

Ответственность в международном морском праве: возможен ли трансфер механизмов в космическую отрасль?

Научный руководитель – Попова Светлана Сергеевна

Петрунина Алена Анатольевна

Студент (магистр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Факультет
космических исследований, Москва, Россия

E-mail: petrunina1303@mail.ru

С экономической точки зрения и морская, и космическая индустрии обладают спецификой, заключающейся в использовании уникальных ресурсов – морского и космического пространства соответственно.

Основная тенденция космонавтики – расширение субъектного состава за счет участия частных космических компаний в различных проектах. Однако, как отмечают представители таких компаний, до сих пор остается много препятствий, связанных с правовым регулированием отрасли, в частности с вопросами ответственности.

Аналогичный этап в своем развитии «переживало» и международное морское право, в результате чего были разработаны специальные нормы об ответственности частных субъектов.

Представляется, что опыт становления международного морского права может быть использован и при совершенствовании регулирования космической отрасли.

Рассматривая специфику ответственности в международном космическом праве, отметим, что основу этого института составляют Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года, Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическим объектом 1972 года и отдельные положения иных универсальных, многосторонних и двусторонних соглашений по вопросам космической деятельности.

Указанными актами устанавливается ответственность государств за всю космическую деятельность, осуществляемую на его территории, абсолютная ответственность за ущерб, причиненный в пределах Земли, а также ответственность за причинение ущерба вне поверхности Земли (при наличии вины).

Как следствие, практически, единственным субъектом ответственности является государство. Однако, под влиянием коммерциализации отрасли появляются случаи, когда государства никак не задействованы в осуществлении космической деятельности (за исключением территории запуска и выдачи лицензий).

Так, в проекте «Морской старт» было достигнуто понимание того, что реальной запускающей единицей выступает не государство, а частная компания, производящая запуск не с территории какого-либо государства [1, с.172].

Другим примером выступает запуск ракеты Falcon 9 (сконструированной частной космической компанией Space X), который состоялся 27 февраля 2025 года. В качестве полезной нагрузки выступали: частный спутник «Odin» стартапа AstroForge, модуль IM-2 частной компании Intuitive Machines и иные аппараты. Тем самым фактически ответственными за штатность запуска и работу всех аппаратов являются частные компании. Представляется, что количество таких примеров при дальнейшем развитии космонавтики будет только расти. Таким образом, появляется вопрос о разграничении ответственности государства и частных субъектов в космическом праве и оформлении такого подхода в международном праве.

Стоит отметить, что аналогичный вопрос возникал и в международном морском праве. Так, основу института ответственности в этой отрасли составляют Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года, Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1913 года и другие.

По мимо этого, как отмечает Ю.М. Колосов, «международная ответственность государств за действия в открытом море регулируется общими принципами и нормами права, в соответствии с которыми государства не должны наносить ущерба друг другу, а всякий причиненный ущерб подлежит возмещению» [2, с. 140].

Значимую роль играет также Консультативное заключение Международного трибунала по морскому праву об ответственности государств за деятельность на морском дне за пределами национальной юрисдикции, которым определяются обязанности государств за частных субъектов. В соответствии с ним, государства-поручители обязаны гарантировать соответствие действий подрядчиков, за которых они поручились, условиям договора и обязательств, изложенных в Конвенции и в относящихся к ней документах. [3, с. 78].

Как следствие, подчеркивается ответственность государств только за деятельность частных компаний, которая осуществляется в рамках международных обязательств. В отличие от Договора по космосу, в соответствии с которым государства несут ответственность за всю деятельность частных космических компаний, вне зависимости является ли такая деятельность международной или нет.

Одновременно с этим, в морском праве детально проработаны вопросы ответственности частных субъектов, в том числе случаи освобождения от нее. Например, в ст. 2 Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года устанавливается перечень требований, при которых предъявление требований к лицу невозможно [4].

Аналогичных норм в международном космическом праве нет, а по общему правилу ответственность всегда несет государство (разграничения при совместных проектах государств определяются на основании двусторонних соглашений).

Таким образом, в международном морском праве сформирован институт ответственности частных субъектов, в отличие от космического права.

Представляется, что некоторые принципы из международного морского права действительно могут быть применены и в космической отрасли. В частности, речь идет об установлении пределов материальной ответственности частных компаний в случае причинения ущерба, связанного с космическими операциями, применении принципа объективной ответственности в отношении космических объектов (по аналогии с ответственностью судовладельца) и установлении единых стандартов в отрасли. В связи с этим целесообразно проведение совместных заседаний специализированных организаций по космической деятельности, организаций по морской деятельности, а также представителей бизнес-сообщества для детальной проработки соответствующих международно-правовых норм.

Источники и литература

- 1) 1. Экономика космической деятельности: монография [Текст] / отв. ред Л.Г. Азаренко. М., Вологда: Инфра-инженерия, 2020. – 400 с.
- 2) 2. Колосов, Ю.М. Ответственность в международном праве: монография [Текст] / Ю.М. Колосов. – М., Статут, 2014. – 224 с.
- 3) 3. Абашидзе, А.Х. Консультативное заключение Международного трибунала по морскому праву об ответственности государств за деятельность на морском дне за пределами национальной юрисдикции / А. Х. Абашидзе, А. М. Солнцев, М. Д. Сюняева // Государство и право. 2012. – № 7. – С. 72-81.

- 4) 4. Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (с изменениями на 19 апреля 2012 года). [Электронный ресурс]. – URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900699?section=status> (дата обращения: 01.03.2025).