



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
21 January 2015
Russian
Original: English

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

Вопросы, касающиеся суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок

Записка Секретариата

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Кипр	2
Норвегия	3
Украина	4
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете по использованию космического пространства в мирных целях	4
Консультативный совет представителей космического поколения	4



I. Введение

1. На пятьдесят третьей сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, проходившей в 2014 году, Рабочая группа по определению и делимитации космического пространства решила и далее предлагать государствам – членам Организации Объединенных Наций и постоянным наблюдателям при Комитете представлять свои ответы на следующие вопросы (A/AC.105/1067, приложение II, пункт 15 (с)):

i) имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

ii) будет ли юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок иметь практическую пользу для государств и других субъектов в том, что касается космической деятельности?

iii) как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

iv) какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

v) какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

vi) предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

2. Настоящий документ подготовлен Секретариатом на основе ответов, полученных от государств-членов и международной неправительственной организации, имеющей статус постоянного наблюдателя при Комитете.

II. Ответы, полученные от государств-членов

Кипр

[Подлинный текст на английском языке]
[19 декабря 2014 года]

Вопрос (i). Суборбитальный полет – это полет на весьма большой высоте, который не предусматривает вывода соответствующего аппарата на орбиту. Таким образом, существует прямая связь между суборбитальными полетами и вопросом об определении и делимитации космического пространства.

Согласно Договору о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, запускающее государство несет международную ответственность за ущерб, причиненный объектом, запущенным в космическое пространство. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, предусматривает, что запускающее государство "несет абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом".

Следовательно, определение и делимитация космического пространства могут иметь особое значение для государств, осуществляющих космическую деятельность.

Вопрос (ii). Да, такое определение может иметь практическую пользу.

Вопрос (iii). Воздушное право и/или космическое право. Вместе с тем установление специального режима применительно к суборбитальным полетам, возможно, могло бы компенсировать существующие недостатки и те противоречия, которые могут возникнуть при применении воздушного и космического права.

Вопрос (iv). Это будет зависеть от того, какое юридическое определение будет дано суборбитальным полетам.

Вопрос (v). Кипр в настоящее время предложений не имеет.

Норвегия

[Подлинный текст на английском языке]

[17 ноября 2014 года]

Вопрос (i). Нет. Полеты суборбитальных ракет-зондов иногда бывают выше Международной космической станции и некоторых спутников.

Вопрос (ii). Никакое новое законодательство не должно запрещать тот вид деятельности по использованию научных ракет-зондов, который в настоящее время осуществляется в Норвегии.

Вопрос (iii). Суборбитальный полет означает полет в космос и возвращение на Землю без выхода на околоземную орбиту.

Вопрос (iv). Существует норвежское законодательство, регулирующее запуск объектов в космос.

Вопрос (v). Без комментариев.

Вопрос (vi). Без комментариев.

Украина

[Подлинный текст на английском языке]
[10 декабря 2014 года]

Вопрос (i). Между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства имеется связь.

Вопрос (ii). Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок будет иметь практическую пользу для государств и других субъектов в том, что касается космической деятельности.

Вопрос (iii). По мнению правительства Украины, обсуждение вопроса об определении суборбитальных полетов необходимо провести в рамках Комитета по использованию космического пространства в мирных целях и его подкомитетов при участии Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Вопрос (iv). Можно предполагать, что суборбитальные полеты, в зависимости от их назначения, могут подпадать в сферу действия либо космического права, либо воздушного права.

Вопрос (v). На настоящий момент трудно определить, какое влияние определение суборбитальных полетов окажет на прогрессивное развитие космического права.

Вопрос (vi). Никаких дополнительных вопросов для рассмотрения не имеется.

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете по использованию космического пространства в мирных целях

Консультативный совет представителей космического поколения

[Подлинный текст на английском языке]
[1 декабря 2014 года]

Вопрос (i). Да. Установление связи между суборбитальными полетами и определением и делимитацией космического пространства станет одним из конструктивных элементов развития права, регулирующего космическую и авиационную деятельность. Делимитация воздушного и космического пространства важна для лучшего понимания прав и возможностей коммерческих учреждений, связанных с осуществлением суборбитальных полетов для пассажирских перевозок или для решения чисто научных задач.

В настоящее время вокруг линии Кармана расширяются границы района, в котором могут функционировать как воздушные суда, так и космические аппараты. Смещение нижней границы определяется высотой наименьшего перигея, на которой могут пролетать космические аппараты, а повышение верхней границы определяется способностью воздушных судов летать на больших высотах; это влияет на определение космического пространства, что в свою очередь отражается на регулировании суборбитальных полетов.

В этом отношении между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства имеется по меньшей мере двойная связь. В зависимости от определения и делимитации воздушного и космического пространства существует возможность нарушения при суборбитальных полетах воздушного пространства какого-либо государства и, таким образом, его суверенитета. Кроме того, существуют различные механизмы регулирования, применимые к полетам в воздушном пространстве (например, Конвенция о международной гражданской авиации) и космическом пространстве (например, Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство).

Вопрос (ii). Да. Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок даст государствам и другим участвующим сторонам правовую определенность относительно их соответствующих прав и обязанностей. Важно, чтобы юридическое определение суборбитальных полетов было рассмотрено и сформулировано с точки зрения не только государств, но и других участвующих сторон, с тем чтобы оно было действительно практически применимым и полезным для всех. Таким образом, юридическое определение должно учитывать мнения государств и других участвующих сторон (коммерческих и иных предприятий, имеющих отношение к авиации и космонавтике), а также национальные и международные точки зрения и при этом уважать нормы международного права, касающиеся авиационной и космической деятельности.

Вопрос (iii). Определение суборбитальных полетов должно быть основано на определениях воздушного и космического пространства и орбитальных полетов. Орбитальный полет считается таковым, когда космический аппарат достигает космического пространства и выполняет хотя бы один виток вокруг Земли со скоростью не менее 7,1 км/с. Таким образом, из определения суборбитальных полетов будут исключены орбитальные полеты. Суборбитальные полеты происходят по суборбитальной траектории, которая начинается на Земле и непосредственно возвращается на Землю, не образуя орбиты. Таким образом, определение будет охватывать полеты, в которых не достигается скорость, необходимая для вывода на орбиту и для поддержания устойчивого орбитального полета на определенной высоте.

Следует отметить, что любое определение суборбитальных полетов должно быть гибким, поскольку происходит частое изменение технологий; следовательно, определение суборбитальных полетов следует пересматривать каждые пять лет.

Что касается цели суборбитальных полетов, то определение полета для решения научных задач может отличаться от определения полета для пассажирских перевозок и, следовательно, требует дальнейшего уточнения. Следует учитывать также концепцию суборбитальных полетов в туристических целях и для непассажирских перевозок. Соображения гибкости и учет технических аспектов должны быть в основе определения всех суборбитальных полетов независимо от их задач.

Вопрос (iv). Применяется или может быть применимо законодательство, касающееся следующих областей:

- a) космическая политика и космическое право;
- b) авиационная политика и воздушное право;
- c) дополняющее международное право и договорное право (например, нормы морского права для целей возможного воспроизведения в том, что касается делимитации суши и моря и морских стартов).

Нормы всех вышеуказанных областей права должны применяться с позиции государств и других участвующих сторон, а также на национальном, региональном и международном уровнях. Это включает позицию Организации Объединенных Наций, которую представляют Комитет по использованию космического пространства в мирных целях и ИКАО.

Вопрос (v). Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет следующее влияние на прогрессивное развитие космического права:

- a) содействие устранению разрыва (в плане сотрудничества и/или интеграции) между авиационным и космическим законодательством;
- b) содействие добавлению коммерческих и частных аспектов/точек зрения в космическое право;
- c) разрешение вопроса об определении и делимитации космического пространства (который остается открытым с 1950-х годов), что может придать столь необходимый импульс решению других вопросов космического права;
- d) установление более точных и четких определений таких понятий, как "астронавт", "космический турист" и "космический объект" (по сравнению с существующими определениями и нормами права, касающимися пилотов, пассажиров, груза и воздушных судов), в контексте текущего развития космического права;
- e) потенциальное влияние на действующее или будущее национальное воздушное и космическое право и национальную авиационную и космическую политику.

Вопрос (vi). Следующие дополнительные вопросы могли бы быть осмыслены для получения ответов на национальном и/или международном уровне:

- a) не следует ли в вопросах (i)-(v) спрашивать не о полетах для решения "научных задач", а о полетах для решения "научно-исследовательских задач" и не следует ли спрашивать не о "пассажирских перевозках",

а об "оплате пассажирских и/или грузовых перевозок" в целях внесения дополнительной ясности и учета коммерческих аспектов?

б) какого рода нормы безопасности требуются для суборбитальных полетов и как их применять, поскольку такие полеты могут проходить (в штатном режиме или в случае неуправляемой траектории) над суверенным воздушным пространством одной или нескольких стран?

с) применительно к пассажирским перевозкам как должно проходить определение (медицинский отбор и/или тренировки) и утверждение пассажиров для участия в суборбитальных полетах? Являются ли они "пассажирами", "астронавтами", "космическими туристами" или кем-то еще?

д) какими правами будут обладать пассажиры или космические туристы по сравнению с правами "участников космических полетов", которые определены в серии 400 Свода нормативных актов Бюро коммерческого использования космических транспортных систем Федерального авиационного управления (Соединенных Штатов Америки)?

е) чем будет отличаться определение суборбитальных полетов для пассажирских перевозок от определения суборбитальных полетов для решения научных задач и будет ли в целом какое-то отличие?

ф) что является космическим объектом?

г) должен или может ли материал, извлеченный в ходе суборбитальных полетов, считаться собственностью физического лица или учреждения/компании?

h) существует ли разница между пассажирскими перевозками и космическим туризмом?

и) могут ли правила перевозки авиапассажиров быть применимы или служить примером для правил, применимых к пассажирам в суборбитальных полетах?

j) требуется ли пассажирам – участникам суборбитальных полетов специальная подготовка и/или медицинское разрешение для полета?

к) должны ли суборбитальные полеты руководствоваться также воздушным кодексом? Может ли быть свод правил для этих полетов?

l) следует ли эти аспекты суборбитальных полетов определить и учитывать в правовом плане в том, что касается непассажирских перевозок и космического туризма?

m) какие нормы права применимы к суборбитальным полетам, когда имеет место морской старт или запуск из международных вод?