

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА



СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО КОСМИЧЕСКОГО И ВОЗДУШНОГО ПРАВА

МАТЕРИАЛЫ КРУГЛОГО СТОЛА
XV МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА
«БЛИЩЕНКОВСКИЕ ЧТЕНИЯ»

Москва, 22 апреля 2017 г.



Москва

Российский университет дружбы народов
2018

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ»
Юридический институт
Кафедра международного права

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО
КОСМИЧЕСКОГО
И ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

**Материалы круглого стола
XV Международного конгресса
«Блищенковские чтения»**

Москва, 22 апреля 2017 г.

Москва
Российский университет дружбы народов
2018

УДК 347:341(063)
ББК 67.412.1
С56

Утверждено
РИС Ученого совета
Российского университета
дружбы народов

*Материалы подготовлены и изданы при поддержке проекта РФФИ 17-03-00427
«БРИКС и мирное использование космического пространства»*

Ответственные редакторы:
А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев, Н.Н. Емельянова

С56 **Современные проблемы международного космического и воздушного права** : материалы круглого стола XV Международного конгресса «Блищенковские чтения». Москва, 22 апреля 2017 г. / отв. ред. А. Х. Абашидзе, А. М. Солнцев, Н. Н. Емельянова. – Москва : РУДН, 2018. – 195 с.

Издание представляет собой сборник выступлений участников круглого стола «Современные проблемы международного космического и воздушного права», проведённого в рамках XV Международного конгресса «Блищенковские чтения», состоявшегося в РУДН 22 апреля 2017 года. Книга отражает исследования по актуальным международно-правовым проблемам известных и молодых учёных-правоведов, которые будут интересны для преподавателей, научных сотрудников, аспирантов и студентов юридических вузов, практических работников и всех интересующихся актуальными проблемами современного международного космического и международного воздушного права.

ISBN 978-5-209-08640-6

© Коллектив авторов, 2018
© Российский университет
дружбы народов, 2018

**PEOPLES' FRIENDSHIP UNIVERSITY OF RUSSIA
(RUDN UNIVERSITY)
LAW INSTITUTE
DEPARTMENT OF INTERNATIONAL LAW**

**CONTEMPORARY PROBLEMS
OF INTERNATIONAL
SPACE AND AIR LAW**

*Proceedings
of the Roundtable Discussion
XV Blischenko Congress
April 22, 2017, Moscow*

*Edited by
Aslan Abashidze, Alexander Solntsev, Natalia Emelyanova*

The edition is a collection of papers of the participants of the Roundtable Discussion "Contemporary Problems of International Space and Air Law" conducted in the framework of the XV International Congress commemorating professor Igor Blischenko, held in the Peoples' Friendship University of Russia (RUDN University) on April 22, 2017. These proceedings contain research works of well-known and young legal scholars on current international legal problems, which will certainly be useful for professors, researchers, students of law schools and Ph.D. students, practitioners and everyone interested in contemporary issues of modern international space and international air law.

**Moscow
2018**

ПРЕДИСЛОВИЕ

Представляем вниманию читателей сборник материалов круглого стола «Современные проблемы международного космического и воздушного права», проведённого в рамках XV Международного конгресса «Блищенковские чтения».

Наблюдаемый из года в год рост числа выступающих в рамках этого круглого стола теоретиков и практиков подтверждает востребованность научных исследований в этих двух отраслях международного права. Выпуск специальных сборников докладов участников данного круглого стола уже стал традицией кафедры международного права РУДН и указывает на её высокий потенциал в исследовании актуальных проблем указанных сфер.

Предваряя тексты научных выступлений, хочется привлечь внимание читателей к двум важным событиям, которые имеют прямое отношение к исследуемым отраслям.

В 2017 г. Российский университет дружбы народов получил статус институционального членства в Международном институте космического права, что даёт возможность сотрудникам и обучающимся в РУДН расширить сферу международного научного сотрудничества путём активного участия в мероприятиях, организуемых этим международно признанным Институтом космического права. В контексте космического права следует отметить, что в 2014 г. кафедрой международного права РУДН был издан учебник по международному космическому праву¹.

¹ Международное космическое право: учебник / под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014.

В начале 2018 года под редакцией А.И. Травникова и А.Х. Абашидзе вышел первый в Российской Федерации учебник по международному воздушному праву¹.

Таким образом, кафедра международного права юридического института РУДН выступает флагманом в деле выпуска учебников по этим редким и весьма важным для государства областям международного сотрудничества.

В этом отношении нам хочется особо подчеркнуть, что подготовке двух указанных учебников немало способствовало общение специалистов-соавторов в рамках ежегодного круглого стола «Современные проблемы международного космического и воздушного права».

Убеждены в том, что научные статьи, включённые в настоящий сборник, будут способствовать популяризации исследования проблем в сфере международного космического и воздушного права.

¹ Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. А. И. Травникова, А.Х. Абашидзе. М.: Издательство Юрайт, 2018. 444 с.

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО

ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ КОСМИЧЕСКИХ ОПЕРАТОРОВ

Дарья Михайловна Балта

*студент юридического факультета
Московского государственного университета
имени М.В. Ломоносова
balta.darya@gmail.com*

В настоящее время используется множество средств связи. Как известно, у нас есть возможность ей пользоваться благодаря спутникам, расположенным на геостационарной орбите. Но для каждого вида связи нужно своё правовое регулирование. Так, в своей работе я бы хотела рассмотреть 3 вида космических аппаратов и регулирование ответственности их операторов - спутники радиосвязи, аппараты для дистанционного зондирования, спутниковая система навигации (GNSS).

Говоря о радиосвязи, стоит отметить, что существует 3 стадии распределения частот между теми, кто хочет получить доступ к данному виду деятельности. Сначала - распределение частот между тремя зонами мира, после чего тот же самый процесс происходит внутри каждой из зон. На третьей стадии государства могут запросить долю конкретных частот для передачи их частным операторам. Важно отметить, что риска помех не будет, если спутники с одинаковой частотой располагаются на разных частях орбиты (а не по соседству). Статья 44 (2) Конституции Международного союза электросвязи¹ говорит нам о том, ограниченные ресурсы (речь идёт об орбите,

¹ Конвенция Международного союза электросвязи 2014 г. // Сборник основных текстов документов, принятых Полномочной конференцией. Женева, 2015. С. 49.

в первую очередь) должны быть использованы рационально, эффективно и экономично. Могут ли отвечать операторы за размещение спутников связи с одинаковой частотой рядом? Как определить, используется ли пространство на орбите "рационально, эффективно и экономично"? Необходимо проанализировать данный вопросы.

Дистанционное зондирование Земли получило своё развитие во многих отраслях, поэтому нельзя пропустить мимо его регулирование. Принцип 14 Принципов, касающихся дистанционного зондирования Земли из космического пространства Организации Объединённых Наций² (далее - Принципы дистанционного зондирования ООН) проводит различие между деятельностью государства и тех частных операторов, которые принадлежат этому государству. Данный принцип даёт отсылку к статье 6 Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела³ (далее - Договор о космосе), при этом данный принцип нам указывает на то, что он не затрагивает нормы международного права об ответственности государств. Следовательно, исходя из данного принципа, государства должны регулировать деятельность своих неправительственных юридических лиц и правительственных органов, и международных организаций, членом которых это государство является. Также государство осуществляет проверку и лицензирование частных компаний, находящихся под его юрисдикцией. Но ни 6 статья Договора о космосе, ни 14 Принцип дистанционного зондирования

² Резолюция ГА ООН. Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космического пространства. 3 декабря 1986 г. // Док. ООН GA/41/65.

³ Резолюция ГА ООН. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела. 19 декабря 1966 г. // Док. ООН GA/2222 (XXI).

ООН не дают направления того, как государства должны осуществлять правовое регулирование негосударственных компаний (в частности, контроль за ними). Более спорной позицией является их ответственность за то, что случится впоследствии за то, что случится в результате некоторой деятельности государства или 3-ей стороны. Важно отметить то, что Принципы дистанционного зондирования ООН не налагают обязанности ни на государства, ни на компании, которые являются операторами спутника, а на тех, кто получает изображения и/или кто обрабатывает данные или на третьих лиц, которые используют эти данные, что является некой "лазейкой" в принципах. Следовательно, сейчас споры сконцентрированы на правах и обязанностях того, кто предоставляет данные, их принимает и использует и права и обязанности третьих лиц.

Переходя к системам спутниковой навигации, стоит отметить, что в текущем законодательстве *GNSS* нет обязанности операторов предоставлять компенсацию третьим лицам за их убытки. Исследования концентрируются на влиянии национального иммунитета от иска, который возможен по делам, касающихся американской системы навигации. Правило американской *GPS* исключает обязательства по выплате компенсации за своих операторов. Стоит отметить, что существует разделение, исходя из смысла основных международных договоров, - ответственность за ущерб, причинённый космическим объектом и ответственность за космическую деятельность. Для начала, необходимо определить, в какую категорию попадает ответственность операторов, допустим, при потере сигнала. Сигнал считается необходимой частью космического объекта, поэтому можно говорить о том, что это будет являться ответственностью за ущерб, причинённый космическим объектом. Говоря о деликтном праве как альтернативной основы, стоит отметить то, что ни одна из конвенций о транспорте (речь идёт о тех видах транспорта, в котором используется *GNSS* как навигация), не стремится урегулировать различные особые ситуации, которые могли бы принести ущерб

при использовании этой системы. В настоящее время *GNSS* постепенно становится взаимозависимой со всеми остальными областями в нашей современной жизни. Деликтное право может стать средством для управления рисками и установлением баланса между операторами систем и тех, кто полагается на них. Известно, что из-за сложности техника может страдать сбоями, и это нужно принять как должное во многом и потому, что предоставление спутниковой связи является бесплатным. Правительства обычно не рассматривают вопросы о том, следуют ли за такое предоставление связи права или обязанности. А ведь это является довольно важным элементом. Если мы полагаемся на такую спутниковую связь, то, возможно, мы и полагаемся на то, что нас могут защитить в случае сбоев систем, из-за которых, возможно, будет зависеть наша жизнь.

Также в зависимости от определённых условий несут ответственность и производители. Как тогда распределяется ответственность между ними и оператором? Производители могут быть присоединены к иску за "врождённые" дефекты. Именно эти дефекты определяют требования об ответственности (был ли этот дефект обнаружен человеческим глазом, нарушена ли погрешность в статистических расчётах в процессе производства или этот дефект обнаружился только, когда был причинён вред). Также потом определяется ответственность в соответствии с тем, было ли это небрежностью, умыслом (*strict liability*) или нарушением гарантий. Вообще, происхождение дефекта не должна доказываться истцом, поэтому его требования по ответственности могут быть ограничены, поскольку иногда истцы предъявляют требования в отношении принимающего оборудования или аппаратного обеспечения, которые полагаются на навигационную систему, ко-

торые не обеспечивают надлежащую базу для претензий, основанных на ошибке или неисправности такого оборудования⁴.

Помимо этого, довольно спорным является ответственность третьих лиц. Во-первых, вопросом права является определение "третьего лица". Распространяется ли на них защита в случае причинения вреда? В некоторых конвенциях есть специальные оговорки о 3-их лицах (обычно транспортные), в системе *Galileo GNSS* основные стороны пользуются системой бесплатно. А как же регулируются доступ третьих лиц? В рамках режима ответственности?

Говоря о вопросах страхования ответственности, не существует стандартов в этой области по страхованию ущерба, причинённого *GNSS*. Сейчас коммерческие спутниковые операторы полагаются на решения, предоставляемые страхованием. Как страхование избавляет операторов от ответственности? Какие риски должны присутствовать в договоре страхования? Какой размер страхования и выплат должен быть предусмотрен? Эти вопросы также требуют своего ответа. Коммерческие космические операторы стремятся страховать свои убытки (к примеру, телекоммуникационный сектор, где это является стандартной практикой). Выравнивание такой практики может развить в нужном направлении лицензирование и страхование космической деятельности. Определённые ограничения по объёму страхования могут помочь компаниям дать гарантию того, что они будут охраняться законом в случае превышения соотношения ущерба и страховых выплат.

Также интересны позиции некоторых авторов, предлагающие введение довольно специфических видов страхования. Одним из таких авторов является Тинг Ванг⁵. Он говорит о

⁴ См.: *Dunk F. von der, Tronchetti F.* Handbook of Space Law. Edward Elgar publishing. 2015. P. 473–594.

⁵ См.: *Wang T.* A Liability and Insurance Regime for Space Debris Mitigation // *Science and Global Security*. 2016. Vol. 24. No. 1. P. 22–36.

том, что необходимо страхование рисков образования космического мусора и предлагает одно из решений данной проблемы - создание специальной комиссии. Предлагаемая организация будет предоставлять операторам спутников информацию, руководство и стандарты. Более важно то, что она создаст механизм для компенсации этих манёвров. Агентство будет не только определять ответственность за столкновения на орбите, но и будет играть свою роль в управлении космическим трафиком. Расходы на поддержку комиссии составляют отдельный вопрос.

В предлагаемом механизме ответственность за столкновения на орбите может быть определена путём совместного использования данных слежения за космическим пространством. После того, как будет определена ответственность, операторы, потерявшие свои спутники, могут получить компенсацию. Поэтому предлагаемый режим предоставит мощный финансовый стимул для стран и компаний для соблюдения руководящих указаний по предупреждению образования космического мусора.

В заключение стоит отметить, что ответственность операторов не является чётко урегулированной и необходимо искать пути решения данных проблем. Но как они будут реализованы? Покажет ближайшее будущее.

ПАРАДИГМА ГЛОБАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ В СФЕРЕ МИРНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ¹

Денис Андреевич Гугунский

Российский университет дружбы народов

Международное космическое право — это совокупность специальных норм современного общего международного права, регулирующих отношения государств между собой, с международными межправительственными организациями, взаимоотношения таких организаций в связи с осуществлением ими космической деятельности, а также устанавливающих международно-правовой режим такой деятельности в пределах космического пространства, Луны и других небесных тел². Центральное место среди международных организаций, занимающихся международным космическим правом, принадлежит ООН, которая содействует тому, чтобы космическое пространство использовалось в мирных целях, а блага от этой космической деятельности разделяли бы все страны. Такой интерес к мирному освоению космического пространства появился вскоре после запуска в 1957 г. Советским Союзом первого искусственного спутника Земли и возрастал по мере новых достижений в развитии космической техники.

Первое признание того, что в процессе космической деятельности могут возникать международные правоотноше-

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект №16-18-10315).

² Международное космическое право: учебник / под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. - М: РУДН, 2014. С. 15.

ния, содержалось в резолюции ГА ООН 1348 (XIII) от 13 декабря 1958 г., в которой отмечались «общая заинтересованность человечества в космическом пространстве» и необходимость обсуждения в рамках ООН характера «правовых проблем, которые могут возникнуть при проведении программ исследования космического пространства». Данной резолюцией был также учрежден *Ad Hoc* комитет по использованию космического пространства в мирных целях³.

Начиная с этого момента, ГА ООН неизменно уделяет внимание вопросам, связанным с космической деятельностью. Так, все пять международных договоров в области космического права были приняты резолюциями ГА ООН:

1. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 г.;

2. Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г.;

3. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г.;

4. Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 г.;

5. Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.

Резолюцией 1472 (XIV) ГА ООН в 1959 г. учредила основной орган ООН, занимающийся координацией и осуществлением международного сотрудничества в области космиче-

³ Первоначально в комитет входило 18 государств: Аргентина, Австралия, Бельгия, Бразилия, Канада, Чехословакия (ныне Чехия и Словакия), Франция, Индия, Иран, Италия, Япония, Мексика, Польша, Швеция, Союз Советских Социалистических Республик (ныне Россия), Объединенные Арабские Республика (в настоящее время Египет), Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Соединенные Штаты Америки.

ской деятельности, — Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях (далее — Комитет по космосу).

Комитет занимается разработкой осуществляемых в рамках ООН программ, способствует распространению информации о космической деятельности и проведению исследований в этой сфере, а также изучению правовых проблем, связанных с исследованием космического пространства.

В состав данного органа входит 83 государства⁴. Комитет по космосу имеет два подкомитета: Научно-технический, Юридический, который работает над развитием правовых инструментов, сопутствующих быстрому технологическому развитию в области освоения космического пространства.

Комитет по космосу и оба подкомитета, расположенные в Вене, проводят ежегодные встречи для обсуждения вопросов, поставленных перед ними ГА ООН, докладов, переданных на их рассмотрение, и проблем, поднятых государствами-членами.

Среди важнейших тем, обсуждаемых и разрабатываемых Юридическим подкомитетом в 2016 г., следует выделить такие вопросы, как:

⁴ Албания, Алжир, Аргентина, Армения, Австралия, Австрия, Азербайджан, Бельгия, Беларусь, Бенин, Боливия, Бразилия, Болгария, Буркина-Фасо, Камерун, Канада, Чад, Чили, Китай, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Чехия, Эквадор, Египет, Сальвадор, Франция, Венгрия, Гана, Германия, Греция, Индия, Индонезия, Иран, Ирак, Израиль, Италия, Япония, Иордания, Казахстан, Кения, Ливан, Ливия, Люксембург, Малайзия, Мексика, Монголия, Марокко, Нидерланды, Никарагуа, Нигер, Нигерия, Оман, Пакистан, Перу, Польша, Португалия, Катар, Республика Корея, Румыния, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сенегал, Сьерра-Леоне, Словакия, Южная Африка, Испания, Шри-Ланка, Судан, Швеция, Швейцария, Сирийская Арабская Республика, Таиланд, Тунис, Турция, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Украина, Уругвай, Венесуэла, Вьетнам. Новая Зеландия была принята в 2016 году и ожидает утверждения на ГА ООН.

- Пути и средства сохранения космического пространства для мирных целей
- Космические технологии в интересах социально-экономического развития
- Вопросы, касающиеся дистанционного зондирования Земли
- Использование космических систем для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций
- Использование ядерных источников энергии в космическом пространстве
- Долгосрочная устойчивость космической деятельности

Немаловажную роль в деятельности ООН, связанной с освоением космического пространства, играет Управление ООН по вопросам космического пространства, которое входит в структуру ГА ООН и занимается осуществлением ее политики в области космоса. Данное Управление реализует Программу по применению космической техники и ведет реестр объектов, запускаемых в космическое пространство. Оно также оказывает поддержку развивающимся странам в использовании космических технологий в интересах экономического развития. Помимо этого, данный орган ответственен за выполнение решений ГА ООН и Комитета по космосу. Управление также предоставляет техническую информацию и оказывает поддержку государствам-членам, международным организациям и другим учреждениям ООН.

Международный союз электросвязи является ведущей международной организацией в области электросвязи и с 1947 г. является специализированным учреждением ООН. В МСЭ входит 193 государства. МСЭ разрабатывает и принимает регламенты и другие документы, регулирующие, в частности, распределение радиочастот для космической связи, регистрирует радиочастоты, координирует деятельность государств в этой области.

Кроме указанных международных договоров ГА ООН в разное время были приняты:

1. Декларация правовых принципов деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства 1963 г.;

2. Принципы непосредственного телевизионного вещания 1982 г.;

3. Принципы дистанционного зондирования Земли 1986 г.;

4. Принципы использования ядерных источников энергии в космическом пространстве 1992 г. и другие документы.

5. Декларация о международном сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства на благо и в интересах всех государств, с особым учетом потребностей развивающихся стран 1996 г.

Ядерные источники энергии. Одними из важнейших достижений человечества в современную эпоху явились получение ядерной энергии и выход в космическое пространство. Бурный прогресс науки и техники обусловил объективную необходимость сочетания этих двух направлений деятельности человека, привел к тому, что на борту космических объектов стали использоваться ядерные источники энергии (ЯИЭ)⁵. В январе 1978 года советский спутник «Космос-954» разбился в северной Канаде⁶. Некоторые из них были радиоактивными. По счастливой случайности катастрофа произошла вдали от цивилизации, однако был нанесен серьезный ущерб окружающей среде. «Космос-954» актуализировал желание разобраться с угрозой аварийных посадок на Землю объектов с

⁵ Международное космическое право / отв. ред. А.С. Пирадов. – М.: Международные отношения, 1985. – С. 146.

⁶ См. *Galloway E.* (1979). United Nations Consideration of nuclear power for satellites. Proceedings 22nd Colloquium, 131-139; *Hurwitz B.A.* (1989). Reflection on the Cosmos 954 incident. Proceedings 32nd Colloquium, 348-357; Солнцев А.М. Практикум по международному экологическому праву: учеб. пособие. – М.: РУДН, 2011 – С. 68-74.

ЯИЭ на борту и явился отправной точкой для подготовки Комитетом по космосу Принципов, касающихся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве, которые были приняты Генеральной Ассамблеей без голосования в 1992 г.

Не будучи обязательным, документ обладает большим моральным и политическим весом⁷. Однако работа Комитета на этом не прекратилась. В качестве механизма партнерства была создана Объединенная группа экспертов Научно-технического подкомитета Комитета и Международного агентства по атомной энергии, которая работала на протяжении 2007-2009 годов. Объединенная группа экспертов завершила свою работу с опережением графика на один год, и в 2009 г. были приняты Рамки обеспечения безопасного использования ядерных источников энергии в космическом пространстве. Таким образом, итогами сотрудничества ООН и МАГАТЭ стали юридически необязательный документ, которым руководствуются все запускающие государства.

Необходимо отметить, что ГА ООН уделяет особое внимание вопросам обеспечения безопасности в космическом пространстве: она ежегодно принимает резолюции, касающиеся предотвращения гонки вооружений в космическом пространстве, а также меры по обеспечению транспарентности и укреплению доверия в космической деятельности.

Наиболее эффективным решением в области регулирования мирного использования космического пространства последние десятилетия являются документы, которые не имеют юридически обязательной силы для государств, однако государства, руководствуясь целью обеспечения устойчивого развития, следуют положениям таких документов.

⁷ Терехов А.Д. Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН и космическое право // Современные проблемы международного космического права: Сборник статей / под ред. Г.П. Жукова, А.Я. Капустина. – М.: РУДН, 2008. – С. 259-260.

Документы, включая резолюции ГА ООН, как уже ранее было упомянуто, не имеют обязательной юридической силы и трактуются некоторыми современными учеными как «мягкое право». Те ученые, которые не принимают концепцию «мягкого права», приводят тот аргумент, что «нельзя быть немножечко беременной; ты либо беременна, либо нет» - это значит, что «право» в любом случае имеет обязательную силу, т.е. «жесткое», а если оно «мягкое», в таком случае, он это может быть что угодно, только не «право». Выражение «мягкое право» является оксимороном – это стилистическая фигура или стилистическая ошибка — сочетание слов с противоположным значением, например, «горячий снег» или «мертвые души». Однако сегодня данный оксиморон является реальностью, которая достаточно эффективно работает для регулирования международных отношений в области мирного освоения космического пространства. Если в договоре, по существу являющимся юридически обязательным документом на основании формального анализа, будет использоваться формулировка «следует» или «может» вместо «должен», в результате это все равно останется юридическим обязательством, но по существу в нем будут содержаться больше наставления, чем юридические обязанности – происходит путаница - «обязать» кого-либо что-либо сделать, или «позволить»⁸.

Примером эффективности «мягкого права» может служить использование базы данных дистанционного зондирования для мероприятий по ослаблению и управлению последствиями стихийных бедствий. С 2000 года многие ведущие космические агентства присоединились к Международной Хартии по космосу и крупным катастрофам, которая, по сути, разработала свободные организационные мероприятия для государств, которым угрожают или которые стали жертвой природных или техногенных катастроф, чтобы получать

⁸ *Marboe I.* (Ed.). (2012). *Soft Law in Outer Space: The Function of Non-Binding Norms in International Space Law*. Wien: Böhlau. P. 48-49.

быстрый доступ к бесплатным спутниковым данным, которые могут помочь им предотвратить или смягчить последствия таких катастроф. Хотя Хартия не предусматривает каких-либо правовых обязательств, очевидно, что некоторые вопросы, такие, как права на интеллектуальную собственность в отношении данных и вопросов национальной безопасности, будут неоднократно появляться и, в конечном итоге, будут требовать правовых решений.

Вместе с этим Хартия оказалась чрезвычайно успешной (более 400 обращений по сегодняшний день со всего мира), значительный интерес, возможно развивающийся в рамках международного сообщества, чтобы постепенно преобразовать такой режим «мягкого права» в более четкий и юридически обязательный режим – как только поставщики, в частности, накопят достаточно опыта по реальным условиям Хартии, чтобы чувствовать себя уверенно в отношении обязательств, которые они будут готовы принять.

В июне 2016 г., Люксембург объявил о создании фонда на 200 млн евро⁹, чтобы привлечь компании для добычи полезных ископаемых на астероидах. Министр экономики Люксембурга заявил, что бюджет фонда может быть расширен, если это будет необходимо. Люксембург имеет богатый опыт вывода спутников на орбиту. Стоит отметить, что Люксембург запустил 26 космических аппаратов, 24 из которых сейчас находятся на орбитах. Для сравнения: площадь Люксембурга соответствует площади Москвы.

Люксембург объявил, что будет разрабатывать правовую основу для коммерческой эксплуатации космических ресурсов - первый свод законов в Европе. США разработали и приняли такой документ в 2015 г., который позволяет "гражданам США участвовать в коммерческой разведке и разработке" космических ресурсов. Наряду с США и Люксембургом, ОЭА разрабатывают национальный закон о космической

⁹ <http://fortune.com/2016/06/05/luxembourg-asteroid-mining/>.

деятельности, который не исключено, что будет охватывать вопросы добычи ресурсов в космосе.

Статья 1 Договора по космосу гласит: «Космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, открыто для исследования и использования всеми государствами без какой бы то ни было дискриминации на основе равенства и в соответствии с международным правом, при свободном доступе во все районы небесных тел». Таким образом, ни один международный договор явно не запрещает коммерческое использование и извлечение космических ресурсов.

30-метровый астероид может содержать сумму платины до 50 миллиардов долларов. Однако низкая гравитация может серьезно увеличить стоимость добычи ресурсов. Также существует более амбициозная роль добычи полезных ископаемых вне Земли (off-Earth mining), на астероидах: космические тела могут содержать газ и воду в виде льда, что может дать возможность создавать топливо, превращая при этом астероиды в «заправочные станции».

Долгосрочная устойчивость космической деятельности – это вопрос, вызывающий общую обеспокоенность космических держав, государств, получающих выгоды от применения космической техники, и коммерческих операторов спутников¹⁰.

С 2010 года Комитет, включает в свою повестку дня пункт под названием "Долгосрочная устойчивость космической деятельности"¹¹, с целью разработки руководящих принципов долгосрочной устойчивости космической деятельности, которые должны¹² установить рамки для возможной разработки и совершенствования национальных и международных видов практики, имеющих отношение к повышению долгосрочной устойчивости космической деятельности, включая,

¹⁰ См. Док ООН A/АС.105/С.1/L.303, п. 1

¹¹ Док.ООН A/64/20), п. 161

¹² Док.ООН A/АС.105/С.1/L.339, п. 9

среди прочего, повышение степени безопасности космических операций и защиту космической среды, принимая во внимание приемлемые и разумные финансовые и иные соображения и учитывая потребности и интересы развивающихся стран.

В 2016 году 12 принципов были утверждены после достижения консенсуса между государствами. Комитет отметил, что, несмотря на существенный прогресс, достигнутый Рабочей группой в деле рассмотрения многих руководящих принципов, требуется дополнительное время для рассмотрения остающихся проектов руководящих принципов и последующей подготовки полного сборника. С учетом вышесказанного Комитет согласился продлить мандат Рабочей группы еще на два года и в 2018 г. должно пройти согласование двух сводов руководящих принципов с целью подготовки сборника руководящих принципов с предваряющим их текстом преамбулы.

Заключение.

Сегодня космическая деятельность, связана с повышенным риском и потенциальной опасностью для жизни и здоровья человека, инфраструктуры, окружающей среды Земли, космоса в целом, и требуют всестороннего международного регулирования в целях обеспечения стабильности, прозрачности и эффективности всех операции в космическом пространстве. В ближайшее время, характер, порядок, сложность космических операций и услуг будут возрастать наряду со значительным ростом числа заинтересованных сторон. Другими словами, важность космического пространства для гуманитарных, экономических, политических, военных и стратегических целей будет продолжать расти для государств, сообществ и частных предприятий.

На данный момент, всего 70 государств и организаций осуществили запуск космических аппаратов. 4291 космический аппарат сейчас находятся на орбитах, при этом, всего было запущено 7498 аппаратов.

За последние годы было запущено следующее количество космических аппаратов¹³:

2017 г. - 453

2016 г. - 181

2015 г. - 223

2014 г. - 240

2013 г. - 209

2012 г. - 134

2011 г. - 129

2010 г. – 120

Количество аппаратов, находящихся на орбитах и в полете по государствам и организациям:

Бразилия - 23

Великобритания - 73

Германия - 63

ЕКА - 90

Индия - 84

ИНТЕЛСАТ - 28

Италия - 34

Канада - 46

Китай - 337

Корея - 20

Люксембург 26

Россия/СССР 3490

США 2501

Франция 139

Япония 21

Стоит также обратить внимание на то, что первый международный договор по космическому праву был подписан в 1967 г., а последний международный договор в 1979 г. Таким образом, почти 40 лет международное сообщество не прини-

¹³ http://www.unoosa.org/oosa/osoindex/search-ng.jsp?lf_id= (Дата обращения 10.01.2018).

мало новых международных договоров в области космического права. Данная стагнация связана тем, что подготовки, принятие, ратификация таких договоров может затянуться не на один год, а возможно даже десятилетие.

Хотя в научном сообществе существуют определенные позиции по разработке Конвенции по космическому праву и созданию Всемирной/Международной космической организации, сегодня глобальное управление по большей части осуществляется в рамках ООН и, на наш взгляд, не представляется возможным принятие каких-либо международных договоров в ближайшее будущее, которые могли бы регулировать ту или иную область международного космического права.

Международное космическое право должно обеспечить гармонизацию национальных режимов, регулирующих частные космические операции, и обеспечить баланс общественных и коммерческих интересов в области исследования и использования космического пространства.

Проблема добычи ресурсов в космосе как вызов долгосрочной устойчивости космической деятельности должна быть приоритетом не только для отдельных государств, но и для международного космического общества в целом. Таким образом, возникает потребность дальнейшей доработки руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности.

ПРОГРАММА РОССИЙСКОЙ КОСМИЧЕСКОЙ НАУКИ. ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ ¹

Лев Матвеевич Зеленый

*Академик РАН, д-р физ.-мат. наук,
директор Института космических исследований
Российской академии наук*

Андрей Михайлович Садовский

*канд. физ.-мат. наук, зав. НОЦ ИКИ РАН,
Институт космических исследований
Российской академии наук
asadovsk@iki.rssi.ru*

В 2016 г. постановлением Правительства РФ от 23 марта 2016 г. № 230 была утверждена Федеральная космическая программа России на 2016 – 2025 годы (далее Программа)². Одним из крупных разделов Программы стал раздел «фундаментальные космические исследования», в который вошла поддержка продолжающихся проектов и разработка новых, запуск которых намечен не только на десятилетие действия Программы, но и после него.

Фундаментальные исследования могут не только дать толчок развитию новых перспективных направлений исследо-

¹ Статья публикуется в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований «БРИКС и мирное использование космического пространства» 17-03-00427.

² Федеральная космическая программа России на 2016 – 2025 годы // Постановление Правительства РФ от 23 марта 2016 г. № 230.

ваний и использования космического пространства, но и привести к необходимости изменения в том числе и законодательной базы. Поэтому представим обзор основных проектов, вошедших в Программу.

Проекты и эксперименты в области фундаментальных космических исследований можно разделить на три большие группы: первая – это уже реализующиеся проекты, вторая – проекты, находящиеся на стадии опытно-конструкторских работ, т. е. те, запуск, которых возможен до 2025 г., и третья – перспективные проекты.

Перечислим текущие проекты. Многие из них выполняются совместно с НАСА и Европейским космическим агентством (ESA). В первую очередь это участие в зарубежных проектах: проекты по исследованию Марса – Марс Одиссей (NASA), 2001 г., Марс-Экспресс (ESA), 2003 г., Mars Science Laboratory (Марсианская научная лаборатория) (NASA), 2011 г.; Венеры – Венера Экспресс (ESA), 2006 г., изучению Луны – автоматическая межпланетная станция NASA Lunar Reconnaissance Orbiter (Лунный разведывательный орбитер, ЛРО), 2009 г.; астрофизическая лаборатория ИНТЕГРАЛ (ESA) 2002 г.

Конечно, отдельно следует отметить российские проекты. Наземно-космический интерферометр Радиоастрон³, запущенный в 2011 г., – радиотелескоп много большей Земли – предназначен для исследования астрономических объектов и определения их местоположения и скорости с точностью до одной миллионной доли угловой секунды. Задача обеспечивается наличием сети, состоящей из космического радиотелескопа и наземных радиотелескопов. Недавно отработавший свою научную программу и сошедший с орбиты микроспутник Чибис, также запущенный в 2011 г., представляет собой

³ Кардашев Н.С., Алакоз А.В., Андрианов А.С. РадиоАстрон: итоги выполнения научной программы исследований за 5 лет полёта // Вестник НПО им. С.А. Лавочкина. 2016. № 3. С. 4.

не просто микроспутник (спутник весом менее 100 кг), созданный на средства Российской академии наук, но универсальную платформу. На Российском сегменте Международной космической станции была отработана схема вывода микроспутника на орбиту (рис. 1), которую предполагается использовать для будущих проектов, запланированных в Программе⁴. Задачей спутника было изучение высотных молниевых разрядов. Созданный в ИКИ РАН Центр управления полётом полностью обеспечил выполнение научной программы «Чибис-М», а также получение, хранение и обработку научных данных.

Будущие проекты можно разделить по направлениям на проекты, посвящённые исследованиям Луны и планет; внеатмосферной астрономии; космической плазме, солнечно-земной физике и космической погоде; космической биологии и медицине.

Основные приоритеты Программы – исследования Луны и Марса. Именно здесь хотелось бы отметить проект Экзомарс⁵ (Роскосмос-ESA), состоящий из двух этапов. Первый аппарат был запущен 14 марта 2016 г. с космодрома Байконур и на сегодняшний день орбитальный аппарат начал реализацию научной задачи на орбите Марса. Аппарат миссии 2016 г. Trace Gas Orbiter будет изучать малые газовые составляющие в марсианской атмосфере и их источники и искать признаки возможной биологической активности на Марсе. На первом аппарате также был размещён спускаемый аппарат Скиапарелли, который был задуман как демонстрационный технологический модуль. Его задача – первая посадка европейского

⁴ Зелёный Л.М., Гуревич А.В., Климов С.И., Ангаров В.Н. Академический микроспутник ЧибисМ // Космические исследования. 2014. Т. 52. № 2. С. 93–105.

⁵ См.: ЭкзоМарс - о проекте // URL: <http://exomars.cosmos.ru> (дата обращения: 22 апреля 2017 г.).

космического аппарата на Марсе. К сожалению, связь с аппаратом была потеряна перед посадкой.

Второй этап миссии предполагался к запуску в 2018 г., но был отложен на 2020 г. на следующее пусковое окно. В рамках миссии предполагается запуск модуля, который содержит автоматический марсоход с комплексом научной аппаратуры «Пастер» для изучения поверхности и атмосферы Марса в окрестности района посадки, поиск соединений и веществ, которые могли бы свидетельствовать о возможном существовании на планете жизни и посадочную платформу для доставки марсохода на поверхность Марса. После схода марсохода платформа начнёт работать как долгоживущая автономная научная станция. Предполагаемые научные задачи: длительное наблюдение климата; изучение внутренней структуры марса; химические исследования атмосферы с поверхности; изучение подповерхностного распределения воды и фона ионизирующего излучения; изучение взаимодействия атмосферы с поверхностью и образцов грунта.

На стадии обсуждения находится проект Бумеранг по исследованию спутников Марса и доставки образцов вещества, а также проект Марс-SR по доставке образцов вещества с Марса. Отметим, что Фобос и Деймос – уникальные объекты среди малых тел Солнечной системы, поэтому представляется важным исследование спутников Марса на новом технологическом уровне. Проект предполагает выяснить происхождение спутников Марса, провести их сравнение с астероидами – другим классом примитивных тел Солнечной системы для понимания вопроса содержат ли эти спутники вещество с Марса? Экспедиция к Фобосу – важный технологический этап в подготовке исследований Марса и доставки на Землю марсианского вещества, что является стратегической целью исследований этих тел.

Что касается исследований Луны, то Программа сосредотачивается на первом этапе лунных исследований – изучении Луны автоматическими космическими аппаратами. Цели

первого этапа лунных исследований это: изучение минералогического, химического и изотопного состава лунного реголита, поиск летучих в полярных областях Луны; изучение экзосферы Луны, вариаций плазменно-пылевых процессов в полярных областях в течении лунного дня; изучение внутренней структуры Луны сейсмическими, радио и методами лазерного зондирования; подготовка к будущей программе исследований Луны.

Исследования Луны имеют очень интересную историю. Советская космическая программа была первой во многих этапах исследования Луны, программа Аполлон открыла этап пилотируемых полётов на Луну, но в 70-х годах XX в. интерес к исследованиям Луны был потерян. Однако на рубеже XX–XXI вв. исследователи США, Европы и Японии обнаружили, что на лунных полюсах природная среда принципиально отличается от районов на средних широтах, исследованных ранее в «великую Эпоху» Космической гонки СССР и США. Исследователям открылась новая «влажная» Луна⁶.

Первый аппарат обновлённой российской лунной программы – это посадочный аппарат «Луна-25», как бы продолжающего линейку аппаратов советской лунной программы, закончившейся аппаратом «Луна-24». В его задачи которого входит отработка технологий мягкой посадки на Луну и технологий работы в южной приполярной области, исследование лунного грунта и лунной экзосферы. Дальнейшая лунная программа включает запуск ещё двух аппаратов: «Луна-26», представляющего собой орбитальную станцию для исследования лунной поверхности и изучения окололунного пространства, и «Луна-27», предполагающего отработку техноло-

⁶ Зелёный Л.М. «Исследование Луны». 26 ноября 2014 г. «Трибуна учёного» в Московском Планетарии // URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-XeScAilwiA0> (дата обращения: 22 апреля 2017 г.).

гии забора криогенных образцов лунного грунта полярных регионов и исследования поверхности и экзосферы Луны вблизи Южного полюса. В перспективе стоят посадочный космический аппарат «Луна-28» с возвращаемой ракетой, предполагающий эксперимент по доставке образцов криогенного лунного грунта на Землю и посадочный аппарат «Луна-29» с долгоживущим луноходом на борту. Запуск этих аппаратов, возможно, выйдет за пределы действия действующей ФКП.

Кроме того, отметим обсуждение с НАСА совместного проекта «Венера-Д» по изучению атмосферы, поверхности и плазменного окружения Венеры на новом этапе технологического развития, а также проекта по исследованию Меркурия ВЕРI COLOMBO (совместно ESA и JAXA) в создании приборов для которого участвуют российские учёные.

В рамках ФКП также находятся проекты по изучению солнечно-земных связей. В частности, в апреле 2016 г. с космодрома «Восточный» был запущен первый ракетonosитель, с российским университетским спутником «Ломоносов», который будет заниматься исследованием как космических гамма-всплесков, космических лучи сверхвысоких энергий и радиационных поясов Земли, так и оптическими вспышечными явлениями, полярные сияния, свечениями атмосферы и кроме того наблюдениями астероидов и метеороидов (астероидно-кометная опасность).

Также запланирован запуск четырёх спутников «Резонанс» для исследования процессов во внутренней магнитосфере Земли. В проекте задействовано 12 стран, но производить аппараты будет НПО им. Лавочкина.

Возобновятся работы по созданию космических комплексов для исследования Солнца и солнечного ветра из космоса: проекты АРКА и «Интергелиозонд». «Интергелиозонд» – амбициозный проект по изучению Солнца с очень малых расстояний и из точек, лежащих вне плоскости эклиптики. Предполагается разработка и запуск двух космических аппарата, которые будут находиться внутри орбиты Меркурия и

немного «выше» плоскости орбит планет. Научные задачи проекта: исследование тонкой структуры и динамики солнечной атмосферы; изучение механизмов нагрева солнечной короны и ускорения солнечного ветра, исследование влияния солнечной активности на гелиосферу и космическую погоду, а также изучение процессов генерации солнечных энергичных частиц.

Эксперимент АРКА – это съёмка с малого космического аппарата солнечной короны и переходного слоя с самым высоким пространственным разрешением среди когда-либо полученных в ходе космических солнечных экспериментов. Такое качество съёмки достигается благодаря специальной конструкции телескопов, где наблюдения Солнца ведутся в ограниченном поле зрения. В 2013–2015 гг. был разработан эскизный проект научного оборудования, а также закуплены некоторые электронные компоненты.

К сожалению, запуск аппаратов «Интегелиозонд», скорее всего, выйдет за пределы действия новой ФКП.

Один из ближайших пусков по программе фундаментальных космических исследований предполагает вывод на орбиту российско-германской астрофизической обсерватории «Спектр-Рентген-Гамма» («Спектр-РГ»). На аппарате установлено два зеркальных рентгеновских телескопа: eRosita (Германия) и ART-XC (Россия). Главная миссия аппарата — обзор всего неба и создание карты Вселенной. Предполагаемое время активного существования обсерватории — 7,5 лет, первые 4 года из которых отводятся на полный обзор всего неба, и ещё 3 года на выборочное наблюдение наиболее интересных объектов⁷.

Серию астрофизических обсерваторий «Спектр» продолжит после 2020 г. Спектр-УФ, Всемирная Космическая

⁷ Спектр-Рентген-Гамма. Астрофизический проект // URL: <http://srg.iki.rssi.ru> (дата обращения: 22 апреля 2017 г.).

Обсерватория — УЛЬТРАФИОЛЕТ (ВКО-УФ), международная космическая обсерватория, разработанная для высококачественных наблюдений важных астрофизических процессов в ультрафиолетовой части спектра. На обсерватории будет установлен 170-сантиметровый телескоп и камеры для исследований и наблюдений в ультрафиолетовом и оптическом диапазонах спектра. Ультрафиолетовый диапазон спектра (длина волны 110–340 нм) недоступен для наземных телескопов из-за поглощения излучения земной атмосферой, но при этом является ключевым для исследований фундаментальных вопросов астрофизики, космологии и истории эволюции галактик, физики двойных аккрецирующих систем, горячих звёзд и межзвёздной среды, сравнительной планетарной метеорологии. ВКО-УФ позволит исследовать объекты, в 4–5 раз меньшие по величине, чем позволяет телескоп «Хаббл», что даст новые возможности для исследований в области планетологии, астрофизики, звёздной, внегалактической астрономии и космологии.

К сожалению, за пределы действия Программы выведены проекты астрофизических обсерваторий «Гамма-400», «Спектр-М» («Миллиметрон»), а также проекты ОЛВЭ (исследование космических лучей сверхвысоких энергий) и «Возврат-МКА». В частности, проект ОЛВЭ — обсерватория лучей высоких энергий — позволит проверить общепринятую теорию возникновения галактического космического излучения и получить достоверную информацию о химическом составе частиц космических лучей.

Отдельно отметим продолжающуюся линейку микро-спутников, создаваемых на платформе Чибис: «Чибис-АИ» и «Трабант» (совместно с Венгрией). «Чибис-АИ» предназначен для проведения исследований природы высотных молний и сопутствующих им процессов в атмосфере и ионосфере Земли.

Нельзя обойти вниманием и исследования в области космической биологии. В Программе запланированы запуски

возвращаемых аппаратов «Бион-М» №2 и №3 для изучения влияния условий космического полёта на живые организмы.

Кроме описанных проектов, в каждом из направлений Программы, связанных с фундаментальными космическими исследованиями, предусмотрен раздел «Перспектива». Это совершенно новая идея, которая впитала в себя опыт определения проектов для реализации в космических агентствах Европы и США. В его рамках по конкурсу будут определены наиболее интересные предложения для дальнейшей разработки и реализации.

ПРИРОДНЫЕ РЕСУРСЫ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА И ИХ ПРАВОВОЙ РЕЖИМ

Виктория Сергеевна Киченина

*канд. юрид. наук, доцент кафедры гражданского права
и процесса Санкт-Петербургского им. В.Б. Бобкова
филиала Российской таможенной академии
ale-nika@yandex.ru*

Для устойчивого развития мировой экономики и всего человечества в целом представляется необходимыми и неизбежным освоение природных ресурсов космического пространства. Помимо технической стороны данной проблемы, важным является её решение в правовом поле.

Стоит отметить, что на сегодняшний день, нормативная база, регулирующая данный вопрос не содержит ни определений, ни правового механизма реализации данных процессов.

Основным нормативным документом, регулирующим взаимоотношения государств по поводу небесных тел являются Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 года¹ (Договор о космосе) и Соглашение о деятельности государств на

¹ Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (Москва - Вашингтон - Лондон, 27 января 1967 г.) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 856.

Луне и других небесных телах от 18 декабря 1979 года² (Соглашение о Луне).

Согласно их нормам Луна и другие небесные тела являются достоянием всего человечества, не подлежат национальному присвоению ни путём провозглашения на них суверенитета, ни путём использования или оккупации, ни любыми другими средствами, поверхность или недра Луны, а также участки её поверхности или недр или природные ресурсы там, где они находятся, не могут быть собственностью какого-либо государства, международной межправительственной или неправительственной организации, национальной организации или неправительственного учреждения или любого физического лица³. Однако, Соглашение о Луне не было ратифицировано США и Россией, как ведущими космическими державами, соответственно при практическом решении вопроса могут возникнуть ряд юридических сложностей. Поэтому необходимо до того момента, когда непосредственно станет возможно добыча полезных ископаемых за пределами Земли принять такое международное соглашение, которое устраивало все стороны.

В ноябре 2015 года президент США Барак Обама подписал «Законодательный акт США о конкурентных преимуществах коммерческих космических запусков 2015 года». Один из разделов этого Законодательного акта – Раздел IV. Добыча и использование полезных ресурсов космического пространства – привлёк значительное международное внимание.

² Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах от 18 декабря 1979 г. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/moon_agreement.shtml (дата обращения 28 января 2017 г.).

³ Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 626.

Этот документ разрешает американским коммерческим организациям, занимающимся добычей космических природных ресурсов, обладать, владеть, транспортировать, использовать и продавать космические или астероидные природные ресурсы, полученные в соответствии с законодательством США и международным правом. Принятие этого закона вызвало большое число дискуссий и разделило позиции экспертов – как по вопросу о правомерности установления национальным актом гарантий прав собственности на добытые космические ископаемые, так и по вопросу создания конкурентных преимуществ. Но в любом случае закон США является прецедентом по превентивному созданию условий «особого благоприятствования» для национальных компаний. Этот акт является полезным для защиты коммерческих интересов США, поскольку он заполнил существовавший правовой пробел, повысил для инвесторов степень определённости перспектив, касающихся добычи ископаемых за пределами Земли, и создал основу для разработки в США и других странах вспомогательных правовых механизмов, регулирующих деятельность частного сектора по добыче ресурсов на Луне и других небесных телах⁴.

Также, в феврале 2016 года правительство Люксембурга сделало заявление о своём намерении разработать конкретный правовой режим регулирования, ориентированный на разработку полезных ресурсов в космическом пространстве.

Как ожидается, нормативный акт вступит в силу в 2017 году, он позиционируется как правовая база, которая будет стимулировать инвестиции в эксплуатации ресурсов объектов, сближающихся с Землёй. Это будет гарантировать операторам права на ресурсы космического пространства в соответ-

⁴ *Попова С.М.* Новый тренд космического права: создание благоприятных юрисдикций для космической деятельности // Исследование космоса. 2017. № 1. С. 50.

ствии с международным правом. В соответствии с новым законом будут выдаваться специализированные лицензии, а также осуществляться государственный контроль за деятельностью операторов. Предлагаемый закон призван обеспечить более благоприятный деловой климат по сравнению с законом, принятым в США в 2015 году.

В отличие от США, Люксембург данный нормативный акт будет распространяться не только на местные компании, но и зарубежных корпораций, которые будут осуществлять свою деятельность в герцогстве.

В то же время Люксембург намерен содействовать формированию нормативно-правовой базы на международном уровне. Правительство объявило о стимулирующем финансировании научных исследований и разработок в этой области.

В юрисдикции страны уже созданы европейские отделения двух американских компаний, заявивших о своих амбициях в области добычи космических ресурсов - Planetary Resources, Inc. (Люксембург входит в число главных акционеров) и Deep Space Industries, Inc., а также ведутся аналогичные переговоры с другими компаниями разных стран⁵.

Поскольку США и Люксембург в настоящее время отличились наиболее заметными мероприятиями по управлению космическими ресурсами, маловероятно, что они останутся единственными странами, которые обратились к этой теме, и неизвестно, будет ли этот подход, принятый в США, в конечном счёте отражён на международном уровне.

Потенциальный сценарий, по которому многие страны разрабатывают различные нормативные основные положения для разработки богатств космических недр, усиливает политический риск, с которым сталкиваются коммерческие игроки. Это также увеличивает риск политического трения

⁵ Luxembourg takes first steps to 'asteroid mining' law // URL: <https://phys.org/news/2016-06-luxembourg-asteroid-law.html> (дата обращения: 28 января 2017 г.).

между странами из-за потенциальных экономических выгод космических ресурсов.

Чтобы смягчить эту проблему в 2015 году была сформирована Гагская Рабочая группа по управлению космическими ресурсами. В своей деятельности Рабочая группа намерена достичь консенсуса в отношении элементов нормативно-правовой базы для осуществления деятельности в области разработки месторождений космических полезных ресурсов. Впоследствии такая нормативно-правовая база будет представлена международному сообществу для рассмотрения в рамках международных и национальных режимов⁶.

17 апреля 2016 г. в рамках работы Гагской Рабочей группы по управлению космическими ресурсами был проведён Симпозиум по правовым аспектам использования космических ресурсов. В рамках данного мероприятия были высказаны мнения и предложения по поводу правового регулирования данной сферы. Особо была отмечена потребность определиться с термином космические ресурсы на международном уровне. Также было предложено разграничить терминологию при составлении международного соглашения. В частности, определиться в понятиях эксплуатации (извлечение выгоды из ресурса), исследования (изучение) и использования (потребление).

В свою очередь, интересны положения, высказанные и рассмотренные в рамках 55 сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях ООН 4-15 апреля 2016 г. и сформулированные в соответствующем докладе.

⁶ Кристенсен Я. Разработка концепции освоения природных богатств в космическом пространстве. Укрепление доверия и снижение риска // URL: <http://www.vesvks.ru/room/article/razrabotka-koncepciya-osvoeniya-prirodnih-bogatstv-16127> (дата обращения: 28 января 2017 г.).

Было отмечено, что в связи с космической деятельностью все более важное значение приобретают вопросы приватизации и коммерциализации космоса. Также, что не следует поощрять принятия нормативных положений, касающихся коммерциализации космоса, поскольку он является наследием человечества и в равной мере принадлежит всем государствам.

Актуальной выглядит позиция о том, что следует разработать универсальную всеобъемлющую конвенцию по космосу. Такой процесс позволит комплексно и единообразно рассмотреть все соответствующие аспекты. Обсуждалось также то, что применение внутреннего законодательства некоторых стран, в одностороннем порядке принятого для защиты прав частной собственности на ресурсы, добываемые на Луне или каких-либо иных небесных телах, может привести либо к провозглашению суверенитета, либо к национальному присвоению этих тел и тем самым может представлять собой нарушение Договора по космосу. Принятие в одностороннем порядке определённым государством внутреннего законодательства, защищающего права частной собственности на ресурсы, добываемые на Луне или каких-либо иных небесных телах, представляет собой изменение позиции этого государства, которой оно придерживалось во время переговоров в Комитете по Соглашению о Луне и его принятия Генеральной Ассамблеей.

В свою очередь было отмечено, что любая поданная неправительственной структурой согласно внутреннему законодательству заявка на получение разрешения заниматься добычей ресурсов на Луне или каком-либо ином небесном теле непременно будет рассмотрена в соответствии с обязательствами этого государства по международным договорам. Было также высказано мнение, что государства, внутреннее законодательство которых предусматривает защиту прав частной собственности на ресурсы на Луне или ином другом

небесном теле (будь то законодательство, регулирующее использование на месте или добычу), должны выполнять их международные обязательства, несмотря на наличие такого законодательства. Высказавшая это мнение делегация отметила также, что требуется более чёткое понимание точного характера этих международных обязательств, учитывая такие обязательства, как устаревание пяти договоров Организации Объединённых Наций по космосу и быстрое расширение в последнее время деятельности неправительственных структур в космосе. Также указывалось на то, что необходим многосторонний подход к решению вопросов о добыче ресурсов на Луне и других небесных телах для обеспечения того, чтобы государства соблюдали принцип равенства доступа в космос, и чтобы результатами исследования и использования космического пространства пользовалось все человечество. В свою очередь, мнение о том, что наличие внутреннего законодательства, касающегося добычи и использования ресурсов, не препятствует разработке многостороннего подхода или механизма в будущем, однако в настоящее время такой многосторонний подход был бы преждевременным, особенно учитывая неопределённость в отношении того, будет ли такая деятельность технически осуществимой и экономически целесообразной, представляется не верным. Именно сейчас необходимо заложить нормативную базу, а в дальнейшем уже совершенствовать техническую сторону вопроса. Также указывалось, что решение юридических вопросов добычи ресурсов на Луне и других небесных телах на основе принципа "первым прибыл – первым обслужен" не является желательным или совместимым с принципами равноправного доступа в космос и распределения его ресурсов всему человечеству.

Особо хочется отметить, что Подкомитет решил в повестку дня его пятьдесят шестой сессии следует добавить новый отдельный вопрос/пункт для обсуждения "Общий обмен мнениями о возможных моделях правового регулирования де-

тельности по исследованию, освоению и использованию космических ресурсов". Подкомитет согласился с тем, что добавление этого пункта даст государствам-членам и постоянным наблюдателям при Комитете возможность для проведения конструктивного многостороннего обмена мнениями относительно такой деятельности и её экономических аспектов⁷.

В данной сфере также проводятся научные отечественные исследования, в частности С.П. Малков в своей работе предлагает разделить все вещество, находящееся в космическом пространстве, на две группы: небесные тела, на которые распространяется режим ограничения, и природные ресурсы космоса и критерием такого разграничения должен стать принцип достаточной гравитации. Небесное тело – это то, что «способно» принять обитаемый аппарат или удерживать на орбите спутник. Все остальное – это ресурсы, на которые должен распространяться качественно иной режим⁸.

Таким образом, можно сказать, что все объекты, находящиеся за пределами орбиты Земли необходимо классифицировать с правовой точки зрения на следующие категории. Это искусственные космические объекты, созданные человеком; естественные небесные тела, к которым относятся природные объекты, находящиеся в космическом пространстве, имеющие постоянную орбиту или не имеющую таковой, обладающие достаточным размером и массой для создания на их орбите или поверхности космической станции. При этом необходимый размер и масса для отнесения такого объекта к небесному телу должна быть нормативно закреплена, все объекты, имеющие меньшие размер и массу должны относиться

⁷ Доклад Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях о работе его пятьдесят пятой сессии, проведённой в Вене 4-15 апреля 2016 года // Док. ООН А/АС.105/1113.

⁸ *Никифоров М.П.* На луну со своим уставом // Санкт-Петербургские ведомости / URL: <http://spbvedomosti.ru/news/> (дата обращения 28 января 2017 г.).

к природным ресурсам. Соответственно необходимо выделить такую правовую категорию как полезные ископаемые небесных тел. И, так называемые природные ресурсы космического пространства - объекты природного происхождения, находящиеся в космическом пространстве, обладающие определённой массой, размером и плотностью, пригодные для использования их в качестве ресурсов космического пространства. Помимо твёрдых природных ресурсов в виде небольших астероидов, метеоров, или их осколков, а также космической пыли, существует и газ, например, водород, который также должен относиться к природным ресурсам космического пространства. Стоит отметить, что понятие природные ресурсы трактуется шире чем полезные ископаемые, добыча которых возможна на небесных телах.

Стоит также обратить внимание на такую проблему как справедливое распределение благ, получаемое от использования ресурсов небесных тел с учётом интересов и нужд развивающихся стран. С появлением технологических возможностей добычи полезных ископаемых на небесных телах, весьма проблематично будет прямое следование п. 7 ст. 11 Соглашения о Луне 1979 г. Какое распределение в таком случае считать справедливым? Как обязать частные компании учитывать интересы таких стран при добыче благ от внеземных ресурсов? Если говорить и использовать понятие социальной ответственности бизнеса, то с учётом опыта добычи полезных ископаемых на Земле это представляется маловероятным⁹.

Таким образом на сегодняшний день наиболее оптимальным решением всей правовой проблемы, связанной с полезными ресурсами космического пространства, является принятие международного соглашения, в котором бы регла-

⁹ *Никитина Н.К.* Законодательные и этические проблемы освоения минеральных ресурсов естественных небесных тел // *Минеральные ресурсы России. Экономика и управление.* 2014. № 5. С. 74.

ментировался порядок добычи полезных ископаемых и ресурсов, а также были бы сформулированы все правовые понятия, связанные с такой деятельностью.

В связи с рассмотрением данного вопроса, интересна Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики, заключённая в 1988 г.¹⁰, но не вступившая в силу. Сам порядок добычи полезных ископаемых в Антарктике мог быть применён и к Космосу. Необходимо утвердить Комиссию по полезным ископаемым на небесных телах, межзвёздном веществе и энергии космического пространства, членами бы которой стали все стороны договора по Космосу. Подобная Комиссия выполняла бы функции по содействию, сбору и обмену научной, технической и иной информацией, необходимой для того, чтобы предсказывать, выявлять и оценивать возможное воздействие освоения ресурсов на окружающую среду; определение районов, в которых освоение ресурсов запрещено или ограничено; принимать меры для охраны окружающей среды; принятию решений относительно возможности открытия района для возможной разведки и разработки; рассмотрению на постоянной основе хода освоения ресурсов с целью обеспечения охраны окружающей среды в интересах всего человечества; и осуществляла другие функции. Также необходимо было бы утвердить Консультативный комитет по научным и техническим вопросам окружающей среды, членство в котором было бы открыто для всех сторон договора по Космосу. Помимо этого, можно было бы выделить ряд особо охраняемых районов, где была бы вообще запрещена деятельность по добыче полезных ископаемых.

Таким образом, добыча полезных ископаемых в Космосе в недалёком будущем может стать не только реальностью, но и необходимостью. Поэтому подготовка юридической базы

¹⁰ Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики 1988 г. // URL: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=15736> (дата обращения 28 января 2017 г.).

для освоения подобных ресурсов должна стать актуальной темой для исследования и обсуждения. Только твёрдый правовой фундамент, основанный на нормах международного права, поможет избежать конфликтов в данной сфере в будущем.

АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ КОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ БРАЗИЛИИ ¹

Алена Владимировна Кодолова

*канд. юрид. наук, старший научный сотрудник
Санкт-Петербургского научно-исследовательского центра
экологической безопасности РАН*

Считается, что в начале 2000-х гг. мир шагнул в эпоху «второй космической гонки», что открывает новые возможности для стран БРИКС в достижении целей по освоению космического пространства.

В последние годы наблюдается активизация международного сотрудничества государств-членов БРИКС в области исследования и использования космического пространства в мирных целях.

В ноябре 2016 г. в Китае состоялась встреча представителей космических агентств стран БРИКС, в ходе которой стороны обсудили сотрудничество в сфере освоения космического пространства, в том числе шла речь о формировании совместной инфраструктуры дистанционного зондирования Земли (ДЗЗ). Такая система будет служить для ликвидации последствий стихийных бедствий и охраны окружающей среды. Кроме того, новая платформа должна способствовать устойчивому социально-экономическому развитию государств-участников.

¹ Статья публикуется в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований «БРИКС и мирное использование космического пространства» 17-03-00427.

В Сямэньской декларации руководителей стран БРИКС от 4 сентября 2017 года лидеры стран БРИКС заявили о следовании принципу использования космического пространства в мирных целях и подчеркнули необходимость укрепления международного сотрудничества в сфере космической деятельности с использованием космических технологий для реагирования на глобальное изменение климата, защиты окружающей среды, предотвращения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также для решения других проблем, стоящих перед человечеством.

Для того чтобы оценить осуществимость положений Сямэньской декларации, необходимо выяснить, имеют ли государства-члены БРИКС твердые намерения относительно освоения космоса, действующие космические программы и необходимые активы, включая космодромы, космическую технику и технологии, для эффективного и взаимовыгодного международного сотрудничества в области исследования и использования космического пространства.

Для изучения вышеуказанной проблемы необходимо проанализировать состояние космической отрасли в странах БРИКС. В рамках настоящей статьи обратимся к опыту Бразилии, которую, безусловно можно считать космической державой.

Можно сказать, что Бразилия начала позиционировать себя как космическое государство в 1961 году, когда ее правительство при поддержке США впервые инициировало программу освоения космического пространства и организовало специальную Национальную комиссию, позднее преобразованную в Национальный институт космических исследований (НИИ космических исследований) в 1971 году.

60-е годы 20 века ознаменовались для Бразилии расцветом ракетостроения и освоения космоса. Рассматриваемые направления деятельности прочно заняли определенную нишу в развитии и стратегическом планировании государства благодаря географии страны.

Протяженность береговой линии Бразилии, значительные расстояния, тропические регионы, обширные природные ресурсы, а также факт пересечения экватора, позволяет ей воспользоваться дополнительными преимуществами вывода аппаратов на геостационарную орбиту, такими как экономия топлива и дешевые запуски, повышает шансы реализации национальных амбиций с помощью космических технологий.

До 1977 г. NASA использовало вышеуказанные особенности географического расположения Бразилии, но с 1977 г. Бразилия начала реализовывать собственную космическую программу, подрывающую зависимость от сотрудничества с США.

С момента создания Бразильского космического агентства (БКА, 1994) в стране осуществляется государственная поддержка самостоятельной области научных космических исследований через развитие сотрудничества между учреждениями в составе так называемой национальной системы развития космической деятельности (SINDAE).

Бразилия наладила партнерские отношения с международными организациями и национальными космическими агентствами других стран, уделяя особое внимание обслуживанию испытательных установок, центров управления, исследовательских лабораторий.

Наземные станции заложили основу для дальнейшего совершенствования национальной космической программы. Сегодня БКА имеет несколько активных спутников на орбите, включая разведывательные и телекоммуникационные спутники.

В 2004 году Бразилия успешно запустила свою первую ракету в космос. Стратегические цели, поставленные государством, были включены в Национальную программу космической деятельности на 2012-2021 годы (ПНАЭ 2012-2021).

На сегодняшний день Бразилия обладает только одним рабочим ракетносителем легкого класса - VLS-1, который отличается повышенной аварийностью, но в настоящее время

совместно с Роскосмосом реализуется проект по созданию более крупного ракетносителя «Южный крест», который сможет выводить спутники на геостационарную орбиту и, как ожидается, составит достойную конкуренцию существующим иностранным аналогам.

Таким образом, состояние космической отрасли в Бразилии можно считать весьма перспективным. В настоящее время Бразилия играет ведущую роль в области исследования и использования космического пространства среди латиноамериканских стран, имеет свое космическое агентство, собственную космическую программу и стремится развивать космические технологии в целях улучшения качества жизни населения, осуществления эффективной государственной политики и решения национальных проблем в области метеорологии, связи и наблюдения Земли из космоса.

**СОТРУДНИЧЕСТВО
ГОСУДАРСТВ – УЧАСТНИКОВ БРИКС
В СФЕРЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ КОСМИЧЕСКОЙ
ТЕХНИКИ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ РИСКА БЕДСТВИЙ
(МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ) ¹**

Александра Евгеньевна Конева

*канд. юрид. наук, магистр
по правам человека и демократизации (ЕМА),
ассистент кафедры международного права
Российского университета дружбы народов
aleksandra.koneva@gmail.com*

Дмитрий Андреевич Круглов

*аспирант кафедры международного права
Российского университета дружбы народов
dm.a.kruglov@gmail.com*

Государства, объединённые в так называемую группу БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР), обладают значительным потенциалом, который позволяет быть уверенным в успешном развитии их сотрудничества и во многих сферах. Это подтверждается, в частности, тем, что для них характерен наиболее быстрый рост национальных экономик и интенсивное развитие технологической сферы.

¹ Статья публикуется в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований «БРИКС и мирное использование космического пространства» 17-03-00427.

Институциональные основы сотрудничества в рамках БРИКС находятся в стадии развития, и в настоящее время основным инструментом достижения договорённостей между государствами в рамках БРИКС остаются ежегодные саммиты глав государств – участников БРИКС, в рамках которых рассматривается широкий круг вопросов: финансово-экономические отношения на глобальном уровне, острые проблемы международной безопасности, развитие межгосударственных отношений в области науки, техники, инноваций, передовой медицины, в гуманитарной сфере и т.д. Данный формат международного сотрудничества позволяет государствам – участникам БРИКС успешно реализовывать ряд международных инициатив. В ходе ежегодных саммитов лидеров государств – участников БРИКС рассматривалась, безусловно, и проблематика снижения риска бедствий.

Государства БРИКС занимают более 25% суши на планете, которая подвержена всем видам бедствий природного характера. Процесс изменения климата убеждает в том, что, к сожалению, частота и масштабы бедствий и катастроф будут возрастать и в дальнейшем, что усложнит и их предупреждение, и преодоление их последствий. В связи с этим использование космической техники, такой как спутниковые системы наблюдения Земли, метеорологии, навигации и телекоммуникаций, играет существенную роль в области снижения риска бедствий.

Проблематика снижения риска бедствий стала существенным образом рассматриваться в рамках БРИКС в 2015–2016 г., когда в данном объединении председательствовала Российская Федерация. В Уфимской декларации, принятой по итогам VII саммита БРИКС (Уфа, Российская Федерация, 9 июля 2015 г.), главы государств отметили, что «мировое сообщество всё чаще сталкивается с серьёзными природными и техногенными катастрофами», и выразили убеждённую «в необходимости развития сотрудничества в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций». Также в

Уфимской декларации приветствовались «дискуссии по проблемам происходящих природных катастроф в рамках сотрудничества БРИКС в областях науки, технологии и инноваций»². 7 декабря 2015 г. в Москве состоялась встреча старших должностных лиц государств БРИКС, курирующих вопросы содействия международному развитию, по итогам которой участники встречи определили, что гуманитарная помощь и реагирование на чрезвычайные ситуации являются областью «практического межгосударственного взаимодействия»³.

Следует также отметить, что в Уфимской декларации 2015 г. была поддержана инициатива России созвать в 2016 г. в Санкт-Петербурге совещание глав национальных ведомств по борьбе с чрезвычайными ситуациями. Такое совещание состоялось в Санкт-Петербурге 20 апреля 2016 г. В ходе данной встречи руководители национальных ведомств государств БРИКС по борьбе со стихийными бедствиями обсудили вопросы развития сотрудничества в области обмена технологическими разработками и оперативной информацией и кооперации в сфере обучения специалистов, а также был утверждён План совместных мероприятий чрезвычайных ведомств стран БРИКС на 2016–2018 гг., предусматривающий налаживание оперативного обмена информацией о чрезвычайных ситуациях (в том числе полученной посредством космической техники), участие поисково-спасательных команд в учениях по

² См.: Уфимская декларация, принятая по итогам VII саммита БРИКС (Уфа, Российская Федерация, 9 июля 2015 г.) // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5002> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.). П. 35.

³ См.: Доклад по итогам председательства Российской Федерации в межгосударственном объединении БРИКС в 2015-2016 гг. // Официальный сайт председательства Российской Федерации в БРИКС. URL: <http://brics2015.ru/documents/> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.). С. 69.

ликвидации чрезвычайных ситуаций, проводимых на территориях государств БРИКС, и другое⁴.

В ещё одном важном документе, принятом по итогам VII саммита БРИКС, – Стратегии экономического партнёрства БРИКС – снижение рисков бедствий перечислено среди основных направлений сотрудничества в рамках БРИКС в сфере науки, технологий и инноваций, а также указывается, что государствам – участникам БРИКС следует «наращивать сотрудничество ... в области разработки технологий и создания инноваций, связанных с устранением последствий стихийных бедствий»⁵.

После России председательство в БРИКС перешло Индии. 24 августа 2016 г. в преддверии VIII саммита БРИКС (Гоа, Индия, 15–16 октября 2016 г.) состоялась встреча министров национальных ведомств по борьбе с чрезвычайными ситуациями и стихийными бедствиями. По результатам данной встречи была принята Удайпурская декларация и создана совместная группа по снижению риска стихийных бедствий⁶. Представители государств – участников БРИКС выразили свою приверженность положениям Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг.⁷ и подчеркнули, что их страны все чаще оказываются во власти

⁴ См.: В Санкт-Петербурге проходит встреча руководителей национальных ведомств стран БРИКС по борьбе со стихийными бедствиями // Сайт МЧС России. URL: <http://www.mchs.gov.ru/dop/info/smi/news/item/11092959> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

⁵ Стратегия экономического партнёрства БРИКС 2015 г. // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5002> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.). П. II.5.

⁶ Страны БРИКС договорились совместными усилиями бороться со стихийными бедствиями // Сайт Отдела новостей и СМИ ООН. URL: <http://www.unmultimedia.org/radio/russian/archives/224501/#.Wg171mi0OU1> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

⁷ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 69/283 от 3 июня 2015 г. «Сендайская рамочная программа по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы» // Док. ООН A/RES/69/283.

природных катастроф, что негативно отражается на их развитии, экономике и жизни населения.

По итогам VIII саммита БРИКС⁸ были приняты Декларация Гоа⁹ и План действий по реализации Декларации Гоа¹⁰. В период председательства Индии в БРИКС состоялась вторая встреча представителей стран БРИКС в ходе специальной сессии «Предотвращение и преодоление последствий стихийных бедствий» (Санкт-Петербург, 26 августа 2016 г.), что нашло отражение в Плате действий по реализации Декларации Гоа.

В период председательства Китая в БРИКС сотрудничество государств в области снижения риска бедствий и использования для этой цели космических технологий продолжило развитие. В Сямэньской декларации руководителей стран БРИКС¹¹, принятой в рамках IX саммита БРИКС (Сямэнь, Китай, 4–5 сентября 2017 г.), главы государств подчеркнули важность взаимодействия экстренных служб государств – участников БРИКС, направленного на снижение рисков бедствий, включая обмен информацией о передовом опыте управления рисками бедствий и сотрудничество в области прогнозирования и немедленного оповещения в целях эффективного реагирования на природные и техногенные катастрофы. Также

⁸ VIII саммит БРИКС // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/53101> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

⁹ Декларация Гоа, принятая по итогам VIII саммита БРИКС (Гоа, Индия, 16 октября 2016 г.) // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5139> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

¹⁰ План действий по реализации Декларации Гоа, принятый по итогам VIII саммита БРИКС (Гоа, Индия, 16 октября 2016 г.) // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/supplement/5140> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

¹¹ Сямэньская декларация руководителей стран БРИКС, принятая по итогам VIII саммита БРИКС (Сямэнь, Китай, 4–5 сентября 2017 г.) // Сайт Президента Российской Федерации. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/55515> (дата обращения: 01 апреля 2017 г.).

главы государств – участников БРИКС подчеркнули необходимость «укрепления международного сотрудничества в сфере космической деятельности с использованием космических технологий для реагирования на глобальное изменение климата, защиты окружающей среды, предотвращения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также для решения других проблем, стоящих перед человечеством».

Важно отметить, что в ходе IX саммита БРИКС в Сямэне Президентом Российской Федерации было предложено создать спутниковую группировку дистанционного зондирования Земли в целях контроля за изменением климата, защиты окружающей среды и преодоления последствий стихийных бедствий. После Сямэньского саммита председательство в БРИКС перешло Южно-Африканской Республике. Можно ожидать, что работа над российским предложением по созданию спутниковой группировки дистанционного зондирования Земли БРИКС будет продолжена.

Как уже было отмечено, использование результатов космической деятельности является одним из ключевых направлений международного сотрудничества в сфере предупреждения, преодоления последствий бедствий и ликвидации их последствий. Использование космической техники делает возможным раннее оповещение о бедствиях, позволяет осуществлять их мониторинг в целях принятия экстренных мер реагирования, координировать ведение поисково-спасательных работ и многое другое.

В связи с этим обратим внимание на то, что в Удайпурской декларации министров по чрезвычайным ситуациям стран БРИКС 2016 г. была выражена приверженность положениям Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. Отметим, что эта рамочная программа служит важным ориентиром для государств, международных организаций и различных международных инициатив, направленных на уменьшение опасности бедствий, поскольку является основной долгосрочной стратегией всего мирового

сообщества в данной области. В самой Сендайской рамочной программе действий не только признается значение космических технологий для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и экстренного реагирования, но и в трёх её положениях (24 (с), 24 (f), 25 (с)) содержатся указания на важность использования данных, которые предоставляются космическими платформами, осуществляющими сбор и распространение космической информации¹².

Говоря о сотрудничестве государств в области снижения риска бедствий в рамках БРИКС важно отметить, что сегодня все государства, составляющие это международное объединение, являются космическими державами. При этом государства – участники БРИКС в той или иной степени вовлечены в международное сотрудничество по использованию космических технологий для снижения риска бедствий и в рамках других международных институтов, организаций и механизмов, среди которых можно отметить Всемирную метеорологическую организацию (ВМО), Международный союз электросвязи (МСЭ), Международную Программу КОСПАС-САРСАТ, Платформу Организации Объединённых Наций по использованию космической информации для предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и экстренного реагирования (СПАЙДЕР-ООН), Глобальную систему оповещения о бедствиях и координации (ГДАКС), Службу управления в чрезвычайных ситуациях «Коперник» (Copernicus Emergency

¹² См.: *Круглов Д.А.* Роль космических технологий в реализации Сендайской рамочной программы действий по уменьшению опасности бедствий на 2015–2030 годы: международно-правовые аспекты // *Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права: материалы круглого стола XIII Международного конгресса «Блищенковские чтения»*. Москва, 11 апреля 2015 г. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев. М.: РУДН, 2015. С. 109–113.

Management Service), «Сентинел-Азия» (Sentinel Asia), СЕРВИР (SERVIR)¹³.

В связи с этим углубление и расширение международного сотрудничества по снижению риска бедствий в рамках БРИКС не только важно для самих государств – участников БРИКС, но и способно внести существенный вклад в дело повышения устойчивости и обеспечения готовности к рискам бедствий на глобальном уровне. При этом, однако, для государств – участников БРИКС в развитии своего сотрудничества в космической сфере в целом и в деле снижения риска бедствий в частности следует учитывать наличие столь значительного числа международных инициатив по рассматриваемой проблематике и избегать дублирования функций и финансовых затрат, при этом максимально эффективно и рационально использовать все возможности, доступные благодаря широкому международному сотрудничеству.

¹³ См.: Солнцев А.М., Круглов Д.А., Шамарин П.А. Значение международного космического права в деле уменьшения опасности бедствий и катастроф и ликвидации их последствий // *Электросвязь*. 2017. № 5. С. 35–39.

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОСМИЧЕСКОЙ СТАНЦИИ

Руслан Анатольевич Коныгин

*студент юридического факультета
Самарского национального исследовательского
университета имени академика С.П. Королева
stargazerfromfairytale@gmail.com*

Использование Международной космической станции (далее – МКС) увеличивает эффективность научного, технического и коммерческого использования космического пространства на настоящем этапе развития. Соглашение о сотрудничестве и взаимодействии на МКС между Россией, США, Японией, Канадой и государствами-членами Европейского космического агентства было подписано 29 января 1998 г. в Вашингтоне¹. Данное Соглашение было ратифицировано в РФ Федеральным законом № 164 ФЗ от 29 декабря 2000 г. и вступило в силу для Российской Федерации 27 марта 2001 г.².

¹ Соглашение между правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, правительством Японии, правительством Российской Федерации и правительством Соединённых Штатов Америки относительно сотрудничества по Международной космической станции гражданского назначения от 29 января 1998 г. // URL: <http://base.garant.ru/2541609/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

² Федеральный закон от 29.12.2000 г. № 164-ФЗ «О ратификации Соглашения между Правительством Канады, Правительствами государств — членов Европейского космического агентства, Правительством Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединённых Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения» // URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/16454> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

Целью создания МКС является проведение странами - участниками Соглашения исследований в космическом пространстве.

На данный момент МКС – беспрецедентный, если не считать национальных орбитальных станций, международный проект по масштабам космической деятельности. Это стало причиной возникновения широкого набора средств и инструментов международно-правового регулирования эксплуатации станции. На данный момент в некоторых работах по этой теме затрагиваются отдельные только единичные аспекты международного статуса МКС.

Целью данной работы является исследование правовой основы статуса МКС. В соответствии с указанной целью будут решены следующие задачи:

- анализ нормативных правовых документов, регулирующих взаимодействие Государств-партнеров;

- возможное применение выявленных особенностей правового регулирования орбитальных космических станций;

Вопросы международно-правового статуса МКС изучались такими учёными, как: Жуков Г.П., Жукова Э.Г., Верещетин В.С., Каменецкая Е.П., Клименко Б.М., Колосов Ю.М., Касьян Н.Ф., Талалаев А.Н., Левин Д.Б., Лукин П.И., Усенко Е.Т., Лукашук И.И., Рубанов А.А., Рудев А.И., Ушаков Н.А., Шибаева Е.А., Лафферандери Г. (G. Lafferanderie), Люксемберг Б. (B. Luxenbergh), Кокка А. (A. Cossa), Гал Г. (G. Gal), Кристол К. (C. Cristol), Горов С. (S. Gorove), Фаранд А. (A. Farand) и другими.

Нормативно-правовая основа МКС представляет собой масштабную разветвленную иерархию международно-правовых актов. Первым документом этой пирамиды является Межправительственное соглашение о космической станции (англ. *Space Station Intergovernmental Agreement — IGA*) (далее

МПС)³. Оно обладает высшей юридической силой в структуре данного правового механизма; устанавливает правовые основы для взаимодействия правительств государств - партнеров. МПС является структурообразующим документом всей нормативной правовой базы, регулирующей деятельность МКС. Международно-правовой характер МПС - закрытый многосторонний договор. Предметом его регулирования выступают правоотношения Партнеров, складывающиеся в процессе сотрудничества по МКС.

Едва возможно решение всех возникающих вопросов, связанных с реализацией проекта, если бы государства - партнеры приняли и согласовали только МПС. Поэтому было предусмотрено заключение меморандумов и договоренностей об исполнении соглашений на уровне ведомственных национальных органов, а также Европейское космическое агентство (далее ЕКА) и правительство Японии. В соответствии с пунктом 2 статьи 4 МПС⁴ меморандумы подпадают под действие МПС; договоренности об исполнении соглашений должны соответствовать положениям меморандумов. Меморандумы занимают подчиненное положение по отношению к МПС, и заключаются с целью конкретизации его положений, регулируя, в основном, технические вопросы координации деятельности государств - партнеров при разработке компонентов МКС, доставке и сборке их на орбите, подготовке экипажей к полету и доставке членов экипажа МКС на орбиту.

Меморандумы, имея двусторонний характер, также закрепили план управления МКС, деятельность экипажа станции, транспорт и другие технические системы, не входящие в

³ Соглашение между правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, правительством Японии, правительством Российской Федерации и правительством Соединённых Штатов Америки относительно сотрудничества по Международной космической станции гражданского назначения от 29 января 1998 г. // URL: <http://base.garant.ru/2541609/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

⁴ Там же.

состав космической станции. Данный момент является особенностью, поскольку в этом случае двусторонними договорами регулируются вопросы, входящие в предмет многостороннего договора. Проблемы взаимодействия многостороннего сотрудничества были перенесены в сферу действия двусторонних меморандумов. Получается, что Государства-партнеры применили нестандартную схему регулирования вопросов.

Следующим уровнем в иерархии нормативной правовой базы становятся многосторонние договоры об исполнении соглашений, достигнутые согласно положениям пункта 2 статьи 4 МПС⁵ и подписываемые уполномоченными представителями сторон, которые по своей юридической силе являются актами третьего уровня, так как соответствуют не только нормам МПС, но и меморандумам о взаимопонимании.

Правовое положение экипажа МКС - часть международно-правовой характеристики МКС. Космонавт - это лицо, участвовавшее или участвующее в космическом полете в качестве командира космического корабля или члена его экипажа. В США космонавтов называют астронавтами.

Правовой статус членов экипажа космического корабля определен множеством нормативных правовых документов: Договором по космосу⁶, Соглашением о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство⁷, а также национальным космическим законодательством.

⁵ Там же.

⁶ Резолюция ГА ООН 2222 (XXI). Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела. 19 декабря 1966 г. // Док. ООН A/RES/2222(XXI).

⁷ Резолюция ГА ООН 2345 (XXII). Соглашение о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство. 19 декабря 1967 г. // Док. ООН A/RES/2345(XXII).

Некоторые особенности прав и обязанностей членов экипажа установлены МПС. Эти права и обязанности обусловлены функциями членов экипажа, а также стандартами и критериями для работы на орбитальной станции. Общим требованием при этом выступает требование использовать станцию эффективным и безопасным для жизни и здоровья членов экипажа образом.

Также большинство требований зафиксированы в Кодексе поведения космонавтов. Согласно Кодексу каждый член экипажа орбитальной станции должен отвечать сертификационным критериям космонавта, медицинским, профессиональным и другим стандартам. Он обязан пройти базовые тренировки и получить соответствующий сертификат.

Соглашение о спасении космонавтов затрагивает их правовой статус в контексте обязанностей государств оказывать им помощь в случае аварии или иного бедствия.

Также следует выделить, что статус рядовых членов экипажа переплетен с правовым статусом командира, который в свою очередь выступает носителем высшей власти на борту МКС. При возникновении нестандартных ситуаций, связанных с безопасностью, командир получает право действовать по своему усмотрению, меняя порядок работы членов экипажа. В итоге, главным отличием положения командира МКС является наличие властных полномочий.

Из-за многонационального характера и различных правовых систем Государств-партнеров, ими был создан институциональный механизм, который служит для координации совместных действий. Он состоит из целого ряда органов различной компетенции. Одним из них выступает многосторонний комитет по вопросам деятельности экипажа (далее МКВДЭ), который призван решать вопросы планирования и реализации пилотируемых программ. Так, если возникает ситуация, затрагивающая проблему коллизии предписаний, то

любое Государство-партнер выносит спорный вопрос на повестку дня в МКВДЭ или вышестоящий орган - Многосторонний совет по координации (МСК).

Классифицируются органы сотрудничества по МКС по следующим критериям: 1) временные; длительные; 2) многосторонние, двусторонние, односторонние; 3) создаваемые непосредственно государствами - партнерами; или Многосторонним советом по координации (далее МСК); 4) по направлениям деятельности: проектные и опытно-конструкторские работы, эксплуатация и использование, деятельность экипажа.

В данном случае проявляется особенность организационно-правового механизма - отсутствие жесткой субординации в отношениях между государствами - партнерами. Все решения принимаются и согласуются на основе консенсуса. Если его невозможно достичь, то стороны вынуждены проводить консультации для урегулирования спорного вопроса. Существуют и другие меры разрешения споров в соответствии со статьей 23 МПС: примирение, посредничество, арбитраж.

Следующей характерной чертой выступает отсутствие специальных норм, регулирующих режим использования и охраны интеллектуальной собственности. Так, ими используется система международного признания поданной заявки, когда для целей защиты объекта интеллектуальной собственности выданный правоустановительный документ одним государством - партнером автоматически признается в других государствах-партнерах без необходимости подачи в них соответствующих заявок. В данной ситуации, исключением становятся правила МПС о секретности, а также особенности применения законодательства об интеллектуальной собственности государствами-членами ЕКА. Поскольку специальные нормы отсутствуют, государства - партнеры вынуждены применять наряду с их национальным законодательством, также международные соглашения по интеллектуальной собствен-

ности⁸: 1) Бернскую конвенцию об охране литературных и художественных произведений 1886 года⁹; 2) Всемирную конвенцию об авторском праве 1952 года с изменениями и дополнениями 1971 года¹⁰; 3) Мадридское соглашение о международной регистрации знаков 1891 года¹¹; 4) Парижскую конвенцию по охране промышленной собственности 1883 года¹²;

Таким образом, правовое регулирование МКС представляет собой иерархию нормативных правовых актов, образующейся из нескольких строго определенных уровней.

Выявленные структура и правовые особенности в будущем могут стать основой для существования новых международных космических станций, например, для строящейся Китайской модульной космической станции, при условии, что Китай не изолирует ее от международных исследователей.

⁸ Савельев В.А. Правовой статус международной космической станции. М., 2000. С. 22.

⁹ Бернская конвенция по охране литературных и художественных произведений от 9 сентября 1886 г. // URL: http://www.wipo.int/treaties/ru/text.jsp?file_id=283698 (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

¹⁰ Всемирная конвенция об авторском праве от 6 сентября 1952 г. // URL: http://www.wipo.int/wipolex/ru/other_treaties/details.jsp?group_id=22&treaty_id=208 (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

¹¹ Мадридское соглашение о международной регистрации знаков 1891 г. // URL: <http://www.wipo.int/treaties/ru/registration/madrid/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

¹² Конвенция по охране промышленной собственности от 20 марта 1883 г. // URL: <http://www.wipo.int/treaties/ru/ip/paris/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

**СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ И КАЗАХСТАНА
В ОБЛАСТИ КОСМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
С УЧЁТОМ РЕЖИМА КОНТРОЛЯ
РАКЕТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

Мира Жумагазыевна Куликпаева

*доктор PhD, и.о. доцента кафедры
международного права юридического факультета
Евразийского национального университета
им. Л.Н. Гумилева*

Баглан Нурланович Казиев

*аспирант кафедры ИБМ-4
Московского государственного технического
университета им. Н.Э. Баумана*

В минувшем году Республика Казахстан отметила 25-летие с момента обретения независимости. За эти годы страна успешно преодолела переходный постсоветский период и уже сегодня позиционирует себя на мировой арене как «*состоявшееся стабильное государство с динамично развивающейся экономикой и четко расставленными внешнеполитическими приоритетами*»¹.

На современном этапе установлены дипломатические отношения более чем со 170 странами мира. Среди ключевых

¹ Концепция внешней политики Республики Казахстан на 2014-2020 годы, утверждённая Указом Президента Республики Казахстан от 21 января 2014 года № 741 // Официальный сайт Министерства иностранных дел Республики Казахстан. URL: <http://www.mfa.kz/ru/content-view/kontseptsiya-vneshnoj-politiki-rk-na-2014-2020-gg> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

и стратегических партнеров особо следует выделить Российскую Федерацию, с которой Казахстан связывают глубокие исторические и духовные связи между нашими народами.

Договорно-правовая база казахстанско-российского сотрудничества насчитывает большое количество договоров и соглашений по различным сферам. Одним из важных аспектов в данном контексте является стратегическое партнерство в деле совместного использования комплекса «Байконур».

Как известно, на территории Республики Казахстан расположен крупнейший в мире космодром «Байконур». До августа 1991 года комплекс «Байконур» являлся основным звеном космической инфраструктуры СССР. После распада СССР объекты комплекса стали собственностью Республики Казахстан, что породило проблемы юридического характера на межгосударственном уровне, связанные с вопросами его дальнейшей эксплуатации².

В этой связи было принято политическое решение о передаче комплекса «Байконур» в аренду Российской Федерации соответствующим договором с первоначальным сроком аренды на 20 лет и дальнейшей пролонгацией на 10 лет³.

С течением времени и изменениями современных реалий и тенденций развития космической отрасли возникла необходимость в совершенствовании международно-правовых норм в отношении комплекса «Байконур». В целях развития взаимовыгодного сотрудничества сторон в рамках совместной деятельности по обеспечению дальнейшего эффективного использования космодрома «Байконур» в интересах

² Мынжасаров Р.И., Казиев Б.Н. Развитие ракетостроения – путь в будущее: история, проблемы и перспективы // Вестник Актюбинского регионального государственного университета им. К. Жубанова. 2016. № 4 (46). 2016. С. 21.

³ Договор аренды комплекса «Байконур» между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации, подписанный в Москве 10 декабря 1994 года // ИПС НПА РК «Әділет». URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U950002195> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

Республики Казахстан и Российской Федерации, реализации программ международного сотрудничества было принято решение о продлении срока аренды до 2050 года⁴.

Таким образом, взаимоотношения двух стран в отношении комплекса «Байконур» строятся строго на основе норм международного права. При этом должное внимание уделяется вопросам создания и применения космической техники и развитию различных форм такого сотрудничества.

В одном из своих традиционных обращений к народу Казахстана Президент Н.А. Назарбаев четко обозначил амбициозную задачу перед космической отраслью страны: *«К 2030 году Казахстан должен расширить свою нишу на мировом рынке космических услуг и довести до логического завершения ряд начатых проектов...»*⁵.

Выполнение данного поручения, на наш взгляд, требует концентрации усилий на развитии ракетно-космической деятельности страны.

Ракетно-космическая деятельность несет в себе огромную пользу человечеству: научные исследования, смягчение последствий стихийных бедствий, космический мониторинг состояния озонового слоя, климатических изменений и сейсмической активности Земли, телемедицина, дистанционное обучение, сотовые телефоны, спутниковое телевидение, си-

⁴ Соглашение между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о развитии сотрудничества по эффективному использованию комплекса «Байконур», совершенное в Астане 9 января 2004 года // ИПС НПА РК «Әділет». URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000273> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

⁵ Послание Президента Республики Казахстан - Лидера нации Н.А. Назарбаева народу Казахстана «Стратегия «Казахстан-2050». Новый политический курс состоявшегося государства» от 14 декабря 2012 года // Официальный сайт Президента Республики Казахстан. URL: http://www.akorda.kz/ru/addresses/addresses_of_president/poslanie-prezidenta-respubliki-kazahstan-nazarbaeva-narodu-kazahstana-14-dekabrya-2012-g (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

стемы глобального местоопределения и многое другое. Учитывая зависимость мира от космоса в плане развития, странам надо работать сообща над защитой этого природного ресурса⁶.

Одним из успешных примеров такой деятельности мог бы стать совместный казахстанско-российский проект создания космического ракетного комплекса «Байтерек» на космодроме «Байконур» с высоким уровнем экологической безопасности на базе российского ракетно-космического комплекса «Ангара»⁷.

Основные принципы и условия сотрудничества России и Казахстана по вопросу создания совместного КРК более детально нашли свое отражение в Соглашении между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о создании на космодроме «Байконур» космического ракетного комплекса «Байтерек», подписанном в Москве 22 декабря 2004 года.

Однако, в ходе реализации данного Соглашения, возникли некоторые проблемы. Изначально предполагалось использование новой ракеты «Ангара». Но позже, из-за увеличившейся стоимости, задержки проекта на несколько лет и принятия решения о пусках носителей «Ангара» с космодрома «Восточный», проект был переориентирован на использование ракет «Зенит» украинского производства⁸.

⁶ Международное космическое право: учебник / под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. Москва: РУДН, 2014. С. 204.

⁷ Соглашение между Республикой Казахстан и Российской Федерацией о развитии сотрудничества по эффективному использованию комплекса «Байконур», совершенное в Астане 9 января 2004 года // ИПС НПА РК «Әділет». URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000273> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

⁸ «Б. Сагинтаев не исключает сдвигов в планах по строительству КРК «Байтерек» // Сетевое издание Zakon.kz. URL: <http://www.zakon.kz/4759479-b.sagintaev-ne-iskljuchaet-sdvigov-v.html> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

Вместе с тем, еще одной из причин задержки реализации проекта по созданию КРК может стать тот факт, что Казахстан не является участником международного режима контроля за ракетными технологиями (далее по тексту – РКРТ)⁹.

Режим контроля за ракетными технологиями – это неофициальная и добровольная ассоциация стран, объединенных целью предотвращения распространения систем поставки, которые могут поспособствовать распространению оружия массового поражения (кроме пилотируемых летательных аппаратов), и работающих над координацией мер лицензированию национального экспорта, нацеленных на предотвращение распространения систем поставки. РКРТ был основан в 1987 году Канадой, Францией, Германией, Италией, Японией, Великобританией и Соединенными Штатами.

РКРТ придерживается общих руководящих принципов экспортной политики («Руководящие принципы РКРТ»), применяемых к сводному общедоступному списку контролируемых технических средств («Приложение РКРТ по оборудованию, программному обеспечению и технологиям»).

На партнеров РКРТ не предусмотрены юридически обязательства. Однако предусмотрено, что партнеры будут действовать ответственно и проявлять сдержанность в отношении экспорта предметов, которые могут способствовать распространению ракет, способных доставлять оружие массового уничтожения (далее по тексту – ОМУ), и соблюдать все согласованные решения режима. Они устанавливают стандарты ответственного поведения в области нераспространения и помогают формировать международные усилия по нераспространению ракет, проводя свою политику ракетного

⁹ «Проекту «Байтерек» необходимо участие Казахстана в режиме контроля за ракетными технологиями» // Tengri News. URL: <https://tengrinews.kz/progress/proektu-bayterek-neobhodimo-uchastie-kazahstana-rejime-248762/> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

нераспространения в соответствии с общими целями и деятельностью Режима. Предполагается, что партнеры будут контролировать весь экспорт оборудования и технологий, контролируемых приложением РКРТ, в соответствии с положениями Руководящих принципов РКРТ:

1. Передача ракетного оборудования и технологий, которые составляют основу для формирования политики в области контроля над экспортом и соответствующих процедур применительно к оборудованию и технологиям.

2. Техническое приложение оборудования и технологий, находящихся применение в ракетной технике, которое разделено на 20 пунктов.

3. РКРТ охватывает системы доставки для всех видов оружия массового уничтожения и применим он в отношении таких систем вооружения как баллистические ракеты, беспилотные летательные аппараты, крылатые ракеты, беспилотные средства и средства с дистанционным управлением".

4. РКРТ не имеет целью препятствовать осуществлению национальных космических программ, при условии, что такие программы не способствуют созданию систем доставки ОМУ.

Все решения РКРТ принимаются на основе общего согласия, и партнеры РКРТ регулярно обмениваются информацией, относящейся к проблемам национальной политики лицензирования экспорта в контексте общих целей режима¹⁰.

В настоящее время РКРТ насчитывает в своем составе 36 стран.

Как уже было упомянуто выше, создание КРК «Байте-рек» в рамках Соглашения 2004 года, в том числе, зависит и от участия Казахстана в РКРТ.

¹⁰ Руководство к приложению по режиму контроля за ракетными технологиями (РКРТ) – 2010 г. // Сайт РКРТ. URL: <http://mtcr.info/mtcr-annex/> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

Согласно заявлению МИД РК, важным фактором развития национальной космической деятельности и участия Республики Казахстан в международной кооперации в области космоса является присоединение Республики Казахстан к Режиму контроля за ракетными технологиями. Казахстан выполнил все требования РКРТ по присоединению к международным договорам в области нераспространения оружия массового уничтожения, принял пакет нормативных правовых актов, обеспечивающих эффективный экспортный контроль ракетных систем, компонентов и технологий. Работа в данном направлении продолжается¹¹.

Следует отметить, что стратегический партнер Казахстана в сфере космической деятельности, Российская Федерация с 1995 года является участником РКРТ. В практике имеется коллизионный момент, когда Россия, еще не вступившая в РКРТ, заключила коммерческое соглашение с Индией о поставке криогенного (кислородно-водородного) разгонного блока (третьей ступени ракеты-носителя). За тот контракт участники РКРТ ввели на несколько лет экономические санкции против ряда российских предприятий¹².

Во избежание подобной негативной практики в отношении Казахстана следует приложить все усилия по вступлению в РКРТ.

Как отмечается в официальной справке МИД РФ, при рассмотрении заявок на присоединение к РКРТ Россия выступает за первоочередное принятие в Режим ракетно-значимых

¹¹ РИА Новости / URL: <https://ria.ru/world/20151124/1327614901.html/> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

¹² «Проекту «Байтерек» необходимо участие Казахстана в режиме контроля за ракетными технологиями» // Tengri News. URL: <https://tengrinews.kz/progress/proektu-bayterek-neobhodimo-uchastie-kazahstana-rejime-248762/> (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

стран, способных внести реальный вклад в повышение его эффективности¹³.

После распада СССР и в связи с вступлением России в РКРТ у ее участников возникали озабоченности относительно кооперации внутри СНГ в отношении ракетостроения и соответствующих технологии. Россия заявила, что будет выполнять обязательства по РКРТ, но вместе с тем будет продолжать кооперационное сотрудничество со странами СНГ, связанное с выполнением ракетно-космических программ.

В отличие от РКРТ, который сами участники называют «клубом», «джентльменским соглашением», все кооперационные связи в ракетно-космической области, которые существуют у России со странами СНГ, поставлены на правовую основу. Эти кооперационные связи не противоречат обязательствам по РКРТ. Более того, в некоторых частях они значительно строже существующих в РКРТ. Контроль осуществляется в равной степени как за экспортом в страны СНГ, так и за экспортом в любые другие страны.

Таким образом, существуют некоторые препятствия для Республики Казахстан в международном сотрудничестве, а именно в области экспорта ракетных технологий.

Вступление Республики Казахстан в Режим контроля за ракетными технологиями может привести к тому что:

1) Режим будет способствовать более эффективному осуществлению космической деятельности в сотрудничестве с ведущими космическими державами на основе принятых правил;

¹³ Справка «Режим контроля за ракетной технологией» от 16 февраля 2017 года // Официальный сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации. URL: http://www.mid.ru/eksportnyj-kontrol/-/asset_publisher/Uh-KoSvqyDFGv/content/id/80466 (дата обращения: 4 апреля 2017 г.).

2) будет исключено распространение в третьи страны оборудования и технологий, которые могут быть использованы в процессе производства средств доставки оружия массового уничтожения;

3) будет усилена национальная система экспортного контроля и предоставлена возможность ее дальнейшего развития.

Таким образом, на сегодняшний день отмечается как готовность Республики Казахстан вступить в РКРТ, так и объективная необходимость этого, основанная на уровне развития космического потенциала страны. Вопрос о членстве Республики Казахстан в Режиме контроля за ракетными технологиями является очень актуальным и требует положительного решения, как в интересах Казахстана, так и в интересах осуществляемого международного сотрудничества, в том числе со странами-членами РКРТ.

Ставя перед собой амбициозные задачи и реализуя их, мы намерены войти в число мировых лидеров по предоставлению космических продуктов и услуг. Сделано немало, но еще больше предстоит сделать в дальнейшем для достижения целей, поставленных перед нами Главой государства.

Официальная заявка на вступление Казахстана в РКРТ была подана в июне 2003 года.

По итогам проведенной МИД РК за последние несколько лет работы по продвижению кандидатуры РК в РКРТ большинство (18 из 36) стран-членов режима поддерживает кандидатуру Казахстана или не возражает против его членства в режиме. Вместе с тем отдельные страны-члены режима, в частности США, до сих пор не выразили поддержку кандидатуре РК, ссылаясь на то, что Казахстан не является с их точки зрения ракетно-значимой страной. Статус ракетно-значимого государства предполагает наличие в его распоряжении определенных объектов или технологий, непосредственно связанных с производством или эксплуатацией ракетной техники.

Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан совместно с представителями других ведомств при координирующей роли Министерства иностранных дел Республики Казахстан на постоянной основе ведут активную работу по продвижению кандидатуры нашей страны для вступления в международные режимы экспортного контроля, такие как Австралийская группа, Вассенаарские договоренности и Режим контроля ракетных технологий.

Одним из требований принятия в указанные режимы является наличие эффективного законодательства, регулирующего посредническую деятельность в сфере продукции, подлежащей экспортному контролю.

Республика Казахстан и Российская Федерация многие годы являются стратегическими партнерами в области космической деятельности.

Вступление Казахстана в РКРТ является важным фактором развития национальной космической отрасли. Членство Республики Казахстан в РКРТ будет способствовать более эффективному осуществлению космической деятельности в сотрудничестве с ведущими космическими державами на основе принятых правил. Также исключит распространение в третьи страны оборудования и технологий, которые могут быть использованы в процессе производства средств доставки оружия массового уничтожения.

Режим РКРТ усилит национальную систему экспортного контроля и представит возможность ее дальнейшего развития, позволит Казахстану внести свой вклад в усиление РКРТ и стать одной из линий защиты на пути отдельных стран по развитию военных ракетных программ.

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ РЕГИСТРАЦИИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ КОСМИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ

Элина Леонидовна Морозова

*начальник международно-правовой службы
Международной организации космической связи
«ИНТЕРСПУТНИК»
morozova@intersputnik.com*

Ярослав Евгеньевич Васянин

*юрист международно-правовой службы
Международной организации космической связи
«ИНТЕРСПУТНИК»
vasyanin@intersputnik.com*

I. Введение

На протяжении более чем полувека стремительное развитие космической техники и технологий не перестает бросать вызовы международному космическому праву. Как справедливо отмечено в ряде резолюций Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (далее – ООН), после вступления в силу пяти договоров ООН по космосу¹ космиче-

¹ Международными договорами ООН по космосу являются: Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, принят резолюцией 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи ООН 19 декабря 1966 года, открыт для подписания 27 января 1967 года и вступил в силу 10 октября 1967 года (далее – Договор по космосу); Соглашение о спасании космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, принято резолюцией 2345 (XXII) Генеральной Ассамблеи ООН 19

ская деятельность претерпела значительные изменения. Одним из таких изменений стало появление новых способов исследования и использования космического пространства, в результате чего возник ряд вопросов относительно порядка применения положений международных договоров ООН по космосу в условиях новой технологической реальности. В то же время, именно необходимость своевременно отвечать на правовые вызовы соответствующими механизмами регулирования позволяет развиваться и совершенствоваться такой консервативной отрасли как международное космическое право.

В данном контексте не является исключением институт регистрации космических объектов, который можно назвать одним из наиболее востребованных в повседневной космической деятельности. Каждую неделю государства и частные компании по всему миру осуществляют запуски космических объектов, требующих регистрации. Появление запускаемых в космос технических новинок ставит вопрос, можно ли считать их космическими объектами с точки зрения международного космического права и, соответственно, подлежат ли они регистрации.

декабря 1967 года, открыто для подписания 22 апреля 1968 года и вступило в силу 3 декабря 1968 года (далее – Соглашение о спасании); Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, принята резолюцией 2777 (XXVI) Генеральной Ассамблеи ООН 29 ноября 1971 года, открыта для подписания 29 марта 1972 года и вступила в силу 1 сентября 1972 года (далее – Конвенция об ответственности); Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, принята резолюцией 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи ООН 12 ноября 1974 года, открыта для подписания 14 января 1975 года и вступила в силу 15 сентября 1976 года (далее – Конвенция о регистрации); Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах принято резолюцией 34/68 Генеральной Ассамблеи ООН 5 декабря 1979 года, открыто для подписания 18 декабря 1979 года и вступило в силу 11 июля 1984 года (далее – Соглашение о Луне).

Целью настоящей статьи является анализ некоторых актуальных вопросов регистрации отдельных видов космических объектов, появившихся в космической индустрии сравнительно недавно или еще только находящихся в разработке.

II. Краткий обзор истории становления и описание актуального режима регистрации космических объектов

История регистрации космических объектов началась менее чем через пять лет после запуска в 1957 году первого искусственного спутника Земли – Спутника-1. В 1961 году Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 1721 (XVI)², в которой обратилась к государствам, производящим запуски, с просьбой представлять Комитету ООН по использованию космического пространства в мирных целях (далее – Комитет ООН по космосу) информацию для регистрации запусков, а также предложила Генеральному секретарю ООН вести общедоступную регистрацию получаемой таким образом информации. Несмотря на то, что Генеральная Ассамблея выступила с предложением именно о регистрации запусков, созданный Резолюцией 1721 (XVI) реестр содержал информацию о космических объектах и указывался в официальных документах ООН как «общедоступный реестр объектов, запущенных на орбиту или дальше»³. Через несколько лет, в 1963 году, при-

² Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях. 20 декабря 1961 г. RES 1721 (XVI) // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_16_1721R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.) (далее – Резолюция 1721 (XVI)).

³ См., например: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях. 13 декабря 1963 г. RES 1963 (XVIII) // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_18_1963R.pdf (дата обращения 10 мая 2017 г.).

нятая Генеральной Ассамблеей Декларация правовых принципов⁴ предусмотрела необходимость создания национальных регистров космических объектов и установила, что государство, в регистр которого занесен космический объект, сохраняет юрисдикцию и контроль над таким объектом. Таким образом, первые положения о регистрации космических объектов как на национальном, так и на международном уровне были разработаны еще до принятия международных договоров ООН по космосу.

Одновременно с принятием Декларации правовых принципов Генеральная Ассамблея рекомендовала рассмотреть вопрос об оформлении принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства, в виде международного соглашения⁵, и уже в 1966 году был принят первый и самый важный международный договор ООН, посвященный космической деятельности, – Договор по космосу.

Как и Резолюция 1721 (XVI), Договор по космосу призвал государства информировать Генерального секретаря ООН о космической деятельности, включающей запуски космических объектов⁶. Договор по космосу также повторил положение Декларации правовых принципов о сохранении

⁴ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства. 13 декабря 1963 г. RES 1962 (XVIII) // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_18_1962R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.) (далее – Декларация правовых принципов).

⁵ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях. 13 декабря 1963 г. RES 1963 (XVIII) // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_18_1963R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

⁶ Статья XI. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, от 27 января 1967 г. // Сборник действующих договоров,

юрисдикции и контроля над космическим объектом за государством, в регистр которого он внесен⁷.

Наиболее важным документом, регулирующим процедуру регистрации космических объектов, стала Конвенция о регистрации – четвертый международный договор ООН по космосу, принятый в 1974 году. Конвенция реализовала желание международного сообщества создать механизмы идентификации космических объектов и установить связь между космическими объектами и государствами, которые несут международную ответственность за их эксплуатацию и за причиненный такими объектами ущерб.

Конвенция предусмотрела двухуровневую систему регистрации⁸, состоящую из национальных регистров и централизованного международного реестра запущенных в космиче-

соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXV. М., 1972. С. 41–45.

⁷ Статья VIII. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, от 27 января 1967 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXV. М., 1972. С. 41–45.

⁸ Согласно буквальному толкованию положений Конвенции о регистрации только первый «национальный» этап может называться «регистрацией»; второй, «международный», этап формально следует называть «нотификацией». Тем не менее, в силу сложившейся практики ООН термин «регистрация» применяется и для описания «международного» этапа, в ходе которого информация о запущенном космическом объекте представляется Генеральному секретарю ООН для ее внесения в международный реестр. См. например: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями. 17 декабря 2007 г. A/RES/62/101 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

ское пространство объектов (далее – международный реестр)⁹. Сначала космический объект подлежит регистрации запускающим государством путем внесения записи в соответствующий национальный регистр. Государство, в регистр которого занесен космический объект, признается государством регистрации и в этом качестве должно представить информацию о космическом объекте Генеральному секретарю ООН для ее включения в международный реестр.

Недостаточные детализация и однозначность некоторых положений Конвенции о регистрации, а также необходимость учета текущего уровня развития космической деятельности, требовали соответствующих разъяснений. В этой связи начиная с 2004 года Генеральная Ассамблея ООН приняла ряд резолюций по различным аспектам процедуры регистрации космических объектов¹⁰, которые удачно дополнили установленный Конвенцией о регистрации режим.

⁹ В действительности на данный момент существуют два международных реестра: первый создан на основании Резолюции 1721 (XVI), второй – в соответствии с Конвенцией о регистрации. Государства-участники Конвенции о регистрации используют механизм, предусмотренный Конвенцией, в то время как государства, не являющиеся участниками Конвенции о регистрации, имеют возможность представлять информацию о своих космических объектах согласно Резолюции 1721 (XVI).

¹⁰ К таким резолюциям относятся: Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Применение концепции «запускающее государство». 10 декабря 2004 г. A/RES/59/115 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_59_115R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.) (далее – Резолюция 59/115); Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями. 17 декабря 2007 г. A/RES/62/101 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.) (далее – Резолюция 62/101); Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Рекомендации по национальному законодательству, имеющему отношение к исследованию и использованию космического пространства в мирных целях. 11 декабря 2013 г. A/RES/68/74 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/A_RES_68_074R.pdf (дата обращения 10 мая 2017 г.) (далее – Резолюция 68/74).

III. Регистрация дополнительных полезных нагрузок

Поиск наиболее доступных способов исследования и использования космического пространства еще четыре десятилетия назад привел космическую промышленность к созданию так называемых дополнительных полезных нагрузок. Дополнительная полезная нагрузка – это оборудование, принадлежащее одному оператору, которое устанавливается перед запуском на космический аппарат другого оператора для последующей эксплуатации такого оборудования непосредственно в космическом пространстве. Таким оборудованием может быть ретранслятор, датчик, измерительный прибор или другое устройство, выполняющее в космосе самостоятельную функцию, не связанную с задачами основного космического аппарата.

Дополнительные полезные нагрузки устанавливаются, как правило, на коммерческие космические аппараты, при этом операторами полезных нагрузок обычно являются некоммерческие организации: научно-исследовательские институты, образовательные учреждения, государственные органы и специальные потребители (например, вооруженные силы) – все те, кто нуждается в регулярном и недорогом доступе к космическому пространству.

В настоящее время услуги по созданию дополнительных полезных нагрузок предлагают все основные производители космической техники. Широкое распространение этой технологии объясняется целым рядом преимуществ.

Во-первых, поскольку космическая миссия дополнительной полезной нагрузки поддерживается основным космическим аппаратом, оператор полезной нагрузки не несет расходов на производство, запуск и страхование такого космического аппарата, что существенно снижает стоимость проекта. Как правило, создание и эксплуатация полноценной системы контроля и управления космическим аппаратом не входит в сферу ответственности оператора дополнительной полезной нагрузки, что также приводит к существенной экономии. Во-

вторых, установка дополнительной полезной нагрузки на основной космический аппарат занимает небольшое количество времени и может быть выполнена всего за год или даже за полгода до запуска; притом, что производство космического аппарата занимает в среднем 2,5-3 года. В-третьих, использование дополнительных полезных нагрузок минимизирует другие риски, связанные с реализацией космических проектов, такие как проблемы с финансированием или несоблюдение сроков контрагентами. В-четвертых, эксплуатация одним оператором нескольких дополнительных полезных нагрузок на различных космических аппаратах позволяет диверсифицировать космические активы, что особенно актуально для специальных потребителей.

Однако у такой формы исследования и использования космического пространства есть недостатки. Оператор дополнительной полезной нагрузки, не будучи владельцем основного космического аппарата, в самой значительной степени зависит от оператора основного космического аппарата.

Взаимоотношения двух операторов в принципе являются предметом целого ряда вопросов. Например, в каком виде оформляется сотрудничество между оператором основного космического аппарата и оператором дополнительной полезной нагрузки, какими правами и обязанностями наделены стороны проекта; каковы порядок и степень участия оператора дополнительной полезной нагрузки на этапах создания, запуска и эксплуатации основного космического аппарата; требуется ли предварительное согласие оператора дополнительной полезной нагрузки (или соблюдение иных требований) при совершении некоторых действий в отношении основного космического аппарата, например, в случае его перевода в другую орбитальную позицию или вывода из эксплуатации. Все вышеуказанные вопросы, безусловно, заслуживают детального изучения. Однако эта статья посвящена лишь одному аспекту использования дополнительных полезных нагрузок – их регистрации.

Исследование вопроса регистрации дополнительных полезных нагрузок следует начать с их деления на два вида: гостевые полезные нагрузки и попутные полезные нагрузки. Забегая вперед, следует отметить, что некоторые полезные нагрузки могут сочетать в себе обе технологии.

III.1. Гостевые полезные нагрузки

Гостевая полезная нагрузка доставляется в космос на основном космическом аппарате и в течение всей космической миссии «гостит» на нем, используя его ресурсы (энергоснабжение, средства связи и др.), а в некоторых случаях наземные системы управления. При этом функционирует гостевая полезная нагрузка, как правило, независимо от основного космического аппарата.

История гостевых полезных нагрузок началась более 40 лет назад с запуском трех идентичных космических аппаратов серии *Marisat*, которые стали первыми спутниками морской связи в коммерческом судоходстве. На каждом спутнике в интересах Военно-морских сил США была установлена гостевая полезная нагрузка¹¹. Все три спутника были зарегистрированы США: первые два на основании Резолюции 1721 (XVI), а третий – в соответствии с Конвенцией о регистрации¹². Однако в информации, представленной США в ООН, гостевые

¹¹ Гостевая полезная нагрузка *UHF*-диапазона (*ultra-high frequency hosted payload*). Официальный сайт Централизованного архива научных данных Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства (*NASA Space Science Data Coordinated Archive*) // URL: <https://nssdc.gsfc.nasa.gov/nmc/SpacecraftQuery.jsp> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

¹² Письмо Постоянного представительства США при Организации Объединенных Наций от 10 мая 1976 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/inf344E.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.); Письмо Постоянного представительства США при Организации Объединенных Наций от 4 ноября 1976 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/inf351E.pdf> (дата обращения:

полезные нагрузки никоим образом упомянуты не были. В этой связи возникает вопрос, необходима ли отдельная регистрация гостевых полезных нагрузок?

Конвенция о регистрации требует, чтобы всякий космический объект, запущенный на орбиту вокруг Земли или дальше в космическое пространство, был зарегистрирован¹³. При этом термин «космический объект» включает, помимо прочего, составные части космического объекта, а также средства его доставки и его части¹⁴. Таким образом, для ответа на вопрос, необходима ли отдельная регистрация гостевых полезных нагрузок, важно определить, может ли гостевая полезная нагрузка рассматриваться в качестве отдельного космического объекта или же она является составной частью основного космического аппарата.

Наиболее широкое признание получил физический подход к определению космического объекта, в соответствии с которым составными частями космического объекта считаются все элементы, из которых он состоит.

10 мая 2017 г.); Письмо Постоянного представительства США при Организации Объединенных Наций от 31 марта 1977 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser001E.pdf> (дата обращения 10 мая 2017 г.).

¹³ Статья II. Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, от 12 ноября 1974 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV. М., 1980. С. 442–446.

¹⁴ Статья I(b). Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, от 12 ноября 1974 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV. М., 1980. С. 442–446; Статья I(d). Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, от 29 марта 1972 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. М., 1975. С. 95–101.

Несмотря на то, что гостевая полезная нагрузка является технически обособленным оборудованием, принадлежит третьему лицу и выполняет самостоятельную миссию в космическом пространстве, она физически связана с основным космическим аппаратом, и ее функционирование без него невозможно. В этой связи следует сделать вывод, что гостевая полезная нагрузка является составной частью основного космического аппарата. Следовательно, согласно букве Конвенции о регистрации гостевая полезная нагрузка, не являясь самостоятельным космическим объектом, отдельной регистрации не требует.

Соответствует ли этот вывод, сделанный на основании буквального применения положений Конвенции о регистрации, ее духу? То есть, в первую очередь, целям ее принятия. Для ответа на этот вопрос следует рассмотреть следующие две возможные ситуации.

В первой ситуации основной космический аппарат и гостевая полезная нагрузка имеют одинаковое «гражданство». Помимо примера *Marisat*, когда участниками проекта с обеих сторон выступили американские лица, существуют также и другие примеры.

В 2009 году спутниковый оператор *Intelsat S.A.* осуществил запуск космического аппарата *Intelsat 14*. Помимо бортовых ретрансляторов, обеспечивающих связь и вещание, в интересах военных ведомств США на спутнике установлена гостевая полезная нагрузка¹⁵. США осуществили необходимые в соответствии с Конвенцией о регистрации действия в

¹⁵ Гостевая полезная нагрузка *IRIS* для целей интернет маршрутизации (*Internet Routing in Space payload*) // Официальный сайт компании *Intelsat, Ltd.* URL: <http://www.intelsat.com/news/press-release/intelsat-14-launch-successful-offers-fresh-capacity-which-will-serve-three-regions/> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

отношении *Intelsat 14*, но при регистрации космического аппарата не представили в ООН информацию о гостевой полезной нагрузке¹⁶.

Аналогичный случай произошел в 2011 году, когда космический аппарат *SES-2* с гостевой полезной нагрузкой¹⁷ на борту, разработанной по заказу Военно-воздушных сил США, пополнил спутниковую группировку оператора *SES S.A.* Спутник *SES-2* был зарегистрирован США, но информация о гостевой полезной нагрузке также не была представлена¹⁸.

В рассматриваемой ситуации, когда основной космический аппарат и гостевая полезная нагрузка имеют одинаковое «гражданство», одно государство: (1) в качестве запускающего несет международную ответственность за ущерб, причиненный космическим объектом, включая основной космический аппарат и гостевую полезную нагрузку¹⁹; (2) несет международную ответственность за космическую деятельность

¹⁶ Вербальная нота Постоянного представительства США при Организации Объединенных наций (Вена) от 10 сентября 2013 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser688R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

¹⁷ Гостевая коммерческая полезная нагрузка *CHIRP* инфракрасного диапазона (Commercially Hosted Infrared Payload) // Официальный сайт специального подразделения компании *SES S.A.* URL: <http://ses-gs.com/solutions/fixed-sat-solutions/hosted-payloads/> (дата обращения 10 мая 2017 г.).

¹⁸ Вербальная нота Постоянного представительства США при Организации Объединенных наций (Вена) от 14 ноября 2011 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser632R2.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

¹⁹ Согласно статье VII Договора по космосу каждое государство-участник Договора, которое осуществляет или организует запуск объекта в космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, а также государство-участник Договора, с территории или установок которого производится запуск объекта, несет международную ответственность за ущерб, причиненный такими объектами или их составными частями на Земле, в воздушном или космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, другому государству-участнику Договора, его физическим или юридическим лицам.

операторов основного космического аппарата и гостевой полезной нагрузки, которые являются национальными юридическими лицами этого государства²⁰; (3) в качестве государства регистрации сохраняет юрисдикцию и контроль над космическим объектом, включая основной космический аппарат и гостевую полезную нагрузку.

В рассматриваемой ситуации отдельная регистрация гостевой полезной нагрузки не повлекла бы правовых последствий и на этом основании представляется излишней. В то же время при регистрации космических объектов государства могли бы представлять в ООН информацию о гостевых полезных нагрузках в качестве дополнительной²¹. Такая практика отражает положения Договора по космосу²² и представляется полезной для анализа космической деятельности государств и

²⁰ Согласно статье VI Договора по космосу, государства-участники Договора несут международную ответственность за национальную деятельность в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, независимо от того, осуществляется ли она правительственными органами или неправительственными юридическими лицами, и за обеспечение того, чтобы национальная деятельность проводилась в соответствии с положениями, содержащимися в Договоре по космосу.

²¹ В соответствии с пунктом 2 статьи IV Конвенции о регистрации, каждое государство регистрации может время от времени передавать Генеральному секретарю ООН дополнительную информацию относительно космического объекта, занесенного в его регистр. Примерный перечень дополнительной информации также содержится в пункте 4 Резолюции 62/101. Вместе с тем, перечень дополнительной информации не является закрытым, и государства вправе передавать Генеральному секретарю ООН любую информацию относительно космических объектов на свое усмотрение.

²² В соответствии со статьей XI Договора по космосу, для содействия международному сотрудничеству в мирном исследовании и использовании космического пространства государства-участники Договора, осуществляющие деятельность в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, соглашаются в максимально возможной и практически осуществимой степени информировать Генерального секретаря ООН, и также общественность и международное научное сообщество о характере, ходе, местах и результатах такой деятельности.

используемых ими технологий. Более того, такая практика уже существует.

В 2014 году были запущены два японских космических аппарата *Hodo-yoshi-3* и *Hodo-yoshi-4* – экспериментальные микроспутники Токийского университета по наблюдению за поверхностью Земли, на которых в рекламных целях были установлены небольшие гостевые полезные нагрузки. Япония, выполняющая функции государства регистрации, направила в ООН информацию о спутниках, но, как и в предыдущих случаях, полезные нагрузки не были зарегистрированы отдельно. Однако при описании основных функций запущенных в космос объектов Япония указала, что космические аппараты несли на своих бортах гостевые полезные нагрузки²³.

Подобная практика имеет еще большую важность, когда «гражданство» основного космического аппарата и гостевой полезной нагрузки различается. Проиллюстрировать такую ситуацию, отличную от ранее рассмотренной ситуации одного «гражданства», могут следующие примеры.

В марте 2012 года был запущен другой космический аппарат оператора *Intelsat S.A.* – *Intelsat-22*, – на котором в интересах Сил обороны Австралии была установлена гостевая полезная нагрузка²⁴. Регистрацию *Intelsat-22* осуществили США и в своем уведомлении в адрес ООН не упомянули о присутствии на борту гостевой полезной нагрузки²⁵.

²³ Вербальная нота Постоянного представительства Японии при Организации Объединенных Наций (Вена) от 8 января 2015 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/oosa/osoindex/data/documents/jp/st/stsgser.e737.html> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

²⁴ Гостевая коммуникационная полезная нагрузка *UHF*-диапазона (*specialized UHF communications payload*) // Электронная база космических аппаратов и космической техники *Gunter's Space Page*. URL: http://space.skyrocket.de/doc_sdat/intelsat-22.htm (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

²⁵ Вербальная нота Постоянного представительства США при Организации Объединенных Наций (Вена) от 26 июля 2012 г. на имя Генерального

В рассматриваемом случае: (1) как США, так и Австралия являются запускающими государствами и, как следствие, несут международную ответственность за ущерб, причиненный космическим объектом, включая основной космический аппарат и гостевую полезную нагрузку; (2) оба государства несут международную ответственность за космическую деятельность операторов основного космического аппарата и гостевой полезной нагрузки, которые являются национальными юридическими лицами указанных государств; (3) однако только США, являясь государством регистрации, сохраняет юрисдикцию и контроль над всем космическим объектом, включая гостевую полезную нагрузку, эксплуатируемую Силами обороны Австралии.

Поскольку операторами гостевых полезных нагрузок зачастую выступают специальные потребители, сохранение юрисдикции и контроля над их частью космического аппарата может иметь существенное значение. Однако реализация таких прав была бы возможна в том лишь случае, если соответствующее государство осуществило регистрацию гостевой полезной нагрузки в качестве самостоятельного космического объекта. Включение государством в национальный регистр космического объекта, который эксплуатируется национальным юридическим лицом такого государства, также представляется целесообразным в контексте статьи VI Договора по космосу о международной ответственности за национальную космическую деятельность.

Таким образом, в рассматриваемой ситуации, когда основной космический аппарат и гостевая полезная нагрузка имеют разные «гражданства», регистрация гостевой полезной нагрузки отдельно от основного космического аппарата повлекла бы ряд правовых последствий, однако исходя из поло-

секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser650R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

жений Конвенции о регистрации такая регистрация не представляется возможной. При таких обстоятельствах, как и в первом случае, можно сделать вывод о целесообразности представления государством регистрации информации о наличии гостевой полезной нагрузки на борту основного космического аппарата с указанием на ее «иностранный» характер и государства, ответственного за космическую деятельность по эксплуатации такой полезной нагрузки.

III. II. Попутные полезные нагрузки

Также как и гостевая полезная нагрузка, попутная полезная нагрузка устанавливается на основной космический аппарат, который доставляет ее на необходимую орбиту. Затем, однако, попутная полезная нагрузка отсоединяется от основного космического аппарата, включает собственные системы и начинает самостоятельную работу в космосе. Основное различие между гостевыми и попутными полезными нагрузками заключается в том, что гостевые полезные нагрузки используют ресурсы основного космического аппарата на постоянной основе, в то время как попутной полезной нагрузке основной космический аппарат необходим лишь в качестве средства выведения на заданную орбиту.

С технической точки зрения, запуск попутной полезной нагрузки напоминает совместный запуск двух космических аппаратов одной ракетой-носителем, поскольку в результате применения обеих технологий в космическом пространстве оказываются несколько самостоятельных космических объектов.

Отсутствие постоянной физической связи между попутной полезной нагрузкой и основным космическим аппаратом позволяет сделать вывод, что попутные полезные нагрузки должны рассматриваться как самостоятельные космические объекты и, следовательно, подлежат регистрации. Ряд примеров регистрации попутных полезных нагрузок уже существует.

В 1995 году украинский космический аппарат «Сич-1» после запуска должен был попутно вывести на орбиту космический аппарат *Fasat-A*, который мог стать первым чилийским спутником. Запуск закончился неудачей: попутной полезной нагрузке не удалось отсоединиться от «Сич-1», и она осталась на его борту. Космический аппарат «Сич-1» был зарегистрирован Украиной²⁶. Чили, в свою очередь, представила в ООН информацию о космическом аппарате *Fasat-A*²⁷, уточнив при этом, что его отсоединение не состоялось²⁸.

В 2013-2014 годах итальянские космические аппараты *Unisat 5* и *Unisat 6* выступили платформами для запуска малых попутных полезных грузов. Италия упомянула все полезные нагрузки в направленном в ООН уведомлении о запущенных космических объектах²⁹. Большинство попутных полезных грузов были зарегистрированы соответствующими государствами³⁰.

²⁶ Вербальная нота Постоянного представительства Украины при Организации Объединенных Наций (Вена) от 22 сентября 1995 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser291E.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

²⁷ Вербальная нота Постоянного представительства Чили при Организации Объединенных Наций (Вена) от 13 декабря 2012 г. на имя Генерального секретаря. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser660R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

²⁸ Интересно, что информация о космическом аппарате *Fasat-A* содержится также в Дополнительном регистре космических объектов Великобритании, поскольку указанный космический аппарат был создан в сотрудничестве с английской компанией.

²⁹ Вербальная нота Постоянного представительства Италии при Организации Объединенных Наций (Вена) от 7 ноября 2014 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser734R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

³⁰ Например, *ICUBE-1* – Пакистаном, *Lemur-1* – США, *WREN* – Германией. Вербальная нота Постоянного представительства Пакистана при Организации Объединенных Наций (Вена) от 1 апреля 2014 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser708R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.); Вербальная нота

Верность позиции о необходимости отдельной регистрации попутных полезных нагрузок подтверждается также Резолюцией 62/101, согласно которой в случаях совместных запусков космических объектов каждый космический объект должен регистрироваться отдельно; при этом космический объект следует включать в национальный регистр государства, несущего ответственность за эксплуатацию такого объекта согласно статье VI Договора по космосу³¹. Более того, Рабочая группа по практике регистрации космических объектов государствами и международными организациями рекомендовала включать космические объекты в регистр государства владельца и (или) оператора соответствующего объекта, поскольку именно это государство лучше других может осуществлять юрисдикцию и контроль³².

IV. Технологии будущего

Гостевые и попутные полезные нагрузки используются в космической деятельности достаточно длительное время и

Постоянного представительства США при Организации Объединенных Наций (Вена) от 5 февраля 2015 г. на имя Генерального секретаря // URL: http://www.unoosa.org/res/osoindex/data/documents/us/st/stsgser_e739_html/-V1505116.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.); Вербальная нота Постоянного представительства Германии при Организации Объединенных Наций (Вена) от 25 июня 2014 г. на имя Генерального секретаря // URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/ser720R.pdf> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

³¹ Пункт 3(с). Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями. 17 декабря 2007 г. A/RES/62/101 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

³² Пункт 8 (с.ii.c). Доклад Председателя Рабочей группы по практике регистрации космических объектов государствами и международными организациями. Приложение III. Доклад Юридического подкомитета о работе его сорок пятой сессии, проведенной в Вене с 3 по 13 апреля 2006 г. 24 апреля 2006 г. A/AC.105/871 // URL: http://www.unoosa.org/pdf/reports/ac-105/AC105_871R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

по праву могут считаться частью современной космической индустрии. Однако непрекращающаяся работа по совершенствованию архитектуры космических объектов ставит перед международным космическим правом все более сложные вопросы, связанные с использованием дополнительных полезных нагрузок.

IV.1. Проект *SES-16*

Во второй половине 2017 года спутниковый оператор *SES S.A.* планирует запуск космического аппарата *SES-16*³³. Его техническая конфигурация предусматривает наличие специального порта, который обеспечит возможность стыковки с дополнительной полезной нагрузкой непосредственно на орбите. Предполагается, что после запуска *SES-16* к нему сможет присоединиться полезная нагрузка, которая будет запущена в космическое пространство позднее на другом космическом аппарате оператора *SES*. Отделившись от средства выведения, полезная нагрузка своими силами доберется до спутника *SES-16* и присоединится к нему для дальнейшей работы на его борту.

Данный проект предполагает использование одной дополнительной полезной нагрузкой сразу двух космических аппаратов: одного для запуска и выведения на орбиту, а второго для выполнения основной космической миссии. Сама же дополнительная полезная нагрузка имеет признаки как гостевой, так и попутной, и, таким образом, является примером сочетания обеих технологий.

С точки зрения международного космического права, полезная нагрузка, проектируемая для космического аппарата

³³ Поскольку данный космический аппарат заказан совместным предприятием *LuxGovSat S.A.*, участниками которого являются спутниковый оператор *SES S.A.* и Правительство Люксембурга, спутник *SES-16* также имеет второе наименование – *GovSat-1*. Официальный сайт спутникового оператора *SES S.A.* // URL: <https://www.ses.com/network/satellites/371> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

SES-16, может рассматриваться в качестве отдельного космического объекта и, следовательно, потребует регистрации запускающим государством. Однако, принимая во внимание физическую связь такой полезной нагрузки с основным космическим аппаратом после стыковки, необходимость и возможность регистрации полезной нагрузки в качестве отдельного космического объекта еще потребуются обосновать.

IV.II. Проект «Феникс»

Недавно Управление перспективных исследовательских проектов, агентство при Министерстве обороны США, отвечающее за разработку новых технологий, начало реализацию проекта «Феникс», целью которого является создание новой модульной архитектуры космических аппаратов. В рамках данного проекта ведется разработка инновационных роботизированных технологий, которые позволят собирать, выполнять ремонт и осуществлять эксплуатационное обслуживание космических аппаратов прямо в космосе³⁴.

На первом этапе реализации проекта система доставки грузов обеспечит вывод на необходимую орбиту отдельных составных элементов космических аппаратов – модулей. Следующий этап предполагает установку индивидуальных модулей в необходимых сочетаниях на различные космические платформы, находящиеся в разных орбитальных позициях и даже на разных орбитах.

Проект «Феникс» находится на продвинутой стадии: испытание технологии индивидуальных модулей запланировано

³⁴ Официальный сайт Управления перспективных исследовательских проектов (DARPA) // URL: <http://www.darpa.mil/program/phoenix> (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

уже на 2017 год, когда будет осуществлен запуск космического аппарата *eXCITE*³⁵. Модули должны продемонстрировать способность выдерживать связанные с запуском перегрузки, поддерживать необходимый температурный режим, обеспечивать эксплуатацию различного оборудования, осуществлять связь с наземной инфраструктурой – то есть, по сути, доказать свою пригодность для замены традиционных космических аппаратов.

С точки зрения процедуры регистрации, проект «Феникс» захватывает и пугает одновременно, поскольку новая архитектура предполагает отправку в космос множества модулей, которые будут самостоятельно путешествовать по орбитам и менять космические платформы. При этом в отличие от попутных полезных нагрузок, представляющих собой самостоятельные космические объекты, модули являются лишь составными частями более крупного космического аппарата, который уже находится на орбите или будет там собран.

Таким образом, применение физического подхода к определению «космического объекта» будет означать, что отдельный модуль не может рассматриваться как самостоятельный космический объект. Вместе с тем, каждый модуль может быть запущен, доставлен на заданную орбиту и присоединен к космическому аппарату по отдельности. Не означает ли это, что применение физического подхода не будет соответствовать духу Конвенции о регистрации, основная цель которой заключается в создании механизмов идентификации космических объектов и установлении связи между космическими

³⁵ Запуск космического аппарата *eXCITE* (*eXperiment for Cellular Intergration Technologies*) станет первым испытанием работоспособности модульной архитектуры космических аппаратов в целом и индивидуальных модулей в частности. Электронная база космических аппаратов и космической техники *Gunter's Space Page*. URL: http://space.skyrocket.de/doc_sdat/excite.htm (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

объектами и государствами, несущими международную ответственность за их эксплуатацию и за причиненный такими объектами ущерб?

V. Заключение

В 1958 году в своей первой резолюции о мирном использовании космоса³⁶ Генеральная Ассамблея ООН отметила, что новейшие достижения в отношении космического пространства добавили новое измерение в существовании человека и открыли новые возможности для увеличения его познаний и улучшения его жизни. Вместе с тем, признавая важность эффективного регулирования космической деятельности, Генеральная Ассамблея поручила только созданному Комитету ООН по космосу анализировать характер правовых проблем, которые могут возникнуть в ходе освоения космического пространства.

Действительно, на протяжении всего срока своего существования Комитет ООН по космосу, включая его научно-технический и юридический подкомитеты, а также рабочие группы, вносил бесценный вклад в развитие международного космического права, создавая и совершенствуя соответствующие институты. Не является исключением и режим регистрации космических объектов, который в силу своей повседневной востребованности должен оперативно адаптироваться к постоянно меняющимся реалиям и идти в ногу с прогрессом.

В настоящей статье описаны некоторые актуальные вопросы, связанные с регистрацией отдельных видов космических объектов – тех, которые уже получили широкое распространение, и тех, разработка которых еще только ведется.

³⁶ Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Вопрос об использовании космического пространства в мирных целях. 13 декабря 1958 г. RES 1348 (XIII) // URL: http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_13_1348R.pdf (дата обращения: 10 мая 2017 г.).

Учитывая колоссальные темпы развития космической техники и технологий, очевидно, что новые вызовы международному космическому праву не заставят себя долго ждать.

**ПРАВОВОЙ СТАТУС КОСМОНАВТОВ
В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ:
СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Михал Пиеткiewicz

*доктор PhD, доцент
департамента международного публичного
права факультета права и управления
Варминьско-Мазурского университета
michal.pietkiewicz@uwm.edu.pl*

Статья посвящена проблемам международно-правового закрепления статуса космонавтов. В целях изучения данного правового статуса был проведен анализ и раскрыты основные аспекты международно-правовых договоров, регулирующих отношения в сфере освоения космоса. Интерес к теоретическому и методологическому изучению данных нормативно-правовых договоров вызван активным освоением космического пространства и активной подготовкой космонавтов. Последние в свою очередь приобретают также особый правовой статус, поскольку в процессе профессиональной деятельности они осуществляют действия в пространстве, исключенном из суверенного ведения государств. Кроме того, их особый род и характер деятельности, и сами результаты деятельности требуют соответствующего внимания со стороны юридической науки для надлежащего оформления и определения юридических последствий такой деятельности. Важным аспектом является регулирование международного сотрудничества в космической сфере, что также получило свое освещение в предложенной статье. Особое внимание уделяется правовому статусу космонавтов и правовому регулированию их деятельности в законодательстве России и США, поскольку это два

наиболее прогрессивных и успешных в космической сфере государства.

Актуализация проблемы определения правового статуса космонавтов имеет множество аспектов, в том числе исключительно правовые, терминологические и организационные. Так, например, в странах бывшего социалистического лагеря используется термин «космонавт», в англоязычных странах – «астронавт», в странах Восточной Азии преимущественно – «тайпонавт» и т.д. В национальных правовых системах есть нюансы в применении данных понятий. Так, статус «космонавта» сначала в СССР, а в последствии в постсоветских государствах предоставляется лицу после осуществления им космического полета. В то же время в США, лицо, только начинающее тренировку по государственной космической программе, уже причисляется к астронавтам.¹ При этом, регулирование их статуса на национальном уровне, применяя подобные термины, отсылает к международно-правовым соглашениям и договорам, где и терминология, и организационные аспекты отличаются в силу многих причин. Например, в международных договорах не урегулировано социальное обеспечение космонавтов и ряд иных аспектов, что вызывает вопросы правового применения при сотрудничестве космонавтов из различных стран в рамках одного космического проекта. Цель данной статьи заключается в том, чтобы раскрыть и максимально исследовать проблему регулирования правового статуса космонавтов в международном и национальном праве России и США, как ведущих космических государств. Сложность и специфичность правового режима космонавтов, тем не менее, не обрела актуальности в существующих исследованиях, а потому следует обратить внимание лишь на работы таких авторов как: П.Н. Бирюков, Р.М. Валеев, Г.И. Курдюков,

¹ Сафронов В.В., Наумочкина К.М. Исследование правового статуса космонавтов и астронавтов // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2015. Т. 2. С. 474.

А.Х. Митрохина, С.М. Сылкина, в которых отображены лишь общие аспекты правового статуса космонавтов в рамках международно-правовых отношений.

Стоит отметить, что история освоения космоса принадлежит СССР и США. Первым человеком в космосе был Юрий Гагарин, совершивший полет 12 апреля 1961 года на борту корабля «Восток 1» и облетевший землю за 108 минут. Первой женщиной, которая побывала в космическом пространстве была Валентина Терешкова, которая совершила полет 16 июня 1963 года на корабле «Восток б». Полет продолжался в течение почти 3 дней. Первым частным лицом, оплатившим свое путешествие в космос является Денни Тито на борту российского корабля Союз ТМ-3 28 апреля 2001 года.

В процессе освоения космического пространства, его исследования и научного изучения особую актуальность приобретают вопросы, связанные с урегулированием отношений в данной сфере между различными государствами. Учитывая тот факт, что последнее время космические запуски совершаются множеством государств, следует предположить и возможность осуществления ими пилотируемых полетов с космонавтами на борту. Кроме того, существует и международная орбитальная станция, отношения касательно обслуживания, содержания и использования которой также должны быть должным образом урегулированы. Все это поднимает вполне своевременный вопрос относительно международно-правового статуса космонавтов.

Следует обратить внимание на то, что целесообразно рассматривать именно международно-правовой статус космонавтов, а не только их правовой статус в национальном законодательстве отдельного государства. Потребность в определении именно такого статуса характеризуются следующим:

– во-первых, космонавтика на сегодняшний день пребывает в состоянии очень тесного сотрудничества различных государств, международных и региональных космических

агентств, частных корпораций, что делает невозможным регулирование отношений в сфере использования космического пространства исключительно в рамках национального законодательства конкретного государства;

– во-вторых, первичными нормативными актами, регулирующими те или иные аспекты осуществления мероприятий, направленных на исследование или использование космического пространства, являются международно-правовые акты системы ООН или международные соглашения, заключенные между различными государствами.

Можно отметить, что впервые статус космонавта был определен в Соглашении о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, принятого резолюцией 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1966 года (далее – Соглашение о космосе). В частности, ст. 5 указанного соглашения определяла, что государства-участники Соглашения рассматривают космонавтов как посланцев человечества в космос и оказывают им всемерную помощь в случае аварии, бедствия или вынужденной посадки на территории другого государства или в открытом море. Космонавты, которые совершают такую вынужденную посадку, должны быть в безопасности и незамедлительно возвращены государству, в регистр которого занесен их космический корабль. При осуществлении деятельности в космическом пространстве, в том числе и на небесных телах, космонавты одного государства-участника Соглашения оказывают возможную помощь космонавтам других государств-участников Соглашения. Государства-участники Соглашения незамедлительно информируют другие государства-участники или Генерального секретаря ООН об установленных ими явлениях в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, которые

могли бы представлять опасность для жизни или здоровья космонавтов².

Анализируя международно-правовое закрепление статуса космонавтов П. Н. Бирюков акцентирует внимание на том, что принцип не присвоения космического пространства³ не исключает осуществления суверенных прав государства в отношении деятельности своих граждан и космических аппаратов, находящихся в космическом пространстве. Государство, в регистр которого занесен объект, запущенный в космическое пространство, сохраняет юрисдикцию и контроль над таким объектом и его экипажем во время нахождения в космическом пространстве. При этом все станции, установки и космические корабли на Луне и других небесных телах открыты для представителей других государств. О планируемом посещении объекта государство его регистрации должно быть заблаговременно извещено. В случае аварии или вынужденной посадки космического корабля, зарегистрированного в другом государстве, любой участник договора, получив сведения об этом, информирует власти, осуществившие запуск, и Генерального секретаря ООН и принимает все меры по спасанию космонавтов. Космонавты, совершившие вынужденную посадку, а также космический объект и его составные части должны быть в безопасности возвращены государству, в регистр которого занесен космический корабль. Расходы, понесенные при выполнении обязательств по обнаружению и возвращению космического объекта или его составных частей, покрываются властями, осуществившими запуск⁴.

² Закон РФ от 20 августа 1993 г. № 5663-1 «О космической деятельности» // URL: <http://base.garant.ru/136323/#ixzz4cobAKdFF> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

³ *Pietkiewicz M., Степаненко А.С.* Попытки национального присвоения космического пространства и небесных тел // *Международный Научный Журнал: Инновационная Наука*. 2016. № 5.

⁴ *Бирюков П.Н.* *Международное право: учебное пособие* / П.Н. Бирюков. М.: Юристъ, 1998. 420 с.

Особую роль в регулировании правового статуса космонавтов играет Соглашение о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство от 1968 г. (далее – Соглашение и спасении космонавтов). Кроме особенностей регулирования космической деятельности и действий космонавтом установленных в ст. 5 Соглашения о космосе, в Соглашении о спасении космонавтов определяется, что каждая Сторона, которая получает сведения или обнаруживает, что космический объект или его составные части возвратились на Землю на территории, находящейся под ее юрисдикцией, или в открытом море, или в любом другом месте, не находящемся под юрисдикцией какого-либо государства, информирует власти, осуществившие запуск, и Генерального секретаря ООН. По просьбе властей, осуществивших запуск, объекты, запущенные в космическое пространство, или их составные части, обнаруженные за пределами территории властей, осуществивших запуск, возвращаются представителям этих властей, осуществивших запуск, которые по требованию, должны представить, до их возвращения опознавательные данные, или предоставляются в распоряжение таких представителей⁵.

При этом обращает на себя внимание тот факт, что Соглашение о космосе, равно как и Соглашение о спасении космонавтов не содержит в себе понятие «космонавт».

Например, Р.М. Валеев и Г.И. Курдюков отмечают, что космонавт – это лицо, участвовавшее или участвующее в космическом полете в качестве командира космического корабля или члена его экипажа. Космонавты выполняют задачи по исследованию и использованию космического пространства как

⁵ Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, принят резолюцией 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи ООН от 19 декабря 1966 г. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml (дата обращения: 15 апреля 2017 г.).

в процессе космического полета, так и при посадке на небесных телах. Некоторые особенности прав и обязанностей членов экипажа установлены Межправительственным соглашением по Международной космической станции (1998 г.). Эти права и обязанности обусловлены функциями членов экипажа, а также стандартами и критериями станции. Общим, при этом, выступает требование использовать станцию эффективным и безопасным для жизни и здоровья членов экипажа образом. Ряд требований зафиксирован также в Кодексе поведения космонавтов. В соответствии с ним каждый член экипажа станции должен отвечать сертификационным критериям космонавта, медицинским и другим стандартам⁶.

Соглашение о Международной космической станции 1998 г. предусматривает, что каждое государство сохраняет юрисдикцию и контроль над элементами станции, которые оно зарегистрировало в качестве своих космических объектов. При этом государство сохраняет юрисдикцию и контроль над своими гражданами в пределах всей Международной космической станции. Следует, однако, отметить, что последующими документами, реализующими Соглашение 1998 г., был уточнен особый статус командира экспедиции на МКС, которому были предоставлены определенные властные полномочия, например, в случае необходимости применения мер для обеспечения безопасности экипажа при нештатных ситуациях. В каждой длительной экспедиции производится назначение такого командира, чей правовой статус, таким образом, несколько отличается от статуса обычного члена экипажа (экспедиции). В практике эксплуатации МКС каких-либо коллизий между такого рода полномочиями командира и общим

⁶ *Валеев Р.М.* Международное право. Особенная часть: Учебник для вузов / Р.М. Валеев, Г.И. Курдюков. М.: Статут, 2010. 624 с.

принципом юрисдикции государств регистрации над отдельными сегментами станции не возникало⁷.

При этом, следует обратить внимание и на то, что отдельные аспекты, касающиеся деятельности космонавтов регулируются и такими международно-правовыми актами как:

- Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах от 1979 г.;
- Декларация о международном сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства на благо и в интересах всех государств, с особым учетом потребностей развивающихся стран от 1996 г.

Однако внимание, уделенное статусу космонавтов в указанных актах, касается исключительно тех же аспектов, что и в Соглашении о спасении космонавтов.

Говоря о национальном законодательстве России и США, следует отметить, что законодательство России, лишь частично регулирует ряд аспектов правового статуса космонавтов.

Так, несмотря на наличие специального Закона РФ «О космической деятельности»⁸ в нем не содержится даже определения термина «космонавт». При этом социальное обеспечение космонавтов все же регулируется специальным законодательством о социальном обеспечении, а также нормами пенсионного законодательства, определяя летчиков-космонавтов в качестве специальной категории лиц, которые имеют права на повышенные стандарты такого обеспечения.

⁷ Договор о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, принят резолюцией 2345 (XXII) Генеральной Ассамблеи ООН от 19 декабря 1967 года // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/astronauts_rescue.shtml (дата обращения: 15 апреля 2017 г.).

⁸ Митрохина А.Х. Правовое регулирование деятельности Европейского Союза по исследованию и использованию космического пространства: дисс. к. ю. н. / А. Х. Митрохина. М., 2014. 34 с.

Что же касается законодательства США, то тут следует обратить внимание на ряд особенностей:

– во-первых, деятельность космонавтов регулируется внутренними распорядительными актами НАСА, которая хотя и является правительственной организацией, длительное время функционировала лишь на основании правительственных космических программ и собственного положения;

– во-вторых, космонавт в США – это гражданское лицо, наделенное особой компетенцией в сфере государственной тайны, но в остальном: социальное и пенсионное обеспечение, права и обязанности, - приравнено к военнослужащим, хотя и имеет особый статус.

Важное значение в определении статуса космонавтов по законодательству США приобрели следующие законодательные акты:

– Закон США о конкурентоспособности коммерческих запусков в космос от 2015 года⁹.

– Национальный аэрокосмический и космический акт США от 2014 года¹⁰.

Правда последний, определяет лишь порядок и специфику подготовки и отбора лиц, пригодных для космической службы. Вместе с тем Закон США о конкурентоспособности коммерческих запусков, гораздо шире определяет сферу деятельности космонавтов, а также разграничивает статус «астронавт» и «космический турист», придавая последнему официальное закрепление.

В связи с отсутствием юридически закреплённого определения космонавта, мы можем найти некоторые попытки их

⁹ Сылкина С.М. Правовые особенности спасания космонавтов и возвращения объектов, запущенных в космическое пространство / С. М. Сылкина // URL: http://www.rusnauka.com/11_NPE_2014/Pravo/13_166945.doc.htm (дата обращения: 15 апреля 2017 г.).

¹⁰ Commercial Space Launch Competitiveness Act: U.S. H.R. 2262 URL: https://www.nasa.gov/offices/ogc/about/space_act1.html (дата обращения: 15 апреля 2017 г.).

определения в научной литературе. Например, популярное определение- это «лицо, которое находится за пределами земной атмосферы, а также: космонавт-стажер»¹¹. Joanne Irene Gabrynowicz определяет их как «Астронавты являются специально обученными и отобранными лицами для достижения научных, технических или политических целей. Как и все профессионалы, работающие на свои правительства, они также являются наемными работниками»¹². Определение двух элементов дано F. Lyall и P. B. Larsen, которые указывают, что «Любое определение «космонавта» в юридических целях, по-видимому, требует двух элементов, элемента обучения и элемента высоты. В свою очередь также должен быть элемент отбора».¹³ Самым широким, и, по мнению авторов, наиболее спорным, однако, показывающим суть проблемы, является определение, данное W.D. Reed и R.W. Norris, которые сказали, что «Все на борту космического аппарата являются космонавтами, указывая также, что термин «персонал» не дает различия между гражданскими и военными»¹⁴.

Исходя из проведенного анализа международно-правовых актов, регулирующих отношения в сфере использования космического пространства, а также отдельные нормативно-правовых актов национального законодательства США и России следует сделать ряд выводов относительно определения правового статуса космонавтов:

Во-первых, понятие космонавт не закреплено как на международном уровне, так и на уровне национального законодательства России и США. Что не мешает, однако наделять

¹¹ Merriam-Webster Online Dictionary // URL: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/astronaut> (дата обращения: 15 апреля 2017 г.).

¹² Joanne Irene Gabrynowicz. One Half Century and Counting: The Evolution of U.S. National Space Law and Three Long-Term Emerging Issues, 37 J. of Space Law 41, 58.

¹³ Francis Lyall & Paul B. Larsen, Space Law: A Treatise 131 (2009).

¹⁴ W.D. Reed & R.W. Norris, Military Use of the Space Shuttle (1980) 13 Akron L. Rev. 665, 686-87.

лиц, имеющих определенные отличия вследствие их службы в космической отрасли рядом специфических прав социального и пенсионного обеспечения (Россия), а также рядом специальных прав в сфере прохождения службы (США).

Во-вторых, международно-правовые акты, касающиеся регулирования отношений в сфере использования космоса определяют обязательства государств по содействию и оказанию помощи космонавтам, оказавшимся на их территории в процессе возвращения с околоземной орбиты или вследствие аварий при запуске космических объектов.

В-третьих, порядок взаимодействия космонавтов, а также отдельные элементы их правового статуса: права и обязанности, – установлены международно-правовыми актами, касающимися использования Международной космической станции, что обусловлено особым правовым режимом ее использования.

В-четвертых, юридическое определение, данное международным сообществом “Посланник человечества” является устаревшим юридическим понятием и сегодня практически не используется. Это существенное значение (вероятно, оно больше, чем посол или дипломат, которые считаются представителями только одной нации. По мнению авторов, это может привести ко многим неоднозначным ситуациям в международных отношениях в случае любых споров, связанных с тем, кого следует определять, как космонавта.

В общих чертах, определение космонавтов указывает, что Соглашение 1967 года и Конвенция 1972 года создают обширную систему космического права, однако следует учитывать тот факт, что эти трактаты были подписаны около 50 лет назад - когда многие из сегодняшних проблем вообще не существовали. Все это свидетельствует о целесообразности дальнейшего рассмотрения и законодательного определения правового статуса космонавтов, особенно учитывая интенсивность использования космического пространства, а также коммерциализацию космических полетов. Потому что, мы до

сих пор не знаем, может ли космонавтом быть только человек. Если они «Посланники человечества», так могли ли Белка и Стрелка быть космонавтами?

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ
ПОЗИЦИЙ ГОСУДАРСТВ ОТНОСИТЕЛЬНО
ПРОЕКТА ДОГОВОРА О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ
РАЗМЕЩЕНИЯ ОРУЖИЯ В КОСМИЧЕСКОМ
ПРОСТРАНСТВЕ, ПРИМЕНЕНИЯ СИЛЫ
ИЛИ УГРОЗЫ СИЛОЙ В ОТНОШЕНИИ
КОСМИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ (ДПРОК)**

Анастасия Михайловна Потапенко

студентка VI курса

*кафедры международного права юридического института
Российского университета дружбы народов*

В условиях глобализации возникла заинтересованность международного сообщества в мирном использовании космоса. Проблема предотвращения распространения гонки вооружений в космическом пространстве становится все более актуальной, что подтверждается большим количеством рабочих документов международных межправительственных организаций как в рамках ООН, так и на региональном уровне, а также большим объемом двусторонних соглашений, предметом регулирования которых является демилитаризация космического пространства. Нормы международного космического права содержат запрет на размещение в космическом пространстве лишь оружия массового уничтожения, и таким образом оставляют вне сферы правового регулирования иные типы оружия. Как следствие, на космическое пространство распространяется режим частичной милитаризации, в то

время как в отношении Луны и других небесных тел существует полностью демилитаризованный режим¹.

На международных форумах таких как ГА ООН, Управление Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения, Конференция по разоружению, неоднократно обсуждался и был включен в повестку дня вопрос прекращения гонки вооружений в космическом пространстве. К сожалению, результат переговоров так и не завершился подписанием универсального международного договора. Так, не умоляя значимости инициатив, выдвинутых государствами в период начиная с 1993 года, с учетом рекомендаций ГА ООН, предметный характер дискуссия приобрела в 2008 году, когда на Конференции по разоружению официальные представители от Российской Федерации и Китая внесли "Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов" (далее ДПРОК 2008²) с исследовательским мандатом. Это послужило воссозданию договорной базы для реализации более ранних совместно выработанных предписаний Москвы и Пекина. В проекте ДПРОК 2008 отражены ключевые идеи резолюции Генеральной Ассамблеи ООН "Предотвращение гонки вооружений в космическом

¹ См.: Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. Резолюция 2222 (XXI) ГА ООН от 19 декабря 1966 г. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

² Проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов CD/1839 29.02.2008 (Russian Federation and China: draft PPWT 2008) // URL: [http://www.unog.ch/80256EE600585943/\(httpPages\)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument](http://www.unog.ch/80256EE600585943/(httpPages)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument) (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

пространстве", за которую выступает подавляющее большинство государств в мире³.

Новая инициатива России и КНР стала очередным подтверждением необходимости правового урегулирования стратегически важного вопроса запрещения оружия в космическом пространстве. Так 10 июня 2014 на Конференции по разоружению года Россия и Китай представили обновленный проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов (далее ДПРОК 2014⁴). В него были включены новые положения, а сам текст был изменен с учетом высказанных предложений заинтересованных стран. Так по мнению А.Ю. Малова: "проект ДПРОК 2014 перестал быть продуктом двусторонних усилий, став, по сути, результатом коллективного труда и приобретя тем самым многосторонний характер"⁵.

Таким образом, все инициативы по предотвращению гонки вооружений выдвинутые Российской Федерации с начала 2000-х гг. и по сегодняшний день свидетельствуют о стремлении достижения эффективного осуществления мирной космической деятельности, развития многостороннего сотрудничества в этой области и укрепления правовых норм для защиты космических объектов.

³ См.: Космос: оружие, дипломатия, безопасность / Под ред. А. Арбатова, В. Дворкина; Моск. Центр Карнеги. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2009. 175 с.

⁴ Проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов CD/1985 12.07.2014 (Russian Federation and China: updated draft PPWT) // URL: [http://www.unog.ch/80256EE600585943/\(httpPages\)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument](http://www.unog.ch/80256EE600585943/(httpPages)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument) (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

⁵ Малов А.Ю. О развитии мер доверия и транспарентности в контексте вызовов и угроз безопасности космической деятельности // Воздушно-космическая оборона. 2013. № 4 (31). С. 127–134.

Суть проектов 2008 и 2014 годов отображена в превентивном характере норм, устанавливающих недопущение размещения в космическом пространстве оружия любого вида, что подтверждает необходимость сохранения безопасности космического пространства. Объект Договора закреплен в статье II, причем в ДПРОК 2014 положения статьи являются более расширенными по сравнению с положениями ДПРОК 2008. Основополагающими являются обязательства государств-участников не размещать оружие в космическом пространстве; не прибегать к угрозе силой или ее применением против космических объектов государств-участников Договора⁶.

Для целей настоящей статьи проведем сравнительный анализ проектов ДПРОК 2008 и 2014, чтобы определить какие предложения заинтересованных государств были учтены и какие изменения отражены в новом проекте ДПРОК 2014.

В обоих проектах договоров закреплено: право на свободное исследование и использование космического пространства в мирных целях; право государств на самооборону в соответствии со статьей 51 Устава ООН, подчеркивается необходимость разработки эффективных механизмов проверки и обеспечения соблюдения Договора. Вопрос проверки соблюдения Договора остается открытым. Так статья V ДПРОК 2014 дублирует статью VI ДПРОК 2008, но не решает проблемы верификации, оставляя это предметом дополни-

⁶ Проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов CD/1985 12.07.2014 (Russian Federation and China: updated draft PPWT) // URL: [http://www.unog.ch/80256EE600585943/\(httpPages\)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?](http://www.unog.ch/80256EE600585943/(httpPages)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument) OpenDocument (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

тельного протокола. До выработки механизмов проверки государства-участники соглашаются на добровольной основе осуществлять меры по укреплению доверию⁷.

В обоих проектах договоров имеется механизм разрешения споров посредством создания Исполнительной организации Договора, которая будет рассматривать вопросы осуществления, нарушения договоров, организовывать и проводить консультации с государствами-участниками. В проекте ДПРОК 2014 мандат Исполнительной организации Договора детализирован и расширен, а также предусмотрен дополнительный механизм передачи спора на рассмотрение Генеральной Ассамблеи или Совета Безопасности ООН, в случае, когда Исполнительная организация Договора не в силах урегулировать спорные отношения.

В отличие от ДПРОК 2008 в статье I ДПРОК 2014 понятие «космического пространства» не раскрывается, а в другие определения внесены изменения.

В ДПРОК 2014 определены условия, при которых международная межправительственная организация будет являться стороной Договора. Предложено это сделать по аналогии с нормой, которая содержится в статье XXII Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 года⁸.

Таким образом можно заключить, что проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов 2014 года и достиг более высокого

⁷ Малов А.Ю. Что стоит на пути к договору о предотвращении размещения оружия в космосе // Индекс безопасности. 2015. Т. 21. № 4 (115). С. 25–38.

⁸ Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. Принята Генеральной Ассамблеей ООН в ее резолюции 2777 (XXVI) от 29 ноября 1971 г. // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

уровня переговорных отношений, по сравнению с более ранним проектом 2008 года, и приобрел поддержку значительного числа государств.

Российско-китайская инициатива по ДПРОК 2008 и 2014, в целом позитивно встречена в международном сообществе, исключение составила лишь правовая позиция США. Проанализируем официальные заявления Соединенных Штатов Америки от 2 сентября 2014 года к Конференции по Разоружению адресованное исполняющему обязанности Генерального секретаря Конференции под названием "Анализ российско-китайского проекта Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов 2014 года"⁹. В своей вербальной ноте от 2 сентября 2014 года к Конференции по Разоружению США высказывают резко негативное отношение к проекту ДПРОК 2014 года. Среди главных недостатков уже упомянутая нами верификация (отсутствие единообразного режима проверки, который помогает контролировать/проверять наличие или отсутствие оружия в космосе). Соединенные Штаты считают данный юридически обязательный вопрос не отображён в тексте до-

⁹ Вербальная нота от 2 сентября 2014 года США к Конференции по Разоружению "Анализ российско-китайского проекта Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов 2014 года" CD/1998 (Note verbale dated 2 September 2014 from the Delegation of the United States of America to the Conference on Disarmament addressed to the Acting Secretary-General of the Conference transmitting the United States of America analysis of the 2014 Russian-Chinese draft treaty on the prevention of the placement of weapons in outer space, the threat or use of force against outer space object) // URL: [http://www.unog.ch/80256EE600585943/\(httpPages\)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?](http://www.unog.ch/80256EE600585943/(httpPages)/D4C4FE00A7302FB2C12575E4002DED85?OpenDocument) OpenDocument (дата обращения: 21 апреля 2017 г.).

говора, а ссылка на дополнительный протокол лишь подтверждает бесполезность и неэффективность документа в целом¹⁰. Сам процесс создания эффективного режима проверки для осуществления Договора, американская сторона считает бесперспективным, основываясь на официальных данных 2006 и 2009 годов. На наш взгляд данный аргумент не является актуальным, поскольку не является подтверждением современных технических условий по наблюдению за космическим пространством, а именно сохранением и поддержанием безопасности в нем.

Вторым недостатком, американские эксперты, называют недостаточно широкую сферу охвата запрещенной деятельности. По их мнению, ДПРОК 2014 только частично регулирует отношения по запрету размещения оружия в космическом пространстве, оставляя без внимания деятельность запрещающую владение, испытания, производство и накопление объектов, которые могут быть запущены в космос как оружие. В ответ на данную позицию можно лишь указать, что государства-участники должны принимать во внимание не только нормы-запреты, но и принципы международного космического права в целом.

Третьим, и наиболее противоречивым на наш взгляд является заявление, что проект ДПРОК 2014 не затрагивает проблему ударных космических вооружений наземного, воздушного, морского базирования. Очевидно, что в проекте ДПРОК содержится более узкая трактовка понятия космических вооружений, которые охватывают лишь системы космического базирования, прежде всего орбитальные. По мнению А. Арбатова это с одной стороны, облегчает дело, поскольку обхо-

¹⁰ См.: Подберезкин А.И., Боршшполец К.П., Казанцев А.А., Козин В.П., Орлов А.А. Прогнозирование международной ситуации: угрозы безопасности и военная политика России: аналитический доклад / под общ. ред. А.И. Подберезкина. М.: МГИМО–Университет, 2014. 44 с.

дится сложный вопрос разграничения с существующими системами противоракетной обороны и противоспутниковым применением наступательных межконтинентальных баллистических ракет и ракет средней дальности. С другой стороны – остаются без внимания уже созданные и испытанные в прошлом реальные советские и американские противоспутниковые системы класса «Земля — космос» и другие, представляющие реальную угрозу возникновения гонки вооружений в космическом пространстве¹¹.

Также в официальном заявлении США выразили несогласие с применяемой терминологией, и подчеркнули несогласие с общей концепцией Договора. В тексте вербальной ноты США дали собственное определение ключевых понятий.

В ответ на критику США проекта ДПРОК 2014 в адрес Конференции по разоружению представителями России и Китая было направлено письмо от 11.09.2015¹². В письме Российская Федерация и Китайская Народная Республика выражают благодарность за активное участие Соединенных Штатов Америки в обсуждении обновленного российско-китайского проекта ДПРОК 2014, и одновременно с этим указывают на противоречивый и политизированный характер ряда положений. По мнению А.Ю. Малова, в концептуальном плане американские представители, включая профильных экспертов, подтверждают важность сохранения норм международного космического права и заявляют о готовности рассматривать

¹¹ См.: Космос: оружие, дипломатия, безопасность / под ред. А. Арбатова, В. Дворкина. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2009. С. 126–127.

¹² Letter dated 11 September 2015 from the Permanent Representative of China to the Conference on Disarmament and the Charge affaires a.i. of the Russian Federation addressed to the Secretary-General of the Conference transmitting the comments by China and the Russian Federation regarding the United States of America analysis of the 2014 updated Russian and Chinese texts of the draft treaty on prevention of the placement of weapons in outer space and of the threat or use of force against outer space objects (PPWT). CD/2042.

предложения по новым юридически обязывающим договоренностям, если таковые будут отвечать трем критериям: объективности, верификации и соответствию интересам укрепления национальной безопасности США и их союзников. При этом в отношении как изначального, так и обновленного проектов российско-китайского ДПРОК американцы продолжают утверждать, что он не соответствует данным критериям¹³.

Отношение государств к ДПРОК 2014, как и к более ранней версии проекта, можно расценивать как такое, что способствует дальнейшей работе и впоследствии принятию Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве. Официальным подтверждением вышесказанного является рабочий документ Конференции по разоружению, который предоставили Малайзия от имени государств-членов G-21. В данном заявлении группа государств приветствует обновленный проект текста ДПРОК 2014 и считает данную совместную инициативу России и Китая конструктивным вкладом в работу Конференции по разоружению. Европейский Союз в лице Германии заявили о намерении принять конструктивное участие в обсуждении проекта и поддерживает принятие нового, имеющего обязательную силу документа по контролю над вооружениями в космическом пространстве¹⁴.

В заключении хотелось бы выразить убежденность в том, что потенциал Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов не исчер-

¹³ Малов А.Ю. О развитии мер доверия и транспарентности в контексте вызовов и угроз безопасности космической деятельности // Воздушно-космическая оборона. 2013. № 4 (31). С. 127–134.

¹⁴ Ежегодник ООН по разоружению. 2008. Т. 33. Ч. 2. С. 197.

пан. Данный документ способен создать условия политической стабильности и стратегической предсказуемости для всего международного сообщества.

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ
ПОЗИЦИЙ ГОСУДАРСТВ ОТНОСИТЕЛЬНО
ПРОЕКТА СВОДА РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ
КОСМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ¹**

Ирина Алексеевна Черных

*аспирант кафедры международного права
Российского университета дружбы народов
chernykh_ia@rudn.university*

В 2017 году Договору о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства в мирных целях на Луне и других небесных телах 1967 г. исполнилось 50 лет со дня его принятия, при этом на повестке дня у мирового сообщества стоит ряд старых и новых нерешенных вопросов в области международного космического права, в том числе вопрос обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности.

Обеспечение долгосрочной устойчивости космической деятельности является комплексным вопросом, затрагивающим как аспекты засорения космического пространства (космический мусор), так и аспекты безопасности с точки зрения повышенного риска столкновения и создания помех функционированию космических объектов особенно на низких околоземных и геостационарной орбитах, а также юридическими

¹ Статья публикуется в рамках гранта Российского фонда фундаментальных исследований «БРИКС и мирное использование космического пространства» 17-03-00427.

асpekтами, связанными с выполнением государствами своих обязательств по договорам ООН по космосу².

Комплексность вопроса обуславливается такими факторами как: безусловный рост участников космической деятельности (далее КД) и все большее несоответствие действительности положений договоров ООН по космосу, в связи с чем в рамках подкомитетов Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях (далее Комитет ООН по космосу) разрабатываются и принимаются документы «мягкого права». Однако их принятие не обеспечивает мировому сообществу уверенности, как в текущем, так и будущем дне в отношении функционально стабильной, безопасной и бесконфликтной среды, открытой для мирного использования, исследования и международного сотрудничества в интересах всех стран.

Именно поэтому в данной статье будет освещён процесс согласования очередного акта «мягкого права» под названием Свод руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности, касающийся, как следует из проекта преамбулы данного документа, программных, нормативных, функциональных и научно-технических аспектов КД, а также аспектов, связанных с безопасностью, международным сотрудничеством и созданием потенциала на будущее.

Проект руководящих принципов разрабатывается с 2014 года (Рабочая группа создана в 2010 году) и планируется к

² Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г., Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г., Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г., Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1975 г., Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.

принятию Комитетом ООН по космосу и дальнейшей передаче Генеральной Ассамблее в 2018 году, в период проведения ЮНИСПЕЙС+50.

К настоящему времени в рамках Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности (далее Рабочая группа) уже было подготовлено и рассмотрено несколько рабочих проектов принципов: 1) свод проектов 36 руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности (далее Свод проектов руководящих принципов) 2015 г., содержащий проекты руководящих принципов из документов А/АС.105/С.1/Л.339, А/АС.105/2014/СРР.5 и А/АС.105/Л.290³; 2) обновленный Свод проектов 36 руководящих принципов, содержащий проекты руководящих принципов документа А/АС.105/С.1/Л.340, с внесенными в них поправками и 10 новыми проектами руководящих принципов⁴; 3) обновленный Свод проектов руководящих принципов, основанный на документе А/АС.105/Л.298 и модифицированный в части унификации структуры и изменения нумерации, что привело к сокращению количества принципов до 28⁵; 4) обновленный Свод проектов 29 руководящих принципов, основанный на документе

³ Документ Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности Научно-технического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях (далее НТПК Комитета ООН по космосу). Обновленный свод проектов руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности. 22 октября 2014 г. // Док. ООН А/АС.105/С.1/Л.340.

⁴ Документ Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности НТПК Комитета ООН по космосу. Обновленный свод проектов руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности. 30 апреля 2015 г. // Док. ООН А/АС.105/Л.298.

⁵ Документ Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности НТПК Комитета ООН по космосу. Обновленный свод проектов руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности. 26 ноября 2015 г. // Док. ООН А/АС.105/С.1/Л.348.

A/АС.105/С.1/L.348 с изменениями к нему 2016 г⁶; и, наконец, первый Свод руководящих принципов 2016 г., основанный на предложениях Австралии, Австрии, Бельгии, Болгарии, Бразилии, Германии, Греции, Израиля, Испании, Италии, Канады, Колумбии, Коста-Рики, Люксембурга, Нидерландов, Польши, Португалии, Республики Корея, Румынии, Словакии, Соединённого Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединённых Штатов Америки, Франции, Чешской Республики, Швеции и Японии⁷, на основе которого в дальнейшем был принят документ Комитета ООН по космосу 2017 г. – Руководящие принципы обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности от 15 февраля 2017 г., A/АС.105/L.308.

Несмотря на то, что в ходе 59 сессии Комитета ООН по космосу с 8 по 17 июня в 2016 г. был достигнут консенсус по ряду руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности, составивших первый Свод руководящих принципов, на уровне как рабочей Группы, так и всего Комитета ООН по космосу наблюдается несогласованность и разрозненность интересов по ряду важных правовых вопросов, требующих разрешения и закрепления, по нашему мнению, не путём принятия документа «мягкого права», а универсального международного договора, обладающего юридически обязательной силой.

⁶ Документ Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности НТПК Комитета ООН по космосу. Обновленный свод проектов руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности. 31 марта 2016 г. // Док. ООН A/АС.105/L.301.

⁷ Документ Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности НТПК Комитета ООН по космосу. Долгосрочная устойчивость космической деятельности: предложение принять первый свод руководящих принципов вместе с обновленным планом работы для Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности Научно-технического подкомитета. 28 апреля 2016 г. // Док. ООН A/АС.105/L.305.

Стоит также отметить, что в первый Свод руководящих принципов вошла только часть проектов руководящих принципов, остальные руководящие принципы, вводные абзацы разделов и преамбула всё еще остаются на рассмотрении Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности. Мандат Рабочей группы продлен ещё на два года⁸ с целью подготовки второго свода руководящих принципов, который вместе с текстом преамбулы и первым Сводом руководящих принципов в дальнейшем образуют полный сборник руководящих принципов по обеспечению долгосрочной устойчивости космической деятельности.

Анализируя уже согласованные принципы, необходимо отметить следующее. В настоящее время согласованы 12 принципов из ранее предложенных всевозможных вариантов: 1-4 принципов (раздел А «Директивная и нормативная основа КД»), 12-13 и 16-17 (раздел В «Безопасность космических операций»), 25-26 (раздел С «Международное сотрудничество, создание потенциала и информированность») и 27-28 (раздел D «Научно-технические исследования и разработки»).

№ п/п	Новая нумерация	Нумерация по документу А/АС.105/С.1/L.348 2015 г.
1.	Руководящий принцип 1	Руководящие принципы 9 и 12
2.	Руководящий принцип 2	Руководящие принципы 10, 11, 13, 22 и 23
3.	Руководящий принцип 3	Руководящие принципы 14, 32 и 33
4.	Руководящий принцип 4	Руководящий принцип 4
5.	Руководящий принцип 12	Руководящие принципы 24 и 26

⁸ Доклад Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях (далее Комитет ООН по космосу). Пятьдесят девятая сессия. (8–17 июня 2016 года) // Док. ООН А/71/20. П. 137.

6.	Руководящий принцип 13	Руководящий принцип 21
7.	Руководящий принцип 16	Руководящие принципы 27 и 29
8.	Руководящий принцип 17	Руководящие принципы 28 и 30
9.	Руководящий принцип 25	Руководящие принципы 17, 19 и 31
10.	Руководящий принцип 26	Руководящие принципы 7, 8 и 15
11.	Руководящий принцип 27	Руководящие принципы 3 и 5
12.	Руководящий принцип 28	Руководящий принцип 36

Сравнительная таблица нумерации согласованных проектов руководящих принципов и проектов по документу НТПК А/АС.105/С.1/L.348 (2015 г.).

Принципы 1-4 содержат рекомендации по разработке директив, нормативно-правовой базы и практик, связанных с выдачей разрешений на ведение КД со стороны правительств государств, в том числе, выполняя свои обязательства по договорам ООН по космосу, учитывая рекомендации по национальному законодательству, имеющему отношение к исследованию и использованию космического пространства в мирных целях, и принимая во внимание особенности развития национальной космической отрасли⁹. Также государствам и международным межправительственным организациям (далее ММПО) следует принимать меры по предупреждению космического мусора, например, выполняя рекомендации Руководящих принципов предупреждения образования космического мусора; при осуществлении или планировании КД учитывать

⁹ Принцип 1 «Принятие, пересмотр и изменение, при необходимости, национальных систем правового регулирования космической деятельности»; Резолюция ГА ООН. Рекомендации по национальному законодательству, имеющему отношение к исследованию и использованию космического пространства в мирных целях. 11 декабря 2013 г. // Док. ООН А/RES/68/74.

риски для людей, имущества и здоровья населения и окружающей среды; выполнять рекомендации, содержащиеся в Рамках обеспечения безопасного использования ядерных источников энергии в космическом пространстве и учитывать цели Принципов, касающихся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве¹⁰. Государства должны осуществлять надзор за деятельностью неправительственных юридических лиц, находящихся под юрисдикцией и/или контролем¹¹, а также выполнять свои обязательства по Уставу, Конвенции и регламентам МСЭ¹².

Принципы 12-13 и 16-17 связаны с безопасным проведением космических операций и содействием долгосрочной устойчивости космической деятельности, в том числе использование общих международных стандартов при обмене орбитальной информацией о космических объектах, изучение новых путей повышения точности орбитальных данных¹³, разработка и применение соответствующих технологий и измерений для мониторинга и определения орбитальных и физических характеристик космического мусора¹⁴. Принцип 16 содержит рекомендации по «Обмену оперативными данными о космической погоде и прогнозами», принцип 17 по «Разработке моделей космической погоды и механизмов её прогнозирования и сбору информации о сложившейся практике в области уменьшения воздействия космической погоды».

¹⁰ Принцип 2 «Учёт ряда элементов при разработке, пересмотре или изменении, при необходимости, национальных систем правового регулирования космической деятельности».

¹¹ Принцип 3 «Надзор за национальной космической деятельностью».

¹² Принцип 4 «Обеспечение справедливого, рационального и эффективного использования радиочастотного спектра и различных областей орбит, на которых эксплуатируются спутники».

¹³ Принцип 12 «Повышение точности орбитальных данных о космических объектах и совершенствование практики и повышение полезности обмена орбитальной информацией о космических объектах».

¹⁴ Принцип 13 «Содействие сбору, коллективному использованию и распространению данных мониторинга космического мусора».

Принципы 25 и 26 направлены на содействие международного сотрудничества между правительствами и ММПО, выдающими разрешения на ведение КД или её осуществление. Принцип 25 «Оказание содействия и поддержки созданию потенциала» касается, в том числе, деятельности по образованию, профессиональной подготовке и обмену соответствующим опытом, информацией, данными, инструментами и методологиями и методами управления, а также передачи технологий. Принцип 26 говорит о «Повышении информированности о КД» учреждений и общественности с помощью информационно-разъяснительных и образовательных мероприятий, поощрения деятельности неправительственных юридических лиц (далее НПЮЛ). Особое внимание здесь уделяется месту информационно-просветительской работы промышленных предприятий, научных кругов и других соответствующих НПЮЛ с помощью семинаров, руководящих принципов и веб-сайтов с основной информацией по нормативно-правовой базе, а также профессиональным и отраслевым ассоциациям и академическим институтам, которые могут играть важную роль в повышении осведомленности международной общественности о вопросах, связанных с устойчивостью космической деятельности и популяризации практических мер по её повышению.

Принципы 27 и 28 полностью формируют раздел D «Научно-технические исследования и разработки» и потому вводный абзац к разделу также согласован и размещен в полном виде. Принцип 27 «Поощрение и поддержка изучения и разработки методов поддержки устойчивого исследования и использования космического пространства» подчеркивает важность учета при осуществлении КД итогового документа Конференции ООН по устойчивому развитию¹⁵ социальные,

¹⁵ Резолюция ГА ООН. Будущее, которого мы хотим. 27 июля 2012 г. // Док. ООН A/RES/66/288.

экономические и экологические аспекты устойчивого развития на Земле. Принцип 28 «Изучение и рассмотрение новых мер, позволяющих справиться с засоренностью космического пространства в долгосрочной перспективе» призывает учитывать эволюцию космического мусора и думать на будущее о новых мерах по борьбе с ним и с засоренностью космического пространства в долгосрочной перспективе.

Остальные проекты 18 руководящих принципов вместе с преамбулой до сих пор находятся на стадии обсуждения. К предмету несогласованных руководящих принципов относятся такие важные темы как: регистрация космических объектов; осуществление КД в мирных целях; самоограничительные меры операционного и технологического характера в целях предотвращения негативного развития ситуации в космическом пространстве (безопасность космических операций); несанкционированный доступ к бортовому оборудованию и программному обеспечению иностранных космических объектов; преднамеренные изменения естественной космической среды; обмен информацией о космических объектах и событиях на орбите; проведение оценки сближения космических объектов на всех орбитальных этапах управляемого полета; допусковая оценка возможных сближений вновь запускаемых космических объектов с космическими объектами, уже находящимися в околоземном космическом пространстве; обеспечение сохранности и безопасности наземной инфраструктуры, поддерживающей функционирование орбитальных систем, и уважение безопасности иностранных наземной и информационной инфраструктур, связанных с космонавтикой; удаление и уничтожение зарегистрированных и незарегистрированных космических объектов с и на орбите; проектирование и эксплуатация малоразмерных космических объектов; снижение рисков, связанных с неконтролируемым возвращением в атмосферу космических объектов; меры предосторожности при использовании источников лазерного излучения, проходя-

щего через космическое пространство; разработка международного сотрудничества и обмен опытом, имеющие отношение к долгосрочной устойчивости космической деятельности.

Для принятия консенсуса по несогласованным руководящим принципам в докладе Научно-технического подкомитета (далее НТПК) о работе его 54 сессии, проведенной в Вене 30 января-10 февраля 2017 года, были высказаны и закреплены следующие мнения государств:

1) что всем делегациям следует проникнуться «венским духом» переговоров и конструктивно содействовать прилагаемым Рабочей группой усилиям¹⁶;

2) что руководящие принципы призваны компенсировать недостатки существующего правового регулирования за счет добровольного целенаправленного развития добросовестной и ответственной практики, включая практику, связанную с регистрацией, и что тенденции в сфере безопасности в космосе таковы, что укрепление правового режима и нормативного регулирования КД является делом первостепенной важности¹⁷;

3) что отсутствие согласованных определений терминов «оружие» или «вооружения» или отсутствие прогресса в работе других специализированных форумов по вопросу немилитаризации не должно препятствовать принятию Комитетом ООН по космосу решений, подтверждающих использование космического пространства исключительно в мирных целях¹⁸;

4) что в документ с руководящими принципами необходимо добавить два новых раздела: раздел, посвященный определениям, и раздел, посвященный принципам¹⁹.

¹⁶ Документ Комитета ООН по космосу. Доклад Научно-технического подкомитета о работе его пятьдесят четвертой сессии, проведенной в Вене 30 января-10 февраля 2017 года. // Док. ООН А/АС.105/1138. П. 255.

¹⁷ Там же. П. 260.

¹⁸ Там же. П. 262.

¹⁹ Там же. П. 263.

Особое значение занимают рабочие документы Российской Федерации (далее РФ)²⁰, представленные в рамках работы Комитета ООН по космосу, в которых она выступает за дальнейшую разработку и большую сосредоточенность на конкретных аспектах безопасности космической деятельности, непосредственно связанной с долгосрочной устойчивостью КД, а также выражает обеспокоенность по достижению согласованности в подготовке свода руководящих принципов. Например, в связи с идеями некоторых делегаций по упрощению формулировок некоторых руководящих принципов (принцип 6 «Совершенствование практики регистрации») или исключению их из свода в связи с совпадением по содержанию с другими руководящими принципами (принцип 8 «Самоограничительные меры в космосе» якобы совпадает по смыслу с принципами 1 «Принятие, пересмотр и изменение, при необходимости, национальных систем правового регулирования космической деятельности» и 2 «Учет ряда элементов при разработке, пересмотре или изменении, при необходимости, национальных систем правового регулирования космической деятельности» или 14 «Проведение оценки сближения космических объектов на всех орбитальных этапах управляемого полета»). Также ряд проектов руководящих принципов, предложенных РФ, направлен на заполнение возникших лакун в недавно принятых других необязательных документах,

²⁰ См.: Документ Комитета ООН по космосу. Обзор возможностей для достижения Венского консенсуса по безопасности в космосе, который охватывал бы несколько областей регулирования. Рабочий документ, представленный Российской Федерацией. 16 марта 2016 г. // Док. ООН А/АС.105/L.304; Документ НТПК Комитета ООН по космосу. Дополнительные идеи относительно совокупности целей достижения Венского консенсуса по безопасности в космосе и необходимости в серьезном осмыслении модальностей рассмотрения сложных проблем, связанных с управлением движением в космосе, и оправданности больших ожиданий скорых решений в этой области Рабочий документ, представленный Российской Федерацией. 30 августа 2016 г. // Док. ООН А/АС.105/C.1/L.361.

например, принцип 21 «Безопасное проведение операций по уничтожению» предполагает законный порядок по уничтожению космических объектов в противовес положению об уничтожении иностранных космических объектов под несостоятельными предложениями, содержащимся в Кодексе поведения в космосе, разработанным ЕС и США.

Большинство противоречий по поводу содержания руководящих принципов возникает именно между ведущими космическими державами – РФ и США, что не может не огорчать. Однако, с другой стороны, в рамках работы НТПК также уже были представлены первые обзоры по реализации первого Свода руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности со стороны Франции и Великобритании²¹.

Таким образом, в настоящее время еще предстоит доработать большую часть Свода проектов руководящих принципов по обеспечению долгосрочной устойчивости космической деятельности, согласование которых, в первую очередь, будет зависеть именно от ведущих космических держав путем нахождения между ними политических компромиссов, не противоречащих как международному праву, так и сложившемуся миропорядку. А существующий Свод проектов руководящих принципов до своего финального согласования в то же время подлежит подробной аналитики и со стороны юристов-международников в отрасли международного космического права.

²¹ См.: Документ зала заседаний о реализации страной [Соединенное Королевство] первого Свода руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности. 27 января 2017 г. // Док. ООН А/АС.105/С.1/2017/CRP.21; Документ зала заседаний о мероприятиях и позиции Франции в отношении деятельности по обеспечению долгосрочной устойчивости космической деятельности в связи с реализацией первого Свода руководящих принципов. 3 февраля 2017 г. // Док. ООН А/АС.105/С.1/2017/CRP.26.

**THE CONCEPT
OF COMMON HERITAGE OF MANKIND
IN INTERNATIONAL SPACE LAW
(PRESENTED IN XV BLISCHENKO CONGRESS,
APRIL 22, 2017)**

Siavash Mirzaee

*PhD student, Department of International Law,
Peoples' Friendship University of Russia
(RUDN university)*

Since mankind succeeded to access outer space and opened the window of this infinite realm, tried to systematize spatial activities by codification and adoption numerous international treaties and declarations. One of the significant result of these efforts was the Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies that adopted by the United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space by consensus on 5 December 1979. This agreement declares moon and other celestial bodies to be the common heritage of mankind that consists these five elements: non-appropriation, international management of resources, sharing of financial and technological benefits, reservation for peaceful purposes and reservation for further generations. The Moon Agreement has never been ratified by any state that engages in self-launched manned space exploration or has plans to do so and thus has an insignificant effect on spatial activities. Applying the concept of common heritage of mankind to outer space, moon and other celestial bodies which has been presented by developing countries to preserve essential resources, always been associated with some problems. In this paper, on the one hand, there is the attempt to scrutinize these obstacles that prevent applying this concept by paying attention to its challenges. On the other

hand, author presents some solutions to strengthen this concept in outer space legal system and motivate space powers to join the Agreement.

1. Introduction

The second half of the twentieth century evidenced the realization of a longstanding dream, i.e. the entry into the outer space. On 4 October 1957, Soviet Union's Sputnik - I surpassed the earth's gravitational force and entered the outer space opening up a new era of scientific and technological civilization popularly called as 'space age'.¹ After this historical event, the need for a legal regime to govern the space gained importance. The striking feature of the regime to govern the space is the concept of common heritage of mankind, which had its origin in the law of the sea. The concept of common heritage of mankind displays a deep gap between developed and developing countries, when it is surveyed in the outer space framework. Developing countries that they hold a pivotal position in the creation of this concept, look at the common heritage of mankind concept as a protecting instrument for vital resources belonging to all human being. Developing countries in the process of codification of The Moon Agreement² and UNCLOS³ have attempted to use the common heritage of mankind concept in order to generate a legal framework for the exploitation of moon and seabed. This principle ensures developing countries participation in exploitation and management of space and seabed resources and prevent developed countries to monopoly on these areas. Therefore, if the concept of common heritage of mankind turn into

¹ *Bhat S.B.* The Concept of Common Heritage of Mankind in the Governance of the Moon - An Insight into Article 11 of the Moon Agreement. 2007. 1 Legal Opus. P. 92.

² The Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies // 1363 UNTS 21; 18 ILM 1434 (1979); 18 UST 2410.

³ The United Nations Convention on the Law of the Sea // 1833 UNTS 3; 1994 ATS 31 / 21 ILM 1261 (1982).

a binding principle, applying its elements will challenge all of current spatial activities and make conditions harder for space powers. The aim of this article is to look into the meaning of the concept, and its application to solve the outer space challenges.

2. Methods

The article used scientific methodological approach which facilitates to determine the whole canvas of the research, identify the main aspects and concepts of the study. The authors also widely investigated the concept of common heritage of mankind in the practice of States and international organizations and bodies. The research used scientific methods of cognition, i.e. analysis, dialectics and synthesis, the method of generalization and system-structural method. The article also practiced special methods of science such as: legal and technical, historical and forecasting methods.

The purpose of this study is integrated in a comprehensive international legal analysis of the concept of common heritage of mankind through the provisions of international space law.

3. Results and Discussion

3.1. International Space Law

The success of the space programs of the United States and the Soviet Union has demonstrated the feasibility of space use and has spurred the development of economically practical space activity. While space activity has increased, the world community has had increasing difficulty agreeing on specific rules of conduct to govern space use. Existing space law is based on broad theoretical principles contained in the first international agreement governing space use sponsored by the United Nations. These broad principles were sufficient to guide space use during the formative years of the space age, but as space activity has flourished, space law has lagged behind. Specifically, states attempting to formulate

rules to govern specific space activities have not agreed on the meaning of space law principles.⁴

One of the earliest declarations concerning the legal status of outer space was that all states are free to explore and use space.⁵ This broad declaration, however, has not proved workable for space activities functionally related to earth. For example, while all states may operate satellites, the world community has not accepted unrestricted satellite use for remote sensing of the earth surface or direct broadcasting of television programs. Another early declaration of space law was that the exploration and use of outer space is the province of mankind.⁶ This idea is repeated and expanded in the proposed Moon Agreement, which states that the moon and other space resources are the common heritage of mankind. From each of these declarations flows the proposition that benefits from space shall accrue to all mankind.

3.2. Definition of Common Heritage of Mankind

The doctrine of common heritage of mankind can be seen from the words of the great sixteenth/seventeenth century legal scholar Grotius who first defined the doctrine as “God himself says 'speaking through the voice of nature' inasmuch as it is not His will to have Nature supply every place with all the necessaries of life; He ordains that some nations excel in one art and others in another. So, by the decree of divine justice it was brought about that one people should supply the needs of another.”⁷

⁴ *Ervin S.* Law in a Vacuum: The Common Heritage Doctrine in Outer Space Law // Boston College International and Comparative Law Review. 1984. N 7 (2). P. 403.

⁵ General Assembly. Res. 1721, 16 U.N. GAOR Supp. (No. 17) // U.N. Doc. A/5100 (1961).

⁶ Outer Space Treaty, 18 UST 2410, 610 UNTS 205, 6 ILM 386 (1967).

⁷ *Nandakumar S.* Common Heritage of Mankind - Property Rights, in the Wake of Commercial Use of the Moon and Other Celestial Bodies, (2006) American Institute of Aeronautics and Astronautics, Reston, p. 309.

Under the common heritage of mankind principle, no one legally owns international areas designated as part of the "common heritage of mankind," though theoretically everyone manages the areas. National sovereignty does not exist, nor its attendant legal attributes and consequences. Under a common heritage of mankind regime, no state or group of states could legally own any part of an international area. The international community, through appropriate treaties or norms of international law, would administer the area.⁸

There are five elements of the common heritage of mankind concept:

First, the common heritage of mankind could not be appropriated; it was open to use by the international community but was not owned by the international community. Second, it required a system of management in which all users have a right to share. Third, it implied an active sharing of benefits, not only financial but also benefits derived from shared management and transfer of technology, thus radically transforming the conventional relationships between states and traditional concepts of development aid. Fourth, the concept of common heritage implied reservation for peaceful purposes, insofar as politically achievable, and, fifth, it implied reservation for further generations, and thus had environmental implications.⁹

3.3. Challenges of Common Heritage of Mankind in Outer Space

Applying the concept of common heritage of mankind to outer space, moon and other celestial bodies always been associated with some problems. Ambiguous of the precise meaning of

⁸ *Rana, Harminderpal S.* The Common Heritage of Mankind & (and) the Final Frontier a Reevaluation of Values Constituting the International Legal Regime for Outer Space Activities, (1994) 26(1) Rutgers Law Journal, p. 228.

⁹ *Goldie, L.* A Note on Some Diverse Meanings of the Common Heritage of Mankind (1983) 10(1) Syracuse Journal of International Law and Commerce, p. 87.

this concept, developed countries' opposition, imperfection and ineffectiveness of Moon Agreement and absence of an international entity to administer this infinite area are the most important challenges.

3.3.1. Ambiguous of the Concept

The concept of common heritage of mankind is not susceptible to a precise definition. It has been subjected to different interpretations by the developed and developing countries. While the developing states gave wider interpretation to the concept, the developed states interpreted it narrowly. Some of the developed states have even expressed the view that the concept is neither realistic nor practical.¹⁰ Many jurists have criticized any possible suggestion that the phrase expresses a legal concept.¹¹ One jurist has stated that:

“One caution lawyers, diplomats and statesmen should observe is to avoid trying to treat layman's language as if it were formulated in terms of technical legal concepts. . . . On the other hand, the phrase, common heritage of mankind, a layman's formula if ever there was one should be given the greatest respect. While it should not, indeed cannot be viewed as a prescription, it can be accepted as an important hortatory message, a kind of policy directive. . . .”¹²

It may be observed that the development and growth of the law is, in many cases, a slow process. Terms and phrases which carry only very vague or general connotations may, with the passage of time, ripen into legal concepts and principles. Undoubtedly, the concept of common heritage of mankind will need clarification with particular emphasis on its juridical ramifications.

¹⁰ *Bhat, Sandeep B.* Op. cit., p. 172.

¹¹ *Arnold, R.* The Common Heritage of Mankind as a Legal Concept. (1975) 9(1) *The International Lawyer*, p. 153.

¹² *Goldie, L.* A General International Law Doctrine for Seabed Régimes (1973) 7(4) *The International Lawyer*, p. 819.

Otherwise, how can we expect the international community to honor the requirements pertaining to mankind which have been incorporated in significant international agreements or to live up to the spirit of United Nations resolutions if there is no clear understanding of at least the basic legal implications?¹³

3.3.2. Developed Countries' Opposition

Development in the concept of common heritage of mankind always been associated with opposition of developed countries, especially major space powers. This opposition is rooted in political, economic and military reasons.

Regarding political reasons, Daniel Goedhuis, Chairman of the Space Law Committees of both the International Law Association and the World Peace through Law Organization, rejects the view that outer space is now recognized as the common heritage of mankind. He argues that an interpretation of this kind would oblige every state to share with every other state the advantages and benefits flowing from their space activities. In Goedhuis view this would mean states have “surrendered vital sovereign powers... and have agreed to a fundamental change in the political structure of international society.”¹⁴ In like manner, Arvid Pardo, one of the founders of the common heritage of mankind concept has claimed that it challenges the structural relationship between rich and poor countries and amounts to a revolution not merely in the law of the sea, but also in international relations.¹⁵

Economic reasons of developed countries' opposition have reflected on the issue of equitable benefit sharing as one of the most important elements of the concept of common heritage of mankind. Unfortunately, there exists some misinformation about

¹³ *Gorove, S.* Concept of Common Heritage of Mankind Political Moral or Legal Innovation (1972) 9(3) *The San Diego Law Review*, p. 402.

¹⁴ *Ervin, Scott.* Op. cit., p. 424.

¹⁵ *Pardo, Arvid.* Ocean, Space and Mankind (1984) 6(3) *Third World Quarterly*, p. 559.

the concept of equitable benefit sharing, even in some official circles. For example, the United States Army Space Reference Text on Space Policy and Law mentions that the Moon Agreement “was signed by five countries but not the United States or the Soviet Union. It states that the Moon is a common heritage for all mankind which implies that all nations would share equally in any benefits derived from Moon exploration. If the United States signed this Agreement, it would be hard to get private firms to invest in future Moon projects if they had to divide the profits.”¹⁶ Also developed countries have their own interpretation on the concept of benefit sharing. For example, Germany and France presented a paper in 1995 which had two central points: first, that nations act freely in determining their international co-operation; and second that they should choose the most efficient means of resource allocation. The Franco-German proposal made it clear that the developed nations continued to demand free choice as to what projects their funds would be directed, and to which nations.¹⁷

Peaceful uses and demilitarization of outer space is another reason for disagreement of developed countries concerning common heritage of mankind concept. Acceptance of this concept implies prohibition of all activities in this area with the aim of militarization. Spatial activities of developed countries in the past and now indicate that their exploitation and exploration in the outer space is related to military purposes and they prefer this aspect of activity more than other aspects. Firing a ballistic missile by China on one of its meteorological satellite in 2007 and destroying a reconnaissance satellite by United States in 2008 testify to this fact that their initial goal is militarization of outer space.

¹⁶ *Jakhu, Ram*. Legal Issues Relating to the Global Public Interest in Outer Space (2006) 32(1) *Journal of Space Law*, p. 104.

¹⁷ *Dietrich, George B*. Extending the Principle of the Common Heritage of Mankind to Outer Space (2002) *Institute of Air and Space Law, McGill University*, p. 64.

3.3.3. The Ineffectiveness of Moon Agreement

Moon Agreement is the last international Agreement in the field of Space Law. The importance of the Agreement on the grounds that there are many consideration to the framework of the concept of common heritage of mankind compared to other documents. The Moon Agreement is contentious because it amends the legal status of the Moon, from the 'province of all mankind' under the Outer Space Treaty, to the 'common heritage of mankind'.¹⁸ Although it was adopted by the United Nations General Assembly, but it has not welcomed by the international communities. The most important reasons for ineffectiveness of Moon Agreement are failure to comply with realities and containing the concept of common heritage of mankind.

Earlier space treaties were based on contemporary problems and drew on factual testimony from experts. In the Moon Agreement drafters attempted to develop binding rules decades ahead of the necessary technology. If history is a guide, then the international community must wait for natural resource exploitation to become a contemporary problem on which experts can offer informed expertise before regulation can proceed.¹⁹ In the time of drafting of Moon Agreement, the necessity of complying the provisions with realities were supported by the Soviet Union. The Soviet Union took the position that since exploitation of the moon would not be economically feasible for some time, provisions for such exploitation were premature. The United States favored the inclusion of such provisions because it believed that future conflicts could be avoided by present action.²⁰ Therefore, it seems that some of provisions of the Agreement neither in the time of adop-

¹⁸ *Hearsey, Christopher M.* A Review of Challenges to Corporate Expansion into Outer Space (2008) 18 American Institute of Aeronautics and Astronautics. San Diego, CA, p. 7.

¹⁹ *Shackelford, Scott J.* The Tragedy of the Common Heritage of Mankind (2009) 28(1) Stanford Environmental Law Journal, p. 166.

²⁰ *Ervin, Scott.* Op. cit., p. 419.

tion nor in the present time have not much compliance with realities. Some countries, including Russia, think these provisions are inadequate because they do not address all possible situations. Accordingly, they have suggested that a new, comprehensive Agreement should be negotiated.²¹

The most important reason for ineffectiveness of Moon Agreement is related to including the concept of common heritage of mankind (Article 11, Paragraph 1) against countries with advanced space technology. In order to fulfill this principle, the Agreement states that an international regime should be founded with the aim of the development of the natural resources of the moon, the rational management of those resources, the expansion of opportunities in the use of those resources and an equitable sharing by all States Parties in the benefits derived from those resources, whereby the interests and needs of the developing countries (Article 11, Paragraph 7). It has been one of the main reasons for disapproval of space powers and it has led to the failure of the Agreement. The developed nations fear that adoption of the common heritage principle in space exploration would tantamount to transfer of wealth, political power, and technology from the space-faring nations to the Third World countries.²² This approach made dissatisfied those private firms that they have undertaken spatial researches. For example, the L5 Society, as a private firm succeed to convince the Senate Foreign Relations Committee of the United States to oppose signing of the Moon Agreement.²³ In addition to the aforementioned subject, there are more reasons for developed countries disapproval regarding Moon Agreement as following: First, Principles enshrined in the Moon Agreement are a departure

²¹ *Gabrynowicz, Joanne Irene & Serrao, Jacqueline Etil.* An Introduction to Space Law for Decision Makers (2004) 30(2) Journal of Space Law, p. 232.

²² *Cherian, Jijo George & Abraham, Job.* Concept of Private Property in Space - An Analysis (2007) 2(4) Journal of International Commercial Law and Technology, p. 213.

²³ *Brandt-Erichsen, David.* Brief History of the L5 Society. Retrieved from <http://www.nss.org/settlement/L5news/L5history.htm> (last visited 30.11.2016).

from traditional property rights. Second, the Agreement would establish guiding principles for the international regime inimical to the interests of private enterprise. Third, the Agreement gives to other countries political control over commercial exploitation of the moon.²⁴

3.3.4. Lack of an International Entity to Administer Outer Space

Given that common heritage of mankind resources belongs to the international community as a whole, the second common heritage of mankind element is an international management regime incorporating “representatives from all nations”. Because developed states often have greater access to common heritage of mankind resources, international management is intended to provide developing states with a measure of control over exploitation.²⁵ At the present time, there is no international entity to administer the legal status of outer space strongly or dispute settlements among States. Disagreement of developed countries' and inefficiency of current entities are the main reasons for this shortage in outer space.

3.4. Solutions to Realizing of the Common Heritage of Mankind in Outer Space

As we have discussed before, the concept of common heritage of mankind doesn't have a strong position in the international legal system and application of this concept has associated with some challenges. It seems that by considering some items such as founding the Authority of Outer Space, amendment in Moon Agreement and explanation of the common heritage of mankind's

²⁴ *Ervin, Scott*. Op. cit., p. 421.

²⁵ *Jacobs, Benjamin*. The Future of Energy Lunar Resource Management and the Common Heritage of Mankind, (2011-2012) 24 *Georgetown International Environmental Law Review*, p. 231.

elements, we can strengthen this concept in outer space legal system.

3.4.1. Amendment in Moon Agreement

Moon Agreement has addressed issues related to the concept of common heritage of mankind more than other documents but it has not welcomed by space powers. This Agreement required some amendment (According to the provisions of 17 and 18 of the Agreement) in order to encourage countries to join it. These amendments would be effective if consider some items such as: regulate the system of property, changing in the concept of equitable sharing of benefits and consideration of the benefits of private enterprises.

Regulate the system of property has been considered by developed countries. In January 2004, the US President George W. Bush announced his vision for the future of space exploration and the development of space resources and infrastructure and created the Commission on Implementation of United States Exploration Policy which recommends that Congress increase the potential for commercial opportunities related to the national space exploration vision by: 1. providing incentives for entrepreneurial investment in space; 2. creating significant monetary prizes for the accomplishment of space missions and/or technology developments; and 3. assuring appropriate property rights for those who seek to develop space resources and infrastructure. The report also recommends protecting and securing the property rights of private industry in space and recognizes that the issue of private property rights in space is a complex one involving national and international issues. A general view in this regard is that the implementation of this vision requires an overhaul of the current treaties and laws that govern property rights in space in order to develop better and more workable models that will stimulate commercial enterprise on the moon, asteroids, and Mars.²⁶ It seems that ratifying an additional

²⁶ *Cherian, Jijo George & Abraham, Job. Op. cit., p. 214.*

agreement similar to 1994 Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the UNCLOS (that moderated the extreme approaches of UNCLOS against the concept of common heritage of mankind) regarding Moon Agreement can integrate classical concepts of common property with limited property legal regimes.

Wording of equitable sharing of benefits in the Moon Agreement implies a mandatory sharing of benefits and transferring of technology to developed countries. Technology transfer to developing countries should not be obligatory. Modern technologies represent valuable assets that must be equally protected by existing laws governing intellectual property rights. The entities, having worked, risked, and spent money on research and development, should be allowed to maintain their technologies and retain any profits from them. Developing countries should obtain technology at market price, but the price should be fair and reasonable. Other ways can be formulated to promote the transfer of technology to developing countries, such as establishment of joint ventures with developing countries.²⁷

Although some researchers argue that the financial exploitation and commercialization of space by private entities are not in conformity with benefit of mankind, but international procedure accepted their presence at the time of concluding the Outer Space Treaty. Despite the importance of commercialization and privatization of spatial activities and increasing private enterprises participation in the field of satellite communications, remote sensing and launching of objects, international space treaties are mainly state-centric. Private enterprises have little place in these treaties and their benefits are not considered adequately. The Moon Agreement in articles 11 and 14 takes into account the private enterprises briefly and put some restrictions on their property rights and licensing procedure without paying attention to their rights. Given the

²⁷ Zhao, Yun. An International Space Authority: A Governance Model for a Space Commercialization Regime, (2004) 30(2) Journal of Space Law, p. 289.

efforts and success of private enterprises in space fields, it is vital to consider their benefits in the amendments of Moon Agreement.

3.4.2. Founding the Authority of Outer Space

Founding an international authority to administer outer space affairs is an inevitable necessity. Accordingly, it deserves consideration that establishing this authority should be based on those criteria that cover needs of developing and developed countries equally. The most important necessities that justify the creation of an international authority are demilitarization of outer space and monitoring economic activities.

At the United Nations, the initial inspiration behind the proposal to create a World Space Organization in 1985 was a campaign against the militarization of outer space. This inspiration remains valid today and forms the basis of any concept of international cooperation in managing outer space as a global resource. The essential concepts for a meaningful management regime for outer space namely, disarmament and development overlaid by the common heritage of mankind philosophy and the concept of "comprehensive security" are already in place and the concrete proposal for the creation of a World Space Organization has already been tabled at the United Nations General Assembly.²⁸

Realizing the commercial potential of outer space is an issue in need of urgent resolution. It is important to devise a regime for the exploitation of outer space by reaching a balance between protecting the profits of relevant exploiting entities and serving the interests of humankind. Existence of a stable governance regime can, as in the case of the deep seabed, enhance the confidence of space investors and promote further development of commercial space activities.²⁹ A practical solution is having an authority in the lines of the International Seabed Authority, which would create

²⁸ *Payoyo, Peter Bautista.* Ocean Governance: Sustainable Development of the Seas (1994) The United Nations University Press, p. 103.

²⁹ *Zhao, Yun.* Op. cit., p. 287.

economic incentive for nations and firms to simultaneously invest in outer space. The primary purpose of the organization, would be to regulate the use and exploration of outer space and therefore, all the space-faring nations should be part of the treaty. Alternatively stated, one may state that in order for a State or its citizens to carry on commercial activities in space, the State should be a member of the treaty. The proposed, International Space Resource Management Organization maybe formed under the aegis of the General Assembly and later when feasible may be made as a specialized organ of the United Nations. In order for the International Space Resource Management Organization to truly fulfil its goals, it must be able to effectively monitor the activities by commercial entities in space. This Organization should be empowered to visit the outer space sites of commercial enterprises to ensure that the rules and procedures with regard to Outer Space Activities are strictly complied with.³⁰

3.4.3. Explanation of the Common Heritage of Mankind's Elements

The common heritage of mankind's elements have always been associated with ambiguities. There are two processes to resolve these ambiguities: Explanation in domestic law and international law.

Without a doubt, the entry of a concept of international law into domestic legal system and practice it can contribute to the confirmation of this concept. The United States National Aeronautics and Space Act of 1958³¹ (NASA) provides an example of this process. A provision of that act states: "The Congress declares that it is the policy of the United States that activities in outer space should be devoted to peaceful purposes for the benefit of all mankind." Another section of that act declares that one objective of the United States space program is "cooperation by the United States

³⁰ *Cherian, Jijo George & Abraham, Job. Op. cit., p. 217.*

³¹ 42 U.S.C. § 2451.

with other nations ... in work pursuant to this act and the peaceful application thereof.” These provisions reflect a convergence of national legislation with international space law principles.³²

The common heritage of mankind’s elements and related categories that hold close relationship with this concept, can be defined by those documents that issued by those international institutes that are engaged in space law affairs. Due to the lacking capacity of the United Nations General Assembly to enact its own distinct legislation, such resolutions lack legally binding force. However, they are still important for a certain *opinio juris* of a significant number of States, even more so if these resolutions are adopted by consensus. Therefore, space activities like the use of nuclear power sources, the use of telecommunications satellites, or of remote sensing satellites, as well as other possible commercial uses, are not confronted with a complete legal vacuum. Rather, the constant conduct and respect for such resolutions may build up to eventually become customary international law. In this regard, a short word must be said about some earlier observations of the space law age. Here, the famous legal scholar Bin Cheng had observed that after the adoption of a United Nations General Assembly resolution for activities in outer space, this resolution would *instantly* become customary international law. There is a correct part of this observation, namely, that for such resolutions, even more so if adopted by consensus to be significant for a respective *opinio juris* of States, one still needs the time element, that is a certain period of time over which such resolutions are observed by States in order to speak of the development of a respective custom.³³

³² *Ervin, Scott*. Op. cit., p. 425.

³³ *Hobe, Stephan*. Current and Future Development of International Space Law, at: Discriminating and Developing International and National Space Law: the Latin America and Caribbean Perspective, Proceedings, Office for Outer Space Affairs (2005) UN Publication, p. 5.

Conclusion

The Moon Agreement is a recent attempt to expand the scope of outer space law by declaring that the natural resources of outer space are the common heritage of mankind. This principle, however, has not been unanimously accepted by space powers. Developed countries have been reluctant to accept what they see as an attempt by developing states to force a division of benefits extracting from space exploitation. Ambiguity of the meaning of common heritage has caused space powers to defer ratification of the Moon Treaty, thereby effectively preventing the treaty from entering into force. In addition, among five elements of common heritage of mankind, only non-appropriation element has been accepted by the world community and the rest of the elements have been neglected through political, economic and military reasons. Lack of an authority to realize cooperative management of area is another challenge of the concept. The author suggests three solutions that they ensure the space law would remain a viable branch of international law. These solutions are as follows: amendment in moon agreement, founding the authority of outer space, explanation of the common heritage of mankind's elements. There is support for these suggestions in the literature on space law and in the language of the Outer Space Treaty and the Moon Agreement. However, this is far from reality if we expect the realization of these solutions in near future and common heritage of mankind may be a concept whose time is yet to come.³⁴

³⁴ *Fisher, Douglas*. Research Handbook on Fundamental Concepts of Environmental Law (2016) Edward Elgar Publishing, p. 328.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ В АФГАНИСТАНЕ

Самим Арсалах

*аспирант кафедры международного права
Российского университета дружбы народов
samimarsallah@gmail.com*

Воздушный транспорт, способный быстро и с комфортом доставить пассажира в любую точку земного шара, появился в XX в. Теперь это самый скоростной вид транспорта для перевозок пассажиров и груза на ближние и дальние расстояния. С помощью воздушного транспорта значительно расширились мировые транспортные связи между всеми членами мирового сообщества.

Преимущественно гористая местность Афганистана предполагает использование в качестве основного средства передвижения и перевозок авиационный транспорт. В отношении воздушного транспорта Афганистана, к сожалению, приходится констатировать, что из-за десятилетий войны воздушный транспорт Афганистана развивается медленно.

Парк самолетов гражданской авиации Афганистана получил значительный ущерб: технический и эксплуатационный уровень свыше 70% пассажирских самолетов не соответствует современным стандартам.

Внимание к проблемам регулирования международных воздушных сообщений в Афганистане со стороны как отдельных государств, так и мирового сообщества в целом всегда было пристальным и неотступным. Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро развивающихся отраслей

мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе.

Международный воздушный транспорт всегда являлся предметом пристального внимания государств и международных организаций. Современное государство не может нормально функционировать, развивать свои экономические и политические связи без надежно действующей системы международных воздушных сообщений с другими странами.

Основной акцент сейчас делается на обеспечении безопасности полетов при международных воздушных сообщениях.

Безопасность на воздушном транспорте включает как минимум две составляющие - безопасность полетов и авиационную безопасность. Многие нормы международного воздушного права сегодня направлены на обеспечение всесторонней безопасности воздушных сообщений. Именно поэтому обеспечение безопасности выполняемых международных полетов входит в число важнейших функций международного воздушного права. Террористические угрозы выдвинули эту проблему в ранг первоочередной, решать ее нужно сообща и усилиями всего мирового сообщества. Между тем, говорить о развитом уровне правового регулирования безопасности международных воздушных сообщений в Афганистане пока затруднительно.

Обеспечение безопасности полетов воздушных судов является сложной комплексной проблемой, которую решают системно на всех этапах функционирования воздушного транспорта. Требования, предъявляемые к безопасности полетов, реализуются при создании воздушных судов, в процессе их эксплуатации, всех видах обеспечения полетов с учетом разнообразных факторов и связей, которые проявляются в процессе выполнения полетов.

Как отмечается в научной литературе, международные воздушные сообщения являются юридической формой оформления, как правило двусторонних межгосударственных

отношений в международном договоре. Точное определение понятия «международное воздушное сообщение» важно для правильного толкования и применения договоров по воздушному праву, а также взаимодействующих с ними национальных законов и правил. Согласно п. b ст. 96 Чикагской конвенции 1944 г. «международное воздушное сообщение» означает «воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства».

Несмотря на то, что на сегодняшний день существует наличие большого числа международных конвенций и иных договоров в международном воздушном праве существуют проблемы, обусловленные отсутствием единого общего регулятора воздушных сообщений.

Следует указать проблему преобладания суверенных прав государства, над воздушным пространством. Следуя принципу государственного суверенитета над воздушным пространством, признается, что каждое государство может само устанавливать правила допуска иностранных воздушных судов на свою территорию, и все лица, находящиеся на его борту, находятся под его юрисдикцией. Государства как правило без особых трудностей выдают разрешение иностранным частным (т.е. неправительственным и некоммерческим) самолетам прибывать или пролетать транзитом через их территории. Таким воздушным судам, зарегистрированным в государствах, являющихся участниками Чикагской Конвенции 1944 г., разрешается пролет над территориями всех других договаривающихся государств без получения предварительного разрешения, если они не задействованы в перевозке пассажиров, почты или грузов за вознаграждение. С другой стороны, запрет или закрытие воздушных сообщений над определенной территорией нарушает суверенные права других государств, их граждан, подрывает экономические и финансовые связи. В качестве примера можно привести закры-

тие для воздушных судов РФ воздушного пространства Украины. Данное решение исключительно политизировано и не обосновано никакими экономическими или дипломатическими мотивами.

Другой не менее важной проблемой является постоянно увеличивающийся объем воздушных перевозок и как следствие рост числа авиационных происшествий.

Авиационное происшествие – событие, связанное с использованием воздушного судна, которое, в случае пилотируемого воздушного судна, имеет место с момента, когда какое-либо лицо поднимается на борт воздушного судна с намерением совершить полет, до момента, когда все находившиеся на борту лица покинули воздушное судно, или, в случае беспилотного воздушного судна, происходит с момента, когда воздушное судно готово тронуться с места с целью совершить полет, до момента его остановки в конце полета и выключения основной силовой установки¹.

Другая проблема связана с необходимостью проведения качественного и объективного расследования авиационных происшествий. Международно-правовой анализ ситуации вокруг уничтожения малазийского самолета Boeing 777 над Украиной 17 июля 2014 года до сих пор не выявил виновную в происшествии сторону. Таким же образом обстоит дело с событием, касающимся авиакомпании Афганистана Kam air. Ее самолёт Боинг 737 в феврале 2005 года, столкнулся с горной местностью, погибли все 96 пассажиров и 8 членов экипажа на борту. 17 мая 2010 года самолет Ан-24 авиакомпании Pamir airways врезался в гору в районе перевала Саланг (перевал Саланг – стратегический перевал в Афганистане, в горах Гиндукуш, связывающий северную и центральную часть страны, с

¹ Глава 1 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.

высотой 3 878 метров), погибли 39 пассажиров и 5 членов экипажа, и так же до сих пор не выявили виновную в происшествии сторону.

Государства и мировое сообщество с целью преодоления указанных проблем должны прилагать большие усилия по унификации норм международного воздушного права. В процессе осуществления полетов основное внимание должно быть приковано не к интересам суверенного государства, правомочного в любое время закрыть воздушное пространство по политическим или идеологическим соображениям, а к интересам граждан, осуществляющим полеты, экономическим и финансовым интересам. При расследовании происшествий с воздушными судами должны быть особенно тщательно соблюдены правила расследования этих происшествий, а государство, на территории которого происшествие произошло, не должно создавать никаких помех для расследования экспертами причин аварии или катастрофы. Государства и международные организации в сфере осуществления воздушных сообщений должны придавать исключительно важное значение защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в том числе, от террористических угроз. Система авиационной безопасности должна быть поставлена на более высокий уровень в любой стране, независимо от уровня экономического развития и наличия или отсутствия обновленного воздушного парка.

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ТРАНЗИТНОЙ ЗОНЫ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА

Григорий Геннадиевич Волков

*студент Всероссийского государственного
университета юстиции (РПА Минюста России)
volccovgrisha@yandex.ru*

По общему правилу законы государства действуют на всей его территории. Однако есть пространства, имеющие определенные особенности в правовом положении и правовом регулировании. Примером таких пространств являются транзитные зоны международных аэропортов.

Основная проблема состоит в определении норм, которыми будет регулироваться эта территория. А именно – за каким государством остается полномочие правоприменения. Отсутствие в законодательстве детальной проработки данного вопроса рождает неясность и вытекающие отсюда отрицательные последствия. На практике такие прецеденты возникали, показывая, насколько слабо урегулирована эта область. Одно из таких дел стало предметом рассмотрения Европейского Суда по Правам Человека (далее ЕСПЧ). В деле *Amuur v. France*¹ была сформулирована позиция суда. Заявители – сомалийские граждане, которые прибыли в аэропорт *Paris-Orly*. Они бежали от режима президента Сиада Барре, ища защиту и помощь во Франции. Однако государство не признавало их на своей территории, аргументируя это тем, что они находились в зоне ожидания аэропорта. Заявители просили OFPRA

¹ *Amuur v. France*. 25-06-1996. European Court of Human Rights. № 19776/92.

предоставить им статус беженцев, на что получили отказ. Рассмотрев всю ситуацию и выслушав доводы сторон ЕСПЧ в п. 52 пришел к выводу, что, несмотря на название, «международная зона» данная территория не обладает экстерриториальным статусом. На всё это пространство распространяется суверенитет государства, и на этой территории оно обладает всей полнотой правового регулирования. Сотрудники правоохранительных органов обладают всеми полномочиями в рамках своей компетенции. Однако положение беженцев, пребывающих в транзитной зоне аэропорта, было опасным в первую очередь для них самих. У этих людей не было возможности реализовать свои политические и социальные права. Они не могли в полной мере воспользоваться своими гарантиями.

Если коснуться предыстории вопроса, то особой популярностью транзитные зоны международных аэропортов стали пользоваться в 80-х годах, когда было обострение иммиграционных процессов. И до сих пор эта проблема остается актуальной. Многие бразильские семьи на постоянной основе проживают в транзитных зонах международных аэропортов. На мой взгляд, подобное положение дел тесно связано с тем, что международная зона плохо урегулирована законом, статус людей, находящихся на территории аэропорта фактически не определен.

Еще одна сложность возникает при определении размеров транзитной зоны. Аэропорты совершенно по-разному обозначают ее границы, фиксируя в регламенте ту величину участка, который считают наиболее приемлемым. Поэтому их размеры сильно варьируются. Как правило, в транзитных зонах международных аэропортов располагается множество удобств. Транзитная зона аэропорта Шереметьево включает несколько терминалов, отель, различные кафе и рестораны. Аэропорт Шарль-де-Голль (его транзитная зона) включает, например, больницу, отель и даже суд. Условия аэропортов позволяют пассажирам находиться там продолжительное время, преследуя разные цели своего пребывания. Это служит

веским основанием для того, чтобы понять всю необходимость совершенствования правовой базы в таких зонах во избежание неблагоприятных последствий.

Актуальной темой является выдача лиц, пребывающих в международной транзитной зоне аэропорта. Сложность состоит в том, что многие государства ссылаются на факт пересечения границы. Но из сказанного выше можно сделать вывод, что в транзитных зонах международных аэропортов действуют законы государства, на территории которого находится аэропорт. У государства есть право выдачи, и оно может им воспользоваться. Также стоит отметить, что современная практика международных отношений показывает стремление государств сотрудничать в таких делах. Основанием для передачи лица является международный договор.

Еще одной остроактуальной темой, вытекающей по своей сути из предыдущей, остается вопрос задержания лиц в транзитной зоне международного аэропорта. В центре всего – вопрос законности такого задержания. Часто такие инциденты связаны со сменой рейсов или с пересадкой. Дело между *Kuchenmeister v. Home Office and Another*², где истец – немецкий гражданин, живущий в Дублине. Он совершал перелет на самолете из Амстердама в Дублин с остановкой в Лондоне в транзитной зоне. Голландский самолет совершил посадку в Лондоне в северной части. В транзитной зоне международного аэропорта гражданин был задержан иммиграционными властями в здании в северной части на почти два с половиной часа. Из-за чего не успел на свой рейс. Встает вопрос о законности задержания и о компенсации затрат из-за такого задержания. Суд определил, что если действия иммиграционных властей по отношению к этому гражданину были в рамках их полномочий и компетенции, то такое задержание законно и

² *Kuchenmeister v. Home Office and Another*, 29 January 1958, United Kingdom: High Court (England and Wales), [1958] 1 QB 496, [1958] 1 All ER 485, [1958] 2 WLR 453.

его применение разрешается. Однако у лица имеется право на возмещение понесенных убытков, связанных с таким задержанием. Эта позиция Высокого Суда очень ясно дает понять то, что спектр прав государства в транзитной зоне международного аэропорта достаточно большой. У правоохранительных органов и различных служб полномочия позволяют проводить действия по задержанию лиц, по проверке документов. Все это, разумеется, оправдано обеспечением безопасности на данной территории. Но если рассматривать данный момент в контексте настоящего исследования, то это нам позволяет сделать вывод о том, что государственное регулирование в транзитной зоне международного аэропорта де-факто осуществляется. Государство регулирует правопорядок через различные органы и службы. Основываясь на этом можно сказать, что данные территории государство признает за собой.

Данная проблема вынуждает мир скорейшим образом реагировать на нее, а также искать подходящие пути решения. Государства осознают, что нерешенность вопроса, связанного с регулированием транзитной зоны международного аэропорта, в итоге несет много отрицательных последствий, в числе которых проблема с беженцами, а также множество других. В последнее время имеется тенденция, в которой прослеживается желание государств выработать устойчивые механизмы решения данной проблемы. На сегодняшний день, многие государства Европейского Союза, основываясь на опыте других государств, ввели транзитную визу. Данный документ необходим пассажирам, которые совершают пересадку, и в связи с этим вынуждены ждать несколько часов до своего следующего полета. Однако транзитная виза не позволяет выйти за пределы транзитной зоны международного аэропорта. Тем самым, она регламентирует статус человека, находящегося в транзитной зоне, размеры которой документально подтверждены. Все это сделано во избежание трудностей и проблем при пересадке с рейса на рейс. Также в случае

задержки рейса нахождение в транзитной зоне международного аэропорта будет с правовой позиции определено, что поможет избежать недоразумений. Практика последних лет показала всю необходимость правовой регламентации данного вопроса. И огромное значение получило принятие Визового кодекса Европейским Союзом. Данный документ регулирует визовые процедуры и становится качественной нормативной базой для государств. В большинстве своём – это страны шенгенского пространства. Но во многих других государствах (Болгария, Румыния, Кипр) были приняты свои национальные визовые кодексы, что говорит о всеобъемлющей актуальности данной темы. Государства сами осознают необходимость правового регулирования. В Визовом кодексе Европейского Союза детально определён список государств, в которых пребывание в транзитной зоне аэропорта сопряжено с обязанностью лица иметь транзитную визу, про которую было сказано ранее. Эта виза необходима исключительно для пребывания в международной транзитной зоне шенгенских аэропортов. Она должна быть у представителей других стран, которые не входят в эту зону. Фактически Визовый кодекс обезопасил лиц, которые находятся в пределах шенгенской зоны, регламентировав их правовое положение соответствующим документом – транзитной визой. Данная тенденция благоприятно сказывается на безопасности граждан при перелетах, и служит нормативным ориентиром для национального законодательства стран.

Как уже было написано выше, транзитная зона международного аэропорта предоставляет достаточно широкий спектр удобств для пассажиров. Но нас интересует именно правовой аспект. Основываясь на этом, хочется выделить такую важную характеристику международного аэропорта, как наличие зоны свободной торговли. Она организуется на территории крупных международных аэропортов на основании договора. Безусловно, зона свободной торговли – лишь одна

из разновидностей особой экономической зоны, но применительно к аэропорту она обладает важными признаками, которые далее необходимо проанализировать. В этих зонах хранение и распространение товаров осуществляется без пошлинных обременений: частично или полностью. Тем самым, коммерческая деятельность, которая осуществляется там, проходит на крайне выгодных условиях. Государство намеренно вводит такого рода льготы на данной территории, чтобы иностранные граждане чувствовали себя комфортно. Находясь в таких магазинах, они имели возможность приобрести товары высокого качества без серьезной наценки из-за пошлины на товары. Государство способствует этому. С другой стороны, для владельца условия ведения коммерческой деятельности не менее благоприятные. Он избавлен от сложных процедур регистрации и расчетов, а также частично или даже полностью от пошлин. Кроме того, присутствует высокий спрос на его продукцию со стороны клиентов, а от конкуренции, которая свойственна рыночным системам, он практически избавлен. Можно сказать, что у владельца имеется большое количество географических преимуществ в торговой деятельности.

Отдельно отмечу такое важное полномочие государства, как заключение различных договоров о коммерческой деятельности в таких зонах. Они заключаются как между государствами, так и между государством и частными лицами. То есть фактически государство сотрудничает в этой зоне. Всем этим оно создает правовую базу для регулирования, что, безусловно, правильно и необходимо в транзитной зоне международного аэропорта. И однозначно, что правовое регулирование там должно иметь свои особенности. Их законодатель должен четко отражать в законе. Однако из всего этого можно сделать вывод о том, что государство заботится о благополучии данной территории в экономико-правовом смысле. Нам же это доказывает то, что государственное регулирование таких территорий присутствует в большом объеме. И де-факто

эта территория через такие соглашения и механизмы регулируется государством достаточно сильно.

Подводя итоги проделанной исследовательской работы, можно сделать следующие выводы.

Большинство государств по-своему подходят к вопросу регулирования транзитной зоны международного аэропорта, обозначая лишь в отдельных нормах статус этой сложной территории. Например, на практике часто возникают трудности при определении размеров транзитной зоны, а также особо остро стоит вопрос правоприменения. Наряду с этим в законодательстве многих государств правовое регулирование данной территории и вовсе отсутствует. Такое положение дел не позволяет четко обозначить режим транзитной зоны международного аэропорта. Отсутствует общая практика решения этой проблемы, которую нужно выработать и закреплять в международно-правовых нормах. Статус территории в большинстве стран фактически из-за неопределенности полулегален. Также ситуацию осложняет то, что мнение стран о правовом положении территории расходятся. А в этом вопросе необходимо выработать какую-то единую позицию.

В рамках этой работы рассмотрена тема, связанная с пребыванием беженцев в транзитной зоне международного аэропорта. Многие из них изначально эту зону использовали для спасения от преследования по политическим, религиозным и иным мотивам. Впоследствии транзитная зона международного аэропорта стала пристанищем для огромного количества беженцев. На наш взгляд, это пребывание носит негативный характер в связи с тем, что у них отсутствует полный набор гарантий, которые необходимы человеку в XXI веке. Также следует заметить, что это место не подходит для постоянного проживания. Государству неопределенный статус пребывающего лица в транзитной зоне международного аэропорта представляется серьезной угрозой. Поэтому очевидно то, что необходимо урегулировать международным правом положение лиц, находящихся на территории транзитной зоны

аэропорта. Главным образом это следует реализовать для обеспечения безопасности. И в первую очередь для безопасности лиц, которые используют аэропорт по прямому назначению.

Определенным достижением, к которому пришли некоторые государства – стало введение транзитной визы. Это можно отметить как положительный момент. Благодаря введению транзитной визы положение лица стало легальным и определенным. Что наиболее приемлемо как для государства, которое имеет необходимую информацию о пребывающем человеке, так и для лица, которое находится в международной зоне аэропорта. Однако введение транзитных виз не является общей практикой, а скорее редким исключением. На наш взгляд, государства должны прийти к тому, что регулирование транзитной зоны – обязательно для всех.

Важным результатом проведенного исследования является установление того, что государственное участие в транзитной зоне международного аэропорта присутствует в достаточно большом объеме. Государство оказывает существенное влияние на эту территорию посредством различных правовых механизмов. В первую очередь это реализуется через органы и службы, которые призваны регулировать правопорядок и внимательно следить за пассажирами там. По сути, сам факт их присутствия является достаточным основанием для того, чтобы говорить о государственном управлении территорией международного аэропорта, пусть и в такой ограниченной форме. Другим доказательством правового присутствия государства в этой зоне является наличие торгово-партнерских соглашений. Государство желает обеспечить экономическое благополучие данной территории. Создать такие условия, в которых вести торговлю будет максимально комфортно. Прослеживается определенная заинтересованность в том, чтобы коммерческая деятельность в зоне международного аэропорта, соответствовала высоким требованиям и международным стандартам.

Все это говорит о том, что экстерриториальностью транзитная зона международного аэропорта не обладает. Она находится под юрисдикцией государства, на территории которого располагается. У государства есть легальное основание пользоваться всеми суверенными правами на этой территории. Однако отсутствие общей практики и единой политики в области регулирования таких зон создает существенные трудности, которые нужно преодолевать при помощи сильной международно-правовой базы.

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СУВЕРЕННОГО ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Кристина Эдуардовна Гагуа

*студент юридического института
Российского университета дружбы народов
christinagagua@yandex.ru*

В римском праве воздух относят к категории *res communis*, то есть к общему достоянию и рассматривается, в первую очередь, как естественная среда, которая необходима для жизни и доступна всем. Но как только пришло понимание того, что воздушное пространство можно использовать в мирных целях, в целях получения коммерческой выгоды, а также для осуществления военных задач, государства стали рассматривать воздушное пространство как часть своей территории и заявили о суверенитете над ним.

В настоящее время правовой режим воздушного пространства основывается на международном и национальном праве¹. В международном праве режим воздушного пространства рассматривается в тесной взаимосвязи с правовым режимом находящейся под ним территории. То есть, если территория суверенная, значит и воздушное пространство над ней суверенное. Это основывается на принципе суверенитета над воздушным пространством². Отсюда вывод: правовой статус

¹ Травников А.И. Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки выпуск. № 2. 2011. С. 1.

² Ст. 1 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. // URL: http://base.garant.ru/2540490/1/#block_100 (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

воздушного пространства над суверенной территорией определяется фактом вхождения воздушного пространства в состав государственной территории.

Первым международным договором, содержащим положения относительно режима воздушного пространства над суверенной территорией, стало Соглашение между Францией и Германией 1913 года. Предпосылкой к заключению договора стал ряд инцидентов между указанными государствами, а именно, неоднократное пересечение французской государственной границы немецкими военными самолетами. Франция направила Германии ноту, в которой был высказан решительный протест против несанкционированных пересечений ее воздушной границы германскими военными самолетами. Франция и Германия заключили 23 июня 1913 г. двустороннее соглашение, в котором они взаимно признали право распоряжаться воздушным пространством, расположенным над их территориями, по своему усмотрению. Они договорились о том, что военные воздушные суда как французские, так и немецкие будут осуществлять полеты над чужой территорией не иначе, как с разрешения на это другой стороны. Что касается полетов невоенных воздушных судов над французской и немецкой территориями, то Франция и Германия их разрешали лишь при условии получения экипажем свидетельства о праве на полет от компетентных французских или немецких властей³.

Еще одним из первых основополагающих договоров в рассматриваемой области является Конвенция о регулировании воздушной навигации, которая была принята в 1919 году на Парижской мирной конференции. Страны-участницы данной Конвенции признали принцип полного и исключительного суверенитета государств над воздушным пространством,

³ *Петрова Т.В.* История международного воздушного права. Становление (Период до 1939 года) // Научный вестник МГТУ ГА. 2011. № 170. С. 1.

расположенным над их сухопутной и морской территорией (ст. 1 Конвенции)⁴.

Разработка договора, призванного заменить устаревшую Парижскую конвенцию 1919 г., совпала с периодом Второй мировой войны 1939-1945 гг. Соединенные Штаты, которые явно лидировали в авиационном оснащении и не вели боевых действий на своей территории, стремились как можно быстрее занять ведущее место в мире в области коммерческих воздушных перевозок. Поэтому США выступили в качестве основного инициатора скорейшей подготовки новой Конвенции, используя для ее проекта свой национально-правовой опыт. Военная авиация, участвующая в это время в военных операциях, не только не интересовала инициаторов создания нового договора, а наоборот, они, по-видимому, преднамеренно вывели за рамки регулирования все отношения, связанные с деятельностью не только военной, но и другой государственной авиации, т.к. разработка норм будущего договора в этой области могла значительно усложнить и, как следствие, затянуть процесс принятия нового универсального международно-правового акта⁵.

Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная 7 декабря 1944 в Чикаго (США), содержит в статье 1 следующее положение: «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией»⁶. На основе принципа исключительного и

⁴ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М., 2013. 201 с. (Приложение 1).

⁵ Травников А.И. Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2011. № 2. С. 2.

⁶ Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // URL: <http://base.garant.ru/2540490/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

полного суверенитета государств над их воздушным пространством государства вправе самостоятельно устанавливать правовой режим использования своего воздушного пространства.

К слову, этот принцип нашел отражение не только в международных договорах (в частности, в упомянутом выше), но и в нормах национального законодательства государств. В Российской Федерации принцип получил закрепление в Воздушном кодексе Российской Федерации от 1997 года (№60-ФЗ)⁷. Такой подход к квалификации воздушного пространства есть ничто иное как *opinio juris*, так как он признан и в доктрине, и в практике международного права.

Суверенитет, который распространяется на воздушное пространство, есть составная часть государственного суверенитета, но действует как его конкретное проявление по отношению к определенной части государственной территории⁸. По сути, это закрепленная в праве возможность каждого государства осуществлять территориальное верховенство в пределах принадлежащего ему воздушного пространства. Принцип суверенного равенства государств закреплен в п.1 ст. 2 Устава ООН, а также в Декларации о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных наций 1970 г.⁹, где говорится, что

⁷ Статья 1. Суверенитет в отношении воздушного пространства Российской Федерации. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

⁸ Международное право: учебник / под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. 2-е издание, перераб. и доп. М.: Норма, 2007. С. 641.

⁹ Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных наций (принята резолюцией 2625 (XXV) Генеральной Ассамблеи ООН от 24 октября 1970 года) // URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/intlaw_principles.shtml (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

каждое государство пользуется правами «присущими полному суверенитету», и государства обязаны уважать правосубъектность друг друга. На основе этого можно сделать небольшой вывод: государства на основе принципа *jus cogens* без какого-то ни было вмешательства вправе сами устанавливать режим воздушного пространства, использовать его, а также давать (или не давать) разрешение на его использование другим государствам. Государство выдает разрешение или же отказывает в нем, исходя из критериев, которые бы соответствовали его интересам. В качестве основных рассматривают: А) обеспечение безопасности аэронавигации в пределах своей территории; Б) политический интерес; В) экономический интерес; Г) оборонный интерес; Д) а также другие интересы, исходя из особенности региона, однако, учитывая международные обязательства. Необходимо подчеркнуть, что именно исходя из рассматриваемого принципа государства устанавливают в пределах своей территории правила, согласно которым осуществляются полеты воздушных судов¹⁰.

Согласно Чикагской конвенции 1944 г. «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции»¹¹. Чтобы полет, который носит международный характер, осуществлялся правомерно, необходимо запросить специальное разрешение у этого государства. В частности, в Российской Федерации такое разрешение выдается на основании плана полета и одного из следующих документов: а) международный договор Российской Федерации; б) разрешение, выдаваемое Правитель-

¹⁰ Там же.

¹¹ Ст. 6 «Регулярные воздушные сообщения» // Чикагская конвенция 1944 г. // URL: <http://base.garant.ru/2540490/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

ством Российской Федерации, государствам, с которыми Российская Федерация не имеет дипломатических отношений (по представлению Министерства иностранных дел Российской Федерации); в) разрешение, которое выдается Министерством иностранных дел в связи с перелетом глав, представителей государства, а также их делегаций; г) разрешение, выдаваемое Министерством промышленности и торговли Российской Федерации, на выполнение международных полетов экспериментальных воздушных судов, изготовленных для гражданской авиации; д) разрешение, выдаваемое Генеральным штабом Вооруженных Сил Российской Федерации, на выполнение международных полетов государственных воздушных судов¹².

Некоторые государства (наглядный пример США) в своей практике используют выдачу дополнительного эксплуатационного разрешения. Это разрешение содержит в себе перечень требований, которым должны отвечать воздушные суда, совершающие полеты над их территорией¹³.

В Чикагской конвенции 1944 г. проводится различие между регулярными и нерегулярными полетами. Регулярные – это полеты, которые осуществляются на основе установленного расписания и частотой (то есть образующие систематические полеты), а нерегулярные, соответственно, полеты, которые не отвечают упомянутым критериям (не образующие систематичность полетов)¹⁴. Статья 5 «Право нерегулярных полетов» указывает на то, что участники настоящего договора

¹² Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98957/2696fa16ed088ac15dd783e2d9c0ea558732f3fe/ (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

¹³ Международное право: учебник / под ред. А. Н. Вылегжанина. М.: Издательство Юрайт, 2011. С. 67.

¹⁴ Данные объяснения были сформулированы в 1952 года Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

соглашаются, что другие участники договора могут осуществлять в некоммерческих целях при условии соблюдения положений «полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки»¹⁵. Но здесь же содержится оговорка, что государства, исходя из соображений безопасности, могут требовать специальные разрешения, если хотят следовать над районами, которые недоступны, либо не имеют специальных аэронавигационных средств.

В международных договорах закрепляются положения, определяющие условия осуществления полетов. По Соглашению о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе 1956 года тем гражданским воздушным судам договаривающихся государств, которые относятся к нерегулярным, предоставлено право погрузки/выгрузки на их соответствующих территориях, не применяя правила, условия, ограничения по Чикагской конвенции 1944 года (по статье 5).

Если влет на чужую территорию будет произведен без разрешения (исключения составляют обстоятельства непреодолимой силы), то наступает уголовная, административная, дисциплинарная ответственность экипажа. Также в отдельных случаях наступает международная ответственность государства регистрации судна.

Полный перечень правил полетов, касающихся полетов воздушных судов, которые имеют национальные и регистрационные знаки договаривающихся государств, изложен во втором приложении к Чикагской конвенции 1944 года. Эти

¹⁵ Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. Ст. 5 // URL: <http://base.garant.ru/2540490/> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

правила вступили в силу 1 апреля 1952 года и вошли в применение с 1 сентября 1952 года. В приложении закреплено, что «Помимо обязательства, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на положения Приложения 15, касающиеся публикации службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации (ИКАО)¹⁶.

В настоящий момент во многих странах вводятся единые системы управления движением в воздушном пространстве двух и более государств. 17 сентября 2013 года была утверждена Концепция гармонизации национальных систем организации воздушного движения в странах СНГ. Минимизация различий между национальными правилами организации воздушного движения (ОВД) и стандартами и рекомендациями ИКАО должна быть достигнута путем принятия согласованных решений по унификации нормативно-правовых документов на субрегиональном уровне – в рамках СНГ, а на региональном уровне – в рамках регионального Европейского бюро ИКАО. Это будет гарантией гармонизации правил во всем Европейском регионе ИКАО¹⁷.

¹⁶ Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. // URL: <http://www.bpl.ru/asmap/convMGApril.htm> (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

¹⁷ Международное право: учебник/ответственный редактор В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. 2-е издание, перераб. и доп. М.: Норма, 2007. С. 850.

РОЛЬ ПЕКИНСКОЙ КОНВЕНЦИИ 2010 ГОДА В БОРЬБЕ С АВИАЦИОННЫМ ТЕРРОРИЗМОМ

Петрос Арцрунович Григорян

*аспирант кафедры международного права
Российского университета дружбы народов*

«Акты незаконного вмешательства - это акты или попытки их совершения, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и воздушного транспорта, а именно:

- незаконный захват воздушных судов в полёте;
- незаконный захват воздушных судов на земле;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации»¹.

В настоящее время терроризм считается (является) чрезвычайно опасной формой преступной деятельности, против

¹ См.: гл. 1 Приложения 17 к Чикагской конвенции 1944 г. // http://airspot.ru/book/file/596/an17_cons_ru.pdf (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).

которой должна вестись непримиримая борьба как на национальном, так и на международном уровнях.

К сожалению, государства до сих пор не могли договориться по поводу единого определения терроризма как «международного преступления». Иными словами, в настоящее время не существует ни научного, ни международно-правового консенсуса в отношении определения понятия «международный терроризм»². Несмотря на это были попытки определить понятия «терроризм». Например, словарь *Farlex* определяет этот термин следующим образом: «терроризм - это применение силы или насилия против лиц или собственности для принуждения или устрашения правительства или гражданского населения с целью достижения политических или социальных целей»³.

Госдепартамент США определяет терроризм как: «заранее обдуманное, политически мотивированное насилие, применяемое против не участвующих в военных действиях лиц субнациональными группами или подпольными государственными агентам»⁴.

«Терроризм (международный) – запрещённый национальным и международным правом акт крайнего насилия или ясно выраженная угроза насилием физического лица (группы лиц) по отношению социальным и политическим структурам общества, мирового сообщества, когда субъект акта стремится получить за счет устрашающего характера деяния повышенные информационно-психологические, материальные, политические выгоды»⁵.

² *Schemid, Alex P.* “The Definition of Terrorism” *The Routledge Handbook of Terrorism Research*, Routledge, ISBN 0-203-82873-9, P 39.

³ См.: *The Free Dictionary by Farlex*.

⁴ См.: *Terrorism Research, International Terrorism and Security Research*, University of St Andrew. USA.

⁵ *Словарь международного права*. 3-е изд. перераб. и доп. Отв. ред. Егоров С.А. – М: Статут, 2014. – С. 437.

После нескольких определений, очевидно, что они имеют некоторые общие характеристики, которые включают в себя использование незаконного применения силы или насилия против государства и гражданских лиц с политическими, экономическими, социальными или религиозными целями.

Международное сообщество под эгидой Организации Объединенных Наций (далее – ООН) в период с 1963 по 2010 г. разработало 14 международных соглашений в области борьбы с терроризмом⁶. Один из видов терроризма является воздушный терроризм, который сравнительно молодое явление.

В целях борьбы с указанными выше преступлениями под эгидой Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) был принят ряд универсальных международно-правовых актов, в числе которых:

- Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г.⁷

- Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.⁸

- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.⁹

- Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 г.¹⁰

- Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г.¹¹

⁶ *Абашидзе А.Х., Солнцев А.М., Травников А.И.* Укрепление международного сотрудничества в сфере борьбы с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации // Противодействие терроризму. Counter Terrorism. Проблемы XXI века. 1/2011. С. 55.

⁷ См.: Doc. ICAO 7615.

⁸ См.: Doc. ICAO 8920.

⁹ См.: Doc. ICAO 8966.

¹⁰ См.: Doc. ICAO 9571.

¹¹ См.: Doc. ICAO 9960.

11 сентября 2001 года мир был потрясен в связи с террористическими актами в США. В истории гражданской авиации появилось новое «явление» - использование гражданских пассажирских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов. Мировое сообщество было обеспокоено этими событиями, что послужило основанием для разработки под эгидой ИКАО проекта специального универсального международного договора.

10 сентября 2010 г. в городе Пекине (Китай) была принята: Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (далее – Пекинская конвенция 2010 г.)¹². Этот документ пополнил количество контртеррористических договоров.

Пекинская конвенция была принята на Международной конференции по воздушному праву, которая проводилась под эгидой ИКАО в период с 30 августа по 10 сентября 2010 г. На этой Конференции было представлено 71 государство (в том числе Российская Федерация). В настоящее время Пекинскую конвенцию 2010 г. подписали 32 государства и ратифицировали (или присоединились) 16 государств. Однако, Конвенция еще не вступила в силу. Для того, чтобы она вступила в силу необходимо 22 ратификации.

Пекинская конвенция 2010 г. криминализирует значительное количество деяний, которые представляют угрозу безопасности гражданской авиации.

Так, положения п.1 ст. 1 Пекинской конвенции устанавливают, что «Любое лицо совершает преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно:

f) использует воздушное судно, находящееся в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде; или

g) высвобождает или выбрасывает с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любое оружие БХЯ

¹² См.: Doc. ICAO 9960.

(биологическое, химическое, ядерное) или взрывчатые, радиоактивные, или аналогичные вещества таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде; или

h) использует против воздушного судна или на борту воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любое оружие БХЯ или взрывчатые, радиоактивные, или аналогичные вещества таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде»¹³.

Вышеизложенные положения Пекинской конвенции 2010 г. говорят нам о том, что мировое сообщество не исключает повторения подобных террористических актов в будущем в результате которых могут погибнуть много людей, а также может быть причинен серьезный ущерб экологии¹⁴.

Как и предыдущие документы в области авиационной безопасности, Пекинская конвенция 2010 г. тоже имеет свои недостатки. «Конвенция начинает действовать после совершения преступления или попытки его совершить»¹⁵, однако следует отметить, что в современном международном праве не существуют нормы, согласно которым государства имели бы право использовать силу в отношении гражданских воздушных судов, которые используются в качестве оружия с целью уничтожения объектов и людей¹⁶.

¹³ См.: Дос. ICAO 9960.

¹⁴ *Абашидзе А.Х., Солнцев А.М., Травников А.И.* Укрепление международного сотрудничества в сфере борьбы с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации // Противодействие терроризму. Counter Terrorism. Проблемы XXI века. 1/2011. С. 57.

¹⁵ *Травников А.И.* Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и Право. – Law & Legislation. 2011. № 5. С. 105.

¹⁶ *Международное право: Особенная часть / Отв. ред. Абашидзе А.Х., Абайдельдинов.* Воронеж: Наука-Юнипресс, 2013. С. 324.

Также в Конвенции говорится, что «любое лицо совершает преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно высвобождает или выбрасывает с борта воздушного судна, находящегося в эксплуатации, любое оружие БХЯ или взрывчатые, радиоактивные, или аналогичные вещества таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде»¹⁷. Следует отметить, что подобные террористические акты, с технической точки зрения, невозможно совершить с воздушного судна коммерческой авиации. Такие действия можно сделать только с использованием специально оборудованного для таких целей гражданского воздушного судна, относящегося, скорее всего, к деловой или любительской авиации, которые можно определить как «террористические воздушные суда»¹⁸.

Проблема международно-правовой регламентации борьбы с воздушным терроризмом посредством применения силы постоянно является предметом научных исследований.

«Прекращение нарушения воздушны судном режима воздушного пространства, национальных и международных норм путем применения оружия и боевой техники возможно только в отношении воздушных судов (с любым правовым статусом) преднамеренно (с умыслом) совершающих нарушение и действие которых угрожает безопасности государства, мировому правопорядку, жизни и здоровью людей»¹⁹.

Так же следует отметить, что «преднамеренность нарушения и противоправность действий устанавливаются фактом невыполнения распоряжений контролирующих органов (ор-

¹⁷ См.: под. г п. 1 ст. 1 Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации // Doc. ICAO 9960.

¹⁸ *Травников А.И.* Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и Право. – Law & Legislation. 2011. № 5. С. 106.

¹⁹ Там же. С. 105.

ганов управления воздушным движением и органов противовоздушной обороны) о прекращении нарушения, в том числе о посадке на указанный аэродром»²⁰. Уничтожение воздушного судно-нарушителя возможно только в том случае, когда существует реальная угроза гибели людей или наступления экологической катастрофы²¹. Важно отметить, что применение силы должно быть последним средством с целью нейтрализации террористической угрозы.

Если на борту воздушного судна находятся пассажиры или иные лица, которые не причастны к совершению противоправных действий с использованием этого воздушного судна, оружие и боевая техника могут применяться, если существует реальная угроза причинения вреда жизни людей, не находящихся на борту такого воздушного судна, или опасность наступления экологической катастрофы, ущерб от которых будет значительно превышать вред, который может возникнуть в результате уничтожения террористического воздушного судна²².

Существуют государства, которые отвергают любое возможное уничтожение гражданского воздушного судна. В числе таких Германия где 15 февраля 2006 г. Конституционный суд в Карлсруэ постановил, что «сбить самолет, когда лица, не участвующие в совершении преступления находятся на борту, означало бы относиться к пассажирам и членам экипажа взятых в заложники, как к неодушевленным объектам и отчуждать жертвам неотъемлемые права, принадлежащие любому человеку. Давая приказ убивать их для того, чтобы спасти другие жизни, означало бы лишение прав последних»²³.

²⁰ Там же.

²¹ Там же.

²² Там же. С. 107.

²³ *Anne S. Millet-Devalle*. Lois sur la sécurité aérienne et terrorisme: Chroniques des faits internationaux // *Revue générale de droit international public* 110, no. 3 (2006): 689.

Принятие Пекинской конвенции 2010 г. является важным шагом в борьбе с авиационным терроризмом. Очевидно, что когда эта Конвенция вступит в силу она будет служить эффективным инструментом в борьбе с воздушным терроризмом. При этом, очень важным остается вопрос предотвращения новых угроз авиационной безопасности. Государства и ИКАО должны постоянно уделять особое внимание этой проблеме.

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ

Андрей Андреевич Дементьев

*канд. юрид. наук, лаборант кафедры международного права
Российского университета дружбы народов*

Одним из существующих пробелов современного международного воздушного права в сфере ответственности является ответственность за ущерб, причинённый в случае заводского брака или недостатков в конструкции воздушного судна. Универсальных норм, закрепляющих подобную ответственность на сегодняшний день не существует.

Данный вопрос требует урегулирования в первую очередь из-за того, что при происшествиях, связанных с воздушными судами необходимо выявить виновного в таком происшествии. Хотя международное воздушное право предусматривает абсолютную ответственность перед пассажирами в подобных ситуациях, например, Монреальская конвенция 1999 г. закрепляет обязанность эксплуатанта воздушного судна выплатить пострадавшим компенсации в размере 100 000 СПЗ на одного пассажира. Тем не менее, дальнейшая выплата оставшейся компенсации предполагает наличие вины, а, следовательно, и виновного. В самую первую очередь возникает вопрос об ответственности производителя авиационной техники.

Причина, по которой не существует, на сегодняшний день, универсального международного акта, который регулировал бы данные вопросы очень проста – государства, производители воздушных судов и авиакомпании не могут прийти

к единому мнению относительно этого вопроса из-за того, что в разных государствах существует различная национальная практика.

Если говорить об ответственности самого производителя, то на сегодняшний день можно выделить несколько вариантов регулирования такой ответственности:

1. Установление фиксированного периода ответственности производителя авиационной техники (например, как в США);

2. Установление многоуровневой системы закрепления периодов ответственности производителей авиационной техники (например, как в странах Европейского Союза);

3. Установление технико-регламентационного периода ответственности производителей (например, как в Великобритании);

4. Неограниченный период ответственности производителей авиационной техники (например, как в Российской Федерации, Японии и т.д.).

Под ответственностью производителей в широком смысле понимается ответственность, которая возникает в результате причинения ущерба из-за дефекта продукции¹.

Национальное законодательство различных государств закрепляет ответственность производителя авиационной техники по общему правилу. Производители являются юридическими лицами и должны нести ответственность за некачественное производство². Большинство государств так же обязывают производителей авиационной техники страховать

¹ См. например: *P. Martin*, *A general view of aviation products liability*, Royal Aeronautical Society, London, 1972, pp. 1-14. // *R.D. Hursh and H.J. Bailey*, *American Law of Products Liability*, 2nd ed., 1974, pp. 2-3. // *David I. Levine*, *Corel J.J.M. Stoike*, *World Bulletin*, Jan.-Apr. 1998, Kluwer Law International, UK, 2003, pp. 81-95.

² См. напр. Приказ Минтранса РФ от 20.06.1994 N ДВ-58 (ред. от 30.11.1995) "Об утверждении "Наставления по технической эксплуатации

свою ответственность, так как признают, что эксплуатация авиационной техники и, в частности воздушных судов сопряжено с огромными рисками причинения ущерба не только для производителя, но и для эксплуатанта, пассажиров и грузоотправителей. То есть, производитель должен нести ответственность за ту продукцию, которую он производит.

Один из подходов к регулированию ответственности производителей авиационной техники существует в США. В конце XX в. США столкнулись с резким увеличением количества авиапроисшествий в авиации общего назначения из-за неисправностей техники. Проблема заключалась в том, что призвать производителя к ответственности в ходе судебных тяжб было очень сложно. В результате чего возникла необходимость решения этого вопроса на федеральном уровне. Так, в 1994 году был принят федеральный закон под названием - «Акт о восстановлении авиации общего назначения» (General Aviation Revitalization Act, далее – GARA)³. Данный акт закрепил на федеральном уровне ответственность производителей авиационной техники в течении 18 лет после выпуска продукции. То есть, в случае разрушения самолета (в воздухе или при падении) из-за технического брака или недостатков конструкции производитель становится главным ответчиком перед пострадавшими пассажирами и грузоотправителями.

Подобное положение было воспринято всеми штатами и стало распространяться не только на авиацию общего назначения, но и на коммерческую гражданскую и государственную авиацию.

и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России. НТЭРАТ ГА-93.

³ *David I. Levine, Corel J.M. Stoike*, World Bulletin, Jan.-Apr. 1998, Kluwer Law International, UK, 2003, p. 94.

Похожие правила, хотя и с важным отличием существует в Европейском Союзе. В 1999 году была принята Директива Совета ЕС 85/374/ЕЕС⁴. Данная Директива не копирует положения GARA, но отталкивается от тех же самых принципов. Директива закрепляет двухуровневую систему ответственности производителя. Так, первые 10 лет после выпуска продукции на рынок производитель несет всю полноту ответственности и, как в случае с GARA становится ответчиком перед пострадавшими. После истечения 10 лет начинается второй уровень ответственности сроком 10 лет. В этот период производитель несет солидарную ответственность вместе с эксплуатантом воздушного судна. В общей сложности ответственность производителя закрепляется на срок до 20 лет после выпуска продукции на рынок⁵.

Законодательство Великобритании закрепляет еще один подход к регулированию ответственности производителя авиационной техники. Законодательство Великобритании не устанавливает каких-либо конкретных сроков ответственности производителей авиационной техники. Однако, в прецедентном праве сложилась практическая формула, которая заключается в следующем: при выпуске продукции (воздушного судна) производитель в «техническом паспорте» к нему указывает срок максимальной эксплуатации данной продукции⁶. Этот срок может быть разным в зависимости от сложности продукции. Производитель будет нести ответственность за эту продукцию в течении всего срока эксплуатации, но после его истечения, даже, если продукция будет продолжать эксплуатироваться, ответственность для производителя наступать уже не будет.

⁴ Council Directive 85/374/EEC of 25 July 1985 on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products.

⁵ *David I. Levine, Corel J.J.M. Stoike*, World Bulletin, Jan.-Apr. 1998, Kluwer Law International, UK, 2003, p. 97.

⁶ Aviation Insurance Clauses Group (AICG), AVN 98, 2007, p.4

Стоит отметить существование еще одного подхода к регулированию ответственности производителя авиационной техники. Многие государства (например Российская Федерация, страны СНГ, Япония, Бразилия и др.) не устанавливают каких-либо сроков ответственности производителя, в результате чего складывается ситуация, при которой производитель несет ответственность за свой продукт на протяжении всего срока эксплуатации (даже если срок рекомендуемой эксплуатации закончился, но воздушное судно продолжает использоваться для полетов).

Таким образом, можно заключить, что в национальной практике государств сложились определенные подходы к регулированию ответственности производителя авиационной техники. Разумеется, требуется международно-правовое закрепление единого механизма регулирования для обеспечения единообразных правил во всем мире.

Однако, когда речь заходит об ответственности за ущерб, причиненный в результате технического брака или ошибки в конструкции, необходимо также закрепить ответственность государства. Именно государство берет на себя обязанность по осуществлению сертификационной деятельности.

Процесс сертификации состоит из двух этапов. Сертификация типовой конструкции, которая осуществляется после успешного прохождения испытаний нового воздушного судна. Затем, когда по типовой конструкции начинается масштабное производство воздушных судов, осуществляется сертификация экземпляров.

Всеобъемлющие правила по сертификации и сохранению летной годности закреплены в Приложении 8 к Чикагской конвенции 1944 г.⁷ Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за государствами обязанность по осуществлению сертификационной деятельности. Не исполнение или недобросовестное исполнение своих обязанностей влечет за собой ответственность за причиненный ущерб, в том числе и по международному праву.

Ст. 36 Воздушного кодекса Российской Федерации в п.2 закрепляет: «Сертификат летной годности выдается уполномоченным органом в области гражданской авиации государства, в котором зарегистрировано воздушное судно»⁸. Таким образом подтверждается факт наличия у государства обязанности по выдаче сертификата летной годности.

В свою очередь ст. 1.4.1 Приложения 8 устанавливает, что: «Государство разработчика, получив достаточное доказательство того, что тип воздушного судна отвечает требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, выдает сертификат типа, который определяет конструкцию и удостоверяет факт утверждения проекта данного типа воздушного судна»⁹. Кроме того, государства выдают сертификаты типа двигателей и воздушных винтов.

Таким образом, государство подтверждает, что воздушное судно (или его составные части) соответствует техническим регламентам и не представляет угрозы при эксплуатации. Эта обязанность государства закрепляется в ст. 2.2

⁷ Приложение 8 2010 г. «Летная годность воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Документ ИКАО. // URL: http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an08_cons_ru.pdf.

⁸ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997г. N 60-ФЗ (ред. 30.12.2015), п. 2 ст. 36.

⁹ Приложение 8 2010 г. «Летная годность воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Документ ИКАО. // URL: http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an08_cons_ru.pdf. Ст. 1.4.1.

Приложения 8 в следующем виде: «Государство-изготовитель обеспечивает годность к полетам каждого воздушного судна, в том числе частей воздушного судна, изготавливаемых субподрядчиками и/или поставщиками»¹⁰.

Следовательно, необходимо закрепить международно-правовой механизм, который позволит привлекать к ответственности государство, которое выдало сертификат на воздушное судно на соответствие нормам летной годности. Подобный вывод вытекает из того, что государство, выдав сертификат летной годности, должно нести ответственность в том случае, если такое воздушное судно причинило ущерб из-за технических неисправностей или заводского брака. В этом случае можно говорить о том, что государство недобросовестно выполнило взятые на себя обязанности.

Для установления универсального регулирования описанных выше проблем необходимо принятие международно-правовых норм, устанавливающих двухуровневую ответственность. По факту самого причинения ущерба в рассматриваемом случае, то есть, объективно, государство должно выплатить компенсацию пострадавшим в определенном размере (например, 100 000 СПЗ). Далее, уже в судебном порядке, будет устанавливаться степень вины государства и производителя.

¹⁰ Там же. Ст. 2.2.

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ПОЛЁТОВ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВОЗДУШНЫХ
СУДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ
ПРОСТРАНСТВЕ**

Ксения Тарасовна Клочек

*студент кафедры международного права
Российского университета дружбы народов*

В соответствии со статьей 3 Конвенции о международной гражданской авиации (далее Чикагская конвенция 1944 года) к государственным воздушным судам относятся воздушные суда, используемые на военной таможенной и полицейской службах¹. Правовой режим полетов государственных воздушных судов в международном воздушном пространстве начал основываться в середине прошлого столетия. До этого государства не считали необходимым каким-либо образом ограничивать свободу полетов военных, таможенных и полицейских воздушных судов в международном воздушном пространстве. Данные обстоятельства обосновывались тем фактором, что полеты гражданских воздушных судов в этом районе были не интенсивны и не требовали особых норм регулирования. Однако позднее, в связи с развитием авиации и ростом объемов воздушных перевозок и других видов деятельности в воздушном пространстве с международным правовым статусом, потребовалось внесение изменений в существующий порядок.

¹ Doc ICAO 7300/9.

Как известно, правовой статус воздушного пространства определяется статусом территории, над которым оно расположено. Соответственно суверенитет государства распространяется на воздушное пространство, над которым оно расположено. За пределами государственной территории суверенитет прибрежных государств не распространяется. К этой категории относится воздушное пространство над исключительной экономической зоной, открытым морем и Антарктикой – эти пространства признаются международными. Международно-правовой режим полетов в международном воздушном пространстве в настоящее время основывается на общепризнанных принципах и нормах международного права. Основным документом является Чикагская Конвенция 1944 года и приложения к ней. В указанной конвенции, кроме прочего, закреплены обязательства договаривающихся государств о поддержании максимально возможного единообразия правил полетов, стандартов и процедур, касающихся воздушных судов, а также сотрудничества в этой области. Для решения указанных задач «Международная организация гражданской авиации (далее ИКАО) принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся правил полетов и управления воздушным движением, а также ряд других вопросов, какие время от времени могут оказаться целесообразными»².

Стоит отметить, что положения Чикагской Конвенции 1944 года не применяются к государственным воздушным судам, хотя ее участники приняли на себя обязательства, по которым «при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов»³. В рамках деятельности Международной организации гражданской

² Там же.

³ Там же.

авиации был принят ряд документов, которые в некоторой степени затрагивают положение государственной авиации. Правила и процедуры, которые устанавливаются государствами членами ИКАО для регулирования полетов своих государственных воздушных судов в международном воздушном пространстве, должны обеспечивать полеты таким образом, чтобы они не ставили под угрозу безопасность и регулярность полетов гражданской авиации, и чтобы они выполнялись с учетом правил, разрабатываемых и принимаемых в соответствии с Чикагской Конвенцией 1944 года⁴.

Говоря о применимости правил полетов ИКАО на государственные воздушные суда, мнение юристов-международников разделилось. Так, одни считают, что недопустимо автоматическое распространение правил полетов на государственную авиацию, другие же, говорят о единообразии применения таких правил, ссылаясь на необходимость обеспечения безопасности полетов⁵.

Особенности международно-правового режима полетов государственных воздушных судов напрямую зависит от особенностей предназначения и специфики выполнения полетов в международном воздушном пространстве и степень его соответствия правилам полетов, устанавливаемых ИКАО. Перечень задач, осуществляемых государственными воздушными судами в международном пространстве достаточно широк, к ним относят: осуществление воздушных перевозок людей и грузов, дежурства по охране государственных границ, ведение разведки с воздуха, сопровождение кораблей, проведение стрельб и другая деятельность, предусмотренная национальными задачами и целями государства. Можно сделать вывод,

⁴ См., например: ICAO Doc. 9495. А. 26-8. Добавление «Р».

⁵ *Бордунов В.Д.* Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. С. 98-104; *Тарханов И. Е., Михалев В. Н.* Международное морское и воздушное право. Л.: ВМА, 1987. С. 42; *Международное воздушное право.* Кн. 1. М.: Наука, 1980. С. 119–120.

что указанные виды деятельности не предназначены для решения другими пользователями воздушного пространства, что и создает определенную специфику в ее регулировании.

Рассмотрим порядок воздушного движения гражданской авиации в международном воздушном пространстве. Основу регулирования международно-правового режима полетов составляет принцип свободы полетов. Организация воздушного движения осуществляется с учетом повышенной интенсивности использования данной территории большим количеством летательных аппаратов разными странами. Система постоянных и временных маршрутов устанавливается на основании соглашений между государствами с учетом безопасности и эффективности полетов.

Основная часть полетов гражданских воздушных судов проходит по трассам в контролируемом воздушном пространстве. Перед полетом в таком пространстве подается план с дальнейшим получением диспетчерского разрешения на его выполнение, в соответствии с которым и проходит полет.

Возможно ли осуществлять полеты таким образом государственными воздушными судами? Отвечая на этот вопрос, стоит сказать, что полеты государственных воздушных судов с целью перевозок людей или грузов, осуществляется по большей части в зонах с интенсивным воздушным движением гражданских судов. Они также нуждаются в услугах органов организации воздушного движения, в соответствии с которыми летают гражданские воздушные суда. Эта категория полетов государственных воздушных судов близка к категории международных полетов, осуществляемых гражданскими воздушными судами и поэтому должна осуществляться в соответствии с правилами, применяемыми к полетам гражданской авиации. Полеты государственных воздушных транспортных судов проходят в соответствии с нормами национального законодательства государства, судно которого осуществляет полет. Если же нормами международного права установлены бо-

лее жесткие требования относительно полетов над воздушным пространством с определенным правовым режимом, то применяются нормы международного права. Эти положения относятся к транспортным судам, осуществляющим полеты в иностранные государства с целью перевозок людей и грузов.

Однако такое регулирование подходит не для всех категорий государственной авиации, так, например, проведение испытаний, ведение воздушной разведки и боевого дежурства имеет ряд особенностей, поскольку помимо безопасности полетов должно обеспечиваться скрытое решение поставленной задачи. Учитывая то, что часть таких полетов осуществляется по маршрутам гражданской авиации, нельзя применять положения в полной мере, поскольку наличествует ряд особенностей. Выполняя указанные полеты, государственные воздушные суда выполняют «опасные действия», к которым относятся: имитация атак, пуски сигнальных ракет или имитация применения оружия и другие виды деятельности, выполнение которых ставит под угрозу безопасности полетов других воздушных судов в этих зонах. Такие полеты должны выполняться с учетом правил полетов гражданских воздушных судов вне пределов интенсивного воздушного движения. Кроме того, действия государственных воздушных судов не должны угрожать безопасности других пользователей международного воздушного пространства. Осуществление таких полетов проходит в специальных зонах, которые называются «опасные зоны» и располагаются на расстоянии 10-20 километров от международных воздушных трасс. Для полетов истребителей существуют пилотажные зоны, располагающиеся на расстоянии 20 километров от международных воздушных трасс. Такие полеты выделяются в особую группу, поскольку отличаются повышенной опасностью для международной аэронавигации. К ним относятся полеты с целью испытания новых образцов вооружения, для пусков ракет, проведения стрельб и другие виды полетов. Для этих целей предусматри-

вается выделение в воздушном пространстве отдельных районов на фиксированной или временной основе⁶. Информирование о проведение таких полетов – обязанность государств, которые их осуществляют. В соответствии с п. 2.17.1 Приложения 11, приготовления к такой деятельности следует согласовывать с государственными органами, которые обеспечивают организацию воздушного движения в данном районе полетной информации с целью сведения к минимуму возникновения опасности для гражданских воздушных судов⁷.

Под влиянием этих объективных обстоятельств ИКАО приняла резолюцию А 15-8, в силу которой все государства — члены ИКАО должны включать в национальные правила полетов государственных воздушных судов над открытым морем предписания, обязывающие такие воздушные суда «придерживаться соответствующих правил полетов Приложения 2» и соблюдать меры, «гарантирующие, что другие (гражданские) воздушные суда не будут подвергаться никакой опасности». Можно предположить, что под влиянием ИКАО начинает складываться обычай соблюдения государственными воздушными судами при полетах над открытым морем стандартов ИКАО, содержащихся в Приложении 2.

Рассматривая же режим воздушного пространства над Антарктикой, следует сказать, что он регулируется, помимо стандартов ИКАО, Договором об Антарктике 1959 г., по которому все государства, независимо от их участия в Договоре, имеют право на осуществление над этой территорией полетов гражданских судов. Кроме того, указывается, что Антарктика используется только в мирных целях, в связи с чем запрещается проведение любых мероприятий военного характера и испытания оружия, включая ядерное. Однако стоит отметить тот факт, что в воздушном пространстве над Антарктикой допускаются полеты военных летательных аппаратов с целью

⁶ ICAO Doc. 4444-RAC/501/12, п. 6.1, 2, 3.

⁷ Приложение 11 к Чикагской Конвенции 1944 г.

доставки и вывоза персонала, либо оснащения станций, что соответствует положениям Договора 1959 года⁸.

Поскольку полеты над Антарктикой требуют определенных навыков и затрат, то чаще всего полеты осуществляются государственными военными судами, а не судами гражданской авиации.

В заключение приходим к выводу, что в международном воздушном пространстве совершаются полеты большого количества государственных и гражданских воздушных судов, в связи с чем, увеличивается тенденция к унификации правил их полетов. Тем не менее, в силу особенностей полетов государственных воздушных судов, их разносторонних целей и предназначения, регулирование данной категории полетов будет и в дальнейшем отличаться от порядка регулирования полетов гражданской авиации.

⁸ Договор об Антарктике от 1 декабря 1959 г.

СОДЕРЖАНИЕ

<i>Предисловие</i>	4
--------------------------	---

МЕЖДУНАРОДНОЕ КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО

<i>Балта Д.М.</i> Юридическая ответственность космических операторов	8
--	---

<i>Гугунский Д.А.</i> Парадигма глобального управления в сфере мирного использования космического пространства	14
--	----

<i>Зеленый Л.М., Садовский А.М.</i> Программа российской космической науки. Текущее состояние	26
---	----

<i>Киченина В.С.</i> Природные ресурсы космического пространства и их правовой режим	35
--	----

<i>Кодолова А.В.</i> Анализ состояния космической отрасли Бразилии	46
--	----

<i>Конева А.Е., Круглов Д.А.</i> Сотрудничество государств – участников БРИКС в сфере использования космической техники для снижения риска бедствий (международно-правовые аспекты)	50
---	----

<i>Коньгин Р.А.</i> Правовое регулирование Международной космической станции	58
--	----

<i>Куликпаева М.Ж., Казиев Б.Н.</i> Сотрудничество России и Казахстана в области космической деятельности с учётом режима контроля ракетных технологий	65
--	----

<i>Морозова Э.Л., Васянин Я.Е.</i> О некоторых вопросах регистрации отдельных видов космических объектов	75
--	----

<i>Пиеткиевич М.</i> Правовой статус космонавтов в международном праве: сравнительно-правовой аспект	98
<i>Потапенко А.М.</i> Международно-правовой анализ позиций государств относительно проекта Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов (ДПРОК)	110
<i>Черных И.А.</i> Международно-правовой анализ позиций государств относительно проекта свода руководящих принципов обеспечения долгосрочной устойчивости космической деятельности	120
<i>Siavash Mirzaee.</i> The Concept of Common Heritage of Mankind in International Space Law	132

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

<i>Арсалах С.</i> Проблемы правового регулирования международных воздушных сообщений в Афганистане	150
<i>Волков Г.Г.</i> Международно-правовой режим транзитной зоны международного аэропорта	155
<i>Гагуа К.Э.</i> Международно-правовой режим суверенного воздушного пространства	164
<i>Григорян П.А.</i> Роль Пекинской конвенции 2010 года в борьбе с авиационным терроризмом	172
<i>Дементьев А.А.</i> Проблемные вопросы регулирования ответственности государств и производителей авиационной техники в международном воздушном праве	180
<i>Клочек К.Т.</i> Совершенствование международно-правового регулирования полётов государственных воздушных судов в международном воздушном пространстве	187

Научное издание

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ
МЕЖДУНАРОДНОГО
КОСМИЧЕСКОГО
И МОРСКОГО ПРАВА**

Издание подготовлено в авторской редакции

Технический редактор *Н.А. Ясько*
Дизайн обложки *Ю.Н. Ефремова*

Подписано в печать 15.03.2018 г. Формат 60×84/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Таймс.
Усл. печ. л. 11,4. Тираж 100 экз. Заказ 404.

Российский университет дружбы народов
115419, ГСП-1, г. Москва, ул. Орджоникидзе, д. 3

Типография РУДН
115419, ГСП-1, г. Москва, ул. Орджоникидзе, д. 3, тел. 952-04-41