

ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Н. Малишева, доктор юридичних наук,
професор, академік НАПрН України, за-
ступник директора Міжнародного цен-
тру космічного права

Правове регулювання на ринку космічних послуг

Особи, що беруть участь у космічних польотах

«Зоряний час» розвитку міжнародного космічного права припав на 60–70-ті роки ХХ ст., коли під егідою новоствореного Комітету ООН з мирного використання космічного простору були розроблені й прийняті 5 основних договорів по космосу. Ці договори й сьогодні становлять основу міжнародного космічного права¹. Ними, зокрема, було регламентовано правовий статус астронавтів (космонавтів). При цьому, як це не дивно, єдиного чіткого визначення терміна «космонавт», так само як і «астронавт», міжнародне космічне право до цього часу не напрацювало. Більше того, і в основних договорах ООН із космічного права ми знаходимо значну кількість термінів, кожен з яких вказує на осіб, що перебувають у космосі. У першу чергу слід наголосити на паралельному вживанні двох практично ідентичних термінів — «*космонавт*» і «*астронавт*»². Саме так термінологічно визначається людина, що перебуває в космосі, ст. 5 Договору ООН про принципи

¹ У міжнародно-правовій доктрині космічно-правову систему, що склалася в цей період, інколи називають першим поколінням космічного права, розглядаючи його в контексті перспективного розвитку відповідної галузі права (див., зокрема, Yasuaki Hashimoto. *The Status of Astronauts Towards The Second Generation of Space Law*. – The National Institute for Defence Studies, 2-1 Naka Meguro 2-chome, Meguro-ku, Tokyo 153 JAPAN. – 1993).

² Слід зазначити, що в міжнародно-правовому лексиконі для визначення осіб цієї категорії в англійських, французьких та іспанських версіях документів, що регулюють космічну діяльність, а також у доктринальній літературі застосовується термін «астронавт» (astronaut) – англ., «astronaute» – франц.); однак той факт, що в офіційних російськомовних текстах відповідних документів використовується термін «космонавт», свідчить про ідентичність указаних понять. В усіх пострадянських державах після першого польоту в 1961 р. у космос людини Юрія Гагаріна міцно закріпився термін «космонавт».

діяльності держав з дослідження та використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла, 1967 (скорочена назва — Договір про космос)¹, саме такий термін використовується і в назві та преамбулі Угоди про рятування космонавтів, повернення космонавтів і повернення об'єктів, запущених у космічний простір, 1968 (скорочено — Угода про рятування)². Слід при цьому зазначити, що в національних правових системах все ж є певні нюанси у застосуванні двох термінів. Так, статус «космонавта» у пострадянських державах надається особі після здійснення нею космічного польоту. Водночас у США, людина, що тільки починає тренування за державною космічною програмою, вже називається астронавтом.

Продовжуючи аналізувати міжнародні договори з питань космічної діяльності в частині визначення осіб, які здійснюють космічні польоти, зазначимо, що тут ми знаходимо цілу низку інших термінів, якими визначаються особи, що перебувають у космосі, а саме: *«персонал»* (ст. 8 Договору про космос, ст. 3 § 4; ст. 6 § 3; ст. 8 § 2; ст. 9 § 2; ст. 11 § 3; ст. 12 § 1 Угоди про діяльність держав на Місяці та інших небесних тілах, 1979 (скорочено — Угода про Місяць), *«екіпаж»* (статті 1 та 4 Угоди про рятування), *«представник»* (ст. 12 Договору про космос), *«особа на борту космічного об'єкта»* (статті 3 та 4 Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами, 1972 (скорочена назва — Конвенція про відповідальність), *«особа, що знаходиться на Місяці»* (ст. 10 § 1 Угоди про Місяць), нарешті — *«посланець людства в космосі»* (ст. 5 Договору про космос).

Усі ці терміни, однак, не мають на меті розмежувати осіб різних категорій, що перебувають у певний період часу в космічному просторі. Вони в різних контекстах вживаються щодо тих самих категорій осіб. Це пов'язане з тим, що чинне міжнародне космічне право надає однаковий правовий статус космонавтів (астронавтів) усім особам, що здійснюють космічний політ. Адже цей статус, закріплений у 5 основних договорах ООН з космосу, було сформовано в часи, коли космічна діяльність являла собою прерогативу держав, тобто здійснювалася на державному рівні, від імені держав і з повним державним забезпеченням і відповідальністю.

До певної категоризації осіб, що перебувають у космосі (готуються до космічних польотів), вдалися національні законодавства провід-

¹ Див.: Договори и принципы Организации Объединенных Наций, касающиеся космического пространства. – ООН, Нью-Йорк, 2008. – С. 5.

² Там само. – С. 10–14.

них космічних держав світу. При цьому законодавство деяких країн чітко розмежує права та обов'язки членів екіпажу космічного корабля. Так, у Російській Федерації нормативно виділяють: командира корабля, бортінженера, космонавта-дослідника. При цьому цікаво, що основна законодавча норма Російської Федерації, якою регламентується правовий статус осіб, що здійснюють космічний політ (ст. 20 Федерального Закону РФ «Про космічну діяльність»), має назву «Космонавти *та* екіпажі пілотованих космічних об'єктів» (виділено нами. — *Н. М.*), тим самим закладаючи основи для регулювання статусу в космосі інших осіб, що не є професійними космонавтами¹. У міжнародних екіпажах, що працюють за проектами та програмами міжнародної організації «Інтерспутник», усі громадяни інших, крім РФ, держав, мають статус космонавтів-дослідників. Відповідно до ч. 5 ст. 20 Федерального закону РФ «Про космічну діяльність» громадяни іноземних держав, що проходять підготовку до космічного польоту в Російській Федерації, навіть якщо вони не беруть участі в польоті на пілотованому космічному кораблі РФ, зобов'язані дотримуватися законодавства Російської Федерації, якщо інше не передбачене міжнародними договорами Росії.

В екіпажах американських кораблів «Спейс Шаттл» окремо визначається статус таких категорій осіб: командир корабля, пілот, від двох до п'яти спеціалістів (наукових співробітників — спеціалістів з операцій) та двох-трьох спеціалістів із корисного навантаження (наукових співробітників — спеціалістів із конкретних досліджень)².

Особливій регламентації на рівні національного законодавства піддається правовий статус командира корабля. Саме він зазвичай наділяється владними повноваженнями для виконання завдання космічного польоту, забезпечення безпеки персоналу, підтримки дисципліни і порядку на борту корабля. Так, відповідно до ч. 3 ст. 20 Федерального закону РФ «Про космічну діяльність» командиром екіпажу пілотованого космічного об'єкта РФ призначається космонавт — громадянин Російської Федерації. Командир екіпажу наділяється всією повнотою влади, необхідної для здійснення космічного польоту, керівництва екіпажем та іншими особами, що беруть участь у польоті. Водночас

¹ Федеральный Закон РФ «О космической деятельности» от 20.08. 1993 г. (в редакции Федерального Закона РФ от 29.11. 1996 г. (с последующими изменениями) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: femida.info/14/24003.htm

² Детальніше див: Глушко В. П. и др. Космонавтика : энциклопедия / В. П. Глушко и др. – М., 1985; Гэтланд К. и др. Космическая техника : иллюстрированная энциклопедия / К. Гэтланд. – М., 1985; а також: dic.academic.ru/dic.nsf/enc_tech/1122.

командир у межах своїх повноважень несе відповідальність за виконання програми польоту, безпеку екіпажу та інших осіб, що беруть участь у польоті, збереження космічного об'єкта та майна, що на ньому знаходиться¹. Правовий статус інших членів космічних екіпажів, якщо й визначається, то не в законодавчому порядку, а в національних методичних документах, що за загальним правилом мають разовий характер, чи застосовуються до серії польотів за однією програмою.

Жодна з національних правових систем до кінця ХХ ст. не містила спеціальної регламентації правового статусу осіб, що беруть участь у комерційних космічних польотах, або так званих «космічних туристів».

Космічний туризм — новітній вид діяльності в космосі

Однак на зламі тисячоліть ситуація в космонавтиці швидко змінюється. На арену космічної діяльності почали активно виходити приватні структури. Не пройшла ця тенденція осторонь і пілотованої космонавтики. Першими комерційними космонавтами стали громадянин Японії Тойохіро Акіяма (1989) та Великої Британії Хелен Шарман (1990), що здійснили політ на космічних кораблях Союз ТМ-11/Союз ТМ-10 та Союз ТМ-12/Союз ТМ-11 на радянську орбітальну станцію «Мир» за недержавними проектами, що були профінансовані приватною телекомпанією TBS та консорціумом британських компаній «Джунно» відповідно. Цих комерційних космонавтів, однак, ще не називали «космічними туристами». Упритул наблизилися до регулювання правового режиму космічних туристів Сполучені Штати Америки, де відповідно до Доповнень до Закону з комерційних запусків (від 23 грудня 2004 р.) уперше в світовій законотворчій практиці почали виокремлювати нову категорію осіб, що здійснюють космічні польоти на комерційних засадах, — пасажирів².

Термін «космічний туризм», однак, почали використовувати лише у зв'язку з Міжнародною космічною станцією (МКС) у значенні ***польотів у космос чи на навколоземну космічну орбіту в розважальних чи пізнавальних цілях, що фінансуються із власних коштів чи інших приватних джерел***. Перші вісім туристів здійснили подорожі на ро-

¹ Федеральний Закон РФ «О космической деятельности» от 20.08. 1993 г. (в редакции Федерального Закона РФ от 29.11. 1996 г. (с последующими изменениями) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: femida.info/14/24003.htm.

² Див.: Commercial Launch Amendment Act of 2004 – H.R.5382 (Enrolled Bill [Final as Passed Both House and Senate]-ENR) – Bill Text 108th Congress (2003-2004). – H.R.5382. ENR

сійський сегмент МКС вже в XXI ст.¹ за допомогою російських космічних кораблів «Союз». І хоча кількість тих, хто вже відвідав космос з розважальною метою і на власні кошти, поки вимірюється одиницями, бажаючих здійснити космічну подорож вже зараз налічується кілька сотень². Можна при цьому прогнозувати, що ринок послуг із космічного туризму стрімко зростатиме, а види послуг, що при цьому будуть пропонуватися, урізноманітняться. Так, зокрема, вже зараз деякими комерційними структурами різних країн світу розробляються проекти створення власних космічних кораблів для «туризму» і «орбітальних готелів» для довготривалого перебування туристів на навколоземній орбіті³.

Міжнародно-правовий режим космонавтів і його поширення на космічних туристів

Розвиток космічного туризму, підштовхуваний прагненням людей до нового і небаченого, в юридичному плані викликає чимало запитань. Перше і головне серед них: чи достатнім є міжнародно-правовий режим, закріплений чинними міжнародними договорами ООН з космосу, для забезпечення «туристичної» діяльності в космосі?

Для відповіді на це запитання слід з'ясувати, чи є космічні туристи космонавтами (астронавтами) у розумінні чинного міжнародного космічного права, а значить, чи поширюються на них (якщо так, то якою мірою) норми, що регламентують правовий статус космонавтів? Чи

¹ Вісім перших польотів космічних туристів було здійснено з 2001 до 2009 років. Космічними туристами стали: американський бізнесмен італійського походження Денніс Тіто (2001), бізнесмен з ПАР Марк Шаттлворт (2002), американський бізнесмен Грегорі Олсен (2005), американка іранського походження Ануше Ансарі (2006), американський мільярдер угорського походження Чарльз Симоні (2007), американський розробник комп'ютерних ігор Річард Герріот (2008), Чарльз Симоні – вдруге (2009), канадський бізнесмен Гі Лаліберте (2009). Усі вісім польотів було організовано Роскосмосом у співробітництві з компанією США «Space Adventures». Наприкінці 2009 р. було оголошено про призупинення польотів космічних туристів на МКС із 2010 до 2012 р., оскільки всі вільні місця на російських космічних кораблях «Союз» викупило NASA, зважаючи на те, що США втратила можливість самостійно відправляти своїх астронавтів на орбіту з припиненням польотів «шаттлів». Починаючи з 2012 р., Роскосмос планує збільшити кількість запусків космічних кораблів «Союз» із чотирьох до п'яти на рік спеціально для забезпечення подорожей космічних туристів.

² Йдеться лише про осіб, які офіційно виявили своє бажання стати космічними туристами, внівши відповідну заставу. Так, за даними британської компанії «Virgin Galactic», що планує надавати послуги з подорожей на навколоземну орбіту, придбання космічних «путівок» зацікавилася вже понад 300 осіб.

³ <http://www.linternaute.com/actualite/voyager/05/tourisme-espace/tourisme-spatial.shtml>

потребує правовий режим космічних туристів спеціального регулювання, якщо так, то на якому рівні: міжнародно-правовому чи національно-правовому? В яких напрямках слід здійснювати правове регулювання статусу космічних туристів і режиму космічно-туристичної діяльності як такої?

Аналіз вищеназваних міжнародних документів (передусім Договору про космос, а також Угоди про рятування) дозволяє виділити три основні ознаки, які дають підстави віднести осіб до категорії «космонавтів», а саме:

- 1) це особи, що перебувають на борту об'єкта, що запускається в космічний простір;
- 2) цими особами вчиняються діяння на благо та в інтересах всіх країн, а результати таких діянь стають спільним надбанням людства (ст. 1 Договору ООН про космос);
- 3) можливість поширення на відповідних осіб визначення «пошанців людства в космосі» (ст. 5 Договору ООН про космос, Угода ООН про рятування).

Чи підпадають під ці ознаки космічні туристи?

На сто відсотків ствердно можна визнати відповідність космічних туристів першій із виділених тут ознак. Якщо особа не перебуває на борту об'єкта, запущеного в космічний простір, то не можна вести мову про *космічний* туризм як такий.

Вирішуючи питання щодо відповідності космічних туристів другій ознаці, слід передусім з'ясувати, які діяння щодо дослідження та використання космічного простору сучасною доктриною визнаються такими, що вчиняються на благо і в інтересах всього людства. Індикативний перелік таких видів діяльності був напрацьований ЮНЕСКО в ході роботи її підкомісії «Етика космічного простору» Світової Комісії щодо етики наукових і технологічних знань (липень 2000 р.). Це, зокрема, інформаційні технології та технології зв'язку; супутникова навігація і картографія; супутникова медицина; довкілля та управління природними ресурсами; попередження катастроф та деякі ін.¹ У будь-якому випадку серед визначених ЮНЕСКО видів діяльності немає космічного туризму. З іншого боку, звернувшись до концепції будь-якого туризму, в тому числі космічного, ми в усіх джерелах зна-

¹ Див. М. Cheick Modibo Diarra. Dans quels domaines les technologies spatiales peuvent-elles être profitables à toute humanité? – Sous-commission de la COMEST sur «L'éthique de l'espace extra-atmosphérique», Siège de l'UNESCO, 10-11 juillet 2000. – Rapport. – Paris. – 2000. – P. 37–38.

йдемо приблизно однакові визначення: туризм (включно з космічним) здійснюється у *власних* (розважальних, пізнавальних, корпоративних, інколи навіть політичних чи інших) *інтересах туриста*. Інтереси ж усіх країн і навіть країни, з якої походить (чи під юрисдикцією якої перебуває) космічний турист, при цьому навряд чи відіграють вирішальну і навіть визначальну роль.

Складнішим є виявлення відповідності космічних туристів третій із виділених нами ознак. На перший погляд здається, що немає жодних підстав вважати космічних туристів посланцями людства, адже їх направляють у космос, фінансуючи політ, приватні структури або ж приватні фізичні особи (наприклад, члени сім'ї чи самі туристи). Водночас більш поглиблений погляд на проблему вимагає звернення до контексту, в якому міжнародно-правове регулювання визначає космонавтів «посланцями людства в космосі», а також до мотивації відповідного регулювання. Аналіз міжнародних договорів ООН із космосу (передусім Договору про космос і Угоди про рятування) дає підстави стверджувати, що основним спонукальним мотивом для надання космонавтам статусу «посланців людства в космосі» було усвідомлення ризикового характеру космічних польотів і прагнення забезпечити безпеку людей, що їх здійснюють, надати їм всіляке сприяння й допомогу в різних «позаштатних» ситуаціях, які можуть виникнути під час здійснення пілотованих космічних польотів. Звернемось у цьому зв'язку до контексту ст. 5 Договору з космосу, де вперше стосовно космонавтів вживається визначення «посланці людства в космосі». При цьому зазначається, що держави — учасниці Договору надають космонавтам всебічну допомогу у випадку аварії, лиха чи вимушеної посадки на території іншої держави — учасниці Договору чи у відкритому морі. Космонавтам, що здійснять таку вимушену посадку, Договір гарантує безпеку та невідкладне повернення державі, до реєстру якої занесений їх космічний корабель. Більш детально діяльність Договірних Сторін щодо розшуку, рятування космонавтів та їх повернення до держави реєстру регламентована Угодою про рятування. Звичайно, беручи до уваги дату прийняття цієї Угоди (1968 р.), у ній немає (та й не могло бути) мови про космічних туристів як окрему категорію людей, що певний час перебувають у космосі. Однак, зважаючи на гуманістичну спрямованість надання космонавтам статусу посланців людства в космосі, на наш погляд, слід вважати відповідний міжнародно-правовий режим таким, що поширюється не лише на космонавтів, а й на всіх інших осіб, які здійснюють космічні польоти, у тому числі, на космічних туристів.

Підбиваючи попередні висновки, зазначимо, що відповідно до чинних норм міжнародного космічного права космічні туристи не можуть повною мірою бути віднесені до категорії космонавтів, водночас під час космічних польотів вони мають ряд спільних ознак, що дозволяють поширювати на туристів правовий режим космонавтів як посланців людства у космосі.

Цієї констатації, однак, недостатньо, щоб визнати правовий режим космічних туристів адекватним вимогам часу і таким, що знімає всі питання, пов'язані з регулюванням відповідного виду діяльності.

Удосконалення відповідного правового режиму вимагає на доктринальному рівні визначитися з низкою проблем, пов'язаних із неоднорідністю діяльності, яка сьогодні підпадає під категорію «космічний туризм».

***Регулювання польотів космічних туристів:
режим космічного чи повітряного права?***

Уже зараз можна виділити два різних із технічної та правової точок зору види цієї діяльності: 1) власне «космічний» туризм, за допомогою якого можна, зокрема, дістатися на МКС, а космічний корабель запускається з космодрому ракетносіями; 2) суборбітальні короточасні подорожі, що є менш дорогими¹, а тому більш доступними; такий туризм планується широко розвивати найближчим часом², переважно з допомогою високотехнологічних реактивних літаків, що запускати-муться з аеродромів, або так званих «космічних портів»³. Другий із

¹ Вартість такої подорожі сягає 200–300 тисяч доларів США, в той час як туристичне відвідання МКС сьогодні коштує 20–35 мільйонів доларів США (див., зокрема: www.russianspain.com/news/article553.html).

² Так, у 2007 р. франко-німецький консорціум «Астріум» почав реалізацію першого європейського проекту організації космічного туризму. Здійснювати суборбітальні подорожі планується починаючи з 2011 р. з допомогою літака, що запускати-муться ракетою. Серед інших найбільш популярних сучасних проектів відповідного спрямування називають американський проект Rocketplane XP, а також проект британської компанії «Virgin Galactic», що планує надавати послуги з подорожей на навколоразумну орбіту з допомогою літака-носія Whight Knight 2 («Білий лицар-2»), космічного корабля Space Ship-2 та корабля багаторазового використання New Shepard компанії Blue Origin. Наводиться за: Andre Farand. *Tourisme spatial: consideration juridique sur les vols suborbitaux.* – Droit de l'espace. – Sous la direction de Philippe Achilleas. – Bruxelles. – 2009. – P. 359.

³ Такі порти разом з усією обслуговуючою інфраструктурою найближчим часом планується побудувати в декількох штатах США (Каліфорнія, Оклахома, Нью-Мексико, Флорида, Вірджинія, Аляска, Вісконсін, а також в Швеції та Об'єднаних Арабських Еміратах (детальніше див.: [space_tourism http://www.robert.goehlich.de](http://www.robert.goehlich.de)).

виділених тут видів діяльності, хоч і підпадає за своєю спрямованістю під ознаки космічного туризму і офіційно саме так називається, однак викликає сумніви з точки зору режиму міжнародно-правового регулювання, якому має бути підпорядкований: режиму космічного чи повітряного права.

Необхідність відповіді на поставлене питання пов'язана з таким. Стаття 1 Чиказької Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7.12. 1944 р. проголошує, що кожна держава має повний і виключний суверенітет на повітряний простір над своєю територією¹. Відтак держава здійснює свою юрисдикцію над усякою діяльністю, що відбувається в її повітряному просторі. Авіаційні об'єкти при цьому підлягають реєстрації лише на національному рівні. Водночас Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір (§ 1 ст. 2), зобов'язує державу запуску реєструвати космічний об'єкт шляхом запису до відповідного реєстру, який нею ведеться. Держав запуску одного об'єкта може бути декілька, у цьому випадку вони спільно визначають, яка з них набуває статусу держави реєстрації². А стаття 8 Договору про космос містить основоположну норму про те, що держава, до реєстру якої занесений об'єкт, запущений у космічний простір, зберігає юрисдикцію та контроль над таким об'єктом і над всяким екіпажем цього об'єкта під час їх перебування в космічному просторі, у тому числі й на небесному тілі. Крім того, під егідою Генерального секретаря ООН ведеться єдиний міжнародний Реєстр ООН космічних об'єктів, запущених у космічний простір³, тоді як повітряні польоти реєструються лише на національному рівні. Інакше кажучи, у контексті нашого інтересу принципового характеру набуває питання про те, як розглядати засіб доставки космічних туристів: як аеронавтичний чи космічний об'єкт. Адже лише в останньому випадку визначаються держави запуску відповідного об'єкта та держава, що його реєструє згідно з вимогами міжнародного космічного права. Різними є й режими відповідальності за шкоду, заподіяну такими об'єктами: космічними — абсолютна відповідальність, передбачена Конвенцією про від-

¹ Документ ІКАО 7300/3, 1963 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nau.kiev.ua/nau10/doc.php. Дата приєднання до Конвенції України: 10.08.1992 р. Набуття чинності для України: 09.09.1992 р. – Офіц. вісн. України. – 2004. – № 40. – С. 195. – Ст. 2667, код акта 30261/2004.

² Договори Организации Объединенных наций и принципы, касающиеся космического пространства и соответствующие резолюции Генеральной Ассамблеи. – Нью-Йорк. – 2008. – С. 26.

³ Конвенція про реєстрацію. – Статті 3, 4. – С. 26–27.

повідальність (1972), а авіаційними — відповідальність, передбачена Конвенцією про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні (Рим, 7 жовтня 1952 р.)¹.

Визначитися з цим питанням можна лише після аналізу характеру середовища, в якому така діяльність переважно відбувається (повітряний чи космічний простір). Від цього залежить і віднесення польоту до «космічного» або «повітряного».

Сьогоднішній рівень розвитку як авіаційного, так і космічного права, не в змозі однозначно відповісти на це питання. А визначення «космічних польотів», що даються національними законодавствами, чи міжнародними організаціями, суттєво різняться між собою. Так, відповідно до класифікації Міжнародної Аеронавтичної Федерації (FAI), космічним вважається політ, висота якого перевищує 100 км. Згідно ж з класифікацією Військово-повітряних сил США (United State Air Forces, USAF), космічним польотом визнається політ, висота якого перевищує 50 миль (80 км 467 м). У СРСР та в пострадянських державах космічним називається орбітальний політ; тобто презюмується, що космічний апарат повинен зробити хоча б один оберт навколо Землі².

Останній підхід за сучасних умов (коли формально ще не здійснено делімітацію повітряного та космічного простору), вважаю найбільш прийнятним, оскільки як національна, так і міжнародна реєстрація об'єктів як космічних проводиться лише з моменту їх виведення на навколосезну орбіту, чого не відбувається у випадку із суборбітальними польотами.

Певної нової регламентації в контексті космічного туризму потребує як повітряне, так і космічне право. Оскільки суборбітальні польоти «туристів» переважно здійснюються в повітряному просторі, а вихід у космічний простір при цьому відбувається на короткий проміжок часу, ніби «транзитом», то така діяльність має підпадати під визначення «авіаційної», тобто такої, що перебуває під юрисдикцією держави, над територією якої вона проходить. Тому на цю діяльність має поширюватися весь масив як міжнародного повітряного права, так і національного повітряного законодавства відповідної держави, під юрисдикцією якої дана діяльність відбувається. Водночас, зважаючи на специфіку суборбітальних польотів, слід на національному рівні

¹ Україна не є Стороною цієї Конвенції (див. Статус конвенції – ІКАО; Статус, Міжнародний документ від 01.11.2001 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi).

² Див.: ru.wikipedia.org/wiki/Космонавт.

передбачити регулювання особливостей цих польотів як таких, що пов'язані з підвищеним ризиком. Не можна виключити й застосування до деяких правовідносин, які можуть тут виникнути, і норм космічного права (наприклад, правовідносини щодо рятування космонавтів у разі екстремальних обставин, на чому наголошувалося вище).

У випадку ж із туризмом на МКС, або в інших випадках, коли туристи перебувають на космічному кораблі, який виводиться на *навколоземну* орбіту або далі в космічний простір із допомогою *ракет-носія*, слід застосовувати до відповідних об'єктів режим космічних, із поширенням на такі польоти дії норм міжнародного космічного права.

Стан і перспективи правового регулювання космічного туризму

Відсутність спеціального регулювання відносин щодо космічного туризму на міжнародно-правовому рівні змусила нас звернутися до національного законодавства. Спроба запровадження певних регулюючих відповідну сферу норм до цього часу, як зазначалося, була здійснена лише Сполученими Штатами Америки шляхом внесення 23 грудня 2004 р. доповнень до Закону з комерційних запусків¹, відповідно до якого вперше було виділено космічні польоти пасажирів, що здійснюються на комерційних засадах. У законі дається визначення транспортного суборбітального корабля, яке, однак, базується на ставленні до нього як до такого, що запускається в космічний простір, а не як до повітряного судна. Такий законодавчий підхід (який до цього часу залишається унікальним прикладом регулювання відповідної діяльності) зайвий раз підкреслює, що питання не є однозначним і потребує додаткового опрацювання, передусім, на теоретико-правовому рівні, можливо шляхом об'єднання зусиль фахівців повітряного і космічного права.

Урегулювання правового статусу космічних туристів, мабуть, слід починати з напрацювання уніфікованої термінології. Адже термін «космічний турист» викликає різкі заперечення з боку тих осіб, що вже побували в космосі. Переважна більшість із них заявляють, що з туризмом зазвичай пов'язують відпочинок, тоді як вони проходили досить тривалий і непростий курс спеціальної підготовки, під час перебування в космосі дехто з них здійснював певні експерименти тощо. Так, перший офіційний космічний турист Тито заявив, що бажає, щоб його називали «незалежним дослідником». Інший «турист» Річард

¹ «Commercial Launch Amendment Act» (H.R. 5382)

Герріот пропонує відповідну категорію осіб іменувати «приватними космонавтами» чи «приватними астронавтами», оскільки вимоги до передпольотної підготовки, наприклад, тих, хто планує подорож у космос на російському космічному кораблі «Союз», нічим не відрізняються від ідентичних вимог до неросійських членів екіпажу цього корабля¹. Марк Шаттлворт запропонував для себе і своїх «колег» назву «піонерів комерційних космічних подорожей»². На думку Олсена, адекватним слід визнати іменування космічних туристів «приватними дослідниками»³. А Ансарі віддає перевагу терміну «приватний дослідник космосу»⁴. Ще більш категорично висловлюється проти офіційного закріплення терміну «космічний турист» Рік Тумлінсон (Фонд Космічних Кордонів), який, зокрема, заявляє: «Я ненавиджу слово «турист»... Турист — це хтось у квітчастих шортах із трьома камерами на шії»⁵.

Віддаючи належне аргументам, що висловлюються особами, які вже побували в космосі, все ж зазначимо, що термін «космічний туризм» і похідний від нього термін «космічний турист» досить впевнено увійшли як у технічну, так і у правову термінологію. І в кінцевому рахунку, незважаючи на особливості цього виду туризму, пов'язані з передпольотною підготовкою, ризиковим характером, наявністю великої кількості обмежень і відповідальністю, не можна заперечувати того факту, що відповідна діяльність вписується в концепцію «туристичної», а особи, що здійснюють космічні подорожі, підпадають під ознаки туристів, тобто подорожують на власні (чи інші приватні) кошти і в розважальних інтересах, не пов'язаних із їх професійною діяльністю.

На сьогодні «білими плямами» у праві залишаються питання, пов'язані з розподілом відповідальності між туристом, туроператором та виконавцем відповідної послуги, гарантуванням безпеки космічних туристів, критеріями відбору, особливостями передпольотної підготовки тощо. Ці питання виходять і на більш широкий контекст, пов'язаний із місцем і роллю держави в особі її уповноважених органів щодо забезпечення відповідної діяльності та контролю за її здійсненням.

На якому рівні мають бути встановлені відповідні регулюючі положення?

¹ http://en.Wikipedia.Org/wiki/Space_tourism#cite_note-Garriott-49.

² http://en.Wikipedia.Org/wiki/Space_tourism#cite_note-50.

³ http://en.Wikipedia.Org/wiki/Space_tourism#cite_note-51.

⁴ http://en.Wikipedia.Org/wiki/Space_tourism#cite_note-Anousheh_Ansari-8#cite_note-Anousheh_Ansari-8.

⁵ http://en.Wikipedia.Org/wiki/Space_tourism#cite_note-53.

Вважаємо, що нормами міжнародного права (як космічного, так і авіаційного) мають бути передбачені лише деякі положення загально-го характеру, якими б, зокрема, було зафіксовано наявність відповідної категорії осіб, дано визначення космічних туристів і загальні ознаки правового режиму їх діяльності в повітряному (при суборбітальних польотах у космос на літальних апаратах нового покоління) та космічному (при подорожах на космічних кораблях на навколосемну орбіту чи на космічні станції) просторах. Вважаю за необхідне, зокрема, визначити сферу поширення на космічних туристів норм міжнародного космічного права щодо правового статусу астронавтів (космонавтів). Так само потребує свого уточнення поширення норм міжнародного транспортно-го (авіаційного) права на осіб, що здійснюють суборбітальні подорожі в космічний простір. Внесення відповідних роз'яснень до актів міжнародного права пропонується здійснити шляхом прийняття Генеральною Асамблеєю ООН відповідних резолюцій, як це було, наприклад, зроблено щодо застосування концепції «держави запуску»¹ чи щодо вдосконалення практики реєстрації космічних об'єктів².

Водночас вважаю, що основне регулююче цю сферу навантаження має припадати на національне законодавство, а також на договірні відносини між операторами відповідних послуг і їх споживачами.

Так, у національному законодавстві повинні бути встановлені вимоги щодо надання державними органами дозволів (ліцензій) операторам послуг із космічного туризму. Залежно від характеру діяльності такі дозволи повинні видаватися органами, уповноваженими в галузі авіаційного транспорту або космічної діяльності. При цьому мають бути визначені умови і підстави надання таких дозволів. Зокрема, до уваги повинні братися фінансові, юридичні, професійні критерії, наявність у розпорядженні операторів відповідної інфраструктури, досвід попередньої роботи у споріднених сферах, ділова репутація тощо. Слід також у правовому порядку передбачити подальший державний нагляд за дотриманням операторами умов наданих ліцензій.

У літературі неодноразово піднімалося питання заінтересованості державних органів багатьох країн, а також міждержавних регіональних

¹ Див.: Резолюція 59/115 от 10 декабря 2004 г. «Применение концепции «запускающее государство» // Договоры Организации Объединенных Наций и принципы, касающиеся космического пространства, и соответствующие резолюции Генеральной Ассамблеи. – ООН, Нью-Йорк, 2008. – С. 77–78.

² Див.: Резолюция 62/101 от 17 декабря 2007 г. «Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями». – С. 79–83.

організацій щодо їх участі у створенні інфраструктури, призначеної для організації космічного туризму, оскільки прогнозується, що будівництво та експлуатація таких об'єктів можуть призвести до суттєвого погравлення економічної діяльності в регіонах¹. За цих умов слід особливо ретельно в національному законодавстві передбачити процедуру вибору ділянок для будівництва відповідної інфраструктури, а також забезпечення використання кращих із доступних технологій у процесі проектування та будівництва таких об'єктів, передбачивши гарантії безпеки населення навколишніх районів та збереження біотичних ресурсів. Усі національні, а за необхідності — і міжнародні, процедури участі громадськості в обговоренні проектів мають бути дотримані. Зважаючи на те, що космічний туризм безумовно є діяльністю, пов'язаною з підвищеним ризиком, у національному законодавстві слід передбачити обов'язкове особисте і майнове страхування космічних туристів, також мають бути встановлені загальні засади майнової відповідальності за шкоду, заподіяну в ході здійснення космічного туризму.

Сфера договірних відносин між оператором та споживачем послуг із космічного туризму

Значна кількість положень, пов'язаних із забезпеченням космічного туризму, має знайти своє відображення в контрактах, що укладаються між оператором відповідної послуги та її споживачем. Зважаючи на новаторську сутність відповідного виду діяльності, його складний характер, а також ризиковану природу, вважаємо за необхідне розробити Модельний контракт (можливо, під егідою міжнародної організації²), який увібрав би існуючі напрацювання в сферах авіаційних перевезень, космічної, а також туристичної діяльності (особливо щодо надання послуг з екстремального туризму), одночасно закріпивши й положення, що є специфічними саме для космічного туризму.

Серед положень, які в обов'язковому порядку повинні знайти відображення у відповідному контракті, — питання розподілу відповідальності за шкоду між оператором і космічним туристом. У перших контрактах щодо космічного туризму в США та Західній Європі в основному застосовувалися різного роду формули щодо взаємної відмови (повної чи часткової) від претензій за спричинення шкоди під час польотів. Єдиний законодавчий акт національного рівня, що

¹ Droit de l'espace. – Sous la direction de Philippe Achilleas. – Bruxelles. – 2009. – P. 367.

² Вважаю, що найбільш придатними організаційними рамками для розроблення такого модельного контракту може стати Юридичний підкомітет Комітету ООН з питань мирного використання космічного простору.

до цього часу може бути в цьому контексті проаналізований, — Доповнення до Закону США про комерційні запуски 2004 р. включив норму про те, що пасажир здійснює відповідну діяльність із космічного туризму на власний ризик, будучи поінформованим оператором щодо рівня безпеки літального суборбітального апарату із наданням необхідних даних.

Відповідна формула щодо відмови від претензій і здійснення космічного туризму на власний ризик, безумовно, є зручною для можливих наступних судових процедур, а також вигідною операторам. Водночас навряд чи вона захищає права космічних туристів, оскільки, не будучи фахівцями у відповідній сфері, вони не в змозі повною мірою усвідомлювати масштаби і види можливої шкоди. Крім того, відповідна формула, можливо, була б прийнятною у відносинах оператора і пасажирів за умови відсутності інших учасників польоту (третіх осіб), які також можуть виявитися постраждалими від заподіяної шкоди. З іншого боку, можна уявити ситуацію, коли космічний турист своїми діями завдає шкоди, наприклад, дуже коштовному обладнанню транспортного засобу. Адже в цьому випадку оператор також повинен відмовитися від претензій щодо її відшкодування, що навряд чи є розумним і таким, що відповідає загальним засадам цивільної відповідальності за шкоду. Питання, таким чином, не є простим і однозначним і потребує більш детального розгляду для його включення в Модельний контракт.

У Модельному контракті також слід було б визначити загальні критерії відбору та допуску до польотів у космос. Подібні критерії на сьогодні передбачаються національними регулюючими та методичними документами для професійних космонавтів. Вважаю, що напрацьована в цій сфері практика (щодо вікових, медичних, етичних обмежень) має бути використана і при відборі космічних туристів, звичайно, залишивши осторонь професійні критерії. Критерії відбору туристів повинні бути максимально об'єктивними, виваженими, спрямованими на забезпечення безпеки космічних туристів і такими, що не створюють надмірних перепон для участі у космічних польотах. Слід застерегти від надмірно суворих критеріїв, як це, зокрема, передбачено міні-підручником взірцевого відвідувача Міжнародної космічної станції — 9-сторінкового документа, спільно розробленого НАСА і Роскосмосом. У документі визначаються правила поведінки під час польоту. Зокрема, заборонено використовувати алкоголь, грубі слова. Найбільші заперечення, однак, викликає позиція міні-підручника стосовно недопуску до відвідання МКС осіб, які колись притягалися до відповідальності.

Як справедливо зазначається з цього приводу в пресі, нерозумно відмовляти в можливості польоту мільярдеру, який спроможний сплатити кілька десятків мільйонів доларів США за тижневу подорож, але який 20 років тому здійснив малозначне правопорушення¹. Безумовно, відповідне положення потребує уточнення в Модельному контракті.

Слід у Модельному контракті встановити положення й щодо загальних вимог до передпольотної підготовки космічних туристів. У цитованому вище документі з цього приводу передбачається, що перебування в космосі кілька днів потребує попередньої підготовки за програмою космонавтів (дещо полегшеною) протягом 12 місяців, після якої проводиться медичний огляд претендента і виноситься остаточне рішення. У цьому зв'язку варто в Модельному контракті в обов'язковому порядку передбачити можливість і підстави відмови однієї зі сторін від виконання контрактних зобов'язань на різних стадіях, а також правові наслідки недопуску до польоту оператором, або відмови від польоту туристом.

Отже, космічний туризм — це новітній вид космічної діяльності. У ньому задіяні нові суб'єкти, правовий статус яких не врегульований ні міжнародним космічним правом, ні національними правовими системами. Поява і швидке розширення відповідної діяльності потребуватиме попереднього опрацювання широкого діапазону правових питань, невирішеність яких може стати перепоною для становлення та розвитку цієї галузі, а також поставить космічних туристів у невизначене правове становище, що не відповідає критеріям гарантування їх безпеки.

¹ Le petit manuel du touriste spatial. – «La science d'ici et d'ailleurs». – 4.02.2002.