



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
6 March 2013
Russian
Original: English/Spanish

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

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

Записка Секретариата

Добавление

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Колумбия	2



I. Введение

1. На пятьдесят первой сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях в 2012 году Рабочая группа по определению и делимитации космического пространства решила обратиться к государствам – членам Организации Объединенных Наций и постоянным наблюдателям при Комитете со следующими вопросами (A/AC.105/1003, приложение II, пункт 10 (с)):

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

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?

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

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

II. Ответы, полученные от государств-членов

Колумбия

[Подлинный текст на испанском языке]
[17 января 2013 года]

Вопрос (a). Суборбитальный полет – действие, совершаемое воздушными судами, способными достигать высот порядка 50-100 км; такую способность, являющуюся результатом научно-технических достижений и прогресса, было бы невозможно представить на заре авиации в 1919 году или в начале космической эры в 1957 году. Однако определение и делимитация космического пространства, во-первых, не должны зависеть от технического прогресса, поскольку тот оказывает постоянное и непредсказуемое влияние, тем самым порождая юридическую неопределенность для различных субъектов, особенно для государств, которые, согласно воздушному праву, осуществляют суверенитет над пространством, соответствующим их расположенной ниже территории. Во-вторых, следует учитывать, что суборбитальные полеты совершают воздушные суда, технологическая конструкция которых позволяет летать на высотах между 100 и 150 км, что характеристики и назначение воздушных судов по сути не меняются, и следовательно применимый правовой режим также не должен изменяться.

Вопрос (b). Юридическое определение суборбитальных полетов будет иметь практическую пользу для государств, если такие полеты будут юридически определены как авиационная деятельность. Однако появление

новых категорий суборбитального полета может вызвать трудности в применении этого определения и в нормативно-правовой базе, основанной на нем. Поэтому, учитывая масштабы научно-технического прогресса в этой области, государствам целесообразнее применять к таким научным и туристическим суборбитальным полетам положения воздушного права и считать находящихся на борту лиц пассажирами в зависимости от типа и характеристик воздушного судна. То, что конфигурация и возможности воздушного судна позволяют ему осуществлять суборбитальные полеты, не меняет ни его сути, ни статуса лиц, находящихся на борту, которых следует считать не астронавтами, а пассажирами или членами экипажа, особенно учитывая достигнутый коммерческими компаниями прогресс в развитии трансатлантических суборбитальных полетов с целью сокращения расходов и времени в пути; эта область техники быстро прогрессирует, и поэтому следует ожидать ее очень быстрого распространения.

Вопрос (с). Следует рассмотреть вопрос о том, какое влияние на определение суборбитальных полетов окажет Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, и будут ли объекты, выполняющие суборбитальные полеты, считаться космическими объектами в свете договоров по космосу.

Следует принимать во внимание то, как "космический объект" определяется в пункте (d) статьи 1 Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, и в пункте (b) статьи 1 Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство: "термин "космический объект" включает составные части космического объекта, а также средство его доставки и его части". Следует рассмотреть также вопрос о том, является ли это определение достаточным для описания таких объектов или будет возможно расширить его в правовых рамках определения суборбитальных полетов.

Следует принять во внимание то, как определяется "запускающее государство" в пункте (с) статьи 1 Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, и решить, будет ли это определение применимо к государствам, запускающим космические объекты, которые совершают суборбитальные полеты.

При рассмотрении определения и нормативно-правовой базы суборбитальных полетов вопрос о том, будут ли лица, совершающие такие полеты, считаться астронавтами, должен рассматриваться также в свете статьи 5 Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела.

Вопрос (d). См. ответ на предыдущий вопрос.