



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
19 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

	Стр.
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Мьянма	2
Филиппины	3
Испания	5
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете.	7
Консультативный совет представителей космического поколения	7



II. Ответы, полученные от государств-членов

Мьянма

[Подлинный текст на английском языке]

[18 января 2021 года]

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

Да, между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства имеется связь.

Согласно определению Международной академии астронавтики, управление космическим движением представляет собой «свод технических и регламентирующих положений для содействия безопасному доступу в космическое пространство и возвращению из него и для проведения операций в космосе, безопасно и без физических или радиопомех».

Международной ассоциацией по повышению космической безопасности установлены следующие эксплуатационные границы между воздушным и космическим пространством:

- a) 160 км: самая низкая практическая рабочая орбита для спутников;
- b) 120 км: порог для возвращения в атмосферу космических систем;
- c) 50 км: верхняя граница действия выталкивающей силы атмосферного воздуха (аэростаты);
- d) 18 км: верхняя граница для гражданского воздушного сообщения.

В юридических целях в качестве альтернативы можно было бы определить зону высот от 50 до 160 км в качестве «ближнего космоса».

По мнению Мьянмы, операции в ближнем космосе представляют потенциальную угрозу для воздушного движения и людей в зоне ниже в случае сбоев или неисправностей. Они также представляют угрозу для запускаемых и возвращающихся космических летательных аппаратов.

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

Да. Суборбитальные полеты выполняются в космическом пространстве в течение ограниченного периода времени; космические летательные аппараты не могут оставаться на орбите и должны вернуться в атмосферу Земли. Поэтому можно сказать, что полеты выполняются в зоне космического пространства, в зоне околоземного пространства и в зоне воздушного пространства. Это означает, что в случае неполадок они могут легко затронуть суверенитет стран и их воздушное пространство. Из этого следует, что суборбитальные полеты напрямую связаны с определением и делимитацией космического пространства.

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?

Выработка четкого, устойчивого и единообразного юридического определения суборбитальных полетов будет иметь практическую пользу для государств и других субъектов, которые планируют эксплуатировать такие летательные аппараты. Однако для Мьянмы это пока не имеет практической пользы, поскольку национальная спутниковая система страны находится на этапе

планирования, и в настоящее время никаких планов в отношении суборбитальных полетов нет.

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

Их можно было бы определить как полеты будущих транспортных космических летательных аппаратов, которые будут создаваться для получения коммерческой выгоды и будут предназначаться для состоятельных людей, желающих совершить путешествие в космос в развлекательных целях.

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

К суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может применяться как воздушное, так и космическое право, поскольку суборбитальные полеты осуществляются в трех зонах над Землей. Кроме того, к ним важно применять новый, четко определенный режим авиационно-космического права.

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

С учетом технического прогресса в космической области существующие нормы космического права следует дополнить положениями о суборбитальных полетах. Таким образом, юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок будет влиять на прогрессивное развитие космического права.

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

Мы хотели бы предложить рассмотреть следующие вопросы:

- a) Каким образом компании, организующие суборбитальные полеты, будут обеспечивать безопасность космических туристов или людей во время космического рейса?
- b) Сколько времени должно пройти между завершением суборбитального полета и отправкой в следующий космический рейс?
- c) Сколько космических рейсов может выполнить летательный аппарат в течение своего срока службы?
- d) Какую информацию следует включить в нормативно-правовую базу по безопасности и использованию суборбитальных полетов в мирных целях, с тем чтобы не допустить ущерб для общества и космических кругов?
- e) Какие программы страхования или компенсации запланированы на случай аварии с участием людей во время космического рейса?

Филиппины

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

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

Определение и делимитация космического пространства могут содействовать реализации планов создания системы управления космическим движением,

что позволило бы внести ясность в вопрос применения «правил космического движения», которые могут быть внедрены на более позднем этапе развития систем управления космическим движением, и способствовало бы повышению безопасности. Это определение может также способствовать согласованию мандатов различных государственных учреждений и ведомств и позволить этим субъектам работать над обеспечением безопасного и ответственного проведения космической деятельности.

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

Суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок, возможно, должны регулироваться как на национальном, так и на международном уровне. Такое регулирование может потребовать определения и делимитации космического пространства, с тем чтобы провести грань между применением воздушного права и применением космического права. Любые действия по определению или делимитации космического пространства должны предприниматься с учетом технологических достижений или изменений, имеющих отношение к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

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 и/или пассажирских перевозок может содействовать созданию правового режима, регулирующего перемещение космических объектов. Это определение также может быть полезным для разграничения и координации деятельности авиационного и космического секторов, а также для определения ответственности за эту деятельность. В любом определении суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок должны учитываться технологические достижения или изменения, имеющие отношение к этому вопросу.

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

Суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок могут быть определены путем установления цели полета и его намеренного или фактического пункта назначения.

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

В настоящее время на Филиппинах отсутствует какое-либо национальное законодательство, применимое к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок. Вместе с тем, что касается международного законодательства, могут применяться следующие договоры:

а) Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, в том смысле, что должна существовать свобода исследований и научных изысканий, которые должны проводиться на благо и в интересах всего человечества и поддержания международного мира. Филиппины подписали, но не ратифицировали этот Договор;

б) Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, в том смысле, что при запуске космического объекта на околоземную орбиту или дальше в космическое пространство запускающее государство должно зарегистрировать этот объект. Филиппины подписали, но не ратифицировали этот Договор;

с) Договор о нераспространении ядерного оружия, в частности положение о запрете ядерных испытаний в космическом пространстве. Филиппины ратифицировали этот Договор.

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

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может способствовать созданию основы для разработки законов, регулирующих коммерциализацию космического пространства, международную ответственность государств за осуществление своей космической деятельности и обязательное участие и обязанности частного сектора. В любом определении суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок должны учитываться технологические достижения или изменения, имеющие отношение к этому вопросу.

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

У нас нет дополнительных вопросов, которые можно было бы предложить в связи с этой темой.

Испания

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

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

Представляется очевидным, что система управления космическим движением и делимитация космического пространства будут, бесспорно, иметь значение, особенно в том, что касается ответственности, поскольку правовые положения, регулирующие ответственность в воздушном пространстве (абсолютная ответственность), несовместимы с положениями, регуливающими ответственность в космическом пространстве (относительная ответственность и взаимный отказ от ответственности). Поэтому важно делимитировать космическое пространство, с тем чтобы определить применимый правовой режим. Вопросы, касающиеся воздушного пространства, должны регулироваться Конвенцией о международной гражданской авиации, а вопросы, касающиеся космического пространства, должны регулироваться пятью договорами по космосу (*corpus juris spatialis*).

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

Как указывалось в предыдущем ответе, и особенно в том, что касается пассажирских перевозок, необходимо принимать во внимание положения, регулирующие ответственность в отношении космической деятельности. Кроме того, выработка четкого правового определения и делимитация космического пространства, несомненно, могут предотвратить конфликт интересов и уточнить сферу применения моделей ответственности. В связи с этим можно провести различие между суборбитальными полетами по маршруту «Земля–Земля», которые предусматривают лишь очень непродолжительный пролет через космическое пространство и к которым во избежание правовой неопределенности целесообразно применять воздушное право, и суборбитальными полетами по маршруту «Земля–космос», предусматривающими более длительный период нахождения в космосе и к которым, до тех пор пока такие полеты не будут каким-либо

иным образом регулироваться, целесообразно применять воздушное право во время нахождения корабля в воздушном пространстве и космическое право во время нахождения корабля в космическом пространстве. Из этого следует, что во избежание правовой неопределенности весьма важно делимитировать космическое пространство.

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?

Правовое определение и регулирование суборбитальных полетов требуют правовых решений, учитывая наличие значительного пробела в области регулирования, который необходимо заполнить, с тем чтобы предотвратить конфликты в будущем. Особо следует остановиться на дилемме, которую создают аэрокосмические объекты, которые представляют собой космические объекты, обладающие характеристиками воздушных судов, поскольку они способны совершать горизонтальные и автономные взлеты с взлетно-посадочной полосы аэропорта, проникать через воздушное пространство в космическое пространство, выходить на околоземную орбиту и возвращаться в воздушное пространство собственными средствами для посадки в аэропорту на Земле.

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

В отсутствие согласованного определения суборбитальных полетов мы имеем дело с объектом гибридного характера, обладающим характеристиками как летательного аппарата, так и космического объекта (отсюда и термин «аэрокосмический объект»). Вместе с тем важно помнить, что в договорах по космосу нет четкого определения понятия «космического объекта», что порождает еще большую двусмысленность. Например, в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, определение этого термина отсутствует. По сути, речь идет об объекте, запущенном в космическое пространство без каких-либо дополнительных семантических или юридических соображений; это понятие имеет также расплывчатый характер и в других конвенциях, таких как Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. Хотя в статье VIII Договора по космосу 1967 года упоминается расширенное понятие «космический объект» в контексте права собственности на объект, запущенный в космическое пространство, и указывается, что этот термин охватывает объекты, доставленные или сооруженные на небесном теле, права на которые и на их составные части остаются незатронутыми во время их нахождения в космическом пространстве или на небесном теле, или по возвращении на Землю, этот Договор не определяет юридическую сферу его применения. Хотя в статье I (d) Конвенции об ответственности, как представляется, делается попытка дать определение «космический объект», с юридической точки зрения оно неверно, поскольку относится лишь к отдельным частям объекта, о которых в описательной и расплывчатой форме говорится лишь о том, что «термин "космический объект" включает составные части космического объекта, а также средство его доставки и его части». Статья I (b) Конвенции о регистрации является столь же лаконичной и не добавляет ничего нового к этому упоминавшемуся ранее предполагаемому определению. Поэтому рекомендуется не только определить нижний предел космического пространства, но и выработать единообразное определение «космического объекта» и классифицировать такие объекты.

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

Поскольку суборбитальные полеты еще не определены или не регулируются законодательством, то ничего не остается как применять воздушное право во время полета летательного аппарата через воздушное пространство и

применять договоры по космосу при перемещении в космическом пространстве, с тем чтобы обеспечить правовую определенность и ответственность за любой ущерб, причиненный воздушному и космическому движению.

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

Как делимитация космического пространства, так и правовое определение суборбитальных полетов являются предпосылками прогрессивного развития космического права. В рамках Организации Объединенных Наций Комитет по использованию космического пространства в мирных целях является идеальным форумом для выработки этих юридических определений с учетом научной компетентности его Научно-технического подкомитета и политической компетентности его Юридического подкомитета.

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

Можно было бы рассмотреть прогресс, достигнутый в рамках морского права в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, которая предусматривает рациональную и международно признанную делимитацию морских районов на основе береговых линий прибрежных государств. Соответственно, можно было бы предусмотреть согласованную делимитацию воздушного пространства как пространства, над которым государство, над которым пролетает объект, обладает суверенитетом на высоте до 100 или 110 км, с которой начинается космическое пространство (исходя из того, что прибрежные государства обладают суверенитетом над 12 морскими милями территориального моря, простирающимися от их береговой линии). Затем можно было бы установить промежуточную зону на высоте примерно 160 км (в соответствии с концепциями прилегающей зоны или даже исключительной экономической зоны, в которой применяется юрисдикционный режим, то есть государства не обладают таким же исключительным суверенитетом, каким они обладают над своими территориальными морями). Космическое пространство может начинаться с высоты 160 км (по аналогии с концепцией открытого моря в том смысле, что ни одно государство не будет обладать суверенитетом над ним, поскольку оно станет частью общего достояния человечества). Таким образом, суборбитальные полеты выполнялись бы по-прежнему на высоте ниже 160 км над уровнем моря и подлежали бы всеобъемлющему регулированию в отношении юрисдикции по воздушному праву при полном уважении суверенитета государства, над которым совершается полет воздушного судна, как это имеет место в отношении коммерческих полетов воздушных судов при условии соблюдения правовых положений, установленных Международной организацией гражданской авиации. Это позволило бы преодолеть правовые пробелы, сдерживающие все более экспоненциальный рост космической деятельности.

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Консультативный совет представителей космического поколения

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

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

Да. С правовой точки зрения рубежом воздушного пространства является граница, которую необходимо учитывать при создании правил дорожного движения на орбите для космической деятельности и норм космического права. Между воздушным и космическим пространством имеются фундаментальные отличия в правовом плане, наиболее существенным из которых является то, что воздушное пространство над суверенной территорией также является суверенным, тогда как космическое пространство не подлежит присвоению. Поэтому планы управления космическим движением должны включать единые границы и правила, обеспечивающие уважение равенства государств в соответствии с международным правом, если только на основе консенсуса не будет достигнуто иной договоренности. Однако реализация практических аспектов будущего управления движением в районе между верхней границей воздушного пространства и ближним космосом может потребовать интеграции регулирования аэро-космической деятельности как на внутригосударственном, так и на международном уровне в целях координации мер по реагированию на опасности и предупреждению образования космического мусора.

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

Да. Пространственный подход, предусматривающий четкую демаркацию между воздушным и космическим пространством, предполагает определение суборбитального полета исходя из его способности достигать определенной высоты. В соответствии с этим подходом крайне важно разграничить эти две области, с тем чтобы определить местонахождение деятельности и применимый правовой режим. Однако в этом подходе не учитывается скорость суборбитального аппарата и, следовательно, его способность достигать орбиты.

Альтернативный ему функциональный подход требует, чтобы суборбитальный аппарат и его полет рассматривались как вид деятельности. В этом случае существенной взаимосвязи между делимитацией и определением воздушного и космического пространства не существует, поскольку применимый правовой режим определяется независимо от местонахождения суборбитального аппарата.

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?

Как было показано в предыдущем ответе, это будет зависеть от принятого подхода. Если будет принят пространственный подход, то делимитация между воздушным и космическим пространством будет иметь значительную практическую пользу, поскольку она будет определять выбор применимого правового режима между воздушным и космическим правом. В связи с этим более сложным вопросом является применение режимов юридической и материальной ответственности. При таком подходе суборбитальный полет потребует применения двух различных правовых режимов.

В соответствии с воздушным правом государства несут ответственность за авиационную безопасность в своем национальном воздушном пространстве. Суборбитальный полет подпадает под режим национальной ответственности, когда он находится в воздушном пространстве. Напротив, как только полет достигнет космического пространства, на него будет распространяться правовой режим, установленный Договором о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, в отношении юридической и материальной ответственности, вытекающей из космической деятельности. Поэтому необходимо будет выявить несколько запускающих государств, которые несут материальную ответственность за любой ущерб, причиненный на участке деятельности, которая осуществляется в космическом пространстве.

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

Суборбитальные полеты могут быть определены как полеты, которые могут достичь космического пространства (высоты от 100 км и более над уровнем моря), но со скоростью, равной или меньшей орбитальной скорости, которая недостаточна для того, чтобы совершить полет вокруг Земли. Эти полеты можно было бы также определить исходя из их функциональности, цели и назначения, с тем чтобы понять их воздействие на применимые воздушные или космические нормативные положения.

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

Внутреннее воздушное и космическое законодательство согласно соответствующим подходам государств к делимитации. Нормы международной гражданской авиации (договоры Организации Объединенных Наций и двусторонние, многосторонние и региональные соглашения о воздушном сообщении) могут быть адаптированы к суборбитальным гражданским пассажирским перевозкам или же могут применяться нормы международного космического права. Также могут применяться двусторонние, многосторонние или региональные соглашения о научном сотрудничестве.

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

Юридическое определение суборбитальных полетов повлияет на определение применимого права. С юридической точки зрения определенность в отношении применимого права впоследствии скажется на регистрационных требованиях к суборбитальным транспортным средствам, правилах об ответственности и критериях передачи права собственности на такие транспортные средства. Таким образом, определение этих видов деятельности может способствовать согласованию национальных подходов к регулированию суборбитальной деятельности как на национальном, так и на международном уровне на основе дальнейших двусторонних или многосторонних соглашений.

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

а) Какова роль Международной организации гражданской авиации и внутренних нормативных положений в отношении воздушного пространства в регулировании суборбитальных полетов для решения научных задач или пассажирских перевозок?

б) Каковы правовые решения проблемы попадания в воздушное пространство орбитального мусора, обеспечивающие при этом уважение территориального суверенитета и устойчивость космической деятельности?