



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
25 January 2016
Russian
Original: English

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

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

Записка Секретариата

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете по использованию космического пространства в мирных целях	2
Международная ассоциация по повышению космической безопасности	2



I. Введение

1. На пятьдесят четвертой сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, проходившей в 2015 году, Рабочая группа по определению и делимитации космического пространства решила и далее предлагать государствам – членам Организации Объединенных Наций и постоянным наблюдателям при Комитете представлять свои ответы на следующие вопросы (A/AC.105/1090, приложение II, пункт 17 (с)):

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

б) 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?

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

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

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

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

2. Настоящий документ подготовлен Секретариатом на основе ответа, полученного от Международной ассоциации по повышению космической безопасности.

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

Международная ассоциация по повышению космической безопасности

[Подлинный текст на английском языке]
[30 ноября 2015 года]

Введение

Отсутствие определения и делимитации космического пространства, в сочетании с двойным характером суборбитальных полетов, представляет собой

проблему, которая давно обсуждается Комитетом по использованию космического пространства в мирных целях и является юридическим препятствием для развития суборбитальных космических полетов. Цель настоящего ответа – изучить, будет ли влиять – и каким образом – определение и делимитация космического пространства на правовой режим суборбитальных полетов, и наоборот, и представить соответствующие последствия для правовых положений, которые будут применяться к суборбитальным полетам. Представленный ответ также преследует цель расширить сферу охвата будущих исследований по данной теме. В соответствии с предложением, направленным Комитетом по использованию космического пространства в мирных целях 26 августа 2015 года, Международная ассоциация по повышению космической безопасности, имеющая статус постоянного наблюдателя при Комитете, представит настоящий ответ Рабочей группе по определению и делимитации космического пространства.

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

Термин "суборбитальный полет" применяется к летательным аппаратам, которые запускаются в целях решения научных задач и/или пассажирских перевозок на высоту, достаточную для выхода в космическое пространство (приблизительно 100 км над уровнем моря), но не обладают достаточной скоростью для выхода на околоземную орбиту¹. В связи с особым характером таких полетов возникает вопрос, можно ли считать суборбитальные летательные аппараты космическими аппаратами, воздушными судами или же сочетанием и тех, и других (воздушно-космическими летательными аппаратами)². Транспортные средства с двойными характеристиками, как, например, автомобили-амфибии, которые могут передвигаться как по суше, так и по воде, не новы. Отсюда вытекает логический вопрос: "Является ли суборбитальный летательный аппарат воздушным судном, которое может также эксплуатироваться в качестве космического аппарата, или же это космический аппарат, который может эксплуатироваться в качестве воздушного судна?" Ответ на этот вопрос будет иметь серьезные последствия для

¹ Летательные аппараты не достигают суборбитальной скорости и, соответственно, не могут выйти на околоземную орбиту. Скорость является основным элементом, свидетельствующим, является ли полет орбитальным или суборбитальным. Например, многие космические агентства регулярно осуществляют суборбитальные (непилотируемые) запуски на высоту, которая вдвое превышает высоту нахождения Международной космической станции (т.е. 700 км), но при этом орбитальная скорость не достигается. Китай также продемонстрировал возможность поражения спутника (цели) на геостационарной орбите (т.е. 36 000 км) с использованием суборбитальной ракеты. Ни один из этих случаев нельзя считать примером орбитальных полетов из-за отсутствия орбитальной скорости. См. Ruwantissa Abeyratne, *Space Security Law* (Heidelberg, Germany, Springer, 2011), p. 12; and National Space Society, "An introduction to the suborbital launch industry", p. 2. Размещено на сайте www.nss.org/tourism/Suborbital_presentation.pdf.

² Gbenga Oduntan, "The never ending dispute: legal theories on the spatial demarcation boundary plane between airspace and outer space", *Hertfordshire Law Journal*, vol. 1, No. 2 (2003), pp. 64-84.

применимого права³. В то время как космическое пространство – согласно обычаям и нормам – считается не имеющим суверенного статуса⁴, с воздушным пространством дело обстоит иначе. В статье 1 Конвенции о международной гражданской авиации говорится, что государства признают "полный и исключительный суверенитет каждого государства над воздушным пространством, расположенным над его территорией". Это традиционное различие может дезориентировать, когда речь заходит о суборбитальных полетах, ввиду отсутствия демаркации между воздушным и космическим пространством. Действительно, "технический прогресс привел к увеличению высоты, на которой воздушное судно может совершать полет, и это означает расширение государственного суверенитета над воздушным пространством, расположенным над территорией того или иного государства. И наоборот, технический прогресс привел к снижению высоты, на которой возможен орбитальный полет космического аппарата"⁵.

В то же время различные субъекты планируют суборбитальные операции, которые, как ожидается, повлияют на международную гражданскую авиацию⁶. *Lacunae legis* при таком разграничении в сочетании с необходимостью создать возможности для осуществления суборбитальных полетов приводит к возникновению несомненной связи между правовым характером суборбитальных летательных аппаратов и определением и делимитацией космического пространства.

Выдвигалось много теоретических предложений относительно того, как проводить разграничение между воздушным и космическим пространством⁷. Две наиболее популярные теории – пространственный подход и функциональный подход⁸ (которые более подробно рассматриваются в ответе на вопрос (с) ниже) – служат доказательством неизбежного наличия взаимосвязи между суборбитальными полетами и определением и делимитацией космического пространства. Однако ни одна из этих теорий не может дать определенного ответа на вопрос о правовом характере суборбитальных летательных аппаратов и, соответственно, о применимом праве. Следуя функциональному подходу, можно сделать вывод о том, что летательные аппараты квалифицируются как воздушные, если в них преобладают черты воздушного судна, и как космические аппараты, если они

³ Frans G. von der Dunk, ed., *National Space Legislation in Europe: Issues of Authorization of Private Space Activities in the Light of Developments in European Space Cooperation*, vol. 6, *Studies in Space Law* (Leiden, the Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 2011), p. 264.

⁴ См. в качестве примера декларацию первого совещания экваториальных стран (Декларацию Боготы), подписанную в Боготе 3 декабря 1976 года, и последующую реакцию международного сообщества; и Oduntan, "The never ending dispute".

⁵ Gbenda Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace and Outer Space: Legal Criteria for Spatial Demarcation* (New York, Routledge, 2012), p. 291.

⁶ См. A/AC.105/C.2/2010/CRP.9.

⁷ Oduntan, "The never ending dispute"; and Alexandra Harris and Ray Harris, "The need for air space and outer space demarcation", *Space Policy*, vol. 22, No. 1 (2006), pp. 3-7.

⁸ Oduntan, "The never ending dispute"; and Paul S. Dempsey, *Public International Air Law* (Montreal, Canada, Institute and Centre for Research in Air and Space Law, McGill University, 2008).

используются преимущественно для космических целей⁹. Однако такие допущения не обеспечивают четкого определения характера делимитации или характера летательного аппарата, и заколдованный круг вопросов и ответов возникает снова и снова.

Соответственно, взаимосвязь между вопросом демаркации и суборбитальными полетами существует в свете следующей концепции: делимитация воздушного и космического пространства не всегда позволяет решить проблему, связанную с характером суборбитальных полетов и с применимым к ним правом. С другой стороны, всеобщее международное признание характера суборбитальных полетов – при условии, что они служат целям космической деятельности, хотя в основном осуществляются в воздушном пространстве, – может повлиять на подход к вопросу о демаркации.

Вопрос (b): 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?

Априори юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок само по себе не будет иметь какой-либо пользы для государственных и частных участников космической деятельности. Просто определение характера суборбитальных полетов не дает ответа на вопрос о применимом праве. Ввиду применения к регулированию деятельности в воздушном и космическом пространстве различных сводов норм при эксплуатации летательного аппарата и в том, и в другом пространстве может применяться несколько сводов норм даже в случае определения его характера. Определение суборбитальных полетов должно сопровождаться определением соответствующего применимого права. Если это будет достигнуто, то пользу получают, хотя и по разным причинам, и государственные, и частные субъекты.

Что касается государств, то такое решение обеспечит им юридическую определенность. Как следует из норм международного обычного права, государства обладают юрисдикцией и контролем над деятельностью, осуществляемой под их надзором, и впоследствии они могут быть признаны ответственными за нее¹⁰. Будучи осведомлены о правовом режиме, регулирующем такие полеты, государства смогут более эффективно контролировать степень своей ответственности¹¹ при предоставлении разрешения на такие полеты или отказе в нем, поскольку их права и

⁹ См. Stephan Hobe, Gerardine Meishan Goh and Julia Neumann, "Space tourism activities: emerging challenges to air and space law", *Journal of Space Law*, vol. 33, No. 2 (2007), pp. 359-373.

¹⁰ См. *Case Concerning the Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v. United States of America) Merits, Judgment, I.C.J. Reports 1986*, p. 14. См. также Международный трибунал для судебного преследования лиц, ответственных за серьезные нарушения международного гуманитарного права, совершенные на территории бывшей Югославии с 1991 года, *Prosecutor v. Dusko Tadić*, case No. IT-94-1-A, 15 July 1999, para. 1546.

¹¹ Доклад Секретариата, озаглавленный "Историческая справка о рассмотрении вопроса, касающегося определения и делимитации космического пространства" (A/AC.105/769).

обязанности в каждом режиме будут различаться. Уточнение применяемого правового режима будет иметь последствия для национальной регистрации таких летательных аппаратов. Поскольку двойная регистрация не допускается¹², никакой путаницы по поводу того, следует ли проводить регистрацию в соответствии с нормами воздушного права или космического права, не будет.

Частные участники космической деятельности получают пользу от того, что смогут оценивать риски, связанные с их инвестициями, и делать эффективный с точки зрения затрат выбор. Большое воздействие будет также оказано на сферу страхования космической деятельности. Частным субъектам необходимо знать уровень их потенциальной ответственности, для того чтобы оценить риски, связанные с их деятельностью, и принять решение либо прибегнуть к действенному страхованию, либо воздержаться от тех или иных действий. Режимы ответственности и страхования различаются в зависимости от того, применяется ли воздушное или космическое право. Приобрести страховой полис для авиационной деятельности дешевле и проще, хотя регулирование и требования безопасности в режиме воздушного права гораздо более жесткие.

Таким образом, теоретически оба вида субъектов выиграют от установления правового режима для определения и регулирования суборбитальных полетов, причем и те, и другие благодаря внесению большей или меньшей юридической определенности, позволяющей им принимать решения и действовать в соответствии с курсом, которому они предпочитают следовать.

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

Есть несколько возможных способов определить суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок. Хотя можно использовать пространственный подход, установив границу, выше которой деятельность будет квалифицироваться как космическая, существует также целый ряд альтернативных вариантов применения функционального подхода. Эти альтернативы могут включать цели полета, конструктивные особенности и лицензирование летательного аппарата или последствия для управления воздушным/космическим движением. Хотя простое различие между полетами для решения "научных задач" и "пассажирских перевозок" провести можно, это, вероятно, будет слишком упрощенный и непродуктивный подход, особенно в свете постоянного развития новых технологий, которые могут использоваться как одновременно, так и на взаимозаменяемой основе.

Пространственный подход

Пространственный подход предполагает установление поддающейся измерению физической границы, ниже которой деятельность будет считаться

¹² См., например, статью 18 Конвенции о международной гражданской авиации и Ruwantissa Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (New York, Springer, 2013), pp. vii and 253.

осуществляемой в воздушном, а выше — в космическом пространстве¹³. Высказывались предложения установить ее в диапазоне от 20 км до 1,5 млн. км¹⁴, хотя, вообще говоря, ближнее пространство, о котором, как считается, идет здесь речь, расположено в диапазоне высот примерно от 20 км до 160 км¹⁵. Хотя в качестве возможных критериев рассматривались эффективный контроль¹⁶, аэродинамическая подъемная сила и самая низкая точка орбитального полета¹⁷, представляется, что разумным вариантом для демаркации пространства является линия Кармана¹⁸. Хотя в обычной практике государств все, что находится выше минимальной высоты перигея искусственных спутников, считается космическим пространством, здесь учитывается только потенциальная нижняя граница космического пространства, а не верхняя граница воздушного пространства¹⁹. Это особенно проблематично в случае рассматриваемой здесь суборбитальной деятельности, поскольку в данном случае скорость, необходимая для вывода объектов на орбиту, не достигается²⁰. Для принятия жесткого пространственного подхода нет необходимой политической воли, поскольку государства обеспокоены тем, что такие нормы могут ограничить свободу действий²¹.

Функциональный подход (цель полета)

Согласно традиционному функциональному подходу, именно сама деятельность, а не место ее осуществления, должна быть основным фактором, определяющим, следует ли ее относить к авиационной или космической деятельности²². В качестве примеров можно указать, что в соответствии с таким подходом исследования и деятельность в области микрогравитации, осуществляемые специально для целей "космического туризма", возможно, имеет смысл квалифицировать как космическую деятельность, а суборбитальные или гиперзвуковые полеты между заданными точками с целью выполнения высокоскоростных перевозок, вероятно, будут считаться авиационной деятельностью. Однако трудность с этим подходом заключается в том, что неясно, можно ли сделать объективную оценку, позволяющую

¹³ Dempsey, *Public International Air Law*.

¹⁴ Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace and Outer Space*.

¹⁵ Michael J. Strauss, "Boundaries in the Sky and a Theory of Three-Dimensional States", *Journal of Borderland Studies*, vol. 28, No. 3 (2013), pp. 369-382 (в статье Штрауса говорится о диапазоне от 20 км до 100 км, но здесь этот диапазон был расширен, для того чтобы включить сюда высоты, используемые в практической деятельности государств).

¹⁶ *Case Concerning the Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua*, para. 115; and Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace and Outer Space*.

¹⁷ Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace and Outer Space*.

¹⁸ National Aeronautics and Space Administration, "Schneider walks the walk", 21 October 2005. Размещено на сайте www.nasa.gov/centers/dryden/news/X-Press/stories/2005/102105_Schneider.html.

¹⁹ Jinyuan Su, "The delimitation between airspace and outer space and the emergence of aerospace objects", *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 78 (2013).

²⁰ Tanja Masson-Zwaan and Steven Freeland, "Between heaven and Earth: the legal challenges of human space travel", *Acta Astronautica*, vol. 66, Nos. 11 and 12 (2010), pp. 1597-1607.

²¹ Brian C. Weeden and Tiffany Chow, "Taking a common-pool resources approach to space sustainability: a framework and potential policies", *Space Policy*, vol. 28, No. 3 (2012), pp. 166-172.

²² Dempsey, *Public International Air Law*.

квалифицировать ту или иную деятельность как авиационную или же как космическую деятельность²³. Может возникнуть необходимость в разработке очень подробных правил для определения основной цели деятельности. Например, швейцарская компания "Суис спейс системз (S3)" планирует возможный запуск наноспутников с ее суборбитального беспилотного летательного аппарата "Аэробус A300" ("Аэробус A300", сертифицированный для эксплуатации в условиях невесомости) с высот в диапазоне от 80 км до 700 км и планирует провести такие испытательные полеты в 2017 году²⁴. В связи с этим возникает вопрос, с какой точки такие операции следует считать космической деятельностью.

Функциональный подход (конструктивные особенности и лицензирование)

На основании последних технологических и национальных разработок в качестве одного из возможных вариантов появилась еще одна форма функционального подхода, основанная на классификации самого летательного аппарата. Например, компания "Уорлд вью энтерпрайзес" планирует осуществлять коммерческие "космические полеты", используя аэростаты, которые поднимаются на высоту только около 30 км²⁵. В целях обеспечения безопасности и регулирования эксплуатации своего предназначенного для размещения людей модуля Федеральное управление гражданской авиации (ФАА) Соединенных Штатов относит этот летательный аппарат к категории космических ввиду его конструктивных особенностей, несмотря на небольшую максимальную высоту его эксплуатации²⁶. Еще одним уместным примером является летательный аппарат "Нью шепард", разработанный компанией "Блю ориджин". Эта компания планирует произвести запуск двухступенчатой ракеты с системой вывода на орбиту капсулы, которая будет функционировать в два этапа: после отделения ускорителя от капсулы (на высоте примерно 93 км) он возвращается на Землю, а капсула выводится на низкую околоземную орбиту (высота 180-2 000 км)²⁷. После завершения своей (научной или исследовательской) миссии капсула возвращается в атмосферу Земли и приземляется с помощью парашютов²⁸. По мнению ФАА, все, что эксплуатируется выше контролируемого воздушного пространства (18,3 км, или "ЭШЕЛОН 600" по авиационной терминологии), считается космическим летательным аппаратом, хотя, как подчеркивает Управление в своих

²³ S. Neil Hosenball and Jefferson S. Hofgard, "Delimitation of air space and outer space: is a boundary needed now?", *University of Colorado Law Review*, vol. 57, No. 5 (1986).

²⁴ Swiss Space Systems, "Missions and goals". Размещено на сайте www.s-3.ch/en/mission-goals.

²⁵ Brian Dodson, "World view enterprises near-space balloon flights to begin in 2016", 24 October 2013. Размещено на сайте www.gizmag.com/space-tourism-balloon-world-view/29510/.

²⁶ Mark W. Bury, Assistant Chief Counsel for International Law, Legislation and Regulations Division, Federal Aviation Administration, "Interpretation of the Federal Aviation Administration's aviation and space statutes", letter dated 26 September 2013. Размещено на сайте www.worldviewexperience.com/FAA-Announcement.pdf.

²⁷ Holli Riebek, "Catalog of Earth satellite orbits", 4 September 2009. Размещено на сайте <http://earthobservatory.nasa.gov/Features/OrbitsCatalog/>.

²⁸ См. www.blueorigin.com/technology.

документах, это не означает признания того факта, что максимальная высота воздушного пространства составляет 18,3 км²⁹.

Функциональный подход (последствия для управления воздушным/космическим движением)

Другим альтернативным вариантом в классификации по функциональному принципу является определение, будет ли управление соответствующей деятельностью осуществляться главным образом в рамках воздушного движения или же в рамках космического движения. Такой подход представляется разумным с точки зрения практических аспектов требований в отношении регистрации, определения ответственности и защиты национального суверенитета. Однако результатом применения такого подхода в нормативно-правовом плане станет распространение на новые, только возникающие виды космической суборбитальной деятельности действия строгого режима Конвенции о международной гражданской авиации³⁰, особенно с учетом высоты, на которой могут совершаться такие полеты; хотя в настоящее время суборбитальные проекты ограничиваются высотами примерно в 100 км, возможны суборбитальные полеты и на высоте до 150 км³¹. В этом случае могут счесть, что действуют правила предупреждения столкновений в космическом пространстве ввиду 120-километровой физической границы между воздушным и космическим пространством³².

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

Применимое законодательство зависит от потенциальной делимитации космического пространства и классификации полетов. Кроме того, применимое законодательство (определяемое в широком смысле) может включать нормы как международного права, так и национального законодательства. Если суборбитальные полеты квалифицируются как космические полеты с точки зрения космического права, то согласно международному праву в отношении государств, являющихся сторонами соответствующих договоров, будут применяться следующие правовые нормы: Договор 1967 года о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела; Соглашение 1968 года о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство; Конвенция 1972 года о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами; Конвенция 1976 года о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство; и Соглашение 1984 года о деятельности государств на Луне и других небесных телах. Международное обычное право будет также

²⁹ Dodson, "World view enterprises".

³⁰ Ruwantissa Abeyratne, *Air Navigation Law* (Heidelberg, Germany, Springer, 2012), p. 231.

³¹ A/AC.105/1039/Add.2.

³² Thomas W. Schlatter, "Atmospheric Composition and Vertical Structure" in *Encyclopedia of Aerospace Engineering*, Richard Blockley and Wei Shyy, eds., vol. 6, *Environmental Impact and Manufacturing and Operations*, part 27 (Reston, Virginia, United States of America, American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2010).

применяться ко всем государствам независимо от того, являются ли они участниками договоров по космосу или нет³³. Так, примером норм международного обычного права является принцип неприсвоения, закрепленный в статье II Договора по космосу³⁴. Национальные законы и нормативно-правовые акты, касающиеся космической деятельности, также будут применяться к деятельности в рамках их соответствующих юрисдикций, в частности национальные определения воздушных полетов и космических полетов, правила безопасности, процедуры лицензирования и требования в отношении страхования. Примерами двух стран с детально проработанным законодательством являются Австралия и Соединенные Штаты³⁵.

Если суборбитальные полеты квалифицировать с точки зрения воздушного права, то будут применяться Конвенция о международной гражданской авиации и режим международного частного воздушного права, действующий согласно Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, которая была подписана в Варшаве 12 октября 1929 года, или Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заключенной в Монреале 28 мая 1999 года (в зависимости от того, какую конвенцию (конвенции) ратифицировало то или иное государство). Кроме того, будут применяться национальные законы и нормативно-правовые акты, касающиеся воздушных полетов, в частности национальные определения воздушных полетов и космических полетов и правила лицензирования, безопасности и страхования.

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

Юридическое определение суборбитальных полетов окажет следующее влияние на прогрессивное развитие космического права:

³³ Bin Cheng, "Custom: the future of general State practice in a divided world" in *The Structure and Process of International Law: Essays in Legal Philosophy Doctrine and Theory*, R. St. J. Macdonald and Douglas M. Johnston, eds. (Dordrecht, the Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 1986).

³⁴ Eilene Galloway, "Maintaining international space cooperation for peaceful uses", *Journal of Space Law*, vol. 30, No. 2 (2004); Bin Cheng, *Studies in International Space Law* (Oxford, Clarendon Press, 1997); Steven Freeland and Ram Jakhu, "Article II of the Outer Space Treaty" in *Cologne Commentary on Space Law* vol. I, *Outer Space Treaty*, Stephan Hobe, Bernhard Schmidt-Tedd and Kai-Uwe Schrogl, eds. (Cologne, Carl Heymanns Verlag, 2010); Virgil Pop, *Who Owns the Moon?: Extraterrestrial Aspects of Land and Mineral Resources Ownership*, Space Regulations Library Series, vol. 4 (New York, Springer, 2008); Ricky J. Lee and Felicity K. Eylward, "Article II of the Outer Space Treaty and human presence on celestial bodies: prohibition of state sovereignty, exclusive property rights, or both?" in *Proceedings of the Forty-eighth Colloquium on the Law of Outer Space* (Reston, Virginia, American Institute of Aeronautics and Astronautics, 2006); Francis Lyall and Paul B. Larsen, *Space Law: A Treatise* (Burlington, United States, Ashgate Publishing Company, 2009), e-book; and Kenneth F. Schwetje, "Protecting space assets: a legal analysis of keep-out zones", *Journal of Space Law*, vol. 15, No. 2 (1987), pp. 131-146.

³⁵ См., например, Австралия, *Space Activities Act 1998*, No. 123, 1998 as amended (Canberra, 2013); и United States, Office of the Law Revision Counsel, Commercial Space Launch Activities Act of 1998, *United States Code*, Title 51, subtitle V, chap. 509, sects. 50901-50923 (2010).

а) юридическое решение, касающееся конкретно только суборбитальных полетов, послужит, скорее всего, толчком для принятия решения о делимитации космического пространства или более полной классификации других видов деятельности, поскольку вопрос о суборбитальных полетах является частью более общего вопроса о делимитации;

б) такое определение подтолкнет отдельные государства к введению в действие соответствующего законодательства и/или административных правил, касающихся их деятельности;

с) квалификация суборбитальных полетов как воздушных полетов в рамках режима воздушного права окажет воздействие на прогрессивное развитие космического права прежде всего в результате удаления из сферы его применения всех таких видов деятельности и, возможно, всех других видов деятельности, осуществляемых на более низких высотах, чем те, которые используются для квалификации суборбитальных полетов. Это сделает космическое право более сфокусированным и, соответственно, более удобным для систематизированного развития. Однако это окажет обратное воздействие на воздушное право, поскольку его придется сделать более восприимчивым к адаптации новых технологий, с созданием режимов лицензирования, безопасности и ответственности, которые позволят осуществлять устойчивое развитие этих видов деятельности;

д) квалификация суборбитальных полетов как космических полетов в рамках режима космического права окажет и некоторое дополнительное влияние на прогрессивное развитие космического права, главным образом вследствие:

i) стимулирования к прояснению статуса самого космического пространства, в котором осуществляются эти полеты, даже если нет никакого толчка к установлению конкретной демаркационной линии, для определения, подпадает ли оно под суверенитет какого-то государства или же это открытое для всех космическое пространство. В этом контексте и в случае выбора второго варианта необходимо будет учитывать соображения национальной безопасности государств, поскольку некоторые виды суборбитальных полетов могут осуществляться на относительно низких высотах;

ii) возникновения необходимости пересмотреть вопрос о возможном праве мирного прохода (пролета) в отношении космической деятельности, которая в противном случае могла бы считаться осуществляемой в воздушном пространстве;

iii) установления необходимости регулирования безопасности и управления движением для предотвращения столкновений с летательными аппаратами и другими суборбитальными объектами по мере их все большего распространения. Такие правила уже существуют в режиме воздушного права, но их нет в космическом праве. Кроме того, правила управления движением необходимо будет привести в соответствие с режимом управления движением для воздушных полетов и внедрять в увязке с управлением воздушными полетами и контролем за

ними, поскольку значительная часть суборбитального полета проходит в воздушном пространстве;

iv) повышения вероятности заключения двусторонних соглашений, регулирующих суборбитальные полеты и другую космическую деятельность, между государствами;

v) повышения значимости норм, касающихся охраны окружающей среды и распространяющихся на эти полеты, совершаемые на относительно низких высотах и способные оказать заметное воздействие на окружающую среду, особенно с учетом используемого топлива и периодичности полетов;

vi) упрочения принципов недискриминации и обязанности осуществлять международное сотрудничество в связи с такими полетами.

Вопрос о выделении радиочастот уже решен Международным союзом электросвязи в отношении и авиационной, и космической деятельности, так что это не должно оказать никакого дополнительного влияния в данной области.

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

a) Каким образом режим определения и делимитации космического пространства можно было бы адаптировать или сделать достаточно гибким для адаптации к постоянно меняющимся техническим реалиям?

b) Какое влияние окажет принятие норм для определения и делимитации космического пространства на соображения национальной безопасности?

c) Как нормы для определения и делимитации космического пространства повлияют на существующие и намечаемые уровни обеспечения аэрокосмической безопасности?

i) Как нормы для определения и делимитации космического пространства повлияют на существующие механизмы управления воздушным движением?

ii) Каким образом нормы для определения и делимитации космического пространства могут оказать позитивное воздействие на развитие режима управления космическим движением или затруднить его?

d) Как можно согласовать на данном этапе различные национальные правовые режимы, для того чтобы обеспечить определенность в нормативном плане?

e) Повлияет ли какой-то новый режим на справедливое и рациональное использование тех зон низких околоземных орбит, где наблюдается интенсивное движение?

f) Может ли (юридическое) определение переходной зоны (например, от 20 км до 160 км) стать лучшим решением по сравнению с установлением демаркационной линии? Расположенному под этой зоной государству могут быть предоставлены специальные права (в плане безопасности) в этой зоне.
