

Distr.: Limited
9 March 2018
Original: Russian

**Комитет по использованию космического
пространства в мирных целях**

Юридический подкомитет

Пятьдесят седьмая сессия

Вена, 9–20 апреля 2018 года

Пункт 7 (а) предварительной повестки дня*

**Вопросы, касающиеся определения и делимитации
космического пространства**

**Непростой контекст рассмотрения всех аспектов темы
делимитации воздушного и космического пространств:
аргументы в пользу придания дискуссии
диалектического характера и определения
ее современных аналитических направлений**

Рабочий документ, представленный Российской Федерацией

1. Полномочия и ответственность Комитета по использованию космического пространства в мирных целях в части решения вопроса о разграничении воздушного и космического пространств были четко определены десятилетия назад. Тем не менее Комитету не удалось существенно продвинуться вперед на этом направлении. Очевидно, что государства не придерживаются единого мнения о способности Комитета добиться согласия в этой области. Может быть, «идеология делимитации» изжила себя и без нее вполне можно было бы обойтись в свете происходящих и ожидаемых изменений в области применения аэрокосмических транспортных систем? Возможно, Комитет обращается с этой темой нарочито консервативно, в то время как устоявшийся набор традиционных взглядов на проблему устарел и утратил реальное измерение? Это не так. Свежий взгляд на тему, безусловно, необходим, тем более что утверждать, что сама идея делимитации воздушного и космического пространств теряет актуальность и не подкреплена практическими потребностями, было бы ошибочно. Что же касается модальностей рассмотрения вопроса, то здесь вполне возможно изменить положение дел к лучшему. Комитету следует определить ряд логически мотивированных задач, которые могли бы реально улучшить сам процесс выработки решений по проблемам делимитации.

2. Какие факторы могли бы способствовать успеху в деле активизации работы на этом направлении? Прежде всего Комитету следует предпринять действия с тем, чтобы не снижалась способность к восприятию проблемы на более высоком уровне интеллектуального осмысления. Это означает преодоление нерешительности в определении новых направлений исследований темы и инертности в ее

* A/AC.105/C.2/L.303.



восприятию посредством более активных дискуссий и вовлеченности в аналитическую работу. В определенном смысле инициатива Всемирной метеорологической организации (ВМО) выработать своего рода «секторальное» (по профилю организации) определение «космоса» предоставляет возможность сформулировать в рамках Комитета вполне уместные соображения в порядке развития взглядов на делимитацию и, возможно, обеспечить более выраженную приверженность рассмотрению различных практических аспектов темы. Проблема делимитации должна восприниматься как отражающая комплексное взаимодействие факторов, формируемых различными интересами и совокупностью довлеющих обстоятельств.

3. Представляя Комитету краткую информацию о намерении принять определение «космоса», ВМО, следует отметить, не вполне определенно прокомментировала обстоятельства, которые обусловили ее решение. Справедливости ради, эта идея не оказалась достаточно очевидной. Вернее, она не вполне улавливается в том смысле, что практически невозможно выявить связанные с ней преимущества именно в контексте стоящих перед ВМО задач, какую бы область ее деятельности ни анализировать. Например, входящие в компетенцию ВМО вопросы изучения факторов космической погоды и их влияния на климат, атмосферные процессы и жизнедеятельность человека никак не связаны с предлагаемым определением.

4. Ситуация характеризовалась не только той неопределенностью, которая сопровождала презентацию предложения ВМО в Комитете, но и тем, что со стороны ВМО не было запроса на то, чтобы Комитет и его Юридический подкомитет сформулировали свое мнение на этот счет. Авторы инициативы должны были бы обозначить свою заинтересованность в налаживании интерактивного взаимодействия с Комитетом. Делегация Российской Федерации на 69-й сессии Исполнительного совета ВМО обратила внимание Секретариата ВМО на указанные выше обстоятельства. В рамках принятых в ВМО процедур вопрос об определении «космоса» был снят с повестки дня указанной сессии. Такое решение можно только приветствовать. Важно понимать, что проблема в данном случае — не в отсутствии у каких-либо государств желания полагаться на новаторские и прагматичные подходы, вырабатываемые в практических целях. Реальная проблема — в необходимости учета различных контекстов рассмотрения вопроса делимитации и определения космического пространства. Это не означает, что ВМО потенциально не могла бы выявить возможные свои прерогативы и даже исключительную компетенцию рассматривать, в прямой и непосредственной увязке с собственной тематикой, конкретные вопросы, которые могли бы каким-то образом касаться темы делимитации и определения космического пространства. Очевидно, однако, что организация должна серьезно обосновывать свои предложения, которые вносятся в рамках темы, подпадающей под мандат Комитета.

5. Как следует из документа [A/AC.105/1112/Add.2](#), ВМО признает, что решение вопроса об определении и установлении границы космического пространства будет иметь юридические последствия. Этим, по мнению ВМО, объясняется продолжительное рассмотрение этой темы в Комитете. В то же время определение космического пространства, предлагаемое самой ВМО, фактически безальтернативно подводит к тому, что границу можно установить и что она должна проходить по верхней границе мезосферы (т.е. на высотах 80–90 км). Проблема не в этой конкретной высоте (хотя она и отличается от предлагавшихся государствами ранее диапазонов высот, например, 100–110 км). Реальная проблема в том, что продвигаемая ВМО концепция установления границы космического пространства, будь она принята (в том числе на уровне Технического регламента ВМО), создаст довольно рискованный прецедент. Как результат, начнут реально задействоваться политические факторы, которые в итоге приведут к тому, что единая тема делимитации воздушного и космического пространств будет раздроблена и рассредоточена по различным специализирован-

ным учреждениям Организации Объединенных Наций. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что ВМО в данном конкретном случае не использует понятие «воздушное пространство» и вообще не ведет речь о разграничении воздушного и космического пространств. Если предположить, что технические и правовые решения в отношении границы воздушного пространства будут по аналогичной схеме резервироваться лишь за Международной организацией гражданской авиации — ИКАО (в рамках ее исключительной компетенции), то вполне реальным станет развитие ситуации по геополитическому сценарию.

6. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) высказала мнение (документ [A/AC.105/1112/Add.2](#)) о том, что определение и установление границы космического пространства необходимо для разработки надлежащего законодательства или правовых норм, касающихся общественной безопасности и суборбитальных полетов. Кроме того, в документе [A/AC.105/1039/Add.8](#) ВОЗ изложила точку зрения, согласно которой «определение космического пространства будет иметь важное значение в контексте охраны здоровья лиц, совершающих «суборбитальный» полет, а также для определения требований в отношении медицинского обеспечения и безопасности на борту и связанных с ними основных лекарственных средств и медицинского оборудования». Эти утверждения вызывают ряд вопросов. В частности, если говорить о проблемах, связанных с качеством воздуха, то из документа ВОЗ «Рекомендации по качеству воздуха. Глобальные обновленные данные. 2005 год» следует, что в этом контексте речь идет только лишь о приземном слое атмосферы Земли на высотах, где человек может дышать без специальных приспособлений. Если говорить о суборбитальных полетах, то установление границы между воздушным и космическим пространствами с точки зрения охраны здоровья людей не является ни обоснованным, ни необходимым, так как для получения требуемых оценок накопленной дозы радиации и других физических параметров, по которым оценивается степень опасности полета, необходимо учитывать физические свойства (физические модели) той среды, через которую проходит траектория летательного аппарата, и при этом нет никакой разницы, как формально именуется эта среда. Такие модели уже имеются и уточняются в рамках Межпрограммной координационной группы по космической погоде ВМО. ВОЗ могла бы использовать эти модели для расчета физических параметров среды, требуемых в целях оценки факторов риска здоровью людей.

7. Существует риск возникновения ситуации, когда различные специализированные организации системы Организации Объединенных Наций определили бы и «космос», и «воздушное пространство», и элементы регулирования суборбитальных полетов, да и концепции управления движением в космосе. Если это произойдет, то и найдутся желающие представить такие выработанные вне Комитета базовые определения и концепции как фактически отражающие взгляды всего мирового сообщества. По той же схеме будет затем поставлен вопрос об отсутствии объективных оснований для сохранения мандата Комитета в части делимитации и определения космического пространства.

8. С определенной долей вероятности любую инициативу, предусматривающую раздельное решение вопросов определения и делимитации воздушного и космического пространств, можно рассматривать как имеющую, в силу объективных причин, прямое отношение к теме управления движением в космосе. Более конкретно, в политическом отношении такие инициативы, как представляется, «работают» на идею выделения между воздушным и космическим пространствами дополнительной «страты» (зоны) под потребности суборбитальных полетов, на которую не распространялось бы действие норм космического права, включающих принципиально важный запрет на выведение на орбиту вокруг Земли любых объектов с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения. Идея «страты» имеет хождение пока лишь в экспертных кругах. В то же время развитие политического процесса все чаще подтверждает, что на поддержку рискованной идеи ускоренного перехода к

управлению движением в космосе направляются значительные усилия и ресурсы. Экспертам и политикам следовало бы проявлять осторожность при определении гипотетического контекста исследования проблемы управления движением в космосе и осознавать значительные сложности, которые могут возникнуть на этом пути.

9. Так вышло, что Комитет оказался вовлеченным в обсуждение темы исключительно гражданского применения транспортных средств нового поколения, например, с туристическими целями. Рано или поздно это идиллическое восприятие придется нарушить. Как же тогда обстоят дела с практическими вопросами безопасности? Совершенно очевидно, что возможность проецирования силы с использованием таких транспортных средств — не только из области гипотез. Если Комитет нацелен на то, чтобы его деятельность соответствовала политическим реалиям, ему следует в рамках рассмотрения вопроса о делимитации заняться решением непростой задачи определения совокупности элементов регулирования или, по меньшей мере, представить прогностические выкладки, которые отражали бы важный этап анализа всех возможных вопросов безопасности в данном контексте. Те государства, которые полагают, что у них сложились обоснованные воззрения на концепцию управления движением в космосе, и государства, которые, возможно, благожелательно воспринимают или поддерживают идею новой «страты», должны проявить смелость и представить идеи относительно базовых норм, которые могли бы регулировать деятельность в этой гипотетической зоне и органично учитывали бы широкий круг вопросов безопасности и стратегической стабильности.

10. Международный союз электросвязи (МСЭ) был бы объективно заинтересован в решении вопроса о том, на каких этапах суборбитального полета аэрокосмического транспортного средства по отношению к его радиоэлектронному оборудованию (приемники/передатчики) могли бы применяться либо положения Регламента радиосвязи, касающиеся наземных служб радиосвязи (в частности, служб, регулирующих радиосвязь воздушных летательных аппаратов), либо положения того же Регламента, касающиеся космических служб. В процессе полета ракеты-носителя, в том числе на суборбитальном участке траектории, функционирование ее радиоэлектронных средств (и, в зависимости от обстоятельств, полезной нагрузки) регулируется положениями Регламента радиосвязи, касающимися службы космической эксплуатации. Регламент радиосвязи рекомендует использовать спутниковые службы радиосвязи на высотах более 100 км, несмотря на то, что минимальная высота перигея высокоэллиптической орбиты может быть и менее 100 км. Поскольку максимальная высота при суборбитальном полете может быть существенно выше 100 км, вполне определенный интерес представляло бы понимание того, какие варианты функционального решения проблемы применения положений Регламента радиосвязи могли бы быть предложены в отношении таких полетов. Логично было бы предположить, что аэрокосмический летательный аппарат, совершающий суборбитальный полет с поверхности Земли или из воздушного пространства, вполне мог бы до определенной высоты обслуживаться воздушными службами радиосвязи, а в последующем — спутниковыми службами радиосвязи. Аналогично, аэрокосмический летательный аппарат, осуществляющий суборбитальный полет в космическом пространстве, мог бы эффективно обслуживаться спутниковыми службами радиосвязи, а ниже определенной высоты — воздушными службами радиосвязи. Таким образом, МСЭ мог бы считать целесообразным и приемлемым установить высотную границу, разделяющую две зоны: применения наземных радиослужб и применения космических радиослужб. Однако установление такой границы никак не связано с проблемой делимитации и определения воздушного и космического пространств. Реальной необходимости внесения в Регламент радиосвязи изменений, специально направленных на регулирование использования радиоэлектронных средств суборбитальных объектов, не просматривается.

11. Меры доверия должны являться ключом к формированию поведенческой модели и в таком своем качестве могут реализовываться только с честными

намерениями. В противном случае, вряд ли удастся выстроить между государствами позитивные и доверительные отношения. Соответственно, в таких вопросах, как делимитация воздушного и космического пространств, государства должны способствовать открытой дискуссии и откровенному обмену мнениями по всем возможным аспектам темы.
