

مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها

"دراسة في القانون الإماراتي"

The responsibility of the operator of a commercial space flight towards the natural person participating "A study of Emirati law"



¹عبدالعزیز عمر عبدالله الیافعی، جامعة الشارقة، دولة الإمارات العربية المتحدة

Abdulaziz omar Abdulla Alyafei, University of Sharjah, United Arab Emirates

²أ.د. آلاء یعقوب یوسف، جامعة الشارقة، دولة الإمارات العربية المتحدة

Pr. Alaa Yaqub Yusuf, University of Sharjah, United Arab Emirates

تاریخ الاستلام: 2022/12/04 تاریخ القبول للنشر: 2023/01/13 تاریخ النشر: 2023/06/30



ملخص:

تقتض حادثة الأنشطة الفضائية عدم الإحاطة الكاملة بالمخاطر المحيطة بها، وتزداد مخاطر هذه الأنشطة بمشاركة الإنسان فيها من خلال القيام بالرحلات التجارية الفضائية والتي لا يمكن توقع ما يمكن أن تواجهه بعد انطلاقها في الفضاء الخارجي، وهذا بدوره كان محط اهتمام التشريعات التي نظمت هذه الأنشطة في سبيل ضمان استمرار هذه الأنشطة من جهة وضمان مصالح الأطراف التي تقوم بها ومن يشارك فيها من جهة أخرى، ونظراً لخطورة المشاركة في هذه الرحلات فإن هذا البحث يتناول بالدراسة مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها. وقد تم تقسيم البحث إلى مبحثين فضلاً عن المقدمة والخاتمة حيث يتناول المبحث الأول ماهية الرحلات التجارية الفضائية في حين يتناول المبحث الثاني حالات قيام مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها وفق القانون الاتحادي رقم (12) لسنة 2019 في شأن تنظيم قطاع الفضاء في دولة الامارات العربية المتحدة.

الكلمات المفتاحية:الرحلات الفضائية التجارية، قانون الفضاء الخاص، مشغل الرحلة الفضائية، المشارك في الرحلة الفضائية التجارية، مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية.

Abstract:

The novelty of space activities assumes a complete lack of awareness of risk surrounding them. The risks of these activities increase with human participation in them through commercial space flights because the risks they may face after launch in outer space are not predictable. This in turn, was the main interest of the legislations that organize these activities in order to ensure the continuity of these activities on one hand, and the interests of the parties that carry them out and participants on the other hand. This research will study the responsibilities of the commercial space flight operator toward participants after taking the risks of these flights in consideration. It has been divided into two sectors in addition to the introduction and conclusion where the first topic deals with the nature of commercial space flights.

While the second topic deals with cases of the responsibility of the commercial space flight operator towards the natural person participating in it, according to Federal Law No. (12) of 2019 regarding the regulation of the space sector in the United Arab Emirates.

More about this source text Source text required for additional translation information

Keywords: Commercial spaceflight, private space law, space flight operator, participant in commercial space flight, space flight operator responsibility

مقدمة:

تسعى دولة الإمارات العربية المتحدة من أجل تحقيق ميزة تنافسية عالمية في جميع المجالات، ونظراً لأهمية مجال الفضاء والأنشطة التي يمكن أن تمارس فيه على مدى العقود المستقبلية القادمة فإن المشرع الإماراتي التفت إلى ذلك، فأصدر قانون تنظيم قطاع الفضاء ورتب المسائل المتعلقة بالأنشطة الفضائية من خلاله، ويعد هذا القانون قانوناً رائداً كونه أول قانون عربي يتناول أنشطة الفضاء في إطار القانون الخاص، تماشياً مع أحدث التطورات التي يشهدها العالم في هذا المجال، والاستعداد لاستغلال الفضاء في أنشطة تجارية ولا سيما في مجال السياحة والنقل.

يعد موضوع مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية من أهم الموضوعات التي يثيرها تنظيم الرحلات التجارية الفضائية، نظراً لطبيعة المخاطر التي تحيط بالأنشطة الفضائية وحادثة هذا النوع من الأنشطة من جهة أخرى. فكان لزاماً على التشريعات التي نظمت هذه الأنشطة أن تضع من القواعد ما يحقق التوازن بين المصالح المتعددة. فمن جهة مصلحة المشارك في الرحلة الفضائية في أن يحصل على ما تعاقده مع مشغل الرحلة من أجله، أي القيام بالرحلة دون التعرض لضرر يصيب شخصه أو ماله. ومن جهة أخرى مصلحة المشغل في أن يستمر نشاطه التجاري الوليد وينمو، وهو ما ينعكس على صناعة الرحلات في قطاع الفضاء. فقواعد المسؤولية التقليدية في حال تطبيقها قد تؤدي إلى وأد هذا النشاط في مهده.

تكمن إشكالية الدراسة في مدى كفاية نصوص القانون رقم (12) لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء لتحديد مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك في الرحلة الفضائية، حيث إن المشرع الإماراتي رتب مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فقط بإبلاغه بمخاطر الرحلة وتدريبه واستكمال جاهزيته ليكون قادراً على المشاركة فيها دون التعرض لما يصيبه من ضرر أو يمنعه من إتمام الرحلة أو ضمان سلامته والتي تركها للقواعد العامة للمسؤولية، وتبرز إشكالية الدراسة في التساؤل الآتي: ما مدى كفاية النصوص القانونية التي أقرها المشرع الإماراتي في قانون تنظيم قطاع الفضاء في تحديد مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها وما يتعرض له من الأخطار أثناء الرحلة؟. وسوف اتطرق في المبحث الأول إلى ماهية الرحلة التجارية الفضائية وفي المبحث الثاني سوف اتطرق إلى حالات قيام مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها.

المبحث الأول

ماهية الرحلة التجارية الفضائية

إن توضيح الدور الذي يقوم به مشغل الرحلة التجارية الفضائية، وبيان مسؤوليته تجاه الشخص الطبيعي يتطلب التعريف بالرحلة الفضائية التجارية والتعريف بأطرافها وعلى هذا الشكل سوف يتم تقسيم البحث إلى مطلبين حيث يتمثل المطلب الأول في مفهوم الرحلة التجارية الفضائية والمطلب الثاني عن أطراف الرحلة التجارية الفضائية.

المطلب الأول: مفهوم الرحلة التجارية الفضائية.

يعد استثمار الحكومات للفضاء الأساس في نشأة الرحلات التجارية الفضائية، فقد عززت الحرب الباردة احتكار الأنشطة الفضائية، وأثر التنافس بين المعسكرين الشرقي والغربي على تطور قدرة الطيران، ويمكن إيضاح مفهوم الرحلة الفضائية من خلال إلقاء الضوء على المحطات التاريخية الهامة والتعريف بها وتحديد نطاقها القانوني على الشكل الآتي: الفرع الأول: التطور التاريخي للرحلات التجارية الفضائية والفرع الثاني: النطاق القانوني للرحلة التجارية الفضائية.

الفرع الأول: تعريف الرحلة التجارية الفضائية: تعرف الرحلة الفضائية بموجب القانون الإماراتي بأنها "النشاط الفضائي الذي يكون من شأنه نقل الأفراد أو الكائنات الحية أو المعدات وغيرها عبر المنطقة المحددة أو إليها أو العودة منها باستخدام جسم فضائي أياً يكن نوع الرحلة الفضائية القائمة فوق مدار الأرض أو مدارية أو دون المدارية"¹. مع أن التعريف يشير بوضوح إلى اعتبار الرحلة الفضائية نشاطاً فضائياً، إلا أن كلمة فضائي بحد ذاتها مثار جدل سبق للدول على اختلاف اتجاهاتها وأنظمة حكمها أن أثارته وتبنت وجهات نظر مختلفة حيال

¹ -انظر المادة الأولى من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء التي بينت أنواع الرحلات الفضائية بالنسبة لمدار الأرض.

- الرحلة الفضائية فوق مدار الأرض: الرحلة الفضائية بقصد التوجه إلى ما بعد مدار الأرض.

- الرحلة الفضائية المدارية: الرحلة الفضائية بقصد إكمال دورة في مدار الأرض.

- الرحلة الفضائية دون المدارية: الرحلة الفضائية يقصد دخول المنطقة المحددة وليس بقصد إكمال دورة في مدار الأرض

ذلك، ويحل المشرع الإماراتي لبس الفضاء بعبارة المنطقة المحددة التي أوردتها في التعريف، إذ قصد فيها "أي منطقة تعلو بثمانين كيلو متر أو أكثر من المستوى المتوسط لسطح البحر"¹.

تبقى مسألة الفضاء الخارجي من المسائل العالقة، والخاضعة للتشريعات الدولية²، مع عدم وجود أي تعريف جامع للفضاء الخارجي في الوثائق الخاصة بالأمم المتحدة أو الاتفاقيات التي تم إبرامها بشأن استخدام الفضاء الخارجي، لعدم وجود اتفاق دولي حول ذلك. فمشكلة رسم الحدود الفاصلة بين المجال الجوي والفضاء الخارجي اتسمت بالصعوبة، إذ ليس هناك أي فواصل طبيعية يمكن الاعتماد عليها في ترسيم تلك الحدود، إضافة إلى عدم القدرة على ترتيب أية علامة صناعية يمكنها أن تميز الحدود بينهما أو تعيينها³.

انعكاساً للخلافات الدولية بشأن إيجاد تعريف للفضاء الخارجي جاء تعريف القانون الإماراتي للفضاء الخارجي بأنه: "المنطقة التي تعلو الغلاف الجوي للأرض"⁴، وتحافظ بذلك هذه المنطقة على غموضها وإفساحها المجال أمام النظريات المختلفة لبيان معنى المنطقة التي تعلو الغلاف الجوي للأرض، ومع ذلك فقد حدد المشرع الإماراتي نطاق الرحلات الفضائية بالوصول إلى منطقة محددة تعلو سطح البحر بـ 80 كم.

الفرع الثاني: تمييز الفضاء الخارجي عن الفضاء الجوي: لقد تم استخدام أكثر من اتجاه لتمييز الفضاء الخارجي عن الفضاء الجوي وبالتالي تصنيف الرحلات فيما إذا كانت جوية أو فضائية على أثر هذا التمييز، كالاتجاه الحيزي، حيث تكون الأنشطة المنفذة عند حدود معينة أنشطة فضائية، أو الاتجاه الوظيفي القائم على اعتبارات النشاط الفضائي نفسه، ويمكن إيضاح الاتجاهين على الشكل الآتي:

أولاً- الاتجاه المكاني: يعتمد الاتجاه المكاني على نطاق سير الرحلة التجارية الفضائية وتحديد مكانها، حيث يتم تحديد حد الفضاء الخارجي السفلي، وما يعلو هذا الحد يعد فضاء خارجياً، كما أن أي رحلة دون هذا الحد تدخل في نطاق الرحلات الجوية، ومن أهم النظريات التي اعتمدها هذا الاتجاه نظرية مجال الطيران التي تقوم على العلاقة القائمة بين الأجسام الطائرة والفضاء الجوي، أي على رد فعل الهواء خلال الطيران، ويعد

¹ -انظر المادة الأولى من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

² -عرجون محمد بهي الدين، الفضاء الخارجي واستخداماته السلمية، الكويت: المجلس الثقافي الكويتي، سلسلة عالم المعرفة، العدد 214، أكتوبر 1996، ص 349.

³ -الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، بيروت: مجد للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2008، ص 53.

⁴ -المادة الأولى من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

فضاء جويًا وفقاً لهذه النظرية 20-25 ميلاً فوق سطح البحر، وبالتالي فإن الفضاء الخارجي يقع فوق هذه المسافة حيث يتم الاعتماد على قوة الأجسام الطائرة المركزية في الطيران¹.

من النظريات التي يقوم عليها هذا المنهج أيضاً نظرية المناطق حيث تم تقسيم الفضاء رأسياً إلى عدة مناطق كتقسيم البحار، وهذا ما يثير مسألة خضوع الرحلات الفضائية إلى قوانين متعددة². ومعيار معهد دافيد دافيس التذكاري للدراسات الدولية: حيث اعتبر أن الفضاء الخارجي يبدأ على ارتفاع 80 كم فوق سطح البحر³. ونظرية مدار القمر الصناعي حيث اعتبرت المدار الذي يمكن أن يتخذه القمر الصناعي حول الأرض مجالاً للفضاء الخارجي، وبالتالي فإن المجال الجوي للدولة يتحدد بأسفل أدنى موقع لمدار القمر الصناعي حول الأرض⁴. وفقاً للنهج المكاني فإن الرحلة التجارية الفضائية هي كل رحلة تجارية نطاقها الفضاء الخارجي، أما المسافة الفاصلة بين نقطة الإطلاق ونقطة الخروج من المجال الجوي للدولة فهي خارج نطاق الرحلة التجارية الفضائية.

ثانياً - الاتجاه الوظيفي: يعد الاتجاه الوظيفي البديل عن الاتجاه المكاني بسبب ما واجهه من صعوبات التحديد فتم النظر إلى الغرض من الرحلة أي النشاط نفسه لا المكان الذي يمارس فيه⁵. والصعوبة التي تعترض هذا الاتجاه هو تصنيف النشاط نفسه بأنه نشاط جوي أو فضائي نظراً لإمكانية أن تقوم المركبة بالنشاطين. إضافة إلى تحديد الهدف من البعثة يمكن أن يتم تحديد الغرض الذي أعدت المركبة لأجله أو نوع ترخيصها فقد قامت إدارة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة الأمريكية بتصنيف منطاد لا يتجاوز صعوده في الجو أكثر من 30 كم على أنه مركبة فضائية بسبب مواصفات تصميمه، أو أثر الأنشطة بالنسبة لمراقبة

¹ - ليلي بن حمودة، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، بيروت: مجد للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2008، 54 وما بعدها.

² - حمد الله محمد حمد الله، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد، الطبعة الأولى 2014، ص 26-27.

³ - الأسيوطي أيمن محمد سيد مصطفى، الجوانب القانونية لتأثير الأقمار الصناعية في السيادة الوطنية، القاهرة: دار مصر للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2020، ص 233.

⁴ - ليلي بن حمودة، مرجع سابق، ص 59.

⁵ - Louis de Gouyon Matignon, THE DELIMITATION BETWEEN AIRSPACE AND OUTER SPACE, July 23, 2019, Available at: <https://www.spacelegalissues.com/the-delimitation-between-airspace-and-outer-space/>

حركة المرور الفضائية/الجوية حيث يتم تحديد مكان النشاط إن كان داخل الحركة الجوية أم الحركة الفضائية حيث يخضع ذلك لاعتبارات شروط التسجيل وتحديد المسؤولية وحماية السيادة الوطنية، فمع أن مشاريع الرحلات دون المدارية لا تتجاوز مسافة 100 كم، إلا أن وصول الرحلات إلى ارتفاع أكثر من ذلك يجعلها معرضة لتطبيق قواعد تقادي الاصطدامات في الفضاء¹.

المطلب الثاني: أطراف الرحلة التجارية الفضائية

يشكل مشغل الرحلة التجارية الفضائية والمشارك فيها طرفي الرحلة الفضائية، وبموجب العلاقة بينهما تنشأ مسؤولية المشغل تجاه المشارك في الرحلة، وسيتم التعريف بكل من المشغل والمشارك في الرحلة التجارية الفضائية على الشكل الآتي:

الفرع الأول: مشغل الرحلة التجارية الفضائية: اعتبر القانون الإماراتي المُشغّل "شخصاً يقوم بممارسة النشاط الفضائي، أو برحلات داعمة للفضاء، أو يقوم بأنشطة على ارتفاعات عالية، أو أنشطة ترتبط بإدارة وتوزيع بيانات الفضاء، أو يقوم بأي أنشطة أخرى تتصل بالقطاع الفضائي وتخضع لقانون تنظيم قطاع الفضاء". وميز المشرع المُشغّل المصرح له عن المشغل حيث قصد به المشغل الحاصل على التصريح الذي يلزمه لممارسة أنشطته، إذ إن التصريح مؤقت ينتهي بانتهاء النشاط المصرح به وليس من المتصور أن يمنح المشغل تصريحاً دائماً بممارسة الأنشطة الفضائية التي يريدها مع ارتباط هذه الأنشطة بجوانب اشرافية ورقابية، ومسائل التأمين.

قد يكون المشغل شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً على حد سواء، وهو بموجب القانون يمارس أحد الأنشطة الفضائية التي تضمنتها المادة (4) من القانون رقم (12 لسنة 2019) بشأن تنظيم قطاع الفضاء، وما يهم في نطاق هذا البحث النشاط الوارد في الفقرة م من البند 1 من المادة المذكورة والتي تشير إلى الرحلات الفضائية المأهولة، أو الإقامة البشرية لفترات طويلة في الفضاء، أو بناء أو استخدام منشآت في الفضاء أو على سطح الأجرام السماوية بشكل دائم أو مؤقت.

في هذا الشأن يجب التمييز بين أنواع المشغلين الذين يدخلون في نطاق هذا البحث، فليس المشغل المقصود هنا مقدم خدمة الإطلاق إلا إذا كان هو نفسه من يقوم بالرحلة التجارية الفضائية، وليس هو أي ضمن من يمارس الأنشطة الفضائية المنصوص عليها في فقرات البند 1 من المادة الرابعة باستثناء الفقرة م سابقة الذكر.

¹ A/AC.105/1039/Add.6, 25 January 2016.

الفرع الثاني: المشارك في الرحلة التجارية الفضائية: اكتفى المشرع الإماراتي بتنظيم التزامات كل من مشغل الرحلة الفضائية والمشارك بها كشخص طبيعي، فهو لم يورد للمشارك أي بيان أو تعريف على نحو ما أورده بخصوص المشغل. ولكن هناك تشريعات أوردت تعريفاً للمشغل بأنه أي "فرد لا ينتمي إلى أفراد طاقم خدمة أو تشغيل المركبة وليس من رواد الفضاء الحكوميين، يتم نقله ضمن المركبة الفضائية في أي من حالات الإطلاق والعودة"¹. وتستخدم كل من وكالة NASA وإدارة الطيران الفيدرالية FAA مصطلح المشارك في رحلات الفضاء Space flight participant للتعبير عن الأشخاص الذين يقومون بالسفر إلى الفضاء، وليسوا من رواد الفضاء المحترفين².

وتذهب العديد من دراسات الرحلات الفضائية المنشورة إلى استخدام تعبير سائح الفضاء قاصدة به المشارك في الرحلة الفضائية التي تعبر عنها بالطريقة نفسها فتعتبرها رحلة فضائية سياحية³، ويلاحظ أن مصطلح سائح لا يلم بالمعنى بشكل تام، فالتعبيران يصفان جانب المتعة من الرحلة دون أي شيء آخر، وهو ما ذهبت إليه الدكتورة آلاء يعقوب يوسف بشأن الرحلة السياحية الفضائية، فمصطلح السياحة الفضائية يضيق من نطاق الأنشطة الفضائية من الجانب القانوني، ولا يصيب المعنى منه إلا في حالات رحلات الترفيه والتسلية، رغم أن هناك من يشارك في الرحلة الفضائية لأهداف مغايرة، ويبقى للجمعية المركز القانوني نفسه⁴.

¹ 51 USC § 50902 -

² -FAA regulations, Commercial Space Transportation, 14 CFR 14/part- § 401.5.

"Space flight participant means an individual, whois not crew, carried aboard a launchvehicle or reentryvehicle".

³ - Samuel M Coniglio, PracticalTourism in Space, Presented at the 1st International Symposium on SpaceTourism, 20th March 1997, Bremen, Germany, Available at:

http://www.spacefuture.com/archive/practical_tourism_in_space.shtml

Sven Abitzsch, Prospects of SpaceTourism, Presented at the 9th European Aerospace Congress - Visions and Limits of Long-term Aerospace Developments - May 15, 1996, Berlin, Germany, available at:

http://www.spacefuture.com/archive/prospects_of_space_tourism.shtml

⁴ -يوسف آلاء يعقوب ، مرجع سابق، ص43.

المبحث الثاني

حالات قيام مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها

يلتزم المشغل بتقديم مجموعة من الوثائق والمستندات التي تثبت أنه قام بمجموعة من المسائل تجاه المشارك في الرحلة التجارية الفضائية، والتي لا يمكن السماح للشخص أن يشارك في الرحلة التجارية الفضائية دونها، فسلامة المشاركين بموجب القانون الإماراتي ليست التزاماً تعاقدياً لتحقيق نتيجة¹، ويلاحظ أن مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه المشاركين تتعلق بإعلامهم بالمخاطر المحيطة بالرحلة الفضائية، ويبدو ذلك نوعاً من إخلاء مسؤولية المشغل، وعليه أن يقدم إثباتاً أن المشاركين قد تم تدريبهم ولديهم الجاهزية واللياقة البدنية والصحية من أجل القيام بالرحلة.

أما محافظة المشغل على سلامة المشاركين في الرحلة فمتعلقة بإجراءات السلامة في المركبة الفضائية وإعداد خطة الطوارئ المناسبة وهذا ما يعني أن المشغل ملتزم ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، وهي سلامة المشارك أثناء الرحلة. مما يثير التساؤل حول مسؤولية المشغل في حال عدم قيامه بهذه الالتزامات أو قيامه بها بشكل منقوص أو مغاير لما يتوجب عليه، حيث سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين حيث يتمثل المطلب

¹ - تنص المادة 16 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء على أنه: "1- مع مراعاة أحكام المادة 14 من هذا القانون، يجب على المشغل قبل إشراك أي شخص طبيعي في رحلة فضائية، أن يقدم للوكالة ما يأتي:

أ- إثبات إبلاغ الشخص الطبيعي بالمخاطر المقترنة بالرحلة الفضائية، وتوضيحها له.

ب- الموافقة الخطية للشخص الطبيعي على القيام بالرحلة الفضائية.

ج- إثبات استكمال الشخص الطبيعي للتدريب اللازم، ولياقته البدنية والصحية للقيام بالرحلة الفضائية.

د- إثبات قيامه بإجراء كافة تقييمات لمخاطر والسلامة اللازمة، ووجود خطة طوارئ مناسبة.

هـ- أية متطلبات أو شروط يصدر بها قرار من مجلس الإدارة.

2- على كل مشغل مصرح له برحلة فضائية مأهولة، إبلاغ الوكالة فوراً، بأي واقعة أو حادثة تعرض لها أو مخاطر تواجهه، وأي تدابير باشرفها للحد منها أو من آثارها.

3- تحدد بقرار من مجلس الإدارة شروط وضوابط المسؤولية المرتبطة بأنشطة الرحلات الفضائية المأهولة، وذلك بالتعاون مع الجهات الحكومية المعنية، وعلى وجه الخصوص ما يتعلق بالرحلات الفضائية دون المدارية."

الاول في عدم إبلاغ المشارك بمخاطر الرحلة الفضائية والحصول على موافقته والمطلب الثاني عدم تدريب المشارك وتأهيله للقيام بالرحلة الفضائية.

المطلب الأول: عدم إبلاغ المشارك بمخاطر الرحلة الفضائية والحصول على موافقته.

يرتبط قيام مسؤولية المشغل عن إخلاله بالتزاماته قبل المشارك في الرحلة التجارية الفضائية، من خلال عدم إبلاغ المشارك بمخاطر الرحلة، وعدم الحصول على الموافقة الخطية منه للقيام بها.

الفرع الأول: عدم إبلاغ المشارك في الرحلة التجارية الفضائية بمخاطر الرحلة: ألزم المشرع الإماراتي مشغل الرحلة الفضائية بتقديم ما يثبت أنه أبلغ الشخص الطبيعي المشارك في الرحلة الفضائية بجميع المخاطر التي تكتنف الرحلة الفضائية أو يمكن أن تصادفها، بشكل واضح ومفهوم بحيث ينتقي الغموض عند الشخص المشارك في الرحلة التجارية الفضائية¹. فلم يسمح بمشاركة أي شخص طبيعي في الرحلة التجارية الفضائية قبل إبلاغه بالمخاطر التي من الممكن أن تصادف الرحلة الفضائية، وألزم مشغل الرحلة بموجب المادة 16 من القانون رقم (12) لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء بتقديم وثيقة تثبت ذلك إلى الوكالة، التي أوضحت من خلال اللائحة التنفيذية بشأن رحلات الفضاء البشرية الالتزامات التي تقع على عاتق مشغل الرحلة قبل المشاركين فيها ومنها أن يحصل على موافقتهم المستتيرة، بواسطة توضيح المخاطر التي تترافق مع الأنشطة الفضائية والتفاهم حولها وقبولها². وقد تتطلب إحاطة المشارك في الرحلة وإعلامه من قبل مشغل الرحلة جهوداً ليست سهلة قد تضطره أن يخضع المشارك إلى تدريبات مسبقة وجلسات إيضاح وإعلام تستهلك وقتاً طويلاً، وتعد هذه النقطة بالذات من النقاط التي أكد عليها القانون الأمريكي أيضاً، حيث إن إعلام المشارك بالرحلة بالأمور التي يمكن أن تصادفها الرحلة والمخاطر التي من المحتمل أن تحيط بها يعد شرطاً أساسياً للحصول على الترخيص بإطلاق المركبة الفضائية على المشغل أن يستوفيه³.

فالقانون الأمريكي لم يسمح للمشغل بإطلاق المركبة الفضائية أو إعادة إدخال أي مشارك في الرحلة الفضائية، ما لم يكن قد أبلغ هذا المشارك كتابةً بمخاطر إطلاق المركبة الفضائية وإعادة الدخول، ويشمل ذلك

¹ -الفقرة أ من البند 1 من المادة 16 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

² -UAE Space Agency, Regulation on HumanSpace Flight, availableat:

<https://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/tech-15E.pdf>

³ -يوسف آلاء يعقوب، مرجع سابق، ص 67 وما بعدها.

أيضاً سجل السلامة المتعلق بنوع المركبة الفضائية المجهزة للإطلاق أو لإعادة الدخول، فالمشغل مسؤول عن إبلاغ المشارك في رحلة الفضاء كتابة بالمعلومات المتعلقة بجميع المخاطر أو الخسائر المحتمل وقوعها أثناء مراحل الرحلة، وعليه أن يبلغه كتابة ببيان التصديق، وبيان التصديق هو أن حكومة الولايات المتحدة لم تقم بالتصديق على أن المركبة الفضائية الخاصة بالإطلاق آمنة من أجل نقل أفراد طاقم الرحلة أو المشاركين فيها¹.

فقد أشارت المادة § 460.45 من لوائح النقل الفضائي الأمريكي، إلى التزام مشغل الرحلة الفضائية بوصف سجل سلامة مركبته لجميع المشاركين في الرحلة الفضائية. وسجل السلامة يغطي عملية الإطلاق والحوادث المصادفة للعودة والحوادث التي تعترض الرحلات الفضائية البشرية وتلك التي حدثت أثناء إجراء التحقق من المركبة وبعد ذلك وفقاً للمادة 460.17، ويحتوي السجل على عدد الرحلات التي قامت بها المركبة؛ وعدد حوادث الرحلات الفضائية البشرية بموجب المادة 401.5؛ وإجراءات تصحيح هذه الحوادث².

أكدت وثيقة فيدرالية أمريكية منشورة الإرشادات المختلفة التي يجب إعلام المشاركين بها حيث إنها تلزم مشغل الرحلة بتوضيح المخاطر التي تتسبب بالإعاقة أو فقدان الوظائف الجسدية أو العقلية كلياً أو جزئياً، أو التي تتسبب بالموت، وبالمخاطر المجهولة التي يمكن أن يصادفوها أثناء رحلتهم، ويكون هذا التوضيح كتابة³.

ويرى الباحث أن مسؤولية المشغل في هذه المسألة ترتبط بعدم إبلاغ المشارك في الرحلة بمخاطر الرحلة وما يمكن أن يصادفها من الحوادث أو بإبلاغه ببعض الجوانب المحيطة بالرحلة فقط أو إبلاغه بما هو خلاف للحقيقة كأن يزين له الرحلة ويدعي بعدم وجود أية مخاطر لا يمكن مواجهتها، إذ إن الإبلاغ بالمخاطر وتوضيحها يشمل إزالة الغموض والجهالة عن المشارك وعدم التغيرير به.

¹- 51 U.S. Code § 50905 - License applications and requirements, Availableat:<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/51/50905>

² -PART 460 - HUMAN SPACE FLIGHT REQUIREMENTS, Docket No. FAA-2005-23449, 71 FR 75632, Dec. 15, 2006, unless otherwise noted, availableat:

<https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-III/subchapter-C/part-460>

³ -Office of Commercial Space Transportation, Federal Aviation Administration, Guidance on Informing Crew and Space Flight Participants of Risk Version 1.1, April 4, 2017, Washington, p6. Availableat:

https://www.faa.gov/space/legislation_regulation_guidance/media/Guidance_on_Informing_Crew_and_Space_Flight_Participants_of_Risk.pdf

الفرع الثاني: عدم الحصول على الموافقة الخطية من قبل المشارك للقيام بالرحلة الفضائية: أقر المشرع الإماراتي ضرورة التزام مشغل الرحلة الفضائية بتقديم وثيقة موافقة المشارك الخطية للقيام بالرحلة الفضائية¹، والموافقة الخطية شرط أساسي للمشاركة في الرحلة التجارية الفضائية، ولم يعط المشرع الإماراتي الإذن للمشغل بإطلاق الرحلة الفضائية إذا لم يتم بالحصول على الموافقة الخطية لجميع المشاركين، وتعد الموافقات الخطية أدلة إثبات لإعفاء مشغل الرحلة من المسؤولية في حال وقوع ضرر ما على المشاركين أثناء الرحلة، ولكن المشارك لم يتناول شكلية هذه الموافقة أو آلياتها، كما لم يتناول موضوع اتفاق المشغل مع المشارك، وإنما أكد صراحة على ضرورة وجود الموافقة الخطية.

يمكن القول إن اتفاق مشغل الرحلة والمشارك على المشاركة في الرحلة الفضائية بما يتضمنه من شروط يمكن أن يعد بمثابة موافقة خطية إذ غالباً ما تتضمن مثل هذه الوثائق الأسس التي يتم الاتفاق عليها من ناحية الالتزامات المتبادلة، ويميل الباحث إلى اعتبار العقد الموقع أو الاتفاق أياً يكن موافقة خطية من قبل المشارك يمكن للمشغل استخدامها كوثيقة تقدم للوكالة وتعفيه من مسؤولية مشاركة الشخص الطبيعي في الرحلة التجارية الفضائية، ويلاحظ أن المشرع الإماراتي قد استقى شرط الموافقة الخطية من قبل المشارك من المشرع الأمريكي الذي أكد على ضرورة تقديم المشارك في الرحلة الفضائية ما يثبت موافقته الخطية المستتيرة للمشاركة في عملية الإطلاق أو إعادة الدخول، وشهادة خطية يمتثل فيها لجميع اللوائح الصادرة أو يحتمل أن تصدر².

إن تأكيد المشرع الأمريكي على الموافقة المستتيرة، أو المسبقة، تشير إلى ضرورة أن يلم المشارك بجميع تفاصيل الرحلة وما يمكن أن يعترضها بحيث تكون هذه الموافقة تتم عن معرفة ودراية كاملة بجميع المخاطر التي يمكن للرحلة التجارية الفضائية أن تتعرض لها. ويلاحظ أن قانون ولاية نيو مكسيكو بشأن "الموافقة المستتيرة على الرحلات الفضائية" لم يحمل مشغل الرحلة الفضائية مسؤولية إصابة المشارك بسبب مخاطر النشاط الفضائي إذا كان قد أبلغ المشارك بمخاطر الرحلة الفضائية وفقاً لما جاء في القانون الفيدرالي³.

¹ -انظر الفقرة ب من البند 1 من المادة 16 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

² -51 U.S. Code § 50905 - License applications and requirements, Availableat:<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/51/50905>

³ -Louis de Gouyon Matignon, SPACE TOURISM LEGAL ASPECTS, March 5, 2019, availableat:<https://www.spacelegalissues.com/space-law-space-tourism-legal-aspects/>

المطلب الثاني: عدم تدريب المشارك وتأهيله للقيام بالرحلة الفضائية

إن خطورة الرحلات الفضائية وظروفها المحيطة تقتض أن يتم تدريب المشاركين فيها وتأهيلهم بما يمكنهم من القيام بها ومواجهة هذه الظروف، حيث إن اللياقة البدنية والمهارات التدريبية أمران أساسيان للقيام بالرحلة.

الفرع الأول: موقف المشرع الإماراتي من تدريب المشارك للقيام بالرحلة الفضائية: أقر المشرع الإماراتي التزام مشغل الرحلة الفضائية بتدريب المشاركين فيها ولم يسمح له أن يقوم بالرحلة الفضائية إذا لم يكن على مستوى من التأهيل والتدريب المناسبين لذلك¹. وهذا ما تضمنته اللائحة التنفيذية بشأن رحلات الفضاء البشرية، إذ ألزمت مشغل الرحلة بتدريب المشاركين وفقاً لدور كل منهم ومستوى مشاركته، وقامت بتحديد المؤهلات المطلوبة من أجل القيام بالرحلة الفضائية، وبذل قصارى الجهود من أجل التحقق من جاهزية معدات التدريب وأمانها، والاحتفاظ بالسجلات المرتبطة بالتدريب وتحديثها، واستكمال اجتياز مراحل التدريب التي تمكن المشاركين من القيام بأدوارهم، والتأكد أنهم تلقوا تدريباتهم على كل الأحداث المحتملة حتى إلغاء المهمات والحالات الطارئة، وإثبات تحمل الضغوط خلال الرحلة².

على مشغل الرحلة الفضائية أن يقدم للوكالة ما يثبت أنه قام بتدريب المشارك في الرحلة وتأهيله حتى استكمل لياقته البدنية والصحية، حيث إن المشارك سيقى في الفضاء لفترة تتطلب جاهزيته النفسية والصحية ليستمر فيها، مما يجعل عدم حصول الشخص الطبيعي على مثل هذه الوثائق سبباً في عدم السماح له بالمشاركة في الرحلة الفضائية³.

الفرع الثاني: موقف التشريعات المقارنة من تدريب المشارك للقيام بالرحلة الفضائية: إن سلوك المشرع الإماراتي في تقرير تدريب المشارك للقيام بالرحلة الفضائية ليس سلوكاً منفرداً فالتشريعات المختلفة تؤكد ضرورة حصول المشارك في الرحلة على تدريب وتأهيل مناسبين للقيام بالرحلة التجارية الفضائية، حيث أكد القانون الأمريكي على تدريب المشارك بوصفه تصريحاً تجريبياً، إذ يتم تدريب طاقم الرحلة على الإطلاق وكذلك على

¹ -الفقرة ج من البند 1 من المادة 16 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

² -UAE Space Agency, Regulation on HumanSpace Flight, p8-9, availableat:<https://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/tech-15E.pdf>

³ -انظر الفقرة ج والفقرة د من المادة 16 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء.

إعادة الدخول بواسطة صاروخ أو مركبة معدين لهذا الغرض¹. فقد قامت إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية بتحديد ذلك، بموجب التعديلات بشأن قانون إطلاق الفضاء التجاري لعام 2004، من خلال التأكيد على مؤهلات طاقم الرحلة والمشاركين وتدريبهم، وتطبيق قاعدة المسؤولية المالية والإعفاء المتبادل من المسؤولية والتصاريح التجريبية².

يرى الباحث أن قيام المشغل بإبلاغ المشاركين في الرحلة بمخاطرها وتدريبهم بشكل مناسب للقيام بالرحلة تحمي المشغل من المساءلة القانونية فيما لو وقع ضرر على المشاركين أثناء الرحلة الفضائية، إذ إن التزامه الأساسي في هذا الشأن هو إبلاغ المشارك بمخاطر الرحلة وما يمكن أن يصادفها من الحادث، ثم يقع على المشارك مسؤولية قبول المشاركة أو عدمها، فتقصير المشغل يرتبط أساساً بعدم إخبار المشارك أو بعدم توضيح مخاطر الرحلة، كما تقع مسؤولية المشغل في حال لم يتم بتدريب المشاركين، وفي هذا الشأن يرى الباحث أن المشرع لم يضع آلية للاستيثاق من الوثائق التي يقدمها المشغل للوكالة بسبب حداثة النشاط وعدم معرفة الأخطار المصاحبة له بشكل واضح، وتحميل المشغل المسؤولية بحسب القواعد العامة ربما يجعله يعزف عن القيام بهذا النشاط خوفاً من تحمل المسؤولية.

¹ -51 U.S. Code § 50906 - Experimental permits, Available at:

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/51/50906>

² -Louis de Gouyon Matignon, SPACE TOURISM LEGAL ASPECTS, March 5, 2019, available at: <https://www.spacelegalissues.com/space-law-space-tourism-legal-aspects/>

خاتمة:

تعد مسؤولية مشغل الرحلة الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك مسألة في غاية من الأهمية والتعقيد، نظراً لطبيعة النشاط الفضائي والمخاطر التي يمكن أن تعترض مثل هذا النشاط، إذ إنه يجري في بيئة غير معلومة الظروف تماماً، يضاف إلى ذلك التكاليف الباهظة لمثل هذه الأنشطة، وحيث إن هذه الدراسة تناولت هذا الجانب من الأنشطة الفضائية فقد توصلت إلى مجموعة من النتائج والتوصيات على الشكل الآتي:

أولاً- النتائج:

- 1- لم يتم الاتفاق على تعريف محدد وواضح للفضاء الخارجي، وهذا انعكس على سلوك الدول في تشريعاتها واختلاف مفاهيمها للمسائل التي تتعلق بالأنشطة الممارسة فيه، فجاءت في أغلبها عامة دون تخصيص، وهذا ما يخلق صعوبة من تطبيق مبادئ هذه الاتفاقيات، إذ ارتبطت أحكامها بفهم الدول المختلف لهذه الأحكام. واعتمد المشرع الإماراتي الاتجاه المكاني في تحديد الفضاء الخارجي، وحل إشكالية الأنشطة الفضائية بإقرار المنطقة المحددة التي ترتفع 80 كم فوق سطح البحر.
- 2- لم يورد المشرع الإماراتي تعريفاً للمشارك في الرحلة التجارية الفضائية، مع ضرورة ذلك نظراً لإقراره قواعد المسؤولية المتعلقة به في قانون تنظيم قطاع الفضاء.
- 3- مسؤولية المشغل تجاه المشارك تتعلق بعدم إعلام المشارك بالمخاطر المصادفة للرحلة التجارية الفضائية أو التقصير في ذلك أو التغرير به بعدم وجود مخاطر وإخباره بغير الحقيقة، واستكمال مسائل تدريبه وتأهيله بديناً وصحياً من أجل المشاركة في الرحلة، ولم يشر التشريع الإماراتي إلى طبيعة توثيق شهادة اللياقة المقدمة بهذا الشأن.
- 4- لم ينص المشرع الإماراتي أو أي من التشريعات المقارنة على إيصال المشارك إلى وجهته سالماً، بل أكدت على أن مسؤولية المشغل تنحصر في إعلام المشارك وتدريبه.

ثانياً- الإقتراحات:

- 1- يمكن الاستفادة من التشريعات التي وضعت تعريفاً للمشارك في الرحلة الفضائية التجارية وإدخال ذلك في المادة 1 من القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء، وليكن التعريف: " أي فرد لا ينتمي إلى أفراد طاقم خدمة أو تشغيل المركبة وليس من رواد الفضاء الحكوميين، يتم نقله ضمن المركبة الفضائية في أي من حالتي الإطلاق والعودة".
- 2- تحديد جهة موثوقة من أجل منح شهادة اللياقة البدنية والصحية التي يجب أن يقدمها المشغل للوكالة.

مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها "دراسة في القانون الإماراتي"

عبدالعزیز عمر عبدالله الیافی
أ.د. آلاء یعقوب یوسف

3- يمكن إدخال نص بشأن تحديد سقف التعويض في حال التزام المشغل بجميع الشروط والالتزامات المقررة في القانون.

قائمة المراجع والمصادر:

1- الكتب:

- الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، بيروت: مجد للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2008.
- الأسيوطي أيمن محمد سيد مصطفى، الجوانب القانونية لتأثير الأقمار الصناعية في السيادة الوطنية، دار مصر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2020.
- ليلي بن حمودة، الاستخدام السلمي للفضاء الخارجي، بيروت: مجد للدراسات الجامعية والنشر والتوزيع، 2008.
- حمد الله حمد الله محمد، القانون الجوي الأفكار والقواعد الأساسية - عقد النقل الجوي الدولي والداخلي للأشخاص والبضائع، الرياض: مكتبة القانون والاقتصاد، 2014.
- نيوفلد مايكل جيه، رحلات الفضاء تاريخ موجز، ترجمة هبة عبد العزيز غانم، المملكة المتحدة، مؤسسة هنداوي، 2017 .
- عرجون محمد بهي الدين، الفضاء الخارجي واستخداماته السلمية، الكويت: المجلس الثقافي الكويتي، سلسلة عالم المعرفة، العدد 214، أكتوبر 1996.

2- المقال:

- يوسف آلاء يعقوب ، الحماية القانونية لسلامة المشارك في الرحلات التجارية الفضائية "دراسة في القانون الإماراتي مقارنة بالمعاهدات الدولية والقانون الأمريكي"، مجلة الشريعة والقانون، العدد 88 (2021) السنة 35، أكتوبر 2021.

3- التشريعات :

- القانون رقم 12 لسنة 2019 بشأن تنظيم قطاع الفضاء

مسؤولية مشغل الرحلة التجارية الفضائية تجاه الشخص الطبيعي المشارك فيها "دراسة في القانون الإماراتي"

عبدالعزیز عمر عبدالله الیافعی
أ.د. آلاء یعقوب یوسف

ثانياً – المراجع الأجنبية:

1 – المقالات والأبحاث:

- PART 460 - HUMAN SPACE FLIGHT REQUIREMENTS, Docket No. FAA-2005-23449, 71 FR 75632, Dec. 15, 2006, unless otherwise noted, available at:
<https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-III/subchapter-C/part-460>
- Office of Commercial Space Transportation, Federal Aviation Administration, Guidance on Informing Crew and Space Flight Participants of Risk Version 1.1, April 4, 2017, Washington, p6. Available at:
https://www.faa.gov/space/legislation_regulation_guidance/media/Guidance_on_Informing_Crew_and_Space_Flight_Participants_of_Risk.pdf
- Samuel M Coniglio, Practical Tourism in Space, Presented at the 1st International Symposium on Space Tourism, 20th March 1997, Bremen, Germany, Available at:
http://www.spacefuture.com/archive/practical_tourism_in_space.shtml
- Sven Abitzsch, Prospects of Space Tourism, Presented at the 9th European Aerospace Congress - Visions and Limits of Long-term Aerospace Developments - May 15, 1996, Berlin, Germany, available at:
http://www.spacefuture.com/archive/prospects_of_space_tourism.shtml
- Tariq Malik, Virgin Galactic Unveils Suborbital Spaceliner Design, SPACE.com, January 23, 2008, <https://www.space.com/4869-virgin-galactic-unveils-suborbital-spaceliner-design.html>
- Patrick Collins, Space Activities, Space Tourism and Economic Growth, 2nd International Symposium on Space Tourism, Bremen, April 21-23 1999, Revised May 14th 1999, Available at: http://www.spacefuture.com/archive/space_activities_space_tourism_and_economic_growth.shtml
- Louis de Gouyon Matignon, THE DELIMITATION BETWEEN AIRSPACE AND OUTER SPACE, July 23, 2019, Available at: <https://www.spacelegalissues.com/the-delimitation-between-airspace-and-outer-space/>

2 – التشريعات الأجنبية ووثائق مختلفة:

- 51 U.S. Code § 50905 - License applications and requirements, Available at: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/51/50905>
- UAE Space Agency, Regulation on Human Space Flight, available at: <https://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/tech-15E.pdf>