



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
24 January 2023
Russian
Original: English/French/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>
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Алжир	2
Хорватия	4
Индонезия	5
Мьянма	7
Парагвай	8
Словакия	10
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете	10
Международное общество фотограмметрии и дистанционного зондирования	10



II. Ответы, полученные от государств-членов

Алжир¹

[Подлинный текст на французском языке]
[29 декабря 2022 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Интенсификация космического движения требует управления как космическими объектами, так и объектами мусора на околоземной орбите.

Космическое движение должно регулироваться на международном уровне, если мы хотим, чтобы космическая деятельность была устойчивой. Система управления, основанная исключительно на (ни к чему не обязывающем) передовом опыте, который не применяется должным образом, будет неэффективна в долгосрочной перспективе.

Кроме того, хотя и существуют технические решения, но они не вполне надежны и не всегда доступны всем пользователям космического пространства.

Почти полное отсутствие нормативно-правовой базы для регулирования космического движения оставляет место для рисков и споров. Законы, регулирующие режимы воздушного пространства и космического пространства, различны: в первых акцент на суверенитет, во вторых — на свободу.

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

Отсутствие определения и делимитации космического пространства не позволяет установить юридическое определение «суборбитального полета». Это оставляет место для правовых пробелов в отношении характера и статуса таких полетов, особенно с учетом того, что развитие суборбитальной деятельности, как и любой деятельности человека, может привести к возникновению споров, применительно к которым невозможно установить ответственность.

Вопрос (iii). 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?

Чтобы сформулировать юридическое определение «суборбитального полета», необходимо задать технические и юридические вопросы. В зависимости от того, как определяются суборбитальные полеты, можно установить статус пассажиров на борту и ответственность государств в случае причинения ущерба. Ответ на все эти вопросы вновь возвращает нас к вопросу о делимитации космического пространства и к понятию «вина» в космическом праве.

В этом отношении, если говорить о форме, четкие ответы на вышеупомянутые вопросы обеспечат правовую определенность в отношении текущей и будущей космической деятельности для решения научных или иных задач.

Отсутствие определения выделяет на первый план трудности, связанные с применимыми договорами (а именно: Договором о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, статья V; Соглашением о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, статьи 5 (3), 10 и 12 (3); и Соглашением о деятельности

¹ Алжир представил ответы на вопросы (i), (ii), (iii), (iv), (v) и (vi).

государств на Луне и других небесных телах, статья 13), в том, что касается обязательства предоставлять информацию, сотрудничества в операциях по спасению космонавтов, находящихся в опасности, и возвращения спасенных космонавтов.

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

Юридическое определение этих двух типов суборбитальных полетов будет зависеть от цели полета и от того, что перевозится.

Соответственно, научному сообществу следует решить технические задачи, связанные с такими вопросами, как скорость и выведение на орбиту, чтобы подготовить почву для работы юристов и экспертов, устранив любую двусмысленность.

Суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок также поднимают новые вопросы касательно положений о радиосвязи, учитывая разделение между тем, что относится к космосу, и тем, что относится к авиации, поскольку аппарат не является ни самолетом, ни спутником, ни орбитальной станцией (см. резолюцию 772 Всемирной конференции радиосвязи (ВКР-19) о рассмотрении вопроса о регламентарных положениях, содействующих внедрению суборбитальных аппаратов).

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

В нормах права не найти ответа на этот вопрос, поскольку применение конкретного законодательства будет зависеть от юридического определения объекта и того, как этот объект используется в данной среде. Однако ни для суборбитальных полетов, ни для космического пространства нет определений. Кроме того, неясен правовой статус астронавтов и пассажиров, которые попадают в разные условия и сталкиваются с разными трудностями в космосе.

По техническим причинам и в силу атмосферных условий трудно установить вертикальный предел для целей делимитации космического пространства. Консенсус в отношении использования линии Кармана позволил бы решить ряд проблем, связанных с космической деятельностью.

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

Точное определение позволило бы установить ответственность, права и обязанности участников космической деятельности. Это способствовало бы правовой определенности и устойчивости космической деятельности. Кроме того, следует пересмотреть действующие документы по космосу, чтобы адаптировать их к современной ситуации применительно к этой деятельности.

В применимом праве следует принять функциональный подход, исходящий из сферы применения, для того чтобы устранить пробел между требующей решения юридической проблемой и существующим правом.

Хорватия²

[Подлинный текст на английском языке]
[16 декабря 2022 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Да, между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства имеется связь.

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

Да, между суборбитальными полетами для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и определением и делимитацией космического пространства связь имеется.

Вопрос (iii). 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?

Суборбитальные полеты интересны по ряду причин, в том числе потому, что технически это самый простой и недорогой вид полетов, и потому, что их можно использовать для высокоскоростного передвижения по миру. Правовой режим таких полетов определяет, насколько легко или сложно компаниям выполнять их, и, следовательно, может оказывать влияние на глобальную окружающую среду (в частности в том, что касается поездок), инновации и развитие бизнеса (например, на разработку новых средств выведения).

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

Базовым может быть такое определение: «полеты со скоростями, недостаточными для нахождения на орбите с неработающим двигателем в течение более [X] месяцев» или такое: «полеты на высоте менее [X] км над поверхностью планеты».

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

Хорватия не имеет и не применяет собственного отдельного национального законодательства. Мы разделяем позицию Европейского союза.

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

Это окажет значительное влияние на развитие космического права.

² Хорватия представила ответы на вопросы (i), (ii), (iii), (iv), (v) и (vi).

Индонезия

[Подлинный текст на английском языке]
[2 января 2023 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Индонезия принимает к сведению обсуждение вопроса об управлении космическим движением в рамках пункта повестки дня Юридического подкомитета «Общий обмен мнениями по правовым аспектам управления космическим движением». До сих пор консенсуса в отношении определения управления космическим движением не достигнуто. В настоящее время в Индонезии нет никаких нормативных актов по системе управления космическим движением. Индонезия уже ввела определение и делимитацию космического пространства в Законе № 21 от 2013 года о космической деятельности, как это указано в документе A/AC.105/C.2/2017/CRP.31.

Индонезия считает, что существует связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства. Формат и этапы космического движения связаны с определением и делимитацией космического пространства, в частности в том, что касается определения границ, в пределах которых должна действовать система управления космическим движением, делимитации космического пространства, того, где применяются воздушное право и управление воздушным движением и где применяется космическое право.

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

Существует связь между суборбитальными полетами и определением и делимитацией космического пространства. Воздушное право и космическое право определяются разными правовыми режимами. Между воздушным правом и космическим правом существуют серьезные различия.

Поскольку число суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок растет, то существует необходимость в уточнении норм, касающихся безопасности, навигации и управления движением, применительно к этим видам деятельности.

Необходимо определить правовой режим использования аэрокосмических аппаратов, в том числе для суборбитальных полетов; в свою очередь это потребует определения и делимитации воздушного пространства и космического пространства. Такой правовой режим позволил бы государствам определить орган, наиболее подходящий для регулирования суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок и надзора за такими полетами, связанных с ними рисков и международных обязательств и ответственности государств.

Вопрос (iii). 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?

По мнению Индонезии, выработка юридического определения суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок принесет пользу государствам и другим участникам космической деятельности. Четкое и ясное юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок обеспечит более четкое понимание для достижения консенсуса по вопросу об определении и делимитации космического пространства, особенно в отношении того, когда применять

воздушное право и когда космическое право в отношении суборбитальной деятельности.

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

По мнению Индонезии, такое определение должно учитывать, в частности, основные международные договоры, национальный суверенитет и такие факторы, как географическое положение, действующие лица и технические характеристики суборбитальных полетов для научных миссий и/или для перевозки людей. Кроме того, Индонезия считает, что такое определение должно быть согласовано со всеми государствами — членами Организации Объединенных Наций.

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

Учитывая, что в настоящее время не существует норм международного права, регулирующих суборбитальные полеты, суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок могут регулироваться как воздушным, так и космическим правом в соответствии с существующими нормативными актами.

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

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок могло бы помочь ускорить принятие мер для регулирования современных тенденций в космической деятельности. Такое юридическое определение могло бы внести ясность не только в отношении самой деятельности, но и в отношении других связанных с ней проблем, включая сферу применения воздушного права и космического права, консенсус относительно определения и делимитации космического пространства, а также права и обязательства операторов и запускающих сторон.

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

На каком этапе обсуждением будет охвачен передовой опыт в области суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок в качестве модели для будущей правовой базы?

В целях обеспечения долгосрочной устойчивости космического пространства и с учетом современных тенденций в области коммерциализации космической деятельности, особенно в том, что касается суборбитальных полетов, Индонезия считает целесообразным включить передовой опыт и другие соответствующие аспекты в обсуждение юридического определения суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок. В частности, это было бы полезно для ускорения процесса выработки четкого определения и делимитации космического пространства.

Мьянма

[Подлинный текст на английском языке]
[30 декабря 2022 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Да, между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства имеется связь.

Согласно определению Международной академии астронавтики, управление космическим движением представляет собой «свод технических и регламентирующих положений для содействия безопасному доступу в космическое пространство и возвращению из него и для проведения операций в космосе, безопасно и без физических или радиопомех».

Международная ассоциация по повышению космической безопасности определяет делимитацию космического и воздушного пространства следующим образом:

между сферами авиации и космонавтики существуют следующие эксплуатационные границы:

- a) 160 км: самая низкая практическая рабочая орбита для спутников;
- b) 120 км: порог для возвращения в атмосферу космических систем;
- c) 50 км: верхняя граница действия выталкивающей силы атмосферного воздуха (аэростаты);
- d) 18 км: верхняя граница для гражданского воздушного сообщения.

В юридических целях в качестве альтернативы можно было бы определить зону высот от 50 до 160 км в качестве «ближнего космоса».

Мьянма также согласна с концепциями, выдвинутыми почетным директором Института воздушного и космического права Университета Макгилла профессором Полом Стивенсом Демпси в отношении определения и делимитации космического пространства, которые были представлены Комитету 30 марта 2017 года.

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

Да. Суборбитальные полеты выполняются в космическом пространстве в течение ограниченного периода времени; космические летательные аппараты не могут оставаться на орбите и должны вернуться в атмосферу Земли. Поэтому можно сказать, что полеты выполняются в зоне космического пространства, в зоне околоземного пространства и в зоне воздушного пространства. Это означает, что в случае неполадок они могут легко затронуть суверенитет стран и их воздушное пространство. Из этого следует, что суборбитальные полеты напрямую связаны с определением и делимитацией космического пространства.

Вопрос (iii). 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?

Выработка четкого, устойчивого и единообразного юридического определения суборбитальных полетов будет иметь практическую пользу для государств и других субъектов, которые планируют выполнять такие полеты/эксплуатировать такие аппараты.

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

Их можно было бы определить как полеты будущих транспортных космических аппаратов, которые будут создаваться для получения коммерческой выгоды и будут предназначаться для состоятельных людей, желающих совершить путешествие в космос в развлекательных целях.

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

К суборбитальным полетам для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может применяться как воздушное, так и космическое право, поскольку суборбитальные полеты осуществляются в трех зонах над Землей. Кроме того, к ним важно применять новый, четко определенный режим авиационно-космического права.

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

Сообразно современному техническому прогрессу в космической области в существующие нормы космического права следует добавить положения, охватывающие вопросы, которые имеют отношение и к суборбитальным полетам.

Таким образом, юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок окажет влияние на прогрессивное развитие космического права.

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

- a) Каким образом компании-туроператоры, организующие суборбитальные полеты, будут обеспечивать безопасность космических туристов или пассажиров во время их путешествия?
- b) Как долго должен длиться суборбитальный полет, прежде чем аппарат покинет космос?
- c) Сколько раз аппарат может выходить в космос в течение своего срока службы?
- d) Какую информацию следует включить в нормативно-правовую базу по безопасности и использованию суборбитальных полетов в мирных целях, с тем чтобы не допустить ущерба для общества и космических кругов?
- e) Какие существуют планы по страхованию или компенсации, если участники пострадают во время космических полетов?

Парагвай³

[Подлинный текст на испанском языке]
[27 декабря 2022 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

В Республике Парагвай исполнительный орган готовит законопроект о космической деятельности, но пока не о планах создать систему управления космическим движением. Однако, по мнению Парагвая, такая связь имеется,

³ Парагвай представил ответы на вопросы (i), (ii), (iii), (iv), (vi) и (vii).

поскольку определение и делимитация космического пространства необходимы для того, чтобы определить орган, отвечающий за организацию и мониторинг космического движения, при условии, что соответствующие объекты могут рассматриваться как космические объекты, составляющие часть этого движения.

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

Мы считаем, что существует связь между суборбитальными полетами (для решения научных задач и для пассажирских перевозок) и определением и делимитацией космического пространства, учитывая, что суборбитальный полет можно рассматривать как полет, не достигший орбиты или не завершивший виток вокруг Земли.

Вопрос (iii). 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?

Юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач или пассажирских перевозок, несомненно, будет иметь практическое значение для государственных и негосударственных субъектов, участвующих в космической деятельности, поскольку оно поможет отличать космические аппараты, на которые распространяются нормы и положения космического права, от воздушных судов, на которые распространяются нормы воздушного права.

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

Суборбитальные полеты можно рассматривать как аэрокосмические операции или перелеты с применением аппаратов, которые выходят за пределы воздушного пространства и достигают космического пространства, но не завершают витка вокруг Земли.

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

Влияние такого определения будет положительным, поскольку оно станет прорывным достижением в действующем космическом праве. Учитывая важность и значение суборбитальных полетов, такое определение могло бы также стать предметом сравнительного исследования с учетом действующих космического права и воздушного права, поскольку его применение будет касаться границы между воздушным и космическим пространством.

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

Мы считаем, что юридическое определение суборбитальных полетов для решения научных задач или пассажирских перевозок должно охватывать вопросы, касающиеся прямой или косвенной ответственности государства на основе норм космического права, а также вопросы, касающиеся космического мусора.

Кроме того, вместо термина «суборбитальные полеты» можно было бы рассматривать термин «суборбитальные операции», учитывая, что термин «полет» понимается скорее как относящийся к летательным аппаратам самолетного или вертолетного типа, полет которых зависит от четырех динамических факторов (тяга, сопротивление, подъемная сила и сила тяжести) и поэтому возможен только в воздушном пространстве.

Словакия⁴

[Подлинный текст на английском языке]
[19 декабря 2022 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

В Словакии этот вопрос еще не обсуждался. Однако координация по этому вопросу в Европейском союзе и на глобальном уровне важна и обязательно будет иметь место.

III. Ответы, полученные от постоянного наблюдателя при Комитете

Международное общество фотограмметрии и дистанционного зондирования

[Подлинный текст на английском языке]
[9 января 2023 года]

Вопрос (i). Имеется ли связь между планами создать систему управления космическим движением и определением и делимитацией космического пространства?

Под управлением космическим движением понимается комплекс технических средств и нормативных документов, предназначенных для обеспечения безопасного доступа в космос, безопасности операций в космическом пространстве и безопасного возвращения из космоса без помех и физического ущерба, включая ущерб от радиочастотного излучения. Отсутствие международного соглашения об определении и делимитации космического пространства отрицательно сказывается на способности успешно создать систему управления космическим движением. В частности, остаются открытыми вопросы обмена данными, надзора за деятельностью и координации операций, решение которых необходимо для создания эффективной системы управления космическим движением.

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

Да, имеется. Суборбитальные полеты осуществляются в районе, расположенном на линии раздела между воздушным и космическим пространством; отсутствие международного консенсуса по вопросу о делимитации между этими двумя сферами усложняет вопрос о праве, применимом к суборбитальным полетам, и оставляет пока этот вопрос на усмотрение национальных регулирующих органов. Международное соглашение об определении и делимитации космического пространства и о правилах, применимых к этой деятельности, внесет ясность и создаст возможности для координации между национальными и международными нормативными базами.

Вопрос (iii). 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?

В настоящее время отсутствует международный консенсус в отношении определения суборбитальных полетов как для решения научных задач, так и для

⁴ Словакия представила ответ на вопрос (i).

пассажирских перевозок. Это позволяет государствам по-разному определять их в своем внутреннем законодательстве, что приводит к несогласованности применяемых подходов и применимых норм.

Согласованное на международном уровне определение суборбитальных полетов для решения научных задач и пассажирских перевозок может оказаться полезным во многих отношениях. Во-первых, это способствовало бы международным дискуссиям по вопросу о создании правового режима, примененного к такой деятельности. Во-вторых, это могло бы помочь государствам разработать нормы, регулирующие эту деятельность на национальном уровне, а также обеспечить правовую определенность для частных субъектов.

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

Суборбитальные полеты — это полеты, способные обеспечить выход в космическое пространство, но без достижения скорости, необходимой для нахождения на орбите вокруг Земли.

Суборбитальные полеты для решения научных задач — это полеты, способные достигать очень больших высот без достижения орбитальной скорости, главная цель которых заключается в том, чтобы служить целям научных исследований.

Суборбитальные полеты для пассажирских перевозок — это полеты, способные достигать очень больших высот без достижения орбитальной скорости, главная цель которых заключается в том, чтобы перевезти пассажиров из пункта А в пункт Б на Земле.

В дополнение к вышеприведенным определениям, возможно, было бы целесообразно также провести различие между суборбитальными полетами для перевозки людей (которые в настоящее время обозначаются как космические туристические полеты) и суборбитальными перевозками (когда именно пассажиры перевозятся из страны А в страну Б), поскольку в последнем случае возникают международно-правовые вопросы, в том числе вопросы управления космическим движением.

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

В принципе, суборбитальные полеты могут регулироваться нормами обычного права в сочетании с нормами национального права, а также нормами международного воздушного и космического права.

С точки зрения применимости международного воздушного и космического права первостепенное значение имеют следующие вопросы: разрешение, регистрация, ответственность и спасание.

Международное космическое право регулирует вопрос о выдаче разрешений в статье VI Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, в соответствии с которой государства обязаны выдавать разрешения на национальную космическую деятельность и осуществлять надзор за ней. В связи с этим возникает вопрос о том, следует ли разрабатывать международные стандарты, чтобы уменьшить риск расхождений между подходами на внутригосударственном уровне. Возникает также вопрос, могут ли стандарты и требования в отношении годности к полетам, изложенные в статье 8 Конвенции о международной гражданской авиации, применяться к суборбитальным летательным аппаратам. В частности, такие страны, как Соединенное Королевство и Объединенные Арабские Эмираты, регулируют суборбитальные полеты в рамках своего национального космического законодательства, а не в рамках законов о гражданской авиации, несмотря на наличие положений о сотрудничестве

между национальными космическими агентствами и органами гражданской авиации.

Что касается вопроса о регистрации, то представляется сомнительным применение статьи II Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, поскольку она увязывает регистрацию с запуском космического объекта на околоземную орбиту или дальше в космическое пространство. Напротив, международное авиационное право не предусматривает создания международной системы регистрации воздушных судов, а оставляет этот вопрос на усмотрение отдельных государств в соответствии с требованиями, изложенными в Чикагской конвенции. В связи с этим вновь возникает вопрос о необходимости создания международной системы регистрации суборбитальных полетов в целях обеспечения более эффективного управления безопасностью и координации суборбитальной деятельности.

Что касается ответственности, то возникают вопросы о том, подходят ли существующие нормы как международного воздушного, так и космического права для суборбитальной деятельности, особенно деятельности, связанной с пассажирскими перевозками. Действительно, в рамках международного космического права Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, рассматривает только ущерб, причиненный космическим объектам в космическом пространстве, на Земле или в воздушном пространстве, но не распространяется на граждан запускающего государства или участников полета. И наоборот, международное воздушное право посредством Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, и Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок предусматривает тщательно разработанный режим ответственности, который может быть слишком подробным, особенно на заре пассажирских перевозок суборбитальными аппаратами.

Было бы полезно также разработать нормы, касающиеся спасания участников суборбитальных полетов. Действительно, остаются нерешенными вопросы о том, могут ли права, предоставляемые персоналу космического аппарата в соответствии с Соглашением о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, распространяться на экипаж и пассажиров суборбитальных полетов, в частности на тех, кто участвует в такой деятельности в иных целях, чем решение научных задач.

В конечном счете, поскольку ни международное воздушное право, ни международное космическое право не обеспечивают всеобъемлющей нормативно-правовой базы для управления суборбитальной деятельностью, необходимо будет провести международные обсуждения по вопросу о создании надлежащего правового режима, регулирующего такую деятельность, который учитывал бы особенности полетов для решения научных задач и пассажирских перевозок. Важно отметить, что такой международный режим был бы наиболее востребован в связи с суборбитальными полетами в целях перевозки пассажиров из страны А в страну Б, т. е. полетами, пересекающими государственные границы; в этом контексте было бы также полезно иметь систему управления космическим движением. И наоборот, в случае суборбитальных полетов, которые являются просто полетами по гиперболической траектории над одной страной и которые не выходят за пределы национального воздушного пространства этой страны (вид полетов, часто называемый космическим туризмом), необходимость в международном регулировании будет менее насущной, поскольку воздушные пространства и территории других государств не будут иметь отношения к этому вопросу.

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

Юридическое определение было бы полезным как на международном, так и на национальном уровне. С одной стороны, оно способствовало бы определению рамок международных дискуссий, направленных на установление правового режима суборбитальных полетов. С другой стороны, оно служило бы руководством для национальных законодателей в процессе регулирования суборбитальных операций.

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

- a) Следует ли разработать международные нормы, регулирующие суборбитальную деятельность как в научных целях, так и в целях пассажирских перевозок?
 - b) Какой правовой статус должны иметь эти нормы?
 - c) Какая международная организация или орган должны отвечать за разработку норм, регулирующих суборбитальную деятельность?
 - d) Каким образом можно было бы организовать работу по координации между различными органами?
 - e) Каким образом в процессе регулирования суборбитальных полетов можно достичь баланса между обеспечением долгосрочной устойчивости космической деятельности и содействием коммерческим интересам?
-