



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
28 January 2013
Russian
Original: English/Russian

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

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

Записка Секретариата

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1-2	2
II. Ответы, полученные от государств-членов		2
Австралия		2
Финляндия		2
Иордания		3
Казахстан		3
Португалия		4
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете		4
Международный институт космического права		4



I. Введение

[Подлинный текст на английском языке]

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/АС.105/1003, приложение II, пункт 10(c)):

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

д) 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 ответов, полученных к 28 января 2013 года от таких государств-членов, как Австралия, Иордания, Казахстан, Португалия и Финляндия, а также от Международного института космического права.

II. Ответы, полученные от государств-членов

Австралия

[Подлинный текст на английском языке]

[24 декабря 2012 года]

В настоящее время у правительства Австралии нет какой-либо позиции по этим вопросам.

Финляндия

[Подлинный текст на английском языке]

[13 декабря 2012 года]

Вопрос (а). Нет.

Вопрос (б). Да.

Вопрос (с). Суборбитальные полеты могут образовать рынок и стать источником загрязнения атмосферы, а также с ними связаны вопросы ответственности в случае аварий. Эти аспекты имеют некоторое отношение к космическому праву.

Вопрос (d). Нет.

Иордания

[Подлинный текст на английском языке]
[14 декабря 2012 года]

Вопрос (а). Да, когда будет решение об определении границы каждой из областей, тогда в отдельную категорию будут включены суборбитальные полеты для решения научных задач и пассажирских перевозок.

Вопрос (b). Да.

Вопрос (с). Когда будет иметься определение каждой из областей, тогда станет ясной и очевидной ответственность каждого пользователя.

Вопрос (d). Требуется ли определить также классы научных миссий? Если требуется, то что будет в основе такого определения?

Казахстан

[Подлинный текст на русском языке]
[14 января 2013 года]

В действующем законодательстве Казахстана определение "суборбитального полета" отсутствует.

Казахстан считает, что в правовом отношении суборбитальные полеты, так же как и запуски космических аппаратов на космические орбиты, связаны с определением и делимитацией космического пространства, поскольку при тех и при других полетах наряду с пересечением космического пространства может происходить пересечение воздушного пространства других государств.

В целях обеспечения суверенитета и национальной безопасности государств при осуществлении суборбитальных полетов считаем целесообразным приступить к рассмотрению вопросов, касающихся юридического определения и правового статуса суборбитальных полетов, и закрепить их в многостороннем международном договоре в рамках Организации Объединенных Наций.

Кроме того, в целях прогрессивного развития космического права на основе терминов, используемых в космической науке, предлагается разработать единый международный словарь космических терминов, который будет использоваться при разработке международных правовых документов и национальных законодательств.

Португалия

[Подлинный текст на английском языке]
[3 декабря 2012 года]

Вопрос о разработке режима аэрокосмических объектов остается в повестке дня Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Разъяснение того, что эти два вида полетов означают с технической, а также с экономической точки зрения, поможет определить, стоит ли их рассматривать вместе или отдельно.

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Международный институт космического права

[Подлинный текст на английском языке]
[28 января 2013 года]

Вопрос (а). В теории – несомненно. Согласно статье VI Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (Договор по космосу), государства-участники несут международную ответственность за национальную деятельность в космическом пространстве, и в связи с этим возникает вопрос о том, где начинается космическое пространство. Следует отметить также, что статья II по существу лишает государства возможности осуществлять юрисдикцию над такой деятельностью на территориальной основе. Равным образом, статья VII Договора по космосу и Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (Конвенция об ответственности), предусматривают ответственность за ущерб, причиненный космическими объектами, определение которых в свою очередь обычно содержит указание на намерение запустить их в космическое пространство. Поэтому для решения вопросов, касающихся юридической и гражданско-правовой ответственности и юрисдикции, весьма важно определять, происходит ли что-то в космическом пространстве или под ним в воздушном пространстве. Это по сути без разницы для научных полезных нагрузок или пассажирских перевозок, хотя очевидно, что при определении юридической и гражданско-правовой ответственности и юрисдикции различия между ними двумя снова будут выходить на первый план.

Однако в действительности ничего существенного до сих пор не зависело от отсутствия однозначно признанной точки раздела воздушного пространства и космического пространства. По сути дела, возможно, это еще не очень большая проблема, особенно пока речь идет лишь о коротких суборбитальных пролетах, связанных с кратковременным и только прямо вертикальным входом в предполагаемые нижние слои космического пространства над воздушным пространством государства, с территории которого осуществляются операции, т.е. они вряд ли будут служить помехой иной деятельности других государств.

Вопрос (b). Да, предполагая, конечно, что выбрано надлежащее определение. Оно, например, поможет прояснить, какие правовые режимы применяются к соответствующим этапам полета. Это включает в себя все: от режимов гражданско-правовой и уголовно-правовой ответственности (сопоставимо с Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов) до вопроса регистрации; в Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (Конвенция о регистрации), формально содержится требование о регистрации лишь космических объектов, запускаемых на орбиту вокруг Земли или дальше в космическое пространство, однако не содержится определения того, что означает "дальше околоземной орбиты" и следовательно, с другой стороны, что означает "суборбитальный": невыход на орбиту независимо от того, какая высота достигнута (например, ракеты-зонды могут подниматься на высоту до 1 500 км без выхода на орбиту, а межпланетные зонды пролетают миллионы миль, не становясь орбитальными), или недостижение высоты, на которой является практически осуществимым полет по орбите вокруг Земли (см. также ответ на предыдущий вопрос).

Вопрос (c). Ответ по сути изложен в ответе на предыдущий вопрос, опять же предполагая, что выбрано надлежащее определение.

Вопрос (d). Существует ряд смежных вопросов, которые могут оказать влияние на надлежащее юридическое определение. Эти вопросы могут включать:

- a) указание цели таких полетов;
- b) указание продолжительности таких полетов (в том числе указание того, планируются ли они в качестве рейсов туда и обратно);
- c) указание соответствующей нормативно-правовой базы (внутригосударственное/международное право) и, возможно, институтов, осуществляющих регулирование;
- d) указание соответствующего типа используемой космической техники.