل جميع الدول، بغض النظر عن مستوى تميزتها العلمية والتقنية والاقتصادية، إلى وجهة نظر متفق عليها فيما بينها تأخذ في الاعتبار آراء جميع الدول الأعضاء.

وينبغي الإبقاء على تعريف الفضاء الخارجي الذي قبله الاتحاد الدولي للاتصالات، وهو أن الفضاء الخارجي يبدأ فوق خط كارمان (100 كيلومتر فوق متوسط مستوى سطح البحر)، ويمكن للدول أن تعين حدود الفضاء الخارجي على أنه يبدأ في الفضاء دون المداري أسفل المدارات المنخفضة (أقل من 200 كيلومتر). إلا أنه من غير الملائم أن تُعَيَّن حدود الفضاء الخارجي على أنها تبدأ فوق المدار الأرضي المنخفض، الذي لا يوجد تحديد دقيق لحدوده ولكنها تتراوح عادة بين 200 و2 000 كيلومتر فوق سطح الأرض.

فإذا عُرِفَت حدود الفضاء الخارجي بأنها تقع في بيئة الفضاء المداري، فإن أي تعيين للحدود من هذا القبيل من شأنه أن يوجد حواجز أمام تطوير وتشغيل النظم المدارية لرصد الأرض والاتصالات وغيرها من النظم الموجودة في المدار الأرضي المنخفض، والنظم العالمية لسواتل الملاحة (النظام العالمي لتحديد المواقع التابع للولايات المتحدة الأمريكية، والنظام العالمي لسواتل الملاحة التابع للاتحاد الروسي، والنظام الأوروبي للملاحة الساتلية التابع للاتحاد الأوروبي، ونظام بايدو الصيني لسواتل الملاحة) ونظم الإرسال عبر الإنترنت في المدار الأرضي المتوسط. وكل هذه النظم الساتلية تمر فوق الكرة الأرضية بأسرها، ومن ثم فإنها تعبر نقاطاً مقابلة للفواصل الإقليمية والحدود الخاصة بجميع البلدان. إلا أنه في حالة المدار الثابت بالنسبة للأرض، الذي توجد فيه سواتل الاتصالات والأرصاد الجوية، فإن مسار السواتل يقابل مستوى خط الاستواء الأرضي؛ ومن ثم، إذا ما عُيِّنَت حدود للفضاء الخارجي، فإن هذا المدار لا يمكن أن يستخدمه إلا البلدان الواقعة على خط الاستواء، مما يحد من استخدامه من جانب بلدان أخرى.

### مصر

[الأصل: بالعربية]

[21 كانون الثاني/يناير 2021]

إن مسألة تعيين حدود فاصلة بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي من الأهمية بمكان بالنسبة إلى جميع البلدان، ليس فقط بسبب التطور المستمر في علوم تكنولوجيا الفضاء والطيران، ولكن الأمر يتعدى ذلك - لأنه

يتصل مباشرة بمبدأ سيادة الدول على مجالها الجوي. ومن المهم جداً التوصل إلى تعيين واضح للحدود لأن غياب الحدود الطبيعية بين الفضاءين الخارجي والجوي يجعل من الصعب على الدول أن تستمر في مراقبة حقوقها الوطنية وكذلك مجالها الجوي. ومن شأن عدم اليقين بشأن المجال الذي يندرج ضمن الولاية القضائية السيادية لدولة بعينها أن يثير مشاكل، مع ما لذلك من عواقب جسيمة فيما يخص مبدأ سيادة الدول على الفضاء الجوي. وفي ذات السياق، فإن تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده من شأنه أن يساعد على إنشاء نظام قانوني وحيد ينظم حركة الأجسام الفضائية الجوية، وأن يكفل الوضوح القانوني في تنفيذ قانون الفضاء وقانون الجو، كما أن عدم الوصول إلى تعريف محدد للفضاء الخارجي قد يؤدي إلى التباين بين مواقف الدول بشأن هذا الأمر، نظراً إلى أن كل دولة قد تضع قواعدها وتعريفها الخاصة في تشريعاتها الوطنية بما قد يصطدم مع قواعد القانون الدولي.

## اليونان

[الأصل: بالإنكليزية]

[19 كانون الثاني/يناير 2021]

على الرغم من أن لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية ناقشت مسألة تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده، لم يقرر حتى الوقت الراهن تعيين حدود من هذا القبيل. ونظراً لترابط المسألة مع قيام الدول بتطوير تكنولوجيات جديدة في مجالات مثل الرحلات الجوية دون المدارية، من الأهمية البالغة بمكان أن يراعي تعيين حدود الفضاء الخارجي الأنظمة الملاحية الجوية الدولية القائمة التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي. فعلى سبيل المثال، بالنظر إلى أن جميع الرحلات دون المدارية تمر عبر المجال الجوي، فإن المركبات دون المدارية ينبغي أن تخضع، في ذلك الجزء من رحلتها، لقواعد المرور الجوي السارية (القواعد الوطنية أو قواعد منطقة معلومات الطيران)، من أجل ضمان النقل الجوي المأمون والمنظم والفعال (اتفاقية الطيران المدني الدولي، الفقرة (د) من المادة 44).

وللعمليات الفضائية وتنظيم الأنشطة الفضائية أهمية كبيرة بالنسبة لليونان، وهي، بالإضافة إلى كونها طرفاً في معاهدات الفضاء القائمة، دولة عضو في وكالة الفضاء الأوروبية، التي تنظم وتوحد اللوائح المتعلقة بالفضاء في الاتحاد الأوروبي.

وفي هذا الصدد، تود اليونان أن تقدم الملاحظات والمقترحات التالية بشأن ضرورة تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده.

وهناك رأيان سائدان بين الخبراء: أحدهما يستند إلى نهج مكاني، والآخر يستند إلى نهج وقائي. إلا أن المسألة لا تتعدى بسبب تفاوت قدرة الدول على ممارسة سيادتها على أي جزء من الفضاء فحسب، بل أيضاً بسبب حظر التملك الوطني بدعوى السيادة عليه أو بواسطة استخدامه أو احتلاله، وفق ما أكدته المادة الثانية من معاهدة المبادئ المنظمة لأنشطة الدول في ميدان استكشاف واستخدام الفضاء الخارجي، بما في ذلك القمر والأجرام السماوية الأخرى. وإذا وُضع الحد الفاصل على أساس اختبارات النظم المضادة للسوائل أو الأنشطة التي تضطلع بها دول معينة لإزالة وتدمير سواتلها، فإنه سيكون على ارتفاع مساوٍ لمدارات السواتل على الأقل. وهذا الحل لن يكون بمثابة حد فاصل واضح بين الفضاء الجوي والفضاء الخارجي. وبدلاً من ذلك، سيكون من الأفضل اعتماد نهج وظيفي، نظراً إلى الحالة الراهنة للتكنولوجيا والتوقعات بأنها ستتطور في المستقبل. وفي إطار هذا النهج، ينبغي أن يُعتبر الفضاء فضاءً خارجياً على أي مسافة من سطح الأرض ما دام بإمكان الأجسام الفضائية، أي الأجسام القادرة على القيام برحلات فضائية، أن تستخدمه. والاختلاف في طبيعة الأنشطة الفضائية والواقع المتمثل في عدم وجود صلة بالإقليم الواقع أسفلها يعني ضمناً أن هذه الأنشطة، أينما

كانت، ستخضع حصراً لسيادة الدول المطلقة. ولذلك، ينبغي أن يتقرر النظام القانوني للفضاء الخارجي على أساس قدرة عمليات الإطلاق الفضائية أو مدارات الأجهزة الفضائية عند نقطة الحضيض الدنيا لها (انظر رد اليونان الوارد في ورقة الاجتماع A/AC.105/C.2/2017/CRP.16).

## المكسيك

[الأصل: بالإسبانية]

[19 كانون الثاني/يناير 2021]

حتى الوقت الراهن، لم تنشأ حالات محددة تستحق إجراء هذا التعيين للحدود أو تبرره.

وبالنظر إلى أن الفريق العامل سينظر في الردود، تجدر الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية اقترحت في عام 2019 أن تُحذف المسألة من جدول أعمال اللجنة الفرعية القانونية. وتؤيد المكسيك ذلك المقترح نظراً لأن هذه المسألة ظلت على جدول الأعمال لأكثر من 20 عاماً دون التوصل إلى توافق في الآراء. ويمكن بعد ذلك أن يعاد تخصيص الوقت المكرس للنظر في هذا الموضوع لمسائل أخرى تتطلب الاهتمام.

## الفلبين

[الأصل: بالإنكليزية]

[20 كانون الثاني/يناير 2021]

يعرّف الدستور الحالي للفلبين الإقليم الوطني للبلد بأنه الإقليم الذي "يضم أرخبيل الفلبين، مع جميع الجزر والمياه المشمولة به، وجميع الأقاليم الأخرى التي تتمتع الفلبين بسيادة أو ولاية قضائية عليها، وتتألف من مجالاتها البرية والنهرية والجوية، بما في ذلك بحرها الإقليمي، وقاع البحار، وباطن الأرض، والرفوف الجزرية، وغيرها من المناطق المغمورة. وتشكل المياه الموجودة حول جزر الأرخبيل وفيما بينها والتي تربط بعضها ببعض، بغض النظر عن اتساعها وأبعادها، جزءاً من المياه الداخلية للفلبين".

وعلى الرغم من أن الدستور لا يتضمن تعريفاً "للمجال الجوي" للفلبين، فقد اقترح أثناء مداوات اللجنة الدستورية بشأن دستور عام 1987 أن "يشمل المجال الجوي للفلبين الهواء الكائن فوق مجالها الأرضي والنهري مباشرة. وكل الهواء الذي يقع فوق إقليمنا البري وإقليمنا المائي ملك لنا، ارتفاعاً إلى حد الفضاء الخارجي حيث لا يوجد هواء (لأن الهواء عبارة عن خليط من الغازات، وحيثما يوجد غاز واحد فقط - الهليوم - لا يوجد هواء). ويمتد المجال الجوي إلى أعلى حيث يبدأ الفضاء الخارجي، مباشرة فوق إقليمنا البري وإقليمنا المائي". إلا أن المقترح قوبل بالاعتراض بسبب ضيق الوقت وتعقيد القوانين الدولية، ولذلك لم يُدرج في الدستور الحالي.

وبخلاف ذلك، لا توجد حالياً أي مقترحات عملية ومفصلة أخرى بشأن هذه المسألة قيد المناقشة. إلا أن وكالة الفضاء الفلبينية ترى أن دراسة الفضاء الخارجي واستكشافه واستخدامه تثير مسائل قانونية جديدة يمكن تناولها من خلال تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده. ومع ذلك، تسلم الوكالة بأن هذه المسائل يجب أن تتقرر بتوافق الآراء في إطار المجتمع الدولي وبعد إجراء المداوات والمشاورات اللازمة مع أصحاب المصلحة المعنيين. وعلاوة على ذلك، يجب أن يراعي هذا التعريف وهذا التعيين للحدود أوجه التقدم المشهودة في التكنولوجيات الحالية وفي قطاع الفضاء أو للتغيرات التي تطرأ عليهما.

## إسبانيا

[الأصل: بالإسبانية]

[14 كانون الثاني/يناير 2021]

توجد نظريات عديدة متعلقة بتعيين حد أسفل للفضاء الخارجي لحل الكثير من أوجه عدم اليقين القانوني المحيطة بأنشطة الفضاء الخارجي. وتؤيد غالبية الدول نظرية خط كارمان القائلة إن الحد الأعلى للفضاء الجوي، ومن ثم الحد الأسفل للفضاء الخارجي، يقع على ارتفاع تقليدي يبلغ 100 كيلومتر فوق مستوى سطح البحر. ويتجسد ذلك، على سبيل المثال، في تقرير اللجنة الفرعية القانونية لعام 2019 (A/AC.105/1203)، الفقرة 91) كما يلي: "رئي أن الأساس المنطقي لتعيين حدود الفضاء الخارجي والفضاء الجوي عند مستوى يقع بين 100 كيلومتر و110 كيلومتراً فوق سطح البحر يستند إلى اعتبارات شاملة، من بينها الخصائص العلمية والتقنية والمادية، أي طبقات الغلاف الجوي وقدرة الطائرات على بلوغ ارتفاع معين ونقطة حضيض المركبة الفضائية وخط كارمان". إلا أن وفوداً أخرى أعربت عن رأي مفاده "أنه لا حاجة إلى السعي إلى وضع تعريف قانوني للفضاء الخارجي أو تعيين لحدوده، وأن الإطار الحالي لم يُنر أي صعوبات عملية، وأن الأنشطة المضطلع بها في الفضاء الخارجي في ازدهار. ومن ثم فأى محاولة لتعريف الفضاء الخارجي أو تعيين حدوده ستكون عملية نظرية لا ضرورة لها ويمكن أن تؤدي من غير قصد إلى تعقيد الأنشطة القائمة. وفضلاً عن ذلك فقد لا تكون النتيجة قابلة للتكيف مع التطورات التكنولوجية المتواصلة" (A/AC.105/1203، الفقرة 94).

وهذا النقاش الطويل الأمد لم ينته بعد (فقد أسفر عن إنشاء فريق عامل تابع للجنة الفرعية)، ويرجع ذلك جزئياً إلى ارتباطه بإدارة حركة المرور الفضائية والتحليقات دون المدارية. ونشأت أيضاً أحوال غير مؤكدة فيما يتعلق بالسوائل الزائفة (أي الطائرات، بالمعنى المقصود في اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي تقع على ارتفاع 20 كيلومتراً ويمكن أن تقدم نفس الخدمات التي تقدمها الأجسام الفضائية، مثل الاستشعار عن بعد والملاحة والاتصالات)، وإن لم تكن من المسائل التي ينبغي أن ينظر الفريق العامل فيها، وفق ما يراه البعض، لأن الاتحاد الدولي للاتصالات يعكف على دراستها بالفعل.

ولم تقم لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية في دورتها الثانية والسنتين إلا بالإحاطة علماً بمناقشة اللجنة الفرعية وأيدت توصيات الفريق العامل، فأشارت إلى الفقرتين 85 و86 وإلى الفقرة 9 من المرفق الثاني من تقرير اللجنة الفرعية (A/AC.105/1203). وشملت تلك التوصيات دعوة الدول إلى تقديم أي معلومات ذات صلة (ما قد يوجد، أو يجري إعداده، من تشريعات وطنية أو أي ممارسات وطنية لها صلة مباشرة أو غير مباشرة بتعريف الفضاء الخارجي والفضاء الجوي و/أو تعيين حدودهما)، وإلى الرد على مجموعة من الأسئلة (A/74/20، الفقرات 201-207).

## تركيا

[الأصل: بالإنكليزية]

[29 كانون الثاني/يناير 2021]

نحن نؤيد الرأي القائل بأن حرية استكشاف الفضاء الخارجي واستخدامه ينبغي أن تكون متاحة لجميع الدول على قدم المساواة. وينبغي في هذا الإطار أن تقيّم الدراسات المتعلقة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده.

## ثالثاً - الردود الواردة من المراقبين الدائمين لدى لجنة استخدام الفضاء الخارجي في الأغراض السلمية

### منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة

[الأصل: بالإنكليزية]

[12 كانون الثاني/يناير 2021]

منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة (الفاو) واحدة من المستعملين الرئيسيين للبيانات والخدمات التي تتيحها سواتل رصد الأرض والنظم الفضائية للاتصالات السلكية واللاسلكية والتوجيه، ويشمل عملنا استخدام البيانات الإيكولوجية والبيئية والمناخية والموائلية في وضع نماذج للتنبؤ بأنشطة مراقبة الأمراض ومكافحتها، ولا سيما فيما يتعلق بمرض فيروس كورونا (كوفيد-19). وتتسم سواتل رصد الأرض الثابتة بالنسبة للأرض، ولا سيما نظم نمذجة الطقس والكوارث والتنبؤ بها، بأهمية بالغة لفهم نظام الأرض، وتثني المنظمة وتدعم العمل المتواصل الذي يقوم به مكتب شؤون الفضاء الخارجي والمؤسسات المتعاونة معه في هذا الصدد.

وفي الوقت الراهن، ليس لدى المنظمة أي تعليقات محددة متعلقة بتعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده.

### منظمة الطيران المدني الدولي

[الأصل: بالإنكليزية]

[20 كانون الثاني/يناير 2021]

لا توجد لدى منظمة الطيران المدني الدولي أي مقترحات بشأن ضرورة تعريف الفضاء الخارجي وتعيين حدوده، على الرغم من أن جمعية المنظمة أقرت، في قرارها ج 40-26، بتداخل النقل الفضائي التجاري مع الطيران المدني الدولي، وبأهمية تكليف منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بمراحل الطيران التي تعمل خلالها المركبات الفضائية بوصفها "طائرات" بالمعنى المقصود في اتفاقية الطيران المدني الدولي.