



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
22 January 2018
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>
II. Ответы, полученные от государств-членов	2
Чехия	2
Южная Африка	3
III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете	5
Международная ассоциация по повышению космической безопасности	5



II. Ответы, полученные от государств-членов

Чехия

[Подлинный текст на английском языке]

[15 декабря 2017 года]

Вопрос (i). 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. Поскольку суборбитальные полеты выполняются на очень большой высоте, возникают вопросы, в какой степени применяется воздушное право или космическое право.

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?

Да, согласованное на международном уровне определение или описание может послужить отправной точкой для дальнейших обсуждений относительно подходящего правового режима для суборбитальных полетов. На основе таких обсуждений государства могут использовать нынешний свод положений, касающихся упомянутой деятельности, или разработать новые, если они сочтут это необходимым.

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

Никакого признанного на международном уровне определения суборбитальных полетов согласовано не было. Однако в свете широкого диапазона суборбитальных полетов и нынешнего технического развития в качестве основы для обсуждений может быть использован термин, употребляемый Международной организацией гражданской авиации.

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

Поскольку в настоящее время нет ни международно признанного определения суборбитальных полетов, ни согласованного правового режима для таких полетов, а также ввиду того, что суборбитальные полеты выполняются как в воздушном, так и в космическом пространстве, здесь может применяться как воздушное, так и космическое право.

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

Как только будет разработано приемлемое для международного сообщества определение или описание суборбитальных полетов, оно, возможно, позволит государствам сосредоточить внимание на уточнении применимых правовых норм на международном уровне и на вопросе о том, есть ли необходимость в разработке какого-либо конкретного свода правил, руководящих принципов или рекомендаций.

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

Ответов не поступило.

Южная Африка

[Подлинный текст на английском языке]
[12 декабря 2017 года]

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

Да, связь между ними есть. Суборбитальные полеты для решения научных задач и/или пассажирских перевозок в свете характера такой деятельности осуществляются и в воздушном, и в космическом пространстве. Определение и делимитация космического пространства должны помочь в установлении, какой правовой режим применяется в данном случае. Применимый правовой режим и будет устанавливать соответствующие обязательства участников.

Соответственно, крайне необходимо определить или делимитировать космическое пространство, для того чтобы определить, должны ли эти полеты выполняться в соответствии с нормами воздушного или же космического права.

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?

Да, как уже разъяснялось выше, это будет иметь практическую пользу.

Юридическое определение позволит уточнить регулируемую сферу, что сведет к минимуму путаницу в том, что касается воздушного и космического пространства.

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

Суборбитальный полет может осуществляться с использованием различных технологий, начиная с тех, которые предусматривают использование одного летательного аппарата, и кончая теми, в которых используется ракета-носитель для вывода суборбитального летательного аппарата на промежуточную высоту, прежде чем этот аппарат получит необходимое ускорение и начнет суборбитальный космический полет.

Суборбитальный полет можно разделить на следующие этапы: полет с работающими двигателями, набор высоты за счет инерции, возвращение в плотные слои атмосферы и снижение и приземление. Таким образом, суборбитальные полеты осуществляются на участках, которые находятся и в зоне, контролируемой поставщиком аэронавигационных услуг и подпадающей под национальную юрисдикцию, и в космическом пространстве, которое не подпадает под национальную юрисдикцию. Поэтому может возникнуть потребность в разделении суборбитального полета на отдельные этапы.

Кроме того, соответствующее определение можно было бы также сформулировать таким образом, чтобы учесть цель полета без ущерба для вопросов суверенитета, как это определено в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года.

В настоящее время в Законе Южной Африки о космической деятельности 1993 года «суборбитальная траектория» определяется как траектория любого объекта, который покидает поверхность Земли вследствие запуска, но возвращается на поверхность Земли без выполнения полета по орбите вокруг Земли.

Однако, согласно существующей в настоящее время в Южной Африке концепции, это определение можно было бы трактовать следующим образом: «суборбитальные полеты» для пассажирских перевозок означают полеты, когда ле-

тательный аппарат покидает поверхность Земли вследствие запуска, но возвращается на поверхность Земли, не совершая полного орбитального витка вокруг Земли; полеты в научных целях включают зондирование атмосферы и/или ионосферы и отправку информации на наземную станцию. Точка приземления на поверхности Земли может находиться, а может и не находиться на той же территории, с которой был запущен объект.

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

Применяется космическое право, хотя в результате постоянного технического прогресса деятельность в воздушном пространстве сейчас может частично совпадать с деятельностью в космическом пространстве вследствие размывания границ в атмосфере Земли. Могут также применяться национальное законодательство в области космического пространства, законы о гражданской авиации и другие многосторонние договоры, касающиеся авиации.

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 окажет позитивное воздействие на прогрессивное развитие космического права, поскольку это определение позволит устранить путаницу, связанную с соответствующими сферами регулирования.

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

В связи с суборбитальными полетами возникают вопросы, касающиеся применимости режимов права, регулирующих деятельность в сфере гражданской авиации или в космическом пространстве, в свете той неопределенности, которая существует в определении, являются ли воздушные суда космическими летательными аппаратами или же космические летательные аппараты действуют в качестве воздушных судов. Здесь могут существовать значительные различия в плане ответственности, поскольку правовой режим, регулирующий гражданскую авиацию, предусматривает территориальный суверенитет над воздушным пространством, в то время как режим космического права запрещает осуществление территориального суверенитета над какой-либо частью космического пространства. Что же происходит, когда часть суборбитального полета осуществляется над территорией иностранного государства?

Здесь возникает ключевой вопрос, заключающийся в том, что же можно сделать для согласования различных национальных правовых режимов в целях сведения к минимуму неопределенности при регулировании деятельности операторов. Особенно актуальными являются следующие моменты:

- Если осуществляющее запуск государство придерживается юридического толкования, отличного от толкования, используемого в государстве, в котором приземляется соответствующий объект, какое толкование должно применяться?
- Какое государство несет ответственность за несчастные случаи, произошедшие в государстве, в котором приземляется объект? Используется ли здесь то же самое толкование, которое применяется руководящими органами гражданской авиации?

III. Ответы, полученные от постоянных наблюдателей при Комитете

Международная ассоциация по повышению космической безопасности¹

[Подлинный текст на английском языке]
[9 декабря 2017 года]

В настоящем документе рассматривается взаимосвязь между этим вопросом и определением суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок. Основная цель настоящего документа — обобщить концепции и подходы, которые были предложены в связи с этой темой, а также правовым режимом (режимами), применяемым к таким полетам. В данном документе также предлагается решение дилеммы, касающейся того, на какой высоте следует проводить разграничительную линию между воздушным пространством и космическим пространством, что, в свою очередь, позволит более точно определить сферу юрисдикции в воздушном праве и космическом праве.

Функциональность как средство определения применимого права

Конвенции по воздушному праву применяются к «воздушным судам» и «воздушному пространству», хотя ни один из этих терминов в данных договорах не определен. Конвенции по космическому праву применяются к «космическим объектам» и «космическому пространству», хотя, опять же, эти термины в договорах не определены. Один из подходов к ответу на вопрос о том, какой правовой режим регулирует тот или иной объект, заключается в изучении, о каком объекте идет речь. Является ли летательный аппарат «воздушным судном», «космическим объектом» или аэрокосмическим объектом? Каковы задачи летательного аппарата, его деятельность и назначение? Является ли основной целью летательного аппарата выход в космос для совершения полета по орбите, осуществление космической деятельности (полет Земля-космос) или обеспечение перевозки из одной точки на поверхности Земли в другую (полет Земля-Земля)? В первом случае можно утверждать, что это космический объект, а в последнем случае — нет.

Другим подходом к решению этого вопроса является рассмотрение технических свойств, функциональных характеристик, конструкции и аэродинамики летательного аппарата. Может ли он, например, набирать высоту в воздушном пространстве? Может ли объект функционировать без набора высоты в результате перемещения в атмосфере или без использования наружного кислорода для сжигания топлива? Если летательный аппарат классифицируется как «космический объект», то, вероятно, на протяжении всего его полета к нему будет применяться космическое право; если летательный аппарат классифицируется как «воздушное судно», то, вероятно, независимо от его местонахождения к нему будет применяться воздушное право.

Что такое аэрокосмический летательный аппарат?

С началом коммерческих пассажирских полетов в космос сформировалось мнение, что «суборбитальные летательные аппараты» являются особой категорией крылатых летательных аппаратов, в которых сочетаются функциональные характеристики как воздушных судов, так и космических аппаратов. Эта категория аппаратов аналогична самолету-ракетоплану X-15, который в 1960-х годах

¹ В настоящем документе приводится резюме полного доклада Международной ассоциации по повышению космической безопасности, который был представлен только на английском языке и который содержится в документе зала заседаний A/AC.105/C.2/2018/CRP.9.

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, такие как создаваемый компанией «Blue Origin» аппарат «New Shepard». Международная ассоциация по повышению космической безопасности использует следующие определения:

- *суборбитальный полет*: полет до высоты, на которой летательный аппарат не достигает скорости, необходимой для выхода на орбиту;
- *суборбитальный летательный аппарат*: любой летательный аппарат, выполняющий суборбитальные полеты согласно вышеприведенному определению; сюда входят ракеты-носители многоразового использования и суборбитальные воздушные суда.

При выполнении коммерческих суборбитальных космических полетов могут использоваться летательные аппараты, которые достигают высоты более 100 км (предложенная Теодором фон Карманом граница, условно разделяющая сферы авиации и аэронавтики) и возвращаются в атмосферу Земли до того, как достигают околоземной орбиты. Такая отличительная особенность суборбитальных летательных аппаратов в сочетании с отсутствием четкого разграничения между национальным суверенитетом над воздушным пространством и запретом на установление суверенитета над космическим пространством порождает ряд вопросов, касающихся правового характера таких аппаратов и соответствующего применения к ним надлежащих правовых режимов. Вопрос здесь заключается в том, могут ли такие крылатые летательные аппараты с ракетным двигателем 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 2016 году был опубликован Standard 321-16 (Стандарт 321-16), в котором Группа по безопасности на полигонах дала определение суборбитального полета, призванное 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 также включено в Свод законов Соединенных Штатов Америки и в Кодекс федеральных уложений Соединенных Штатов. Таким образом, согласно этому определению, будет ли полет летательного аппарата, ракеты или снаряда орбитальным или суборбитальным зависит от траектории и скорости.

Согласно такому определению, никакой однозначной связи между высотой, достигаемой в суборбитальном полете, и границей между воздушным и космическим пространством не существует. В диапазоне высот от 18 км (верхняя граница регулируемого воздушного пространства) до 160 км (нижняя граница практически устойчивых орбитальных полетов) («ближний космос») наблюдается столкновение интересов, связанных с национальной безопасностью, 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 стран.

Проблемы, связанные с функциональным подходом

Согласно функциональному подходу, на суборбитальный летательный аппарат, который в течение короткого промежутка времени проходит через космическое пространство в ходе перевозки Земля-Земля, предположительно будет распространяться действие воздушного права на протяжении всего полета; но

летательный аппарат, который проходит через воздушное пространство в ходе перевозки Земля-космос, может считаться подпадающим под действие космического права на протяжении всего его полета. Как отметила Международная организация гражданской авиации (ИКАО), с функциональной точки зрения можно утверждать, что преобладающим действием будет обладать воздушное право, поскольку воздушное пространство будет основным центром деятельности для суборбитальных летательных аппаратов в ходе перевозки Земля-Земля, если любое прохождение через космическое пространство будет кратковременным и лишь эпизодическим в ходе полета.

Поскольку аэрокосмические летательные аппараты делят воздушное пространство с коммерческими воздушными судами, необходимо согласовать правила безопасности полетов и навигации. Если они функционируют в рамках двух отдельных правовых режимов, возрастает опасность столкновения воздушных судов и аэрокосмических летательных аппаратов. В некотором смысле пространственный подход обеспечивает большую определенность в плане применимого правового режима, особенно в том что касается правил навигации, регулирующих широко используемое воздушное пространство. Тем не менее вопрос проведения границы между тем, где заканчивается воздушное пространство и начинается космическое пространство, на протяжении десятилетий ставил ученых и юристов в тупик.

Соединенные Штаты Америки приняли законы, регулирующие вопросы коммерческих космических запусков, летательных аппаратов, экипажей и навигации, наделив соответствующими полномочиями свое Федеральное управление гражданской авиации (ФУГА), которое обладает всеобъемлющей юрисдикцией в вопросах безопасности и навигации воздушных судов и авиации. В Воздушном кодексе Германии также указано, что «космические аппараты, ракеты и аналогичные летательные аппараты» считаются воздушными судами, если они находятся в воздушном пространстве и, соответственно, регулируются действующими правилами и нормативными актами, касающимися воздушных судов.

Пространственный подход как средство определения применимого права

Другой способ определить, какое право применяется, — это оценка местонахождения объекта. Вопрос о том, где заканчивается воздушное пространство и начинается космическое пространство, обсуждается с 50-х годов прошлого столетия. Запуск Советским Союзом искусственного спутника Земли в 1957 году установил принцип свободы космического пространства: свобода «доступа и беспрепятственного прохода через космическое пространство в мирных целях».

Пространственная теория предусматривает определение границы между воздушным и космическим пространством на основании не только данных научных исследований, поскольку даже они не дают четкого представления о делимитации. В этой связи было предложено множество различных высот, и наиболее известной является условная линия Кармана, которая находится в 100 км над поверхностью Земли, поскольку это общая зона (плюс-минус несколько десятков километров), где атмосфера 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 атмосферы.

Проблемы, связанные с пространственным подходом

Пространственный подход также вызывает определенные проблемы. Одна из основных проблем заключается в том, что нет единодушия относительно того, где проводить демаркационную линию между воздушным пространством и космическим пространством. Однако без такой демаркации правовой режим остается неясным, когда одни государства заявляют различные требования в отно-

шении суверенитета в тех зонах, которые другие государства считают космическим пространством, создавая тем самым потенциальные конфликты. Для коммерческих суборбитальных космических полетов используются аппараты, которые достигают высоты примерно в 100 км, которая по предложению Теодора фон Кармана условно принимается за линию, разделяющую сферы авиации и астронавтики. Эта линия была признана Международной авиационной федерацией для регистрации рекордных достижений в авиации. Однако установление границы территориального воздушного пространства на такой высоте привело бы к ограничению запусков, поскольку решение этого вопроса было бы оставлено на усмотрение находящегося ниже государства. Установление границы между суверенным воздушным пространством и несуверенным космическим пространством на высоте 100 км создало бы такую высокую стену, что способность многих небольших и не имеющих выхода к морю государств участвовать в аэрокосмических перевозках была бы ограничена.

Хотя и в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, и в ее предшественнице — Конвенции о регулировании воздушной навигации 1919 года — признавалось, что государства пользуются полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, ни в одном документе не было указано, насколько высоко могут распространяться такие территориальные претензии. Несмотря на то, что Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 года запрещает распространение государственного суверенитета на космическое пространство, в нем также не определена высота, на которой начинается космическое пространство. Некоторые комментаторы утверждают, что установление границы на слишком большой высоте может затруднить некоторые виды космической деятельности; после установления такой границы будет уже трудно вносить изменения, особенно если необходимо будет снизить эту границу. Более того, если возникнет вопрос юридического характера в связи с полетом вблизи демаркационной линии между воздушным и космическим пространством, то, возможно, будет сложно определить, по какую сторону от этой линии произошло событие.

Другая проблема заключается в том, что аэрокосмический летательный аппарат может войти в суборбитальное пространство лишь на короткое время, а его основная деятельность и миссия будут осуществляться в воздушном пространстве. Здесь мы вновь подтверждаем ту точку зрения, что, хотя конструкция современных суборбитальных летательных аппаратов, предназначенных для туризма, позволяет им достигать высоты чуть более 100 км, независимо от высоты полет является суборбитальным, если скорость ниже 28 400 км/ч (скорость выхода на орбиту). Непилотируемые исследовательские суборбитальные полеты выполнялись на протяжении десятилетий с использованием ракет для исследований атмосферы в диапазоне высот от 50 до 1 500 км. Суборбитальные полеты в военных целях (например, запуски межконтинентальных баллистических ракет или испытания противоспутникового оружия) могут осуществляться на гораздо больших высотах.

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 аэрокосмическим летательным аппаратам, которые функционируют в основном в воздушном пространстве и находятся в космическом пространстве в течение всего лишь нескольких минут, прежде чем вернуться в атмосферу Земли? Согласно функциональному подходу, было бы более уместно применять воздушное право ко всему полету. Пространственный подход может потребовать сертификации летательных аппаратов — и регулирования их эксплуатации — на основании двух отдельных правовых режимов: один — это режим воздушного права, разработанный ИКАО, а

другой — это режим космического права, который будет разработан одной из будущих организаций по космонавтике.

Необходимость в унифицированном правовом режиме

На будущие транспортные системы большое влияние будет оказывать тот правовой режим, в рамках которого будет осуществляться их разработка. Коммерческому освоению космоса весьма способствовали бы ясность, стабильность и предсказуемость правового регулирования. Без определения границы космического пространства «надлежащее и упорядоченное управление космическим пространством будет затруднено, а определенность и сила международного права, регулирующего космическую деятельность, будет снижаться». Отсутствие единообразия права, а также коллизия и параллелизм законов будут уменьшать заинтересованность рынка в инвестировании в космические перевозки и снижать способность индустрии страхования анализировать риски и определять их цену.

Коммерческие инвестиции в системы космических перевозок являются весьма дорогостоящими, зависят от еще не проверенных технологий и чреваты тем или иным риском. Четкие юридические нормы могут содействовать определению степени или последствий рисков и снижать неопределенность, обеспечивая предсказуемость, необходимую для поддержки коммерческих инвестиций. И наоборот, юридическая неопределенность может увеличивать риски и сдерживать инвестиции.

Многие ученые и комментаторы настоятельно призывали доработать правовые нормы, чтобы учесть коммерческие потребности в космосе. Одни предлагали использовать для нового правового режима воздушное право. Другие отдавали предпочтение режиму космического права. А третьи выступали за введение иммунитета от ответственности за коммерческую деятельность в космосе на период ее становления и развития.

Ни «воздушное пространство», ни «космическое пространство» в соответствующих договорах не определены. Развитие суборбитальных полетов только выиграло бы от определения того, где заканчивается воздушное пространство и начинается космическое пространство.

«Ближний космос» как путь к новому режиму воздушного и космического права

Специфические особенности суборбитальных летательных аппаратов свидетельствуют о необходимости установления особой, промежуточной зоны между воздушным пространством и космическим пространством. Эта зона будет предназначена для новых видов космической деятельности (коммерческой и военной), для которых используются высоты в диапазоне примерно от 20 км до 160 км — так называемый «ближний космос». Коммерческие и военные круги начали разрабатывать реально функционирующие системы в ближнем космосе. К таким системам относятся суборбитальные летательные аппараты, стратостаты, псевдоспутники и высотные беспилотные летательные аппараты. Некоторые из них работают в течение нескольких минут, часов, недель, месяцев или лет. Некоторые туристические суборбитальные полеты могут выполняться на высоте до 130 км, для того чтобы у их клиентов было больше времени для пребывания в состоянии невесомости. Операции в ближнем космосе представляют собой потенциальную угрозу для осуществляемого ниже воздушного движения и для людей на земле в случае сбоя или поломок. Они также представляют угрозу для запускаемых и возвращающихся космических летательных аппаратов.

Джозеф Пелтон — один из основоположников этого подхода — отмечает, что область над коммерческим воздушным пространством, т.е. 21 км, и ниже той области, где спутники могут оставаться на орбите над Землей, т.е. 160 км, нахо-

дит все больше и больше практических применений, и юристам, специализирующимся на космосе, необходимо официально заняться этой сферой. При освоении этой зоны используются стабильные высотные и стратосферные аппараты, такие как аэростаты, беспилотные воздушные системы, системы высотных платформ и исследовательские и ретрансляционные станции, предназначенные для работы с «ночным небом».

Между сферами авиации и космонавтики существуют следующие эксплуатационные границы:

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

Можно было бы, в частности, определить зону, расположенную в диапазоне между 50 км и 120 км (или, в качестве альтернативы, зоны в диапазоне 18–160 км), в качестве «ближнего космоса» и на законных основаниях рассматривать ее как промежуточную зону, так же как в рамках Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву мы учитываем промежуточную зону между «территориальным морем» и «открытым морем». В частности, здесь будет допускаться мирный пролет (коммерческая деятельность), но риск для безопасности находящегося ниже населения должен соответствовать международным нормам (которые должны быть определены, возможно ИКАО). Экономическая эксплуатация такой зоны должна быть исключительной прерогативой расположенного под ней государства. И наконец, в этой зоне пролеты в военных целях (например, испытания межконтинентальных баллистических ракет) должны осуществляться только в том случае, если они разрешены находящейся под ней страной.

Используя в качестве модели юрисдикционные зоны, установленные в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, новый договор или поправка к статье 12 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) могли бы установить:

- зону космического пространства, находящуюся на высоте более 120 км (или, в качестве альтернативы, более 160 км), действия в которой должны регулироваться космическим правом;
- зону ближнего космоса, находящуюся в диапазоне высот от 50 км до 120 км (или, в качестве альтернативы, от 18 км до 160 км), как сочетание предусмотренных в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву прилежащей зоны и исключительной экономической зоны, которая будет открыта для мирного пролета всех сторон, с установленными (возможно ИКАО) нормами воздушной безопасности и навигации, соблюдаемыми государствами в районах полетной информации и государствами, на аэрокосмические аппараты и ракеты-носители которых распространяется действие воздушного права. Она также может быть ограничена для пролета летательных аппаратов иностранных государств без разрешения расположенного под ней государства;
- аэрокосмическую зону, находящуюся на высоте менее 50 км (или, в качестве альтернативы, менее 18 км), которая подпадает под действие исключительного территориального суверенитета расположенного под ней государства, как это имеет место в случае такой зоны сегодня.

Если придерживаться такого подхода, можно косвенно добиться определения и делимитации космического пространства, например путем установления и определения пределов и границ средней, промежуточной зоны, нижняя гра-

нища которой будет означать окончание воздушного пространства, а верхняя граница которой будет определять высоту, на которой начинается космическое пространство. Благодаря этому удастся не только ввести регулирование деятельности, осуществляемой в этих указанных границах, с помощью новых законов, конкретно учитывающих потребности деятельности в ближнем космосе; установление границ ближнего космоса позволит также более точно определить наибольшую высоту, на которой уже не применяется воздушное право, и наименьшую высоту, на которой начинает действовать космическое право. Помимо более простого юридического определения и регулирования суборбитальной деятельности Джозеф Пелтон приводит и другие вопросы, на которые позволяет получить ответы такой подход, включая вопросы координации действий по обеспечению безопасности, стратегическую безопасность, управление воздушным движением, загрязнение стратосферы, частотные помехи, совершенствование программного обеспечения для спутниковой навигации и смежные технические вопросы.

В чем преимущества юридической определенности? Предсказуемость результатов возрастет, если будет решен вопрос о том, какое право применяется к суборбитальным полетам: воздушное право, космическое право или новый режим «аэрокосмического права». Коммерческому освоению космоса весьма способствовали бы ясность, стабильность и предсказуемость правового регулирования. Единообразие правовых норм повысит заинтересованность рынка в инвестировании в космические перевозки и способность индустрии страхования анализировать риски и определять их цену. Разграничение применяемых правовых режимов — в воздушном пространстве, в ближнем космосе и в космическом пространстве — позволит уточнить права и обязанности и повысит уровень безопасности для воздушных судов, космических аппаратов и аэрокосмических летательных аппаратов, функционирующих во всех трех зонах.