Организация Объединенных Наций A/AC.105/1039/Add.9

Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 February 2017
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

Стр.

II. Ответы, полученные от государств-членов 2

Австрия. 2

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете 4

Ассоциация международного права 4

V.17-00652 (R) 220217 220217

Просьба отправить на вторичную переработку

II. Ответы, полученные от государств-членов

Австрия

[Подлинный текст на английском языке]
[31 января 2017 года]

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

Суборбитальные полеты обычно определяются как полеты на весьма большую высоту, не связанные с выведением аппарата на орбиту[1].

До сих пор не решенный вопрос в связи с гибридным характером суборбитальных полетов заключается в том, применяется ли для их регулирования воздушное или космическое право. Принятие определения и делимитация космического пространства, похоже, не решают этот вопрос, поскольку полеты будут по-прежнему частично проходить в воздушном пространстве и частично в космическом.

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?

Определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может стать первым шагом на пути к обсуждению характера правового режима, применимого к ним на международном уровне. Государства получили бы определенную пользу от этого при разработке норм для осуществления контроля и надзора за этой деятельностью на национальном уровне.

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

До сих пор не было согласовано никакого международного определения суборбитальных полетов. Ввиду продолжающегося технического прогресса прийти к приемлемому для всех и имеющему обязательную юридическую силу определению на международном уровне, похоже, сложно. В этих условиях практическим решением может стать разработка не имеющего обязательной силы описания, преимущество которого будет заключаться и в том, что его можно будет адаптировать к будущим технологическим инновациям.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) описывает суборбитальный полет как «полет на весьма большую высоту, не связанный с выведением аппарата на орбиту» (см. выше). На основе этого описания и до тех пор, пока не будет найдено согласованное на международном уровне определение или описание, общеприемлемой формулировкой может быть «полет на очень большую высоту без совершения одного или нескольких витков вокруг Земли».

Ввиду того что такие полеты могут совершаться на очень больших высотах, например 1 000 км, термин "суборбитальные" не всегда представляется уместным. Он создает впечатление, что такие полеты совершаются ниже околоземной орбиты (на низкой орбите). Вероятно, обсуждение можно было бы начать с разработки нового термина, который не создавал бы такого впечатления.

[1] Пункт 1.2 рабочего документа Международной организации гражданской авиации (ИКАО), содержащегося в документе A/AC.105/C.2/2010/CRP.9.

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

Учитывая гибридный характер суборбитальных полетов, можно было бы применять международное космическое право (в частности, Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 года, Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 года, Конвенцию о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 года и Конвенцию о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1974 года), международное воздушное право (в том числе Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 года, Конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 года, Конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года и Конвенцию об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 года), а также международное обычное право и национальное законодательство.

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

Общее представление о том, как решать правовые проблемы, связанные с суборбитальными полетами, можно было бы получить благодаря общепринятому определению или описанию этой деятельности, а также разъяснению применимых правовых норм на международном уровне. Это могло бы стать руководством при разработке национального космического законодательства, касающегося суборбитальных полетов. Кроме того, это способствовало бы развитию комплексной системы управления космическим движением и благоприятствовало бы коммерциализации этого сектора.

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

a) Какие правовые нормы следует применять к суборбитальным полетам?

b) Каковы будут последствия в плане безопасности, регистрации, страхования и ответственности в случае применения воздушного права или космического права?

c) Как можно сформулировать определение суборбитальных полетов, для того чтобы оно было достаточно гибким и учитывало новые технологические разработки?

d) Как будет происходить сертификация деятельности, связанной с пассажирскими перевозками (космическим туризмом)?

e) Какая организация могла бы заниматься вопросами управления космическим движением? В настоящее время нет никакого публичного гражданского органа, отвечающего за международное космическое движение (аналогичного ИКАО в сфере воздушного сообщения).

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Ассоциация международного права[2]

[Подлинный текст на английском языке]
[3 февраля 2017 года]

Документ зала заседаний по этому вопросу был представлен Председателем Комитета по космическому праву Ассоциации международного права (АМП) Юридическому подкомитету на его пятьдесят пятой сессии в 2016 году[3]. В этом документе говорилось о работе над вопросами суборбитальных полетов в Комитете по космическому праву в 2014-2015 годах. В настоящем документе, вышедшем после проведения семьдесят седьмой конференции АМП в Йоханнесбурге, Южная Африка, в августе 2016 года[4], говорится о новых достижениях в этой области, которые после их глубокого анализа получили отражение в ходе рабочей сессии Конференции.

Проведенная в Йоханнесбурге дискуссия позволила добавить новую информацию к докладу, представленному на семьдесят шестой конференции АМП (которая прошла в Вашингтоне, округ Колумбия, в 2014 году). Она дала возможность продвинуться вперед в обсуждении определения и описания суборбитальных полетов, нынешних концепций суборбитальных ракет-носителей многоразового использования, осуществляемых проектов, применимого права, режима ответственности и перспектив развития рынков для сектора суборбитальных полетов.

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

В этой связи было отмечено, что несмотря на усилия, предпринимаемые в различных кругах, до сих пор нет ни международных соглашений о суборбитальных полетах, ни имеющей обязательную юридическую силу демаркации воздушного и космического пространства. ИКАО, Международный союз электросвязи и Управление по вопросам космического пространства Секретариата, среди прочих, выступали с инициативами, в которых иногда находило отражение понимание взаимосвязи между использованием воздушного и космического пространства.

Отмечалось также, что еще только предстоит установить наличие связи между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок, с одной стороны, и определением и делимитацией космического пространства или имеющим обязательную юридическую силу определением суборбитальных полетов – с другой. Кроме того, предложенное ИКАО определение – полет на весьма большую высоту, не связанный с выведением аппарата на орбиту, – не было принято в каком-либо имеющем обязательную юридическую силу документе, будь то национальном или международном. Основные характеристики таких полетов сводятся к тому, что это полеты по параболической траектории и что во время таких полетов не совершается полного витка по орбите. Они предусматривают вертикальный взлет, вертикальную посадку и горизонтальный взлет, горизонтальную посадку. Среди наиболее значимых текущих проектов можно назвать «Virgin Galactic», XCOR, «Blue

[2] Дополнительные ответы и обновленная информация, полученные от Председателя Комитета по космическому праву Ассоциации международного права (АМП).

[3] A/AC.105/C.2/2016/CRP.10.

[4] Доклад о работе совещания Комитета по космическому праву, состоявшегося в Йоханнесбурге, Южная Африка, 7-11 августа 2016 года, размещен на сайте www-ila-hq.org: разделы «комитеты» и «космическое право». В ближайшее время он будет доступен в книжном формате (будет опубликован Ассоциацией международного права, Лондон).

Origin», «Masten Space Systems» и «UP Aerospace». Наиболее успешными из таких полетов были «Virgin Galactic» и XCOR (с использованием вертикального взлета и вертикальной посадки). Не было достигнуто согласия и по вопросам терминологии. На деле некоторые из членов Комитета по космическому праву АМП для точности предлагали переименовать «суборбитальные полеты» в «неорбитальные полеты».

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?

Нынешняя точка зрения АМП, которая была изложена на вышеупомянутой конференции в Йоханнесбурге, заключается в том, что увязывание юридических аспектов суборбитальных полетов с вопросами делимитации будет равносильно хождению по замкнутому кругу и будет препятствовать достижению прогресса в этой области. В настоящее время внимание, скорее, следует уделить соответствующей доктрине и дальнейшему анализу практики государств наряду с развитием данной отрасли. Вопросы делимитации не должны становиться препятствием на пути разработки национальных и международных правовых норм по суборбитальным полетам. Кроме того, здесь не наблюдается и проявления политической воли. Похоже, большие надежды возлагаются на то, что вопросы делимитации с течением времени будут постепенно решаться в рамках международного обычного права, как это имело место в морском праве в отношении протяженности территориальных вод.

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

Что касается определений или возможного научного описания суборбитальных полетов, то для большинства последнее представляется предпочтительным, по крайней мере на этих ранних стадиях. Причина заключается в том, что определения, как правило, устанавливают пределы и ограничения, в то время как описание обычно не является исчерпывающим. Сегодня оптимальным вариантом представляется разработка руководящих принципов для типового закона, поскольку практика государств, как ожидается, будет расширяться. Руководствуясь этим, АМП сейчас приступила к подготовке международного документа такого типа; первый проект будет представлен на ее следующей двухгодичной конференции, которая пройдет в Сиднее, Австралия, в августе 2018 года. Мы будем, естественно, и дальше информировать Юридический подкомитет о ходе реализации этой инициативы.

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

На национальном уровне уже приняты некоторые правовые нормы. Австралия установила границу между воздушным и космическим пространством на высоте 100 км, а у Соединенных Штатов Америки имеются конкретные нормативно-правовые акты, предусматривающие выдачу разрешений через Федеральное управление авиации. Бельгия исключила суборбитальные полеты из сферы действия космического права, в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии в рамках Управления гражданской авиации создана целевая группа, а в Германии все летательные аппараты в воздушном пространстве являются воздушными судами.

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

Что касается практики государств, то ответы на вопросник, распространенный Докладчиком Комитета по космическому праву АМП в целях дальнейшего прояснения данной проблемы, были получены от Австралии, Индии,

Франции и Японии. Франция и Япония участвовали в осуществлении суборбитальных проектов. У Австралии, Франции и Японии есть законодательство по этому вопросу. Австралия не видит срочной необходимости в разработке специального законодательства. По мнению Франции, в первую очередь должно применяться воздушное право, а особую правовую базу можно было бы создать позднее. Индия находилась в процессе разработки своего национального космического законодательства, которое, похоже, не будет распространяться на суборбитальные полеты. Япония вводила в действие закон о национальной космической деятельности, и она не будет включать суборбитальные полеты в будущее законодательство, поскольку не видит необходимости в их регулировании на нынешнем этапе.

Практика государств показала, что пока в соответствующем законодательстве большинства стран, в которых не предусмотрено специальное регулирование суборбитальных полетов, на них распространяется действие режима воздушного права. В национальном законодательстве такие полеты затрагиваются редко. В 2008 году Европейское космическое агентство заявило, что пилотируемые суборбитальные полеты следует считать высотной аэронавтикой, и Европейское агентство авиационной безопасности распространило на гражданские суборбитальные операции компетенцию и систему сертификации Агентства.

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

Нормы воздушного и космического права, касающиеся ответственности, непосредственно к суборбитальным полетам не применяются. Нормы, вероятно, будут развиваться в свете национальных инициатив, и ввиду масштабов инвестиций и высоких рисков, связанных с развитием аэрокосмической деятельности, потребуются детально проработанные решения. В выдвигаемых предложениях необходимо будет затронуть вопросы создания (особого) договорного режима ответственности (ограниченная ответственность при наличии вины) для суборбитальных полетов, и здесь можно было бы воспользоваться опытом, уже накопленным ранее в авиации.

Докладчик Комитета АМП пришел к выводу, что новый сектор космических полетов, вероятно, будет развиваться, поскольку ожидается рост спроса на суборбитальные услуги. Международные суборбитальные полеты могут создавать проблемы в плане национального суверенитета и применимости некоторых свобод воздушного пространства, установленных Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 года и дополнительными соглашениями. Для сведения до минимума вероятности сбоев необходимы также технические решения. При организации управления воздушным движением необходимо будет решать – как на национальном, так и на международном уровне – вопросы создания, координации и контроля за соблюдением стандартов для космодромов и инфраструктуры материально-технического обеспечения, гарантирующих нормальное функционирование механизмов воздушной безопасности.

Члены АМП обсудили вопросы, связанные с необходимостью – или отсутствием необходимости – регистрировать суборбитальные полеты, поскольку они не отвечают критериям, изложенным в статье IV Конвенции о регистрации. Этот момент был сочтен наиболее важным по причинам, связанным с идентификацией в случаях возникновения ответственности за ущерб, так как может появиться угроза для космических объектов на низких орбитах. Что касается ответственности, то неорбитальные полеты могут, если они совершаются часто, создавать угрозу для космических объектов на низких орбитах. В случае причинения ущерба следует применять Конвенцию об ответственности. Что касается воздействия этой деятельности на космическую среду, то здесь важно не забывать о принципе предосторожности и избегать оказания неблагоприятного воздействия на космическую деятельность других государств.

В целом за два года, прошедших между конференцией АМП в Вашингтоне, округ Колумбия, и конференцией в Йоханнесбурге в 2016 году, и с момента подготовки документа зала заседаний по данному вопросу, представленного Юридическому подкомитету в 2016 году, особого прогресса в разработке имеющих обязательную юридическую силу норм для операторов суборбитальных полетов достигнуто не было. В то же время технический прогресс и рост числа успешных испытательных полетов могут превратить суборбитальные полеты в активно функционирующий рынок. В этой связи наибольшим спросом на рынке суборбитальной деятельности, вероятно, будет пользоваться космический туризм. Для прояснения ситуации потребуется разработать детальный юридический подход. Необходимо будет продолжить рассмотрение пока еще не решенных правовых вопросов для включения их в руководящие принципы для типового закона о суборбитальной деятельности во время их разработки, о которой было объявлено. В этих принципах должны получить развитие специфические аспекты и учитываться и другие вопросы, связанные с суборбитальными полетами, как, например, безопасность полетов, управление воздушным и космическим движением, правовые проблемы, связанные с инфраструктурой космодромов, и координация воздушного и суборбитального движения.