

LEONARD ŁUKASZUK

WYKORZYSTYWANIE STATKÓW I PLATFORM MORSKICH DO WYNOŚZENIA OBIEKTÓW W PRZESTRZEŃ KOSMICZNĄ – WYBRANE ZAGADNIENIA PRAWNE NA PRZYKŁADZIE *SEA LAUNCH*

W artykule przedstawiono bezprecedensowy w swym wymiarze prawnym przykład wykorzystania platformy morskiej „Odyseja” i towarzyszącego jej statku do wynoszenia satelitów na orbitę geostacjonarną (GEO) Ziemi w ramach międzynarodowej spółki partnerskiej Sea Launch skupiającej komercyjne przedsiębiorstwa: morskie i przemysłu kosmicznego z USA, Federacji Rosyjskiej, Ukrainy i Norwegii. Ukazano wybrane problemy związane z wzajemnymi relacjami i stosowaniem prawa morza, prawa morskiego oraz prawa kosmicznego, a także dotyczące koordynacji współpracy międzynarodowej partnerów w aspekcie prawnym i organizacyjnym. Podniesiono również kwestie prawne i ekonomiczne związane z niepowodzeniami tego międzynarodowego projektu gospodarczego między innymi na skutek bankructwa. Zasygnalizowano także postulowane przez doktrynę przyjęcie nowej, odrębnej konwencji dotyczącej „transportu kosmicznego”, z uwzględnieniem kompleksowo ujętej regulacji dotyczącej wynoszenia obiektów w przestrzeń kosmiczną z platform morskich.

UWAGI WSTĘPNE

Prezentowane na łamach „Prawa Morskiego” rozważania dotyczące warunkowań prawnych istnienia możliwości bądź ograniczeń¹ wynoszenia obiektów w przestrzeń kosmiczną z platform i statków morskich w świetle Konwencji NZ o prawie morza z 1982 r. (UNCLOS) skłaniają do kontynuowania refleksji w tej materii na przykładzie praktyki – działalności międzynarodowego projektu – przedsiębiorstwa Sea Launch².

¹ J. Symonides, *Kilka uwag w sprawie prawnomiędzynarodowego statusu platform, sztucznych wysp, instalacji i konstrukcji morskich*, Prawo Morskie 2014, t. XXX, s. 140.

² Sea Launch skupia następujących udziałowców: Aker Kvaerner z Norwegii (20 proc.), Boeing Sea Launch Company z USA (40 proc.), RKK „Energia” z Federacji Rosyjskiej (25 proc.), Przedsiębiorstwo Budowy Maszyn „Južnoje” z Ukrainy (15 proc.) utworzonego umową z maja 1995 r. projektu – spółki Sea Launch Limited Partnership, dysponującej początkowo kapitałem 12 milionów USD. Usługi wynoszenia obiektów (*launch services*) wykonują: Boeing, Ariane Space, Mitsubishi Heavy Industries.

Wolność budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe wynika z: art. 87 pkt 1d UNCLOS (z zastrzeżeniem postanowień części VI oraz pkt 2 art. 87), art. 60 (z ograniczeniem zakresem art. 56 i celami gospodarczymi), a także z art. 80 (w odniesieniu do szelfu kontynentalnego). Instalacje takie mogą być wznoszone i wykorzystywane wyłącznie za zgodą państwa nadbrzeżnego. Dotyczy to także platform i współdziałających z nimi statków morskich zaangażowanych w wynoszenie technikami raketowymi obiektów w przestrzeń kosmiczną. Realizowany od 1995 r. międzynarodowy, pozarządowy projekt *Sea Launch*, skupiający komercyjne przedsiębiorstwa z: USA (Boeing), Federacji Rosyjskiej („Energia”), Norwegii (Kvaerner) i Ukrainy („Južnoje”) uwzględnia podporządkowanie się postanowieniom UNCLOS oraz traktatów międzynarodowego prawa kosmicznego z 1967 r., 1972 r. i 1975 r.³

Wykorzystywanie platformy morskiej wraz z towarzyszącym jej statkiem do wynoszenia na orbity okołoziemskie sprofilowanych specjalistycznie satelitów wiąże się między innymi ze wspomaganie różnych sektorów gospodarki morskiej. Wyniki uzyskiwane ze stałej obserwacji satelitarnej mórz i oceanów są obecnie szeroko wykorzystywane w praktyce – do zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi i handlowego transportu morskiego oraz w rybołówstwie i pracy platform wiertniczych. Przetwarzane systematycznie dane satelitarne między innymi o dynamice temperatury wód morskich wykorzystuje się w gospodarce rybołówczej do określania kierunków przemieszczania się ławic ryb, aby zlokalizować najbardziej korzystne łowiska. Służą także monitorowaniu efektywności rybołówstwa i innych dziedzin gospodarki morskiej⁴.

Przykładem istnienia niekiedy ścisłych relacji i interakcji związanych ze stosowaniem regulacji międzynarodowego prawa morza i prawa kosmicznego może być Konwencja o utworzeniu Międzynarodowej Organizacji Morskiej Łączności Satelitarnej (INMARSAT) i związane z tą konwencją porozumienie eksploatacyjne z 1976 r.⁵ Praktyka realizowania globalnych w swym założeniu programów satelitarnej obserwacji Ziemi ukazuje także użyteczność związanych z nimi płaszczyzn korelacji uregulowań współczesnego prawa morza i prawa morskiego z prawem kosmicznym.

W artykule skupiono jednak uwagę na uwarunkowaniach prawnych realizowania międzynarodowego projektu komercyjnego *Sea Launch* oraz na niektórych organizacyjnych i ekonomicznych jego aspektach. Ten bezprecedensowy i oryginalny w swym wymiarze prawnym projekt może być także przykładem

³ *Międzynarodowe kosmiczne prawo. International Space Law*, eds. Y.M. Kološov, G.P. Zhukov, Moskwa 1999, s. 184–187. Z powodu niepowodzeń finansowych projekt *Sea Launch* w marcu 1999 r. został zawieszony i przechodził procesy reorganizacji, związane z postępowaniem sądowym dotyczącym bankructwa. Zob. M.G. Deliağın, W.W. Szejanow, *Russkij kosmos. Pobiedy i porażenia*, Moskwa 2011, s. 200–204, 211; L. Łukaszyk, *Współpraca i rywalizacja w przestrzeni kosmicznej*, *Prawo – Polityka – Gospodarka*, Toruń 2012, s. 319–320.

⁴ Szerzej zob. L. Łukaszyk, *op.cit.*, s. 340–365.

⁵ Dz.U. z 1980 r., Nr 7, poz. 19.

skorelowanych relacji związanych z praktyką stosowania prawa morskiego i prawa morza oraz prawa kosmicznego.

1. UWARUNKOWANIA PRAWNE REALIZOWANIA MIĘDZYNARODOWEGO PROJEKTU *SEA LAUNCH*

Usytuowanie i wykonywanie operacji *Sea Launch* odbywa się na międzynarodowych wodach morza pełnego (Morza Karaibskiego) – z udziałem cywilnych podmiotów prawnych należących do pozarządowych organizacji z czterech państw (USA, Federacji Rosyjskiej, Ukrainy i Norwegii), zgodnie z ustawodawstwem obowiązującym na brytyjskich wyspach Kajmany.

W aspekcie prawom międzynarodowym realizowanie tego projektu ma charakter bezprecedensowy. Konwencja o prawie morza, zgodnie z art. 87, wśród wolności morza pełnego wymienia między innymi wolność żeglugi i przelotu, a także budowania sztucznych wysp oraz innych instalacji dozwolonych przez prawo międzynarodowe, z zastrzeżeniem części VI. Brakuje natomiast wyraźnego określenia rodzaju owych „innych instalacji”, odnoszących się na przykład do możliwości wykonywania startów rakiet kosmicznych z platform morskich. W czasie, kiedy tworzone UNCLoS, były już znacznie zaawansowane działania w przestrzeni kosmicznej i przyjęto znaczące regulacje traktatowe prawa kosmicznego. Nie przewidziano jednak wówczas w obydwu gałęziach prawa międzynarodowego regulacji odnoszących się do takiej formy działalności o aspektach morsko-kosmicznych. Przyjęty w art. 87 konwencji katalog swobód morskich nie jest wyczerpujący i pozwala zakładać, że wystrzeliwanie rakiet z platformy morskiej jest w świetle art. 87 pkt 1d zgodne z zasadą wolności morza pełnego. Projekt *Sea Launch* może być realizowany także zgodnie z innymi właściwymi postanowieniami UNCLoS, ograniczającymi swobody wolności morza pełnego. Projekt ten może być zakwalifikowany także do sfery działalności o charakterze gospodarczym, rozumianej chociażby jako działalność pośrednio wspomagająca gospodarkę i żeglugę morską, dzięki wykorzystywaniu technik satelitarnych z orbity geostacjonarnej, na którą są wynoszone przez *Sea Launch* specjalistyczne satelity.

Podczas realizacji projektu raketowo-kosmicznego *Sea Launch* wyłoniły się także zagadnienia dotyczące: wykonywania jurysdykcji cywilnej i karnej nad personelem platformy i statku, rejestracji obiektów kosmicznych, określenia państwa wynoszącego i państwa odpowiedzialnego za szkody wyrządzone obiektami kosmicznymi.

W kwestii jurysdykcji nad personelem platformy i statku na morzu pełnym obowiązuje prawo państwa bandery, pod którą jednostki te zostały zarejestrowane i się nią posługują. Zarówno platforma „Odyseja”, jak i statek-baza (ośrodek dowodzenia operacjami) zostały zarejestrowane w Liberii i używają ban-

dery tego państwa, stąd też personel obydwu jednostek podlega jurysdykcji Liberii.

W odniesieniu do rejestracji wynoszonych w przestrzeń kosmiczną obiektów również i te wynoszone przez *Sea Launch* powinny być zarejestrowane – zgodnie z konwencją o rejestracji z 1975 r.⁶ – przez państwo będące właścicielem takiego obiektu bądź przez przedsiębiorstwo, które zarządza takim obiektem. Dotyczy to zarówno rejestracji krajowej, jak i międzynarodowej w ONZ. W przypadku, gdy państwo bądź organizacja międzynarodowa, w których interesach odbywa się wyniesienie obiektu w przestrzeń kosmiczną z platformy morskiej, nie są stronami konwencji z 1975 r., korzystają drogą wymiany not dyplomatycznych z pośrednictwem między takimi państwami bądź organizacjami międzynarodowymi a państwami, których organizacje są uczestnikami projektu *Sea Launch*, i zawierają z nimi umowy stanowiące, że państwa te rejestrują takie obiekty kosmiczne. W grudniu 1998 r. odbyła się w Wiedniu trójstronna konsultacja między USA, Rosją i Ukrainą w sprawie prawnomiędzynarodowych aspektów wykonywania projektu raketowo-kosmicznego kompleksu *Sea Launch* usytuowanego na obszarze morskim, w tym rejestrowania wynoszonych obiektów.

Przedstawiciel Rosji zaproponował, że jeśli nie będzie możliwe zawarcie odpowiedniego porozumienia, to państwo, którego przedsiębiorstwo (Boeing) odpowiada za marketing projektu, czyli USA, poinformuje ONZ o dokonanym wyniesieniu obiektu z platformy *Sea Launch*. Stany Zjednoczone przedstawiły także sprawę rejestrowania ostatnich członów rakiet USA i Rosji wynoszonych na orbitę ziemską, bowiem w USA obiekty takie są rejestrowane. Rosja zaś nie rejestruje wyniesionych w przestrzeń kosmiczną niedziałających elementów rakiet, co uznawano za właściwą praktykę. W kwestii tej wypowiedział się także Sekretarz Generalny ONZ w 1987 r. w związku ze stosowaniem konwencji o rejestracji.

W projekcie *Sea Launch* istotne jest również zagadnienie określania odpowiedzialności państw wynoszących obiekty w przestrzeń kosmiczną za szkody spowodowane tymi obiektami. W świetle postanowień zawartych w układzie z 1967 r. o zasadach działalności państw w zakresie badań i użytkowania przestrzeni kosmicznej, łączynie z księżycem i innymi ciałami niebieskimi⁷, i konwencji z 1972 r. o międzynarodowej odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez obiekty kosmiczne⁸ za państwa wynoszące mogą być uznane wszystkie państwa uczestniczące w różnym zakresie w tym projekcie. Są to: USA, którego przedsiębiorstwo Boeing kontroluje faktycznie cały projekt *Sea Launch*; Federacja Rosyjska, której przedsiębiorstwo „Energia” montuje i obsługuje cały blok wynoszący i oprzyrządowanie kompleksu urządzeń związanych z procesem wynoszenia; Norwegia, której firma Kvaerner przygotowuje platformę przysto-

⁶ Dz.U. z 1979 r., Nr 5, poz. 22.

⁷ Dz.U. z 1968 r., Nr 14, poz. 82.

⁸ Dz.U. z 1973 r., Nr 27, poz. 154.

sowaną do operowania wynoszeniami w środowisku morskim; Ukraina, której zakład „Jużmasz” produkuje i dostarcza rakiety wynoszące „Zenit”. Do państw odpowiedzialnych za działalność w ramach *Sea Launch* należy także zaliczyć: Liberię, która sprawuje jurysdykcję nad personelem platformy i statku jej towarzyszącemu, oraz Zjednoczone Królestwo (UK) odpowiadające za działalność kosmiczną Kajmanów, na których (w Georgetown) oficjalnie zarejestrowano międzynarodowy, pozarządowy projekt *Sea Launch*, będący spółką *Sea Launch Limited Partnership*.

W świetle postanowień konwencji z 1972 r. wszystkie państwa wynoszące ponoszą solidarną odpowiedzialność międzynarodową za szkody wyrządzone na powierzchni Ziemi bądź statkowi powietrznemu w czasie lotu. Zjednoczone Królestwo i Liberia mogłyby być zwolnione od odpowiedzialności finansowej za szkody, gdyby zawarły odrębne umowy w tej materii z państwami wynoszącymi, co czasami ma zastosowanie w praktyce. W umowach takich można także określić udział państw wynoszących w rekompensowaniu powstałych szkód.

Stany Zjednoczone opowiadają się za regulowaniem odpowiedzialności za szkody związane z działalnością w przestrzeni kosmicznej na podstawie ustawodawstwa krajowego, a nie z zastosowaniem zasad i procedur prawnomiędzynarodowych.

Zgodnie z ustawodawstwem USA spółka *Sea Launch* powinna uzyskać licencję z Federacyjnej Agencji Lotniczej (FAA) na wykonywanie wyniesień obiektów w przestrzeń kosmiczną. W świetle zaś ustawy brytyjskiej z 1986 r. o działalności kosmicznej jej postanowienia mają także zastosowanie do spółki *Sea Launch*, zarejestrowanej i działającej na Kajmanach, będących pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa. Znalazło to także wyraz w oświadczeniu Foreign Office UK o obowiązkowym uzyskiwaniu licencji UK na każde wyniesienie obiektu w przestrzeń kosmiczną przez *Sea Launch* z platformy morskiej na Kajmanach, pod warunkiem przedłożenia informacji o kontroli nad przebiegiem procesu wynoszenia obiektu.

Przykład realizowania międzynarodowego programu wynoszenia satelitów z platform morskich ukazuje ich skomplikowany pod względem prawnym charakter. Wiąże się z tym także dość złożony splot działań organizacyjnych, technicznych i transportowych niezbędnych do osiągnięcia właściwego poziomu i odpowiedniej skuteczności podejmowanych działań.

2. ASPEKTY ORGANIZACYJNE I EKONOMICZNE PROJEKTU *SEA LAUNCH*

Głównym celem projektu *Sea Launch* było umożliwienie wynoszenia na orbitę okołozemską (orbitę geostacjonarną – GEO) na wysokość około 36 tysięcy

km satelitów do celów łączności o ciężarze do 5 ton z akwenu morskiego podzwrotnikowego (Zwrotnik Raka). Umożliwiało to zwiększenie ciężaru wynoszonych obiektów o 10 procent.

Wykorzystano rakiety ukraińskie „Zenit”, a jako „pływający kosmodrom” – norweską platformę startową „Odyseja” i towarzyszący jej statek pomocniczy, będący bazą i ośrodkiem dowodzenia operacjami wynoszenia obiektów w przestrzeń kosmiczną. Platforma startowa, której nadano symboliczną i adekwatną nazwę „Odyseja”, była przebudowaną przez norweską firmę Kvaerner pływającą platformą wiertniczą, służącą do wydobywania ropy naftowej, wycofaną z eksploatacji po pożarze w 1986 r. Platforma ta, o długości 133 m, unosi się na powierzchni wody na dwóch pontonach. Dysponuje pokładem o rozmiarach 78 × 68,8 m. Statek pomocniczy wodowano w 1996 r. w Glasgow (Szkocja).

Na obydwu obiektach pływających wykonano (z udziałem moskiewskiego przedsiębiorstwa specjalistycznego) prace przystosowawczo-montażowe w Zatoce Fińskiej – w Vyborgu, należącym do FR. Następnie przetransportowano je do portu w Long Beach (Los Angeles w Kalifornii). W porcie tym zamontowano rakiety nośne i załadowano na platformę startową „Odyseja”, skąd wraz ze statkiem towarzyszącym wyruszyła na Kajmany w strefę Zwrotnika Raka. Była to więc w istocie swoista Odyseja.

Przed zainstalowaniem rakiety na stanowisku startowym platformy obowiązują odpowiednie procedury w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji wynoszenia obiektu w przestrzeń kosmiczną. Obsługująca załoga opuszcza platformę, a statek towarzyszący – wraz z personelem – odplywa na odległość około 5 km, skąd operatorzy kierują procesem przygotowania rakiety do wystrzelenia, co odbywa się w pełni zautomatyzowanym reżimie. Statek ten miał na pokładzie 240 osób, tj. członków załogi, personel obsługujący starty raket i osoby zarządzające oraz związane z zamówieniami na usługi.

Początkowo planowano sześć startów raket kosmicznych w ciągu roku, później przewidywano możliwość powiększenia liczby startów do trzech jednocześnie. Na rok 1999 podpisano 18 kontraktów na wyniesienia satelitów.

Projekt zawieszono w marcu 1999 r. Jego realizację utrudniała między innymi „wieloprofilowość” partnerów (pochodzących z różnych krajów) uczestniczących w tym przedsięwzięciu morsko-kosmicznym. Udział norweskich specjalistów przygotowujących zarówno platformę morską, jak i statek towarzyszący do wynoszenia w przestrzeń kosmiczną satelitów był w istocie jednorazowy. Dostarczono odpowiednie morskie jednostki pływające i ich obsługę techniczną. Obecnie statki i inne urządzenia morskie w podobnych sytuacjach, z zasady, oddaje się w leasing, a ich obsługą zajmują się wyspecjalizowane załogi. Nie wymaga to z reguły bezpośredniego udziału podmiotów zarządzających w takim projekcie, jak *Sea Launch*. W związku z tym udział norweskiej spółki akcyjnej Kvaerner Moss Technology w realizowanym projekcie, mającym w istocie charakter gospodarczy o specyficznym profilu i przeznaczeniu, nie był pełny. Nie mogła bowiem nim partnersko współzarządzać

z powodu innego rodzaju specjalizacji. Stan taki nie był korzystny także dla pozostałych uczestników projektu, tj. zarówno dla Boeinga, jak i dla partnerów rosyjskich i ukraińskich. Istotnym czynnikiem wpływającym na sprzeczność interesów były także względy natury komercyjnej na tradycyjnym rynku światowym o profilu aerokosmicznym, zwłaszcza po rozpadzie ZSRR, a później wobec ogólnego kryzysu finansowego. Wpłynęło to niekorzystnie na interesy praktycznie wszystkich uczestników projektu *Sea Launch*. Został on niejako zawieszony, wstrzymano wyniesienia satelitów z platformy morskiej, w następstwie czego międzynarodowa spółka partnerska zbankrutowała.

Proces tworzenia i koordynacja działania wielu podmiotów takiego przedsięwzięcia międzynarodowego ukazuje także popełniane błędy w zespoleniu jego organizacji na płaszczyźnie technologicznej oraz biznesowej z powodu złożoności różnych elementów. Dotyczyło to zwłaszcza nieadekwatnego wkładu oraz rzeczywistej roli, motywacji i możliwości uczestników projektu, a także metod i sposobów zapewnienia efektywności tak obiecującemu wieloaspektowemu projektowi technicznemu o dużym znaczeniu gospodarczym i naukowym. Strona rosyjska⁹ sugeruje, aby reaktywując działalność *Sea Launch*, skupić uwagę na „sprawiedliwych i bardziej efektywnych podstawach” tego projektu, nadać mu nowy organizacyjny status oraz zgromadzić odpowiednie środki wystarczające do jego zrefinansowania między innymi na zasadzie wykupienia części udziałów zagranicznych uczestników przez RKK „Energia”. Sytuacja wymaga, aby w takim zbankrutowanym projekcie mogły być wykupione udziały, chociażby za symboliczną kwotę, ale adekwatną do już poniesionych strat. Po zniwelowaniu przez wykupienie następstw bankructwa spółka *Sea Launch* mogłaby wznowić swą działalność w pełnym zakresie świadczonych usług morsko-kosmicznych. Zakładano, że istniałaby także możliwość rozszerzenia jej potencjału przez objęcie wyniesieniami obiektów kosmicznych pochodzących z USA i z innych krajów. W swym nowym kształcie projekt *Sea Launch* mógłby także wpłynąć na rozszerzenie współpracy kosmicznej między USA i Rosją, mającej po raz pierwszy w historii regularny, komercyjny charakter, i mógłby jakościowo odnowić oblicze całej światowej kosmonautyki¹⁰. Z perspektywy wewnątrzrosyjskiej projekt *Sea Launch* i kosmonautyka mogłyby się przyczynić do rozwoju rosyjskiej ekonomiki i stać się „katalizatorem” społecznego rozwoju¹¹.

Sea Launch jest postrzegany jako projekt przynoszący korzyści międzynarodowej współpracy morsko-kosmicznej dzięki nowemu zastosowaniu tańszych środków wynoszenia w kosmos obiektów badawczych i komercyjnych – przy użyciu platform usytuowanych w środowisku morskim.

⁹ M.G. Deliagin, W.W. Szejanow, *op.cit.*, s. 203–204. W.W. Szejanow pełni funkcję dyrektora generalnego instytucji filialnej RKK „Energia”, powołanej do restrukturyzacji międzynarodowego programu *Sea Launch*, określanego jako „Morski Start”.

¹⁰ *Ibidem*, s. 204.

¹¹ *Ibidem*.

Podjęte działania naprawcze firmy Sea Launch przyniosły w 2009 r., mimo wcześniejszych niepowodzeń finansowych, zasoby kapitałowe niezbędne do kontynuowania operacji, m.in. za zgodą sądu – US Bankruptcy Court w Delaware, który aprobował jej status prawny jako *debtor in possession* i zezwolił jej na uzyskanie odpowiedniej kwoty do czasu zakończenia prac reorganizacyjnych. Ponadto decyzją sądu ds. bankructw firma ta uzyskiwała zgodę na bezpośrednią współpracę z wykonawcami z Rosji i Ukrainy w ramach projektu¹².

UWAGI KOŃCOWE

Wynoszenie obiektów w przestrzeń kosmiczną z platform morskich, a nie tylko lądowych, może w przyszłości stać się szerszą praktyką dzięki wykorzystaniu doświadczeń programu *Sea Launch* – bezprecedensowego dotychczas przypadku także z perspektywy stosowania prawa międzynarodowego (morskiego i kosmicznego) oraz prawa krajowego.

W związku z problemem odpowiedzialności państw związanej z wynoszeniem obiektów w przestrzeń kosmiczną z platform morskich, w których podobnie jak w projekcie *Sea Launch* mogą uczestniczyć komercyjne podmioty pozarządowe, w doktrynie wysuwany jest między innymi postulat przyjęcia nowej konwencji regulującej sprawy wyniesień. Konwencja taka mogłaby być częścią nowego prawa transportu kosmicznego, ukształtowanego podobnie jak konwencje międzynarodowego prawa lotniczego¹³. W konwencji tej mogłyby znaleźć się odpowiednie rozwiązania prawne dotyczące także wynoszenia obiektów w przestrzeń kosmiczną z platform morskich.

¹² M.A. Taverna, F. Moring Jr, *Debtor in Possession. Sea Launch gets a breather from „strategic” investors*, Aviation Week & Space Technology 2009, November 16, s. 45.

¹³ M. Polkowska, *Prawo kosmiczne w obliczu nowych problemów współczesności*, Warszawa 2011, s. 78.

LEONARD ŁUKASZUK

SHIPS AND OFFSHORE PLATFORMS AS SPACE LAUNCH FACILITIES — SELECTED LEGAL ISSUES AS ILLUSTRATED BY SEA LAUNCH

(Summary)

The article gives an account of a legally unprecedented instance of utilisation of offshore platform 'Odyssey' and her accompanying ship 'Sea Launch Commander' for launching satellites into orbit. The platform is operated by an international partnership company called 'Sea Launch', which unites commercial undertakings within space and maritime industries from USA, Russia, Ukraine and Norway. The article discusses selected legal issues arising in areas of law of the sea, admiralty and space law, as well as issues relating to co-ordination of partners' efforts in legal and administrative spheres. The company eventually went through bankruptcy (Chapter 11) procedure; the author investigates legal and economic causes of this matter. Finally, the article iterates proposal for a new international convention on space transport, which would include a comprehensive regulation on launching objects into space from offshore facilities.