



# Генеральная Ассамблея

Distr.: General  
17 February 2003

Russian  
Original: English

## Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

### Вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов: ответы государств-членов

Добавление

Записка Секретариата\*

### Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
Ответы, полученные от государств-членов . . . . .	1–17	3
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? . . . . .		3
Вопрос 2: Различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве? . . . . .		3
Вопрос 3: . . . . . Существуют ли специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов, учитывая разнообразие их функциональных характеристик, используемых аэродинамических свойств и космических технологий, а также конструктивных особенностей, или следует разработать единый или унифицированный режим для таких объектов? . . . . .		4

\* Настоящий документ подготовлен на основе ответов Государств-членов, полученных после 13 января 2003 года.



<p>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? .....</p>	5
<p>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? .....</p>	5
<p>Вопрос 6: Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства? .....</p>	6
<p>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? .....</p>	6
<p>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? .....</p>	7
<p>Вопрос 9: Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам? .....</p>	7
<p>Вопрос 10: Каковы отличия между правовыми режимами воздушного и космического пространства? .....</p>	8

## Ответы, полученные от Государств–членов\*

### **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?**

#### **Нидерланды**

1. В конечном итоге ценность определения зависит от целей и положений правового документа, в котором оно используется. Что касается данного вопросника, то Основной вопрос заключается в том, распространяется ли применимое космическое право на любой объект, способный перемещаться в космическом пространстве. Правительство Нидерландов отвечает на этот вопрос положительно.

2. Несмотря на то, что ценность любого определения является относительной, правительство Нидерландов хотело бы внести свой вклад в определение термина "космические объекты", отличающее такие объекты от воздушных судов, спутников, ракет, космических кораблей многоразового использования, космического мусора и метеоритов. Соответственно правительство Нидерландов предлагает определить "аэрокосмический объект" как "искусственный объект, который способен проследовать на любую высоту и который на любой высоте находится под управлением человека в том, что касается высоты, направления и скорости полета".

3. Воздушные суда под это определение не подпадают, так как они не могут проследовать на любую высоту; под это определение не подпадают ракеты и космический мусор, так как они не находятся под управлением человека в том, что касается высоты, направления и скорости их полета на любой высоте; под это определение не подпадают и метеориты, так как они не являются искусственными объектами и не находятся под управлением человека. В соответствии с определением, предлагаемым в пункте 2, можно утверждать, что космический корабль "Спейс шаттл" относится к аэрокосмическим объектам. Однако Соединенные Штаты Америки однозначно определили и зарегистрировали свой космический корабль многоразового использования как космический объект. "Спейс шаттл" не соответствует данному определению, так как он не может автономно осуществлять маневрирование в воздушном пространстве и ни при каких обстоятельствах не управляется человеком в том, что касается высоты, направления и скорости полета.

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

4. Что касается космического пространства, то государства осуществляют юрисдикцию в отношении национальной деятельности, в том числе

---

\* Ответы воспроизводятся в том виде, в каком они были получены.

деятельности, связанной с аэрокосмическими объектами в космическом пространстве (статья VI Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (резолюция 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи, приложение, "Договор по космосу")). Основой для осуществления такой юрисдикции является регистрация объекта (статья VIII Договора по космосу; Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (резолюция 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи, приложение, "Конвенция о регистрации")), при этом регистрация должна отражать государственную принадлежность объекта (хотя бы во избежание применения экстерриториальной юрисдикции). Если международное космическое право разрешает или предписывает государству осуществлять юрисдикцию над аэрокосмическими объектами, находящимися в космическом пространстве, то применяемый режим будет различным в зависимости от применимых норм национального и международного права.

5. Что касается воздушного пространства, то государство вправе осуществлять юрисдикцию над объектом, перемещающимся в воздушном пространстве, на основе принципа территориальности или государственной принадлежности, или на основе обоих принципов, если только это не запрещается в соответствии с международным правом. Если международное воздушное право разрешает или предписывает государству осуществлять юрисдикцию над аэрокосмическими объектами, перемещающимися в его воздушном пространстве, то применяемый режим будет различным в зависимости от применимых норм национального и международного права.

6. Вышеуказанное относится, в частности, к космическим кораблям многоразового использования. К полету в воздушном пространстве применимы специальные процедуры, призванные предотвратить столкновение с обычными воздушными судами. Применительно к Соединенным Штатам эта проблема не является острой, поскольку речь идет лишь о воздушном пространстве Соединенных Штатов или воздушном пространстве над открытым морем, а в иностранное воздушное пространство "Спейс шаттлы" не входят.

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

7. Правительству Нидерландов не известно о существовании каких-либо специальных национальных или международных процедур в отношении аэрокосмических объектов, возможно, за исключением кораблей "Спейс шаттл" (в этой связи см. ответы на вопросы 1 и 2).

8. Что касается разработки специальных процедур для аэрокосмических объектов, т.е. единого или унифицированного режима, то правительство Нидерландов пришло к выводу о необходимости таких специальных процедур в

отношении регистрации (см. ответ на вопрос 9), ответственности (см. ответ на вопрос 9) и управления движением.

**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?**

9. Правительство Нидерландов считает, что ответ на этот вопрос никак не связан с целью полета, т.е. а) перелетом из одной точки Земли в другую (полет Земля–Земля) или б) доставкой экипажа или полезного груза в космическое пространство и обратно на Землю (полет Земля–орбита).

10. По мнению правительства Нидерландов, аэрокосмический объект подпадает под соответствующие положения применимого воздушного права при пролете через национальное или международное воздушное пространство, т.е. под такие "пространственные" положения, как правила управления воздушным движением, и подпадает под соответствующие положения применимого космического права при полете в космическом пространстве, т.е. под такие пространственные положения, как, например, право посещения космическими аппаратами небесных тел. Кроме того, правительство Нидерландов считает, что в отношении аэрокосмического объекта действуют нормы применимого космического права, касающиеся космических объектов, независимо от местонахождения (в воздушном или космическом пространстве) такого объекта, в связи с его способностью перемещаться в космическом пространстве, т.е. такие функциональные правила, как требования, касающиеся обеспечения безопасности пассажиров аэрокосмического объекта (см. также ответ на вопрос 1). В этом отношении аэрокосмический объект сопоставим с транспортным средством–амфибией, способным передвигаться по воде и по земле. Можно было бы добавить, что содержание таких функциональных правил касается среды или пространства, в котором может находиться объект.

**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?**

11. По мнению правительства Нидерландов, цель этого вопроса – определить, существует ли для аэрокосмических объектов право мирного пролета через иностранное воздушное пространство на стадии взлета и приземления в отличие от пролета в ходе самого полета. Ответ правительства Нидерландов на этот вопрос является отрицательным в связи с отсутствием какой-либо практики и

соответственно какого-либо положения обычного международного права в отношении полетов аэрокосмических объектов. Однако правительство Нидерландов считает целесообразным разработать специальные правила в отношении полетов аэрокосмических объектов (см. также ответ на вопрос 3). Такие правила могут предусматривать право мирного пролета на стадиях взлета и приземления, а также процедуру управления воздушным движением применительно к пролету национального и международного воздушного пространства.

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

12. Государство имеет право или обязано осуществлять юрисдикцию над объектами, пролетающими в его воздушном пространстве, на основе принципа территориальности или государственной принадлежности, или на основе обоих принципов, если только это не запрещается международным правом (см. ответ на вопрос 2). Что касается норм воздушного права, применимых к воздушному пространству государств, например, обязательства транспортного средства придерживаться выделенных трасс полета, то в отношении аэрокосмического объекта действует право того государства, в котором он реально находится (принцип территориальности). Что касается норм воздушного права, применимых к международному воздушному пространству, то в отношении аэрокосмического объекта действует право того государства, в котором он зарегистрирован (принцип государственной принадлежности). Что касается норм воздушного права, применимых к воздушному судну, например, ответственности за ущерб пассажирам и грузу в соответствии с Варшавской системой (Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция)), то она зависит от приравнивания аэрокосмического объекта к воздушному судну государством, в котором этот объект зарегистрирован (принцип государственной принадлежности), или государством, в котором он реально находится (принцип территориальности).

**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?**

13. Правительству Нидерландов известен только один пример пролета космического корабля многократного использования в иностранном воздушном пространстве после вхождения в плотные слои атмосферы Земли. В ходе своего единственного полета советский космический корабль многоразового использования "Буран" после вхождения в плотные слои атмосферы совершил пролет через воздушное пространство Турции. Однако от аэрокосмических объектов "Буран" отличается тем, что он не обладает возможностью автономного маневрирования (см. ответ на вопрос 1). Даже если пролет "Бурана" через

воздушное пространство Турции без предварительного разрешения и можно обосновать какой-либо правовой нормой (см. ниже), аналогичную правовую норму нельзя будет применять к аэрокосмическим объектам, так как они способны автономно маневрировать.

14. Ввиду отсутствия используемых аэрокосмических объектов и соответственно практики, правительство Нидерландов считает, что не существует каких-либо норм международного обычного права, разрешающих аэрокосмическим объектам пролет без предварительного разрешения через иностранное воздушное пространство после вхождения этих объектов в плотные слои атмосферы Земли (о необходимости таких специальных правил см. ответ на вопрос 3). Обстоятельствами, препятствующими признанию неправомерности такого пролета, могут считаться лишь случаи, связанные с аварией, бедствием, критической обстановкой или непреднамеренным пролетом.

**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?**

15. Правительству Нидерландов известны только положения, существующие в национальных законах. Примеры национальных законов государств, еще не ответивших на этот вопросник, в которых содержатся специальные положения в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы, включают:

- a) Закон о коммерческой космической деятельности 1998 года (поправка к Закону о коммерческих космических запусках 1984 года, Кодекс Соединенных Штатов Америки 49(КСШ) 70101 и последующий), в котором содержатся положения, касающиеся вхождения в плотные слои атмосферы, в рамках системы лицензирования космической деятельности;
- b) Австралийский закон о космической деятельности 1998 года с аналогичными положениями.

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

16. Конвенция о регистрации применяется к космическим объектам, запускаемым в космическое пространство, однако в ее основе лежит положение Договора по космосу, которое относится ко всем объектам, запускаемым в космическое пространство (статья VIII). Поскольку аэрокосмический объект взлетает как воздушное судно со взлетно-посадочной полосы и постепенно набирает высоту благодаря подъемной силе воздуха, действующей на его крылья, о запуске в обычном смысле говорить не приходится, и поэтому он не подпадает под Конвенцию о регистрации или под статью VIII Договора по космосу. Космический корабль многократного использования запускается в

прямом смысле этого слова, и это одна из причин, почему он рассматривается и регистрируется Соединенными Штатами как космический объект.

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

17. Учитывая все различия между правовыми режимами воздушного и космического пространства, правительство Нидерландов отмечает, что оно не может дать исчерпывающий ответ на этот вопрос, но хотело бы в сжатом и схематичном виде предложить следующий подход к его рассмотрению:

a) положения воздушного права обычно применяются или к воздушному пространству (пространственная основа), или к воздушным судам (функциональная основа);

b) положения космического права обычно применяются или к космическому пространству (пространственная основа), или к космическим объектам (функциональная основа);

c) что касается положений, связанных с пространственной основой, то основное различие между правовыми режимами воздушного и космического пространства заключается в наличии суверенитета над национальным воздушным пространством и отсутствии суверенитета над какой-либо частью космического пространства;

d) что касается положений, связанных с функциональной основой, то концепция "воздушного судна" определена достаточно хорошо, а концепция "космических объектов" – недостаточно, поэтому применение положений как воздушного, так и космического права, связанных с функциональной основой, к одному и тому же объекту не исключается.