

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
28 February 2022
Russian
Original: Arabic/English/French

**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
Греция	2
Марокко	3
Филиппины	4
Саудовская Аравия	6
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете	7
Консультативный совет представителей космического поколения	7
Программа развития Организации Объединенных Наций	9



II. Ответы, полученные от государств-членов

Греция¹

[Подлинный текст на английском языке]
[14 января 2022 года]

Вопрос (а). 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 (б). 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 также рассчитаны 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 (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?

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.

Вопрос (д). 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.

¹ Греция представила ответы только на вопросы (а), (б), (с), (д), (е) и (ф).

Вопрос (е). 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 (ф). 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.

Марокко

[Подлинный текст на французском языке]
[24 января 2022 года]

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

Управление космическим движением зависит от определения и/или точной делимитации космического пространства.

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

Между определением и/или делимитацией космического пространства и суборбитальными полетами нет никакой связи, поскольку такие полеты выходят в космическое пространство лишь на короткое время и никогда не заканчивают свою траекторию на орбите.

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?

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок не будет полезным для государств и частных субъектов в космическом секторе. Однако разработка применимой к таким полетам международно-правовой основы может представлять интерес для государств и частного космического сектора. Такая международно-правовая основа, целью которой было бы обеспечение правовой определенности, позволила бы всем субъектам (государственным и частным) принимать надлежащие решения, обеспечивающие успех любых программ, которые они хотели бы реализовать в этой области, принимая во внимание, например, аспекты, касающиеся как ответственности, так и регистрации.

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

Трудно разработать определение «суборбитальный полет», которое было бы юридически приемлемым на международном уровне, поскольку такие полеты могут определяться по-разному. Можно рассмотреть несколько подходов, например подход, основанный на высоте, или подход, основанный на виде соответствующей миссии (научной, транспортной и т. д.), или функциональный подход, который заключается в установлении того, подпадает ли управление

орбитальным полетом под зонтичное определение воздушного движения или космического движения. Поэтому было бы разумно изучить возможность разработки определения, которое отражало бы все эти соображения.

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

Поскольку суборбитальные полеты носят гибридный характер, к ним применимо международное космическое право (пять договоров), обычное международное право и воздушное право.

Вопрос (ф). 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, несомненно, может способствовать прогрессивному развитию основ космического права.

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

а) Как можно сформулировать определение суборбитальных полетов таким образом, чтобы оно учитывало новые технологические разработки?

б) Можно ли напрямую применять договоры, касающиеся ответственности и регистрации, для обеспечения как безопасности операций, связанных с суборбитальными полетами, так и безопасности государств в случае ущерба, причиненного такими полетами?

Филиппины²

[Подлинный текст на английском языке]
[26 января 2022 года]

Вопрос (а). 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 (б). 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 долж-

² Филиппины представили ответы только на вопросы (а), (б), (с), (д), (е) и (ф).

ны предприниматься с учетом технологических достижений или изменений, имеющих отношение к суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок.

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?

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может содействовать созданию правового режима, регулирующего перемещение космических объектов. Это определение может также быть полезным для разграничения и координации деятельности авиационного и космического секторов и, кроме того, 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 намеченного или фактического пункта назначения.

Вопрос (е). 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 такие договоры, как:

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 необходимо проводить на благо и в интересах всего человечества и поддержания международного мира. Филиппины подписали, но пока 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 пока не ратифицировали эту Конвенцию.

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.

Саудовская Аравия

[Подлинный текст на арабском языке]

[26 января 2022 года]

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

Разрабатываемые в настоящее время суборбитальные полеты для решения научных задач и пассажирских космических перевозок напрямую связаны с определением и делимитацией космического пространства.

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

Суборбитальный полет предусматривает космическую транспортную систему (космический объект или аппарат), которая работает между воздушным и космическим пространством на очень большой высоте, не достигая орбиты. Как отмечалось в ходе обсуждений в Комитете по использованию космического пространства в мирных целях относительно космической деятельности некоторых государств-членов и достигнутого ими научно-технического прогресса и инноваций, концепция суборбитальных полетов появилась недавно с появлением коммерческих полетов человека в космос и инвестиций в космический и воздушный транспорт. Эта новая область выигрывает от применения космической науки и техники в международных полетах. Некоторые государства-члены разрабатывают суборбитальные полеты для научных, коммерческих целей или целей пассажирских перевозок. В связи с этим возникла необходимость разработки международных положений о коммерческом космическом транспорте. Эти положения должны учитывать фундаментальное различие между требованиями международного воздушного права и требованиями международного космического права, а также различия между нынешними системами управления воздушным движением и будущими системами управления космическим движением и регистрации объектов.

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?

Да, это будет иметь практическую пользу, поскольку будет регулировать деятельность.

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

Международный консенсус по определению отсутствует вследствие смешанного характера суборбитальных полетов. Такие полеты могут быть определены путем применения воздушного или космического права, при этом предпочтение изначально следует отдавать научному описанию. В качестве альтернативы можно было бы разработать новые правовые инструменты, охватывающие эту область, на основе консенсуса между государствами.

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

Эта деятельность может регулироваться международным правом с учетом места осуществления деятельности и национального законодательства, применимого в отношении этой деятельности. Было бы полезно, чтобы государства и местные органы власти, осуществляющие космическую деятельность, были проинформированы о применимой к их деятельности правовой базе.

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

При прогрессивном развитии космического права следует учитывать космическую среду и аэрокосмическую среду суборбитальных полетов. Соглашение об определении суборбитальных полетов позволит создать общую концепцию, которая в будущем упростит управление космическими перевозками и решение юридических проблем, связанных с этой деятельностью.

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

Какие технические и юридические вопросы необходимо рассмотреть в отношении суборбитальных полетов и как можно добиться баланса между широкими перспективами или преимуществами научных инициатив и инноваций и проблемами, которые они могут вызвать в космической и воздушной среде?

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Консультативный совет представителей космического поколения

[Подлинный текст на английском языке]
[14 января 2022 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 достигнута иная договоренность. Однако реализация практических аспектов будущего управления движением в районе между верхней границей воздушного пространства и ближним космосом может потребовать интеграции регулирования аэрокосмической 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, и Конвенцией о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, в отношении юридической и материальной ответственности, вытекающей из космической деятельности. Поэтому необходимо будет выявить ряд запускающих государств, которые несут материальную ответственность за любой ущерб, причиненный на участке деятельности, которая осуществлялась 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, способные достичь космического пространства (высоты от 100 км и более над уровнем моря), но со скоростью, равной или меньшей орбитальной скорости, которая недостаточна для совершения орбитального полета вокруг Земли. Эти полеты можно было бы также определить исходя из их функциональности, цели и назначения, с тем чтобы понять их воздействие на применимые нормативные положения воздушного или космического права.

Вопрос (е). 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. Правовые нормы в области

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. Могут также 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?

с) Какие правовые решения могут быть адаптированы к изменчивому характеру технологий, применяемых в суборбитальных полетах, таких как искусственный интеллект?

Программа развития Организации Объединенных Наций

[Подлинный текст на английском языке]
[22 декабря 2021 года]

Космические технологии стали важным средством обеспечения связи и наблюдения Земли, которое определяется как сбор информации о физических, химических и биологических системах планеты с помощью технологий дистанционного зондирования. На настоящий момент космические данные подкрепляют наши программы почти во всех 170 наших страновых отделениях, в том числе при подготовке нашего Доклада о человеческом развитии и многих аналитических материалов о воздействии изменения климата. Несмотря на то что у нас нет детальных предложений, которые содействовали бы определению термина «космическое пространство» или способов управления космической и суборбитальной деятельностью, Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) поддерживает изложенные ниже принципы для рассмотрения Комитетом по использованию космического пространства в мирных целях.

Открытые данные

Данные наблюдения Земли должны оставаться доступными для всех граждан и организаций, бесплатно или по разумной цене, поскольку они способствуют развитию, смягчению последствий изменения климата, изучению

миграционных потоков, пониманию эволюции факторов неравенства и т. д. Любая организация, запускающая спутники и научные миссии в космос, должна взять на себя обязательство проводить политику открытых данных, чему ПРООН будет рада способствовать.

Охрана атмосферы Земли

Мы рады видеть, что космические и суборбитальные полеты становятся все более доступными, в том числе для частных компаний, и будут по-прежнему способствовать инновациям и приносить пользу человечеству. Мы также видим, что эти технологии интенсивно используют ископаемые виды топлива и загрязняют нашу атмосферу. В эти дни чрезвычайной климатической ситуации мы настоятельно призываем Комитет создать рамочную структуру, которая защитит нашу атмосферу и ограничит загрязнение окружающей среды в результате второстепенной космической и суборбитальной деятельности, в то же время сохраняя научные миссии.

Доступ к космическим и суборбитальным полетам для всех стран

Многие страны не имеют космического агентства и пока не могут запускать спутники или космические миссии. Мы надеемся, что будущие законы, регулирующие космическую деятельность, обеспечат странам свободный доступ к космосу. Каждая страна должна иметь равные возможности для запуска миссий и спутников на орбиту, и ПРООН поддерживает механизмы, которые обеспечивают, чтобы ни одно правительство или коммерческая организация не имели преимущественного права на доступ в космос.

Доступ к космическим и суборбитальным технологиям для миссий Организации Объединенных Наций

Мы видим, что полеты в космос становятся проще и доступнее, включая эксперименты с псевдоспутниками или высоколетящими телепилотируемыми летательными аппаратами. Мы видим, что в ближайшем будущем Организация Объединенных Наций сможет использовать эти технологии в целях улучшения координации мер реагирования на кризисы и ускорения оказания помощи нуждающимся людям. Мы рекомендуем Комитету приступить к созданию рамочной структуры, которая позволит Организации Объединенных Наций и ее партнерам быстро получать разрешение на использование современных космических и суборбитальных технологий, особенно в кризисных ситуациях.
