



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
17 February 2021
Russian
Original: English/Spanish

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>
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Бахрейн	2
Куба	3
Корейская Народно-Демократическая Республика	4
Греция	6
Литва	7
Мексика	8
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете	8
Международная организация гражданской авиации	8
Международное общество фотограмметрии и дистанционного зондирования	9
Международный космический университет	12



II. Ответы, полученные от государств-членов

Бахрейн

[Подлинный текст на английском языке]
[4 января 2021 года]

Вопрос (а). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Мы полагаем, что между управлением космическим движением и определением и делимитацией космического пространства существует тесная взаимосвязь с правовой точки зрения, поскольку этот вопрос тесно связан с вопросами права собственности на космические объекты, интеллектуальной собственности и передовых технологий.

Вопрос (б). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Это в значительной степени зависит от определения суборбитальных полетов в каждой стране и от законов, которые применяются, если в законодательстве проводится различие между орбитальными и суборбитальными полетами.

Вопрос (с). 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?

Это будет зависеть от характера суборбитального полета и его траектории, которая отличается от траектории орбитального полета, поскольку траектория последнего проходит через другие страны, что влечет за собой различные правовые последствия.

Вопрос (д). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Суборбитальный полет может быть определен как полет, скорость которого в любой заданной точке его пути приводит к формированию траектории, достигающей атмосферы планеты.

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Учитывая нынешний характер суборбитальных полетов, к такой деятельности целесообразнее применять космическое, а не авиационное право. Однако, учитывая активизацию этой деятельности, следует принять более гибкое законодательство.

Вопрос (ф). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Космическое право должно учитывать такую деятельность, особенно в отношении тех стран, которые обладают потенциалом для запуска, или следует разработать отдельное законодательство.

Вопрос (г). Предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

а) Следует ли к суборбитальным полетам, не достигающим демаркационной линии космического пространства, относиться так же, как и к тем, которые выходят за ее пределы?

б) Следует ли разработать отдельное законодательство в отношении суборбитальных полетов или его следует интегрировать в космическое право?

Куба¹

[Подлинный текст на испанском языке]
[20 января 2021 года]

Вопрос (б). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Эти вопросы тесно связаны друг с другом, поскольку от определения или делимитации космического пространства в значительной мере будет зависеть, каким образом государства смогут координировать свои усилия в отношении суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

Суборбитальные полеты могут регулироваться правилами, аналогичными тем, которые применяются к воздушным перевозкам и национальному воздушному пространству.

В законодательстве не установлена граница между зонами и применяется функциональный подход.

Вопрос (с). 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?

Суборбитальные полеты для решения научных задач или туристических перевозок имели бы огромную практическую ценность, если, как в случае полетов для решения научных задач, такие полеты совершались бы в интересах всех народов, а не только большинства промышленно развитых стран. В случае туристических перевозок лишь меньшинство людей может позволить себе высокую стоимость космического путешествия.

Юридическое определение суборбитальных полетов позволило бы разработать законы и нормативные акты для защиты суверенитета государств и обеспечения того, чтобы такие полеты использовались не в военных целях, а на благо человечества.

Вопрос (д). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

В современном контексте развития суборбитальные полеты для решения научных задач имеют важнейшее значение для открытия и исследования наблюдаемых природных явлений и знаний, которые могут быть получены в процессе освоения космического пространства. Суборбитальные полеты для пассажирских перевозок предназначены для тех, кто получает удовольствие от нового опыта и заинтересован в нем, и для тех, кто хотел бы столкнуться с испытаниями, которые до сих пор были невозможны.

Такие полеты можно определить как полеты, которые совершаются за пределами орбит и выше установленных космическим правом отметок высот в атмосфере и осуществляются в таких целях, как туризм, исследования, наука, пассажирские перевозки и исследование Земли в мирных целях.

¹ Куба представила ответы только на вопросы (б), (с), (д) и (е).

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях занимался изучением этого вопроса и продолжает его изучать, однако решения по нему достигнуть не удалось. Если будет сочтено целесообразным провести делимитацию космического пространства, по крайней мере до высоты низкой околоземной орбиты, то будут применяться правила, аналогичные тем, которые установлены для воздушного сообщения.

Должна быть разработана правовая база этой деятельности, а сама эта деятельность должна осуществляться с учетом правил, регулирующих использование электромагнитного спектра, в частности Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи, с тем чтобы обеспечить отсутствие вредных помех для систем и служб радиосвязи государств, а также чтобы такие системы и службы не использовались для осуществления нападений или другой деятельности, при которой электромагнитная или направленная энергия используется в качестве оружия нового поколения.

Важно, чтобы в рамках Организации Объединенных Наций было принято международное законодательство о суборбитальных полетах в целях предотвращения развития гонки вооружений и использования таких полетов для военного шпионажа, подрывной или другой деятельности, которая может нанести ущерб здоровью и ущемить национальный суверенитет.

Корейская Народно-Демократическая Республика²

[Подлинный текст на английском языке]
[26 января 2021 года]

Вопрос (b). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Мы полагаем, что определение и делимитация космического пространства являются необходимым условием для выработки юридического определения суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

По нашему мнению, юридическое определение суборбитальных полетов требует уточнения их сферы применения и цели и определение и делимитация космического пространства, безусловно, необходимы для этого. В частности, противоречие в правовом статусе между воздушным пространством, находящимся в собственности суверенного государства, и космическим пространством, не находящимся в собственности суверенного государства, требует проведения между ними обязательной границы.

Вопрос (с). 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?

Мы полагаем, что юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок имеет практическую пользу для государств и других субъектов в том, что касается космической деятельности.

² Корейская Народно-Демократическая Республика представила ответы только на вопросы (b), (c), (d), (e), (f) и (g).

Считается, что опора на национальное законодательство отдельных государств без четкого юридического определения суборбитальных полетов в международных законах или правилах может привести не только к злоупотреблениям в отношении технологий суборбитальных полетов и интеллектуальной собственности человечества, но и к отсутствию порядка и путанице в космической деятельности государств и других субъектов.

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Рекомендуется определять суборбитальные полеты с учетом сферы их применения.

Учитывая тот факт, что их целью является перевозка людей или полезной нагрузки и что такой суборбитальный полет не подходит для спутников, по нашему мнению, суборбитальный полет можно определить как «полет на наибольшую высоту, но без выхода на спутниковую орбиту».

Кроме того, они должны определяться в соответствии с их техническими характеристиками и принципом полного уважения государственного суверенитета.

Вопрос (e). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Мы считаем целесообразным принять новое международное законодательство или положения в отношении суборбитальных полетов.

Однако, поскольку принятие новых международных законов требует много времени, а также учитывая стремление к адекватному пониманию и компромиссу между государствами, в настоящее время следует в совокупности применять как международное воздушное право, так и международное космическое право.

Поскольку суборбитальные корабли имеют характеристики как летательных, так и космических аппаратов, мы считаем, что в отношении безопасности, ответственности за ущерб и предупреждения преступности суборбитальные полеты должны быть ограничены международным воздушным правом, которое является более конкретным, чем международное космическое право, в сочетании с договорами, касающимися космического пространства, такими как Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела; Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство.

Вопрос (f). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Поскольку в настоящее время не существует международного права или нормативной базы, специально определяющей суборбитальные полеты, и применение международного космического права не может быть исключено по ряду причин, мы полагаем, что юридическое определение суборбитальных полетов само по себе является одной из неотложных задач в области международного космического права.

В конечном счете, курс на выработку юридического определения суборбитальных полетов собственно станет курсом на достижение развития в области международного космического права и на преодоление недостатков в существующих пяти договорах по космосу.

Вопрос (g). Предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

a) Что можно было бы рассмотреть в плане изготовления и использования суборбитальных аппаратов с точки зрения безопасности?

b) Что можно было бы рассмотреть в плане наблюдения за суборбитальными полетами и предотвращения человеческих жертв и материального ущерба?

c) Каким образом можно определить правовые обязательства по охране окружающей среды, которые должны выполняться субъектами, имеющими отношение к суборбитальным полетам?

Греция³

[Подлинный текст на английском языке]
[19 января 2021 года]

Вопрос (a). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Вопрос об определении и делимитации космического пространства может повлиять на планы создания системы управления космическим движением. Однако международное сообщество должно быть готово дать ответы на этот вопрос даже в отсутствие такого определения или делимитации.

Вопрос (b). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Определение и делимитация космического пространства связаны с суборбитальными полетами для решения научных задач или пилотируемыми космическими полетами. В связи с этим следует подчеркнуть, что функциональный подход к определению и делимитации космического пространства может обеспечить большую ясность, чем пространственный подход, поскольку в результате к суборбитальным полетам, основной функцией которых является выход в космическое пространство (несмотря на то, что они рассчитаны также на пересечение воздушного пространства), будет применяться только один правовой режим (то есть космическое право). Функциональный подход позволяет проводить различие между авиацией и космонавтикой исходя из основного назначения конструкции транспортного средства, а не из местоположения транспортного средства в любой конкретный момент времени. При таком подходе суборбитальные операции компании будут регулироваться только космическим правом (за исключением правил управления воздушным движением в отношении той части полета, которая пересекает воздушное пространство), поскольку суборбитальные полеты предназначены для космических путешествий.

Вопрос (c). 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?

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач или пилотируемых космических полетов было бы полезным для государств и других субъектов в том, что касается космической деятельности, поскольку оно тесно связано с созданием системы глобального управления космической деятельностью и будет способствовать ее созданию.

³ Греция представила ответы только на вопросы (a), (b), (c), (d), (e) и (f).

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Проблема определения суборбитальных полетов для решения научных задач или пилотируемых космических полетов имеет свои особенности, что делает ее сложным, требующим тщательного изучения вопросом, что, по нашему мнению, должно быть сделано в рамках компетентных органов Организации Объединенных Наций после широких и открытых консультаций.

Вопрос (e). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Выбор в пользу применения международного или национального законодательства связан с содержанием определения суборбитальных полетов и конкретными характеристиками полета.

Вопрос (f). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Мы считаем, что это окажет значительное влияние на развитие космического права и что степень этого влияния непосредственно связана с содержанием определения суборбитальных полетов для решения научных задач и пилотируемых космических полетов.

Литва⁴

[Подлинный текст на английском языке]
[11 января 2021 года]

Вопрос (b). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

По мнению Литвы, в вопросе об определении и делимитации космического пространства, а также о его связи с системой управления космическим движением и/или суборбитальными полетами следует учитывать функциональный аспект, уделяя внимание как необходимости обеспечения безопасности космических операций, так и технологическому прогрессу в области космических операций.

Вопрос (c). 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?

Да, мы считаем, что это будет иметь практическую пользу.

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Мы полагаем, что это определение должно быть согласовано всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций и должно быть приемлемым как для государственного, так и для частного сектора.

⁴ Литва представила ответы только на вопросы (b), (c), (d), (e) и (f).

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Литва не имеет своего собственного отдельного национального законодательства и не применяет его. Мы руководствуемся общей позицией Европейского союза.

Вопрос (ф). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Это будет зависеть от типа подлежащих выполнению правил. Надлежащее определение, безусловно, не будет препятствовать развитию космического права.

Мексика

[Подлинный текст на испанском языке]
[19 января 2021 года]

Поскольку Рабочая группа по определению и делимитации космического пространства уполномочена рассматривать вопросы, касающиеся определения и делимитации космического пространства, поставленные вопросы следует ограничить рамками указанной темы. Однако эти вопросы охватывают такие темы, как управление космическим движением, суборбитальные полеты (для решения научных задач или пассажирских перевозок), определения и другие темы, которые, хотя и касаются главным образом деятельности в воздушном и космическом пространстве, выходят за рамки мандата Рабочей группы.

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Международная организация гражданской авиации

[Подлинный текст на английском языке]
[20 января 2021 года]

Вопрос (а). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Замечания в дополнение к ответу, представленному в документе [A/AC.105/1112/Add.9](#), отсутствуют.

Вопрос (б). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Замечания в дополнение к ответу, представленному в документе [A/AC.105/1112/Add.9](#), и к ответам на вопросы (с) и (е) ниже отсутствуют.

Вопрос (с). 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?

В контексте Конвенции о международной гражданской авиации целесообразность юридического определения «суборбитальный полет» будет во многом зависеть от его совместимости с Конвенцией и приложениями к ней. Например, в некоторых случаях аппараты, выполняющие суборбитальные полеты, могут подпадать под определение «воздушное судно», содержащееся в части 1 При-

ложения 7 к Конвенции о международной гражданской авиации, в котором «воздушное судно» определяется как «любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью». И наоборот, суборбитальные полеты могут также выполняться аппаратами, которые никогда не функционируют в качестве воздушных судов. Поэтому любое юридическое определение «суборбитальный полет» должно учитывать не только пространственное положение суборбитального аппарата, но и его аэродинамические характеристики и функцию.

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Замечания в дополнение к ответу, представленному в документе [A/AC.105/1112/Add.9](#), и к ответам на вопросы (с) выше и (е) ниже отсутствуют.

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Конвенция о международной гражданской авиации и приложения к ней предусматривают правовой режим международных гражданских воздушных перевозок и будут регулировать все суборбитальные аппараты и операции, подпадающие под сферу ее применения.

Вопрос (f). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Замечания в дополнение к ответу, представленному в документе [A/AC.105/1112/Add.9](#), и к ответам на вопросы (с) и (е) выше отсутствуют.

Вопрос (g). Предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

Конвенция о международной гражданской авиации и приложения к ней применяются ко всем гражданским воздушным судам, занятым в международной аэронавигации, независимо от того, выполняется ли полет для решения научных задач (например, в сравнении с коммерческим полетом) или пассажирских перевозок (в сравнении с грузовым полетом). Таким образом, можно ли дать юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок, применимое как к суборбитальным летательным аппаратам и полетам, подпадающим под сферу действия Конвенции, так и к тем, которые не подпадают под сферу ее действия?

Международное общество фотограмметрии и дистанционного зондирования

[Подлинный текст на английском языке]
[14 января 2021 года]

Вопрос (a). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Под управлением космическим движением понимается комплекс технических средств и нормативных документов, предназначенных для обеспечения безопасного доступа в космос, безопасности операций в космическом пространстве и безопасного возвращения из космоса без помех и физического ущерба, включая ущерб от радиочастотного излучения. Отсутствие международного соглашения об определении и делимитации космического пространства имеет серьезные последствия в плане возможности создания эффективной системы управления космическим движением. В частности, отсутствие консенсуса в

отношении нижней физической границы космического пространства и связанная с этим неопределенность в отношении права, применимого к району на высоте от 80 до 110 км над уровнем моря, затрудняют обмен данными, надзор за деятельностью и координацию операций, необходимых для создания эффективной системы управления космическим движением.

Вопрос (b). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Да, имеется. Предполагается, что суборбитальные полеты будут осуществляться в районе, расположенном на линии раздела между воздушным и космическим пространством; отсутствие международного консенсуса по вопросу о делимитации между этими двумя сферами усложняет вопрос о праве, применимом к суборбитальным полетам, и оставляет пока этот вопрос на усмотрение национальных регулирующих органов. Международное соглашение об определении и делимитации космического пространства, а также о правилах, применимых к этой деятельности, внесет ясность и создаст возможности для координации между национальными и международными нормативными базами.

Вопрос (c). 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?

В настоящее время отсутствует международный консенсус в отношении определения суборбитальных полетов как для решения научных задач, так и для пассажирских перевозок. Эта ситуация позволяет государствам по-разному определять их в своем внутреннем законодательстве, что приводит к несогласованности применяемых подходов и применимых норм.

Согласованное на международном уровне определение суборбитальных полетов для решения научных задач и пассажирских перевозок может оказаться полезным во многих отношениях. Во-первых, это способствовало бы международным дискуссиям по вопросу о создании правового режима, применимого к такой деятельности. Во-вторых, это могло бы помочь государствам разработать нормы, регулирующие эту деятельность на национальном уровне, а также обеспечить правовую определенность для частных субъектов.

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Суборбитальные полеты — это полеты, способные обеспечить выход в космическое пространство, но без достижения скорости, необходимой для вывода на орбиту вокруг Земли и нахождения на ней.

Суборбитальные полеты для решения научных задач — это полеты, способные достигать очень больших высот без достижения орбитальной скорости, главная цель которых заключается в том, чтобы служить целям научных исследований.

Суборбитальные полеты для пассажирских перевозок — это полеты, способные достигать очень больших высот без достижения орбитальной скорости, главная цель которых заключается в том, чтобы перевезти пассажиров из пункта А в пункт Б на Земле.

В дополнение к вышеприведенным определениям, возможно, было бы целесообразно также провести различие между суборбитальными полетами для перевозки людей (которые в настоящее время обозначаются как космические туристические полеты) и суборбитальными перевозками (когда именно пассажиры перевозятся из страны А в страну Б), поскольку в последнем случае возникают международно-правовые вопросы, в том числе вопросы управления космическим движением.

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

В принципе, суборбитальные полеты могут регулироваться нормами обычного права в сочетании с нормами национального права, а также нормами международного воздушного и космического права.

С точки зрения применимости международного воздушного и космического права первостепенное значение имеют следующие вопросы: разрешение, регистрация, ответственность и спасание.

Международное космическое право регулирует вопрос о выдаче разрешений в статье VI Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, в соответствии с которой государства обязаны выдавать разрешения на национальную космическую деятельность и осуществлять надзор за ней. В связи с этим возникает вопрос о том, следует ли разрабатывать стандарты на международном уровне во избежание расхождений между подходами на внутригосударственном уровне. Следует также задаться вопросом, могут ли стандарты и требования в отношении годности к полетам, изложенные в статье 8 Конвенции о международной гражданской авиации, применяться к суборбитальным летательным аппаратам. В частности, такие страны, как Соединенное Королевство и Объединенные Арабские Эмираты, регулируют суборбитальные полеты в рамках своего национального космического законодательства, а не в рамках законов о гражданской авиации, несмотря на наличие положений о сотрудничестве между национальными космическими агентствами и органами гражданской авиации.

Что касается вопроса о регистрации, то представляется сомнительным применение статьи II Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, поскольку она увязывает регистрацию с запуском космического объекта на околоземную орбиту или дальше в космическое пространство. Напротив, международное авиационное право не предусматривает создание международной системы регистрации воздушных судов, а оставляет этот вопрос на усмотрение отдельных государств в соответствии с требованиями, изложенными в Конвенции о международной гражданской авиации. В связи с этим вновь возникает вопрос о необходимости создания международной системы регистрации суборбитальных полетов в качестве средства обеспечения более эффективного управления безопасностью и координации суборбитальной деятельности.

Что касается ответственности, то возникают вопросы о том, подходят ли существующие нормы как международного воздушного, так и космического права для суборбитальной деятельности, особенно деятельности, связанной с пассажирскими перевозками. Действительно, в рамках международного космического права Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, рассматривает только ущерб, причиненный космическим объектам в космическом пространстве, на Земле или в воздушном пространстве, но не распространяется на граждан запускающего государства или участников полета. И наоборот, международное воздушное право посредством Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 года и Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года предусматривает обширный режим ответственности, который может быть слишком подробным, особенно на заре перевозок людей суборбитальными аппаратами.

Кроме того, что касается вопроса о спасании участников суборбитальных полетов, то для внесения ясности в этот вопрос понадобятся международные нормы. Действительно, остаются нерешенными вопросы о том, могут ли права, предоставляемые персоналу космического аппарата в соответствии с Соглашением о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объек-

тов, запущенных в космическое пространство, распространяться на экипаж и пассажиров суборбитальных полетов, в частности на тех, кто участвует в такой деятельности в иных целях, чем решение научных задач.

В конечном счете, поскольку ни международное воздушное право, ни международное космическое право не обеспечивают всеобъемлющей нормативно-правовой базы для управления суборбитальной деятельностью, необходимо будет провести международные обсуждения по вопросу о создании надлежащего правового режима, регулирующего такую деятельность, который учитывал бы особенности полетов для решения научных задач и пассажирских перевозок. Важно отметить, что такой международный режим был бы наиболее востребован в связи с суборбитальными полетами в целях перевозки пассажиров из страны А в страну Б, то есть полетами, пересекающими государственные границы; в этом контексте было бы также полезно иметь систему управления космическим движением. И наоборот, в случае суборбитальных полетов, которые являются просто полетами по гиперболической траектории над одной страной и которые не выходят за пределы ее национального воздушного пространства (вид полетов, часто называемый космическим туризмом), необходимость в международном регулировании будет менее насущной, поскольку воздушные пространства и территории других государств не будут иметь отношения к этому вопросу.

Вопрос (f). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Юридическое определение было бы полезным как на международном, так и на национальном уровне. С одной стороны, оно способствовало бы определению рамок международных дискуссий, направленных на установление правового режима суборбитальных полетов. С другой стороны, оно служило бы руководством для национальных законодателей в процессе регулирования суборбитальных операций.

Вопрос (g). Предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

- a) Следует ли разработать международные нормы, регулирующие суборбитальную деятельность как в научных целях, так и в целях пассажирских перевозок?
- b) Какой правовой статус должны иметь эти нормы?
- c) Какая международная организация или орган должны отвечать за разработку норм, регулирующих суборбитальную деятельность?
- d) Каким образом можно было бы организовать работу по координации между различными органами?
- e) Каким образом в процессе регулирования суборбитальных полетов можно достичь баланса между обеспечением долгосрочной устойчивости космической деятельности и содействием коммерческим интересам?

Международный космический университет

[Подлинный текст на английском языке]
[19 января 2021 года]

Вопрос (a). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Авторы понимают, что связь между управлением космическим движением и делимитацией космического пространства действительно существует. Эта

связь обусловлена прежде всего техническими потребностями, которые уже влияют на организацию движения как в воздушном, так и в космическом пространстве.

Необходимость в отслеживании, мониторинге и связи в воздушном пространстве привела к созданию служб воздушного движения, которые позволяют всем субъектам безопасно и упорядоченно использовать воздушное пространство, а именно служб по предотвращению столкновений. В области космонавтики можно провести параллель с нынешним потенциалом по обеспечению осведомленности об обстановке в космосе, также разработанным для удовлетворения насущной потребности в предотвращении столкновений. Однако обеспечение осведомленности об обстановке в космосе — это лишь первый шаг на пути к созданию космических служб, эквивалентных службам воздушного движения. Вместе с тем авторы полагают, что можно было бы извлечь уроки из существующих технических операций по управлению движением между космическим пространством и определенными участками воздушного пространства. В контексте пусков и посадок действующее воздушное право оказалось способным учитывать космическую деятельность, связанную с прохождением через воздушное пространство. Эта операция по управлению космическим движением в воздушном пространстве начинается, когда космический объект теряет свою орбитальную динамику. Именно в этот момент объект считается входящим в воздушное пространство, что предполагает оперативное разграничение между воздушным и космическим пространством. Опираясь на опыт таких существующих операций, авторы считают, что оперативная практика предполагает связь между управлением космическим движением и определением и делимитацией космического пространства.

Вопрос (b). Имеется ли связь между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства?

Авторы считают, что такая связь действительно существует. Характер и влияние такой связи зависят от подхода, применяющегося для определения суборбитального полета. В «пространственном» подходе, при котором решающее значение имеет местоположение летательного аппарата, делимитация играет прямую и первостепенную роль. В «функциональном» подходе, учитывающем только функции или операции летательных аппаратов, делимитация, по-видимому, является вторичным критерием.

Вопрос (c). 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?

Да. Принятие юридического определения суборбитальных полетов, во-первых, определит применимый правовой режим — международное воздушное право или международное космическое право либо сочетание и того и другого; и во-вторых, будет способствовать уменьшению несоответствий в практике государств. Авторы подчеркивают важность проведения дискуссий по этому вопросу на международном уровне и участия в них субъектов деятельности как в воздушном, так и космическом пространстве.

Вопрос (d). Как могут быть определены суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

Что касается режима международного воздушного права, согласно определению Международной организации гражданской авиации, «суборбитальный полет — это полет на весьма большой высоте, который не предусматривает выво-

да соответствующего аппарата на орбиту»⁵. Что касается режима международного космического права, то определение суборбитального полета не существует. Различные учреждения уже пытались дать определение суборбитального полета; одним из самых технических является определение, предложенное Международной ассоциацией по повышению космической безопасности, согласно которому суборбитальный полет — это «полет на высоту, при которой летательный аппарат не достигает соответствующей орбитальной скорости»⁶. Учитывая вышеизложенную информацию, авторы полагают, что суборбитальный полет можно определить как полет летательного аппарата, который достигает высоты более 100 км над уровнем моря, с максимальной скоростью ниже скорости, необходимой для совершения одного орбитального витка.

Вопрос (е). Какое законодательство применяется или может быть применимо к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок?

В настоящее время не существует специального международного права, регулирующего суборбитальные полеты. Поэтому они регулируются национальным космическим законодательством, которое может предусматривать применение либо авиационного, либо космического права в зависимости от позиции страны в отношении делимитации воздушного и космического пространства и ее определения суборбитального полета.

Вопрос (ф). Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на прогрессивное развитие космического права?

Разработка международного определения суборбитальных полетов может повлиять на нынешние и будущие определения на национальном уровне. Авторы считают, что инициирование усилий по достижению такого общего понимания по данному вопросу было бы полезным для создания механизма обеспечения соблюдения в ближайшем будущем.

Вопрос (г). Предложите другие вопросы для рассмотрения в связи с юридическим определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

Никаких других вопросов не предлагается.

⁵ International Civil Aviation Organization, Council, 175th session, “Concept of sub-orbital flights”, C-WP/12436 (2005); International Civil Aviation Organization, Legal Committee, 36th session, “Commercial space flights”, LC/36-WP/3-2 (2015).

⁶ International Association for the Advancement of Space Safety, “Guidelines for the safe regulation, design and operation of suborbital vehicles” (December 2013), p. 2; размещено по адресу: www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ast/advisory_committee/meeting_news/media/2014/may/15_IAASSSuborbitalSafetyGuidelinesManual_Dec2013_Master.pdf.