

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОПРОСОВ ЧАСТНЫХ ПИЛОТИРУЕМЫХ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ: НА ПРИМЕРЕ КОСМИЧЕСКОГО ТУРИЗМА

Нгатею Акони Шани Павел, *старший преподаватель*
Белгородский государственный национальный исследовательский университет
(Россия, г. Белгород)

DOI:10.24412/2500-1000-2023-3-3-36-39

Аннотация. Недавнее развитие космической деятельности привело к увеличению числа игроков в сфере, до сих пор остававшейся за государствами. Наряду с этими традиционными игроками сейчас развиваются новые организации. В данной статье исследуется современная роль частных организаций в области космической индустрии. Продемонстрированы успешные примеры реализации со стороны таких организаций проектов в области космического туризма. Даны определения термина «космический туризм» и показана целесообразность урегулирования правового статуса лиц, совершающих космические путешествия.

Ключевые слова: космическое пространство, космический туризм, международно-правовые нормы, космическое право, международное право, космическое управление, орбитальные полеты, частный сектор, роль государства.

Долгое время предназначенный для государств в целях научных исследований, доступ к космосу в последние годы значительно расширился в коммерческом плане. Действительно, с начала 2000-х годов на сцене космических полетов появляются частные игроки. Они хотят демократизировать доступ к космосу, сделав его «недорогим». Таким образом, они предлагают коммерческие полеты в космос или вокруг него в нескольких формах. Это новое предложение было названо «космическим туризмом».

Космический туризм обычно определяется как «любая коммерческая деятельность, которая предоставляет клиентам прямой или косвенный опыт космических путешествий», а космический турист – как «кто-то, кто посещает или путешествует в космосе, в космос или через космос или небесное тело для получения удовольствия и / или рекреационных целей» [1, с. 1599].

Под ярлыком «космический туризм» выделяют две основные категории деятельности. Орбитальная деятельность, включая пребывание на борту орбитальных объектов или кратковременные орбитальные полеты, а также суборбитальные полеты.

Термин «космический туризм» фокусируется на мотивах (или причинах), по которым деятельность, которую он охватывает, была предпринята человеком, а именно в первую очередь с целью развлечения. Однако, по мнению Фон Дер Дунка, голландский ученый и профессор космического права, использование термина «космический туризм» является слишком ограничительным и с юридической точки зрения не является подходящим критерием для разграничения характеристик всех новых видов деятельности, предлагаемых космическими компаниями и связанных с этим юридических трудностей [2, с. 147]. Во-первых, некоторые «космические туристы», побывавшие на орбите на борту МКС, опровергают это название [3, с. 3]. Прежде всего, он лишь частично отражает реальные проекты новой отрасли. В этой связи интересно отметить, что частные компании, предлагающие «туристические» суборбитальные полеты, стремятся развивать как средство международной коммерческой перевозки пассажиров или грузов либо в другие наземные пункты, либо на орбитальные объекты [4, с. 667].

Наконец, этот термин вводит в заблуждение, поскольку предполагает развитие «массового туризма», не принимая во

внимание тот факт, что, учитывая их нынешнюю стоимость и присущие им риски, эти виды деятельности в настоящее время ограничены меньшим количеством людей.

Фон Дер Дунк считает, что названный термин должен быть юридически заменен понятием «частные пилотируемые космические полеты». Это новое, более общее понятие включает «любой полет людей, намеревающихся выйти в космос за свой счет или за свой счет другим физическим или юридическим лицам, осуществляемым частными лицами, или и тем, и другим». Таким образом, он включает орбитальную или суборбитальную деятельность исключительно в туристических целях, а также коммерческие партнерские отношения между государственными космическими агентствами и частными компаниями, направленные на доставку астронавтов на орбиту.

Только космические полеты космонавтов, финансируемые и осуществляемые государственными или межправительственными организациями, исключаются из сферы применения этой концепции. Таким образом, истинным отличительным критерием этих видов деятельности является, скорее, высокая степень участия в них частных субъектов как со стороны пассажиров, так и со стороны операторов. Именно этот частный характер вызывает трудности в международном космическом праве, а не причины, по которым осуществляется такая деятельность.

Из этих размышлений мы делаем следующий вывод: термин «космический туризм», не подходящий как юридический критерий, разграничивающий всю вышеупомянутую частную космическую деятельность. С другой стороны, его можно рассматривать как подкатегорию «частных пилотируемых космических полетов», относящуюся исключительно к космическим экспериментам, предлагаемым частными компаниями непрофессионалам, решившим предложить их для своего удовольствия.

Как уже отметили, наряду с государственными субъектами мы наблюдаем растущее появление частных предпринимателей в данной сфере. Осуществление

космической деятельности неправительственными организациями не является чем-то новым, однако в настоящее время частная сфера расширяет свое влияние на секторы, которые до сих пор были зарезервированы за государственными органами, в частности, на развитие стартовых комплексов и пилотируемых полетов, которые характеризуют космическую мощь государства.

Двумя знаковыми компаниями в этом движении являются *SpaceX*, созданная Илоном Маском, основателем *PayPal*, и *Blue Origin*, основанная Джеффом Безосом, мажоритарным акционером и исполнительным председателем Amazon. Компания *SpaceX* проектирует, строит и продает ракеты-носители Falcon 9, двигатели Merlin, которые их приводят в движение, а также грузовой корабль Dragon для снабжения Международной космической станции и ее пилотируемой версии. Компания *Blue Origin*, в частности, разрабатывает одноступенчатую ракету *New Shepard*, предназначенную для суборбитального туризма.

Рост коммерческой деятельности в космосе, в так называемый «*Near Space*» то есть «ближний космос», в первую очередь суборбитальный туризм, за последние годы свидетельствует о необходимости окончательного урегулирования вопроса о делимитации космического пространства и определения применимого правового режима, гарантирующего правовую определенность и предсказуемость, необходимые как для общественной безопасности, так и для будущих инвестиций в этой области.

Воздушное и космическое пространство никогда не определялось соответствующими текстами воздушного и космического права. Несмотря на их смежность, они регулируются совершенно противоположными правовыми принципами [5, с. 1602]. Например, международное воздушное право закрепляет полный и исключительный суверенитет государства в отношении воздушного пространства над его территорией и, наоборот, международное космическое право допускает свободу исследования и использования космического про-

странства без применения к нему какого-либо государственного суверенитета.

Как можем констатировать, развитие суборбитальных полетов, действительно вызывает много юридических вопросов, возникающих из-за отсутствия разграничения космического пространства и воздушного пространства.

Доктрина, кажется, соглашается с тем фактом, что высота ниже 80 км относится к воздушному пространству, а высота выше 110 км соответствует скорее космическому пространству. С другой стороны, настоящая неясность касается деятельности, происходящей между 80 и 110 км, а именно в зоне активности суборбитальных полетов. Следовательно, должны ли они регулироваться международным воздушным правом, международным космическим правом или же режимом, созданным специально для них?

Линия Кармана, в частности, используется Международной авиационной федерацией (далее – ФИА) для разграничения авиационных и астронавтических рекордов [6]. Однако такое разграничение не является нормой международного права. Ни космическое право, ни воздушное право не разграничивают эти два пространства.

Даже если предположить, что линия Кармана представляет собой нижнюю границу космического пространства, космический аппарат находится в этой зоне всего несколько минут и большую часть своего полета совершает в воздушном пространстве [7]. Более того, по используемой технологии суборбитальные аппараты носят гибридный характер, поскольку относятся как к аэронавтике, так и к космонавтике. Поэтому трудно определить, следует ли рассматривать деятельность с точки зрения воздушного права или с точки зрения космического права. Однако это различие имеет существенно важное значение, поскольку оно определяет применимый режим регулирования: сертификацию воздушного судна, осуществляемого туристические космические полеты в соответствии с воздушным правом или разрешение на полет в соответствии с космическим правом. Оно также позволяет опре-

делить международный режим ответственности за ущерб, причиненный третьим сторонам: ограниченная ответственность оператора воздушного судна на основе воздушного права или неограниченная ответственность запускающего государства на основе космического права.

Другой вопрос касается режима, применимого к лицам, находящимся на борту. Если исходить из того, что в этом случае применяется именно космическое право, то единственные нормы международного права, касающиеся полетов человека в космос, распространяются только на космонавтов [8]. Следовательно, последние пользуются правом на помощь и защиту в случае бедствия и несчастного случая, независимо от их гражданства. Однако данное соглашение не дает возможности понять правовой статус пассажиров на суборбитальных рейсах, в частности туристов.

Если очевидно, что люди, находящиеся в космосе в чисто частных целях, не могут считаться «посланниками человечества» согласно формулировке статьи 5 выше названного соглашения, следует ли, тем не менее, лишать их квалификации космонавта и соответствующего режима защиты? Кроме того, если мы считаем, что данная деятельность подпадает под действие воздушного права, можем ли мы применять правила защиты пассажиров, вытекающие из конвенций, касающихся международных воздушных перевозок [2]?

Законодательство США, например, квалифицирует лиц, принимающих участие в суборбитальном полете, не как «пассажиров» или «клиентов авиаперевозчиков», а как «участников космического полета» («*space flight participants*»). Таким образом, законодательство США предусматривает, что участник, принимающий участие в суборбитальном полете, получает письменное уведомление от оператора о рисках, связанных с деятельностью. Каждый участник должен дать письменное информированное согласие («*informed consent*») на участие в полете. Данное согласие позволяет ограничить средства правовой защиты участников и их правопреемников

против оператора в случае причинения ущерба.

С момента запуска Спутника-1 в 1957 году деятельность в космосе претерпела значительные изменения и увеличилась в геометрической прогрессии. Анализ источников международного космического права, в частности *corpus juris spacelis*, выявил пробелы и расхождения в толковании, существующие между государствами

в отношении некоторых основополагающих концепций. В любом случае, если будут развиваться суборбитальные пилотируемые полеты и, в более широком смысле, космические полеты, безусловно, потребуется переосмыслить режим космонавтов с учетом различий между пассажирами и персоналом, как в режимах морских и воздушных перевозок.

Библиографический список

1. MASSON-ZWAAN Tanja, FREELAND Steven. Between heaven and earth: The legal challenges of human space travel. – 1599 p.
2. VON DER DUNK Frans G. Space Tourism, Private Spaceflight and the Law: Key Aspects. – 147 p.
3. FREELAND Steven, Up, Up and ... Back: The Emergence of Space Tourism and Its Impact on the International Law of Outer Space. – 3 p.
4. VON DER DUNK, Passing the Buck to Rogers. – 403 p.
5. HOBE Stephan, MEISHAN GOE Gérardine, NEUMANN Julia. Space Tourism Activities – Emerging Challenges to Air and Space Law. – 361 p.
6. Международная астронавтическая федерация, «Граница высоты 100 км для астронавтики». – URL: <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics> (дата обращения 14.01.2023).
7. Писаревский Е.Л. Правовые основы космического туризма // Туризм: право и экономика. – М.: Юрист, 2006. № 2.
8. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела.
9. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900153> (дата обращения 14.01.2023).

PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF ISSUES OF PRIVATE MANNED SPACE FLIGHTS: ON THE EXAMPLE OF SPACE TOURISM

Ngatheyo Akony Chany Pavel, *Senior Lecturer*
Belgorod State National Research University
 (Russia, Belgorod)

Abstract. *The recent development of space activities has led to an increase in the number of players in the field, which until now remained behind the States. Along with these traditional players, new organizations are now developing. This article examines the modern role of private organizations in the field of the space industry. Successful examples of the implementation of projects in the field of space tourism by such organizations are demonstrated. Definitions of the term "space tourism" are given and the expediency of regulating the legal status of persons making space travel is shown.*

Keywords: *outer space, space tourism, international legal norms, space law, international law, space management, orbital flights, private sector, the role of the state.*