



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
19 December 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 пятой сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, проходившей в 2016 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.105/1113](#), приложение II, пункт 20 (с)):

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

ii) 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?

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

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

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

vi) 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]
[6 декабря 2016 года]

Введение

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях более пяти десятилетий проводит обсуждение и не может достичь согласия по вопросу определения и делимитации воздушного пространства и космического пространства. Поиск решения этого вопроса по-прежнему входит в повестки дня академических форумов и Организации Объединенных Наций. В настоящем ответе представлено исследование связи между проблемой определения и делимитации воздушного и космического пространства и проблемой определе-

ния суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок. Основные цели настоящего ответа заключаются в том, чтобы а) изложить уже предложенные теории и подходы применительно к этой теме и вопросу о правовом режиме/режимах, которые будут соответственно применяться к таким полетам, и б) подготовить почву для дальнейших вопросов, обсуждений и критики.

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

Вместе с организацией коммерческих пассажирских полетов в космос возникло понятие «суборбитальные полеты», связанное с особой категорией летательных аппаратов, в которых сочетаются функциональные характеристики как воздушных судов, так и космических аппаратов¹. Эта категория аппаратов аналогична самолету-ракетоплану X-15, который в 1960-х годах был создан Национальным управлением по аэронавтике и исследованию космического пространства (НАСА), но есть и другие, не имеющие крыльев, разработки с конфигурацией в виде капсулы/ракеты. К ним относится создаваемый компанией Blue Origin аппарат New Shepard, названный в честь Алана Шепарда, который в мае 1961 года совершил суборбитальный полет на корабле-капсуле «Меркурий», достигнув высоты 187 км.

Для коммерческих суборбитальных космических полетов используются аппараты, которые достигают высоту, немного превышающую 100 км, которая по предложению ученого фон Кармана условно принимается за линию, разделяющую сферы авиации и астронавтики. При таких полетах аппараты возвращаются в атмосферу Земли до того, как достигают околоземной орбиты². Такая отличительная особенность суборбитальных летательных аппаратов в сочетании с отсутствием четкой делимитации национального воздушного пространства и космического пространства порождает ряд вопросов, касающихся правового характера таких аппаратов и соответствующего применения к ним правовых режимов. Главный вопрос по-прежнему заключается в том, могут ли такие крылатые летательные аппараты быть отнесены к категории воздушных судов либо к категории космических аппаратов или же требуется ввести новую категорию «аэрокосмических аппаратов» с соответствующим применением правовых режимов регулирования как авиационной, так и космической деятельности.

В августе 2016 года был опубликован STANDARD 321-16 (Стандарт 321-16), в котором Группа по безопасности на полигонах (Соединенные Штаты Америки) дала определение суборбитального полета, которое призвано отразить общее понимание этого термина, существующее с начала осуществления космических миссий. Согласно этому определению суборбитальным полетом является любой полет средства выведения, ракеты или снаряда, который не доходит до этапа выведения на орбиту. Суборбитальная ракета определяется как летательный аппарат с ракетным двигателем для выполнения суборбитального полета, тяговое усилие которого превышает его подъемную силу на протяжении большей части полета с ракетной тягой. Такое определение включено

¹ У аппаратов, совершающих суборбитальные полеты, процедуры взлета и посадки могут быть такими же, как у воздушных судов, однако они не обладают энергией для достижения скорости, которая необходима для выхода на орбиту.

² Ruwantissa Abeyratne, *Space Security Law* (Heidelberg: Springer, 2011), at 12.

также в Свод законов Соединенных Штатов Америки³ и в Кодекс федеральных уложений Соединенных Штатов⁴. Таким образом, согласно этому определению, будет ли полет аппарата, ракеты или снаряда орбитальным или суборбитальным зависит от траектории и скорости. Для суборбитального полета на высоте 100 км требуется только 1,5 процента энергии, необходимой для орбитального полета⁵. Следует отметить, что в семействе суборбитальных систем существуют два основных типа: системы, предназначенные для достижения большой высоты по почти вертикальной траектории, и системы, обладающие способностью совершать боковой маневр. В отношении последних систем еще только проводятся концептуальные исследования возможностей пассажирских перевозок между двумя заданными пунктами, однако их экономичность вызывает сомнения, поскольку по сложности они близки к орбитальным аппаратам и их разработка и эксплуатация обходятся на несколько порядков дороже, чем для суборбитальных высотных систем.

Заинтересованность в том, чтобы некоторые суборбитальные летательные аппараты считались не высотными самолетами, а космическими аппаратами, возможно, обусловлена маркетинговыми стратегиями и желанием обойти требующие больших расходов правила сертификации коммерческой авиации. Ссылка на использование ракетных двигателей для включения таких летательных аппаратов в категорию космических аппаратов является слабым обоснованием, поскольку ракетные двигатели используются в авиации на протяжении почти 90 лет. Поэтому промышленность, отстаивая свою позицию, указывает на высоту и чисто условную линию Кармана в качестве основания для того, чтобы называть свои системы космическими аппаратами.

Если рассматривать этот вопрос с юридической точки зрения, то необходимо в первую очередь учитывать следующее:

существующие режимы воздушного права и космического права были разработаны в то время, когда еще не было авиакосмической техники для перемещения по маршруту Земля-Земля. Таким образом, до сих пор нет единого или комплексного режима воздушно-космического права, при этом оказывается, что между режимами воздушного права и космического права существует много как совпадений, так и неувязок. Вначале необходимо установить, какой режим применяется (воздушного права, космического права или, в некоторых случаях, того и другого права), и затем выделить определяющие правила. Международно-правовой режим воздушных перевозок в вопросах, касающихся ответственности, безопасности, навигации и управления воздушным движением, подробно проработан и закреплен в различных конвенциях, договорах и нормах «мягкого права». Юридические права и обязанности, относящиеся к космическим объектам и запускающим государствам, определены в пяти многосторонних документах по космическому праву. Тем не менее неясно, распространяются ли общепризнанные принципы воздушного права на космические аппараты, и если распространяются, действуют ли они в отношении этих аппаратов в космосе. Кроме того, неясно, до какого установленного законом

³ United States of America, Office of the Law Revision Counsel, *United States Code*, Title 51, subtitle V, chap. 509, sect. 50906 (2010).

⁴ United States of America, *Code of Federal Regulations*, Title 14, chap. III (§ 401.5).

⁵ Caleb A. Scharf, “Basic rocket science: sub-orbital versus orbital”, 25 November 2015. Размещено по адресу <https://blogs.scientificamerican.com/life-unbounded/basic-rocket-science-sub-orbital-versus-orbital>.

предела действует режим воздушного пространства, с которого начинается действие режима космического пространства, и наоборот⁶.

В настоящее время ни на государственном, ни на международном уровне индустрия коммерческого космического туризма не выработала четко сформулированного или общепризнанного определения суборбитальных летательных аппаратов. В качестве альтернативы к вопросу разработки определения подходят через техническое описание операций таких летательных аппаратов. Такое определение функций основано на том, что при суборбитальных полетах из-за ограниченной скорости аппараты не способны выйти на орбиту, поскольку их максимально достижимая скорость ниже первой космической скорости⁷. Поэтому любое разъяснение отсутствия определения должно включать два фактора: неопределенный статус таких летательных аппаратов (воздушные суда или космические аппараты) и отсутствие демаркации и делимитации космического пространства.

Между тем связанные с этой темой вопросы представляют не только академический интерес. С учетом технического прогресса, позволяющего государствам совершенствовать технологии суборбитальных полетов в целях туризма, перевозки грузов и решения научных задач⁸, решение этих вопросов становится жизненно необходимым. В июне 2016 года НАСА выбрала компанию с ограниченной ответственностью Blue Origin в Ван-Хорне (штат Техас, Соединенные Штаты) для интегрирования и запуска исследовательской аппаратуры на высоту, близкую к границе с космосом, на суборбитальном космическом корабле New Shepard в поддержку осуществляемой НАСА программы Flight Opportunities, а компания Virgin Galactic недавно приступила к испытаниям своего второго космического самолета SpaceShipTwo на режиме планирования.

Такие события выявили острую необходимость в согласовании конкретного определения суборбитального полета и в придании конкретного правового статуса суборбитальным летательным аппаратам.

Неопределенность в вопросе делимитации воздушного пространства и космического пространства во многом влияет на нормы права, применимые к суборбитальным аппаратам. Следствием несовпадения правовых режимов воздушного пространства и космического пространства является следующее ключевое различие: воздушное пространство является областью, к которой может быть применимо право на суверенитет, а в космическом пространстве никакие подобные притязания невозможны.

Согласно статье I Конвенции о международной гражданской авиации (далее «Чикагская конвенция») «каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией», а согласно статье II Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (далее «Договор по космосу»), космическое пространство не подлежит национальному присвоению путем провозглашения на него суверенитета. Кроме того, в космическом праве на основании Договора по космосу и Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, ответственность возлагается на запускающее

⁶ Ram S. Jakhu, Tommaso Sgobba and Paul Stephen Dempsey eds., *The Need for an Integrated Regulatory Regime for Aviation and Space: ICAO for Space?* (Vienna, Springer-Verlag, 2011), p. 49.

⁷ Abeyratne, *Space Security Law*.

⁸ См. [A/AC.105/C.2/2010/CRP.9](#), p. 1.

государство; в воздушном праве согласно Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция), и Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция) ответственность возлагается на перевозчика или оператора воздушного судна⁹.

Такое различие в концепции режимов воздушного пространства и космического пространства не позволяет прийти к комплексному решению, если только международное сообщество не достигнет консенсуса по вопросу делимитации. Именно этим обусловлена необходимость установления связи между суборбитальными полетами и делимитацией космического пространства.

Вопрос (ii). 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?

Согласование определения того, чем являются и что составляет суборбитальные полеты, обеспечит юридическую определенность для различных участников авиакосмической деятельности, двумя основными группами которых являются государственные (правительственные) и частные участники космической деятельности. Наличие такого определения прежде всего повлияет на выбор применяемого режима регистрации (в зависимости от того, как определяются суборбитальные полеты) и на уровень ответственности, возлагаемой в каждом отдельном случае. С учетом характера суборбитальных космических систем могут быть предложены три возможные определения: они могут быть определены как воздушные суда, космические аппараты или гибридные летательные аппараты¹⁰. Определение таких летательных аппаратов будет иметь значение не только для них самих, но и для вопроса о делимитации воздушного пространства и космического пространства. Традиционные теории по обоим вопросам наряду с некоторыми недавними предложениями обсуждаются в ответе на следующий вопрос.

Во-первых, выработка определения суборбитальных полетов поможет также определению их правовых режимов¹¹. Прежде чем авиационная и космическая деятельность, включая суборбитальные полеты, может осуществляться на законных основаниях, требуется получение разрешения, регистрации и лицензии у государства¹². Эти три элемента применимы к деятельности, связанной с суборбитальными полетами. Следовательно, прояснение характера таких летательных аппаратов будет способствовать также прояснению того, какой режим использовать для выдачи разрешения, регистрации и лицензирования.

Следует добавить, что вопрос об ответственности государств в каждом случае будет решаться по-разному. Если суборбитальные полеты считаются полетами воздушных судов, а пункты отправления и прибытия находятся на той же территории, над которой проходит и сам полет, тогда применяется внутригосударственное право. Однако если они квалифицируются как полеты воз-

⁹ См. Paul Stephen Dempsey, "Liability for Damage Caused by Space Objects in International and National Law", *Annals of Air and Space Law*, vol. XXXVII (2012).

¹⁰ Stephan Hobe, Gérardine 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.

¹¹ 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 Series (Leiden, the Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 2011), p. 264.

¹² См., например, статью VI Договора по космосу.

душных судов, но с присутствием международного элемента, тогда применяются положения международного публичного и частного воздушного права.

Если же суборбитальные полеты рассматриваются как космические, тогда международно-правовая ответственность государств из-за особенностей космического права будет определяться совсем по-иному. Будет применяться статья VI Договора по космосу, при этом государства будут нести прямую ответственность за действия даже частных участников космической деятельности, несмотря на то, что они действуют не в качестве «органов» государства¹³.

С другой стороны, если допустить, что суборбитальные полеты представляют собой совершенно особый вид международных полетов, не подпадающий под действие режимов воздушного или космического права, тогда преимущественную силу будут иметь нормы международного обычного права, касающиеся ответственности государств. Соответственно, государства будут нести международную ответственность за действия частных структур только в том случае, если эти структуры действуют под руководством государства (т.е. в качестве государственных «органов»)¹⁴, на основании международного обычного права, что предполагает «установление» связи между государством и частными субъектами до фактического определения ответственности государства.

Вышеизложенное имеет весьма важное значение для частных субъектов, которые хотят участвовать в космической деятельности, связанной с суборбитальными летательными аппаратами. В зависимости от применимого режима деятельность, связанная с осуществлением суборбитальных полетов, будет привлекательна для частных субъектов в большей (или меньшей) степени. Так, применение режима космического права может способствовать созданию более широких инвестиционных стимулов, поскольку для определения ответственности государств не требуется решать вопросы присвоения, тогда как при применении международного общего права частные субъекты не будут пользоваться таким дополнительным слоем защиты.

Итак, при определении «суборбитальных полетов» следует задать вопрос о том, какова конечная цель. Чего рассчитывает добиться и желает продвигать международное сообщество с помощью таких полетов?

Впрочем, даже если разработка априори определения «суборбитальных летательных аппаратов» даст ответ на вышеперечисленные вопросы, главным вопросом, который все еще будет требовать ответа, остается вопрос определения и делимитации космического пространства как такового. Если же предварительно будет достигнуто согласие по делимитации, тогда определение суборбитальных летательных аппаратов сведется к вопросу установления подхода, который следует выбрать на основе делимитации.

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

Для выработки определения суборбитальных полетов предлагается ряд возможных подходов, некоторые из которых предусматривают одновременно рассмотрение вопроса об определении и делимитации космического пространства и воздушного пространства. Основными являются пространственный и функциональный подходы среди других предлагаемых подходов (большинство из которых – подкатегории двух главных).

¹³ См. статью VI Договора по космосу.

¹⁴ *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, шестьдесят шестая сессия, Дополнение № 10 (A/66/10), глава V, раздел E.1, статья 6, пункты 1 и 2.*

Один путь для определения примененного правового режима – ответить на вопрос о том, аппарат какого типа рассматривается: является он воздушным судном, космическим аппаратом или авиакосмическим аппаратом? В этом состоит функциональный подход к проблеме. Другой путь – ответить на вопрос, где находится конкретный объект: в воздушном пространстве, космическом пространстве или пролетает через оба пространства. В этом состоит пространственный подход к проблеме¹⁵.

Пространственная теория предлагает произвольно определить границу между воздушным и космическим пространством¹⁶, опираясь не только на данные научных исследований, поскольку даже они не дают четкого суждения о делимитации¹⁷. В этой связи предлагаются различные высоты, прежде всего 100 км над поверхностью Земли (условная линия Кармана)¹⁸. Атмосфера на этой высоте является столь разреженной, что крылья воздушных судов не могут обеспечить достаточной подъемной силы для полета, а космические аппараты не могут находиться на орбите из-за чрезмерного сопротивления атмосферы¹⁹. В приложении 7 к 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». Это определение было разработано при авторстве Международной организации гражданской авиации (далее «ИКАО») с целью исключить аппараты на воздушной подушке, передвигающиеся над водой. Получать такую поддержку на высоте более 100 км невозможно только за счет «взаимодействия с воздухом» вследствие разреженности атмосферы²⁰. А вот реактивной струе ракетного двигателя не требуется отталкиваться от поверхности Земли для сообщения движения; ракетные двигатели хорошо проявляют себя в безвоздушном пространстве. Помимо предлагаемой демаркации на высоте 100 км предлагается множество других высот, преимущественно в диапазоне от 40 до 160 км²¹.

Согласно пространственной теории все аппараты, функционирующие ниже гипотетической границы между воздушным пространством и космическим пространством, будут относиться к категории воздушных судов, а все аппараты, функционирующие выше, будут относиться к категории космических аппаратов. Однако как относиться к суборбитальным летательным аппаратам, которые функционируют в основном в воздушном пространстве и пребывают в космическом пространстве менее 10 минут перед возвращением в атмосферу Земли? На этот вопрос отвечает вторая основная теория, а именно функциональный подход.

Функциональный подход исходит из функций летательных аппаратов. Чтобы ответить на вопрос «Что это – космический аппарат или воздушное судно?», в рамках этой теории сначала дается ответ на вопрос «Функции летательного аппарата похожи на функции воздушного судна или космического аппарата?». Согласно функциональному подходу ответ на второй вопрос может быть разноплановым и основанным на цели миссии летательного аппарата, его конструкции и порядке лицензирования, а также уровне взаимодействия с дру-

¹⁵ Jakhu, Sgobba and Dempsey, eds., *The Need for an Integrated Regulatory Regime*, p. 50.

¹⁶ Gbenda Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace and Outer Space: Legal Criteria for Spatial Demarcation* (New York: Routledge, 2012), p. 309.

¹⁷ Gbenda Oduntan, *Sovereignty and Jurisdiction in Airspace*.

¹⁸ Ibid., p. 306.

¹⁹ A/AC.105/942, стр. 35.

²⁰ John Cobb Cooper, *Explorations in Aerospace Law, Selected Essays — 1946-1966*, Ivan A. Vlasic, ed. (Montreal, Canada, McGill University Press, 1968), p. 289.

²¹ A/AC.105/1039/Add.2.

гими воздушными судами или космическими аппаратами²². Если говорить конкретнее, то, по мнению сторонников функционального подхода, суборбитальный летательный аппарат следует квалифицировать как воздушное судно, когда цель его полета относится к авиационной деятельности; соответственно, он является космическим аппаратом, когда служит целям, связанным с космонавтикой. Другими словами, при таком подходе не придается критически важное значение местонахождению летательного аппарата, а скорее уделяется внимание решаемой им задаче. Некоторые виды деятельности, например суборбитальный космический туризм, можно легко отнести к категории космической деятельности, однако в отношении всех других видов суборбитальных полетов, например полетов стратостатов, провести различие не столь просто.

Для отнесения суборбитальных летательных аппаратов к какой-либо категории сторонники функционального подхода принимают также во внимание конструкцию и лицензирование летательного аппарата, другими словами – его физическую морфологию²³. Согласно этому подходу, правовой характер каждого летательного аппарата определяется его конструкцией. Очевидно, что при таком подходе правовой характер летательного аппарата никак не связывается с его местоположением. Процедуры лицензирования летательного аппарата также предлагается использовать в качестве критерия при определении того, является ли он воздушным судном или космическим аппаратом. Это предложение ведет к абсурдным результатам, поскольку выбор категории лицензирования аппарата (а также категории регистрации) будет логичным продолжением его квалификации в качестве воздушного судна или космического аппарата.

Последний аспект функционального подхода (критерий взаимодействия с другими воздушными судами или космическими аппаратами) присущ также и пространственному подходу, а именно принимается во внимание критерий степени риска столкновений между воздушными судами или космическими аппаратами в зависимости от места осуществления летательным аппаратом своей деятельности.

В рамках еще одной теории, которая тесно связана с пространственным подходом, в качестве критерия используется аэродинамическая подъемная сила и предлагается осуществить демаркацию между воздушным пространством и космическим пространством на высоте 83 км над поверхностью Земли (или, если брать шире, в интервале от 80 до 90 км)²⁴. Это предложение основано на том, что выше этой высоты воздушные суда не могут выполнять свои функции, поскольку плотность атмосферы не является достаточной для поддержания летательных аппаратов, не достигших первой космической скорости (на этой отметке подъемная сила почти исчезает)²⁵. У теории на основе критерия аэродинамической подъемной силы есть общие характеристики с пространственной и функциональной теориями. При всей важности отметки для делимитации в ней все-таки используется также функциональный критерий (а именно физическая

²² Международная ассоциация по повышению космической безопасности, «Определение и делимитация космического пространства и безопасность аэрокосмических операций», доклад на пятьдесят пятой сессии Юридического подкомитета 6 апреля 2016 года.

²³ 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”, письмо от 26 сентября 2013 года. Размещено по адресу www.worldviewexperience.com/FAA-Announcement.pdf.

²⁴ Так, Всемирная метеорологическая организация расплывчато предложила для делимитации следующее определение космоса: «неограниченная часть Вселенной, начинающаяся с верхней атмосферы и простирающаяся ввысь за ее пределы», см. [A/AC.105/1112](#), стр. 3.

²⁵ Cooper, *Explorations in Aerospace Law*, Vlasic, ed.

возможность осуществления функций воздушного судна) для обоснования делимитации и квалификации воздушных судов.

Может быть предложена еще одна теория, основанная на определении суборбитального полета, закрепленном в Стандарте 321-16 (см. ответ на вопрос (i)). Если следовать этой теории, то не будет существовать никакой однозначной связи между высотой, достигаемой в суборбитальном полете, и границей между воздушным и космическим пространством. В так называемом «ближнем космосе» в диапазоне высот от 18 км (верхняя граница регулируемого воздушного пространства) до 160 км (нижняя граница практически устойчивых орбитальных полетов) имеется столкновение интересов в области национальной безопасности и потребностей, связанных с осуществлением запусков. До тех пор пока такие интересы и потребности не будут четко определены, вопрос о делимитации не получит ясного ответа. Урегулированию этого вопроса, вероятно, могло бы способствовать установление для этого района особого режима, признающего некоторые права находящихся под ним стран²⁶.

Итак, в отношении того, что является суборбитальным летательным аппаратом, до сих пор не существует ни универсальной теории, ни универсального определения. Как следствие, по-прежнему остро стоит вопрос о делимитации. До настоящего времени все сводилось к обсуждению того, где должна быть такая линия разграничения (воздушного пространства и космического пространства), однако вместо демаркационной линии для выработки определения суборбитального летательного аппарата, как не являющегося ни воздушным судном, ни космическим аппаратом, потребуется определение переходной зоны с особым (смешанным) правовым режимом.

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

Ответ на этот вопрос возможен лишь после принятия решения о правовом режиме суборбитальных летательных аппаратов. Юридически действительными могут быть три возможных ответа: международное и внутригосударственное воздушное право, международное и внутригосударственное космическое право или, возможно, сочетание обоих.

Что касается международного характера таких полетов (если и когда их запуск производится с территории, отличной от территории их посадки), то согласно пункту 1 статьи 38 Статута Международного суда будут применимы источники международного права, а именно договорное право, обычаи и общие принципы международного права.

Следовательно, если согласиться с тем, что суборбитальные космические летательные аппараты относятся к категории воздушных судов, тогда будет применяться международное публичное и частное право (Чикагская конвенция, все двусторонние договоры в рамках международного публичного права, Монреальская конвенция, Варшавская конвенция и внутреннее законодательство). Внутреннее законодательство будет преимущественно применяться к национальным или внутренним полетам, т.е. во всех случаях, когда запуск и посадка осуществляются в пределах территории одной страны.

Если суборбитальный полет квалифицировать как космический полет, тогда будут применяться принятые Организацией Объединенных Наций следующие

²⁶ Томмасо Сгобба, «Международное управление космической деятельностью», доклад на пятьдесят третьей сессии Научно-технического подкомитета 16 февраля 2016 года.

щие документы международного космического права: Договор по космосу 1967 года, Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, и Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах. Кроме того, при неурегулированности некоторых вопросов нормами космического права будут применяться нормы международного общего права. Это является возможным в силу статьи III Договора по космосу, которая считает международное общее право применимым к космической деятельности с учетом пробелов в космическом праве на основании принципа *lex specialis derogat lex generali* (специальный закон отменяет общий закон):

«Государства – участники Договора осуществляют деятельность по исследованию и использованию космического пространства, в том числе Луны и других небесных тел, в соответствии с международным правом [...]».

Как и при отнесении суборбитальных аппаратов к категории воздушных судов, внутреннее законодательство будет применимо к таким высотным суборбитальным полетам, в которых запуск и посадка производятся на одной и той же территории.

Последний возможный сценарий связан с признанием того, что у суборбитальных летательных аппаратов общие характеристики как с воздушными судами, так и космическими аппаратами. В этом случае будут последовательно применяться оба режима, причем при таком решении будут возникать неясности юридического характера, в частности в вопросах регистрации и ответственности. Двойственный характер летательных аппаратов будет требовать их регистрации в рамках обоих режимов, что приведет к феномену двойной регистрации, которая недопустима согласно режимам как воздушного права, так и космического права²⁷.

В этой связи следует отметить, что:

в тех случаях, когда применяются оба режима, неизбежно будет иметь место определенная несогласованность. По мере роста числа коммерческих аэрокосмических запусков будет повышаться интенсивность использования воздушного пространства, которое насыщено также воздушными судами, что обуславливает необходимость разработки определенных правил, касающихся предосторожности, безопасности, навигации и контроля движения. Отсутствие эффективных «правил дорожного движения» может привести к столкновениям и засорению космической среды, что является опаснейшей угрозой для развития космонавтики²⁸.

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

Юридическое определение суборбитальных полетов положительно повлияет на прогрессивное развитие космического права следующим образом:

²⁷ Ruwantissa Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation: A Commentary* (New York, Springer, 2013), pp. vii and 253.

²⁸ Joseph N. Pelton and Ram S. Jakhu, eds., *Space Safety Regulations and Standards* (Oxford, Butterworth-Heinemann, 2010), p. xxii.

a) во-первых, юридическое определение суборбитальных полетов напомнит о необходимости разобраться с вопросом делимитации воздушного пространства и космического пространства и станет для международного сообщества и, вероятно, научного сообщества стимулом к тому, чтобы ускорить достижение консенсуса по этому вопросу. Однако при этом, если юридическое определение суборбитальных полетов будет дано на основе пространственного подхода, то подготовка определения летательных аппаратов неизбежно потребует обсуждения вопроса о делимитации;

b) такое обсуждение будет также весьма полезно в связи с расширением масштабов коммерческой космической деятельности и растущим интересом космического частного сектора к участию в проектах с использованием суборбитальных летательных аппаратов. Бесспорно, что это положительно скажется не только на участии частных структур, но и на правительственной поддержке частного сектора, поскольку наличие определения суборбитальных полетов будет способствовать обеспечению правовой определенности и прояснению имеющих место рисков;

c) космические державы будут осведомлены о режиме ответственности или режимах, регулирующих суборбитальные полеты, и для более продуманной выдачи разрешений и лицензий на осуществление соответствующих проектов создадут внутригосударственные процедуры, облегчающие космическую деятельность, связанную с суборбитальными полетами²⁹;

d) в том случае, если суборбитальные полеты по размеченному маршруту будут квалифицированы как полеты воздушных судов, ИКАО распространит свою сферу ответственности на деятельность, выходящую за пределы воздушного пространства в космическое пространство. Если предположить, что компетентным органам, регулирующим такие полеты, будет ИКАО, то космическому праву пойдут на пользу знания и опыт, приобретенные ИКАО за десятилетия регулирования полетов. Будут усовершенствованы также нормы, обеспечивающие защиту окружающей среды, поскольку в них будут включены соответствующие положения, касающиеся таких полетов;

e) если же суборбитальные полеты будут квалифицированы как полеты космических аппаратов, то, учитывая международный характер этих полетов (если место запуска и место посадки находятся в разных государствах), потребуется разработать международно-правовой документ обязательного исполнения, регулирующий влияние таких полетов на окружающую среду. Такой документ станет первым шагом к установлению императивных норм по охране окружающей среды, учитывающих специфику космической деятельности;

f) международный характер полетов будет также способствовать укреплению международного сотрудничества и прогрессу (одна из главных целей космического права и международного права в целом), если учесть возможные выгоды таких полетов для человечества (космический туризм, скоростные международные пассажирские перевозки и скоростная международная перевозка грузов);

g) последним по порядку, но не по значению является то, что юридическая определенность станет фактором, мотивирующим дальнейшее развитие технологий в космической отрасли, поскольку будет означать правовую поддержку возможностей, которые эти технологии могут предложить человечеству.

²⁹ See Paul Stephen Dempsey, "National laws governing commercial space activities: legislation, regulation and enforcement", *Northwestern Journal International Law and Business*, vol. 36, No. 1 (2016).

Необходимость в унифицированном правовом режиме. В целом можно сказать, что необходимость в установлении правового режима, предусматривающего единые правила, является естественным следствием существующих фактов. Приводимый ниже анализ дает представление о такой необходимости.

На будущие транспортные системы будет оказывать большое влияние тот правовой режим, при котором будет осуществляться их разработка. Коммерческому освоению космоса весьма способствовали бы ясность, стабильность и предсказуемость правового регулирования. Отсутствие единообразия права, а также коллизия и параллелизм законов будут уменьшать заинтересованность рынка в инвестировании в космические перевозки и снижать способность индустрии страхования анализировать риск и определять цену риска. [...]

Вероятно, самым простым и разумным начальным шагом было бы внесение ИКАО в свои приложения поправок, предусматривающих включение аэрокосмических летательных аппаратов в определение воздушных судов, чтобы применительно к полету этих аппаратов в воздушном пространстве, используемом гражданскими воздушными судами, действовали одни и те же правила по вопросам безопасности и навигации. Для этого ИКАО могла бы скорректировать определение воздушных судов, включив в него аэрокосмические летательные аппараты. ИКАО разработала определение воздушного судна и затем внесла в него исправления, уточнив, что действие Чикагской конвенции не распространяется на аппараты на воздушной подушке; ИКАО могла бы вновь внести исправления в свои приложения с целью разъяснения того, что суборбитальные летательные аппараты подпадают под определение «воздушного судна». В качестве модели можно было бы использовать, в частности, следующее определение, которое было принято Конгрессом США в Законе об авиационной коммерческой деятельности 1926 года: «любой аппарат, ныне известный или в дальнейшем изобретенный, используемый или предназначенный для навигации или полета в воздухе.» [...]

Как вариант, ИКАО могла бы принять новое приложение 19, посвященное космическим стандартам. Для этого уже существует прецедент. Согласно статье 37 Чикагской конвенции ИКАО вправе вводить в действие стандарты и рекомендуемую практику (САРП), изложенные в приложениях к Конвенции. В Конвенции перечислены 11 конкретных областей, которыми ИКАО поручено заниматься и которые в основном касаются безопасности и навигации. Вместе с тем ИКАО со времени своего создания в связи с совершенствованием и эволюцией воздушного транспорта занималась и другими областями, прямо не указанными в статье 37, в том числе, например, принятием совершенно новых приложений по вопросам окружающей среды и безопасности. Статья 37, достаточно широкие формулировки которой допускают такое осуществление юрисдикции, предусматривает, что ИКАО может принимать САРП в отношении «таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными. Необходимо, чтобы какой-то международный регулирующий орган разрабатывал единые стандарты для национальной сертификации систем космических запусков и летательных аппаратов и их навигации в воздушном пространстве.

ИКАО могла бы также определить границы воздушного пространства, внося поправки в приложение, хотя некоторые могут заявить, что для такого изменения потребуется новый протокол о поправках к самой Чикаг-

ской конвенции или, возможно, совершенно новая международная конвенция. Это предложение отнюдь не является новым. Еще в 1956 году профессор Джон Кобб Купер настаивал на том, что определение воздушного пространства должно быть разработано Организацией Объединенных Наций и что соответствующие нормативно-правовые акты должны быть приняты ИКАО. Согласно внутреннему законодательству Австралии граница между воздушным пространством и космическим пространством проходит на высоте 100 км. Демаркация на этой высоте представляется разумной. [...]

Д-р Нанадасири Джасентулиана призывает КОПУОС принять «космические стандарты» по аналогии с САРП ИКАО и разработать конвенцию для создания международно-правовой основы для космических летательных аппаратов. Однако уже три десятилетия КОПУОС не в состоянии принять какой-либо многосторонний юридический документ, который Соединенные Штаты могли бы ратифицировать. Если КОПУОС способен выйти из этого тупика, тем лучше. Если не способен, то ИКАО как учреждение Организации Объединенных Наций по вопросам воздушного транспорта должна дать разъяснения относительно того, что является воздушным судном и что является воздушным пространством, и затем приступить к разработке обеспечивающих согласованность норм, подобных САРП, которым должны будут следовать государства-члены. Согласно Чикагской конвенции государства-члены обязуются «сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия» по таким вопросам и «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил» и САРП. [...]

Пришло время для принятия международным сообществом в рамках международного договорного права законов по космосу с целью облегчить развитие и, более того, способствовать развитию коммерческой деятельности в космосе. Космическим перевозкам способствовало бы также согласование норм космического права с применимыми в рамках воздушного права нормами, касающимися безопасности, навигации и ответственности. К обеспечению общественной безопасности предъявляются не меньшие требования³⁰.

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

1. Какое влияние определение и квалификация суборбитальных полетов окажут на продвижение и разработку политики/механизмов обеспечения осведомленности об обстановке в космосе и каковы будут юридические последствия?
2. Какое значение определение суборбитальных полетов будет иметь для политики обеспечения безопасности в космосе, в частности в том, что касается сотрудничества на международном уровне?
3. Должен ли в отношении суборбитальных полетов для решения научных задач, учитывая их научный характер и тесную связь с целями космического права, применяться иной правовой режим, чем в отношении суборбитальных полетов для пассажирских перевозок?

³⁰ Jakhu, Sgobba and Dempsey, eds., *The Need for an Integrated Regulatory Regime*, pp.61-64.

4. Окажет ли влияние определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок на положения, касающиеся управления движением в космосе?
 5. Следует ли в обсуждение вопроса о делимитации воздушного пространства и космического пространства добавить вопрос о расширении суверенитета за границу воздушного пространства в космическое пространство?
 6. Какое влияние юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет на развитие международного экологического права и какова роль ИКАО в этих обсуждениях?
 7. Приведет ли квалификация суборбитальных полетов для пассажирских перевозок как космических полетов к необходимости обсуждения вопроса о защите прав человека в космосе?
-