



# Генеральная Ассамблея

Distr.: Limited  
1 February 2005

Russian  
Original: English/French/Russian

---

**Комитет по использованию космического  
пространства в мирных целях**  
Юридический подкомитет  
Сорок четвертая сессия  
Вена, 4–15 апреля 2005 года  
Пункт 6 (а) предварительной повестки дня\*  
**Вопросы, касающиеся определения  
и делимитации космического пространства**

## **Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов**

**Записка Секретариата**

### Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение . . . . .	2
II. Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов. . . . .	2

---

\* A/AC.105/C.2/L.253.



## I. Введение

1. На сорок второй сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях в 2003 году Рабочая группа по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства, решила, что Подкомитет может продолжить рассмотрение аналитического резюме на его сорок четвертой сессии и что для пополнения содержания резюме следует предложить государствам-членам, которые еще не ответили на вопросник по аэрокосмическим объектам, прислать свои ответы. Это обеспечит наполнение резюме информацией от более широкого и представительного круга государств.
2. К 14 января 2005 года было получено еще пять ответов от Португалии, Руанды, Турции, Украины и Финляндии.
3. В настоящем резюме содержится обзор ответов, которые были получены от государств-членов после сорок третьей сессии Юридического подкомитета (A/AC.105/635/Add.11). В нем приводятся только те элементы ответов, которые отличаются новизной и свежестью от ответов, полученных до января 2004 года и содержащихся в документе A/AC.105/C.2/L.249.

## II. Аналитическое резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов

**Вопрос 1. Может ли аэрокосмический объект быть определен как объект, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве?**

4. Свои ответы на вопрос 1 представили следующие государства-члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.
5. По вопросу выработки определения были представлены следующие замечания и рекомендации:
  - а) в определении не делается различие между аэрокосмическим объектом и другими объектами, такими как метеориты; управлять аэрокосмическим объектом с точки зрения направления и скорости его движения можно на любой высоте;
  - б) с данным определением можно будет согласиться, если термин "аэрокосмический объект" заменить терминами "аэрокосмический корабль" или "аэрокосмический аппарат", а выражение "определенный период времени находиться в воздушном пространстве" заменить выражением "перемещаться в воздушном пространстве";

с) данное определение следует обсудить с Научно–техническим подкомитетом Комитета по использованию космического пространства в мирных целях.

6. Было заявлено, что данное определение является неприемлемым, поскольку понятие "аэрокосмический корабль" является лишь одним из "аэрокосмических объектов" и что нельзя сказать, что "аэрокосмический объект" обладает вышеупомянутыми свойствами, поскольку термин "аэрокосмические объекты" может включать аэрокосмические сигналы, природные космические микрочастицы, которые достигают атмосферы Земли, отслуживший свой срок аэрокосмический корабль, автоматические аппараты, продукты совместного применения космической технологии и науки о Земле (аэрокосмический продукт) и даже аэрокосмическую инфраструктуру.

## **Вопрос 2. Различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве?**

7. Свои ответы на вопрос 2 прислали следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

8. Было заявлено, что режим, применимый к полету аэрокосмических объектов, не имеет никаких отличий независимо от того, находится ли аэрокосмический объект в воздушном или космическом пространстве. Эта точка зрения была подкреплена следующим доводом: регулирование полетов космических объектов осуществляется на основе принципов, сформулированных в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (резолюция 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи (Договор по космосу, приложение), в соответствии с которым их полеты регулируются нормой обычного права, устанавливающей право безвредного (беспрепятственного и мирного) пролета.

9. Было высказано мнение, что в связи с необходимостью уточнения режима, применимого к безвредному пролету через воздушное пространство, следует незамедлительно подготовить четкие формулировки соответствующих международных норм исходя из той модели, которая предусмотрена правом, применимым к мирному проходу морских судов через территориальные воды других государств.

**Вопрос 3. Существуют ли специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов, учитывая разнообразие их функциональных характеристик, используемых аэродинамических свойств и космических технологий, а также конструкционных особенностей, или следует разработать единый или унифицированный режим для таких объектов?**

10. Свои ответы на вопрос 3 представили следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

11. Было заявлено, что разработка нового режима потребует только в том случае, если будет проведена делимитация воздушного и космического пространства.

12. Было выражено мнение, что крайне необходимо провести углубленное изучение характеристик космических объектов с технической точки зрения, поскольку существующие различия в их технических характеристиках могут потребовать принятия иных критериев.

**Вопрос 4. Рассматриваются ли аэрокосмические объекты во время их нахождения в воздушном пространстве в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями или же во время полета аэрокосмического аппарата в зависимости от цели такого полета преимущественную силу имеет либо воздушное, либо космическое право?**

13. Свои ответы на вопрос 4 представили следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

14. Было заявлено, что подход, основанный на "цели полета" будет возможен в том случае, если воздушное и космическое право будут должным образом доработаны с учетом требований, предъявляемых к аэрокосмическому аппарату, и если оба этих пространства будут четко разграничены.

15. Было выражено мнение, что аэрокосмический объект, пролетающий через воздушное пространство какого-либо государства, будет подпадать под юрисдикцию этого государства и что пребывание такого космического объекта в космическом пространстве будет регулироваться космическим правом, т.е. он будет находиться в юрисдикции того государства, в котором этот объект был зарегистрирован.

16. Было высказано предположение, что в зависимости от цели полета аэрокосмический объект на протяжении всего периода эксплуатации подпадает под сферу действия норм международного космического права или международного воздушного права. По мере развития аэрокосмической техники может возникнуть вопрос о дополнении действующих норм международного космического и воздушного права.

**Вопрос 5. Выделяются ли специально в режиме аэрокосмического объекта стадии взлета и приземления как отличающиеся по объему регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующем возвращении на эту орбиту?**

17. Свои ответы на вопрос 5 прислали следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

18. Было заявлено, что, хотя стадии взлета и приземления отличаются друг от друга, если только речь не идет о цели уточнения режима, регулирующего полеты аэрокосмических объектов (в соответствии с принципом свободного использования космического пространства в мирных целях в соответствии с Договором по космосу), обе эти стадии не следует рассматривать с точки зрения их регулирования, отличающимися друг от друга правовыми режимами, поскольку отличие между ними носит технический характер. Вместе с тем обе стадии должны подпадать под сферу действия норм не воздушного, а космического права.

19. Было высказано мнение, что полет "Земля–орбита" должен полностью на всех своих стадиях регулироваться космическим правом. В отношении аппаратов, используемых для доставки груза или людей по маршруту "Земля–Земля" с временным выходом аэрокосмического объекта в космическое пространство, должен применяться режим воздушного права.

**Вопрос 6. Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства?**

20. Свои ответы на вопрос 6 прислали следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

21. Некоторые государства согласились с тем, что нормы национального и международного воздушного права должны применяться к такому аэрокосмическому объекту одного государства, который находится в воздушном пространстве другого государства. Эти государства отметили следующее:

а) принимая во внимание тот факт, что воздушное право и космическое право имеют неодинаковую юридическую основу, следует разумно подойти к определению сферы ее применения. Важнейшее значение будут иметь принципы национального суверенитета над воздушным пространством и свобода деятельности в космическом пространстве. Кроме того, потребуются обсудить принципы материальной и политической ответственности государств, преступных деяний и т.д.;

б) нормы национального и международного воздушного права будут применимы лишь к маршруту аэрокосмического объекта "Земля–Земля", но не к тем аэрокосмическим объектам, которые будут использоваться с целью исследования и использования космического пространства;

с) если аэрокосмический объект находится в воздушном пространстве какого-либо государства, то он будет подпадать под юрисдикцию этого государства, и если такой объект располагается в международном воздушном пространстве, то будет применяться принцип национальной принадлежности, т.е. будет действовать юрисдикция того государства, в котором этот объект зарегистрирован.

22. Было заявлено, что в этом вопросе важная роль принадлежит такому фактору, как цель полета данного объекта. Если аэрокосмический объект находится лишь на маршруте между Землей и космическим пространством, должно применяться международное космическое право. Вместе с тем важно учитывать проблемы, возникающие в отношении безопасности государства, над территорией которого будет пролетать аэрокосмический объект или будет происходить его взлет или приземление. Для того чтобы такие вопросы нашли отражение в нормах международного права с учетом принципа свободного пролета, потребуется подготовить и заключить международные соглашения, гарантирующие права государств с точки зрения их безопасности, охраны окружающей среды и борьбы за чистоту экологии.

**Вопрос 7. Имеются ли прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует ли обычное международное право в отношении такого пролета?**

23. Свои ответы на вопрос 7 прислали следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

24. Было заявлено, что безвредный и свободный пролет регулируется нормами обычного права. Вместе с тем, учитывая вопросы, возникающие при таком пролете, важно рассмотреть возможность внесения изменений в Конвенцию о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (резолюция 2777 (XXVI) Генеральной Ассамблеи, приложение), с тем чтобы уточнить положения, регулирующие ответственность за ущерб, причиняемый в результате осуществления законных видов деятельности.

25. Было высказано мнение, что, несмотря на отсутствие международного обычного права применительно к "космическому объекту", которое регулировало бы пролет "аэрокосмического корабля", существуют принципы, касающиеся спасания космонавтов, оказания помощи, возвращения космических объектов, взаимопомощи и сотрудничества в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях, добрососедства и абсолютной ответственности за причиненный ущерб.

**Вопрос 8. Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?**

26. Свои ответы на вопрос 8 представили следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

27. Было заявлено, что соответствующие международные правовые нормы содержатся в договорах Организации Объединенных Наций по космосу.

**Вопрос 9. Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам?**

28. Свои ответы на вопрос 9 представили следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция, Украина и Финляндия.

29. Было высказано мнение, что правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, не могут быть применены к аэрокосмическим объектам. В воздушном праве регистрация определяет национальную принадлежность судна и имеет решающее значение для разрешения всех возможных претензий в рамках гражданского, коммерческого и уголовного законодательства. В космическом праве регистрация определяет сферу действия юрисдикции, контроля и ответственности.

**Вопрос 10. Каковы отличия между правовыми режимами воздушного и космического пространства?**

30. Свои ответы на вопрос 10 прислали следующие государства–члены: Португалия, Руанда, Турция и Украина.

31. Высказанные этими государствами точки зрения ничем не отличаются от тех, которые уже представлены в аналитическом резюме ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов (A/AC.105/C.2/L.24).

*Примечания*

<sup>1</sup> Вопрос 10 был представлен Рабочей группой по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства, на сорок первой сессии Юридического подкомитета. Отсюда ответы на этот вопрос прислали только те государства, которые ответили на вопросник по аэрокосмическим объектам после 2002 года.