



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 January 2023
Russian
Original: English/French/Spanish

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

Определение и делимитация космического пространства: мнения государств-членов и постоянных наблюдателей при Комитете

Записка Секретариата

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
II. Ответы, полученные от государств — членов Комитета	2
Алжир	2
Индонезия	2
Парагвай	4



II. Ответы, полученные от государств — членов Комитета

Алжир

[Подлинный текст на французском языке]
[29 декабря 2022 года]

Для осуществления космической деятельности требуется географическое и физическое пространство, а также правовая стабильность для использования научных и экономических возможностей, которые она предлагает.

Определение и делимитация космического пространства помогут уточнить права и обязанности каждого пользователя, учитывая то, что международные договоры гарантируют свободу использования и освоения космоса, в то время как воздушное право основано на государственном суверенитете.

Четкое определение границы между двумя пространствами важно по ряду причин, поскольку этот вопрос затрагивает различные права и обязанности государств и операторов и требует разъяснения понятий ответственности и вины в космическом праве. Кроме того, это позволит привлечь внимание к трудностям, возникающим в связи с применением документов, касающихся космического пространства.

Индонезия

[Подлинный текст на английском языке]
[2 января 2023 года]

По мнению Индонезии, вопрос о границах воздушного пространства и космического пространства требует постоянного обсуждения Рабочей группой Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Это обусловлено тем, что существуют два разных режима: режим воздушного пространства и режим космического пространства. Согласно Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей национальной территорией. Между тем, согласно Договору о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, космическое пространство не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения на него суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами. Индонезия ратифицировала оба многосторонних соглашения.

Индонезия полагает, что отсутствие определения и делимитации космического пространства создает правовую неопределенность в отношении применимости космического права или воздушного права. Для снижения возможности возникновения межгосударственных споров необходимо прояснить касающиеся государственного суверенитета вопросы относительно линии раздела между воздушным пространством и космическим пространством.

В этой связи Индонезия уже установила положение об определении и делимитации космического пространства в Законе № 21 от 2013 года (см. соответствующий ответ Индонезии в документе A/AC.105/C.2/2017/CRP.31). В статье 1 толкования текста Закона № 21 от 2013 года Индонезия определяет космическое пространство как пространство, с его естественными характеристиками, за пределами атмосферы Земли, а также пространство, окружающее и покрывающее воздушное пространство. Космическое пространство естественным образом расположено на высоте примерно 100–110 км над уровнем моря.

Соображения Индонезии при определении границы космического пространства на высоте 100–110 км над уровнем моря основаны на совокупности факторов, включая научные, технические и физические характеристики, а именно атмосферных слоев, высотного предела воздушных судов, перигея космических аппаратов и линии Кармана.

Первое соображение касается атмосферных слоев. Общеизвестно, что атмосфера Земли состоит из нескольких слоев, расположенных на разной высоте и имеющих разные характеристики. Один из слоев — мезосфера, которая находится на высоте 80 км над уровнем моря. На этой высоте состав химических элементов все еще достаточно стабилен, чтобы поддерживать работу авиационных двигателей.

Второе соображение касается высотного предела воздушных судов. Согласно Чикагской конвенции, воздушные суда определяются как любые летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере за счет их взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности. Становится ясно, что воздушные суда в значительной степени полагаются на наличие воздуха и опору на него, которая существует до высоты 60–80 км. Согласно диаграмме Зенгера, способность самолета летать зависит от используемого двигателя и аэродинамической подъемной силы. Полет самолетов с винтовыми двигателями возможен только до высоты 8 км, а полет самолетов с газотурбинными двигателями — до высоты 60 км. Согласно оценкам, аэродинамическая подъемная сила присутствует до высоты 60–80 км. В настоящее время беспилотные летательные аппараты с функциями управления, контроля, вычисления, связи, наблюдения и разведки способны летать на высоте около 330 000 футов, или около 110 км, над уровнем моря. Таким образом, можно сделать вывод, что наибольшая высота, которую способен достичь самолет при существующих технологиях, уже является предельной. Это доказали гиперзвуковые исследования, проведенные на границе космоса, в ходе которых ракетоплан X-15 переходил в свободное падение на высоте около 100 км. Выше этой точки аэродинамическая подъемная сила отсутствовала и действовали физические законы аэродинамики.

Третье соображение касается перигея космического аппарата. Как правило, перигей орбиты спутника находится на высоте 80–120 км над поверхностью Земли. Можно сделать вывод, что космос начинается на этой высоте. Исходя из этой теории низшей границей космического пространства можно считать высоту 100 или 110 км над уровнем моря. Специалисты, поддерживающие эту теорию, определяют космическое пространство как пространство вокруг Земли, в котором объекты могут совершить по крайней мере один полный орбитальный виток без искусственной двигательной установки в соответствии с законами небесной механики, не испытывая динамического сопротивления земной атмосферы. Космическое пространство простирается вверх с высоты примерно 100 км. Это было доказано, когда вышеупомянутый ракетоплан X-15 в 1963 году достиг высоты около 100 км.

Четвертое соображение касается теории «линия Кармана». Согласно этой теории, низшая точка космического пространства определяется изменением аэродинамических реакций летательного аппарата. Вследствие уменьшения плотности воздуха с набором высоты уменьшается и аэродинамическая сила. На определенной высоте эта сила сменяется центробежной силой, также известной как сила, определяемая законами Кеплера. На основании этой теории нижняя граница космического пространства установлена на высоте 100 км. Международная авиационная федерация, осуществляющая контроль за авиационными достижениями во всем мире, также определяет границу между воздушным пространством и космосом по линии Кармана, которая проходит на высоте примерно 100 км над средним уровнем моря.

Исходя из вышеупомянутых соображений, Индонезия полагает, что границу между воздушным пространством и космическим пространством следует

установить на высоте 100–110 км над уровнем моря. Это предложение соответствует, в частности, позиции Российской Федерации, согласно которой область, расположенная выше 100–110 км над уровнем моря, является космическим пространством (см. A/AC.105/C.2/2002/CRP.10); позиции Саудовской Аравии, которая предлагает установить границу между воздушным пространством и космическим пространством на высоте 100–120 км над уровнем моря (см. A/AC.105/1112/Add.6); и позиции Всемирной метеорологической организации, согласно рекомендуемому определению которой космос — это «неограниченная часть Вселенной, включающая верхнюю атмосферу и простирающаяся за пределы атмосферы» (см. A/AC.105/1112/Add.2). Следует отметить, что в Международном метеорологическом словаре (ВМО № 182) верхняя атмосфера определяется как часть атмосферы, расположенная выше мезопаузы, на высоте около 80–90 км.

Это предложение также согласуется с рабочим документом, подготовленным Председателем Рабочей группы по определению и делимитации космического пространства Юридического подкомитета (A/AC.105/C.2/L.302), который был представлен на пятьдесят седьмой сессии в 2018 году. В рабочем документе высказано мнение, что «Рабочая группа могла бы рассмотреть вопрос об установлении границы между воздушным и космическим пространством на высоте 100 км над средним уровнем моря наряду с введением специального режима, применимого в отношении запуска и возвращения с орбиты космических объектов при уделении особого внимания аэрокосмическим объектам и суборбитальным полетам».

В этой связи Индонезия, как она заявила на пятьдесят восьмой сессии Юридического подкомитета, считает, что подготовленный Председателем рабочий документ, который больше не обсуждается на сессиях Юридического подкомитета, может быть вновь рассмотрен Рабочей группой в качестве одного из важных документов для обсуждения с целью достижения в Комитете согласия по вопросам определения и делимитации космического пространства.

Исходя из упомянутых выше обсуждений и обоснований Индонезия предлагает в качестве механизма для обсуждения определения космического пространства и границ между космическим пространством и воздушным пространством использовать группу экспертов в рамках пункта повестки дня по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства.

Парагвай

[Подлинный текст на испанском языке]
[27 декабря 2022 года]

Делимитация космического пространства пока невозможна, поскольку не могут быть установлены его пределы, однако Парагвай хотел бы подчеркнуть необходимость такой делимитации для целей определения ответственности — прямой или косвенной — государственных субъектов. Делимитация также необходима для решения юридических, технических и административных задач государств, связанных, в частности, с регистрацией объектов, запускаемых в космос, космических аппаратов и запросов на получение разрешения на запуск, в целях идентификации соответствующих активов или объектов, чтобы гарантировать надлежащее составление страховых полисов и разработку соответствующих нормативных актов, способствующих лучшему пониманию характера космических операций.