

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ  
КАФЕДРА МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА



# СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО КОСМИЧЕСКОГО И ВОЗДУШНОГО ПРАВА

МАТЕРИАЛЫ КРУГЛОГО СТОЛА  
XVII МЕЖДУНАРОДНОГО КОНГРЕССА  
«БЛИЩЕНКОВСКИЕ ЧТЕНИЯ»

*Москва, 13 апреля 2019 г.*



Москва

Российский университет дружбы народов  
2019

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  
XVII Международного конгресса  
«Блищенковские чтения»**

*Москва, 13 апреля 2019 г.*

Москва  
Российский университет дружбы народов  
2019

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»*

**С56** **Современные проблемы международного космического и  
воздушного права** : материалы круглого стола XVII Между-  
народного конгресса «Блищенковские чтения» / отв. ред.  
А. Х. Абашидзе, А. М. Солнцев, И. А. Черных. Москва,  
13 апреля 2019 г. – Москва : РУДН, 2019. – 244 с.

ISBN 978-5-209-10218-2

Издание представляет собой сборник выступлений участников круглого стола «Современные проблемы международного космического и воздушного права», проведенного в рамках XVII Международного конгресса «Блищенковские чтения», состоявшегося в РУДН 13 апреля 2019 года.

Данное издание 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 воздушного права.

ISBN 978-5-209-10218-2

© Коллектив авторов, 2019  
© Российский университет  
дружбы народов, 2019



**ОБРАЩЕНИЕ ПРОФ., Д-РА. ЮРИД. НАУК  
КАЯ-УВЕ ШРОГЛЯ,  
ПРЕЗИДЕНТА МЕЖДУНАРОДНОГО ИНСТИТУТА  
КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА,  
К УЧАСТНИКАМ XVII МЕЖДУНАРОДНОГО  
КОНГРЕССА «БЛИЩЕНКОВСКИЕ ЧТЕНИЯ»**

*(г. Москва, 13 апреля 2019 г.)*

Международный институт космического права (МИКП) приветствует проведение Российским университетом дружбы народов (РУДН), институциональным членом МИКП, ежегодного XVII Международного конгресса «Блищенковские чтения» и рад возможности обратиться к участникам секции по международному космическому праву.

Заседание секции проходит в очень увлекательное время. В этом году Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах – последний из пяти договоров Организации Объединенных Наций, касающихся космического пространства, – отмечает сорокалетний юбилей. Соглашение о Луне, разработанное Юридическим подкомитетом Комитета ООН по космосу и впоследствии одобренное Генеральной Ассамблеей ООН в 1979 г., подтвердило основополагающие принципы Договора по космосу в отношении небесных тел, предложило ряд глубоких концепций, а также

заложило основу для создания международного правового режима использования космических ресурсов.

Более того, в этом году юбилей отмечает не только Соглашение о Луне, но и ряд фундаментальных достижений человечества, связанных с её освоением. Шестьдесят лет назад советский космический аппарат Луна-2 впервые совершил жесткую посадку на Луну, а пятьдесят лет назад в ходе миссии Аполлон-11 американский астронавт Нил Армстронг стал первым человеком, ступившим на её поверхность. Эти выдающиеся успехи вдохновили человечество на новые достижения, благодаря которым сегодня мы пользуемся результатами различных видов космической деятельности.

Поскольку международное сообщество уделяет все больше внимания стратегическим, научным и экономическим аспектам исследования и использования космического пространства, важное значение имеет надлежащее применение источников международного космического права. В этой связи я уверен, что у вас будет возможность обменяться интересными идеями и обсудить ряд актуальных вопросов, включая способы обеспечения верховенства права при ведении космической деятельности.

Пользуясь случаем, я бы хотел поприветствовать тех участников секции, которые недавно присоединились к МИКП, а также пригласить остальных участников, увлекающихся космическим правом, вступить в ряды членов института – глобальной площадки, которая объединяет международное космическое сообщество для содержательного и открытого обмена мнениями.

Наконец я желаю вам продуктивной дискуссии и приглашаю мою коллегу Элину Морозову, члена совета директоров МИКП и сомодератора данной секции, объявить о специальной награде МИКП за лучший доклад, который определят участники секции.



**ADDRESS FROM PROF. DR. KAI-UWE SCHROGL,  
PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL  
INSTITUTE OF SPACE LAW,  
TO THE PARTICIPANTS OF THE XVII BLISCHENKO  
CONGRESS**

*(13 April 2019, Moscow)*

The International Institute of Space Law (IISL) welcomes RUDN University, an institutional member of IISL, in holding its annual XVII Blischenko Congress and is very pleased for the opportunity to greet the participants of the dedicated session on international space law.

The current session is convened in a very exciting time. This year, the Agreement Governing the Activities of States on the Moon and other Celestial Bodies, the last of the five United Nations treaties on outer space, celebrates its 40th anniversary. Elaborated by the COPUOS Legal Subcommittee and subsequently approved by the UN General Assembly in 1979, the Moon Agreement reaffirms fundamental principles of the Outer Space Treaty in relation to celestial bodies, while introducing thought-provoking concepts and opening the way for the development of an international legal regime applicable to space resource activities.

More so, this is not only the Moon Agreement, but also a few pioneering achievements of humankind on the Moon which

celebrate their jubilees this year. The first ever hard-landing on the surface of the Moon by Soviet Luna-2 happened 60 years ago, while the first human step on the Moon was made by NASA astronaut Neil Armstrong with the Apollo 11 mission 50 years ago. These fascinating accomplishments inspired the whole humanity for further developments which allow us today to enjoy a great variety of space-based applications.

As the attention of the international community increasingly revolves around the exploration and use of outer space based on strategic, scientific, and economic considerations, allusion to relevant international space law sources is of fundamental consequence. I am, therefore, confident that you will have a number of topical issues to discuss and prospective ideas to exchange, including on how to ensure the rule of law while carrying out space activities.

I would also like to take the opportunity to warmly welcome those participants of the session who have recently joined IISL and invite other participants who develop a particular interest in space law to associate with IISL since it is the global institution, which brings together the international space community for an inclusive and open exchange.

Now, I wish you fruitful discussions and would like to invite my colleague Elina Morozova, the IISL Board member and co-chair of the session, to introduce a special prize from IISL for the best presentation to be chosen by the participants of the session.

## **МЕЖДУНАРОДНОЕ КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО**



## **ПЕРСПЕКТИВЫ СОГЛАСОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ НЕБЕСНЫХ ТЕЛ**

**Максим Александрович Алексеев**

*студент (магистратуры)*

*Московский государственный институт*

*международных отношений (университет)*

*Министерства иностранных дел Российской Федерации*

*alekseevx@mail.ru*

Данная статья посвящена вопросам существующего правового режима природных ресурсов небесных тел, перспективам согласования соответствующего режима на международно-правовом уровне, а также наиболее актуальным тенденциям в данной области.

Тема «космических ресурсов» уже не раз поднималась на различных научных и академических площадках. Вопросы правового режима природных ресурсов небесных тел при этом не теряют своей актуальности. Нельзя обойти вниманием, например, объявление от 6 февраля 2019 г. о том, что Госкорпорация «Роскосмос» и Российская Академия Наук предложили разработать в профильных вузах новую образовательную программу для подготовки специалистов по космическому праву<sup>1</sup>, в частности, разработать план юридического обеспечения интересов Российской Федерации в потенциально возможных спорах (которые в том числе могут касаться и статуса природных ресурсов небесных тел) и поручить профильным вузам подготовку необходимого числа специалистов по космическому праву. Также стоит отметить

---

<sup>1</sup>Юристы вышли в космос // Российская газета от 6 февраля 2019 г. № 26 (7784). URL: <https://rg.ru/2019/02/06/roskosmos-i-ran-predlozhili-gotovit-iuristov-po-kosmicheskomu-pravu.html> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

значительную роль, которая была отведена вопросу правового статуса природных ресурсов небесных тел в рамках Юридического подкомитета (далее ЮПК) Комитета ООН по космосу. В данной статье основное внимание сосредоточено именно на новых тенденциях, которые проявились в рамках 58-ой сессии ЮПК, проходившей с 1 по 12 апреля в Вене.

Однако прежде, чем переходить к новейшим тенденциям, стоит для начала в общих чертах изложить основы. В настоящее время правовой режим природных ресурсов небесных тел условно можно назвать неопределённым, в том смысле, что существует множество неясностей, дающих, как считают некоторые эксперты, довольно широкую свободу толкования государствам. Существуют отдельные случаи, когда государства пошли по пути принятия законов на национальном уровне с тем, чтобы попытаться установить правовой режим природных ресурсов небесных тел. Речь здесь идёт, конечно же, о широко известных Законе США 2015 г.<sup>2</sup> и Законе Люксембурга 2017 г.<sup>3</sup>

В Законе 2015 г., принятом в США, дважды делается отсылка к международному праву (в частности, заявляется, что принятием данного закона США не заявляют суверенитет, а также исключительные права в отношении небесных тел; кроме того, соответствующие права на природные ресурсы небесных тел предоставляются гражданам США (физическим и юридическим лицам, как это определено в законе), если такие ресурсы добыты с соблюдением применимого права, в том числе международных обязательств США). В Законе

---

<sup>2</sup> H.R.2262 — 114th Congress (2015-2016) U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act // Library of Congress. URL: <https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/2262> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>3</sup> Loi du 20 juillet 2017 sur l'exploration et l'utilisation des ressources de l'espace (Luxembourg law on exploration and utilisation of space resources 2017). URL: <http://legilux.public.lu/eli/etat/leg/loi/2017/07/20/a674/jo> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

Люксембурга 2017 г. таких отсылок к международному праву нет, что, конечно, автоматически не означает, что законодатель США в меньшей степени отступил от норм международного права, приняв свой Закон в 2015 году. Ещё в 2007 году профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации Юрий Михайлович Колосов указывал на то, что «поскольку Соглашение о Луне не ратифицировано Россией, США и Европейскими государствами, ресурсы Луны следует считать *res nullius*, а их использование будет регулироваться национальными законами государств, которые их добудут и доставят на Землю»<sup>4</sup>. Конечно, нельзя исключать вероятность того, что в будущем государства всё же пойдут по пути установления правового режима природных ресурсов небесных тел на национальном уровне, однако с учётом того, что соответствующий режим является специальным предметом регулирования международного космического права<sup>5</sup> (далее МКП), не представляется возможным признать такую практику правомерной, тем более, что она потенциально способна привести к негативным последствиям<sup>6</sup>.

Таким образом, единственно приемлемым с международно-правовой точки зрения является установление правового режима природных ресурсов небесных тел именно на международном уровне. Это может быть как присоединение большего количества государств к Соглашению о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Международно-правовые основы недропользования: учеб. пособие / отв. ред. А.Н. Вылегжанин; [авт. предисл. А.В. Торкунов]. – М.: Норма, 2007. С. 241.

<sup>5</sup> Международное космическое право: Учебник/ Отв. ред. А.С. Пирадов. – М.: Междунар. отношения, 1985. С. 34.

<sup>6</sup> Международно-правовые основы недропользования: учеб. пособие / отв. ред. А.Н. Вылегжанин; [авт. предисл. А.В. Торкунов]. – М.: Норма, 2007. – С. 242.

<sup>7</sup> Принято Генеральной Ассамблеей ООН в её резолюции 34/68 от 5 декабря 1979 г.

(далее Соглашение о Луне), а также задействование механизма, предусмотренного в статье 11 данного Соглашения, так и принятие дополнительного протокола к Договору о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г.<sup>8</sup> (далее Договор по космосу) или к Соглашению о Луне либо пересмотр Соглашения о Луне с тем, чтобы большее количество государств выразили своё согласие на его обязательность или даже принятие нового договора, имеющего обязательную силу для государств. Причём это может быть как принципиально новый режим, так и режим, основанный на опыте регулирования природных ресурсов Антарктики или Международного района морского дна. Помимо этого, определённую роль может сыграть мягкое право (*soft law*, например, в виде резолюций Генеральной Ассамблеи ООН), которому государства будут, скорее всего, следовать, несмотря на отсутствие на то строгой обязательности. Помимо этого, в доктрине выделяется такой сценарий как установление режима природных ресурсов небесных тел в рамках решений международных судов. Такой вариант развития событий представляется наиболее пессимистичным и наименее вероятным, тем более что согласно Статуту Международного Суда ООН, Решение Суда обязательно лишь для участвующих в деле сторон и лишь по данному делу<sup>9</sup>, хотя в силу специфики МКП такое решение не может не получить ключевое значение и не стать своеобразным, пусть и юридически не обязательным, прецедентом.

Теперь, после краткого обзора возможных направлений согласования международно-правового режима природных ресурсов небесных тел, стоит сказать, что такой режим

---

<sup>8</sup> Принят Генеральной Ассамблеей ООН в её резолюции 2222 (XXI) от 19 декабря 1966 г.

<sup>9</sup> Статут Международного Суда (принят 26 июня 1945 г. в г. Сан-Франциско). Ст. 59.

должен быть ещё согласован в рамках какой-либо международной площадки. В данном контексте сложно не согласиться с официальной позицией Российской Федерации, которая состоит в том, что ЮПК – это наиболее подходящая площадка для согласования волею максимального количества заинтересованных государств<sup>10</sup>.

Конечно, стоит упомянуть работу Гаагской рабочей группы по управлению космическими ресурсами (*The Hague Space Resources Governance Working Group*). Рабочая группа была создана в 2015 году, а её главной целью является проведение оценки необходимости создания международного режима деятельности, связанной с космическими ресурсами, а также подготовка основы для установления такого режима<sup>11</sup>. Хотя итоги деятельности Гаагской рабочей группы будут подведены в декабре 2019 г., т.е. ещё рано делать конкретные выводы, всё же стоит отметить, что экспертами уже был подготовлен проект т.н. «строительных блоков» (*draft building blocks*), которые в определённом смысле отражают попытку разработки перспективного правового режима природных ресурсов небесных тел. Однако нужно отдавать себе отчёт в том, что эксперты, выражающие свои мнения в рамках Гаагской рабочей группы не представляют государства, поэтому деятельность Рабочей группы скорее научно-информационная, нежели международно-правовая. И именно поэтому ЮПК является наиболее подходящей площадкой для согласования международно-правового режима природных ресурсов небесных тел, так как в нём представлено множество государств,

---

<sup>10</sup> Выступление делегации Российской Федерации на 56-й сессии Юридического подкомитета Комитета ООН по космосу. Вена, ООН. 28 марта 2017 г. URL: <http://www.unoosa.org/oosa/audio/v2/meetings.jsp?lng=en> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>11</sup> The Hague Space Resources Governance Working Group. URL: [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac\\_105c\\_22018crp/aac\\_105c\\_22018crp\\_18\\_0\\_html/AC105\\_C2\\_2018\\_CRP18E.pdf](http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2018/aac_105c_22018crp/aac_105c_22018crp_18_0_html/AC105_C2_2018_CRP18E.pdf) (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

представители которых выражают официальные позиции своих правительств.

Вообще, впервые особенное внимание правовому режиму природных ресурсов небесных тел было уделено на 56-й сессии ЮПК, в частности в рамках состоявшегося 27 марта 2017 г. Симпозиума Международного института космического права (далее МИКП) и Европейского центра космического права (далее ЕЦКП) “Модели правового регулирования деятельности по исследованию, освоению и использованию космических ресурсов по прошествии 50 лет после принятия Договора по космосу”. Очень интересно, что специалисты, выступавшие в рамках Симпозиума, высказывали порой диаметрально противоположные мнения.

М. Хофманн, которая является одним из авторов Закона Люксембурга 2017 г., например, выразила точку зрения, согласно которой действующее международное право не запрещает присвоение космических ресурсов как *terra nullius*, а любые выгоды, получаемые от реализации таких ресурсов, надлежит рассматривать как справедливое возмещение расходов на подготовку и реализацию соответствующих технических проектов, которые, в свою очередь, представляют интерес для всего человечества<sup>12</sup>. Профессор Фабио Тронкетти рекомендовал считать, что принятие национальных законов США и Люксембурга, а также перспектива разработки аналогичных проектов в Объединённых Арабских Эмиратах и Японии, представляется уже сложившейся практикой государств, кроме того, он предложил на международном уровне признать правомерность использования космических ресурсов, что, по его мнению, могло бы сыграть существенную роль в разрешении существующих противоречий и стать основой для

---

<sup>12</sup> Hofmann M. Consideration about Luxembourg's Draft Law on the Exploration and Use of Space Resources. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2017/symp-06.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

соответствующих национально-правовых норм<sup>13</sup>. Штефан Хобе и Ф. Де Ман, напротив, неоднократно подчёркивали в своих выступлениях, что государства не обладают юрисдикцией в отношении установления правового режима космических ресурсов, поэтому эксперты сочли попытки урегулирования соответствующих вопросов в рамках национального законодательства недопустимыми и призвали ЮПК к конструктивному диалогу касательно надлежащего, аутентичного и ответственного толкования норм Договора по космосу и норм иных имеющих значение для рассматриваемого вопроса соглашений<sup>14</sup>. Х.М. Фильо подчеркнул, что односторонние законотворческие инициативы являются недопустимой практикой государств, а национальное право может быть применимо исключительно в рамках национальной юрисдикции и не может быть распространено на космические ресурсы как *res communis*<sup>15</sup>.

Что касается 57-й сессии ЮПК, то хоть в её рамках и не было уделено такого пристального внимания проблематике космических ресурсов, всё же справедливости ради надо отметить, что пункт 15 повестки дня был сформулирован следующим образом: «Общий обмен мнениями о возможных моделях правового регулирования деятельности по исследованию, освоению и использованию космических ресурсов»<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup>Tronchetti F. Current International Legal Framework Applicability to Space Resource Activities. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2017/symp-01.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>14</sup>Hobe S., de Man P. The National Appropriation of Outer Space and its Resources. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2017/symp-08.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>15</sup>Filho J.M. Developing Countries and the Exploitation of Space Resources. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2017/symp-07.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>16</sup> Повестка дня 57-й сессии ЮПК. URL: <http://www.unoosa.org/oosa/en/our-work/copuos/lsc/2018/index.html> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

Наконец, стоит перейти к 58-й сессии этого года. В рамках данной сессии вопрос о природных ресурсах небесных тел был сформулирован точно так же, как и в прошлом году, но стал 14-ым пунктом повестки дня.

Для начала стоит отметить, что 1 апреля в рамках 58-й сессии ЮПК был проведён Симпозиум МИКП/ЕЦКП, посвящённый Соглашению о Луне. В рамках данного Симпозиума некоторые специалисты выступили с докладами. Например, Стивен Фрилэнд, декан правового факультета и профессор в сфере международного права Западного Университета Сиднея указал на гибкость применения пункта 5 статьи 11 Соглашения о Луне, сославшись на формулировку «*any relevant technological developments*», которая содержится в статье 18 Соглашения, предусматривающей возможность его пересмотра государствами-участниками при соблюдении определённых условий<sup>17</sup>.

Американский космический юрист Мишель Хэнлон в своём докладе указала на фатальную роль изменения значения понятия «*common heritage of humankind*», а также на наличие неясностей и противоречий в Соглашении о Луне. Помимо этого, она указала, что частные лица и коммерческие компании должны быть приглашены за стол переговоров при решении вопроса об установлении правового режима природных ресурсов небесных тел и предостерегла от установления режима, блокирующего дух «исследовательского предпринимательства»<sup>18</sup>.

Армел Керрест, член Совета директоров МИКП, посвятил свой доклад рассмотрению применимости аналогии между морским правом, космическим правом и правовым

---

<sup>17</sup>Freeland S. The legacy of the Moon Agreement, revisited: context, opportunities and risks. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/symp-06E.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>18</sup>Hanlon M. Challenges for the implementation of the Moon Agreement. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/symp-05E.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).



режимом Антарктики. Специалист считает, что аналогия правового режима ресурсов в Международном районе морского дна с природными ресурсами небесных тел вполне уместна<sup>19</sup>.

Ирмгард Марбоу из Университета Вены выступила с докладом об историческом контексте принятия Соглашения о Луне. Отдельно стоит заметить, что согласно информации, предоставленной специалистом, все 47 на тот момент членов Комитета ООН по космосу приняли текст Соглашения в 1979 году, а затем он был принят ГА ООН консенсусом<sup>20</sup>.

Что касается самой сессии вне рамок симпозиума, то очень важно отметить инициативу, с которой выступили Греция и Бельгия. Ещё в рамках 57-ой сессии ЮПК Греция выступила с идеей создания специальной рабочей группы по разработке правового режима природных ресурсов небесных тел и получила поддержку Бельгии. Изначально Греция настаивала на том, что рассмотрение вопроса статуса космических ресурсов следует включить в сферу деятельности Рабочей группы по статусу и применению пяти договоров ООН по космосу, причём это предложение поддержали Бельгия, Бразилия, Китай и некоторые другие государства. В текущем же году, указав на и без того большую загруженность Рабочей группы по статусу и применению пяти договоров ООН по космосу, а также на важность выработки устойчивых и эффективных нормативных рамок в отношении космических ресурсов и спорный характер вопросов, которые предстоит решить, Бельгия и Греция предлагают создать отдельную рабочую группу, посвящённую исключительно вопросам правового режима природных ресурсов небесных тел. Греция и Бельгия настаивают, что такая будущая рабочая группа должна будет

---

<sup>19</sup>Kerrest A. Contribution of the deep seabed mining legal regime to space resource activities. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/symp-03E.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

<sup>20</sup>Marboe I. Study of the drafting history of the Moon Agreement. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/copuos/lsc/2019/symp-02E.pdf> (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

иметь чётко определённый круг ведения и действовать на основе графика, согласованного всеми сторонами, в целях подготовки доклада по конкретным вопросам, заранее определённым государствами-членами Комитета. Бельгия уже представила предварительный список вопросов, которые могут считаться заслуживающими первоочередного рассмотрения будущей рабочей группой по космическим ресурсам.

К ним, например, относятся:

- 1) определение терминов и применение общих принципов исследования и использования космического пространства к развивающейся деятельности по освоению космических ресурсов;
- 2) связь с другими правовыми режимами освоения природных ресурсов в международных районах;
- 3) институциональные рамки для управления космическими ресурсами;
- 4) временное и географическое разграничение претензий на районы, в которых имеются космические ресурсы, в целях содействия эффективному и рациональному использованию этих ресурсов и др.

Отдельно в инициативе Греции и Бельгии указывается, что во внимание должен быть принят уже существующий режим по Соглашению о Луне и соответствующие позиции государств-участников этого Соглашения.

Бельгия и Греция предлагают разделить деятельность Рабочей группы по годам (2020, 2021, 2022) в рамках соответствующих сессий ЮПК<sup>21</sup>. В 2020 году планируется проведение сбора необходимой информации и обмен идеями. В 2021 году – продолжение обмена идеями и подготовка чернового

---

<sup>21</sup> Proposal for Working Methods and Work Plan of the Working Group on Legal Aspects of the Exploration, the Utilization and the Exploitation of Space Resources. Working paper by Belgium and Greece. URL: [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac\\_105c\\_22019crp/aac\\_105c\\_22019crp\\_26\\_0\\_html/AC105\\_C2\\_2019\\_CRP26E.pdf](http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac_105c_22019crp/aac_105c_22019crp_26_0_html/AC105_C2_2019_CRP26E.pdf) (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

варианта свода принципов и потенциальных правовых моделей правового режима космических ресурсов. А в 2022 году планируется подготовка и представление на 61-й сессии ЮПК итоговой версии такого документа.

Анализ проекта доклада 58-й сессии ЮПК<sup>22</sup> показывает, что Подкомитет согласился с тем, что в рамках пункта повестки дня о космических ресурсах в ходе 59-й его сессии в 2020 году состоятся запланированные неофициальные консультации, координировать которые будет ведущий, кандидатуру которого предложат Бельгия и Греция этим летом на очередном заседании Комитета ООН по космосу. Цель этих консультаций будет заключаться в широком обмене мнениями о дальнейшем обсуждении вопросов исследования, освоения и использования космических ресурсов, в том числе вопроса о возможном создании рабочей группы по соответствующему вопросу. Бельгия и Греция представят пересмотренное предложение об учреждении рабочей группы с целью его дальнейшего рассмотрения на пятьдесят девятой сессии Подкомитета. Таким образом, в целом, создание отдельной рабочей группы по космическим ресурсам в ближайшем будущем вполне возможно.

Подводя итог, можно отметить, что правовой режим природных ресурсов небесных тел на данный момент остаётся неясным, и именно практика государств и будущее покажут, по какому пути пойдёт установление соответствующего режима, однако есть все предпосылки к тому, чтобы правовой режим природных ресурсов небесных тел был установлен в рамках ЮПК в недалёком будущем.

---

<sup>22</sup> UN COPUOS Legal Subcommittee 58th session. Draft report. Proposals to the Committee on the Peaceful Uses of Outer Space for new items to be considered by the Legal Subcommittee at its fifty-ninth session URL: [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac\\_105c\\_21/aac\\_105c\\_21\\_309add\\_6\\_0\\_html/AC105\\_C2\\_L.309Add06E.pdf](http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac_105c_21/aac_105c_21_309add_6_0_html/AC105_C2_L.309Add06E.pdf) (дата обращения 23 апреля 2019 г.).

**ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕЖИМА  
НАЛОГООБЛОЖЕНИЯ КОМПАНИЙ,  
ЗАНИМАЮЩИХСЯ КОСМИЧЕСКОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В РФ И США**

**Дарья Михайловна Балта**

*студентка*

*Юридический факультет Московского государственного  
университета имени М.В. Ломоносова  
balta.darya@gmail.com*

В настоящее время появляется всё большее число компаний, которые занимаются космической деятельностью. Государства, регулируя данную деятельность, также должны обращать внимание и на предполагаемые режимы налогообложения таких компаний и должны предлагать наиболее оптимальные варианты налогообложения для этой достаточно дорогостоящей деятельности.

В данной работе автор предлагает разобрать наиболее интересные налоги, как уже введённых, так и тех, которые находятся на стадии обсуждения среди теоретиков.

В первую очередь, на стыке налогового и космического права возникает проблема налогообложения космических туристов. Поднимается множество вопросов касаясь путей налогообложения космического туризма. Основная проблема заключается в необходимости правильно определить сумму и, тем более, правильно рассчитать налоги с такой операции. Стоит отметить, что такого рода туризм бывает 2-х видов – орбитальный (как с Д. Тито, отправившимся на Международную космическую станцию (далее МКС)), так и суборбиталь-

ный (без выхода на орбиту). Суборбитальные полёты совершаются примерно на высоте 101-190 км<sup>1</sup>. Соответственно, оба вида полётов подпадают под полёты в космическое пространство (общепризнанная граница разграничения воздушного и космического пространства – 100 км<sup>2</sup>). Также стоит отметить, что космическое пространство является достоянием всего человечества (статья 1 Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела<sup>3</sup> (далее Договор по космосу)). Это важно отметить для дальнейшего определения места оказания услуги для целей налогообложения. Конечно, в данной ситуации стоит говорить именно о косвенных налогах, поскольку здесь явно не представляется разумным говорить о прямых налогах.

Туризм представляет собой оказание услуги. Для понимания, что является оказанием услуги, необходимо обратиться к Генеральному соглашению по торговле услугами<sup>4</sup> (далее ГАТС). В статье 1 ГАТС даётся понятие торговли услугами. Под какую категорию приведённых в данной статье услуг подпадёт космический туризм?

Для ответа на вопрос необходимо определиться с понятием места реализации услуг по космическому туризму (как было сказано ранее, не имеет значение вид полёта – суборбитальный или орбитальный – и в том, и другом случае происходит выход в открытый космос).

---

<sup>1</sup> Таблица «Суборбитальные пилотируемые космические полёты». URL: <https://clck.ru/FQg55> (дата обращения 20 марта 2019 г.).

<sup>2</sup> Frans von der Dunk, Fabio Tronchetti. Handbook of Space Law/Edward Elgar Publishing, Northampton, MA, USA. 2015. P. 95.

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

<sup>4</sup> Генеральное соглашение по торговле услугами // Приложение 1В. Соглашение ГАТС Всемирной торговой организации, результат Уругвайского раунда переговоров, вступило в силу в январе 1995 г.

Что касается положений налогового права о реализации услуг, то нам необходимо обратить внимание на ст. 148 Налогового Кодекса Российской Федерации (далее НК РФ). Так, в п.п. 3 п. 1 указано, что местом реализации работ (услуг) признается территория Российской Федерации (далее РФ), если услуги фактически оказываются на территории Российской Федерации в сфере <...> туризма, отдыха и спорта. Соответственно, если услуга оказана на территории РФ, то она подлежит налогообложению налогом на добавленную стоимость (далее НДС).

Но что делать в случае с туристом, который покинул территорию РФ (а он считается таковым, поскольку оказался в космическом пространстве, не принадлежащем ни одному государству). Соответственно, в таком случае местом реализации услуги по космическому туризму является космическое пространство.

Таким образом, возникает следующий вопрос: получается, что турист покидает территорию РФ. Как тогда быть с налогообложением? Дело, связанное с обложением НДС космической деятельности, дошло даже до Конституционного суда Российской Федерации<sup>5</sup>. Истец оспаривал «<...> конституционность абзаца пятого пп. 4 п. 1 ст. 148 НК РФ <...> во взаимосвязи с п.п. 5 п. 1 ст. 164 НК РФ, предусматривающим обложение НДС по налоговой ставке 0 процентов реализацию работ (услуг) в области космической деятельности». Заявитель указывал на то, что эти положения препятствуют применять налогоплательщикам ставку 0 % с правом на налоговые вычеты по НДС, когда покупатель не осуществляет деятельность на территории РФ.

---

<sup>5</sup> Определение КС РФ № 3054-О от 19.12.2017 об отказе в принятии к рассмотрению жалобы общества с ограниченной ответственностью «МАТЕРИК» на нарушение конституционных прав и свобод абзацем пятым подпункта 4 пункта 1 статьи 148 во взаимосвязи с подпунктом 5 пункта 1 статьи 164 НК РФ.

Конституционный суд разъяснил, что «<...> налог на добавленную стоимость – это налог, построенный по территориальному принципу (в отличие от налогов на доходы и прибыль), следовательно, территориальная характеристика операции по выполнению работ и оказанию услуг является существенным признаком объекта обложения НДС <...>».

Следовательно, в данной ситуации мы видим, что если происходит экспорт услуги, то НДС необходимо уплачивать. Таким образом выход в космическое пространство также является экспортом, и поэтому должно облагаться НДС (в случае с суборбитальным полётом). Но, с другой стороны, в какой момент времени мы можем сказать, что услуга выполнена? Момент прекращения пребывания в условиях микрогравитации или после посадки? Если после посадки, то взлёт и посадка осуществлялись на территории РФ, и тогда, возможно, данный вид деятельности не следует облагать НДС. Но после оказания услуги в виде суборбитального полёта происходит, по сути, доставка человека на Землю, поэтому мы, с этой стороны, не можем говорить о «необложении» такой деятельности НДС.

Но как расценивать случаи посещения модулей МКС? В таком случае турист как бы попадает на территорию РФ (квазитерритория РФ<sup>6</sup>). Тогда получается, что реализуется принцип оказания услуги на территории РФ. Соответственно, оказание услуг такого рода туристской деятельности должно облагаться НДС по ставке 0 %.

Таким образом, автор считает, что, в зависимости от вида космического туризма, следует определять услуги, как облагаемые НДС или нет. В случае с суборбитальным полётом (или облёт Луны) данную деятельность следует облагать НДС по стандартной ставке, в случае полёта на МКС данную деятельность следует облагать НДС по ставке 0 %.

---

<sup>6</sup> Каюмова А.Р. Некоторые вопросы юрисдикции государств в международном космическом праве // Московский журнал международного права. № 3 (67). 2007. С. 114.

Во-вторых, в связи с развитием национального законодательства некоторых стран в области добычи космических природных ресурсов, возникает также вопрос о налогообложении такой деятельности. И так как данная статья посвящена вопросам налогообложения в РФ и Соединённых Штатах Америки (далее США), необходимо рассмотреть этот вопрос с точки зрения США.

Для начала стоит отметить, что на федеральном уровне отсутствует какое-либо налогообложение деятельности, связанной с добычей полезных ископаемых<sup>7</sup>. Как же быть с добычей природных ресурсов в космосе? В 2015 году США приняли соответствующий закон<sup>8</sup>, позволяющий гражданам США осуществлять такие операции. Как же такая деятельность будет облагаться налогом?

Для целей данного исследования будем считать присвоение космических ресурсов частными лицами возможными согласно закону США о добыче таких ресурсов.

Если мы говорим о добыче в космосе, то для целей налогообложения лучше использовать принцип гражданства лица, добывающего ресурсы. Также необходимо разобрать экономические основания налогообложения добычи полезных ископаемых в космосе (поскольку таким образом, возможно правильно оценить юридическую конструкцию налога на добычу полезных ископаемых<sup>9</sup>). По аналогии с рассуждениями, приведёнными

---

<sup>7</sup> Kahalley K. USA: Mining Law 2019. ICLG. URL: <https://iclg.com/practice-areas/mining-laws-and-regulations/usa> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>8</sup> H.R.1508 Space Resource Exploration and Utilization Act of 2015. URL: <https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/1508/text?q=%7B%22search%22%3A%5B%22Space+Resource+Exploration+and+Utilization+Act+2015%22%5D%7D> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>9</sup> Налоговое право. Особенная часть: Учебник для вузов / С.Г. Пепеляев, П.А. Попов, А.А. Косов и др.; под ред. С.Г. Пепеляева. М.: Просвещение, 2017. С. 384.



в учебнике «Налоговое право»<sup>10</sup>, необходимо привести экономические обоснования того, что США должны взимать налоги за такую сложную высокотратную деятельность. Так, стоит отметить, что ресурсы, добытые в космосе, поступают в собственность частного лица из «ничейной» собственности. Таким образом, налог может служить «компенсацией» того факта, что любые другие лица как США, так и других стран, не смогут иметь возможность добыть такой же ресурс в том же месте, а также администрирование такой деятельности властями США.

Что касается определения налоговой базы, то применимо к ресурсам, добытым в космосе, наиболее логично, по мнению автора, применять метод вычитания (при торговле данными ресурсами) и аддитивный метод<sup>11</sup> (при дальнейшей переработке ресурсов или направлении его на научные исследования во благо всего человечества<sup>12</sup>).

Первый метод необходимо использовать именно в космической индустрии, поскольку транспортировка, сооружение установок на других планетах, естественных спутниках или астероидах, а также сама добыча космических ресурсов будет являться достаточно дорогим процессом. При этом в силу специфики космической деятельности, скорее всего, на первых этапах соответствующая деятельность не будет окупаться, кроме того, следует учитывать сопутствующие риски. Поэтому оценка стоимости в целях налогообложения определяется ценой реализации таких ресурсов на Земле

---

<sup>10</sup> Налоговое право. Особенная часть: Учебник для вузов / С.Г. Пепеляев, П.А. Попов, А.А. Косов и др.; под ред. С.Г. Пепеляева. М.: Просвещение, 2017. С. 384.

<sup>11</sup> Налоговое право. Особенная часть: Учебник для вузов / С.Г. Пепеляев, П.А. Попов, А.А. Косов и др.; под ред. С.Г. Пепеляева. М.: Просвещение, 2017. С. 397–398.

<sup>12</sup> Форма, предусмотренная Соглашением о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. // Принято резолюцией 34/68 Генеральной Ассамблеи ООН от 5 декабря 1979 года.

за вычетом всех расходов, понесённых частными лицами в связи с такой добычей.

Второй метод необходимо применять при отсутствии реализации товара, поскольку будет предусмотрено либо государственное участие в такой добыче (для научно-исследовательских целей), либо налогоплательщик будет в дальнейшем перерабатывать эти ресурсы. Если обратить внимание на НК РФ<sup>13</sup>, то схожий метод используется в п. 4 ст. 380, где способом оценки является расчётная стоимость полезных ископаемых, а также учитывается довольно большой перечень расходов, включая расходы на освоение природных ресурсов (что является довольно существенным при добыче космических ресурсов), но исключаются расходы на транспортировку (однако применительно к космическим ресурсам данное положение можно перенести в сферу учёта такого существенного расхода).

Также, помимо предложенных автором методов обложения такой деятельности в зависимости от реализации таких ресурсов или их участие в научно-исследовательской деятельности (или отправки на переработку), можно использовать и меры понижения налоговых ставок при начале разработок какого-либо полезного ископаемого. Более того, можно предусмотреть довольно интересные меры стимулирования, такие как дальность добычи ресурсов от Земли, объём добычи и качество ресурсов (на начальных этапах можно применить регрессивную шкалу налогообложения, поскольку в первую очередь компании будут заинтересованы в добыче более качественных ресурсов в больших количествах).

В-третьих, интересно рассмотреть уже существующий налог – налог на коммерческие запуски. Эта тема является од-

---

<sup>13</sup>Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 N 117-ФЗ.

ной из самых обсуждаемых, поскольку уже вносятся предложения о введении так называемого «налога на запуск». Необходимо рассмотреть вопрос о том, какие это предложения, в чём они заключаются и целесообразно ли вводить такого рода налоги.

На данный момент Калифорния является единственным штатом, взимающим налог на коммерческий запуск<sup>14</sup>. Он был введён 28 сентября 2017 года Советом штата по налогам<sup>15</sup>. Суть такого налога раскрывается ниже.

Идея режима налогообложения такая: плательщиком налога являются компании, которые генерируют более 50 % своей прибыли с помощью космической перевозки (перемещение, перевозка людей или имущества на расстояние свыше 62 миль<sup>16</sup> над Землёй)<sup>17</sup>. Причём это относится к компаниям, которые используют калифорнийские стартовые площадки, а не к компаниям, располагающимся на территории штата Калифорния, запускающие свои космические объекты на территории других штатов<sup>18</sup>.

Также Советом была разработана специальная формула, подсчитывающая сумму налога с космических компа-

---

<sup>14</sup> Foon Rhee. SpaceX had a big launch. California is taxing the company // The Sacramento Bee. 10 февраля 2018 г. URL: <https://www.sacbee.com/opinion/opn-columns-blogs/foon-rhee/article198687434.html> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>15</sup> The state's Franchise Tax Board.

<sup>16</sup> Около 100 км (1 миля = 1.609 км) – признанное разграничение воздушного и космического пространства.

<sup>17</sup> Dominic Fracassa. California plans for collecting taxes on spaceflight // San Francisco Chronicle. 03 марта 2017 г. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-plans-for-collecting-taxes-on-11119631.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>18</sup> Dominic Fracassa. California plans for collecting taxes on spaceflight // San Francisco Chronicle. 03.03.2017. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-plans-for-collecting-taxes-on-11119631.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

ний, осуществляющих космическую перевозку. Имеет значение то, как часто компания запускает космические ракеты из штата, и, что наиболее важно, как далеко коммерческий космический корабль полетит относительно штата Калифорния (имеется в виду движение ракеты от Земли до отделения полезной нагрузки).

Сумма налога с коммерческих компаний, выполняющих космические полеты, будет уменьшаться по мере достижения определённой высоты над Землёй космического корабля. Если же компания не может раскрыть специфику своей миссии из-за конфиденциальности – что характерно для контрактов с вооружёнными силами – расстояние полёта космического корабля от Земли будет считаться равным 310 милям (около 500 км) в соответствии с предлагаемыми правилами.

Очевидно, этот закон является довольно обременительным для компаний, особенно для начинающих космических компаний, даже несмотря на заявление Налогового совета о том, что это даёт компаниям большую ясность в отношении налогового регулирования штата Калифорния<sup>19</sup>. И обоснование этому можно найти в нескольких аспектах. Во-первых, федеральное правительство уже имеет собственную систему налогообложения коммерческих компаний, выполняющих космические полёты<sup>20</sup>. Во-вторых, штаты соревнуются в разработке наиболее привлекательных для соответствующих компаний заманчивых режимов регулирования для растущей

---

<sup>19</sup> Benny Evangelista. California tax on space companies would end under Assembly bill // San Francisco Chronicle. 17 января 2018 г. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-tax-on-space-companies-would-end-under-12505300.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>20</sup> Слова Томаса Ло Гроссмана (ThomasLoGrossman), налоговый адвокат в Налоговом совете (a tax attorney at the Franchise Tax Board) // Dominic Fracassa. California plans for collecting taxes on spaceflight // San Francisco Chronicle. 03 марта 2017 г. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-plans-for-collecting-taxes-on-11119631.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

коммерческой космической промышленности<sup>21</sup>, что может вынудить Калифорнию либо отменить закон, либо предлагать при этом льготные условия пребывания космических компаний в других аспектах налогообложения.

Поэтому в 2018 году член Парламента Калифорнии Том Лэки (Tom Laskey) пытался заблокировать сбор космического налога, поскольку продолжение его действия заставит начинающие компании «переехать» в другой штат (как это и было сделано стартапом по добыче природных ресурсов на Луне Moon Express, «переехавшая» в штат Флорида в 2016 году)<sup>22</sup>. Законопроект, внесённый Лэки<sup>23</sup>, отменяет формулу космического налога и освобождает доходы от космических полетов от государственных налогов для создания благоприятных условий для продолжения деятельности таких компаний, как SpaceX, Virgin Galactic и United Launch Alliance в штате Калифорния<sup>24</sup>. Т. Лэки обосновывает свою инициативу следующим образом: «Мы посылаем ужасное сообщение, облагая налогом отрасль, которая только зарождается. Вместо этого Калифорния должна продолжать защищать

---

<sup>21</sup>Слова Джона Логсдона (John Logsdon), профессора Университета Дж. Вашингтона в Вашингтоне и соучредителя Института космической политики // Dominic Fracassa. California plans for collecting taxes on spaceflight // San Francisco Chronicle. 03 марта 2017 г. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-plans-for-collecting-taxes-on-11119631.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>22</sup> Dominic Fracassa. California plans for collecting taxes on spaceflight // San Francisco Chronicle. 03 марта 2017 г. URL: <https://www.sfchronicle.com/business/article/California-plans-for-collecting-taxes-on-11119631.php> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>23</sup>Assembly Bill (AB) № 1878. Introduced by Assembly Member Lackey (Coauthors: Assembly Members Cunningham and Fong) (Coauthor: Senator Wilk) January 17, 2018 // URL: [http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201720180AB1878](http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201720180AB1878) (дата обращения 11 марта 2019 г.).

<sup>24</sup> Assembly Bill (AB) № 1878. Introduced by Assembly Member Lackey (Coauthors: Assembly Members Cunningham and Fong) (Coauthor: Senator Wilk) January 17, 2018 // URL: [http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201720180AB1878](http://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201720180AB1878) (дата обращения 11 марта 2019 г.).

свою роль в качестве лидера аэрокосмической отрасли и предлагать стимулы для компаний, которые решили работать здесь»<sup>25</sup>. Нельзя не согласиться с этим высказыванием.

Таким образом, налог на запуск существует в штате Калифорния. С одной стороны, органы власти Калифорнии его поддерживают и приводят довольно убедительные аргументы в пользу того, чтобы этот налог существовал, но с другой стороны научное общество осуждает этот налог, также приводя довольно веские аргументы. Кто из них прав? Покажет время.

В заключении хотелось бы отметить, что как в российском, так и в американском законодательстве есть свои преимущества и недостатки. Если страны будут обмениваться такой информацией, то это может привести к более прогрессивному регулированию налогообложения в такой важной и прогрессивной отрасли, как космическая деятельность.

Стоит надеяться, что, вступая в новую экономику, имеющую большой сектор в сфере космической деятельности, государства будут модернизировать и подстраивать своё законодательство (в первую очередь, налоговое) под существующие реалии. И государства смогут осуществить прорыв в этой области, открыв для себя новые возможности регулирования налоговых отношений в космической деятельности.

---

<sup>25</sup> Chriss W. Street. We are sending a terrible message by taxing an industry that is only in its infancy. Instead, California should continue to protect its role as an aerospace leader and offer an incentive for companies that choose to operate here // California Republicans try to dump space tax. 20 января 2018 г. URL: <https://www.breitbart.com/local/2018/01/20/california-republicans-try-to-dump-space-tax/> (дата обращения 11 марта 2019 г.).

## **ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВОВОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО МИРНОМУ ОСВОЕНИЮ КОСМОСА**

**Динар Айратович Валеев**

*аспирант*

*Казанский (Приволжский) федеральный университет  
valeevdinarlaw@gmail.com*

Изучение вопросов использования и исследования космического пространства, которые оказались возможным благодаря развитию новых средств техники, потребовало согласованных действий разных государств. Международной кооперации в освоении космоса также способствуют высокая стоимость научных исследований и экономическая целесообразность совместных проектов. Несмотря на долгую историю международного сотрудничества в освоении космоса, сегодня в связи с бурным развитием космических исследований, вовлечением в космическую деятельность всё большего числа государств, появлением новых субъектов международного космического права происходит эволюция форм и характера международного сотрудничества.

Для начала отметим, что юридическое содержание принципа международного сотрудничества в деле освоения космоса, по-прежнему, вызывает дискуссии и споры. По данному вопросу в доктрине, в том числе западной, есть прямо противоположные точки зрения: от абсолютного отрицания данного принципа до провозглашения сотрудничества по космосу безусловной обязанностью всех государств. По нашему мнению, данный принцип следует толковать в совокупности с положениями Декларации о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН

1970 года (далее Декларация 1970 года)<sup>1</sup>, а также нормами Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года (далее Договор по космосу 1967 года)<sup>2</sup>, а также иных источников международного космического права. Считаем, что принцип сотрудничества государств в космической сфере должен рассматриваться исключительно как обязанность государств сотрудничать друг с другом в деле поддержания международного мира и безопасности при освоении космического пространства. Другие способы и формы сотрудничества государств во всех иных областях межгосударственных отношений являются добровольным актом, раскрывающим положения Декларации 1970 года сотрудничать, в том числе для «содействия международной экономической стабильности и прогрессу».

Профессор И.И. Лукашук также считает, что этот принцип с юридической точки зрения уязвим. По его мнению, юридически обязать государство к конкретному сотрудничеству так же сложно, как обязать его к дружбе с тем или иным государством<sup>3</sup>.

В этой связи, следует согласиться с Е.П. Каменецкой, которая предлагала следующее определение международно-правового сотрудничества в космосе: «Международное сотрудничество в освоении космоса можно охарактеризовать как совместную деятельность государств в политической, экономической, научно-технической и правовой областях, направленную на исследование и использование космического пространства и достижений космической науки

---

<sup>1</sup> Действующее международное право. Т. 1. – М.: Московский независимый институт международного права, 1996. С. 65–73.

<sup>2</sup> Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXV. – М., 1972. С. 41–45.

<sup>3</sup> См.: Лукашук И.И. Международное право. Общая часть. М.: Волтерс Клувер, 2005. С. 286.



и техники в мирных целях в интересах и на благо всех стран и народов»<sup>4</sup>.

В доктрине отмечается, что, исходя из уровня создаваемых юридических нормативных актов, сотрудничество в освоении космоса проявляется в двух основных направлениях. Во-первых, с одной стороны, происходит сотрудничество по поводу космической деятельности, а именно в сфере кодификации и прогрессивного развития международного космического права, создании новых многосторонних актов, регулирующих космическую сферу. Во-вторых, сотрудничество возможно в сфере юридического оформления отношений между участниками международных программ и проектов<sup>5</sup>.

Современными учеными выделяются следующие разновидности сотрудничества: сотрудничество государств в рамках международных договоров универсального, регионального и двустороннего уровней; сотрудничество в рамках международных конференций и в рамках международных организаций. В рамках указанной классификации учеными выделяются семь форм сотрудничества<sup>6</sup> (отметим, что под формами мы понимаем те рамки, в рамках которых происходит сотрудничество между государствами<sup>7</sup>).

Следует также согласиться, что международно-правовые формы сотрудничества государств по исследованию и использованию космического пространства находятся в иерар-

---

<sup>4</sup> Каменецкая Е.П. Сотрудничество государств в освоении космоса в рамках международных организаций (международно-правовые проблемы): дис... канд. юрид. наук. М., 1976. С. 18.

<sup>5</sup> См.: В.С. Верещетин. Международное сотрудничество в космосе (Правовые вопросы). Изд-во «Наука», 1977 г. С.8.

<sup>6</sup> См.: А.С. Воронина. Международно-правовые формы сотрудничества государств по исследованию и использованию космического пространства // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2013. № 1. С. 141–150.

<sup>7</sup> Моисеев Е.Г. Международно-правовые основы сотрудничества стран СНГ. М.: Юрист, 1997. С. 8.

хической взаимосвязи. Главную роль занимает сотрудничество в рамках универсальных международных организаций.

Кратко описав теоретические аспекты вопросов международного сотрудничества в исследовании и использовании космического пространства, опишем исторический аспект поднятой тематики.

Одним из первых документов, содержащих правовые основы международного сотрудничества в космической сфере, является Договор по космосу 1967 года. В документе закреплена обязанность государств-участников руководствоваться принципом сотрудничества и взаимной помощи при исследовании и использовании космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, а также осуществлять свою космическую деятельность с должным учетом соответствующих интересов всех государств – участников Договора (ст. IX). Договор призывает государства-участников содействовать и поощрять международное сотрудничество в исследовании и использовании космического пространства, а также всесторонне информировать Генерального секретаря ООН о характере такого сотрудничества (ст. X и XI).

Говоря о юридической природе и понятии международного сотрудничества, следует сказать, что впервые дефиниция международного сотрудничества была определена в ранее упомянутой Декларации 1970 года. В соответствии с данной декларацией международное сотрудничество – это координация действий двух или более государств на добровольной основе в соответствии с правовым режимом и имеющее определенную цель. Главной целью международного сотрудничества является обеспечение интересов государств, непосредственно сотрудничающих между собой для достижения определенных целей, а также поощрение роста развивающихся стран. В итоге, идея международного сотрудничества полу-

чила правовой статус основного принципа международного права<sup>8</sup>.

Говоря о современном состоянии нормативного закрепления обязательств по международному сотрудничеству в отечественном законодательстве, отметим Закон Российской Федерации «О космической деятельности» от 20.08.1993 N 5663-1<sup>9</sup>. Согласно статье 3 указанного Закона целями космической деятельности Российской Федерации являются развитие и расширение международного сотрудничества Российской Федерации в интересах и дальнейшей интеграции Российской Федерации в систему мировых хозяйственных связей и обеспечения международной безопасности.

19 апреля 2013 года Президент России утвердил документ «Основные положения Основ государственной политики Российской Федерации в области космической деятельности на период до 2030 года и дальнейшую перспективу» N Пр-906<sup>10</sup>. Данный нормативный акт регулирует государственную политику в области космической деятельности, а именно: устанавливает принципы, главные цели, государственные интересы, приоритеты и задачи государственной политики Российской Федерации в области использования, освоения, исследования космического пространства, включая международное сотрудничество в данной сфере.

Подробно разобрав теоретический и исторический аспект поднятой проблемы, перейдем к обзору основных тен-

---

<sup>8</sup> Edward McWhinney. The Concept of Cooperation // International Law: Achievements and Prospects. Martinus Nijhoff Publishers, 1991. P. 425–436.

<sup>9</sup> Закон РФ от 20.08.1993 N 5663-1 (ред. от 07.03.2018) «О космической деятельности». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_3219/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_3219/) (дата обращения 17 февраля 2019 г.).

<sup>10</sup> Основные положения Основ государственной политики Российской Федерации в области космической деятельности на период до 2030 года и дальнейшую перспективу. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_145908/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_145908/) (дата обращения 17 февраля 2019 г.).

денций сотрудничества в сфере использования и исследования космического пространства в XXI веке. Для начала хотелось бы отметить возрастающую роль проблемы космического мусора, устранения последствий космических загрязнений, а также предотвращения таких загрязнений, и как следствие сказать о том внимании которое сегодня уделяется государствами в деле борьбы с космическим мусором.

Несмотря на то, что сегодня в мире насчитывается более 17 тыс. объектов космического мусора, по-прежнему, остаются нерешёнными следующие вопросы: вопросы определения термина «космический мусор», удаления космического мусора, вопросы ответственности за вред, причинённый объектами космического мусора (на сегодняшний день в контексте данного вопроса единственным источником остаётся Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами 1972 года<sup>11</sup>). Актуальность данной проблемы подтверждается тем, что при недавнем запуске отечественного космического аппарата образовались многочисленные отработанные части, которые потенциально могли упасть на территорию России<sup>12</sup>. В этой связи нам представляется, что одним из основных направлений международного сотрудничества в сфере освоения космоса должно стать создание нормативных актов, определяющих институциональную структуру, направленную на борьбу с космическим мусором. К примеру, для разработки технологий, направленных на уборку космического мусора, возможно создание международного конструкторского бюро. Краеугольным камнем работы данного бюро могут стать опыт, накопленный космическими державами в сфере разработки

---

<sup>11</sup> Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. – М.: БЕК, 1996. С. 362–368.

<sup>12</sup> Вести Пермь. В Пермском крае ждут космический мусор. 22 февраля 2019 год. URL: <http://t7-inform.ru/s/videonews/20190221095751> (дата обращения 25 марта 2019 г.).

космических объектов, а также совместное финансирование деятельности указанной организации. Кроме того, возможно создание международного фонда, формирующегося с помощью взносов всех запускающих государств. Примечательно, что средства поступивший на счет данного фонда возможно использовать как на устранение последствий космического мусора в частности, так и всех негативных последствий запусков космических аппаратов. Занимательно, что Япония уже сегодня на коммерческой основе предлагает другим странам свои услуги для решения проблем, связанных с космическим мусором<sup>13</sup>.

Одним из специфичных направлений развития современных форм международного сотрудничества в освоении космоса является возрастающая роль коммерческих космических, а также международных неправительственных организаций. К примеру, в сентябре 2018 года компания *Airbus Defence and Space* совместно со специалистами университета Суррея осуществила запуск спутника *RemoveDEBRIS* («Уборщик мусора»), который уже сегодня показывает положительный результат в деле борьбы с космическим мусором. Кроме того, ярким примером успешного включения частной компании в развитие исследований космического пространства является американская компания *SpaceX*, осуществившая запуск космического корабля *Crew Dragon*, пристыковавшегося к Международной космической станции (МКС) в марте 2019 года<sup>14</sup>. С каждым годом объем частных инвестиций, а также вовлечённость коммерческих организаций в деле освоения

---

<sup>13</sup> Самураи хитрят: «Космический мусор» Японии собирает секреты NASA и «Роскосмоса» для господства вне Земли. 11 марта 2019 г. URL: <https://vistanews.ru/science/290992> (дата обращения 01 апреля 2019 г.).

<sup>14</sup> Роскосмосу нечем ответить на запуск первого частного корабля к МКС, но добрые слова для Илона Маска нашла русская девушка Катя. 5 марта 2019 г. URL: <https://www.novayagazeta.ru/articles/2019/03/05/79777-kosmicheskie-otnosheniya> (дата обращения 28 марта 2019 г.).

космоса безусловно возрастает, что доказывает появления новых форм международного сотрудничества – сотрудничество и взаимодействие частных коммерческих организаций и иных субъектов международного космического права. Помимо этого, в литературе отмечается, что со временем к процессу присоединения либо ратификации основных источников космического права могут присоединиться и международные коммерческие космические организации, которые также являются субъектами международного космического права. Данная тенденция отражает специфичность рассматриваемой отрасли международного публичного права<sup>15</sup>. Относительно международных неправительственных организаций следует отметить их роль для нормотворческого процесса. Именно они предоставляют государствам на международных конференциях важные дополнительные сведения по поводу обсуждаемых вопросов. Так, например, международные неправительственные организации активно участвуют в заседаниях Комитета ООН по космосу, имея статус наблюдателя. Причем, если до 2000-ых гг. наблюдателями являлись всего 5 организаций, то сейчас это количество возросло до 10<sup>16</sup>.

В заключение следует обратить внимание на развитие международного частного космического права и, как следствие, появлением новых форм международного сотрудничества в этой сфере. Так, США в 2015 году и Люксембург в 2017 году приняли национальные законодательные акты, разрешающую указанным странам добычу и последующую национализацию полезных ископаемых в космическом пространстве. Согласно позиции многих стран, США и Люксембург, приняв

---

<sup>15</sup> См.: Куликпаева М.Ж. Некоторые аспекты правового режима космического пространства // Вестник Института законодательства Республики Казахстан 2018. № 4 (53) С. 126

<sup>16</sup> Черных И.А. Международно-правовые аспекты обеспечения устойчивости космической деятельности. Дисс. на соискан. уч. степени канд. юрид. наук. Москва, 2018 г. С. 66.

данные национальные законодательные акты нарушили принцип национального присвоения космического пространства, заложенный статьей 2 Договора по космосу 1967 года. Однако подробный анализ данной ситуации показывает, что вопрос правомерности или неправомерности, принятых США и Люксембургом актов, не может быть решён однозначно. В соответствии со статьей 11 Соглашения о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 года<sup>17</sup>: «государства-участники обязуются установить международный режим, включая соответствующие процедуры, для регулирования эксплуатации природных ресурсов Луны, когда будет очевидно, что такая эксплуатация станет возможной в ближайшее время». Буквальное толкование данной нормы доказывает, что уже в 1979 году разработчики, осознавая возможность добычи природных ресурсов, допускали такое в будущем и были нацелены установить правовой режим данной сферы. По нашему мнению, следует согласиться с точкой зрения М.Р. Юзбашян, которая считает, что «...в любом случае согласование взаимоприемлемого международного подхода к урегулированию вопроса об эксплуатации природных ресурсов космического пространства необходимо до возможного возникновения международных споров и конфликтов»<sup>18</sup>. Кроме того, важно отметить, что уже на пятьдесят восьмой сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях ООН в проекте доклада было высказано мнение, что для устранения глобального соперничества за ресурсы в космическом пространстве следует инициировать обсуждение международного механизма по управлению космическими ресурсами, который

---

<sup>17</sup> Действующее международное право. Т. 3. – М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 639–647.

<sup>18</sup> РИА Новости. Мариам Юзбашян: Россия сохраняет юрисдикцию и контроль над "Луноходом-2". 06 сентября 2018 года. URL: <https://ria.ru/interview/20180906/1527874952.html> (дата обращения 15 октября 2018 г.).

будет основываться на принципах и нормах, закрепленных в Договоре по космосу 1967 года<sup>19</sup>. В данной ситуации нам представляется, что с появлением новейших технологий возможно бурное развитие международного сотрудничества государств в сфере добычи полезных ископаемых из космоса. Однако в связи с экономической заинтересованностью многих стран и частных компаний данная сфера международного сотрудничества будет считаться одной из самых уязвимых и непрочных.

Принимая во внимание вышеизложенное, следует отметить, что, помимо многостороннего межгосударственного сотрудничества в сфере освоения космоса, активно развивается двустороннее сотрудничество, в рамках которого всегда проще найти компромисс и урегулировать вопросы, связанные с распределением ответственности, финансовыми и техническими аспектами<sup>20</sup>. Примерами двухстороннего сотрудничества могут служить совместная миссия Роскосмоса и Индийской организации космических исследований по исследованию Луны – Чандараян-2 или совместная программа российской госкорпорации Роскосмос и Европейского космического агентства по исследованию Марса – *ExoMars*.

Подводя итог, можно сделать вывод, что международное сотрудничество в сфере освоения космоса в XXI веке претерпевает изменения. Современная картина международного сотрудничества по космосу в целом противоречива и сложна; она формируется из противоборствующих и совпадающих тенденций и сил и представляет собой объединение разных

---

<sup>19</sup> Комитет по использованию космического пространства мирных целях. Юридический подкомитет. Пятьдесят восьмая сессия. Вена, 1-12 апреля 2019 года. URL: [http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac\\_105c\\_2/aac\\_105c\\_2l\\_309\\_0\\_html/AC105\\_C2\\_L.309R.pdf](http://www.unoosa.org/res/oosadoc/data/documents/2019/aac_105c_2/aac_105c_2l_309_0_html/AC105_C2_L.309R.pdf) (дата обращения 13 апреля 2019 г.).

<sup>20</sup> Черных И.А. Международно-правовые аспекты обеспечения устойчивости космической деятельности. Дисс. на соискан. уч. степени канд. юрид. наук. – Москва, 2018 г. С. 68.



устремлений и подходов субъектов международного космического права. В данной связи участниками международного сотрудничества в сфере освоения космоса важно помнить, что международная кооперация в изучении и использовании космического пространства оказывает положительное воздействие на укрепление доверия между государствами и вносит свой вклад в дело разрядки международной напряженности, что так актуально в современном мире.

**ПРОБЕЛЫ МЕЖДУНАРОДНОГО КОСМИЧЕСКОГО  
ПРАВА ПО РЕАЛИЗАЦИИ МЕХАНИЗМА  
ПРИВЛЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВА  
К ОТВЕТСТВЕННОСТИ**

**Светлана Сергеевна Вашурина**

*студентка 3 курса*

*Всероссийский государственный университет юстиции*

*(РПА Минюста России)*

*vash.1006@yandex.ru*

Международное космическое право – это одна из самых молодых отраслей международного права, которая зародилась благодаря, так называемому, «моментальному обычаю» – запуску первого спутника в космическое пространство. Это произошло не так давно, но уже в те времена для всего человечества это был огромный шаг в будущее. Сегодня же космические корабли «бороздят космические просторы», запускается огромное количество спутников, более того, уже сейчас обсуждаются и разрабатываются проекты терраформирования других небесных тел и космического туризма.

Однако несмотря на столь активную деятельность в космическом пространстве, с правовой точки зрения существует достаточно большое количество пробелов и коллизий в той отрасли права, которая регулирует подобную деятельность. Рассмотрение подобных правовых пробелов, анализируя институт международной ответственности, является особо актуальным, так как институту правовой ответственности является необходимым юридическим средством обеспечения соблюдения норм международного права и восстановления нарушенных прав и отношений. Такие пробелы являются следствием того, что международное право, в современном его понимании, – больше договорное право. К сожалению, зачастую субъекты права просто не могут договориться о той

или иной норме, чтобы закрыть правовой тот или иной правовой пробел.

Институт международной ответственности рассматривается как обязанность государств нести ответственности за вред, причинённый вследствие противоправной деятельности государств, а также за ущерб, причинённый в результате не запрещённой нормами международного права деятельности. Вопрос ответственности государств в международном космическом праве является достаточно острым, в виду неопределённости статуса ответственного государства. Международное космическое право имеет определённые особенности в установлении ответственности за деятельность в космическом пространстве.

Для определения таких особенностей, в первую очередь, необходимо обратиться к нормативным документам, устанавливающим правила привлечения к ответственности государства, как субъекта международного права. Согласно сложившейся международной судебной практике, а также положениям Проекта статей об ответственности государств за международно-противоправное деяние, принятым Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 56/83 от 12.12.2001 года (далее ГА ООН), в международном праве государство несёт ответственность только за противоправные действия своих государственных органов власти<sup>1</sup>, за деятельность физических и (или) юридических лиц в случае атрибутивности их действий государству<sup>2</sup>, а также в случае бездействия органов государственной власти, приведшее к попустительству и

---

<sup>1</sup> Проект статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния // Резолюция ГА ООН 56/83 от 12.12.2001 URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf) (дата обращения 1 апреля 2019 г.). Ст. 2.

<sup>2</sup> Проект статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния // Резолюция ГА ООН 56/83 от 12.12.2001 URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf) (дата обращения 1 апреля 2019 г.). Ст. 8.

нарушению обязательств государства и норм международного права<sup>3</sup>.

Однако в космическом праве государство несёт ответственность за любую национальную деятельность в космосе, несмотря на то, кем такая деятельность выполняется – самими правительственными органами или частными юридическими лицами, что устанавливается статьями 6 и 7 Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года (далее Договор по космосу 1967 г.)<sup>4</sup>.

Безусловно, во многом такое положение связано с тем, что космическая деятельность сопряжена с высоким риском и уровнем повышенной опасности. В этой сфере деятельности всегда есть довольно высокий риск возникновения нештатных ситуаций, которые могут привести и зачастую приводят к возникновению ущерба. В первую очередь риску подвержены работники наземной инфраструктуры, создающие космические аппараты и готовящие их к запуску в космос. Соответственно таким лицам может быть причинен вред жизни и здоровью, а также вред причиняется самой инфраструктуре (стартовым площадкам, оборудованию космодромов) при взрыве аппарата на земле или во время запуска. Однако помимо нештатных ситуаций на земле, они могут происходить и в воздухе – при запуске космического объекта или же при нахождении объекта на земной орбите, то есть в космическом пространстве. Нештатная работа запускаемого космического объекта

---

<sup>3</sup> Проект статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния // Резолюция ГА ООН 56/83 от 12.12.2001 URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/responsibility.pdf) (дата обращения 1 апреля 2019 г.) Ст. 2.

<sup>4</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 // Резолюция ГА 2222 (XXI) от 19 декабря 1966 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/outer\\_space\\_governing.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.).

может привести к аварийному запуску, смене курса и столкновению с воздушными судами. Также очень велика опасность столкновения выводимого аппарата с действующими спутниками и орбитальными станциями. А, например, если происходит взрыв космического аппарата, опасность столкновений возрастает в сотни и даже тысячи раз – прямо пропорционально числу фрагментов взорвавшегося объекта. Безусловно, это лишь несколько примеров, при которых возникают обстоятельства причинения ущерба.

Положения об ответственности, содержащиеся в Договоре по космосу, были детализированы в Конвенции о международной ответственности государств за ущерб 1972 года (далее Конвенция об ответственности 1972 г.), которая даёт пояснение основным понятиям, таким как «ущерб», «запускающее государство», «космический объект», а также регламентирует виды ответственности за характер причинения вреда и вопросы ответственности государств, запускающих космический объект самостоятельно или совместно<sup>5</sup>.

Обратившись к Конвенции об ответственности 1972 г., становится явным ещё один краеугольный камень, а именно разграничение воздушного и космического пространства. Согласно основополагающим статьям Конвенции об ответственности 1972 г. запускающее государство несёт абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или воздушному судну в полете<sup>6</sup>, но если такой ущерб причиняется в любом месте, помимо поверхности Земли запускающее

---

<sup>5</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2277 от 29 ноября 1971 URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/damage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.) Ст. 1.

<sup>6</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2277 от 29 ноября 1971 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/damage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.) Ст. 2.

государство будет нести ответственность только за виновное причинение вреда<sup>7</sup>. В силу различного правового режима воздушного и космического пространств, а также различных оснований привлечения государства к международно-правовой ответственности, которые возникают при причинении ущерба, необходимо разрешение вопроса о делимитации на уровне чётко зафиксированной нормы<sup>8</sup>.

На сегодняшний день существует несколько подходов к определению нижней границы космического пространства: функциональный и пространственный<sup>9</sup>.

Первым подходом в доктрине международного права принято разграничивать космическое и воздушное пространство в соответствии с назначением летательных аппаратов: если летательный аппарат не предназначен для полетов вне атмосферы, то на этот аппарат будет распространяться международное воздушное и национальное воздушное право, если же аппарат предназначен для полётов за пределами атмосферы, то на этот аппарат может распространяться международное космическое право. По мнению многих учёных, верхняя граница атмосферного слоя и нижняя граница космического пространства должны совпадать.

Другой подход встречается в основном в российской доктрине международного права, в то время как в зарубежной доктрине практически не отражен. Этот подход основан на

---

<sup>7</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2277 от 29 ноября 1971 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/damage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.). Ст. 3.

<sup>8</sup> Вопросы, касающиеся определения и делимитации космического пространства: ответы государств-членов // Записка Секретариата. Комитет по использованию космического пространства в мирных целях // A/AC.105/889/Add.10. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105\\_889Add10R.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105_889Add10R.pdf) (дата обращения 1 апреля 2019 г.).

<sup>9</sup> Международное космическое право: учебник для бакалавриата и магистратуры/ под ред. Г.П. Жукова и А.Х. Абашидзе. – 2-е изд., стер. – М., Издательство Юрайт, 2018. С. 503.

международном обычае, что космическое пространство начинается от 100 км над уровнем Мирового океана. Однако и этот подход не имеет единого мнения, нередко можно встретить указание на 110 км над уровнем моря или даже на 120 км над уровнем моря, так как именно эта граница приемлема для околоземных орбитальных полетов.

К сожалению, вопрос делимитации до сих пор не решён на уровне международного права, однако некоторые государства в своем национальном законодательстве закрепили положение о нижней границе космического пространства. В виду этого, уместно будет говорить о взаимодействии норм международного и национального права в случае необходимости определения вида ответственности для государства.

Вторым и, наверное, наиболее значимым является вопрос солидарной ответственности государств. Такой вид ответственности предусмотрен Конвенцией об ответственности 1972 г., однако, и он требует более точного регламентирования.

Деятельность в космическом пространстве требует больших финансовых, технических, людских и других затрат. Многие государства не могут позволить себе единоличную космическую деятельность, поэтому достаточно большой процент космических проектов осуществляется и реализуется двумя и более государствами, в результате чего такие проекты приобретают статус международных. В соответствии с конвенционными нормами о солидарной ответственности к ней могут быть привлечены те государства, которые, во-первых, непосредственно участвуют в запуске космического объекта, а, во-вторых, эти государства должны запускать только один космический объект. В виду чего возникает, как минимум два недостатка формулировки текста Конвенции об ответственности 1972 г.<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2277 от 29 ноября 1971 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/damage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.). Ст. 4.

Во-первых, основополагающим фактом привлечения к ответственности является непосредственное участие государств в запуске: а именно, организация и осуществление запуска, а также предоставление территории и установок для запуска космических объектов. Во-вторых, как уже говорилось выше, основанием наступления солидарной ответственности является запуск одного космического объекта. Следовательно, в современных условиях взаимодействия государств при осуществлении космической деятельности могут возникать ситуации, которые будет сложно оценить и разрешить с правовой точки зрения или же невозможно это сделать.

Также в аспекте рассмотрения вопроса привлечения государства к ответственности при осуществлении космической деятельности, стоит более подробно рассмотреть роль частных компаний в этой деятельности. Не стоит забывать, что космическое пространство принадлежит всему человечеству и является его достоянием. В следствие чего справедливо говорить о том, что космическое право должно обеспечивать беспрепятственный и свободный доступ человечества к космическому пространству в целях его исследования и изучения.

На сегодняшний день прослеживается тенденция увеличения частного сектора в космической деятельности, в первую очередь, это вызвано тем, что частные корпорации более «подвижны», им проще реагировать на изменяющиеся условия, при которых осуществляется та или иная космическая деятельность, чего нельзя сказать про государственные органы. Конечно, государства заинтересованы в способствовании развития частного космического сектора. Согласно прогнозам, в ближайшем будущем ожидается рост производства космической техники (спутников и ракета-носителей) усилиями частных компаний исключительно за счет собственных средств и с сохранением за коммерческими производителями права собственности в отношении создаваемых аппаратов, то-



гда как роль государства сведется к обеспечению регулятивных функций и реализации научных космических исследований (прежде всего, дальнего космоса).

Однако не стоит забывать, что согласно положениям, как Договора по космосу 1967 г., так и Конвенции об ответственности 1972 г. государство несёт ответственность за деятельность, в том числе, неправительственных организаций, осуществляющих космическую деятельность. В следствие анализа такого нормативного положения справедливо будет говорить о том, что государство должно не только создавать благоприятные условия для развития и совершенствования частотного космического сектора, но также оно должно создавать рабочие механизмы правового регулирования такого сектора на национальном уровне. Следует обратить внимание на то, что Договор по космосу 1967 г. возлагает на государства обязанность контроля за частным космическим сектором<sup>11</sup>.

В заключение, считаю необходимым указать на основные пробелы в правовом регулировании космического пространства и режима космической деятельности. Во-первых, неразрешенность вопроса делимитации воздушного и космического пространства. Во-вторых, узкость и однобокость формулировок основополагающих международных договоров, регулирующих космическую деятельность государств и частных лиц. В следствие вышесказанного необходимо однозначное решение вопроса о нижней космической границе, пересмотр и изменение текста некоторых конвенциональных положений, касающихся оснований привлечения к международной ответственности государств. Также в аспекте содействия государством развитию частного космического сектора необходимо говорить о сближении и тесном взаимодействии национального и международного космического права.

---

<sup>11</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. // Резолюция ГА 2222 (XXI) от 19 декабря 1996 г. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/outer\\_space\\_governing.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml) (дата обращения 1 апреля 2019 г.). Ст. 6.

**ПРАВОВОЙ СТАТУС НЕИСПОЛЬЗУЕМЫХ  
КОСМИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ:  
НЕПРИСТУПНАЯ КРЕПОСТЬ ИЛИ *RES NULLIUS*?**

**Ирина Александровна Дрёмова,  
Альберт Маратович Хайрутдинов**

*студенты 3 курса Юридического института  
Российский университет дружбы народов*

На сегодняшний день стремительно развивающиеся космические технологии дают государствам возможность размещать объекты в космическом пространстве в целях эффективного исследования и использования космоса, а также космических ресурсов. Однако упрощение осуществления космической деятельности имеет не только положительные стороны, но также может повлечь негативные последствия. Например, огромное количество космических объектов в космическом пространстве неизбежно влечет постепенно набирающее темпы образование космического мусора.

Космический мусор представляет собой все «нефункционализирующие космические объекты искусственного происхождения»<sup>1</sup>, находящиеся в космическом пространстве. Так, космический мусор могут образовывать космические объекты<sup>2</sup>, которые государства больше не имеют возможности либо намерения использовать, следовательно, такие объекты представляют опасность для космической среды: они могут стать причиной ядерного или обратного экзобиологического загрязнения. Космический мусор представляет также преграду

---

<sup>1</sup> Zhukov G., The Problem of Absolute Liability on the Moon // Proceedings of the 60<sup>th</sup> International Astronautical Congress. 2009. С. 1–4.

<sup>2</sup> В контексте данной статьи термин «космический объект» будет использоваться применительно к созданным человеком объектам, запущенным в космос.

для исследования и использования космического пространства другими государствами, нарушая положения ст. I Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства 1967 г. (далее Договор по космосу 1967 г.), закрепляющие принцип свободного исследования и использования космического пространства и свободного доступа во все районы небесных тел на основе равенства и недискриминации в соответствии с международным правом<sup>3</sup>.

Прежде, чем перейти к непосредственному рассмотрению проблемы правового статуса неиспользуемых космических объектов, следует обратить внимание также на следующие положения Договора по космосу 1967 г.:

1) космическое пространство не подлежит национальному присвоению в порядке притязания на суверенитет и свободно для исследования и использования всеми государствами без какой бы то ни было дискриминации<sup>4</sup>;

2) право собственности на объекты, запускаемые в космическое пространство, не затрагивается их нахождением в космическом пространстве или на небесном теле или их возвращением на Землю<sup>5</sup>;

---

<sup>3</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. I.

<sup>4</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. I.

<sup>5</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. VIII.

3) государства должны сохранять юрисдикцию и контроль над космическим объектом в космическом пространстве или на небесном теле<sup>6</sup>.

Вопрос о правовом статусе космического объекта возникает, когда государство прекращает его эксплуатацию. Причины оставления государством своего космического объекта могут быть различными, к ним можно отнести завершение космической программы или выход из строя космического объекта вследствие технических неполадок либо столкновения с другим космическим аппаратом или космическим мусором.

При этом определение статуса неиспользуемого космического объекта будет зависеть от обстоятельств его «покидания» государством. Так, в случае, если государством будет сделано официальное объявление о прекращении использования космического объекта, при соблюдении определенных условий (заявление сделано публично, уполномоченным субъектом и выражает действительную волю государства) такое объявление может означать отказ государства от прав на космический объект (в форме одностороннего акта государства). Решение проблемы статуса неиспользуемого космического объекта будет более простым, если государство в своем одностороннем акте прямо выразит намерение отказаться от прав на свой космический объект, передать его другому государству и др. Если же официального объявления не было сделано, наиболее целесообразным решением, соответствующим принципу сотрудничества государств, закрепленного как в Договоре по космосу 1967 г., так и в п. 3 ст. 1 Устава ООН, в таком случае будет проведение консультаций.

---

<sup>6</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. VIII.

Следует учесть, что если государство прекращает использование космического объекта, оно нарушает свое обязательство в соответствии со ст. VIII Договора по космосу 1967 г. об осуществлении юрисдикции и контроля над своим космическим объектом, что может повлечь за собой лишение права собственности на космический объект в пользу того государства, которое возьмёт контроль и начнет осуществлять юрисдикцию такого космического объекта.

Далее обратим внимание на виды неиспользуемых космических объектов: они могут находиться на орбите либо быть прочно связанными с поверхностью небесного тела; находиться в движении или быть стационарными.

Если неиспользуемый стационарный космический объект находится на поверхности небесного тела, например, космическая станция, он может препятствовать осуществлению исследования и использования космического пространства другими государствами. Например, оставленная государством космическая станция, занимающая на поверхности Луны такую локацию, нахождение в пределах которой дает единственную возможность добычи полезных ископаемых, залегающих в непосредственной близости к такой станции. Интересы государства, оставившего свою станцию, и государства, имеющего намерение осуществлять деятельность по добыче полезных ископаемых на Луне, безусловно будут противоречить друг другу, при этом, основываясь на положениях Договора по космосу 1967 г., устанавливающих принцип свободного доступа во все районы небесных тел, и положении, согласно которому право собственности государства на космические объекты не затрагивается их присутствием в космическом пространстве или на небесном теле или их возвращением на Землю<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. VIII.

Особого внимания заслуживает ситуация, когда неиспользуемый государством космический объект находится на геостационарной орбите (далее ГСО). При определении правового статуса такого космического объекта необходимо учитывать положение Устава Международного союза электросвязи, в соответствии с которым «радиочастоты и связанные с ними орбиты <...> являются ограниченными естественными ресурсами, которые надлежит использовать рационально, эффективно и экономно»<sup>8</sup>. Кроме того, оставление государством, например, своего неиспользуемого спутника на ГСО, нарушает ст. IX Договора по космосу, закрепляющую обязанность государств осуществлять свою деятельность в космическом пространстве «с должным учетом соответствующих интересов всех других государств»<sup>9</sup>. Более того, если спутник не используется государством, значит, он находится в неконтролируемом состоянии, что позволяет говорить об угрозе, которую он может представлять для других государств, их космических объектов и космической среды в целом.

Предлагаются следующие варианты решения проблемы правового статуса неиспользуемых космических объектов.

Во-первых, передача прав на космические объекты одного государства другому (как это предусмотрено в национальном законодательстве США, Франции, Австрии<sup>10</sup>). Этот способ позволит наиболее точно отразить волю государств, однако его осуществлению может препятствовать отсутствие правовых механизмов реализации на национальном уровне.

---

<sup>8</sup> Устав Международного союза электросвязи. Ст. 44. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901959> (дата обращения 10 апреля 2019 г.).

<sup>9</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. IX.

<sup>10</sup> Howard D. Distilling General Principles of International Space Law // Proceedings of the 64<sup>th</sup> International Astronautical Congress. 2013.

Во-вторых, установление обязанности для государств убирать космические объекты, которые они больше не будут использовать, однако такое довольно «экологичное» решение не всегда будет являться примером рационального использования ресурсов. Также это потребует закрепления понятия «космический мусор» в международном космическом праве и включения в него, в том числе функционирующих космических объектов, не используемых государством, что может привести к возникновению новых проблем в данной сфере.

В-третьих, предоставление права другим государствам использовать оставленный государством космический объект, чтобы обеспечить осуществление принципа свободы исследования и использования космического пространства. Однако это может повлечь выдвижение необоснованных притязаний на суверенитет со стороны государств, как это произошло в 1976 г. с принятием экваториальными государствами Боготской декларации<sup>11</sup>, положения которой до сих пор находят отражение в конституциях некоторых стран-участниц декларации<sup>12</sup>; а также вступают в противоречие с рассмотренной выше ст. VII Договора по космосу 1967 г.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Space Law: A Treatise: book / Edited by F. Lyall, P.B. Larsen. Farnham: Ashgate Publishing, 2009. P.253–256.

<sup>12</sup> Constitution of Colombia 1991. URL: [http://confinder.richmond.edu/admin/docs/colombia\\_const2.pdf](http://confinder.richmond.edu/admin/docs/colombia_const2.pdf) (дата обращения 10 апреля 2019 г.).

<sup>13</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. (вступил в силу 10 октября 1967 г.) // Международное космическое право: документы Организации Объединенных Наций. Нью-Йорк, 2017 г. / Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. Ст. VII.

## **ОСНОВНЫЕ ПРАВОВЫЕ ИНСТИТУТЫ КОСМИЧЕСКОГО СТРАХОВАНИЯ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

**Мария Олеговна Рязанцева,  
Алена Игоревна Карташова**

*студентки 1 курса юридического факультета  
Всероссийский государственный университет юстиции  
(РПА Минюста России)*

Если ранее космическая деятельность в основном финансировалась государственными органами и национальными космическими агентствами, то сегодня именно те же самые государственные структуры закупают оборудование и услуги у частных компаний, которые продают такие услуги для коммерческой выгоды. Тем не менее, хотя общественность поражается, казалось бы, безграничным возможностям, предоставляемым космическими технологиями, и компаниям, которые их предоставляют, за кулисами скрывается индустрия, сыгравшая важную вспомогательную роль в превращении таких технологических достижений в реальность, а именно институт страхования. Формирование рынка страхования космической деятельности произошло недавно, он функционирует более 50 лет. Космическое страхование определяется как особый класс страхования, предназначенный для защиты от финансовых потерь, которые могут возникнуть между стартом и окончанием срока службы спутника<sup>1</sup>. Первый страховой полис был подписан в 1965 году для космического аппарата (далее КА) *Early Bird* (*Intelsat* — 1). Поначалу условия страхования космических

---

<sup>1</sup> How to Insure your Space Activities. URL: <http://astropreneurs.space/2017/11/02/insure-space-activities/> (дата обращения 27 марта 2019 г.).



проектов разрабатывались авиационными страховщиками и перестраховывались на рынке авиационного страхования.

Говоря о космическом страховании в России в настоящее время, следует сказать о существовании высокой убыточности при страховании космических запусков. К примеру, Российская национальная перестраховочная компания (далее РНПК) с ноября 2018 году не продает полисы и не вернется на рынок перестрахования в течение 2019 году, так как этот вид в 2018 году принес компании 280 млн рублей премий, а выплатить пришлось порядка 2,5 млрд. рублей. По словам Николая Галушина, президента РНПК, убыточность компании составила 1000%<sup>2</sup>.

В связи с этим в настоящее время стоит проблема оценки космических рисков для страховщиков, в том числе и в России. А так же из этого вытекает вопрос о состоянии этого рынка и перспективах его развития.

Обращаясь к истории зарождения международного космического права можно выделить, что в первых международных актах, регулирующих космическую деятельность был указан ориентир на благо всего человечества и равенство интересов всех государств «независимо от уровня их экономического или научного развития»<sup>3</sup>.

Также в этой декларации был провозглашен принцип, согласно которому государства несут международную ответственность за национальную деятельность в космическом пространстве (ответственность либо одного государства, либо группы государств); государство сохраняет юрисдикцию и контроль в космическом пространстве за объектами,

---

<sup>2</sup> «Дочка» ЦБ остановила перестрахование космических запусков в России / Ведомости. URL: <https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2018/12/18/789595-dochka-tsb> (дата обращения: 27 марта 2019 г.).

<sup>3</sup> Резолюция ГА ООН. Декларация правовых принципов деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства. 13 декабря 1963 года. A/RES/1962 (XVIII) URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/1962%28XVIII%29> (дата обращения 27 марта 2019 г.).

занесенными в его регистр; государство несет международную ответственность за ущерб, который был нанесен космическим объектом, запущенным в космическое пространство, или его составными частями<sup>4</sup>.

Следующим документом, внесшим важные поправки в сфере международного космического права, стала Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическим объектом от 29 марта 1972 года, согласно которому были введены принципы ответственности государств за ущерб, причиненный космическим объектом другому государству, его физическим или юридическим лицам, для внедрения правил «безотлагательной выплаты полной и справедливой компенсации» жертвам ущерба, причиненного космическим объектом<sup>5</sup>. Согласно данной конвенции: «запускающее государство несет абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или воздушному судну в полете»<sup>6</sup>; «когда два государства или более совместно производят запуск космического объекта, они несут солидарную ответственность за любой причиненный ущерб»; запускающее государство, которое выплатило компенсацию за ущерб, имеет право регрессного требования к остальным участникам совместного запуска; участники совместного запуска могут заключать соглашения о распределении между собой

---

<sup>4</sup> Резолюция ГА ООН. Декларация правовых принципов деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства. 13 декабря 1963 года. A/RES/1962 (XVIII) URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/1962%28XVIII%29> (дата обращения 27 марта 2019 г.).

<sup>5</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. 29 марта 1972 года. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. – М., 1975. С. 95–101.

<sup>6</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. 29 марта 1972 года. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. – М., 1975. С. 95–101.

финансовых обязательств, по которым они несут солидарную ответственность»<sup>7</sup>. Согласно Конвенции, существует два вида ответственности: абсолютная (в случае ущерба, причиненного на поверхности Земли или воздушному судну в полете) и требующая доказательства вины (причинение ущерба в космическом пространстве).

В России страхование рисков космической деятельности начало использоваться позже – в середине 90-х гг. XX века. Впервые полис страхования космических рисков был выписан 12 ноября 1990 года<sup>8</sup>; он покрывал риск гибели КА «Горизонт-33» на этапах предстартовой подготовки и запуска. А полис страхования рисков ответственности участников космической деятельности перед третьими лицами впервые был выдан в 1996 году<sup>9</sup>. В настоящее время страхование рисков космической деятельности в Российской Федерации осуществляется для военных и гражданских космических проектов как в обязательной, так и добровольной формах. Космическими рисками здесь в основном занимаются страховые компании «ВТБ Страхование», «Согаз», «Ингосстрах», «Альфа Страхование», «Согласие», «ВСК». Для решения по установлению причин происшествий при осуществлении космической на основании Закона РФ «О космической деятельности» необходимо провести экспертизу. Комиссия формируется из представителей предприятий, которые участвовали в производстве космической техники и непосредственно в запуске, и из независимых экспертов. В комиссию, как правило, привлекаются и представители

---

<sup>7</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. 29 марта 1972 года. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. – М., 1975. С. 95–101.

<sup>8</sup> Историческая справка. Космическое страхование. URL: <http://raaks.ru/историческая-справка/> (дата обращения: 27 марта 2019 г.).

<sup>9</sup> Историческая справка. Космическое страхование. URL: <http://raaks.ru/историческая-справка/> (дата обращения: 27 марта 2019 г.).

компаний-страховщиков. Рассматриваются причины и последствия аварии, делаются выводы и рекомендации о том, как не допустить аварий в дальнейшем. Акт этой комиссии – основной документ, который рассматривается для изучения страхового случая и определения размера страховой выплаты. При проведении расследования страховщики имеют право запросить дополнительные документы для прояснения деталей. Решение принимается на основании всего пакета документов и результатов расследования<sup>10</sup>.

С начала космического страхования в 1965 году и до сегодняшнего дня, страхование имело большое значение в развитии и устойчивом росте коммерческой спутниковой индустрии в Соединенных Штатах и в мире в целом. Космическое страхование – это большие лимиты, большие страховые суммы и, соответственно, вероятность крупных выплат. Как и в случае других предприятий с высокой степенью риска, связанных с дорогостоящими активами, финансирование спутниковых предприятий могло бы быть невозможным, если бы не наличие страховки.

Запуск спутника и страхование на орбите обеспечивается мировым страховым рынком. Так как космические риски требуют больших страховых сумм, не многие страховые компании решаются на такие сделки. Спутниковая страховка может покрывать стоимость спутника, запуск и страховую премию, часто превышающую 150-200 млн. долл. США для геостационарной станции спутника связи<sup>11</sup>. Но также она может распространяться лишь на какую-то часть спутника или его составных частей. Следовательно, главное требование к таким компаниям – финансовая устойчивость организации. Должен

<sup>10</sup> Закон РФ от 20.08.1993 №5663-1 (ред. От 07.03.2018) «О космической деятельности» // Российская газета. 06 октября 1993 г. № 186.

<sup>11</sup> Pamela L. Meredith. Space Insurance Law – with a Special Focus on Satellite Launch and In-Orbit Policies // The Air & Space Lawyer. 2008. Vol. 21. № 4. P. 13.

быть необходимый набор финансовых и трудовых ресурсов, высокие рейтинговые показатели – то есть все, что, так или иначе, характеризует надежность, финансовую стабильность и профессионализм страховой организации. Крупнейшими фирмами с филиалами, в том числе «космическими страховыми единицами», являются: *American International Group Inc.* (считает *Virgin Galactic* в качестве клиента), *Munich Re*, *Swiss Re*, *Partner Re*, *Global Aerospace*, *Inter Hannover*, *Allianz SE*, управляющее агентство *Pembroke* компании *Ironshore International Limited* (покрытие для космического туризма). Другие страховые брокеры: *Aon PLC* (считается *SpaceX* как клиент), *Willis Group*, *Jardine Lloyd Thompson Group PLC*, *Elson* (считает *Branson Virgin Galactic* как клиент), *Inshore Inc.* Часто страховщики участвуют в страховании зарубежных КА через местные лицензированные дочерние компании, могут перестраховать весь или часть риска. Например, страховщики в Индии и Китае ориентируются на национальные рынки страхования.

Международная ответственность за ущерб перед третьими лицами может наступить на любом этапе космической деятельности. Чтобы гарантировать безопасность участникам сделок по космическим проектам (как государствам, так и частным лицам) необходимо страхование рисков ответственности, так как при сбоях финансовые и материальные потери могут быть очень велики. Важным аспектом в страховании космической деятельности являются положения законодательных и нормативно-правовых документов стран-участников проектов<sup>12</sup>.

Страхование доступно для покрытия потери или повреждения спутника на следующих этапах спутникового проекта: производство и запуск, запуск в космос и жизнь на орбите<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Международные правовые акты, регламентирующие страхование космической деятельности // *Страховое дело*. 2003. № 1. С.34–39.

<sup>13</sup> Pamela L. Meredith. *Space Insurance Law - with a Special Focus on Satellite Launch and In-Orbit Policies* // *The Air & Space Lawyer*. 2008. Vol. 21. № 4. P. 13.

Страхование является ключевым условием в соглашениях по облигациям для спутниковых компаний и в операциях на основе спутниковых активов. Страхование дает владельцу спутника и его финансистам уверенность в том, что в случае неудачного запуска спутника стоимость активов защищается, как указано в страховом полисе<sup>14</sup>. Важно отметить, что полисы космического страхования включают отказ от прав суброгации в пользу всех участников спутниковой контрактной цепочки, так что после того, как страхователь возместил ущерб, он по договору соглашается не использовать свое право регресса против какой-либо стороны, которая может нести ответственность за причиненный ущерб. Это уникально, поскольку права суброгации страховщиков являются важным принципом страхового права<sup>15</sup>.

Основополагающие требования по международной ответственности государств, участвующих в космической деятельности, содержатся в «Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела» (Договор по космосу) от 19 декабря 1966 года. Согласно данному договору: «Каждое государство – участник Договора, которое осуществляет или организует запуск объекта в космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, а также каждое 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 в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, другому государству – участнику Договора, его физическим или юридическим лицам»<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Pamela L. Meredith. Space Insurance Law - with a Special Focus on Satellite Launch and In-Orbit Policies // The Air & Space Lawyer. 2008. Vol. 21. № 4. P. 15.

<sup>15</sup> Insuring Space Activities // Aon Risk Solutions. Global Broking Centre Space. 2016. P. 4.

<sup>16</sup> Резолюция ГА ООН. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая

Оценка рисков столкновений является ключевым моментом деятельности страховщиков. Как и в любой другой области страхования, чем выше риск, тем выше премии. Кристофер Гиббс, глава отдела космических исследований *AmTrust* в страховой компании *Lloyd's of London*, сказал, что это является главной заботой для страховщиков. «Это то, о чем мы постоянно говорим», – сказал Гиббс. И если произойдет еще больше столкновений, «страховой рынок отреагирует и премии, несомненно, вырастут»<sup>17</sup>.

Страхование происходит через использование специализированных космических страховых брокеров. Брокер, совместно со спутниковой компанией и ее адвокатом, помогает разработать страховое покрытие и подготовить полис. Таким образом, спутниковый страховой полис практически пишется брокером, хотя некоторые из положений полиса стали довольно стандартизированными. Точный язык по-прежнему часто меняется от одной политики к другой, даже для стандартных предложений. Брокер запрашивает премиальные котировки от потенциальных страховщиков и обсуждает условия страхования от имени застрахованного. Как только условия согласованы, заинтересованные участники страхования подписываются на отдельных, но, как правило, практически идентичных полисах.

Постоянное увеличение количества участников, создание принципиально новых образцов ракетно-космической техники требуют качественного изменения и дальнейшего развития условий страхования, что даёт основания для прогнозирования динамичного развития рынка космического страхования на ближайшую перспективу.

---

Луну и другие небесные тела (Договор по космосу). 19 декабря 1966 года. A/RES/2222 (XXI). URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/2222%28XXI%29> (дата обращения 27 марта 2019 г.).

<sup>17</sup> Wattles Jackie. Why on Earth would a company offer insurance for space travel? // CNN Business. September 15, 2018. URL: <https://money.cnn.com/2018/09/15/technology/business/space-insurance-industry/index.html>.

## **ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ СУБОРБИТАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ**

**Виктория Сергеевна Киченина**

*канд. юрид. наук, заведующий кафедрой правового  
регулирования внешнеэкономической деятельности  
Санкт-Петербургский филиал  
Российской таможенной академии  
ale-nika@yandex.ru*

В связи с тем, что в настоящее время происходит расширение сферы исследований околоземного и космического пространства, осуществляемой как государствами, так и частными компаниями, актуальность приобретает проблема отсутствия международно-правового понятия суборбитального полета, международно-правового механизма его осуществления и правового статуса участников таких полетов.

Если говорить о физическом механизме осуществления такого полета, то их концепции различны, но в любом случае подобные аппараты способны выполнять полеты как в воздушном пространстве за счет взаимодействия с воздухом (воздушные суда), так и в космическом пространстве за счет реактивной тяги (баллистические ракеты).

В настоящее время все основные игроки этого несуществующего пока рынка нацелены на суборбитальные космические полеты: полеты по баллистической траектории со скоростью меньше первой космической, необходимой для выхода на орбиту Земли, но при этом преодолевающую так называемую линию Кармана.

Если говорить о ведущих проектах в данной сфере, то инженерно-конструкторский подход *Virgin Galactic*, заключается в следующем: сначала на высоту 14-20 км поднимается самолет-разгонщик, а потом с него стартует довольно компактный космоплан, оснащенный ракетными двигателями.



В свою очередь, проект *Blue Origin* подразумевает отправку пассажиров вверх на многоразовой ракете. Отработав, носитель приземляется отдельно, а лица, находящиеся на борту, побывав за линией Кармана, возвращаются на Землю в капсуле (тоже многоразовой) на парашютах.

В сфере российской суборбитальной деятельности можно выделить проект «КосмоКурс», который занимается созданием многоразового суборбитального космического комплекса для туристических полётов в космос. Данный многоразовый суборбитальный космический комплекс (далее МСКК) состоит из многоразовой суборбитальной ракеты-носителя (далее МСРН) и многоразового суборбитального космического аппарата (далее МСКА).

Особенностью циклограммы полёта является строго вертикальный активный участок выведения МСКА с помощью МСРН. После разделения, МСКА и МСРН продолжается полёт по инерции. МСКА совершает баллистический спуск и посадку с помощью парашютной и реактивной систем. МСРН совершает спуск и посадку с помощью маршевой двигательной установки и двигательной установки ориентации и стабилизации.

Улучшение потребительских свойств обеспечивается большой высотой апогея с состоянием невесомости в течение 5-6 минут. Кроме того, весь полёт занимает только 15 минут, в отличие от самолётных суборбитальных схем, требующих 2-3 часа<sup>1</sup>.

Для международно-правовой организации суборбитальных полетов на 175-й сессии Совета Международной организации гражданской авиации (далее ИКАО) в мае 2005 г. была рассмотрена и принята «Концепция суборбитальных полетов»<sup>2</sup>, предусматривающая регламентацию полетов

---

<sup>1</sup> Ульянова Н.П. Рейсом на орбиту // Бизнес журнал. № 3. 2016. С. 22–24.

<sup>2</sup> Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. Дисс. канд.юрид.наук. Москва, 2015. С.3.

суборбитальных летательных аппаратов, в том числе, в коммерческих целях для международных суборбитальных перевозок пассажиров.

Также в рамках ИКАО сформулировало понятие суборбитальный полет как полет на весьма большую высоту, не связанную с выведением аппарата на орбиту.

Стоит отметить, что любой орбитальный или суборбитальный полет связан с использованием как воздушного, так и космического пространств. В своем исследовании Е.О. Ганенков использует такое понятие как аэрокосмический полет и аэрокосмический аппарат. Он указывает на то, что в условиях возрастающего числа таких полетов, а также диверсификации типов космических и аэрокосмических аппаратов, возникает ряд правовых проблем: какой из двух правовых режимов применять при полетах различных космических и аэрокосмических аппаратов; как обеспечить безопасность для всех аппаратов (воздушных, космических и суборбитальных) и как установить универсальные международные правила движения для них; кто будет нести ответственность, в том числе перед третьими лицами, если произойдет авария или катастрофа.

Также ученый раскрывает понятие суборбитального полета, который означает полет суборбитального летательного аппарата с набором высоты около 100 км в апогее с помощью ракетного двигателя без выхода его на околоземную орбиту, с последующим снижением, входом в плотные слои атмосферы для возвращения на землю, совершая полет за счет взаимодействия с воздухом и горизонтальной посадкой на специально предназначенную для этих целей взлетно-посадочную полосу.

Соответственно, Е.О. Ганенковым была предложена концепция разработки универсальных международно-правовых норм, регламентирующих деятельность государств по организации и выполнению аэрокосмических полетов. Сформированный на основе указанных норм международно-правовой режим должен основываться на «функциональном подходе»,

когда в отношении аэрокосмических полетов будет применяться то право (международное космическое или международное воздушное), которое необходимо в зависимости от технических возможностей органов управления, независимо от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных космическом или воздушном пространствах<sup>3</sup>.

Также учеными был предложен новый подход, который мог бы, по их мнению, урегулировать вопрос распространения правовых режимов на аэрокосмические аппараты и заполнить правовую пустоту, образовавшуюся в настоящее время, между воздушным и космическим пространствами – так называемый «смешанный подход» и концепция «орбитального права»<sup>4</sup>. В указанном подходе учитывается не только высота, на которой осуществляется полет, но временной показатель нахождения аппарата на орбите. В случае, если аппарат будет находиться кратковременно на нижних орбитах (менее одного полного оборота вокруг Земли), то указанный полет будет регулироваться международным воздушным правом. Если же осуществляется полный оборот вокруг Земли, то космический аппарат будет подпадать под действие режима международного космического права. По мнению инициаторов нового подхода, концепция «орбитального права» призвана, в первую очередь, помочь урегулировать отношения между государствами в области выполнения суборбитальных полетов и полетов в ближнем космосе.

В рамках предлагаемого международно-правового регулирования должен быть разработан универсальный международный договор, который закрепил бы правовой режим аэрокосмических полетов, например, конвенция о регулировании

---

<sup>3</sup> Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. Дисс. канд. юрид. наук. Москва, 2015 С. 55–60.

<sup>4</sup> Halstead C. B. “There is no gravity...” Proposal for a new legal Paradigm for Air law and Space law: Orbit law. Montreal: Library and Archives Canada, 2007. P. 4, 90.

аэрокосмической навигации. Приложения к этому договору создали бы базу для единообразного подхода государств к управлению аэрокосмическим движением, к обеспечению безопасности полетов, к вопросам сертификации аэрокосмических аппаратов, к аттестации экипажей, к поиску и спасанию аппаратов и экипажей, к расследованию происшествий и другим вопросам указанной деятельности. В таком случае, в предлагаемой конвенции возможно было бы закрепить такое понятие, как «аэрокосмический аппарат», означающий летательный аппарат, осуществляющий полет в воздушном пространстве за счет аэродинамического взаимодействия с атмосферой, а в верхних пределах воздушного пространства и в космическом пространстве за счет реактивной тяги двигателей для целей выхода в космическое пространство с последующим возвращением в атмосферу и посадкой на взлетно-посадочную полосу<sup>5</sup>.

Также в данной связи интересна позиция Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Анализируя записку секретариата Комитета по использованию космического пространства в мирных целях по «Вопросам, касающиеся суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок» от 6 февраля 2017 года, можно выделить следующие положения.

Определение суборбитальных полетов для решения научных задач и/или пассажирских перевозок может стать первым шагом на пути к обсуждению характера правового режима, применимого к ним на международном уровне. До сих пор не было согласовано никакого международного определения суборбитальных полетов. Ввиду продолжающегося технического прогресса прийти к приемлемому для всех и имеющему обязательную юридическую силу определению на международном уровне, похоже, сложно. В этих условиях

---

<sup>5</sup> Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. Дисс. канд. юрид. наук. Москва, 2015. С. 132.

практическим решением может стать разработка не имеющего обязательной силы определения, преимущество которого будет заключаться в том, что его можно будет адаптировать к будущим технологическим инновациям.

Ввиду того что такие полеты могут совершаться на очень больших высотах, например 1000 км, термин «суборбитальные» не всегда представляется уместным. Он создает впечатление, что такие полеты совершаются ниже околоземной орбиты (на низкой орбите). Вероятно, обсуждение можно было бы начать с разработки нового термина, который не создавал бы такого впечатления.

Основные вопросы, на которые хотелось бы получить ответы и предложения сводятся к следующему:

1. Какие международно-правовые нормы следует применять к суборбитальным полетам? 2. Каковы будут последствия в зависимости от применения положений международного воздушного права или международного космического права по вопросам безопасности, регистрации или страхования подобных аппаратов? 3. Как можно сформулировать определение суборбитальных полетов, для того чтобы оно было достаточно гибким и учитывало новые технологические разработки? 4. Как будет происходить сертификация деятельности, связанной с пассажирскими перевозками (космическим туризмом)? 5. Какая организация могла бы заниматься вопросами управления космическим движением?

Более того, в настоящее время нет международной межправительственной организации, отвечающей за международное космическое движение (по аналогии с Международной организацией гражданской авиации в сфере воздушных сообщений)<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Записка секретариата Комитета по использованию космического пространства в мирных целях «Вопросы, касающиеся суборбитальных полетов для решения научных целей и/или пассажирских перевозок». 06 февраля 2017 г. A/AC.105/1039/Add.4. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105\\_1039Add04R.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/reports/ac105/AC105_1039Add04R.pdf) (дата обращения 12 марта 2019 г.).

Также интересна позиция Ассоциации международного права, которая представила в Комитет по использованию космического пространства в мирных целях документ, в котором сформулированы основные положения по вопросам суборбитальных полетов. Ассоциация международного права считает, что в настоящее время скорее следует уделить внимание соответствующей доктрине и дальнейшему анализу практики государств наряду с развитием данной отрасли. Вопросы делимитации не должны становиться препятствием на пути разработки национальных и международных правовых норм по суборбитальным полетам.

На национальном уровне уже приняты некоторые правовые нормы. Австралия установила границу между воздушным и космическим пространством на высоте 100 км, а у Соединенных Штатов Америки имеются конкретные нормативно-правовые акты, предусматривающие выдачу разрешений через Федеральное управление авиации. Бельгия исключила суборбитальные полеты из сферы действия космического права, в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии в рамках Управления гражданской авиации создана целевая группа, а в Германии все летательные аппараты в воздушном пространстве являются воздушными судами.

Практика государств показала, что пока в соответствующем законодательстве большинства стран, в которых не предусмотрено специальное регулирование суборбитальных полетов, на такой вид деятельности распространяет свое действие режим воздушного права. В 2008 году Европейское космическое агентство заявило, что пилотируемые суборбитальные полеты следует считать высотной авиацией, в связи с чем в компетенцию Европейского агентства авиационной безопасности были включены гражданские суборбитальные операции, а также применимая им система сертификации.

Представитель Комитета по космическому праву Ассоциации международного права, участвуя 31 января 2017 года

в заседании Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, пришел к выводу, что новый сектор космических полетов, вероятно, будет развиваться, поскольку ожидается рост спроса на суборбитальные услуги. Члены Ассоциации международного права обсудили вопросы, связанные с необходимостью – или отсутствием необходимости – регистрировать суборбитальные полеты, поскольку они не отвечают критериям, изложенным в статье IV Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1975 г. Этот момент был сочтен наиболее важным по причинам, связанным с идентификацией в случаях возникновения ответственности за ущерб, так как может появиться угроза для космических объектов на низких орбитах. Что касается ответственности, то неорбитальные полеты могут, если они совершаются часто, создавать угрозу для космических объектов на низких орбитах. В случае причинения ущерба следует применять Конвенцию о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г. Что касается воздействия этой деятельности на космическую среду, то здесь важно не забывать о принципе предосторожности и избегать оказания неблагоприятного воздействия на космическую деятельность других государств.

Если говорить о российской действительности, то 24 июня 2016 года Президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России был утвержден План мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет». Согласно данному плану, к одному из перспективных формирующихся рынков можно отнести рынок суборбитальных беспилотных воздушных судов и многоцелевых

средств доставки в космическое пространство, ориентированный на предоставление услуг по полету туристов в космос<sup>7</sup>.

Исходя из поведенного анализа, можно сделать вывод о том, что единого подхода в определении суборбитального полета не выработано, более того, не ясен статус экипажа суборбитального аппарата и его пассажиров. Поэтому при выработке юридических определений как суборбитального полета, так и определения суборбитального аппарата необходимо учитывать следующие критерии: цель полета (достижение орбиты, но без продолжительного нахождения на орбите), скорость движения ниже 1 космической, время нахождения в полете, возможность движения за счет взаимодействия с воздухом и/или за счет реактивной тяги двигателя.

Если говорить о правовом режиме, применимом к суборбитальным полетам, то необходимо выделить отдельную категорию суборбитальных полетов, разработать применительно к ней соответствующую Конвенцию о регулировании суборбитальных полетов и создать соответствующую международную организацию в данной сфере. В предполагаемой конвенции следует дать определение правового статуса пассажиров и экипажа суборбитального аппарата, требования к ним, основания ответственности за возможный ущерб, порядок подготовки, оказания помощи и страхования такой деятельности.

Таким образом, комплексное правовое осмысление понятия суборбитального полета с учетом развития технологий в данной области, поможет наиболее успешно регламентировать данную сферу деятельности, а также будет способствовать развитию отрасли суборбитального пилотирования в целом.

---

<sup>7</sup> План мероприятий («дорожная карта») «Аэронет» Национальной технологической инициативы. URL: [https://aeronet.aero/UserFiles/ContentFiles/2018-4-10\\_16-51-18\\_Распоряжение%20Председателя%20Правительства%20Д.А.Медведева.pdf](https://aeronet.aero/UserFiles/ContentFiles/2018-4-10_16-51-18_Распоряжение%20Председателя%20Правительства%20Д.А.Медведева.pdf) (дата обращения 15 марта 2019 г.).



## ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ КОСМИЧЕСКОЙ «КОЛОНИЗАЦИИ»

**Руслан Анатольевич Коныгин**

*студент 4 курса юридического факультета  
Кафедра теории и истории государства и права  
и международного права  
Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва  
stargazerfromfairytale@gmail.com*

Впервые термин «космические поселения» был озвучен в совместной научно-исследовательской работе Стэнфордского университета во второй половине XX века<sup>1</sup>. Она имела целью создать видение того, как люди будут поддерживать жизнь в большой космической колонии.

В январе 1967 года был подписан «Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела», в котором были заложены основы международного космического пространства<sup>2</sup>. Ядром данного документа является положение статьи 2 Договора: «Космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения на них суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами».

---

<sup>1</sup>R.D. Johnson, C. Holbrow. Space Settlements: A Design Study by Stanford University and Ames Research Center, 1971. P. 116

<sup>2</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 г. // Документ ООН ST/SPACE/61/Rev.2. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/outer\\_space\\_governing.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml) (дата обращения 3 апреля 2019 г.).

Смысл статьи 2 этого Договора можно определить как то, что ни одно государство не может себе присвоить ту или иную часть Марса или Луны, и провозгласить ее своей территорией. Так на Марсе не может появиться ни новой Англии, ни Франции. Не говоря уже о том, что на ней никогда не будет частных земельных владений. Стоит отметить, что хотя в вышеуказанном договоре прямо и не закреплен запрет частной собственности на Марсе, но невозможность провозглашения суверенитета на красной планете, как части небесного тела, не дает права возникновения на ней частной собственности. Это связано с тем, что суверенитет над территорией и права на земельные участки, которые на ней находятся, неразрывно связаны. Для появления права собственности над этими небесными объектами необходимо возникновения такого государства, которое могло бы своей принудительной силой гарантировать соблюдение прав на этих территориях и установить основания и порядок возникновения таких прав.

Вышесказанное не значит, что марсианские поселенцы не будут иметь никаких прав на занимаемые ими территории. Вероятно, они будут наделены неким приоритетным правом на использование того участка, которое они заняли первыми.

При рассмотрении вопроса правового регулирования космоса, так же необходимо указать на Конвенцию о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство<sup>3</sup>, которая была принята резолюцией 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи ООН от 12 ноября 1974 года. В данной конвенции регулируются вопросы идентификации космических объектов, которые были отправлены человеком на орбиту. Так для определения юрисдикции отправленных в космос аппаратов

---

<sup>3</sup> Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство от 14 января 1975 г. (вступила в силу 15 сентября 1976 г.). Документ ООН ST/SPACE/61 /Rev.2. С. 24–29. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/objects\\_registration.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/objects_registration.shtml) (дата обращения 3 апреля 2019 г.).

и кораблей необходима их регистрация. То есть, при запуске в космическое пространство спутника или космического корабля, государство обязано внести его в свой регистр космических объектов. И в последующем проинформировать Организацию Объединенных Наций о каждом космическом объекте, которые были им занесены в регистр.

При разработке первых положений международного космического права, правоведы не создавали новые механизмы регулирования «космических» отношений. Во время изучения космоса, как объекта права, многие ученые провели параллели между космическим пространством и международными водами, которые являются открытыми для доступа и исследования всеми странами. Поэтому корабли для нас не только бороздят морские просторы, но и покоряют неизведанный космос. Эту параллель можно так же рассмотреть в «морском» и «космическом» регистре, но с некоторыми отличиями. Так в «морском» регистре, содержатся сведения о морских судах, а в «космический» регистр вносится информация о космических аппаратах. Власть и суверенитет распространяется на них даже при условии, что они не находятся на территории государства регистрации.

Международную космическую станцию (далее МКС) можно считать прототипом для будущих международных колоний в космосе. МКС является первым объектом в космическом пространстве, который был создан усилиями многих стран. Так, можно предположить, что международная деревня на Луне и совместные базы на Марсе будут иметь идентичный с МКС правовой режим. Модули станции МКС, которые были запущены в космос разными государствами, находятся в их собственности. Не так давно появился на МКС первый частный модуль – ВЕАМ, принадлежащий компании Bigelow

Aerospace<sup>4</sup>, но в тоже время, этот модуль разделен на отдельные правовые зоны с различной юрисдикцией.

29 января 1998 года было подписано странами-партнерами МКС Межправительственное соглашение о космической станции<sup>5</sup>, в котором указывается то, что каждый партнер имеет право сохранить свою юрисдикцию и контроль над переданными им орбитальными участками станции, которые за ним зарегистрированы. В том числе государство-партнер сохраняет за собой юрисдикцию над своими гражданами, вне зависимости от того на чьей территории модуля они находятся.

В годы колонизации Индии и стран Востока именно Британская Ост – Индская компания осуществляла колонизацию данного региона. Другой пример – освоение Аляски российско-американской компанией. Именно поэтому в настоящее время предпочтения отдают частным компаниям, которые и занимаются колонизацией и освоением космоса. К ним можно отнести, SpaceX, Planetary Resources или Deep Space Industries.

Возникновение постоянных поселений в космическом пространстве – является важным этапом в развитии человечества. Перед нами впервые появляется возможность отправления в космос не только экипажей космических кораблей и космических туристов, но и колонистов – переселенцев,

---

<sup>4</sup> Американский надувной модуль BEAM на МКС могут свернуть до начального состояния. 27 мая 2016 г. URL: <https://tass.ru/kosmos/3319404> (дата обращения 3 апреля 2019 г.).

<sup>5</sup> Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, Правительством Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения (Вместе с «Элементами космической станции, предоставляемыми партнерами»). Заключено в г. Вашингтоне 29.01.1998 г. // Бюллетень международных договоров. 2001. N 8. С. 3–26.

которые в будущем будут рассматриваться как отдельная категория субъектов космического права.

Из всего нами вышесказанного можно прийти к выводу, что территория Марса хоть и не будет принадлежать какому-либо государству, ее колонии не окажутся вне правового поля. Предполагать, что частные компании будут осуществлять свое правовое регулирование, не стоит. То есть, космический корабль будет регулироваться законом того государства, в регистр которого внесен этот космический объект. И законы этого государства будут действовать на этот экипаж, даже если они будут находиться на марсианской поверхности, которая не принадлежит ни одному государству. Поэтому у государств возникает обязанность следить за соблюдением, как международного космического права, так и внутреннего законодательства, частными компаниями, которые отправляются в космос под их флагом, путем получения разрешения от государства (лицензии).

Немаловажным фактом является то, что в России согласно ст. 9 Закона РФ «О космической деятельности»<sup>6</sup> космическая деятельность подлежит лицензированию. То есть, данный вид деятельности, а именно, запуск в космическое пространство космических аппаратов и пилотируемых кораблей, их создание и управлением, может осуществляться только при получении лицензии. Данное правило, получения частными компаниями лицензии на создание космических аппаратов, закреплено и в других государствах, к ним можно отнести США, а также Люксембург, который позиционирует себя как европейского «хаба» в области добычи космических ресурсов.

Стоит отметить, что в российском законодательстве не рассматривается создание поселений в космическом пространстве, в том числе и порядок лицензирования данного

---

<sup>6</sup> Закон РФ от 20 августа 1993 г. N 5663-I "О космической деятельности" // Российская газета, N 186, 06 октября 1993 г.

вида деятельности. Если рассматривать законодательство других стран, например США, то можно отметить позицию специалиста по космическому праву из Университета Небраски – Линкольна, Франса фон дер Данка, который отметил, что законодательство США не регулирует вопросы колонизации космического пространства.

В настоящее время этим вопросом заинтересовались иностранные ученые. Недавно BBC Future<sup>7</sup> объявило о собрании, которое прошло в одном из районов южного Лондона. Данным событием, которое объединило три десятка людей, стала «Международная конференция внеземных свобод». Вел данное собрание Чарльз Кокелл – директор Британского Центра астробиологии и профессор Эдинбургского университета. В этом собрании принимали участие юристы, антропологи, философы и исследователи космоса – то есть ученые, которые переполнены энтузиазмом создания концепции регулирования того, что в реальной жизни пока не существует.

Участники «Международной конференции внеземных свобод» пришли к единогласному решению, что прототипом основного закона космической колонии должна стать Конституция Соединенных Штатов. Однако ни один закон человеческого поселения не сможет регулировать отношения в космическом пространстве, так как жизнь в космосе не будет такой как на Земле. Космические поселенцы будут жить в замкнутом пространстве далеко от человеческой цивилизации, когда от солнечной радиации и космического вакуума ты отделен тонкой перегородкой.

Стоит отметить, что основная проблема в правовом регулировании космических поселенцев кроется не в том, какие будут их законы, а в том, кто будет их принимать. Именно

---

<sup>7</sup> Richard Hollingham. How to create a bill of rights for Mars colonies 9<sup>th</sup> July 2014. URL: <http://www.bbc.com/future/story/20140709-why-mars-needs-a-bill-of-rights> (дата обращения 3 апреля 2019 г.).

проблема принятия нормативной базы станет причиной политических баталий между космическими державами.

Если же все-таки задумываться о том, что должно входить в основной закон космических поселенцев, то необходимо отметить основные положения, которые будут отвечать всем требованиям достойного существования на Марсе.

Так, в главном законе любого космического поселения должно быть право на воздух. Живя на Земле, мы не задумываемся о воздухе с правовой точки зрения. В колонии воздух – это жизненно необходимый и ограниченный ресурс. Поэтому тот, кто сможет контролировать кислород, сможет и контролировать все поселение колонии.

Еще одним неотъемлемым правом должно быть право покинуть поселение. Но данный принцип имеет ряд нюансов. На «Международной конференции внеземных свобод», так и не смогли определить порядок ухода из поселения, в том числе за чей счет будет осуществляться отправление домой. Что же касается избрание в члены колониальной группы, конференцией было выдвинуто следующее предложение: часть поселения правительства будет избираться, а остальные места будут распределяться по результатам лотереи.

Особенно остро стоит вопрос: смогут ли жители колоний создать свое государство на Марсе и издавать свои законы? Во многом наши представления о будущем формируются в прошлом. На заре космической фантастики мы еще не имели опыта освоения космического пространства. Но был опыт эпохи великих географических открытий. Европейец, высаживаясь практически на каждый неизвестный ему берег, находил и более-менее приемлемые условия для существования, и местных жителей. При условии отказа от некоторых благ цивилизации того времени на новых открытых землях вполне можно было жить и создавать колонии, особо не задумываясь о поддержании связи с метрополией.

Но колонизация Марса будет происходить иначе. Жители первых колоний на Марсе не смогут жить без посто-

янной связи с планетой-матерью. Даже если производство продуктов питания, строительных материалов, выработку электроэнергии и удастся организовать на Красной планете, то электронику, сложные приборы, лекарства и еще многое, без чего невозможна жизнь в космосе, придется привозить с Земли. Воссоздать земную промышленность на Марсе, для того чтобы полностью удовлетворить потребности поселений на Красной планете, будет невозможно очень долгое время. 3D-принтеры, на которые возлагаются большие надежды, еще не обладают такими возможностями, чтобы печатать все необходимое.

Стать экономически независимыми марсианские колонисты, по-видимому, еще долго не смогут. А ведь экономика – это залог независимости любого государства, будь то Земля, Марс или, к примеру, околоземная орбита. Поэтому создать свое государство, выбрать правительство и издать законы не получится еще долгое время. По этой причине законы для Марса будут писаться на Земле. И слова «Мы народ Марса...» по-видимому, еще долго не станут преамбулой конституции Соединенных государств планеты Марс.

В заключении хотелось бы отметить, что появления правовых коллизий в будущем необходимо избегать. Для этого нужно следить за технологическим развитием и создавать необходимую правовую базу для будущего. Какими бы фантастически смелыми не казались проекты, нам предстоит выстраивать их соответствующее нормативно-правовое регулирование.



**ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ  
МЕЖДУНАРОДНОГО КОСМИЧЕСКОГО ПРАВА:  
ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА**

**Сергей Иванович Красов**

*канд. юрид. наук, доцент  
профессор кафедры теории и истории государства и права  
и международного права  
Самарский национальный исследовательский университет  
имени академика С.П. Королёва  
krasov57@icloud.com*

Совершенно недавно, а именно в ноябре 2018 года госкорпорация «Роскосмос» и Российская академия наук (далее РАН) подготовили совместное решение, касающееся подготовки специалистов по космическому праву для юридического обеспечения интересов Российской Федерации в потенциально возможных территориальных спорах и поручить профильным вузам подготовку необходимого числа специалистов по космическому праву. Научный руководитель института космических исследований РАН Лев Зеленый прокомментировал факт совместного решения, отметив, что инициатива связана с «необходимостью правовой ясности»: «Часть законов устарела, а новых еще нет». Он также подчеркнул, что РАН уже обсуждала решение с руководством нескольких вузов, в том числе РУДН, МГУ и МГИМО.

Данная инициатива вызвала бурные дискуссии среди профессионалов. Например, доктор юридических наук, заведующий кафедрой международного и европейского права юридического факультета Казанского федерального университета (далее КФУ) Адель Абдуллин оценил инициативу «Роскосмоса» и РАН как «очень своевременную»: «Вопросы использования космического пространства в мирных целях – в фокусе внимания каждого государства, участвующего в его

освоении. Россия, без сомнения, относится к этой категории стран». По его словам, в КФУ по этому направлению «готовы работать уже сейчас»: «Курсы по международному праву, включающие тематику космического права, даются студентам на всех уровнях их подготовки – бакалавриата, специалитета, магистратуры (в том числе на английском языке)».

Такой же точки зрения придерживается и заместитель директора института физики, нанотехнологий и телекоммуникаций СПбПУ Ольга Квашенкина. Госпожа Квашенкина считает, что «нет необходимости в подготовке отдельных специалистов по космическому территориальному праву, ведь, по сути, их компетенции не должны отличаться от компетенции таких специалистов на Земле». При этом Ольга Квашенкина отметила, что необходимы специалисты, обладающие интегрированными технико-экономическими знаниями с уклоном в теорию права.

Для начала разрешения этого вопроса следует определиться с тем, кто же такие космические юристы и чем они занимаются. Международное космическое право регламентирует отношения стран в связи с использованием космического пространства. Это весьма интенсивно развивающаяся по мере освоения открытого космоса область знаний. Она, собственно, и находится в фокусе внимания космического юриста. К примеру, недавно во время старта ракеты-носителя «Союз МС-10» произошла авария. На борту были российский космонавт Алексей Овчинин и американец Ник Хейг. Хорошо, что для них все завершилось благополучно. Но представим иной, негативный исход ситуации: неминуемо встает вопрос об ответственности российской стороны в связи с повреждением или уничтожением дорогостоящего оборудования, травмами людей, в том числе о взыскании страхового возмещения в пользу пострадавших государств.

Напомним, что внутри находились, кроме международного экипажа, спутники и различные технические сред-

ства, собственниками которых является Европейское космическое агентство. Отправляется аппарат на Международную (еще одна внешнеполитическая составляющая!) космическую станцию, где в данный момент находятся представители двух государств.

Это еще не все: части разрушенного корпуса «Союза» упали на территорию Республики Казахстан. Ущерб не возник. Тем не менее, международное соглашение предполагает, что ущерб, причиняемый космическими аппаратами, компенсируется безусловно – по свершившемуся факту.

Как видим, без космических юристов тут не обойтись. Мы знаем примеры с тем же «Шаттлом», когда гибли люди и возникали достаточно острые правовые вопросы о возмещении невосполнимых утрат.

Задача космического юриста отнюдь не сводится к тому, чтобы представлять чьи-либо интересы в судебных спорах. Она предполагает прогнозирование конфликтных ситуаций и их разрешение на основе заранее определенного сторонами сценария. Другая цель – формировать условия бесконфликтности сотрудничества в этой сфере. Среди клиентов могут быть и крупные корпорации, и целые государства.

Другим основным направлением космического права является недопущение размещения любого вида оружия в космосе, вопросы регулирования добычи ископаемых, борьба с космическим мусором. Сейчас на высотах до двух тысяч километров фиксируется около восьми тысяч искусственных объектов. И в девяти из каждого десятка случаев это обломки отслуживших спутников. Их число растет в геометрической прогрессии.

Среди крупнейших участников «космического клуба», если брать США, Европейский Союз или Китай, данная отрасль пошла по несколько иному пути. Большое внимание там уделяется именно коммерческим инициативам: частные космические компании и туризм.

Но, возвращаясь, к отечественной космонавтике и специфике российского «космического правоведения», можно сказать, что нам ближе темы: юридический порядок использования МКС, полеты иностранных космонавтов, поставки грузов, вопросы жизнеобеспечения. Таковы «наши» акценты.

В целом исследование, использование и правовой статус космоса регламентируют шесть базовых договоров. Заключен пакет соглашений на стыке международного космического права и таких отраслей как сравнительное правоведение, гражданское, торговое и финансовое право. С этих позиций специалист, владеющий нормами международного публичного и международного частного права, а также национальными правовыми системами является крайне востребованным.

В свою очередь, хотелось бы отметить, что курс "Международное космическое право» читается в Самарском национальном исследовательском университете имени академика С.П. Королёва более 30 лет, в том числе в качестве отдельного спецкурса для магистрантов. Отметим «очень высокую» потребность в отдельной образовательной программе по международному космическому и воздушному праву. В перспективе Самарский университет может выпускать профильных специалистов по космическому праву. Этому могут содействовать договоры целевой подготовки с предприятиями аэрокосмической отрасли. Самарский университет уже двигается в данном направлении. Договоры о сотрудничестве уже заключены между Самарским университетом и АО «Ракетно-космический центр „Прогресс“», ПАО «Кузнецов», АО «ИСС» имени академика М.Ф. Решетнёва», РКК «Энергия» им. С.П. Королёва, Государственной корпорацией «Роскосмос», а также МОКС «Интерспутник». В будущем, первым проректором университета Романом Самсоновым допускается «создание международного образовательного центра по всему комплексу вопросов в этой области на базе Самарского университета».

## **МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ МИЛИТАРИЗАЦИИ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

**Елена Алексеевна Мамаева**

*студентка 1 курса*

*Всероссийский государственный университет юстиции*

*(РПА Минюста России)*

*mataveva.lenaaaa@yandex.ru*

Неизведанные просторы космоса всегда волновали человека. С течением времени в астрономии совершалось все больше открытий, давших возможность человеку совершить мощный прорыв в данной науке. Проблема милитаризации космического пространства является актуальной как для России, так и для всего мира в целом. Запуск первого искусственного спутника ознаменовал собой не только начало освоения космоса человеком. Космическое пространство стало очередной ареной для политики, например, в условиях лунной гонки государствами руководил не столько интерес к исследованию самой Луны, сколько победа над противником и демонстрация своей силы остальному миру. Космос нуждался в правовом регулировании, так что вполне естественно то, что появилась соответствующая отрасль права.

Международное космическое право начало оформляться в 1967 г., когда был заключен Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года (далее Договор по космосу 1967 г.). Данный документ, составляющий основу этой отрасли права, сильно ограничивает милитаризацию космического пространства. Об этом говорят следующие положения договора:

«Государства — участники Договора обязуются не выводить на орбиту вокруг Земли любые объекты с ядерным

оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения, не устанавливать такое оружие на небесных телах и не размещать такое оружие в космическом пространстве каким-либо иным образом.

Луна и другие небесные тела используются всеми государствами — участниками Договора исключительно в мирных целях. Запрещается создание на небесных телах военных баз, сооружений и укреплений, испытание любых типов оружия и проведение военных маневров. Использование военного персонала для научных исследований или каких-либо иных мирных целей не запрещается. Не запрещается также использование любого оборудования или средств, необходимых для мирного исследования Луны и других небесных тел»<sup>1</sup>.

В 1972 г. была принята Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами, которая фактически расширяла статьи Договора по космосу 1967 г., касающиеся международной ответственности. В ней говорится о наказании за причинение ущерба, причиненного космическим объектом какого-либо государства, а также упоминается компенсация тому государству, которому этот ущерб был нанесен. В Конвенции акцентируется внимание на мирных целях деятельности государств в космосе: государства-участники Конвенции признают «общую заинтересованность всего человечества в дальнейшем исследовании и использовании космического пространства в мирных целях»<sup>2</sup>.

В отличие от вышеперечисленных документов, Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных

---

<sup>1</sup> Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2222 от 19 декабря 1966 г.

<sup>2</sup> Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 2277 от 29 декабря 1971 г.

телах, заключенное в 1979 г., было ратифицировано всего несколькими государствами, ни одно из которых не обладает мощным космическим потенциалом. Данное Соглашение акцентирует внимание на исключительно мирном исследовании Луны и других небесных тел.<sup>3</sup> Подобную непопулярность этого документа можно расценить, как нежелание государств брать на себя невыгодные обязательства.

В середине 70-ых годов в США было положено начало программе *Safeguard* – системе противоракетной обороны. Предполагалось, что она послужит защитой от возможных нападений очень малых китайский МБР и возможных ограниченных атак СССР. Чуть раньше в Советском Союзе были разработаны система частно-орбитального бомбометания *R-36ORB (FOBS)* и система орбитального оружия *Polyus*. Первая подразумевала собой боевое оснащение стратегических ракет и их выход на околоземную орбиту. Затем, совершив неполный оборот по орбите, ракета поражала цель на поверхности Земли. Эта система имела существенные достоинства: отсутствие ограничений по дальности стрельбы, невозможность прогнозирования точки прицеливания из-за траектории орбитального полета. СССР проводил испытания этой системы в обход Договора по космосу 1967 г., который запрещает размещение ядерного оружия на орбите Земли. Советский Союз воспользовался тем, что не были запрещены системы, которые могли доставить оружие на орбиту; испытания проходили без реальных боеголовок. Однако в результате переговоров об ограничении стратегических вооружений 1979 г. эти ракеты были выведены из употребления в 1983 г. Договор об ограничении стратегических вооружений ОСВ-2, подписанный

---

<sup>3</sup> Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 // Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН 3468 от 05 декабря 1979 г.

СССР и США в 1979 году, запретил развёртывание систем, подобных системе частично-орбитальной бомбардировки<sup>4</sup>.

Говоря об этих документах, следует отметить, что они носят скорее декларативный характер и ряд вопросов ими не урегулирован. Также необходимо упомянуть то, что термину «космическое оружие» не давалось определение ни в одном из них. Это также является проблемой, ведь без точного представления об оружии в космосе нельзя четко определить, чем оно урегулировано и как могут применяться нормы, регулирующие его. Очевидно, что необходимо принятие документа, который давал бы определение этому понятию и устанавливал подобные нормы. Также важно регламентировать механизмы, позволяющие правомерно использовать его в космосе. Исходя из определения профессора Найефа Аль-Родхана, космическое оружие может служить как для нападения (например, уничтожение спутников противника), так и для защиты (система противоракетной обороны)<sup>5</sup>.

После окончания холодной войны ситуация изменилась, однако нельзя сказать, что космическая гонка на этом закончилась. Многие страны запустили собственные космические программы. Наиболее прогрессивные государства конкурируют с США в сфере освоения космоса.

В наши дни становится очевидно, что ведение войны в космосе возможно. В 2000 г. Генеральной Ассамблеей ООН было проведено голосование по резолюции, названной «Предотвращение гонки космических вооружений». Она была принята 163 голосами, 3 государства – Израиль, США и Микронезия – воздержались. Через несколько лет, в июне 2004 г., одна из делегаций высказала мнение о том, что «Комитет

---

<sup>4</sup> Договор между Союзом Советских Социалистических Республик и Соединенными Штатами Америки об ограничении стратегических наступательных вооружений 18 июня 1979 г.

<sup>5</sup> Nayef Al-Rodhan. Weaponization and Outer Space Security. 12 March 2018. URL: <<https://www.globalpolicyjournal.com/blog>> (дата обращения 02 апреля 2019 г.).



Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях (далее Комитет ООН по космосу) не выполнил мандат, предоставленный ему Генеральной Ассамблеей». Еще несколько государств заявили о возросшем риске попадания оружия в космос. В 2006 г. уже 166 государств проголосовали за резолюцию о предотвращении гонки вооружений в космическом пространстве. Что характерно, не поддержали ее всего две страны: Израиль воздержался, США проголосовали против<sup>6</sup>.

Эффективность работы Комитета ООН по космосу зависит от поддержки со стороны прогрессивных и влиятельных государств, у которых есть реальная возможность использовать оружие в космосе. Очевидно, что США не только не являются сторонниками данной политики, но и открыто выражают свое несогласие. На настоящий момент военный космический бюджет США оценивается как минимум в 25 миллиардов долларов. Также существует и разрабатывается проект по созданию гиперзвуковых скользящих ракет, который раньше держался в тайне. Эти корабли гораздо опаснее и точнее обычных баллистических; считается, что их практически невозможно обнаружить. Разработки поддерживаются 4 крупнейшими военными подрядчиками: *Boeing, L Lockheed, Raytheon и TRW*<sup>7</sup>. Все эти меры Соединенные Штаты оправдывают как вынужденную защиту от возможной атаки других государств, в частности России и Китая. Возможно, эти опасения и не беспочвенны, если учесть их военно-космический потенциал, однако ресурсы, вкладываемые США в эту сферу, все же слишком велики, чтобы их можно было объяснить простым стремлением защититься. Более вероятно, что это

---

<sup>6</sup> Shah, Anup. "Militarization and Weaponization of Outer Space." *Global Issues*. 21 Jan. 2007. <<http://www.globalissues.org/article/69/militarization-and-weaponization-of-outer-space>> (дата обращения 03 апреля 2019 г.).

<sup>7</sup> Nayef Al-Rodhan. *Weaponization and Outer Space Security*. 12 March 2018. URL: <<https://www.globalpolicyjournal.com/blog>> (дата обращения 02 апреля 2019 г.).

государство стремится обеспечить себя самым современным и наиболее опасным оружием для других целей. Можно провести аналогию с ядерной гонкой вооружений. На тот момент от возможности использования этого оружия напрямую зависело могущество государства. По этой причине СССР и США пытались победить друг друга в ядерной гонке, ведь победитель может диктовать побежденному свои условия. Нечто подобное происходит и сейчас. Иметь космическое оружие – вот то, к чему стремятся многие современные государства. Если согласиться с теми, кто считает, что мы живем в условиях новой холодной войны, то тогда следует признать, что с новой холодной войной пришла новая гонка вооружений.

«Война в космосе» казалась, а многим кажется и до сих пор возможной лишь в далекой перспективе, поэтому мало кто задумывается об опасности, которую она собой представляет. Однако последние несколько лет доказывают, что это может произойти гораздо быстрее, чем предполагалось. Чем же опасно ведение военных действий в космосе? Во-первых, оружие, которое будет использоваться в этой войне, гораздо более смертоносно и разрушительно, чем все виды вооружения, используемые ранее. То государство, которое первое завладеет им в случае возникновения военного конфликта, получит такое превосходство над противником, которое будет равнозначно победе. Во-вторых, имея такую развитую военную технику, любая страна будет обладать практически неограниченной властью, поскольку ограничить государство, имеющее такой военный потенциал, достаточно проблематично. Также большую сложность представляет правовое регулирование разработки и развития проектов по созданию космического оружия. Как уже говорилось ранее, существует ряд документов, запрещающих подобное проектирование, однако некоторые страны обходят эти нормативно-правовые акты. Например, США утверждают, что все подобные меры направлены на создание противоракетной обороны, т.к. возможно нападение на Соединенные Штаты; в частности

подобного шага можно ждать от России и Китая<sup>8</sup>. Однако существует распространенное мнение, что «ракетная угроза сильно преувеличена»<sup>9</sup>. Вероятнее всего, наилучшим вариантом решения данной проблемы является полный запрет на разработку и создание подобного оружия, но уже сейчас понятно, что это неосуществимо, так как у государств есть возможность оправдать свои вложения в военно-космический сектор.

Руководствуясь тем, что многое касательно космоса не урегулировано, а также тем, что существуют особые режимы для объектов, принадлежащих к общему наследию человечества, можно предложить провести аналогию права для разрешения некоторых вопросов космической деятельности. Например, в преамбуле Конвенции о сохранении морских живых ресурсов Антарктики (также известная как Конвенция АНТКОМ) говорится о мирных целях использования данного пространства. В статье XXV закрепляется то, что в случае возникновения споров дело передается в международный суд или арбитраж. Также в VII статье утверждается создание Комиссии по сохранению морских живых ресурсов Антарктики<sup>10</sup>. Возможно, что создание подобной Комиссии, имеющей целью, например, мирное использование космического пространства, значительно поможет решить проблему его милитаризации. Также важно регламентировать то, каким образом государства будут нести ответственность за нарушение норм, регулирующих их деятельность в космосе.

---

<sup>8</sup> Shah, Anup. "Star Wars; Phantom Menace or New Hope?." *Global Issues*. 11 Jan. 2003. 2019. <<http://www.globalissues.org/article/68/star-wars-phantom-menace-or-new-hope>>. (дата обращения 03 апреля 2019 г.).

<sup>9</sup> Michelle Ciarrocca and William Hartung, *Star Wars Revisited*, *Foreign Policy In Focus*, Volume 6, Number 25, June 2001. <<https://worldpolicy.org/world-policy-institute-media-guide-3/>>. (дата обращения 05 апреля 2019 г.).

<sup>10</sup> Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктиды. Май 1980 г. // Сборник международных договоров СССР, выпуск XXXVIII, М. 1984 г.

Таким образом, требуются иные меры для пресечения злоупотребления государствами в данной сфере. По-видимому, прежде всего необходимо заключить новые международные договоры, которые были бы ратифицированы всеми странами, имеющими значительный военно-космический потенциал. Подобные договоры должны запрещать испытания космического оружия и существенно сдерживать стремления какого-либо государства к гегемонии в данной сфере. Также должен быть создан орган, который контролировал бы деятельность государств по созданию космического оружия. Необходимо обеспечить урегулированное сотрудничество государств в данной сфере. Явная напряженность между конкуренцией и сотрудничеством может регулироваться в рамках симбиотического реализма – теории международных отношений, которая подчеркивает эгоистические, реалистические особенности глобальной политики, где анархия остается бесспорным фактом, но в то же время учитывает взаимозависимость, создаваемую глобализацией<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Nayef Al-Rodhan. Weaponization and Outer Space Security. 12 March 2018. URL: <<https://www.globalpolicyjournal.com/blog>> (дата обращения 02 апреля 2019 г.).

## **INTERNATIONAL SPACE LAW AND SATELLITE TELECOMMUNICATIONS**

**Elina Morozova**

*Head of the International & Legal Service,  
Intersputnik International Organization of Space  
Communications  
morozova@intersputnik.com*

**Yaroslav Vasyanin**

*Legal Counsel, International & Legal Service,  
Intersputnik International Organization of Space  
Communications  
vasyanin@intersputnik.com*

### **Introduction**

The beginning of the space age in 1957 made people dream of outer space and anticipate a wide penetration of space applications. At that time, some believed that by the next millennium travelling through space, inhabited space stations, human settlements on other planets, and observation of the whole universe would be a common thing. Yet, the more attempts for exploration and use of outer space were made, the more technological, financial, and political challenges arose, which proved human conquest of space to be a challenging activity. Even though there is still much to be done to domesticate space, humanity made tremendous progress in a few quite pragmatic types of space activities, one of which – satellite telecommunications – soon became the most widespread of all space applications.

The first practical tests aimed at linking different locations on the Earth via outer space started already in 1958. Their encouraging results proved the feasibility of telecommunications satellites and marked the birth of a whole new industry. The benefits of

satellite telecommunications promptly expanded its usage and made satellite technologies indispensable for people's everyday life, thus ensuring a rapid and a steady growth of the satellite industry.

Hundreds of telecommunications satellites orbiting the Earth<sup>1</sup> provide instant delivery of huge amounts of data, relay of real time voice and video, broadcasting of radio and television, and internet access worldwide. In terms of economics, satellite telecommunications are by far the largest sector of the global space industry<sup>2</sup>. Satellite telecommunications have, therefore, the biggest impact on humans' life on the Earth among all of the existing space applications.

In the context of public international law, satellite telecommunications are addressed by two major blocks of rules. On the one hand, satellite telecommunications is a space activity and, therefore, is regulated by international space law, which is mainly developed within the framework of the United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS). On the other hand, the functioning of telecommunications satellites is impossible without utilizing radio frequencies and associated satellite orbits that are subject to the telecommunications legal regime established by the International Telecommunication Union (ITU). Both blocks of rules must be equally taken into account when a telecommunications satellite system is planned to be deployed and operated. Therefore, the international legal regime of satellite telecommunications that is analyzed in this article includes provisions of international space law and the ITU regime, however, other branches of international law, including, *inter alia*, the regime of the World Trade Organization, as well as national legislations, particularly export control rules, can also be relevant

---

<sup>1</sup> Satellite Database / Official website of the Union of Concerned Scientists. URL: <https://www.ucsusa.org/nuclear-weapons/space-weapons/satellite-database> (retrieved 26 April 2019).

<sup>2</sup> 21<sup>st</sup> Annual State of the Satellite Industry Report (2018) / Official website of the Satellite Industry Association. URL: [https://www.sia.org/2018\\_ssir/](https://www.sia.org/2018_ssir/) (retrieved 26 April 2019).

to satellite telecommunications making the applicable legal regime complete.

## **History and development of satellite telecommunications**

### ***First concepts***

The first ideas of using artificial Earth satellites as a means of communications date back as early as to 1869 when an American clergyman Edward Everett Hale in a short fiction story “The Brick Moon” described the launch of a big round satellite made of bricks. According to the story, such a structure was to reflect Morse code signals, allowing mariners to communicate with each other and with the land<sup>3</sup>. Due to swift development of technologies in the late 19th and the early 20th centuries, the possibility of communications via satellites in space ceased to be a topic of science fiction only. Subsequently, the matter of satellite telecommunications was briefly addressed in the works of numerous engineers and scientists, including those who were later recognized as pioneers of astronautics like Herman Potočnik and Hermann Oberth.

The feasibility of satellite communications was first comprehensively justified by Arthur C. Clarke in the technical paper “Extra-Terrestrial Relays - Can Rocket Station Give World-wide Radio Coverage” published in 1945. In this work, Clarke proposed to deploy a space station “provided with receiving and transmitting equipment” in an orbit “with a radius of 42 000 km” (counted from the centre of the Earth), “period of exactly 24 hours”, and a plane that “coincides with that of the Earth’s equator”. According to Clarke, such a station would be “stationary above the same spot on the planet” and could “act as a repeater to relay transmissions between any two points on the hemisphere beneath”<sup>4</sup>. Furthermore,

---

<sup>3</sup> Hale E.E. The Brick Moon // Atlantic Monthly. 1869. URL: <http://www.gutenberg.org/ebooks/1633> (retrieved 26 April 2019).

<sup>4</sup> Clarke A.C. Extra-Terrestrial Relays - Can Rocket Station Give World-wide Radio Coverage // Wireless World. 1945. URL: [https://lakdiva.org/clarke/1945ww/1945ww\\_oct\\_305-308.html](https://lakdiva.org/clarke/1945ww/1945ww_oct_305-308.html) (retrieved 26 April 2019).

a constellation of three such stations “arranged approximately equidistantly around the Earth”, specifically at 30 degrees East, 150 degrees East, and 90 degrees West, would be able to provide global coverage. This famous article laid the theoretical foundation for the future development of satellite communications.

Although the first concepts of communications satellites could have some distinctions, one common aspect was obvious from the very beginning – every satellite communications system consists of two major components: ground and space segments. The ground segment includes stations located either on the Earth’s surface or in the atmosphere and acts as transmitter or receiver of signals. Ground stations can be stationary or mobile (for example, installed on a vessel or an aircraft). The space segment is composed of one or more satellites deployed in a designated orbit and equipped with radio hardware. Generally, the functioning of a satellite system implies that a ground station uplinks a signal to the satellite that eventually relays it back to the Earth where the signal is received by another ground station.

#### ***From theory to practice***

The first artificial satellite was equipped with an on-board radio-transmitter that worked on two frequencies (20.005 and 40.002 MHz) and sent signals which were detectable by every radio amateur<sup>5</sup>. However, Sputnik 1 was designed for a mere demonstration of technical capabilities and scientific purposes and could not send or relay data from one point on the Earth to another.

Shortly, more pragmatic purposes of using satellites started to be examined. During the following years, the Soviet Union and the United States launched a number of projects on the development of various satellite communications systems of both passive and active classes. Passive satellites could only reflect signals coming from the source toward a receiver without amplifying it, while active

---

<sup>5</sup> Sputnik-1 (PS-1 # 1) / Gunter’s Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/sputnik-1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/sputnik-1.htm) (retrieved 26 April 2019).



satellites were capable of amplifying signals before retransmitting them back to the Earth. Generally, passive satellites are much simpler and less expensive than active ones; however, non-amplified signals reflected from passive satellites are rather weak and require more sophisticated ground equipment.

Rather unexpectedly though, it was an active communications relay system that was tested first. In the end of 1958, under the Project named SCORE (Signal Communication by Orbiting Relay Equipment), the United States launched a satellite into an elliptical low Earth orbit which was equipped with a tape recorder and radio hardware. The SCORE satellite transmitted the first message from space to Earth. It was Christmas greetings from the United States President Dwight D. Eisenhower wishing “peace on Earth and goodwill toward men everywhere”<sup>6</sup>.

Less than two years later, in August 1960, the newly established U.S. National Aeronautics and Space Administration (NASA) launched the Echo 1A satellite into almost circular low Earth orbit and tested the first passive communications system. A 30.5-metre diameter aluminum-coated balloon, which contained no instrument and was only able to reflect signals from the ground, established the first voice satellite communication and the first coast-to-coast satellite telephone call<sup>7</sup>. Despite satisfactory results of the Echo program, NASA decided to abandon passive communications systems in favour of active satellites after the Echo 2 mission was completed.

---

<sup>6</sup> SCORE satellite / Gunter’s Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/score.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/score.htm) (retrieved 26 April 2019).

<sup>7</sup> Echo 1A satellite / Official website of NASA. URL: [https://www.nasa.gov/multimedia/imagegallery/image\\_feature\\_1738.html](https://www.nasa.gov/multimedia/imagegallery/image_feature_1738.html) (retrieved 26 April 2019).

The following years saw a number of experimental communications satellites launches such as Courier 1B<sup>8</sup>, Telstar 1<sup>9</sup>, and Relay 1<sup>10</sup>, all of which were deployed into different low Earth orbits. However, the future development of satellite communications was inseparably connected with the use of the geostationary satellite orbit.

### ***Geostationary satellite systems***

The geostationary satellite orbit is a particular case of the geosynchronous orbit and in the terms of the ITU can be defined as a circular and direct orbit of an Earth satellite whose period of revolution is equal to the period of rotation of the Earth about its axis, which lies in the plane of the Earth's equator<sup>11</sup>. Such characteristics can be achieved only at an altitude close to 35 786 kilometers and directly above the equator. It means that the geostationary satellite orbit is a physically limited space at a specific altitude and in the plane of the Earth's equator having the form of a ring or a doughnut. This very limited satellite orbit happened to be the most convenient for satellite communications owing to two main reasons. First, a geostationary satellite always remains fixed relative to the Earth meaning that ground stations do not need to use complex tracking equipment to maintain communications with the satellite. Secondly, a satellite deployed into the geostationary orbit provides the coverage of almost one third of the Earth's globe. Therefore, a satellite system comprising three geostationary satellites would have nearly a global coverage.

---

<sup>8</sup> Courier 1B Satellite / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/courier.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/courier.htm) (retrieved 26 April 2019).

<sup>9</sup> Telstar 1 satellite / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/telstar-1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/telstar-1.htm) (retrieved 26 April 2019).

<sup>10</sup> Relay 1 satellite / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/relay-1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/relay-1.htm) (retrieved 26 April 2019).

<sup>11</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. Nos. 1.188 – 1.190. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

An attempt to use a geosynchronous orbit for satellite communications was made for the first time in 1963. The Syncom 1 satellite was launched by NASA into a 24-hour orbit with an inclination of about 30 degrees over the Atlantic Ocean. The launch itself was successful, however, the contact with the satellite was lost after few days of operations. That same year, the Syncom 2 satellite, which became the first geosynchronous satellite, was placed at the geosynchronous orbit over the Atlantic Ocean and Brazil at 55 degrees West with the inclination of 33 degrees and successfully demonstrated the feasibility of communications satellites, including transmission of voice, teletype, facsimile, and data. Finally, the next one in the Syncom-series satellites – Syncom 3 – was placed at the 180 degrees East geostationary orbital position. It provided live television coverage in the Pacific Ocean region, including the broadcasting of the 1964 Olympic Games in Tokyo, Japan<sup>12</sup>.

### ***The Soviet Union's experience***

Due to the physical characteristics of the geostationary orbit, a geostationary communications satellite can view regions located at latitudes above 60 degrees from a low angle only. It means that broadcasting to these latitudes requires considerably higher power. Moreover, a geostationary satellite is completely unable to cover latitudes above 81 degrees. As the Northern regions of the Soviet Union are located at high latitudes, the USSR chose a different path in establishing its satellite communications. Soviet engineers developed the Molniya system which consisted of satellites in highly elliptical 12-hour orbits later dubbed the “Molniya orbit”. Such system was better suited for communications in Northern regions since they were directly covered from large portions of the Molniya orbit. Three satellites could provide long-distance communications coverage for the entire Soviet Union. However, since

---

<sup>12</sup> Syncom satellites / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/syncom-1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/syncom-1.htm) (retrieved 26 April 2019).

the ground stations required a steerable antenna to track the satellite, links had to be switched between satellites, and the range to satellites was varying, there was a greater need for station keeping<sup>13</sup>.

The first successful launch of the Molniya-series satellite happened in 1965. Molniya 1 carried five communication transponders that were used for bidirectional telephone, telegram, and fax transmissions or, alternatively, for television broadcast<sup>14</sup>. By 1967, six Molniya satellites provided coverage throughout the Soviet Union. In 1967, the parade on the Red Square commemorating the 50th anniversary of the Soviet Union was broadcasted nationwide via the Molniya satellite network. In Soviet times, the full constellation consisted of eight spacecraft in four orbital planes. Some Molniya-series satellites were operational until the beginning of the 21st century and provided both military and civilian broadcasting including the Orbita television network spanning the Soviet Union. Later the Soviet Union would use both geostationary and non-geostationary satellite communications systems.

#### ***First commercial communications satellite***

In 1962, the United States Congress adopted the Communications Satellite Act and thereby created Communications Satellite Corporation (COMSAT), a private entity authorized to develop a global commercial satellite communications system. The construction of COMSAT's first communications satellite was contracted to Space and Communications Group of Hughes Aircraft Company later becoming Boeing Satellite Systems. The Early Bird satellite, also known as Intelsat 1, was launched into the 28 degrees West longitude geostationary orbital position in 1965. It was equipped to carry telephone, television, telegraph, and facsimile

<sup>13</sup> Molniya Satellites / Encyclopedia Astronautica. URL: <http://www.astronautix.com/craft/molniya1.htm> (retrieved 26 April 2019).

<sup>14</sup> Molniya 1 Satellite / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/molniya-1\\_okb1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/molniya-1_okb1.htm) (retrieved 26 April 2019).

transmissions and provided line-of-sight communications between Europe and North America and successfully demonstrated the concept of geostationary satellites for commercial communications<sup>15</sup>.

### ***Satellite telecommunication organizations***

The American COMSAT was not the only to place interest in establishing a global satellite communications system. Other states were also keen to deploy such systems; however, back in that time, only few of them had sufficient funds and even less possessed technical capabilities. Therefore, further development of space communications was marked by states' cooperation in the form of intergovernmental satellite telecommunication organizations, both global and regional. The latter were established to meet specific requirements of a particular region or a group of states.

However, the continuous development of space technologies made outer space more accessible, and as from the later 1980s first private satellite operators, including, *inter alia*, PanAmSat and SES, were capable of competing with intergovernmental organizations. The followed liberalization of the telecommunications market led to the privatization of the better part of intergovernmental organizations and marked the beginning of the commercialization of outer space.

### ***International Telecommunications Satellite Organization (INTELSAT / ITSO)***

The history of the International Telecommunications Satellite Organization, initially known as INTELSAT and later renamed ITSO, began in 1964 when 19 countries, including, *inter alia*, the United States of America, Canada, France, and the United Kingdom decided to pool their resources in deploying a single global commercial communications satellite system and signed the Agreement Establishing Interim Arrangements for a Global

---

<sup>15</sup> Early Bird (Intelsat 1) Satellite / Gunter's Space Page. URL: [https://space.skyrocket.de/doc\\_sdat/intelsat-1.htm](https://space.skyrocket.de/doc_sdat/intelsat-1.htm) (retrieved 26 April 2019).

Commercial Communications Satellite System<sup>16</sup>. Officially, INTELSAT was founded in 1973 when the permanent Agreement Relating to the International Telecommunications Satellite Organization of 1971 entered into force<sup>17</sup>.

INTELSAT's activity was guided by the principle set forth in United Nations General Assembly Resolution 1721 (XVI), which established that communication by means of satellites should be available to the nations of the world as soon as practicable on a global and non-discriminatory basis<sup>18</sup>. The main purpose of INTELSAT was "to continue and carry forward on a definitive basis the design, development, construction, establishment, operation and maintenance of the space segment of the global commercial telecommunications system"<sup>19</sup>.

During 1964 – 2001 INTELSAT successfully operated as an international intergovernmental organization. It grew to almost 150 members and established a system of 19 satellites, with the capability of providing various satellite services<sup>20</sup>. In 2001, in order to secure the long-term viability of its communications system on the market and to attract private investments, INTELSAT

---

<sup>16</sup> Agreement Establishing Interim Arrangements for a Global Commercial Communications Satellite System. 20 August 1964. URL: <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.ru/&httpsredir=1&article=2449&context=jalc> (retrieved 26 April 2019).

<sup>17</sup> Agreement Relating to the International Telecommunications Satellite Organization. 20 August 1971. URL: <https://treaties.un.org/doc/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>18</sup> General Assembly Resolution 1721 (XVI). International co-operation in the peaceful uses of outer space. 20 December 1961. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_16\\_1721E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_16_1721E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>19</sup> Agreement Relating to the International Telecommunications Satellite Organization. 20 August 1971. Art. 2. URL: <https://treaties.un.org/doc/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>20</sup> Official website of ITSO. URL: <https://itso.int/about-us/> (retrieved 26 April 2019).

underwent an important restructuring – its global satellite system and the brand-name were transferred to a newly established private entity – Intelsat Ltd. The international organization itself continued functioning under the new acronym ITSO, and with a new mission – to monitor the performance of Intelsat Ltd’s public service obligations, including, above all, the Lifeline Connectivity Obligation, as well as to safeguard the Common Heritage of the ITSO member states – orbital locations and associated frequencies initially assigned to INTELSAT and transferred, after privatization, either to the United States of America or the United Kingdom<sup>21</sup>. As a result, Intelsat’s global communications network has expanded significantly through new launches and acquisitions. Intelsat remains one of the leading global satellite communications providers.

*Intersputnik International Organization of Space Communications (Intersputnik)*

Due to mostly political reasons, the Soviet Union and other states members of the Council for Mutual Economic Assistance decided not to access to the INTELSAT system, rather deploy their own. For this purpose, in 1971 nine states, including, *inter alia*, the Soviet Union, East Germany, and Czechoslovakia, signed the Agreement on the Establishment of the Intersputnik International System and Organization of Space Communications. Since then, the number of participants of this agreement grew to 26 states<sup>22</sup>. The main objective of Intersputnik was to ensure co-operation and co-ordination of efforts in the design, establishment, operation, and development of the communications system via satellites<sup>23</sup>. At the turn of the century, Intersputnik underwent considerable structural

---

<sup>21</sup> Official website of ITSO. URL: <https://itso.int/about-us/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>22</sup> Status of International Agreements relating to activities in outer space / Official website of UNOOSA. 1 January 2019. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>23</sup> Agreement on the Establishment of the Intersputnik International System and Organization of Space Communications. 15 November 1971. URL: <http://intersputnik.com/intersputnik/about/> (retrieved 26 April 2019).

changes provoked by the commercialization of satellite communications; however, as opposed to ITSO, it kept its international status. Such changes did not allow Intersputnik to accumulate enough funds for its own satellites' deployment, and the Intersputnik international system of space communications includes satellite capacity leased from other satellite operators, including those which utilize orbits and frequencies assigned to Intersputnik.

*International Mobile Satellite Organization (INMARSAT / IMSO)*

The International Mobile Satellite Organization (INMARSAT) was established in accordance with the convention of 1976 developed under the auspices of the International Maritime Organization<sup>24</sup>. Initially it was known as the International Maritime Satellite Organization since its satellite system aimed at ensuring safety of life at sea and the proper functioning of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), as well as providing vessels with means of communicating with the land. The mandate of INMARSAT was later extended to provide satellite capacity for land mobile and aeronautical communications. Consequently, the name of the organization was changed to reflect the amended purpose<sup>25</sup>.

In 1999, after twenty years of a successful operation, member states of INMARSAT decided to challenge a rapidly growing competition from private satellite operators and pioneered the first ever privatization of an international intergovernmental organization. As results of the restructuring, INMARSAT was renamed to IMSO, and a private company Inmarsat was incorporated. Satellites and other assets were transferred to this company which

---

<sup>24</sup> Convention on the International Maritime Satellite Organization. 3 September 1976. 1143 UNTS 105. URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>25</sup> IMSO Yesterday / Official website of IMSO. URL: <http://www.imso.org/public/IMSO-Yesterday> (retrieved 26 April 2019).



continued to manage the GMDSS either at no cost or at special rates. Inmarsat also provides telephone and data services to users worldwide, via portable or other mobile terminals which communicate with ground stations through geostationary communications satellites<sup>26</sup>.

*European Telecommunications Satellite Organization  
(EUTELSAT)*

In 1977, 17 members of the European Conference of Postal and Telecommunications Administrations established the European Telecommunications Satellite Organization (EUTELSAT). The main purpose of EUTELSAT was the design, development, construction, establishment, operation, and maintenance of the space segment of the European telecommunications satellite system or systems<sup>27</sup>. The organization developed a constellation of five Hot Bird satellites in the mid-1990s to offer capacity that would be able to attract hundreds of channels to the same orbital location, appealing to widespread audiences for consumer satellite television<sup>28</sup>. With the general liberalization of the world telecommunications sector, in 2001 EUTELSAT's assets, liabilities, and operational activities were transferred to a private company called Eutelsat S.A. The structure, role, and the activities of the remaining intergovernmental organization EUTELSAT evolved. The main purpose of the EUTELSAT IGO is to ensure that Eutelsat S.A. observes its universal service obligations, pan European coverage by the satellite system, non-discrimination, and fair competition, and can use, for these purposes, radio frequencies assigned to

---

<sup>26</sup> IMSO Today / Official website of IMSO. URL: <http://www.imso.org/public/IMSOtoday> (retrieved 26 April 2019).

<sup>27</sup> Convention establishing the European Telecommunications Satellite Organization EUTELSAT. 1982. Art. III. URL: <https://www.eutelsatigo.int/en> (retrieved 26 April 2019).

<sup>28</sup> Background of EUTELSAT / Official website of EUTELSAT IGO. URL: <https://www.eutelsatigo.int/en/about/background/> (retrieved 26 April 2019).

EUTELSAT IGO<sup>29</sup>. As a result, the number of the EUTELSAT IGO member states more than doubled<sup>30</sup>, while Eutelsat S.A.'s satellite fleet managed to cover about two thirds of the world population<sup>31</sup>.

*Arab Satellite Communications Organization (Arabsat)*

The Arab Satellite Communications Organization (Arabsat), which was founded in 1976 by 21 member states of the Arab League, is another example of a regional satellite communications system<sup>32</sup>. Despite the global trend associated with the commercialization of satellite telecommunications, Arabsat keeps its international intergovernmental status without significant changes and operates geostationary satellites offering the full spectrum of broadcast and telecommunications services<sup>33</sup>.

**International space law**

Satellite telecommunications is based on the use of satellites – human-made objects launched into outer space and placed in orbits around the Earth – to provide communications channels between different locations on the Earth. Therefore, irrespective of the exact architecture of a satellite telecommunications system, which may provide for a different number of satellites of various technical

---

<sup>29</sup> Amended Convention of the European Telecommunications Satellite Organization. 2 July 2001. Art. III. URL: <https://www.eutelsatigo.int/en> (retrieved 26 April 2019).

<sup>30</sup> Members of the European Telecommunications Satellite Organization / Official website of EUTELSAT IGO. URL: <https://www.eutelsatigo.int/en/about/member-states/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>31</sup> Fleet of the European Telecommunications Satellite Organization / Official website of EUTELSAT IGO. URL: <https://www.eutelsat.com/en/satellites/the-fleet.html> (retrieved 26 April 2019).

<sup>32</sup> About the Arab Satellite Communications Organization / Official website of Arabsat. URL: <http://www.arabsat.com/english/about> (retrieved 26 April 2019).

<sup>33</sup> Fleet of the Arab Satellite Communications Organization / Official website of Arabsat. URL: <http://www.arabsat.com/english/the-fleet> (retrieved 26 April 2019).

characteristics using different satellite orbits, satellite telecommunications is a space activity regulated by international space law.

International space law is a branch of public international law which establishes a legal regime for the exploration and use of outer space. Shortly after the launch of Sputnik 1, the United Nations General Assembly urged States to reach an agreement which would provide, *inter alia*, for ensuring that sending of objects through outer space shall be exclusively for peaceful purposes. For a comprehensive study of the nature of legal problems which could arise from the exploration and use of outer space, in 1958, the United Nations *ad hoc* Committee on the Peaceful Uses of Outer Space (COPUOS) was created<sup>34</sup>, which received its permanent status a year later<sup>35</sup> and became the main international forum for the development of space law.

#### ***The sources of international space law***

In 1963, COPUOS drafted the Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space (Declaration of Legal Principles), which was solemnly and unanimously adopted by a United Nations General Assembly resolution<sup>36</sup>. The Declaration of Legal Principles was, however, of a non-binding character. Therefore, the next United Nations General Assembly Resolution recommended that

---

<sup>34</sup> General Assembly Resolution 1348 (XIII). Questions of the peaceful use of outer space. 13 December 1958. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_13\\_1348E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_13_1348E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>35</sup> General Assembly Resolution 1472 (XIV). International co-operation in the peaceful uses of outer space. 12 December 1959. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_14\\_1472E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_14_1472E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>36</sup> General Assembly Resolution 1962 (XVIII). Declaration of Legal Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space. 13 December 1963. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_18\\_1962E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_18_1962E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

COPUOS should consider incorporating legal principles governing the activities of states in the exploration and use of outer space in the form of a binding international treaty<sup>37</sup>.

International space law is generally associated with the five United Nations treaties on outer space. The Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies (Outer Space Treaty), being the first and the most fundamental, was approved by the United Nations General Assembly in 1966 and opened for signature and ratification in 1967<sup>38</sup>. With more than hundred states parties<sup>39</sup>, the Outer Space Treaty is the foundation of international space law.

The Outer Space Treaty reiterated main provisions of the Declaration of Legal Principles and was primarily aimed at setting forth general principles of the exploration and use of outer space. These principles were further developed by the other four international treaties drafted within COPUOS, specifically the Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space of 1968 (Rescue Agreement)<sup>40</sup>, Convention on International Liability for Damage Caused

---

<sup>37</sup> General Assembly Resolution 1963 (XVIII). International co-operation in the peaceful uses of outer space. 13 December 1963. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_18\\_1963E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_18_1963E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>38</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. UNGA Res. 2222 (XXI); (1968) 610 UNTS 205; (1968) UKTS 10, Cmnd. 3519; 18 UST 2410, TIAS 6347; 6 ILM 386; 61 AJIL 644. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>39</sup> Status of International Agreements relating to activities in outer space / Official website of UNOOSA. 1 January 2019. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>40</sup> Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space. 22 April 1968. UNGA Res. 2345 (XXII); 672 UNTS 119; 1969 UKTS 56, Cmnd. 3997; 19 UST 7570, TIAS 6559; 7 ILM 151; (1969) 63 AJIL 382. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_22\\_2345E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_22_2345E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

by Space Objects of 1972 (Liability Convention)<sup>41</sup>, Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space of 1975 (Registration Convention)<sup>42</sup>, and the Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies of 1979 (Moon Agreement)<sup>43</sup>.

The Moon Agreement was ratified by the least number of states, including few space powers<sup>44</sup>, and marked the end of the development of international space law through binding instruments. Since then, international space law evolved through non-binding instruments adopted by the United Nations General Assembly Resolutions.

These, in addition to the Declaration of Legal Principles, include the Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting<sup>45</sup>, Principles Relating to Remote Sensing of the Earth from Outer Space<sup>46</sup>,

---

<sup>41</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. 29 March 1972. UNGA Res. 2777 (XXVI); 961 UNTS 187; (1974) UKTS 16, Cmnd. 5551; 24 UST 2389, TIAS 7762; (1971) 10 ILM 965; (1971) 66 AJIL 702. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_26\\_2777E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_26_2777E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>42</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. UNGA Res. 3235 (XXIX); 1023 UNTS 14; (1978) UKTS 70, Cmnd. 7271; TIAS 8480; (1975) 14 ILM 43; (1979) 18 ILM 891. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>43</sup> Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies. 5 December 1979. UNGA Res. 34/68; 1363 UNTS 3; (1979) 18 ILM 1434. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_34\\_68E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_34_68E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>44</sup> Status of International Agreements relating to activities in outer space / Official website of UNOOSA. 1 January 2019. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>45</sup> General Assembly Resolution 37/92. Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting. 10 December 1982. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_37\\_92E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_37_92E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>46</sup> General Assembly Resolution 41/65. Principles Relating to Remote Sensing of the Earth from Outer Space. 3 December 1986. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_41\\_65E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_41_65E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space<sup>47</sup>, and some other instruments developed within the COPUOS and approved by the United Nations General Assembly, including Recommendations on enhancing the practice of States and international intergovernmental organizations in registering space objects<sup>48</sup>, Recommendations on national legislation relevant to the peaceful exploration and use of outer space<sup>49</sup>, and COPUOS Space Debris Mitigation Guidelines<sup>50</sup>. Despite the non-binding nature of these instruments, States have largely complied with them, *inter alia*, through incorporation in national legislations.

***Satellite telecommunications and the provisions of international space law***

The provisions of international space law have general character and are equally applicable to all types of space activities, including satellite telecommunications. In this respect, provisions of international space law applicable to satellite telecommunications should be carefully taken into account by states drafting their domestic legislations and satellite operators carrying out this type of space activities.

---

<sup>47</sup> General Assembly Resolution 47/68. Principles Relevant to the Use of Nuclear Power Sources in Outer Space. 14 December 1992. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_47\\_68E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_47_68E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>48</sup> General Assembly Resolution 62/101. Recommendations on enhancing the practice of states and international intergovernmental organizations in registering space objects. 17 December 2007. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_62\\_101E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>49</sup> General Assembly Resolution 68/74. Recommendations on national legislation relevant to the peaceful exploration and use of outer space. 11 December 2013. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/A\\_RES\\_68\\_074E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/A_RES_68_074E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>50</sup> Space Debris Mitigation Guidelines of the United Nations Committee on the Peaceful Uses of Outer Space / Official website of UNOOSA. 2007. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/publications/st\\_space\\_49E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/publications/st_space_49E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

### *Freedom of use*

According to the Outer Space Treaty, outer space shall be free for exploration and use by all states<sup>51</sup>. This freedom is subject to other provisions of international space law and international law in general; however, it is a fundamental principle of the legal regime applicable to space activities. Practically, such freedom is exercised by various space applications, including meteorology, remote sensing, positioning, navigation, and timing, some of them being an integral part of modern human life. In the context of satellite telecommunications, it also means that both state and non-state actors, i.e. private companies acting, however, under authorization and continuing supervision of an appropriate state, can enjoy this freedom by deploying satellite communications systems.

### *Non-appropriation*

One of the most fundamental principles of international space law states that outer space is not subject to national appropriation by claim of sovereignty, by means of use or occupation, or by any other means<sup>52</sup>. In legal terms, it means that outer space, including the Moon and other celestial bodies, is declared to be *res extra commercium* and, therefore, states can neither own, nor exercise any jurisdiction over, any part of outer space.

At the same time, placing a telecommunications satellite in the geostationary satellite orbit or deploying a constellation of satellites in other satellite orbits is not considered appropriation. When deploying satellite telecommunications systems, satellite operators do not get any proprietary rights on these orbits, which

---

<sup>51</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. Art. I. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>52</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. Art. II. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

are essential parts of outer space, and can only use them on a temporary basis and in accordance with international space law and the instruments of ITU. Since the ITU legal regime does not prescribe any limits on how long an operator can use specific orbital slots and planes, their temporary utilization can actually last for decades provided that all the ITU requirements are met.

*Peaceful purposes*

The exploration and use of outer space shall be carried out in the interest of maintaining international peace and security and promoting international cooperation<sup>53</sup>. There exist two main approaches as to what is meant by peaceful purposes. The prevailing view is that space activities which comply with international law, and the Charter of the United Nations in particular, are peaceful. Following this approach, satellite telecommunications which is utilized by the military or has a dual application is in line with the peaceful usage of outer space as long as international law is abided by. According to the less common approach, only non-military space activities are peaceful. Consequently, any military space activities, including, *inter alia*, military satellite telecommunications, would run counter to the use of outer space for peaceful purposes.

Celestial bodies, which notion may include orbits around them, shall be used exclusively for peaceful purposes<sup>54</sup>. The latter makes it doubtful whether telecommunications based on a satellite

---

<sup>53</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. Art. III. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>54</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. Art. IV. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019); Agreement Governing the Activities of States on the Moon and Other Celestial Bodies. 5 December 1979. Art. 1, Art. 3. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_34\\_68E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_34_68E.pdf) (retrieved 26 April 2019).



orbiting the Moon can be operated for military purposes, which is not prohibited in case the Earth orbits are involved.

*International responsibility for satellite telecommunications*

Article VI of the Outer Space Treaty places international responsibility on states for their national space activities, which includes both governmental agencies' and non-governmental entities' space activities. Additionally, Article VI of the Outer Space Treaty states that space activities of non-governmental entities shall require authorization and continuing supervision by the appropriate state. This obligation is commonly fulfilled by states by including in their domestic legislations mandatory licensing procedures and other similar requirements. Such requirements fully apply to operators, which have to obtain all the necessary licenses and authorizations, as well as comply with all other statutory requirements in order to carry out satellite telecommunications. Therefore, a state shall assure that its national space activities are carried out in conformity with the provisions of the Outer Space Treaty and can be held internationally responsible if, for example, a satellite operator under its jurisdiction fails to follow the treaty's provisions.

According to that same Article VI, when states are parties to international intergovernmental organizations, they are also responsible for compliance with the provisions of the Outer Space Treaty of such organizations' space activity. This is the case of the Intersputnik and the Arabsat international organizations, which member states can be held responsible for these organizations' failure to act in conformity with the Outer Space Treaty when providing satellite telecommunications. For instance, non-compliance of one of these organizations with the applicable rules of the Charter of the United Nations may be considered a violation of Article III of the Outer Space Treaty and, consequently, lead to responsibility of its members.

### *Registration of satellites*

In the context of international space law, all satellites, irrespective of their technical characteristics, general function, and other possible particularities, are space objects. In this regard, they are subject to the rules and requirements that international space law applies to space objects, including, *inter alia*, the obligation of their registration.

In 1961, the United Nations General Assembly adopted Resolution 1721 (XVI) in which, for the first time, states launching objects into orbit or beyond were called upon to furnish information to the United Nations Secretary-General for the registration of launchings<sup>55</sup>. The Declaration of Legal Principles (Principle 7) and the Outer Space Treaty (Art. VIII) referred to states on whose registry space objects were carried, however, without specifying the exact mechanism of registration. A complete system of registration was finally established in 1976 with the entry into force of the Registration Convention.

Under the international space law, each state that launches or procures the launching of a space object or from whose territory or facility a space object is launched is considered launching state<sup>56</sup> and in accordance with Article II of the Registration Convention shall establish a national registry of objects launched into outer space, inform the United Nations Secretary-General of its establishment, and include into such registry its space objects, this being applicable to telecommunications satellites. When there are two or

---

<sup>55</sup> General Assembly Resolution 1721 (XVI). International co-operation in the peaceful uses of outer space. 20 December 1961. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_16\\_1721E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_16_1721E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>56</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. Art. I. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019); Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. 29 March 1972. Art. I. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_26\\_2777E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_26_2777E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

more launching states in respect of a single satellite, such states should jointly determine which one of them shall register it<sup>57</sup>. There are no obligatory rules on which exactly out of several launching states is to register a space object; however, the United Nations General Assembly recommended that space objects be included on a registry of the state which is responsible for national operator's space activities under Article VI of the Outer Space Treaty<sup>58</sup>. A state on whose registry a satellite is carried is considered its state of registry<sup>59</sup>.

*Notification of the United Nations Secretary-General*

As set forth in Article IV of the Registration Convention, states of registry shall furnish the United Nations Secretary-General with information concerning each space object carried on their registries, including the name of launching states for the satellite, an appropriate designator of the satellite or its registration number, date and territory or location of launch, basic orbital parameters, and general function of the satellite. The Registration Convention also requires states to notify the United Nations Secretary-General of satellites registered by them that are no longer in Earth orbit<sup>60</sup>. Also, states are invited to provide, from time to time, additional

---

<sup>57</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. Art. II. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>58</sup> General Assembly Resolution 62/101. Recommendations on enhancing the practice of states and international intergovernmental organizations in registering space objects. 17 December 2007. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_62\\_101E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>59</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. Art. I. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>60</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. Art. IV. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

information concerning satellites carried on their registries<sup>61</sup>, which may include the geostationary orbit location, any change of status in operations or in supervision of the satellite in orbit, and other. For example, it is advisable to notify the United Nations Secretary-General about the transfer of ownership over a satellite in orbit and the name of the new satellite operator<sup>62</sup>. As instructed by the United Nations Secretary-General, the United Nations Office for Outer Space Affairs ensures the receipt of all the information on space objects submitted by states and intergovernmental organizations and its inclusion into the United Nations Register of Objects Launched into Outer Space.

*Jurisdiction and control over satellites*

According to Article VIII of the Outer Space Treaty, a state of registry retains jurisdiction and control over the satellite which is carried on its national registry. In such a manner, states are concurrently entitled and obliged to exercise quasi-territorial jurisdiction and control over their space objects, even when in outer space, regardless whether they are public or private property. As jurisdiction and control set forth in the Outer Space Treaty are international law concepts, they cannot be exercised by a private company and rest with a state. Moreover, as there are no provisions in international space law entitling a launching state to renounce liability, there is also no right of a state of registry to renounce jurisdiction and control. A mere declaration of a satellite's abandonment does not itself remove obligations from its state of registry.

---

<sup>61</sup> Convention on Registration of Objects Launched into Outer Space. 14 January 1975. Art. IV. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_29\\_3235E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_29_3235E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>62</sup> General Assembly Resolution 62/101. Recommendations on enhancing the practice of states and international intergovernmental organizations in registering space objects. 17 December 2007. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_62\\_101E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_62_101E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

At the same time, jurisdiction and control under Article VIII of the Outer Space Treaty are different from the operational control in the form of the telemetry, tracking, and command (TT&C) and ownership of a satellite, both of which can be enjoyed by a private company.

#### *Ownership of satellites*

Article VIII of the Outer Space Treaty states that ownership of space objects is not affected by their presence in outer space or on a celestial body or by their return to the Earth. For satellite operators, including commercial ones, it means that they can possess, as well as freely dispose of, telecommunications satellites during their whole lifetime – on or before their launch into outer space, when in orbit, and upon their return to the Earth. International space law contains no limitations for national laws' considering satellites as objects of property rights, provided that such national laws themselves can impose specific rules and limitations, including, *inter alia*, preliminary approval of the transfer of satellite by a competent national authority. Many examples of sale and purchase of satellites, including in-orbit ones, are known. Property rights over satellites can also be transferred in the course of mergers and acquisitions, foreclosure of pledge, insolvency and bankruptcy, and others.

#### *Return of satellites*

Regardless of the ownership of a satellite, in case of its planned or unintended landing on the territory of a third state, for example, as a result of a failure during the launch or an anomaly while in outer space, such satellite shall be returned to its state of registry<sup>63</sup>. The Rescue Agreement, which was developed in

---

<sup>63</sup> Treaty on Principles Governing the Activities of States in the Exploration and Use of Outer Space, including the Moon and Other Celestial Bodies. 19 December 1966. Art. VIII. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_21\\_2222E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_21_2222E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

furtherance of the above rule, provides, however, for the satellites' return to, or their being kept at the disposal of, the so-called launching authority<sup>64</sup>. The procedure for returning such a space object to its owner, whether public or private, might be provided for in domestic legislation. Since international space law does not contain an obligation to remove from orbit satellites that become non-functional, such requirements and associated procedures may also be established in domestic legislation. In this case, states may be guided by the Space Debris Mitigation Guidelines of the COPUOS endorsed by the United Nations General Assembly in 2007 and other non-binding documents on the issue.

*Liability for damage under international space law*

The question of liability has always been one of the most crucial in international space law and is relevant to satellite telecommunications in the context of damage which can be caused by satellites. The Declaration of Legal Principles (Principle 8) and the Outer Space Treaty (Art. VII) state, almost verbatim, that each launching state is internationally liable for damage to another state or to its natural or juridical persons caused by its space object or its component parts on the Earth, in air space, or in outer space. This principle of a general character received further clarifications in the Liability Convention, specifically, with regard to cases of liability, limitation of liability, arbitration procedure, and applicable law, which represents one of the most significant sources of international space law with a wide support by the international community<sup>65</sup>. Yet, the liability mechanism provided for by the convention has never been fully implemented so far, although such a possibility was discussed in

---

<sup>64</sup> Agreement on the Rescue of Astronauts, the Return of Astronauts and the Return of Objects Launched into Outer Space. 22 April 1968. Art. 5. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_22\\_2345E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_22_2345E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>65</sup> Status of International Agreements relating to activities in outer space / Official website of UNOOSA. 1 January 2019. URL: <http://www.unoosa.org/documents/pdf/spacelaw/> (retrieved 26 April 2019).

respect to the crash of the Soviet Cosmos 954 satellite in Canada in 1978 and fall of the debris of the American Skylab station in Australia in 1979.

International liability under the Liability Convention is placed on all launching states of a satellite, while the notion of the launching state is defined rather broadly<sup>66</sup>. Therefore, several states can be considered launching states and held liable for the same case of damage. For example, if a telecommunications satellite of an operator from state A is launched from the territory of state B with the assistance of a launch provider from state C, all these states A, B, and C may qualify as launching states and, therefore, be held liable if such satellite causes damage. For settling such cases, Article V of the Liability Convention sets up the rules of joint and several liability.

#### *Two types of liability*

According to Articles II and III of the Liability Convention, two types of international liability for damage caused by a satellite exist: absolute liability if damage is caused on the surface of the Earth or to aircraft in flight, and fault-based liability if damage is caused in outer space. For example, if damage is caused to a residential area on the surface of the Earth by the fall of a telecommunications satellite due to its launch failure, the launching state will be liable regardless whether it is in fault. Exoneration from absolute liability can be granted if the damage results, wholly or partially, from gross negligence or from an act or omission done with the intent to cause damage on the part of the claimer<sup>67</sup>. If damage is caused in outer space, for instance, by the collision of two

---

<sup>66</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. 29 March 1972. Art. I, Art. II. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_26\\_2777E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_26_2777E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

<sup>67</sup> Convention on International Liability for Damage Caused by Space Objects. 29 March 1972. Art. VI. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_26\\_2777E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_26_2777E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

telecommunications satellites, their launching states can only be held liable if damage results from their fault.

#### *Limitation of liability*

Although the Liability Convention does not set any cap of liability, meaning that it does not legally matter how great the compensable damage might be, there are certain conditions of invoking liability. First, Article I of the Liability Convention defines damage that is to be compensated as the loss of life, personal injury or other impairment of health; loss of or damage to property of states or of persons, natural or juridical, or property of international intergovernmental organizations. Therefore, it is generally believed that consequential and indirect damage is not compensable under the Liability Convention. As a result, a satellite operator will not be entitled to the recovery of lost profits caused by damage to its telecommunications satellite under the Liability Convention, although other relevant rules of international public law and national laws might be applied.

According to literal reading of Articles II – IV, damage has to be caused by a space object, for example, by a physical collision with a satellite. Thus, damage caused by radio interference or otherwise remotely might not be compensable under the Liability Convention.

Finally, the Liability Convention addresses international liability only, that is liability involving one or more states on both sides. According to Article VII, the Liability Convention does not apply to cases when damage is caused to nationals of the launching state or to foreign nationals participating in, or invited to, the launch.

#### *Procedural matters*

Only states can bring claims under the Liability Convention according to the procedure set out in Articles VIII – XIII of the Liability Convention. If damage is caused to a natural or a juridical person, an appropriate state, for instance, the state of citizenship or incorporation, can bring claim on their behalf. As regards the



transfer of the received compensation, the Liability Convention does not bind states to pay any amounts to specific persons, including those who suffered damage. Neither the Liability Convention obliges persons who are caused the damage, to refund a respective state for what it has paid to compensate such damage. These issues can be regulated by domestic legislations. For instance, in a number of states, one of the conditions for obtaining a license to carry out space activities is obligatory insurance of liability for damage caused by such activities. In such cases, domestic legislations generally fix a specific amount of a required insurance coverage or introduce a formula for its calculation and, if the damage exceeds it, states themselves reimburse the difference.

#### ***Satellite telecommunications and the Broadcasting Principles***

At the beginning of the space era, operations of international direct broadcasting satellites had significant international political, economic, social, and cultural implications. The United States supported by other Western countries sponsored the principle of free flow of information, while the socialist states led by the Soviet Union considered direct broadcasting as a means of political propaganda that violates the basic principle of non-intervention into domestic jurisdiction. Since the international community had not been able to reach consensus on the issue, the Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting were adopted by the majority of the United Nations General Assembly. However, a number of Western states, including, *inter alia*, the United States and the United Kingdom, believed that the proposed principles impeded the free flow of information and voted against<sup>68</sup>.

---

<sup>68</sup> General Assembly Resolution 37/92. Principles Governing the Use by States of Artificial Earth Satellites for International Direct Television Broadcasting. 10 December 1982. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES\\_37\\_92E.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gares/ARES_37_92E.pdf) (retrieved 26 April 2019).

According to section 1 of the Broadcasting Principles, activities in the field of international direct television broadcasting by satellites should be carried out, on the one hand, in a manner compatible with the sovereign rights of states, including the principle of non-intervention; on the other hand, with the right of everyone to seek, receive, and impart information and ideas as enshrined in the relevant United Nations instruments.

Section 13 of the Broadcasting Principles sets forth that a state which intends to establish, or authorize the establishment of, an international direct television broadcasting satellite service should notify, without delay, the proposed receiving states of such intention and promptly enter into consultation with any of those states which so requests. According to section 14 of the Broadcasting Principles, an international direct television broadcasting satellite service can only be established after the conditions set forth in section 13 have been met. However, the Broadcasting Principles do not specify whether it is necessary to obtain a receiving state's consent for broadcasting or it is enough to hold consultations regardless of their outcome. In any case, the prevailing practice shows that operation of broadcasting satellite over the territory of a foreign state is only possible after the receipt by the satellite operator of the so-called landing rights or other similar authorizations.

Section 14 of the Broadcasting Principles also states that an international direct television broadcasting satellite service should be carried out on the basis of agreements which can be reached in conformity with the relevant instruments of ITU. The international telecommunications regime, in turn, provides that any receiving state can object to foreign satellite service being broadcasted over its territory<sup>69</sup>.

Global satellite internet systems are facing a similar problem – the deployment and operation of such systems do not

---

<sup>69</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. No. 23.13. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

contradict international space law, but the procedure for obtaining the right to provide services in foreign countries, also known as landing rights, is not regulated at the international level. In this regard, it appears that the work of such a system in a particular country is possible provided that the internal requirements of this state are met.

### **Regime of the International Telecommunication Union**

Satellite communications systems are deployed in Earth orbit and use certain radio frequencies to operate the satellites and to receive and transmit signals. Both radio-frequency spectrum and associated satellite orbits are limited natural resources, which are utilized in conformity with the specific international telecommunications regime developed by ITU. The main sources of this regime are the ITU Constitution and Convention, as well as the Radio Regulations.

### ***History of the International Telecommunication Union***

ITU is one of the oldest international organizations and the oldest within the United Nations system. It was created under the name of the International Telegraph Union during the 1865 International Telegraph Conference held in Paris. At that time, ITU was responsible for supervising the mechanism of making amendments to the 1865 International Telegraph Convention signed by 20 states which was aimed for standardization of telegraph equipment, setting uniform operating instructions, and laying down common international tariffs and accounting rules<sup>70</sup>. The invention of radio caused the need to establish international regulations for radiotelegraph communications. Therefore, in the course of the first International Radiotelegraph Conference held in 1906 in Berlin, 29 states set up the Radiotelegraph Section of ITU, which was later substituted by the ITU Radiocommunication Sector, and adopted

---

<sup>70</sup> Overview of ITU's History / Official website of ITU. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

the first radiotelegraph regulations that would subsequently become known as the ITU Radio Regulations<sup>71</sup>. In 1932, at the International Telegraph Conference in Madrid, a new name of the organization, the International Telecommunication Union, was adopted to reflect the whole range of its competence. At the same time, the 1865 International Telegraph Convention was combined with the 1906 International Radiotelegraph Convention to form the unified International Telecommunication Convention<sup>72</sup>. In 1947, ITU entered into an agreement with the newly created United Nations and was thereby recognized as the United Nations specialized agency for information and communication technologies. Due to the rapid growth of activities in space, including the launch of the first telecommunications satellites, the 1959 World Administrative Radio Conference in Geneva empowered ITU to handle space communications as well. Soon after, the 1963 Extraordinary Administrative Radio Conference also known as the Space Conference, for the first time, allocated radio frequencies for various space services<sup>73</sup>.

#### ***Mission of the International Telecommunication Union***

The significance and the necessity of the work of ITU can be explained by two objective factors. First, the radio-frequency spectrum and associated satellite orbits are limited natural resources. Consequently, ITU ensures that they are used rationally, efficiently, and economically and following the principle of equitable access to those resources. In this regard, states are called to limit the spectrum that they use to the minimum which is essential

---

<sup>71</sup> Overview of ITU's History / Official website of ITU. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>72</sup> International Telegraph Conference (Madrid, 1932) / Official website of ITU. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>73</sup> Extraordinary Administrative Radio Conference to allocate frequency bands for space radiocommunication purposes (Geneva, 1963) / Official website of ITU. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

for the provision of necessary services in a satisfactory manner, and to apply the latest technical advances as soon as possible<sup>74</sup>.

Secondly, there is a clear need to ensure interference-free utilization of the radio-frequency spectrum. Due to its physical characteristics, it is impossible to use the same frequencies in neighboring orbital locations without the risk of creating interference to other satellites. In this respect, ITU takes measures to avoid harmful interference between satellites, including, *inter alia*, coordination of efforts to eliminate such interference<sup>75</sup>.

Therefore, the mission of ITU in the field of radiocommunications, which includes satellite telecommunications, can be described as ensuring rational, efficient, economical, and equitable use of the radio-frequency spectrum and associated satellite orbits in the interference-free environment.

### ***Spectrum management***

ITU has three main mechanisms of fulfilling its mission, specifically, allocation of bands of the radio-frequency spectrum, allotment of radio frequencies, and registration of national assignments of radio-frequency spectrum and of any associated orbital positions<sup>76</sup>.

The first step in the process of spectrum management is the allocation which can be described as reservation of frequency bands for the use by a specific radiocommunication service<sup>77</sup>. The Radio Regulations contain more than four dozen specific radio services for the purpose of allocation, half of which are space

---

<sup>74</sup> Constitution of the International Telecommunication Union. 2018. Art. 44. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>75</sup> Constitution of the International Telecommunication Union. 2018. Art. 1. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>76</sup> Constitution of the International Telecommunication Union. 2018. Art. 1. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>77</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. No. 1.16. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

services<sup>78</sup>. The allocation of frequency bands is handled by World Radiocommunication Conferences (WRCs) entitled to amend the Radio Regulations and convened every three to four years<sup>79</sup>. Taking into account technical, economic, and other developments, WRCs may decide to reallocate frequency bands from one radio service to another or allocate frequency bands that have never been allocated before. Current status of allocation of all frequency bands is laid down in the Table of Frequency Allocations of the Radio Regulations<sup>80</sup>.

Basically, the rights to use radio frequencies are obtained according to the “first come, first served” principle. However, with the entry of more and more satellites into Earth orbits, developing states became concerned that the most demanded frequencies and the most beneficial orbital slots would be occupied by the time they might intend to launch their own satellites. In this regard, the 1977 WRC elaborated an alternative mechanism of spectrum management aimed at ensuring equitable access to orbital-frequency resources – the allotment of radio frequencies. According to this mechanism, certain radio frequencies are included in the so-called *a priori* plans and thereby reserved for the use by specific states<sup>81</sup>. As a result, each state, irrespective of its economic and technological development, is provided with the possibility to use radio-frequency spectrum. The plans, however, may lose their practical relevance over time, as they require updating to keep up with technological and market evolution.

---

<sup>78</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. Nos. 1.19 – 1.60. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

<sup>79</sup> Constitution of the International Telecommunication Union. 2018. Art. 13. URL: <https://www.itu.int/en/history/> (retrieved 26 April 2019).

<sup>80</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. Nos. 5.53 – 5.565. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

<sup>81</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. No. 1.17. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

A further aspect of the ITU spectrum management is the recognition of national assignment of radio frequencies and associated satellite orbits on international level<sup>82</sup>. In order to receive international recognition and resulting protection, an administration of a Member State of ITU should inform the ITU Radiocommunication Bureau about the general description of the satellite system containing, *inter alia*, requested radio frequencies and the satellite orbit. Then, a coordination procedure is to be effected with other administrations and their national operators whose existing or planned satellite systems may be affected. Provided that the new satellite system is successfully coordinated and brought into use by an operational satellite by the regulatory deadline, the national frequency assignment to such satellite network will be recorded in the ITU Master International Frequency Register. Such entry provides the frequency assignment with the right to international recognition and international protection meaning that other operators shall take it into account when filling and using their own assignments in order to avoid harmful interference.

Therefore, every telecommunications satellite system is to be established and operated in accordance with the international legal regime of the radio-frequency spectrum and associated satellite orbits developed under the auspices of ITU, including, above all, the ITU Radio Regulations.

### **Conclusion**

Satellite telecommunications, being the 60-year-old branch of space industry, is one of the most mature of all space applications. It is part of our daily lives which provides communications, radio and television broadcast, internet connectivity, and other data services to millions of users worldwide. Communications satellites are located far away from the Earth, hundreds and thousands kilometers above our heads, and their operation is regulated by specific

---

<sup>82</sup> Radio Regulations of the International Telecommunication Union. 2016. No. 1.18. URL: <https://www.itu.int/pub/R-REG-RR/ru> (retrieved 26 April 2019).

international rules mainly composed of international space law and the ITU regime. Both blocks of rules should be carefully complied with when satellite telecommunications systems are deployed and operated.

International space law consists of a handful of international treaties developed under the auspices of the United Nations and non-binding instruments generally drafted by COPUOS and adopted by United Nations General Assembly Resolutions. This regime applies to all space activities and there are no particular rules that would specifically address satellite telecommunications.

International telecommunications law is mainly developed within ITU, a United Nations specialized agency. While international space law covers the use of space and the conduction of space activities, the ITU regime regulates the use of radio frequencies which are employed by space activities, including satellite communications.

Satellite telecommunications is witnessing significant changes that affect the whole space industry. The number of space-faring states and non-state actors is growing significantly, while more and more states are developing domestic satellite telecommunications systems. Satellites are getting smaller, lighter, and less expensive to manufacture and launch. Thus, outer space is becoming not only more accessible and affordable, but also increasingly congested, contested, and competitive. Aside from that, there is an evident shift of interest from the conventional geostationary orbit to low and medium Earth orbits. Non-geostationary communications systems have lower latency in signal transmission, which is essential for modern satellite services, including, *inter alia*, autonomous driving, machine-to-machine communications, and the Internet of Things. However, in order to efficiently cover the Earth's surface, non-geostationary systems require not a single satellite but a number of satellites, and the lower the orbit is the more satellites are required. A few newly proposed systems consist of hundreds and even thousands of satellites, while operations of such constellations seem to be a challenging task with a significantly



increased risk related to satellites' collisions and creating of space debris. Non-geostationary satellites are generally small and medium-size spacecraft with a shorter lifetime in orbit if compared with conventional geostationary satellites, this might also negatively affect the number of space debris and, consequently, the accessibility of outer space by new telecommunications systems.

The ITU regime has been able to constantly keep up with technology and market advances, as the regular World Radio Conferences ensure a rather rapid response and update. This is not the case for international space law, which has seen less significant evolution since the adoption of the space treaties. However, the latest technical advances and the increasing commercialization of space activities urgently require practical development of international rules, including above all an effective regime of space traffic management and space debris mitigation.

## **КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО И НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС: ПРИЧИНА И СЛЕДСТВИЕ**

**Евгения Александровна Науменко**

*студентка*

*Всероссийский государственный университет юстиции  
(РПА Минюста России)  
the.jane2012@gmail.com*

Международное право – это отрасль права, которая регулирует отношения между субъектами международных отношений. Как специфическая отрасль права она имеет свои подотрасли (морское, воздушное, экономическое, уголовное и т.д.), которые отражают развитие общественных отношений в целом. В XX веке появилось множество новых общественных отношений, которые так же требуют правового регулирования как на национальном уровне, так и на международном, когда эти отношениях приобретают трансграничный характер. Международное сотрудничество становится все более тесным и охватывает все новые и новые сферы, а международно-правовое регулирование порой даже опережает практическую реализацию такого сотрудничества. Ярче всего это проявляется в международном космическом праве.

Космическая отрасль развивается семимильными шагами. На рубеже XIX и XX века только-только зарождалось авиастроение, а на рубеже XX и XXI века полёты в космос перестали быть чем-то неординарным. Регулярно с космодрома «Байконур» и базы ВВС США на мысе Канаверал запускаются космические корабли, а в последние 10 лет американская частная компания SpaceX активно тестирует запуски частных космических ракет.

Технологический «бум» не может не оказывать влияния на систему права, ведь любое отношение в такой специ-

фической отрасли, как космическая, требует правового регулирования. Но возникает вопрос: что в данном случае является первичным – правовое нормы или технический прогресс?

Рассмотрим данный на вопрос на примере основных международных правовых актов, таких как:

- Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой (1963 г.);
- Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (1967 г.);
- Соглашение о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (1968 г.);
- Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый 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.)

Одним из важнейших международных договоров в международном космическом праве является «Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой», подписанный 5 августа 1963 г. в Москве представителями США, СССР (РФ является правопреемницей этого договора) и Великобритании. Разумеется, основной причиной принятия этого договор (особенно в части ограничения испытаний в атмосфере и под водой) является желание лидеров двух сверхдержав, избежать ядерной войны – Кубинский кризис 1962 года показал насколько близко мир подошёл к опасной грани – однако, были и другие причины. Предпосылкой для запрещения ядерных испытаний в космическом пространстве послужил ряд испытаний, проведённых в космосе.

Например, в июле 1962 г. США произвели в космосе испытания ядерного оружия, с помощью которых учёные хотели исследовать влияние искусственно созданных радиационных поясов на эффективность наземных средств связи. В результате этих испытаний на несколько дней исчезла радиосвязь на значительных территориях Земли, что могло причинить ущерб судоходству, воздушной навигации, другой хозяйственной деятельности государств, а также их национальной обороне. В самих Соединённых Штатах из-за этого была потеряна связь с несколькими искусственными спутниками. Несколькими месяцами ранее, в мае 1963 г., США провели другой научный эксперимент, известный как проект «Вестфорд», заключающийся в запуске на орбиту медных иголок для улучшения военной связи. Однако, безопасность данного эксперимента вызывает сомнения, в частности Советский Союз и Великобритания выступили против данного эксперимента, и в том же 1963 году проект был закрыт.

Опасность проведения подобных экспериментов заключается и в том, что такая практика могла бы создать прецедент для использования в будущем космического пространства с целью проведения в нем любых вредных и опасных действий без согласования с другими государствами, для которых небезразлично состояние космического пространства<sup>1</sup>.

Все эти события привели к принятию данной декларации и в данном случае именно развитие науки и техники стало первопричиной появления одного из важнейших источников международного космического права.

Первый международный документ, регулирующий отношения в сфере освоения космоса, – Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН №1721 А и В (XVI) от 20 декабря 1961 года

---

<sup>1</sup> Колосов Ю.М. Борьба за мирный космос. М., 2014. С. 17.

«Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях»<sup>2</sup> – стал закономерной реакцией на два исторических события: запуск 4 октября 1957 г. Советским Союзом искусственного спутника на орбиту Земли и полет 12 апреля 1961 г. первого человека в космос (данная резолюция была принята всего через 8 месяцев после полёта Ю. Гагарина), открывших реальную возможность основания космосом. Однако, резолюция лишь рамочно обозначила основные принципы, которые были конкретизированы и расширены в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, принятый резолюцией 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1966 года<sup>3</sup>, подписанный в Лондоне, Москве и Вашингтоне в январе 1967 года представителями тремя стран (далее Договор по космосу 1967 г.). По состоянию на 1 февраля 2019 года 108 стран является его участниками, в то время как ещё 23 государства подписали, но не ратифицировали данный договор.

Подписание данного договора стало результатом долгой работы Комитета ООН по космосу, а также ключевых стран-участниц данного договора. Он основывается на целом ряде более ранних Резолюций Генеральной Ассамблеи ООН и Декларации правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства от 13 декабря 1963 г. В данном случае Договор по космосу 1967 г. стал правовой реакцией международного сообщества на технические достижения отдельных стран, в то же время некоторые его положения ограничивают

---

<sup>2</sup> Сайт Организации Объединённых Наций. URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/1721%28XVI%29> (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

<sup>3</sup> Сайт Организации Объединённых Наций. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/outer\\_space\\_governing.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml) (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

и запрещают действия, которые и на данный момент не осуществимы с технической точки зрения.

Например, в абзаце 1 статьи IV запрещается вывод на околоземную орбиту и установка на небесных телах ядерного оружия или любого другого оружия массового поражения либо размещение такого оружия в космическом пространстве каким-либо иным образом. И, если развитие технологий позволяет выводить на орбиту Земли различные объекты, то их установка на небесных телах до сих пор является практически невозможной.

Трудно найти сферы деятельности человека, сопряжённые с такими рисками, как отправка космических миссий. Ведь при неудаче государство в лучшем случае несёт финансовые потери, однако, если на борту космического корабля находятся люди, то могут быть человеческие жертвы. По этой причине 19 декабря 1967 года Генеральная Ассамблея ООН резолюцией 2345 (XXII) приняла Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (далее – Соглашение о спасании 1968 г.). Соглашение было открыто для подписания 22 апреля 1968 года и вступило в силу 3 декабря 1968 года. По состоянию на 1 мая 2013 года 92 государства ратифицировали Соглашение о спасании, 24 государства подписали, но не ратифицировали его. Две международные межправительственные организации (Европейское космическое агентство и Европейская организация спутниковой метеорологии) заявили о своём согласии с правами и обязанностями, вытекающими из соглашения<sup>4</sup>.

Начиная с полёта Ю. Гагарина в космос, в 1961 году практически каждый год происходили запуски космонавтов. Запуски сопровождалось возвращением на Землю, которые

---

<sup>4</sup> Сайт Организации Объединённых Наций. URL: <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/status/index.html> (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

рассчитывались так, чтобы не произошло столкновения с гражданскими объектами, то есть в малонаселённых районах. Например, Юрий Гагарин приземлился в Приволжье, корабль «Восход-2», на котором находился Алексей Леонов, – в пермской тайге, а Аполлон – 11 вообще приземлился в Тихом океане. К счастью, при приземлениях никто не пострадал, однако, именно для таких, непредвиденных, случаев и был принят данный договор. Его согласование стало ещё одной ступенью к созданию системы международного космического права и расширению международного космического сотрудничества. С одной стороны, этот договор стал объективной реакцией мирового сообщества на действия его участников – ключевых стран в освоении космоса, с другой – имел перспективный характер, так как один раз отправив человека в космос, человечество уже не откажется от этого, а стало быть люди будут летать в космос, а этот договор не потеряет своей актуальности.

Как и в любых отношениях, в космической сфере, возможно причинить ущерб, и соответственно за такие случаи должна быть предусмотрена ответственность, которую установила Конвенция о международной ответственности за ущерб, причинённый космическими объектами<sup>5</sup> (далее – Конвенция об ответственности 1972 г.), которая была заключена и открыта для подписания 29 марта 1972 года. Она вступила в силу 1 сентября 1972 года. По состоянию на 1 января 2013 года 89 государств ратифицировали Конвенцию об ответственности 1972 г., 22 подписали, но не ратифицировали. Три международных межправительственных организации (Европейское космическое агентство, Европейская организация по эксплуатации метеорологических спутников и Европейская организация спутниковой связи) заявили о своём согласии

---

<sup>5</sup> Сайт Организации Объединённых Наций. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/damage.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/damage.shtml) (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

с правами и обязанностями, предусмотренными в договоре<sup>6</sup>. На данный момент по этой Конвенции не было подано ни одного иска, лишь один раз на неё ссылались: в 1978 году советский спутник с ядерными элементами упал на территории Канады, совместная американо-канадская команда провела операцию по извлечению радиоактивных элементов со спутника, а Советский Союз в конечном итоге добровольно выплатил 3 миллиона канадских долларов в качестве компенсации канадской стороне.

Принятие Конвенции об ответственности 1972 г. носило превентивный характер: ещё не возникло поводов к её применению, однако правовая основа для решения возможных конфликтов уже была создана. В то же время, нельзя сказать о том, что развитие права опередило развитие техники, ведь космос уже активно осваивался. Скорее развитие права дополнило научно-технический прогресс и подтолкнуло его.

Космическая гонка 1960-70х гг. стала причиной запуска множества космических объектов, как со стороны СССР, так и со стороны США, что стало причиной необходимости систематического учёта всех запусков в целях обеспечения содействию консолидации усилий международного сообщества, отдельных государств по освоению космоса. Принцип информирования Генерального Секретаря Генеральной Ассамблеи ООН был заложен ещё в Договоре по космосу 1967 г. и получил своё дальнейшее развитие в Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, которая была принята Генеральной Ассамблеей ООН в 1974 году и вступила в силу в 1975 году. По состоянию на 1 декабря

---

<sup>6</sup> Сайт Организации Объединённых Наций. URL: <http://www.unoosa.org/oosa/en/ourwork/spacelaw/treaties/introliability-convention.html> (дата обращения 4 апреля 2019 г.).



2018 года она была ратифицирована 69 государствами, подписана, но не ратифицирована – 3 государствами<sup>7</sup>. Ещё две международные организации (Европейское космическое агентство и Европейская организация по эксплуатации метеорологических спутников) заявили о принятии прав и обязанностей по Конвенции.

Все вышеперечисленные конвенции и соглашения являются закономерным продолжением Договора по космосу 1967 г.: они развивают и более подробно раскрывают его положения. Однако, отдельным столбом в международном космическом праве стоит Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах, принятое в 1979 г. (далее Соглашение о Луне 1979 г.). Данный договор является результатом всей космической деятельности на протяжении 70-х гг. XX века, когда на протяжении всего десятилетия государства активно осваивали Луну и другие небесные тела. Следует отметить, что Соглашение о Луне 1979 г. во многом стало провальным и показало кризис в области правового регулирования международной космической деятельности, так как многие государства не подписали и не ратифицировали данное соглашение. По состоянию на 1 января 2018 года участниками договора являются 18 государств, 7 из которых ратифицировали соглашение, а остальные присоединились. При этом среди участников договора нет ни одного государства, которое занималось бы самостоятельным пилотируемым исследованием космоса.

Во много Соглашение о Луне 1979 г. осуществляет опережающее международно-правовое регулирование в деятельности освоения космоса. Например, в пункте 4 статьи 3 «Запрещается создание на Луне военных баз, сооружений и укреплений, испытание любых типов оружия и проведение

---

<sup>7</sup> Сайт Организации Объединенных Наций. URL: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXIV-1&chapter=24&Temp=mtdsg3&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXIV-1&chapter=24&Temp=mtdsg3&clang=_en) (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

военных манёвров»<sup>8</sup>, а в статье 9 разрешается создание обитаемых и необитаемых станций на Луне. Однако до сих пор ни на Луне, ни на других небесных телах не создано ни одной обитаемой станции. Впрочем, при современном уровне и скорости развития космической отрасли не остаётся сомнений, что практическая реализация данных норм лишь вопрос времени.

Рассмотрев основополагающие акты международного космического права, можно сделать вывод о том, что базовое международно-правовое регулирование космической деятельности явилось ответом на научно-технические достижения, и именно развитие технологий послужило толчком для появления совершенно новой отрасли права. Тем не менее, необходимо отметить, что уже в первоначальных документах предпринимаются попытки опережающего регулирования, закладывая современную тенденцию международно-правового регулирования данной сферы деятельности человека.

---

<sup>8</sup> Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах от 5 декабря 1979 года // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/moon\\_agreement.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/moon_agreement.shtml) (дата обращения 4 апреля 2019 г.).

## **МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ДОБЫЧИ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ В КОСМОСЕ: ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

**Олеся Андреевна Попова**

*Аспирант Московского государственного юридического  
университета им. О.Е. Кутафина*

После запуска первого спутника Земли в космос в 1957 году долгое время человечество не задумывалось о возможности добычи минеральных ресурсов в космическом пространстве. Однако в последние десятилетия остро встала проблема истощения природных ресурсов Земли, одним из способов ее решения является добыча полезных ресурсов в космическом пространстве. В 1985 году сотрудники университета Висконсина обнаружили, что лунная почва содержала значительные количества редкой формы гелия, который при атомной конденсации с тяжелым водородом генерирует энергию, почти не производя радиоактивных отходов из-за короткого периода полураспада<sup>1</sup>. Другими ресурсосодержащими объектами являются астероиды. Астероиды, иногда называемые малыми планетами, представляют собой скалистые образования, оставшиеся после формирования Солнечной системы около 4,6 миллиарда лет назад. Большую часть из них можно найти вращающимися вокруг Солнца между Марсом и Юпитером в основном поясе астероидов<sup>2</sup>. Большие астероиды (например, Астероид 3554 Амон) могут содержать запасы золота на сумму около 20 триллионов долларов, а также железа,

---

<sup>1</sup> Barnatt C. Future Technologies, Helium-3 Power Generation. URL: <http://www.explainingthefuture.com/helium3.html> (дата обращения 5 апреля 2019 г.)

<sup>2</sup> Solar System Exploration: Asteroids, NASA Science. URL: <https://solarsystem.nasa.gov/small-bodies/asteroids/in-depth> (дата обращения 5 апреля 2019 г.)

никеля, платины, углерода, кислорода и воды (которую можно переработать в ракетное топливо, что позволит космическим кораблям восполнять его нехватку в пути)<sup>3</sup>. Сегодня некоторые страны приняли национальные законы<sup>4</sup> о космической деятельности и разработке космических ресурсов, которые по мнению некоторых стран вступают в противоречие с международным космическим правом<sup>5</sup>. Статья посвящена международно-правовому анализу положений законов США и Люксембурга, рассмотрению концепции *res extra commercium* в международном космическом праве и принципу неприсвоения в контексте Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года (далее Договор по космосу 1967 года).

В 2015 году был принят «Закон США о конкурентоспособности коммерческих запусков в космос» (U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act, далее CSLCA). Он позволяет американским компаниям владеть и продавать материалы, которые они смогут добывать на Луне, астероидах и других небесных телах<sup>6</sup>. Ресурсы астероидов в нем определены как космические ресурсы, найденные на поверхности или внутри астероида. Вода и минералы включены в космические ресурсы, но только неорганическое вещество может быть использовано. Если микроорганизм будет найден, он не может использоваться в коммерческих целях. Раздел 303 CSLCA гласит: «Граждане США, вовлеченные в коммерческую разведку

---

<sup>3</sup> Leahy B. Book Review: Mining the Sky: Untold Riches from the Asteroids, Comets, and Planets (by J. Lewis). URL: <http://space.nss.org/book-review-mining-the-sky> (дата обращения 5 апреля 2019 г.).

<sup>4</sup> Jakhu R. (ed.) National Regulation of Outer Space Activities. 2010. P. 50.

<sup>5</sup> Dunk F. Surreal Estate: Addressing the Issue of “Immovable Property Rights on the Moon” // Space Policy 2004. № 20. P. 149–156.

<sup>6</sup> US Commercial Space Launch Competitiveness Act, Pub. L. No. 114-190, 129 Stat. 704 (2015). URL: <https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/2262/text> (дата обращения 5 апреля 2019 г.).

и сбор астероидных или иных космических ресурсов, в соответствии с этим законом могут осуществлять права владения, распоряжения, транспортировки, использования и продажи в отношении соответствующих ресурсов в рамках законодательства США». Закон не позволяет владеть астероидами или участками на Луне, или любой другой внеземной недвижимостью – но только ресурсами, извлекаемыми из такого небесного тела. Таким образом, добыча космических ресурсов будет аналогична промыслу в международных водах, заявил Крис Льюики (*Chris Lewicki*), президент и главный инженер компании *Planetary Resources*, которая намеревается добывать воду и металлы на ближайших к Земле астероидах<sup>7</sup>. Позиция США по данному вопросу подтверждается и национальными судебными учреждениями. В деле *Nemitz v. United States*, Окружной суд США по округу Невада истец, Григорий Немитц (*Gregory Nemitz*), зарегистрировал астероид под названием «Эрос 433» на Институт Архимеда через веб-сайт 3 марта 2000 года<sup>8</sup>. Когда НАСА пыталось исследовать тот же астероид, Немитц потребовал плату в 20 долларов. НАСА отказалось и заявило, что требование лица неправомерно. Немитц подал иск в федеральный суд по этому вопросу. Суд постановил, что ни одно положение Договора по космосу 1967 года не допускает права собственности на астероид для Института Архимеда или истца<sup>9</sup>. Тем не менее, суд отметил, что это не исключает возможности коммерческого использования космического пространства. Американский адвокат Эндрю Тинканг (*Andrew Tinkang*) высказал мнение, что понятие

---

<sup>7</sup> Бюллетень новостей и аналитических материалов «Пилотируемые космические полеты». 2016. Выпуск № 60. С. 3.

<sup>8</sup> Mann A. Space Claims: The Weirdest Legal Claims in Outer Space, *Wired*, Jan. 12, 2006. URL: <https://www.wired.com/2012/06/space-cases> (дата обращения 9 апреля 2019 г.).

<sup>9</sup> Cheng B. The Legal Regime of Airspace and Outer Space; The Boundary Problem, Functionalism versus Spatialism: the Major Premises, 5 *Annals of Air & Space*. 1980. P.81.

небесное тело не определено в международном праве, оно может указывать на большой объект, например планету, а не на маленький объект, такой как блуждающий астероид. Он утверждал, что это больше похоже на «движимое имущество», чем на недвижимость. По его мнению, Договор по космосу 1967 года позволил использовать космические ресурсы без запрета частной собственности на них. Договор по космосу 1967 года запрещает государствам присваивать себе небесные тела, но, по мнению некоторых стран-участниц (США, Люксембург), разрешает добычу полезных ископаемых на этих телах. 20 июля 2017 года Люксембург принял «Закон об исследовании и использовании космического пространства», став первой европейской страной, гарантирующей частной компании право добывать космические ресурсы. Статья 1 этого закона гласит: «Ресурсы космоса не подлежат присвоению, космические ресурсы могут быть выделены». Это положение трактуется в качестве аналогии международных норм, регулирующих открытое море в соответствии с международным морским правом, где закреплена возможность исследования и добычи морских ресурсов без присвоения всей или части территории открытого моря. Обсуждая вопрос о правомерности добычи полезных ископаемых в космосе и последующем их коммерческом использовании, целесообразно рассмотреть концепцию *res extra commercium* (объект вне торговли). Данная концепция в международном космическом праве означает свободу исследования и использования космического пространства, но нераспространение суверенитета на территорию или ее часть, которая является объектом исследования или использования. Данная концепция применяется не только в международном космическом, но и в международном морском праве (например, положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года о том, что открытое море свободно исследуется всеми государствами, а рыболовные суда любого государства имеют право ловить рыбу и продавать ее, не присваивая всю или часть территории открытого

моря). Концепция *res extra commercium* возникла в римском праве и означала невозможность принадлежности объекта частному лицу и использования его в качестве предмета транзакции. В 1952 году Оскар Шэхтер (*Oscar Schachter*), заместитель директора Бюро Организации Объединенных Наций (далее ООН) по судебным вопросам, подчеркнул, что космическое пространство и небесные тела следует считать общей собственностью всего человечества вне государственного контроля<sup>10</sup>. Генеральная Ассамблея ООН окончательно приняла Декларацию правовых принципов, регулирующих деятельность государств в исследовании и использовании космического пространства 13 декабря 1963 года (далее Декларация правовых принципов 1963 года). В её девяти принципах говорится, что все космические исследования должны проводиться с добрыми намерениями и в равной степени открыты для всех государств в соответствии с международным правом. Ни одна нация не может претендовать на владение космическим пространством или каким-либо небесным телом. Содержание Декларации правовых принципов 1963 года соответствует положениям международных космических договоров, и ни одно государство не возражает против этих принципов, принципы Декларации считаются международно-правовыми обычаями. Генеральная Ассамблея ООН учредила Комитет по использованию космического пространства в мирных целях (далее КОПУОС) в 1959 году. Этот Комитет разработал уже упоминавшийся выше Договор по космосу 1967 года, который подписан большинством государств мира, 100 из которых ратифицировали данный Договор. Статья 2 данного соглашения гласит: «Космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения на них суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами».

---

<sup>10</sup> Matte N. Limited Aerospace Natural Resources and Their Regulation, 7 *Annals of Air & Space L.* 1982. P. 379.

Однако, нечеткая формулировка данного положения позволяет государствам толковать запрет присвоения как распространяющийся исключительно на государства и не затрагивающий частных лиц, а соответственно дающий право юридическим или физическим лицам добывать полезные ископаемые в космосе и осуществлять право собственности в отношении данных ресурсов. Отсутствие в космических договорах дефиниции понятия «небесное тело» аналогично ставит вопрос о том, что запрещено присваивать и на что запрещено распространять право собственности, подпадают ли ресурсы, добытые на планетах, астероидах или извлеченные из них, под понятие «небесное тело», являясь его неотъемлемой частью, на которую распространяется международно-правовой режим небесного тела, или же это объект, имеющий свой правовой режим, разрешающий его присвоение и коммерческое использование. Принцип неприсвоения означает, что исключительное господство запрещено любым государствам или частным лицам, а добыча полезных ископаемых в космосе может осуществляться только в научных целях и не может производиться в коммерческих интересах. Такой позиции придерживается Россия, которая заявила о необходимости разработки имплементационного соглашения (международной договоренности об обязательной реализации закона) к Договору по космосу 1967 года, которая сделает обязательным для всех стран требование о невозможности присвоения полезных ископаемых в космосе. Предложение России является реакцией на принятие национальных законов США и Люксембурга. «Если руководствоваться основными принципами международного сотрудничества – а это взаимоуважение, взаимная выгода, бесконфликтность, компромисс и верховенство права, – то понятно: одностороннее решение вопроса отдельными государствами может привести к негативной ситуации», –



рассказали в пресс-службе «Роскосмоса»<sup>11</sup>. Если государству или частному лицу предоставляется право собственности на космическое пространство и небесные тела, то это нарушает международное право по принципу «*nemo ad alium plus juris transferre potest, quam ipse habet*» (никто не может передать другому больше прав, чем он имеет). На Сессии Научно-технического подкомитета КОПУОС в феврале 2015 года представители Бразилии и России утверждали, что *CSLCA* противоречит принципу неприсвоения, упомянутому в статье 2 Договора по космосу 1967 года, и нарушает международные обязательства США как участника данного международного соглашения. Стоит отметить случай, касающийся территории островов, переданных Гондурасу в 1971 году, которые стали *res nullius* (никому не принадлежащими). Генеральному прокурору США было предложено юридическое толкование в отношении коммерческого управления компанией этими островами в соответствии с Законом о гуановых островах 1856 года, который предоставлял американским гражданам право отправляться на необитаемые острова и собирать гуано для использования в качестве удобрения. Генеральный прокурор США решил, что коммерческая компания не должна владеть этими островами, если правительство США не претендует на суверенитет над ними<sup>12</sup>. Аналогичный подход можно применить и в отношении космического пространства и небесных тел, если частные лица принадлежат государству, которое не утверждает суверенитет над космическим пространством и небесными телами, то они не могут претендовать на право владения этими территориями. В 1979 году было принято Со-

---

<sup>11</sup> Сайт Федерального государственного унитарного предприятия «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС)». URL: <https://tass.ru/kosmos/4801166> (дата обращения 9 апреля 2019 г.)

<sup>12</sup> Davis J. Sovereignty over Swan Islands, 31 U.S. Op. Att's Gen. 216, 220 (1918). See also S. Roth, Developing a Law of Asteroids: Constants, Variables, and Alternatives, 54 Colum. J. Transnat'l. 2016. P. 851.

глашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах (далее Соглашение о Луне 1979 года), которое дает четкую формулировку относительно присвоения полезных ископаемых, запрещая осуществление права собственности на них государству, международной межправительственной или неправительственной организации, национальной организации или неправительственному учреждению или любому физическому лицу. Однако, в данном Соглашении участвует небольшое количество государств, в числе которых нет космических держав (в том числе США и России), которые не взяли на себя обязательства по соблюдению установленных им правил. Следовательно, вопрос о нарушении международных обязательств со стороны государств, не участвующих в Соглашении о Луне 1979 года и принявших национальное законодательство, разрешающее коммерческое использование космических полезных ископаемых, спорно, ввиду отсутствия взятых ими на себя обязательств по Соглашению, установившему круг субъектов и запрет присвоения ими космических полезных ископаемых.

Таким образом, вопрос о возможности добычи полезных ископаемых в космическом пространстве в целях коммерческого использования является одной из актуальных проблем международного права. Гибкие и в то же время нечеткие формулировки Договора по космосу 1967 года оставляют возможность государствам на национальном уровне устанавливать свои правила, обходя существующие, а, возможно, и предвосхищая будущие нормы международного права. Добыча полезных ископаемых в космосе может стать большим прорывом в исследовании и использовании космического пространства, может способствовать восполнению важных для жизнедеятельности человека и экономики стран ресурсов. Однако, как известно, у Луны есть обратная сторона, и добыча ресурсов космоса и небесных тел может привести к фактическому распространению национального суверенитета на тер-

риторию добычи данных ресурсов и на иные космические территории, что нарушит прямо установленный в международных соглашениях запрет на национальное присвоение космического пространства и небесных тел. В свою очередь, распространение суверенитета, а также стремление к экономическому господству вследствие коммерческого использования космических полезных ископаемых может привести к межгосударственным политическим и военным конфликтам. Поэтому при разработке международных норм необходимо учитывать положительные и отрицательные факторы добычи полезных ископаемых в коммерческих целях, а также интересы развитых и развивающихся стран. На данный момент представляется возможным несколько путей решения данной проблемы: создание механизма аналогичного применяемому в рамках международного морского права, а именно создание специального международного органа, регулирующего и контролирующего добычу полезных ископаемых в космосе, или же введение запрета на добычу полезных ископаемых в коммерческих целях с возможностью их добычи в целях проведения научных исследований.

## **МЕРЫ ТРАНСПАРЕНТНОСТИ И УКРЕПЛЕНИЯ ДОВЕРИЯ: К ВОПРОСУ ДЕМИЛИТАРИЗАЦИИ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

**Анастасия Михайловна Потапенко**

*аспирантка кафедры международного права Юридического  
института Российский университет дружбы народов*

Меры транспарентности и доверия, являясь гарантом международного мира и укрепления стабильности, призваны по своей правовой природе снизить подозрительность и напряженность в отношениях между государствами.

### **Понятие, цели и задачи мер транспарентности и укрепления доверия**

Изначально термин «меры укрепления доверия» был разработан во время холодной войны между военными союзами с целью предотвратить непредумышленные ядерные нападения<sup>1</sup>. В процессе ликвидации причин недоверчивости наблюдалась закономерность: сначала шли меры, снижающие опасность недоразумений, а затем происходила дальнейшая разработка более сложных мер с опорой на прошлый позитивный опыт<sup>2</sup>. В связи с научно-техническим прогрессом сфера применения мер транспарентности и укрепления доверия была расширена в том числе и в отношении космической деятельности.

---

<sup>1</sup> Сайт Управления Организации Объединенных Наций по вопросам разоружения. URL: <https://www.un.org/disarmament/ru/> (дата обращения 11 апреля 2019 г.).

<sup>2</sup> Лощинин В.В. Выступление посла, постоянного представителя Российской Федерации на пленарном заседании Конференции по разоружению. Транспарентность и меры укрепления доверия в космической деятельности // Женева. 13 июня 2006 г. URL: [http://www.geneva.mid.ru/disarm/11\\_rus.html](http://www.geneva.mid.ru/disarm/11_rus.html) (дата обращения 11 апреля 2019 г.).

Под транспарентностью понимается открытая, предсказуемая, добросовестная деятельность государств, которая призвана укрепить уверенность и наладить межгосударственные отношения путем разглашения на взаимной основе сведений о своем военном потенциале и планах. Меры укрепления доверия признаются и пропагандируются Организацией Объединенных Наций (далее ООН) в качестве средства, позволяющего снимать недоверчивость и стабилизировать напряженные ситуации, способствуя тем самым созданию климата, благоприятствующего выработке эффективных мер по разоружению и ограничению вооружений<sup>3</sup>.

Несмотря на кажущийся общий характер, меры транспарентности и укрепления доверия имеют непосредственную применимость к космической деятельности, а именно к процессу предотвращения гонки вооружений в космическом пространстве и демилитаризации космического пространства, в частности.

Непосредственно, в международном космическом праве под мерами транспарентности и укрепления доверия в космической деятельности (далее МТДК) принято считать правовые средства, обеспечивающие безопасное использование космического пространства. Как справедливо указывают А.Х. Абашидзе, А.Ю. Ключня, А.М. Солнцев: «меры транспарентности и укрепления доверия в космической деятельности не призваны заменить меры по ограничению вооружений и разоружению, не могут они являться и предварительным условием их реализации или подменять меры контроля<sup>4</sup>».

<sup>3</sup> Доклад Генерального Секретаря ООН совместно с группой правительственных экспертов по мерам транспарентности и укрепления доверия в космосе. 29 июля 2013. A\_68\_189R URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gadocs/A\\_68\\_189R.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gadocs/A_68_189R.pdf) (дата обращения 30 апреля 2019 г.).

<sup>4</sup> Абашидзе А.Х., Ключня А.Ю., Солнцев А.М. Меры транспарентности и укрепления доверия в космической деятельности и предотвращение размещения оружия в космическом пространстве // Международное космическое право: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. – 2-е изд., стер. М: Издательство Юрайт, 2018. С. 240–242.

Поэтому целью вышеуказанных мер нам представляется: формирование взаимного доверия и уменьшение числа заблуждений и просчетов и как следствие предотвращение военной конфронтации и укрепление региональной и глобальной стабильности.

Для достижения поставленных целей государствам (и иным субъектам, осуществляющим космическую деятельность) необходимо выполнять следующие задачи:

- прилагать конструктивные усилия для осуществления согласованных, тщательно продуманных, эффективных и своевременных инициатив на двусторонней, региональной и многосторонней основах;
- повышать уверенность в мирных намерениях и содействовать повышению уровня осведомленности;
- выполнять МТДК на добровольной основе и без ущерба для осуществления обязательств, вытекающих из действующих правовых документов;
- ограждать космическое пространство от дестабилизирующих конфликтов и добиваться его безопасного и надежного использования в долгосрочном плане в интересах всего человечества.

### **Нормативное закрепление**

Помимо Устава Организации Объединенных Наций<sup>5</sup> нормы, регулирующие МТДК содержатся в ряде международных договоров<sup>6</sup>: Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г.; Соглашении о спасении космонавтов, возвращении космо-

---

<sup>5</sup> Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26.06.1945) // Действующее международное право: сборник. Т. 1. М.: Московский независимый институт международного права, 1996. С. 7–33.

<sup>6</sup> Резолюция ГА ООН Меры по обеспечению транспарентности и укреплению доверия в космической деятельности. 13 декабря 2018. A/RES/73/72 URL: <https://undocs.org/ru/A/RES/73/72> (дата обращения 30 апреля 2019 г.).

навтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г.; Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г.; Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1975 г.; Уставе и Конвенции Международного союза электросвязи 1992 г. и его Регламентах радиосвязи; Договоре о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г.

Дальнейшая разработка международно-правовых обязательств по МТДК, призванных обеспечить использование космического пространства исключительно в мирных целях, проходит уже в рамках системы учреждений ООН. Основными площадками для обсуждения МТДК явились Генеральная Ассамблея ООН и Конференция по разоружению. Ежегодно на сессиях Генеральной Ассамблеи ООН принимаются резолюции «Меры по обеспечению транспарентности и доверия в космической деятельности», в которых отмечается призыв к большей транспарентности и осознанию значимости укрепления доверия, как средств по предотвращению гонки вооружений в космическом пространстве, включая предотвращение размещения оружия в космосе. К результатам такой согласованной работы государств могут быть отнесены двусторонние и многосторонние договоренности по ограничению вооружений и разоружению, а также акты мягкого права, направленные на достижение прогресса в области укрепления безопасности и ослабление напряженности в космической деятельности.

### **Виды МТДК**

Проанализировав доклад Генерального Секретаря ООН совместно с группой правительственных экспертов по мерам транспарентности и укрепления доверия в космосе

2013 года<sup>7</sup> мы выделили два критерия, которые позволяют классифицировать МТДК.

В зависимости от предмета регулирования:

– МТДК, которые касаются поведения (к примеру, общие меры по обеспечению транспарентности и укреплению доверия, нацеленные на повышение степени доступности информации о космической политике государств, участвующих в космической деятельности; обмен информацией о программах разработки новых космических систем, а также информацией о действующих системах космического базирования, обеспечивающих широко используемые услуги, например, ведение метеорологических наблюдений или же глобальное позиционирование, навигация и определение времени; четкое изложение принятых государствами принципов и целей, касающихся осуществляемой ими деятельности по исследованию и использованию космического пространства в мирных целях);

– МТДК, которые касаются потенциала (к примеру, конкретные меры по обмену информацией, нацеленные на повышение доступности информации об объектах, находящихся в космическом пространстве, и их общих задачах, в частности объектах, находящихся на околоземных орбитах; меры, касающиеся определения норм поведения в отношении повышения безопасности космических полетов, такие как направление уведомлений о запусках и проведение консультаций в целях недопущения потенциально вредного вмешательства, ограничения объемов космического мусора и минимизации рисков столкновения с другими космическими объектами; меры в рамках международного сотрудничества в космической деятельности, включая меры по наращиванию

---

<sup>7</sup> Доклад Генерального Секретаря ООН совместно с группой правительственных экспертов по мерам транспарентности и укрепления доверия в космосе. 29 июля 2013. A\_68\_189R. URL: [http://www.unoosa.org/pdf/gadocs/A\\_68\\_189R.pdf](http://www.unoosa.org/pdf/gadocs/A_68_189R.pdf) (дата обращения 30 апреля 2019 г.).



потенциала и распространению данных в интересах обеспечения экономического и социального развития с учетом существующих международных обязательств и обязанностей).

В зависимости от характера обязательств:

– МТДК юридически обязательного характера (к примеру, информирование Генерального секретаря ООН, общественности и международного научного сообщества о характере, ходе и результатах деятельности в космическом пространстве; предоставление данных о запущенных космических объектах и космических объектах, прекративших свое существование на орбитах либо изменивших ранее объявленную орбиту; сотрудничество в совместном решении возникающих проблем);

– добровольные МТДК, не имеющие обязательной юридической силы (сюда можно отнести обмен информацией о политике в космической сфере; направление уведомлений о космической деятельности; контакты и визиты на космодромы и другие объекты).

### **Критерии эффективности МТДК**

При разработке МТДК особенно важно иметь возможность продемонстрировать их практическую применимость. В случае соблюдения государствами данных правил можно будет добиться наибольшей эффективности их реализации. Среди данных критериев, выделим следующие:

а) практичность и работоспособность в том понимании, что применимость и эффективность предлагаемой меры были продемонстрированы одним или несколькими субъектами;

б) действенность, которая проявляется в том, что другие стороны, на индивидуальной или коллективной основе, должны подтвердить или согласиться с механизмом реализации;

в) ясность, которая будет способствовать уменьшению или даже устранению причин, порождающих недоверие,

недоразумения и ошибочные оценки в отношении деятельности и намерений государств.

В специальном докладе Межучрежденческого совещания по космической деятельности («ООН-космос») об осуществлении доклада Группы правительственных экспертов по мерам транспарентности и укрепления доверия в космосе от 28 апреля 2016 года<sup>8</sup> содержится информация о роли учреждений ООН в оказании поддержки государствам-членам в осуществлении мер по обеспечению транспарентности и укреплению доверия в космической деятельности. Рассмотрим представленный в докладе обзор работы учреждений Организации Объединенных Наций на примере Управления ООН по вопросам разоружения. В рамках данного управления существует три механизма, укрепляющих меры доверия, регулирующих предоставление информации о военных потенциалах и планах. К ним можно отнести: Доклад ООН о военных расходах, Регистр ООН об обычных вооружениях и база данных, в которой содержится предоставляемая государствами-членами информация о мерах укрепления доверия в сфере обычных вооружений. Проблема заключается в невозможности осуществить эти мероприятия, так как на практике государства-члены не сообщают информацию о своих военно-политических мерах. На основании вышесказанного, можно отметить, что рассмотренная нами мера не содержит порядка верификации.

Из вышесказанного следует, что именно механизм проверки становится краеугольным камнем любой меры, вне зависимости от ее обязательного либо рекомендательного характера. Предлагается рассмотреть уже действующий порядок выполнения инспекционных международных полетов

---

<sup>8</sup>Специальный доклад Межучрежденческого совещания по космической деятельности («ООН-космос») об осуществлении доклада Группы правительственных экспертов по мерам транспарентности и укрепления доверия в космосе. 28 апреля 2016. A/AC.105/1116 URL: <https://cms.unov.org/dcpms2/api/finaldocuments?Language=ru...A/AC.105/1116> (дата обращения 30 апреля 2019 г.).

государственных воздушных судов над территориями иностранных государств в целях большей открытости военной деятельности, установленный Договором по открытому небу 1992 года<sup>9</sup>. По аналогии с международным воздушным правом должен быть создан режим для развития открытости и транспарентности, содействия наблюдению за выполнением существующих или будущих соглашений в области контроля над вооружениями, включая предотвращение размещения оружия в космическом пространстве.

### **Выводы**

В современных политических условиях государствам не удастся достичь консенсуса и согласовать проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов 2014 года<sup>10</sup>. Поэтому, в виду отсутствия универсального запрета размещения оружия (речь идет об обычных вооружениях) в космосе имеется угроза использования космического пространства в качестве плацдарма для ведения военных действий. Международное сообщество вынуждено обратиться к мерам по укреплению доверия путем согласования государствами определенных принципов и обязательств в отношении космической деятельности. Особое место в выработке норм принадлежит системе органов Организации Объединенных Наций и Конференции по разоружению, в частности.

---

<sup>9</sup> Договор по открытому небу 1992 г. // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 февраля 2002 г. № 6. Ст. 552

<sup>10</sup> Конференция по разоружению. РФ и Китай: проект Договора о предотвращении размещения оружия в космическом пространстве, применения силы или угрозы силой в отношении космических объектов. 12 июня 2014.

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

**Ксения Андреевна Силуянова**

*студент*

*Высшая школа юриспруденции*

*и судебно-технической экспертизы*

*Санкт-Петербургский Политехнический университет*

*имени Петра Великого*

*kasesilu@gmail.com*

Международное космическое право – это отрасль права, в которой международное сотрудничество развивается наиболее заметно для всего мирового сообщества. Космос и техническое оснащение ракетно-космической промышленности имеет огромный потенциал. В свете новых достижений Илона Маска с его выводом на околоземную орбиту машины марки «*Tesla Roadster*», у мировой общественности появилась уверенность в скором удешевлении ракетно-космической техники, без потери её качественных характеристик, и введении технологий, применяемых на международных космических станциях, в различные отрасли. Соответственно развитие ракетно-космической промышленности сказывается на экологии и охране окружающей среды. Экологическая безопасность является одним из приоритетов передовых государств, однако антропогенное воздействие на окружающую среду продолжает набирать обороты. На данный момент в космическом пространстве находятся большое количество космического мусора.

Состав мусора околоземного пространства разнообразен начиная от последних ступеней ракет носителей и разгонных блоков, до различных частей спутников, антенн, рабочих жидкостей и даже тонких слоев лака-красочного покрытия.

Соответственно Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 года предусматривает вопрос о предотвращении загрязнений космического пространства, Луны и других небесных тел, в том числе и влекущих неблагоприятные изменения земной среды или создающих помехи для осуществления деятельности по развитию потенциала ракетно-космической промышленности других стран. Однако в этом документе отсутствует определение понятия «вредное загрязнение». Вредное загрязнение, по словам многих исследователей, включает в себя накопление в космическом пространстве фрагментов космических аппаратов, созданных человеком, их фрагментов и выбросов. Само накопление является спорным фактором, так как космическое пространство не изучено до конца, а размеры космических тел достигают огромных величин. Размер накопленного мусора, источником которого был один и тот же пилотируемый космический аппарат, в соотношении с размерами, например, Солнца может быть ничтожно мал. Соответственно, возможно предположить, что в размерах космического пространства мусор, поступающий в космос, является не вредным и не подпадает под термин «вредное загрязнение», так как в соотношении с космическими телами размер накопленного в космическом пространстве мусора антропогенного характера незначителен. На самом деле всё происходит иначе, космический мусор является прямой опасностью для планеты Земля и её населения, так как фрагменты могут существовать долгое время в космическом пространстве и в связи с тем, что в космическом пространстве любые, даже мелкие частички, обладают пробивной силой, то их нахождение в космическом пространстве порождает новые загрязнения и распространение новых,

более мелких элементов, возникающих при столкновении фрагментов<sup>1</sup>.

Для решения данных проблем международные организации ведут мониторинг космического пространства и мусора, находящегося на околоземной орбите. Однако вопрос загрязнения остаётся открытым. Большинство исследователей подтверждают, что существенно снизить количество загрязнения возможно в первую очередь «за счёт сокращения выводимых в космос пилотируемых аппаратов и спутников»<sup>2</sup>. Стоит обратить внимание, что наибольший технический потенциал мировая общественность оставляет за ракетно-космической промышленностью, используемой на Международной космической станции. Это связано в первую очередь со специфической средой, использованной для высокотехнических научных исследований<sup>3</sup>. Иными словами, космос всегда будет привлекателен для исследователей, а количество отправок в космос космических аппаратов в итоге будет только увеличиваться. Поиск по решению проблемы увеличения мусора в космическом пространстве занимается «Межучрежденческий координационный комитет по космическому мусору» («*The Inter-Agency Space Debris Coordination Committee*»), членом которого является и Роскосмос. Комитет, основанный ещё в 1993 году, рассматривает варианты уменьшения загрязнения, обменивается информацией между космическими агентствами-членами и обеспечивает их взаимодействие по вопросу космического мусора. Тем не менее решение этих вопросов невозможно без правового сотрудничества стран участников. В скором времени мусор на околоземной орбите будет

---

<sup>1</sup> См.: Зеленцов В.В. Проблемы мелкого космического мусора // Наука и образование: научное издание МГТУ им. Н.Э. Баумана. 2015. № 4.

<sup>2</sup> См.: Алексеев А.А. Проблема космического мусора в околоземном пространстве // Academy. 2019. № 1 (40).

<sup>3</sup> См.: Осипов В.П. Методологические основы поддержки принятия решений при планировании научно-прикладных исследований и экспериментов на международной космической станции (МКС) // Электротехнические и информационные комплексы и системы. 2013. Т. 9. № 3.

иметь огромные масштабы, даже при условии того, что его значительная часть сгорит в слоях атмосферы. В такой ситуации целесообразно поднять вопрос о проверке каждого исследования, проводимого в космическом пространстве на целесообразность его применения, вопреки последствий загрязнения космического пространства. Эксперимент Илона Маска показал, что при наличии достаточного финансирования возможно провести любое исследование в космическом пространстве, при том, что возрастает количество желающих стать космическими туристами. Учёные бьются над созданием проектов и аппаратов, способных либо уничтожить космический мусор, либо преобразовать его и вторично использовать. Регистрируются множество патентов, однако их отличительной чертой является большая стоимость создания и реализации, при этом ожидание создания нового проекта, отвечающего всем требованиям и его пробная эксплуатация, может затянуться на продолжительное время, а в случае неудачи только породить новые космические загрязнения. Таким образом, в скором времени появится необходимость в ужесточении норм экологического и международного космического права в сфере загрязнения космического пространства. Однако ужесточение норм права повлекут за собой судебные разбирательства, в которых исследование доказательств должно опираться на нормы международного космического права, экологического права и методики судебной экспертизы. Для создания и обеспечения норм, предусматривающих ответственность за действия, повлекшие загрязнение космического пространства, международным организациям необходимо создание отдельных международных актов, регулирующих данную сферу общественных отношений, а государствам, так называемым «космическим державам», пересмотреть своё законодательство в вопросах экологической безопасности и безопасности космической деятельности в соответствии с новыми угрозами загрязнения и нормами, предусматривающими ответственность за загрязнение биосферы.

Исследования, включенные в план долгосрочной программы проведения научно-прикладных исследований и экспериментов на международной космической станции, проходят поэтапную экспертизу. Международным организациям, реализующим свои действия по вопросам космоса, необходимо обратить внимание на экспертизу проектов исследований в космическом пространстве не только со стороны значимости исследования для научных разработок и финансовой объективности, но и по характеристикам, позволяющим судить о их возможном увеличении уровня загрязнения космического пространства. Так же данный вид экспертизы должен проводиться совместно с экологической экспертизой уже после проведения исследований или в отношении любых действий, оказывающих влияние на космическое пространство и биосферу.

По нашему мнению, судебная экспертиза является ключевой отраслью для органов охраны правопорядка и экологической безопасности. А значит, применение методик судебной экспертизы и их дальнейшее развитие за счёт высокотехнологичного оборудования, применяемого в том числе и в ракетно-космической отрасли, и современных методов исследования повлечет за собой увеличение уровня раскрываемости экологических преступлений. Методы судебной экспертизы строятся на научных методах и напрямую зависят от развития науки и техники.

Подводя итог, стоит отметить, что актуальные проблемы космонавтики требуют критической оценки и проведения экспертизы всех новых проектов и технологий, создаваемых для освоения космоса<sup>4</sup>. Появляется проблема проведения судебной экспертизы космических загрязнений, которая необходима для применения мер ответственности.

---

<sup>4</sup> Кричевский С.В. Перспективы космической эры: сверхглобальные проекты и экологичные технологии // Воздушно-космическая сфера. 2018. № 1 (94).



## **ЭВОЛЮЦИЯ ПРАВОВОГО СТАТУСА ЧЕЛОВЕКА В КОСМИЧЕСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

**Александр Сергеевич Федоров**

*студент юридического факультета  
Финансовый университет при Правительстве РФ  
djalexlip48@gmail.com*

История космонавтики начинается с XX века. Именно во второй его половине в мире появилась данная сфера общественных отношений, которая сразу же потребовала правового регулирования. Непосредственное появление первого нормативного акта последовало 10 октября 1967 г., когда вступил в силу Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела<sup>1</sup> (далее Договор по космосу 1967 г.). С этого момента международное космическое законодательство активно развивалось, появились многочисленные акты, регулирующие различные сферы отношений, так или иначе связанные с освоением космического пространства. В том числе были сделаны попытки урегулирования частнопроводного аспекта. С развитием космонавтики в XXI в. и разработкой программ по освоению таких небесных тел, как Луна и Марс, для исследования возможности дальнейшей колонизации, в будущем видится необходимым дальнейшее совершенствование этой отрасли права, в особенности, правового статуса и положения человека в общественных отношениях, происходящих в космическом пространстве.

---

<sup>1</sup>Резолюция ГА ООН. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства. 19 декабря 1966 г. A/RES/2222(XXI) // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/outer\\_space\\_governing.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/outer_space_governing.shtml) (дата обращения 27 марта 2019 г.).

Если в XX веке развитие космоса в первую очередь было прерогативой государств или государственных корпораций, то в XXI веке данная ситуация меняется. Появляются частные проекты и компании, которые реализуют свои собственные программы освоения космического пространства, что говорит о формировании международного космического частного права<sup>2</sup>, ведь теперь субъектами правоотношений вполне могут выступать не только государства или государственные корпорации. Наиболее известным космическим проектом на данный момент является план полёта на Марс американской компании *SpaceX*, основанной в 2002 г. изобретателем и предпринимателем Илоном Маском<sup>3</sup>. Первый пилотируемый полёт с экипажем на борту корабля планируется уже в 2024 г., то есть согласно их прогнозам в 2025 г. на поверхность Марса должна впервые ступить нога человека<sup>4</sup>. При этом Европейское космическое агентство, изучив некоторые аспекты космического путешествия, утверждает, что уровень радиации в полёте может превысить 60% и экипаж вполне может его не пережить<sup>5</sup>, поэтому на данный момент разумно осваивать не Марс, а Луну для создания на ней некой базы или

---

<sup>2</sup> Фарафонтова Е.Л. Проблемы частно-правового аспекта международного космического права // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2010. Том 6. № 2. С. 349.

<sup>3</sup> Пайсон Д.Б. Феномен компании SpaceX как вызов международному космическому рынку // Исследования космоса. 2016. № 1. С.36–50. URL: [http://e-notabene.ru/ik/article\\_20451.html](http://e-notabene.ru/ik/article_20451.html) (дата обращения 27 марта 2019 г.).

<sup>4</sup> Глава SpaceX Маск заявил о планах доставить человека на Марс в 2025 году. // ТАСС. 2 июня 2016 г. URL: <https://tass.ru/kosmos/3334559> (дата обращения 27 марта 2019 г.).

<sup>5</sup> Semkova J., Thomas N., Svedhem H., Bauer M. Exomars highlights radiation for Mars astronauts and watches as dust storm subsides. // European Space Agency. 19, September 2018. URL: [http://www.esa.int/Our\\_Activities/Human\\_and\\_Robotic\\_Exploration/Exploration/ExoMars/ExoMars\\_highlights\\_radiation\\_risk\\_for\\_Mars\\_astronauts\\_and\\_watches\\_as\\_dust\\_storm\\_subsides](http://www.esa.int/Our_Activities/Human_and_Robotic_Exploration/Exploration/ExoMars/ExoMars_highlights_radiation_risk_for_Mars_astronauts_and_watches_as_dust_storm_subsides) (дата обращения 23 марта 2019 г.).

поселения для дальнейших полётов. К такому же выводу склоняется бывший *космонавт National Aeronautics and Space Administration* (далее NASA) Билл Андерс. В данной ситуации не так важно, какое небесное тело собирается покорять человек: Луну или Марс, а сам факт того, что разговоры о колонизации уже имеют под собой не только теоретическую, но и некую практическую почву.

Но может ли это значить то, что космонавты, которые окажутся на другой планете, высадятся и начнут её непосредственное освоение, должны будут получить новый правовой статус, так как они будут рассматриваться уже не просто как космонавты, а как колонизаторы – люди которые будут изучать небесное тело и проживать на нём длительное время, создав некое территориальное образование? В данный момент международное космическое право не способно дать ответ на этот вопрос. Более того, оно даже не содержит чёткой трактовки того, кем является космонавт. Этот термин используется в Договоре по космосу 1967 г. в значении «посланец человечества в космос», что явно не вносит конкретики и реального содержания в его юридический статус и является скорее декларативным.

Определённое развитие здесь можно наблюдать, изучая правовой статус космонавта в рамках законодательства отдельных стран мира, которые принимают активное участие в космической деятельности. Так, например в России согласно ст. 20 Закона РФ от 20 августа 1993 г. № 5663-1 (ред. от 07.03.2018) «О космической деятельности»<sup>6</sup> космонавтом является гражданин Российской Федерации, который выразил желание участвовать в космических полётах, соответствует установленным государственной корпорацией по космической деятельности «Роскосмос» (далее Роскосмос) профессиональным и медицинским требованиям, отобран для подготовки и осуществления космических полётов, а также по результатам квалификационной

---

<sup>6</sup> Закон РФ от 20 августа 1993 года № 5663-1 (ред. от 07.03.2018) «О космической деятельности» // Российская газета от 6 октября 1993 г. № 802.

аттестации учреждённый на должность космонавта-испытателя или космонавта-исследователя<sup>7</sup>.

Однако сразу возникают определённые правовые коллизии. Во-первых, согласно данному определению космонавтами не могут являться иностранные граждане, что весьма странно, учитывая, что космическое право является отраслью международного права и именно международная интеграция, и сотрудничество является одним из основных его принципов. Конечно, можно допустить оговорку, что в данном случае формулировка относится только к понятию «космонавт Российской Федерации», но не к термину «космонавт» в целом, однако в таком случае это ещё лишь более усложняет решение проблемы толкования данного понятия. Во-вторых, космонавтом может стать только гражданин, который прошёл определённый конкурсный отбор и, кроме того, вступил в должность (то есть осуществляет свою деятельность на профессиональной основе). Но как быть с космическими туристами? В данном случае непонятно будут ли они считаться космонавтами, если плата за путешествие и порядок очереди аналогичны процедуре конкурсного отбора, или же они будут являться только членами экипажа космического корабля, правового статуса и толкования которых в российском законодательстве также не существует. В то же время термин «участник космического полёта», употреблённый в нормативном акте также не решает эту проблему, так как, по сути, данная формулировка идентична понятию космонавт, разве что без уточнения гражданства, что кстати даёт возможность разрешить первую коллизию и отнести сюда иностранных космонавтов<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Закон РФ от 20 августа 1993 года № 5663-1 (ред. от 07.03.2018) «О космической деятельности» // Российская газета от 6 октября 1993 г. № 802.

<sup>8</sup> Мельников А.Г. Коллизии и пробелы современного космического законодательства (теоретико-правовые и практические вопросы современного космического права) // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. 2018. № 4. С. 42.

Несмотря на то, что главным источником права в России является нормативный акт, закон всё равно опирается на правовую доктрину и возможно в ней есть ответ на то, кого же всё-таки следует считать «космонавтом», а кого кем-то другим. Действительно, в российской юридической науке выделяется точка зрения, что всех субъектов космического полёта в России следует разделить на две категории: космонавт и пассажиры космического корабля. К первой категории стоит отнести гражданских и военных лиц, которые осуществляют пилотируемый полёт с целью изучения или исследования космического пространства на профессиональной основе, а ко второй категории – лиц, осуществляющих полёт в научных, технических или иных целях на коммерческой основе<sup>9</sup>. Однако не совсем понятно можно ли приравнять термин «пассажир» к понятию «космический турист», а также как быть с теми, кто осуществляет полёт на полупрофессиональной основе без коммерческой платы (например, люди, набранные добровольцами по освоению планеты и созданию первых колоний).

Детерминированность более развитого российского законодательства в государственной сфере в отличие от частной, может быть объяснена тем, что в данный момент в России крупнейшей космической компанией является государственная корпорация «Роскосмос» и несмотря на наличие частного сектора в этой сфере, реальных компаний-конкурентов, занимающихся освоением космического пространства в ближайшее время в России, на наш взгляд, пока не предвидится.

Необходимо упомянуть и то, что понятие «космонавт» не является унифицированным для всего мирового сообщества. Если в постсоветских правовых системах преимущественно употребляется этот термин, то в большинстве евро-

---

<sup>9</sup> Киченина В.С. Правовой статус космонавтов и иных участников космических полётов. // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 12. С. 169.

пейских и англоязычных странах используется термин «астронавт», а в восточных «тайконавт»<sup>10</sup>, что может быть вызвано не только национально-культурными, но и иными, в том числе юридическими, особенностями. Анализируя американское законодательство в сфере космонавтики, можно увидеть, что российское в этой области существенно отличается. В данном случае несмотря на существование в государственном управлении США специального ведомства по авионавтике и исследованию космического пространства – NASA, кроме него функционируют и преобладают в космической сфере такие крупные частные корпорации, занимающиеся освоением космоса, как например *United Launch Alliance* и ранее упомянутая *SpaceX*. В Американском законодательстве нет чёткого определения понятия «астронавт», и судя по доктрине, он рассматривается как человек, который осуществляет профессиональную деятельность, связанную с исследованием и использованием самого космического пространства и небесных тел, в соответствии с нормами и принципами международного права. То есть мы можем говорить о том, что данное определение отчасти схоже с российским (деятельность на профессиональной основе), но в данном случае не указано гражданство, и это лишь научное толкование, но не нормативное.

С другой стороны, в Кодексе США, в Разделе 51 Главы 509<sup>11</sup> существуют такие правовые космические понятия как

---

<sup>10</sup> Пиеткиевич М. Правовой статус космонавтов в международном праве: сравнительно-правовой аспект // Современные проблемы международного космического и воздушного права. Материалы круглого стола XV международного конгресса. 2018. С. 99.

<sup>11</sup>United States.; United States. Congress. House. Office of the Law Revision Counsel.; United States. Congress. House. Committee on the Judiciary.; United States. Congress. House. Committee on Revision of the Laws. United States Code. (current Public Law 116-8 of March 8, 2019)// Washington: Office of the Law Revision Counsel of the House of Representatives: For sale by the Supt. of Docs., U.S. G.P.O. 1926. URL: <http://uscode.house.gov/browse/&edition=prelim> (дата обращения 27 марта 2019 г.).

«экипаж», которое обозначает работника или подрядчика заключившего нормативный договор на работу, который выполняет действия в ходе этой работы, непосредственно связанные с запуском, возвращением или другой операцией в ракета-носителе или возвращающейся ракете, которая несёт людей на своём борту, а также «участник космического полёта», которое обозначает физическое лицо, не являющееся членом экипажа, перевозимое на ракета-носителе или в ретрансляционном аппарате<sup>12</sup>, что кардинально отличается от определения такого же понятия в законодательстве Российской Федерации. То есть в законодательстве США уже более чётко прослеживается регламентация правового статуса человека в космосе и толкования юридических понятий, в рамках которых человек выступает различным субъектом правоотношений, но всё равно не имеется юридического толкования термина «астронавт» и чёткого объяснения того, какой статус имеют лица осуществляющие какой-либо вид деятельности в космическом пространстве на непрофессиональной или полупрофессиональной основе.

Из данных примеров можно сделать вывод, что в правовых системах различных стран статус человека в космическом пространстве регулируется совершенно разным образом и нет единой позиции по этому поводу. В данных примерах под термином «космическое пространство» рассматривалась только непосредственно поверхность космического аппарата государств, который находится в безвоздушном пространстве. Всё же говоря о правовом регулировании в этих условиях здесь действуют общепризнанные международные принципы такие как: принцип гражданства (гражданин, совершая космический полёт на корабле иного государства в нейтральном

---

<sup>12</sup> Listner M. J. The interaction of the definition of astronaut and international law // Space thoughts. 24, November 2015. URL: <https://spacethoughtsblog.wordpress.com/2015/11/24/the-interaction-of-the-definition-of-astronaut-and-international-law/> (дата обращения 23 марта 2019 г.).

пространстве, обладает правами и обязанностями, которые регламентируются законодательством его страны) и принцип экстерриториальности (на космический корабль распространяются законы того государства, которое официально провело процедуру регистрации космического объекта, установленную Конвенцией о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство). Также с 1998 г. действует «Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, Правительством Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения»<sup>13</sup>, в котором закреплены основные положения для регулирования правоотношений субъектов в космосе государств с наиболее развитой космонавтикой, где субъекты рассматриваются в качестве космонавтов и экипажа. Однако соглашение не предлагает толкование анализируемых нами юридических терминов.

В то же время, если предположить ситуацию, что космический корабль, направленный для освоения какой-либо планеты, например Луны, которое подразумевает длительное проживание людей в рамках исследовательской деятельности на данной территории и возможно создание территориального образования с некими органами власти, действительно достигнет небесное тело, то изменится ли в данном случае пра-

---

<sup>13</sup> Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, Правительством Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения. Вашингтон, 29 января 1998 г. // URL: <https://www.lawmix.ru/abrolaw/9711> (дата обращения 27 марта 2019 г.)



новой статус человека? В Соглашении о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.<sup>14</sup> содержится часть ответа на этот вопрос. В нём говорится о том, что государства-участники данного соглашения должны принимать возможные меры для охраны жизни и здоровья лиц, которые находятся на Луне, под лицом они будут рассматривать любого человека, находящегося на Луне в статусе космонавта в смысле ст. V Договора по космосу 1967 г., а также в статусе члена экипажа космического корабля в смысле Соглашения о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство<sup>15</sup> (в соглашении не даётся чёткого определения понятия «экипаж космического корабля», однако частично регламентируется часть его признаков).

Стоит отметить при этом, что данное соглашение на текущее время подписано и ратифицировано только в 18-ти странах, из которых нет ни одного государства, имеющего собственную развитую космическую программу. Вследствие этого можно говорить о том, что реальной силы Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. не имеет. Конкретным примером этого является «Закон США о конкурентоспособности в области коммерческих запусков от 25 ноября 2015 года»<sup>16</sup>, положения которого о национально-правовом режиме природных ресурсов Луны

---

<sup>14</sup> Резолюция ГА ООН. Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах. 5 декабря 1979 г. A/RES/34/68 // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/moon\\_agreement.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/moon_agreement.shtml) (дата обращения 27 марта 2019 г.)

<sup>15</sup> Резолюция ГА ООН. Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство. 19 декабря 1967 г. A/RES/2345(XXII) // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/astronauts\\_rescue.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/astronauts_rescue.shtml) (дата обращения 27 марта 2019 г.)

<sup>16</sup> The U.S. Commercial Space Launch Competitiveness Act of 2015. // Public Law. November 25, 2015. P. 114-190. URL: <https://www.congress.gov/bill/114th-congress/house-bill/2262/text> (дата обращения 27 марта 2019 г.)

и других небесных тел в некоторых местах противоречат Соглашению. Говоря о национально-правовом режиме ресурсов, мы всё равно понимаем, что на данный момент в международном праве существует единая точка зрения насчёт территориального международно-правового режима небесных тел, согласно которого территория Луны, а также Марса и других небесных тел признаётся экстерриториальной, следовательно не принадлежит ни одному государству и на ней действуют схожие международно-правовому режиму в нейтральном воздушном или водном пространстве принципы.

Таким образом, можно предположить, что с одной стороны в случае создания поселений для освоения какого-либо небесного тела правовой статус человека в космическом пространстве будет регулироваться абсолютно так же, как и на поверхности земли, то есть будут действовать принцип гражданства и принцип экстерриториальности. В этом случае необходимо будет лишь разработать на основе национальных нормативных актов и правовой доктрины и ввести универсальные понятия для определения правового статуса человека как субъекта в международном космическом праве, чтобы избежать коллизий возникающих при толковании данных понятий в собственных нормативных актах стран и исключить возникающие коллизии в международном космическом праве.

Если же поселения будут созданы в рамках реализации космической программы определённого государства или частной компании, деятельность которых будет противоречить общепризнанным принципам международного космического права, или они объявят об установлении своей юрисдикции на определённой территории, то можно говорить о том, что здесь будет установлен особый колониальный режим. Его правовое регулирование может быть установлено как действующими законами определённого государства, расположенного на Земле, так и законами, созданными в сложившемся территориальном образовании (так источником права может выступить например некий правовой прецедент, который возможно

будет основан на земных нормативных актах, обычаях или доктринах). Такие нормы, согласно сложившейся правовой системе, будут регулировать общественные отношения на данной территории, а также правовой статус человека, как их субъекта. В данном случае, с учётом научной значимости для процесса освоения небесных тел мировым сообществом, многие государства и союзы государств, могут согласиться с предложенным правовым режимом колоний, чтобы обеспечить некую стабильность для экономического и социального развития колониальных образований.

## **МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО**

**«МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ  
С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА  
В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ»**

**Диана Алексеевна Вейлерт**

*студентка 3 курса кафедры международного права  
Российского Университета Дружбы народов  
v.98diana15@gmail.com*

Обеспечение безопасности воздушных перевозок – один из отраслевых принципов международного воздушного права. Безопасность понимается в смысле слова *flight safety* – безопасность полетов гражданской авиации и *security* – безопасность от актов незаконного вмешательства. Отдельно хотелось бы отметить, что разделение понятия на две категории исключительно доктринальное и в тексте Чикагской конвенции оно не употребляется.

Ввиду активного пользования населением нашей планеты международным воздушным сообщением, которое может иногда использоваться в не мирных целях, под эгидой Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО), государствам удалось принять пять конвенций и два дополнительных протокола к ним по борьбе с различными противоправными актами, которые направлены на вмешательство в деятельность гражданской авиации.

Вопрос создания универсального международного документа возник еще в 60-х годах 20 века, когда по статистике ИКАО было зафиксировано около 19 случаев незаконного захвата и угона за границу гражданских воздушных судов<sup>1</sup>. По мнению доцента кафедры международного права, к.ю.н. А.И. Травникова – данный факт и послужил основанием для принятия первой международной конвенции в сфере

---

<sup>1</sup> Doc. ICAO. UI-WP/107

обеспечения безопасности полетов гражданской авиации<sup>2</sup>. Подтверждением этого является Послание Генерального Секретаря ИКАО от 2010 г.: «авиационная безопасность стала серьезной проблемой для международной авиации в 1960-х годах, когда криминальные элементы и группы начали угрожать воздушным судам и пассажирам, преследуя собственные или политические цели»<sup>3</sup>. Конференция была созвана в Токио Советом ИКАО, с 20 августа по 14 сентября 1963 с целью дальнейшего рассмотрения, доработки, принятия и открытия для подписания Римского проекта. Токийская конвенция была принята 14 сентября 1963 года (Далее – Конвенция 1963 г.), но вступила в силу лишь 4 декабря 1969 года. Конвенция применяется к преступлениям в отношении актов, которые, независимо от того, являются ли они преступлениями или нет, могут угрожать или угрожают безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц или имущества, либо актов, которые создают угрозу поддержанию должного порядка и дисциплины на борту. Конвенция предусматривает ответственность совершение или намерение совершить преступления и некоторых других актов на борту воздушного судна, зарегистрированного в Договаривающемся государстве находящегося в полете над открытым морем и любых других районах за пределами территории любого государства в дополнение к воздушным пространствам, принадлежащей любому государству. Уголовная юрисдикция может осуществляться Договаривающихся государств, кроме государства регистрации в условиях ограниченного, а именно, когда осуществление

---

<sup>2</sup> Травников А.И. Международно-правовые основания и процедуры применения силы (оружия) против воздушных террористов(статья: Актуальные проблемы современного международного права: материалы ежегодной межвузовской научно-практической конференции. В 2-х частях / отв. Ред. А.Х. Абашидзе, Е.В. Киселева – М., 2012. – 508 с.

<sup>3</sup> Пекинские договоренности, Международная организация гражданской авиации том 66, №1, 2011 год, Монреаль, Канада.

юрисдикции в соответствии со многосторонних международных обязательств, в интересах национальной безопасности<sup>4</sup>.

Командиры воздушных судов обладают достаточно широкими полномочиями и иммунитетами по пресечению незаконных действий, совершаемых на борту воздушного судна, в том числе, командир имеет право применять любые разумные меры, необходимые для обеспечения безопасности судна при осуществлении международного сообщения, в том числе производить задержание любое лицо, при наличии достаточных оснований полагать, что лицо совершает или собирается совершить преступление, которое угрожает безопасности лиц находящихся на борту, или имуществу на борту, или ставит под угрозу порядка и дисциплины. По прилету, командир вправе передать нарушителя компетентным органам или высадить его, а также требовать помощи у других членов экипажа или просить о такой помощи пассажиров. Согласно статье 10 Конвенции, за такие действия командир воздушного судна, пассажиры и владелец (эксплантат) судна не несут юридической ответственности перед нарушителем<sup>5</sup>.

Основными обязанностями государств-участников Конвенции 1963 г. являются принятие всех надлежащих мер по восстановлению контроля командира над незаконно захваченным воздушным судном; дача разрешения командиру иностранного воздушного судна на высадку нарушителя на своей территории; заключение нарушителя под стражу или принятие иных необходимых мер для начала уголовного производства или производства о выдаче; немедленное производство предварительного расследования в отношении принятого лица; немедленное уведомление государства регистрации

---

<sup>4</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна. Doc. ICAO 7615

<sup>5</sup> Международное воздушное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А. И. Травников [и др.] ; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. – М. : Издательство Юрайт, 2018. – 444 с.

воздушного судна и государства гражданства задержанного лица о факте задержания и обстоятельствах, послуживших основанием для задержания. Также эта конвенция закрепляет определения полета в статье 1 пункте 3 воздушное судно считается находящимся в полете с момента включения двигателя в целях взлета до момента окончания пробега при посадке.

22 июля 1968 года трое боевиков Народного фронта освобождения Палестины осуществили захват воздушного судна «Боинг-707» авиакомпании «Эль-Аль» следовавшего из Рима в Тель-Авив. В тот момент на борту воздушного судна находилось 38 пассажиров и 10 членов экипажа. Выполняя требование террористов, командир захваченного самолета «Эль-Аль» взял курс на Алжир и, спустя час, израильский лайнер совершил посадку в алжирском аэропорту. В тот же день пассажиры, не являвшиеся гражданами Израиля, были освобождены. Боевики настаивали на освобождении десятков находившихся в израильских тюрьмах террористов, в обмен на граждан Израиля, находившихся у них в заложниках. 31 августа все граждане Израиля, которые находились еще на борту воздушного судна, были освобождены<sup>6</sup>.

После этого происшествия Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию от 12 декабря 1969 года A/RES/2551 (XXIV) «Насильственное изменение курса гражданских самолетов в полете»<sup>7</sup>. Резолюция призывает государства принять все необходимые меры для обеспечения того, чтобы их соответствующие национальные законодательства предусматривали должные рамки для эффективных юридических мер против любых актов незаконного вмешательства, захвата самолетов, находящихся в воздухе, или другого преступного осуществления контроля над ними с помощью силы или угрозы

---

<sup>6</sup> Брасс А. Миссия выполнима. Удары израильского спецназа. Грифон, 2007. – 316 с. – ISBN 978-5-98862-037-2.

<sup>7</sup> Резолюция ООН от 12 декабря 1969 года A/RES/2551 (XXIV) Насильственное изменение курса гражданских самолетов в полете.



силы, а также оказывать полную поддержку усилиям Международной организации гражданской авиации, направленным на быстрейшую подготовку и осуществление конвенции, предусматривающей соответствующие меры, в том числе отнесение к наказуемым преступлениям и наказание лиц, совершающих такие преступления. Спустя год, 16 декабря 1970 года в г. Гаага (Нидерланды) на Международной конференции по воздушному праву принята Конвенция «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (далее – Гагская конвенция). Гагская конвенция стала первым международным актом, который установил уголовную ответственность в международном воздушном праве. В соответствии с Гагской конвенцией государства решили считать преступными следующие деяния:

- незаконный, путем насилия, угрозы или любой другой формы запугивания захват воздушного судна, находящегося в полете, а также осуществление над ним контроля либо попытка совершить любое такое действие;

- соучастие при совершении или попытке совершить любое такое действие.

Гагская конвенция 1970 года распространяется только на те случаи, когда незаконный захват воздушного судна производится лицом, находящимся на борту такого судна. Кроме того, Конвенция не применяется к государственным воздушным судам, то есть, по смыслу Чикагской конвенции 1944 года, государственные воздушные суда - это воздушные суда занятые на военной, таможенной и полицейской службе<sup>8</sup>.

Главная обязанность государств-участников Гагской конвенции выражена в формуле *aut dedere aut judicare* ("либо выдай, либо суди"). Согласно ст. 7 Гагской конвенции, любое договаривающееся государство, которое не выдает оказавшегося на его территории преступника, обязано передать дело

---

<sup>8</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Незаконный захват воздушного судна считается подлежащим включению в любое соглашение о выдаче между государствами-участниками. Кроме того, государства обязаны предпринимать все меры по восстановлению контроля законного командира над воздушным судном и оказывать друг другу правовую помощь в связи с уголовным преследованием соответствующих лиц ст. 9.

Новшеством данной конвенции также является установление дефиниции нахождения воздушного судна в полете, которое определяется моментом закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки ст. 3.

С 1969 г. по 1980 г. в мире было зарегистрировано 562 случая незаконного захвата воздушных судов и 469 случаев угрозы захвата, совершено 170 актов диверсий. В результате этих действий погибло 1262 человека и ранено 1060 человек<sup>9</sup>. Именно по этому была принята Монреальская конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» 1971 года (далее – Монреальская конвенция 1971 г.), которая затрагивает акты авиационного терроризма, в том числе взрывы бомб на борту воздушного судна, находящегося в полете.

В Монреальской конвенции 1971 г. устанавливается новое определение полета по сравнению с Токийской конвенцией 1963 года. Разница состоит в том, что в Конвенции 1963 г. полет начинается с момента запуска двигателя и до полной остановки самолета на посадке, а в Монреальской конвенции 1971 г. полет начинается с закрытия всех внешних дверей и продолжается до их открытия, что представляется более логичным, поскольку, возможны ситуации, когда на воздушном судне находятся пассажиры, но по техническим причинам не возможно произвести запуск двигателя.

---

<sup>9</sup> ICAO Doc. UI-WP/107.

Монреальская конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» 1971 года, объявляет преступными акты насилия в отношении лиц, которые находятся на борту воздушного судна, нанесения повреждения воздушному судно, которые выводят его из строя или могут угрожать его безопасности в полете, помещение в воздушное судно веществ, способных нанести ущерб безопасности совершения полета.

В 1988 году был принят дополняющий Монреальскую конвенцию – Протокол «О борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию».

В соответствии с Протоколом, каждое государство обязано считать преступлениями совершения акта насилия в отношении лиц в международном аэропорту, разрушение или серьезное повреждение аэронавигационных средств, сооружений аэропорта, а также нарушение действия влекущие за собой нарушение работы служб аэропорта.

Обязанности государств в отношении предупреждения и пресечения таких преступлений идентичны обязанностям, предусмотренным Монреальской Конвенцией (оба акта рассматриваются и толкуются как единый документ).

21 декабря 1988 года произошла авиакатастрофа с рейсом «Пан Американ». В аэропорту Хитроу совершил посадку «Боинг-727» авиакомпании «Пан Америкэн»<sup>10</sup>, доставивший 109 пассажиров из Франкфурта. Из Лондона в Новый Свет их должен был доставить «Боинг-747», названный «Девой морей». Трагические события произошли на борту «Девы морей», когда в 19.03 в багажном отсеке самолета произошел взрыв, в результате которого во внешней обшивке образовалась дыра, вышло из строя электрооборудование, под

---

<sup>10</sup> Отчет о расследовании авиационного происшествия Боинг 747 над Локерби <https://www.gov.uk/aaib-reports/2-1990-boeing-747-121-n739pa-21-december-1988> (дата обращения: 26.04.2019).

давлением встречного воздушного потока передняя часть фюзеляжа разлетелась на куски. Все пассажиры погибли. Данная авиакатастрофа произошла по причине отсутствия маркировок на багажах и грузах, в которых содержались определенные химических взрывчатых веществ, которые были помещены в багажный отсек.

Взрыв воздушного судна «Боинг-747» авиакомпании «Пан Америкэн» послужил принятию п. 12 резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 04.12.1989 №44/29 «Меры по предотвращению международного терроризма, который угрожает жизни невинных людей или приводит к их гибели или ставит под угрозу основные свободы, и изучение коренных причин этих форм терроризма и актов насилия, проистекающих из нищеты, безысходности, бед и отчаяния и побуждающих некоторых людей жертвовать человеческими жизнями, включая и свои собственные, в стремлении добиться радикальных перемен»<sup>11</sup>. Согласно п.12 данной Резолюции, Генеральная Ассамблея настоятельно призывает Международную организацию гражданской авиации активизировать свою работу по выборке международного режима маркировки пластиковых и листовых взрывчатых веществ с целью их обнаружения.

После этого происшествия на дипломатической конференции, проведенной ИКАО с 12 февраля по 1 марта 1991 г. в городе Монреаль была принята Конвенция «О маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, предусматривающей химическую маркировку для облегчения обнаружения пластических взрывчатых веществ». Она предназначена для установления контроля и ограничения в отношении использованных немаркированных и не поддающихся обнаружению пластических взрывчатых веществ; стороны обязаны на своих соответствующих территориях обеспечивать эффективный контроль в отношении «немаркирован-

---

<sup>11</sup> Резолюции 44 сессии Генеральной ассамблеи ООН <https://www.un.org/ru/ga/44/docs/44res.shtml> (дата обращения: 29.04.2019).

ных» пластических взрывчатых веществ, т.е. тех взрывчатых веществ, которые не содержат одно из маркирующих веществ»<sup>12</sup>.

Каждый участник обязан, принимать меры для запрещения и предотвращения изготовления на его территории немаркированных взрывчатых веществ; предотвращать ввоз и вывоз немаркированных взрывчатых веществ; осуществлять строгий и эффективный контроль над владением и передачей во владение немаркированных взрывчатых веществ; обеспечивать, чтобы все запасы взрывчатых веществ, не находящиеся во владении государственных органов, были уничтожены, использованы, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение трех лет (ст. 5). Государства должны принимать необходимые меры для обеспечения того, чтобы немаркированные взрывчатые вещества, находящиеся во владении военных или полиции, были уничтожены, использованы, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение 15 лет (ст. 6). К конвенции прилагается таблица с показателями маркировки (ст. 17)<sup>13</sup>.

И предпосылкой к заключительному международно-правовому акту в сфере обеспечения безопасности воздушного сообщения является теракт 11 сентября 2001 года. Утром 11 сентября 2001 года неизвестными были захвачены четыре самолета «Боинг» (два в Бостоне, один в Вашингтоне и еще один в Нью-Йорке), после чего первые два самолёта врезались в нью-йоркские небоскребы ВТЦ-1 и ВТЦ-2, третий – ударил в стену Пентагона, а четвертый – потерпел крушение неподалеку от Шенксвилля, штат Пенсильвания.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 г. Дос. ICAO 9571.

<sup>13</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. Дос. ICAO 9960.

<sup>14</sup> Национальная комиссия по борьбе с террористическими атаками США <https://9-11commission.gov> (Дата обращения: 29.04.2019).

Заключительной является Конвенция о борьбе с незаконными актами в международной гражданской авиации принятая в г. Пекине 10 сентября 2010 года (далее – Пекинская конвенция). Применяется данная конвенция к любому лицу совершившему преступление, если это лицо незаконно и преднамеренно и значительно расширяет список деяний, за которые следует ответственность. Добавляется квалификация деяний, когда воздушное судно используется в целях причинения увечий людям, имуществу или окружающей среде. Использование любого БХЯ с целью причинения ущерба, а также унифицирует положения, указанные в более ранних конвенциях.

Таким образом, подытожив вышесказанное, хотелось бы отметить, что практика совершенствования нормативного регулирования после определённых инцидентов имеет место и в сфере противодействия преступным деяниям в области авиации, что наносит существенный ущерб безопасности. Одна из целей создания ИКАО – развитие безопасной международной авиации, однако современный подход к принятию мер в области безопасности *post factum* вряд ли способствует достижению этой цели. По-моему мнению, государствам следует объединить усилия и под эгидой ИКАО разработать дополнительные меры в области борьбы с терроризмом и иными посягательствами на безопасность международного воздушного сообщения для совершенствования международного права авиационной безопасности.

Очевидно, что в эру компьютерных технологий следует приступить к разработке норм международного воздушного права, средств и способов по предотвращению авиационных происшествий, возникших в результате преступного воздействия на объекты гражданской авиации путем использования возможностей компьютерных технологий, например, изменение данных, которые поступают с борта воздушного судна на землю или наоборот, бесконтактное проникновение

в электронное оборудование воздушного судна и дальнейшее выведение его из строя.

Появление новых вызовов и угроз безопасности международных полетов гражданской авиации требует адекватного, превентивного ответа со стороны международного сообщества, прежде всего, в лице ИКАО, через прогрессивное развитие норм международного воздушного права.

Нельзя не согласиться со словами бывшего Генерального секретаря ИКАО Ассада Котайта: «Юридические конвенции против нападения на гражданскую авиацию террористов-смертников не будут эффективны в отношении самих самоубийц»

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРОИСШЕСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ СО СТОЛКНОВЕНИЕМ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Денис Андреевич Ивлев

*аспирант кафедры Международного права РУДН*

Сегодня, когда технологии в области систем аэронавигации достаточно развиты, до сих пор имеют место случаи столкновения воздушных судов. В большинстве случаев это связано с человеческим фактором несмотря на то, что существуют системы предупреждения опасного сближения, для предостережения столкновений воздушных судов. Данные происшествия связаны в первую очередь с человеческим фактором. Наглядным примером человеческой ошибки может послужить авиакатастрофа, произошедшая в ночь с 1 на 2 июля 2002 года над Боденским озером. В ходе ошибки авиадиспетчера, TU-154 авиакомпании «Башкирские авиалинии» и грузовой Боинг 757-200F столкнулись в небе, в результате этого 71 человек на обоих бортах погиб. В данной катастрофе виновным был признан диспетчер, который допустил опасное сближение и никаким образом не воздействовал на ситуацию, хотя это входило в его должностные обязанности<sup>1</sup>.

Вторым примером человеческого фактора является авиационная катастрофа, произошедшая 27 марта 1977 года на Тенерифе, являющейся крупнейшей катастрофой, в результате столкновения воздушных судов. Данное происшествие произошло по вине одного из пилотов, который не до конца поняв слова диспетчера, пошёл на взлёт. В результате столкновения двух пассажирских Боингов 747 погибло 583 человека. Голландская компания, по вине пилота, которого произошло столкновение, «KLM» взяла на себя ответственность

---

<sup>1</sup> Süddeutsche Zeitung Nr. 248 / Seite 11. 27 Oktober 2005.



и произвела выплаты семьям погибших в этой катастрофе. После данного случая диспетчеров вместо кратких ответов “Roger” или “Ok” обязали повторять ключевые требования<sup>2</sup>.

Процедура расследования авиационных происшествий, связанных со столкновением судов, как и в целом авиационных происшествий, в международном праве регулируется Конвенцией «О международной гражданской авиации» 1944 года (далее Чикагская конвенция 1944 г.)<sup>3</sup> и Приложением № 13 к Чикагской конвенции 1944 г. Стоит отметить, что предотвращение столкновений воздушных судов отмечено в статье 3.2 Приложения № 2 к Чикагской конвенции 1944 года<sup>4</sup>, а также в примечаниях к данной статье.

Ответственность на проведение расследования данного рода происшествий ложится на ту сторону, где оно произошло, однако данная сторона может целиком или частично передать проведение этого расследования другому государству или региональной организации по расследованию авиационных происшествий по взаимной договорённости и согласию, при том сторона передавшая расследование, должна предоставить все материалы по оценке воздушного пространства в районе происшествия, наличие в этом районе всех воздушных судов в период происшествия, переговоры диспетчеров и экипажа, информацию бортовых самописцев и так далее.<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> Котляр П. 40 лет крупнейшей по числу жертв авиакатастрофе на Тенерифе // Газета.ru 27.03.2017 URL: [https://www.gazeta.ru/science/2017/03/27\\_a\\_10595495.shtml](https://www.gazeta.ru/science/2017/03/27_a_10595495.shtml)

<sup>3</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>4</sup> Приложение 2 «Правила полетов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes/an02\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes/an02_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 25.04.2019).

<sup>5</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes/an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes/an13_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 25.04.2019).

При расследовании данных авиационных происшествий, в соответствии с Приложением № 13 к Чикагской конвенции, помимо стороны, проводящее расследование, также могут участвовать уполномоченные представители государств регистрации, государств-эксплантатов, государств-разработчиков и государств-изготовителей. Также данные стороны имеют право назначать советников, для более эффективной работы комиссии. Но, согласно Чикагской конвенции 1944 г. Расследование авиационного происшествия производит то государства, на территории которого произошло то или иное авиационное происшествие. Если же авиационное происшествие произошло на территории открытого моря, то, согласно Приложению № 13 расследование авиационного происшествия производит то государства, в котором данное воздушное судно было зарегистрировано. Возникает вопрос, какое государство будет производить расследование и нести ответственность за результаты такого расследования, если, допустим, столкнутся два воздушных судна над Тихим океаном, зарегистрированные в разных государствах?!

Главной целью расследования является выявление причин авиационного происшествия, для предотвращения подобного в будущем. Вопрос об ответственности, при этом уходит на второй план. Основной сложностью при определении ответственности в происшествиях, связанных со столкновением воздушных судов, становится выявление лиц, виновных в данных происшествиях. Кроме того, Чикагская конвенция 1944 г. регулирует процедуры, связанные, исключительно с гражданской авиацией, хотя полёты совершает не только данная категория воздушных судов. Так, главной проблемой становится легкомоторная авиация, которая не подпадает под регулирование ни одной международной Конвенции, да и национальных законодательствах большинства стран существует множество пробелов при регулировании полетов данной категорией воздушных судов. Данные реалии угрожают безопасности осуществления полётов и вполне возможно

могут привести к авиационным происшествиям, связанными со столкновением авиационных судов, однако, стоит отметить, что на практике подобных случаев не было, однако это не исключает тот факт, что они могут произойти в будущем.

В случае любой авиационной катастрофы ответственной стороной частноправового характера остаётся авиаперевозчик, именно к нему предъявляются иски на возмещение вреда, даже при условии того, если компания-перевозчик не виновна в данном происшествии. Об этом гласит ст. 17 статья Варшавской конвенция 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, в которой сказано следующее: “Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае смерти, ранения или всякого другого телесного повреждения, понесенного пассажиром, если несчастный случай, причинивший вред, произошел на борту воздушного судна или во время связи операций по посадке и высадке”<sup>6</sup>, - Также это и личных вещей пассажиров воздушного судна, об этом гласит 18 статья часть 1: “Перевозчик отвечает за вред, происшедший в случае уничтожения, потери или повреждения зарегистрированного багажа или товара, если происшествие, причинившее вред, произошло во время воздушной перевозки”<sup>7</sup>. Также данное правило закреплено и в Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок”<sup>8</sup>

В том числе вопрос об ответственности затронут в Конвенции о возмещении ущерба, причинённого воздушными

---

<sup>6</sup> Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (с изменениями на 28 сентября 1955 года) // Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР, 1934 год, N 20, ст. 326.

<sup>7</sup> Варшавская конвенция 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Ст. 18 ч.1.

<sup>8</sup> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // СПС «Консультант Плюс».

судами третьим лицам. Согласно 3 статье части 1 настоящей конвенции: «Эксплуатант несет ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, только при условии, что этот ущерб причинен воздушным судном, находившимся в полете»<sup>9</sup>.

Однако, в случае столкновения воздушных судов, ущерб может быть причинён третьему лицу не одной стороной, а сразу двумя, что усложняет определение ответственности в данном случае.

Таким образом, можно выделить следующие международные акты, которые затрагивают вопрос об ответственности, применительно к данной теме:

- Приложение № 13 к Чикагской конвенции «О международной гражданской авиации» 1944.
- Варшавская конвенция 1929 года для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.
- Конвенция о возмещении ущерба, причинённого воздушными судами третьим лицам 2009 года.
- Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

В последних трех конвенциях подразумевается ответственность перевозчика.

Стоит сказать о том, что вопрос об ответственности в случае столкновения воздушных судов представляет собой актуальную и болезненную проблему, так как количество самолётов совершающих полёты, с каждым днём становится всё больше и больше, что впоследствии может привести к таким происшествиям, суть которых была изложена выше.

---

<sup>9</sup> Конвенция о возмещении ущерба, причинённого воздушными судами третьим лицам 2009 года. Ст. 3 ч.1.

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОЦЕДУРЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Денис Андреевич Ивлев

*аспирант кафедры международного права  
Российского университета дружбы народов  
denisivlev@icloud.com*

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации – отраслевой принцип международного воздушного права, который закреплен в ряде международных универсальных договоров, касающихся обеспечения безопасности полетов. Понятие безопасности полетов (*flight safety*) обеспечивается путем изменения или создания норм международного права, обеспечивающих безопасное функционирование всей системы международных воздушных сообщений. Но, к сожалению, бывают случаи, когда предвидеть те или иные обстоятельства не представляется возможным, поскольку научно-технический прогресс в области воздушного транспорта движется достаточно интенсивно и в 1944 году, при принятии основного документа в области международного воздушного права – Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года<sup>1</sup> (далее – Чикагская конвенция 1944 года) все аспекты предусмотреть было невозможно, в том числе в Чикагской конвенции 1944 года не предусмотрена процедура расследования авиационных происшествий, произошедших над открытым морем.

Согласно ст. 26 Чикагской конвенции «В случае аварии, происшедшей с воздушным судном Договаривающе-

---

<sup>1</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

гося Государства на территории другого Договаривающегося Государства и повлекшей смерть или серьезное ранение или указывающей на серьезный технический дефект воздушного судна или аэронавигационных средств, Государство, на территории которого произошла авария, произведет расследование обстоятельств аварии в соответствии, насколько допускает его законодательство, с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации».

Расследование – это процесс, проводимый с целью выяснения причин авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, если необходимо, выработку рекомендаций по предотвращению аналогичных происшествий в будущем.

В настоящее время порядок расследования авиационного происшествия частично регламентирован в ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г. Отдельно хотелось бы отметить, что данная Конвенция применяется исключительно к гражданским воздушным судам. В дальнейшем, на Совете Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) было принято Приложение 13 к Чикагской конвенции 1944 года «Расследование авиационных происшествий»<sup>2</sup>, которое должно было регламентировать технические процедуры проведения расследования, а не устанавливать материальные нормы расширяющие положения ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г.

Под авиационным происшествием имеется ввиду событие, связанное с использованием воздушного судна, с момента, когда лицо поднимется на борт воздушного судна, до момента, когда все лица покинут данное воздушное судно,

---

<sup>2</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 25.04.2019).

когда во время полета какое-либо лицо получает физическое повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение в результате:

- нахождения в данном воздушном судне;
- непосредственного соприкосновения с какой-либо частью воздушного судна, включая части, отделившиеся от данного воздушного судна;
- непосредственного воздействия струи газов реактивного двигателя,
- либо когда воздушное судно получает повреждения или происходит разрушение его конструкции или оно пропадает без вести.

Данная формулировка представляется весьма неточной, поскольку под полетом воздушного судна понимается момент, когда лицо поднимется на борт, при этом не понятно какое это лицо должно быть – летный персонал или пассажир?!

В Предисловии Приложения № 13 в пункте «Применение» указано, что ничто не должно противоречить положениям статьи 26 Чикагской конвенции, при этом отмечено, что Совет 11 апреля 1951 года на 18 заседании 12-й сессии принял Приложение 13 и Совет рекомендует, чтобы Договарившиеся государства при назначенном в соответствии с положением 26 Конвенции расследовании авиационных происшествий придерживались в качестве процедуры Стандартов и Рекомендуемой практики по расследованию авиационных происшествий, содержащихся в Приложении 13 к Конвенции. Но, возникает спорная ситуация, поскольку согласно ст. 26 Чикагской Конвенции расследование авиационного происшествия производит то государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, при этом, в Приложении №13 в Государство - место события назначает расследование обстоятельств этого происшествия и несет ответственность за проведение такого расследования, однако оно может передать целиком или частично проведения этого

расследования другому государству или региональной организации, в результате чего возникает коллизия, поскольку остается не урегулированным вопрос – как региональная организация может проводить такое расследование и кто будет нести ответственность за проведение такого расследования?

Именно так и поступила Украина, когда над территорией Донецкой области, 17 июля 2014 произошла катастрофа с гражданским воздушным судном Boeing-777 авиакомпании «Малазийские авиалинии», следовавшего рейсом № MH17 по маршруту Амстердам (Голландия) – Куала-Лумпур (Малайзия). Украина передала право проведения «объективного и всестороннего расследования» Нидерландам. Какова была причина передачи полномочий по расследованию данного авиационного происшествия – вопрос открытый. Рациональней бы было, если данное расследование проводила сама Украина, которая на сегодняшний день обладает опытом в расследовании авиационных происшествий подобного характера.

Сама процедура расследования авиационных происшествий включает в себя несколько стадий:

1. Процедура поиска и спасения, которая непосредственно не включена в Приложение 13, но регулируется ст. 25 Чикагской конвенции и Приложением №12 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>3</sup>, предшествует процедуре расследования авиационного происшествия, поскольку именно во время данной процедуры происходит поиск обломков воздушного судна, спасение выживших лиц и первичное обеспечение сохранности.

2. Направление уведомлений государством места события государствам регистрации, эксплантата, разработчика и изготовителя. И если воздушное судно было массой более

---

<sup>3</sup> Приложение 12 «Поиск и спасение» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2004. URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an12\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an12_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 25.04.2019).



2250 кг, то еще международной организации гражданской авиации.

3. Назначение расследования.
4. Проведение расследования
5. Отчет

Отличается процедура расследования, если авиационное происшествие произошло вне территории какого-либо государства.

Процедура поиска и спасания и направления уведомлений будет идентичной, а вот процедура назначения расследования будет такой же, с исключением в том плане, что назначать и проводить расследование будет государство, на территории которого зарегистрировано воздушное судно, что представляется крайне нелогичным. Допустим, воздушное судно, зарегистрированное в Испании, потерпело крушение в акватории Индийского океана. Соответственно, из Испании должен вылететь соответствующий персонал, который будет производить расследование на месте авиационного происшествия и примерно через 10 часов он будет на месте. Логичней, как нам представляется сделать так, чтобы авиационное происшествие расследовало государство, в районе полетной информации которого произошло происшествие.

По итогам расследования в обоих случаях государство, производившее расследование предоставляет отчет, в котором указаны причины, рекомендации и анализ всей имеющейся информации, который рассылается государствам регистрации, эксплантата, разработчика и изготовителя воздушного судна и государству, чьи граждане на борту воздушного судна находились в тот момент.

Кроме того, Приложение 13 к Чикагской конвенции вводит новые понятия «инцидент» и «серьезный инцидент» Под инцидентом понимается любое событие, кроме авиационного происшествия, связанное с использованием воздушного судна, которое влияет или могло бы повлиять на без-

опасность эксплуатации. Очевидным примером данного события является столкновение воздушного судна с мачтой освещения в аэропорту Шереметьево. Данная формулировка представляется не совсем корректной, поскольку возникает вопрос, в какой момент считается, что воздушное судно связано с его использованием?

Под серьезным инцидентом понимается инцидент, обстоятельства которого указывают на имевшую место высокую вероятность авиационного происшествия в связи с использованием воздушного судна. Согласно Дополнению С к Приложению № 13 к Чикагской конвенции 1944 года под серьезным инцидентом понимаются случаи, когда:

- произошло опасное сближения, при котором для предотвращения столкновения или опасной ситуации требуется выполнить маневр уклонения, или, когда целесообразно предпринять действия по уклонению;
- взлеты с закрытой или занятой взлетно-посадочной полосы или рулежной дорожки или неназначенной взлетно-посадочной полосы;
- явная неспособность достичь требуемых характеристик во время разбега при взлете или на начальном участке набора высоты;
- пожары и/или случаи появления дыма в кабине экипажа, пассажирском салоне, грузовых отсеках или пожары двигателя, даже если такие пожары потушены с помощью огнегасящих веществ;
- ситуации, в которых потребовалось использование членами летного экипажа аварийного кислорода;
- случаи потери трудоспособности членами летного экипажа в полете, недолет или выкатывание за пределы ВПП<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 25.04.2019).

В заключении хотелось бы отметить, что нормы Чикагской конвенции 1944 года и Приложения № 13 в данной сфере не регламентируют должным образом процедуру расследования авиационных происшествий, поскольку нормы, которые были приняты в 1961 году устарели и ИКАО не учитывает в своей деятельности научно-технический прогресс в сфере международного воздушного права и процедура расследования авиационных происшествий перестает оказывать влияние на формирования нормативной базы для обеспечения безопасности как это было ранее.

Отдельно хотелось бы отметить, что нормы Чикагской конвенции относятся к материальным нормам права, а нормы Приложения № 13 к процессуальным и нормы процессуального права никак не может противоречить материальным нормам права. По этому, логичным было бы внести соответствующие изменения в Чикагскую конвенцию 1944 года, где внести поправки в ст. 26 и дополнить ее положениями о случаях, когда государство может принимать участие в расследование авиационного происшествия, обязанности и права таких участников, а также включить правила расследования происшествия, произошедшего над открытым морем.

## **РОЛЬ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ АКТАМ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Анастасия Владимировна Калинин**

*студентка 3 курса кафедры международного права  
Российского университета дружбы народов*

Ежегодно воздушным сообщением пользуется около 5 миллиардов граждан различных государств. Вопрос международно-правового регулирования обеспечения безопасности воздушных судов и иных объектов воздушного сообщения имеет особое значение, более того, процесс противодействия актам незаконного вмешательства является одной из задач в рамках цели, указанной в учредительном акте Международной гражданской авиации (далее ИКАО) – Конвенции о международной гражданской авиации (далее Чикагская конвенция)<sup>1</sup>.

Согласно ст. 37 Чикагской конвенции, по вопросам безопасности, ИКАО вправе принимать международные стандарты и рекомендуемую практику. Отдельно хотелось бы отметить, что в контексте безопасности мы воспринимаем в смысле «*security aviation*», то есть от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Но, в тексте Чикагской конвенции не встречается разделение понятия безопасность, данное разделение имеется только в доктринальном смысле. Согласно контексту Чикагской

---

<sup>1</sup> Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Doc. ICAO 7300/9.

конвенции на английском языке, Стандарты и рекомендуемая практика может приниматься только по вопросам «Safety»<sup>2</sup>.

Согласно главе 1 Приложения № 17 к Чикагской конвенции под актами вмешательства в деятельность гражданской авиации имеются ввиду акты или попытки совершения актов, создающие угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими актами:

- незаконный захват воздушных судов. Как это произошло в ночь с 19 на 20 апреля 2009 года, когда злоумышленник захватил самолет в международном аэропорту Sangster в городе Монтего-Бэй, расположенном на северо-западе острова Ямайка в Карибском море<sup>3</sup>;

- разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации. В качестве примера можно привести трагедию уничтожения самолета Аэробус А321, который разбился на территории Синайского полуострова 31 октября 2015 г. в результате взрыва бомбы на борту воздушного судна. Данный пример охватывает также такое положение, как помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;

- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах. Примером здесь послужит инцидент, произошедший 17 февраля 2014 года на борту самолета авиакомпании Ethiopian Airlines, летевшего из Аддис-Абебы в Рим, где захватили заложников. Лайнер вынудили сесть в Женеве.

---

<sup>2</sup> Конвенция о международной гражданской авиации – [https://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_cons.pdf](https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf) (Дата обращения 29.04.2019).

<sup>3</sup> Случаи попыток захвата угонов пассажирских самолетов. – <https://news.rambler.ru/disasters/41601503-sluchai-popytok-zahvatov-i-ugonov-passazhirskih-samoletov-v-2009-2019-godah/> (Дата обращения: 29.04.2019).

- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде. Таким образом были захвачены 4 воздушных судна, для совершения террористических актов 11 сентября 2001 года.
- 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.

Для обеспечения безопасности гражданской авиации в области безопасности полетов гражданских воздушных судов и иных вспомогательных элементов гражданской авиации Совет ИКАО издает регламенты - стандарты и рекомендуемую практику (Standards and Recommended Practices – SARPs). Они способствуют применению и имплементации международных норм в национальное законодательство, формированию единого подхода к правилам полета гражданских воздушных судов, которые зачастую основываются на достижениях в области международной аэронавигации. SARPs призваны помочь государствам в управлении рисками для обеспечения безопасности полетов. Учитывая растущую сложность мировой авиатранспортной системы и взаимозависимый характер авиационной деятельности, необходимой для обеспечения безопасной эксплуатации воздушных судов, SARPs способствует дальнейшему развитию упреждающей стратегии повышения эффективности обеспечения безопасности полетов.

Стандарты, прежде всего, содержат в себе требования, применение которых признает необходимым для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации. Данные требования не направлены на непосредственное использование их при производстве полетов экипажами

гражданских воздушных судов и в процессе деятельности авиационного персонала при обеспечении полетов, так как именно государства, а также уполномоченные органы в области гражданской авиации являются обеспечителями данных требований.

Ряд ученых считают, что международные стандарты ИКАО не являются строго обязательными и государства вправе по своему усмотрению выборочно применять или не применять их в своей национальной практике, заложенные в них параметры безопасности, основанные на мировом опыте гражданской авиации, побуждают государства широко ими пользоваться. Длительная практика применения стандартов ИКАО свидетельствует о сложившемся обычае, в соответствии с которым государства придают стандартам ИКАО обязательный характер.

Возникновение таких явлений как угон воздушных судов и терроризм возник еще в конце 20 века и вызвал необходимость подробной регламентации процедуры обеспечения безопасности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, которые стали объектом международного регулирования, завершившегося принятием под эгидой ИКАО ряда международно-правовых актов, среди которых отдельно хотелось бы выделить Приложения к Чикагской Конвенции 1944 года, которые состоят из Стандартов и Рекомендуемой практики.

Вопросы безопасности содержатся в Приложении № 17 и Приложении № 18 к Чикагской конвенции 1944 г.

Среди стандартов и рекомендаций, которые следуют из Приложения № 17 хотелось бы выделить:

а) Рекомендацию, которая содержится в п.2.4.6 Приложения, согласно которой каждое государство при заключении двухстороннего соглашения о воздушном сообщении следует включать положения, касающиеся вопросов авиационной безопасности.

б) Рекомендацию по осуществлению обмена между государствами программами в сфере обеспечения безопасности.<sup>4</sup>

В главе 3 Приложения 17 к Чикагской конвенции указано, что каждое Договаривающееся государство принимает в письменном виде и осуществляет национальную программу безопасности гражданской авиации для защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства посредством применения правил, практики и процедур, учитывающих аспекты безопасности, регулярности и эффективности полетов и назначает уполномоченный орган ответственный за разработку, осуществление и обеспечение выполнения национальной программы безопасности гражданской авиации, и сообщает в ИКАО сведения о нем<sup>5</sup>.

Согласно п. 8 Постановления Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897 "О федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства" проведение мероприятий по защите деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществляет Федеральная авиационная служба, которая сейчас именуется как Федеральное агентство воздушного транспорта, России во взаимодействии с Федеральной службой безопасности Российской Федерации, Министерством внутренних дел Российской Федерации, Министерством обороны Российской Федерации, Министерством иностранных дел Российской Федерации и Государственным таможенным комитетом Российской Федерации, координацию действий которых при чрезвычайных ситуациях осуществляет Федеральное агентство воздушного транспорта РФ.

---

<sup>4</sup> Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. – 2.2- [Электронный ресурс]. URL: [http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf).

<sup>5</sup> Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. – 3.1- [Электронный ресурс]. URL: [http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 29.04.2019).



Также, в п. 3.2 Приложения № 17 указано, что каждое Договаривающееся государство обеспечивает наличие в каждом аэропорту, обслуживающем гражданскую авиацию, полномочного органа, на который возлагается ответственность за координацию работы по осуществлению мер контроля в целях безопасности. К примеру, каждый из нас проходил через рамки металлоискателя или рентгена в аэропорту, который осуществляли сотрудники Службы авиационной безопасности аэропорта, которые также осуществляют контроль доступа в аэропорт, как это указано в главе 4 приложения<sup>6</sup>.

Но, халатное пренебрежение ответственных лиц влечет происшествия, так, например, в РФ иногда можно увидеть по СМИ, как девочка прилетела из Санкт-Петербурга в Москву без билета, пройдя через определённые зоны, или как гражданин несанкционированно проник на территорию аэропорта и пытался помешать взлету воздушного судна, двигаясь по взлетно-посадочной полосе аэропорта Шереметьево<sup>7</sup>.

Согласно п. 4.2.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает проведение проверок анкетных данных лиц, помимо пассажиров, которым предоставляется допуск без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта, до предоставления им допуска в охраняемые зоны ограниченного доступа. Именно не соблюдение данного пункта стало причиной авиационного происшествия над территорией Египта, когда воздушное судно А-321 с 200 гражданами пострадало из-за сговора лица, которое осуществляло пропуск на территорию аэропорта с террористами, в ходе действий которых в хвостовой части воздушного судна произошел взрыв. На лицо факт того, что Египет не обеспечил

---

<sup>6</sup> Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. – 3.1- [Электронный ресурс]. URL: [http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf) (Дата обращения: 29.04.2019).

<sup>7</sup> Московское следственное управление на транспорте – <https://mmsut.sledcom.ru/news/item/1032938/> (Дата обращения: 29.04.2019).

должный уровень безопасности, в результате чего террористам удалось пронести на борт воздушного судна взрывное устройство<sup>8</sup>.

Согласно п.4.3.4 Каждое Договаривающееся государство обеспечивает выполнение проверок вылетающих воздушных судов, занятых в коммерческих авиаперевозках, в целях безопасности или проведение обыска воздушного судна в целях безопасности. Очевидным примером является предполетный осмотр воздушного судна кинологами. Для данной деятельности даже была выведена специальная порода собак – Шакалайка<sup>9</sup>.

В Приложении 17 подробно регламентирована процедура досмотра личных вещей и вещей, которые помещаются в грузовой отсек, в том числе и почтовых отправлений.

Отдельно регламентируются действия командира воздушного судна, в случае акта незаконного вмешательства. Такое судно должно отклониться от линии заданного пути или заданного крейсерского эшелона, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД.

Командиру воздушного судна следует по возможности:

а) попытаться передать предупреждения по используемому каналу ОВЧ-связи или на аварийной частоте ОВЧ-связи и по другим соответствующим каналам связи, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту воздушного судна обстановки. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемоответчики, линии передачи данных и т. п., когда это целесообразно и допускается обстановкой;

---

<sup>8</sup> Совещание об итогах расследования причин крушения российского самолета на Синае – <http://kremlin.ru/events/president/news/50707> (Дата обращения: 29.04.2019).

<sup>9</sup> Аэрофлот. Новости компании – <https://www.aeroflot.ru/ru-ru/news/61153> (Дата обращения: 29.04.2019).

б) продолжать полет, соблюдая соответствующий особый порядок действий в полете в чрезвычайных обстоятельствах.

Также, на всех самолетах, которые в соответствии с требованиями должны иметься дверь кабины летного экипажа с предусмотренной возможностью усиления перегородок, полов и потолков кабины летного экипажа таким образом, чтобы они противостояли пробиванию пулями стрелкового оружия и осколками гранат, а также насильственному вторжению, если эти зоны являются доступными в полете для пассажиров и экипажа<sup>10</sup>.

Таким образом, сотрудничество государств при разработке SARPS, поиск определенного консенсуса при их утверждении, выполнение их на практике и приверженность этому постоянному процессу делает SARPS эффективными сегодня и позволяет обеспечивать безопасное, эффективное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации.

Но, хотелось бы отметить, что согласно прогнозам, воздушное движение удвоится в течение следующих 15 лет, и риски безопасности должны быть решены заранее, чтобы гарантировать, что данное значительное укрепление потенциала тщательно контролируется и поддерживается за счет стратегического нормотворчества и инфраструктуры, что в настоящее время не происходит. Обычно, ИКАО принимает меры после того или инцидента, хотя, для обеспечения безопасности, они должны иметь исключительно превентивный характер.

---

<sup>10</sup> Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. – 3.1- [Электронный ресурс]. URL: [http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17\\_cons\\_ru.pdf](http://aviadocs.com/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf).

**ПРАВОПОРЯДОК ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ  
НА ТРАНСПОРТЕ<sup>1</sup>**

**Наталья Феликсовна Кислицына**

*кандидат юридических наук  
доцент кафедры Международные отношения  
и геополитика транспорта ИМТК РУТ (МИИТ)  
127994, ГСП-4, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9  
kis-nataliya@yandex.ru*

На сегодняшний день Европейский Союз (далее ЕС) продолжает оставаться единственным в своем роде, а также уникальным интеграционным объединением суверенных государств. Последним важным международно-правовым договором, серьезно изменившим многое в деятельности ЕС, как мы помним, является Лиссабонский договор, который был принят в 2007 году, вступил в силу в 2009 году. В результате регламентация деятельности ЕС осуществляется в редакции Лиссабонского договора, следующими документами: Договором о Европейском Союзе и Договоре о функционировании Европейского Союза. На данный момент многими известными учеными отечественной доктрины международного права прокомментированы указанные документы<sup>2</sup>. В данных договорах, безусловно, освещаются основополагающие вопросы, связанные с работой органов, институтов и учрежде-

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено в рамках исполнения гранта 587638-EPP-1-2017-1-RU-EPPJMO-MODULE. *Politique européenne des transports: ordre juridique et institutions*

<sup>2</sup> Европейский союз: основополагающие акты в редакции Лиссабонского договора с комментариями / [авт. коммент. : С. Ю. Кашкин, А. О. Четвериков ; пер. : А. О. Четвериков]. – Москва : ИНФРА-М, 2008. – 696.

ний ЕС; определением пределов допустимой реализации полномочий по различным видам деятельности – торговля, экономика, свобода передвижения людей, капиталов и услуг т.д. Среди упомянутых направлений деятельности, особо выделяется раздел, посвященный вопросам транспорта (раздел 6). На наш, взгляд, обособление такого раздела является не случайным. Транспорт по-прежнему, является стратегическим объектом как для каждого государства в отдельности, так и для международного сообщества в целом. Более того, транспортные средства продолжают рассматриваться в категории «средств повышенной опасности», а это в свою очередь ведет к применению такого понятия как «ответственность без вины или объективная ответственность». Далее вся эта ситуация служит так называемым катализатором к постоянной работе государств и международных межправительственных организаций в совершенствовании международных норм и принципов, регламентирующих транспортную сферу. Помимо этого, на государства возлагается серьезная задача в виде постоянного мониторинга и в случае обнаружения коллизий, приведение норм национального законодательства в соответствии с универсальными, региональными нормами и принципами международного транспортного права.

Серьезной угрозой XXI века следует рассматривать посягательство на безопасность транспорта, транспортной инфраструктуры. Формы противоправных действий на сегодняшний день различны, например, террористические угрозы, объектом которых становится именно транспорт; преступления, совершенные на территории транспортных операторов (например, взлом), безбилетные пассажиры, ограбление ценных грузов в пути или пиратство в открытом море. Именно поэтому на данном этапе развития общества на государства возлагается обязанность предпринимать все возможные меры по обеспечению безопасности на транспорте. Также не стоит забывать и о сформулированном и действующим на данный

момент принципе обеспечении безопасности на транспорте в рамках международного транспортного права.

В связи с указанными выше событиями, в данной статье, выносятся на обсуждение следующие вопросы: принцип обеспечения безопасности на транспорте – основа правомерной деятельности государств; что такое техническая безопасность и социальная безопасность; на примере регионального сотрудничества, а именно ЕС, исследование конкретной нормативно-правовой базы по вопросам безопасности на транспорте.

Итак, ответ на первый поставленный вопрос будет звучать следующим образом: все действия государств, направленные на осуществление различного рода контроля в сфере транспорта являются следствием реализации отраслевого принципа обеспечения транспортной безопасности. Безусловно, мы не можем утверждать, что данный принцип является нормой *jus cogens*, так как он не относится к общепризнанным принципам международного публичного права. Тем не менее, не следует умалять его значение как отраслевого принципа, так как каждая отрасль права представляет собой независимую сферу отношений, со своим сложившимся субъектным составом, сформировавшейся совокупностью норм и специфическим перечнем принципов. Более того, следует обратить внимание, что по вопросу о том, относится ли принцип обеспечения безопасности на транспорте к отраслевым принципам международного транспортного права или не существует однозначного ответа в доктрине международного права. Всех ученых, осуществляющих исследование по данной теме, условно можно разделить на две группы, те, которые среди отраслевых принципов международного транспортного права не выделяют принцип обеспечения безопасности, и есть те, которые считают необходимым уделять внимание данному принципу. На наш взгляд, с учетом всех нынешних тенденций как во взаимоотношениях между государствами,

так и в сфере научно-технического прогресса, активное его использование при совершенствовании экономических связей между полноправными субъектами международного права, актуально признавать и развивать такой отраслевой принцип международного транспортного права как принцип обеспечения транспортной безопасности. В связи с этим далее в статье будут рассмотрены мнения именно тех ученых, которые не игнорируют указанный принцип. Например, в своей диссертационной работе Стрельникова И.А. указывает: «к собственным принципам транспортного права относит:

1) принцип гармоничного сочетания публичного и частного в правовом регулировании общественных отношений, возникающих в транспортной сфере деятельности в процессе реализации транспортом своих функций;

2) принцип единства государственного управления транспортом;

3) принцип транспортной стандартизации и технической регламентации;

4) принцип обеспечения транспортной безопасности;

5) принцип экологического нормирования транспортной деятельности»<sup>3</sup>.

В проводимых исследованиях А.И. Бобылев указывает на следующие отраслевые принципы правового регулирования транспортных отношений:

«а) принцип признания, соблюдения и защиты прав и свобод человека и гражданина на транспорте;

б) принцип формирования организационной структуры транспортной системы по основным видам деятельности транспорта;

в) принцип разделения функций государственного регулирования, государственного контроля и организации хозяйственной деятельности;

---

<sup>3</sup> Стрельникова И.А. Понятие и место транспортного права в системе права России: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. М., 2009. 32 с.

- г) принцип взаимодействия между различными видами транспортной системы;
- д) принцип платности за пользование транспортными услугами;
- е) принцип обеспечения безопасности транспорта;
- ж) принцип развития социальной сферы транспортной системы;
- з) принцип охраны окружающей среды на транспорте»<sup>4</sup>.

Далее следует обратить внимание на то, какие существуют виды безопасности. Итак, современный подход к правовой классификации сформировал несколько терминов, которые достаточно активно используются как в доктрине отечественных ученых, так и в рамках национального законодательства. Если мы говорим о доктрине, выделяют три понятия: безопасность движения; безопасность эксплуатации; безопасность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Если мы говорим о законодательном закреплении терминов, то, например, в Российской Федерации термин «транспортная безопасность» закреплён в постановлении Правительства РФ от 11 июня 2004 года №274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»<sup>5</sup>. Несмотря на существующий спор по данному вопросу, на наш взгляд, больший упор следует сделать на следующую классификацию. На сегодняшний день выделяют два вида безопасности: 1) техническая безопасность (safety); и 2) социальная безопасность (security). Первый

---

<sup>4</sup> Бобылев А.И. Правовое обеспечение безопасности на транспорте // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации. Сборник научных статей по материалам Первой международной научно-практической конференции. – М.: Юрид. ин-т МИИТа, 2007, Вып. 13. – С. 39-46.

<sup>5</sup> Постановление правительства РФ от 11.06.2004 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации» от 11.06.2004. URL: <https://base.garant.ru/187107/>



вид безопасности направлен на разработку и установление технических требований по эксплуатации различных видов транспорта; утверждение порядка использования различных видов пространств (воздушного, морского, сухопутного). Второй вид безопасности означает: утверждение норм, направленных на предотвращение актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность; определение порядка предотвращения и пресечения использования различных видов транспорта в противоправных целях (например, перевозка наркотических веществ и оружия, воздушный терроризм).

Далее важно понять действительно ли подобное разграничение такой категории как транспортная безопасность существует в рамках ЕС; во-вторых, насколько актуальна на сегодняшний день транспортная безопасность для ЕС в целом; и, в-третьих, какие конкретные меры предпринимаются органами, институтами и учреждениями ЕС по вопросу о регулировании транспортной безопасности? Теперь обо всем по порядку.

Если мы говорим об уже упомянутом разграничении транспортной безопасности, то изучая информацию по данной тематике на официальном сайте ЕС, мы видим, что по каждому виду транспорта существует разделение на категории, такие как: *road safety, road security; rail safety, rail security, air safety; air security; maritime safety, maritime security*<sup>6</sup>.

Возвращаясь к вопросу об актуальности транспортной безопасности для ЕС, следует отметить: 1) социальная и техническая безопасность имеют первостепенное значение для любой транспортной системы; 2) одной из задач Европейской Комиссии является обеспечение применения соответствующих требованиям стандартов как социальной, так и технической безопасности на всех видах транспорта; 3) техническая безопасность на транспорте в ЕС – агентства, осуществляю-

---

<sup>6</sup> Официальный сайт Европейского Союза. URL: [https://ec.europa.eu/transport/themes/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/security_en) (дата обращения 29.04.2019).

щие свою деятельность в рамках ЕС, предпринимают все возможные средства и способы для усовершенствования обеспечения данного типа безопасности; к этим агентствам относятся – Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA), Агентство железных дорог ЕС создано для оказания государствам-членам ЕС и Европейской Комиссии технической помощи в разработке и внедрении Единой европейской железнодорожной зоны (ERA), Европейское агентство по безопасности на море (EMSA); социальная безопасность на транспорте в ЕС – это, прежде всего, террористические атаки, предотвращения вандализма и граффити. Террористические акты, на сегодняшний день, все-таки являются редкими событиями, но следует признать, что транспорт является популярной целью таких действий. Другие формы, угрожающие социальной безопасности на транспорте более распространены: преступления, совершенные на территории транспортных операторов (например, взлом), безбилетные пассажиры, ограбление ценных грузов в пути или пиратство в открытом море. Более того, поскольку перевозки носят международный характер, на наш взгляд, важно обеспечить скоординированный подход ЕС к стандартам безопасности, разрабатываемым в ИКАО (для авиационной безопасности) и ИМО (для морской безопасности). Это дополняется сотрудничеством с третьими странами по транспортной безопасности. Таким образом, согласно данной информации, для ЕС до сих пор вопросы, связанный с обеспечением как социальной, так и технической безопасности действительно является актуальным.

Теперь нужно рассмотреть последний вопрос, связанный непосредственно с регламентацией, то есть созданием норм в рамках ЕС по вопросу об обеспечении всех категорий безопасности на транспорте. Мы данный вопрос рассмотрим на примере воздушного транспорта.

Если мы говорим об обеспечении технической безопасности в авиации, что на данный момент действует авиацион-

ная стратегия ЕС 2015 года. Эта стратегия признает решающую роль, которую играет авиация в содействии экономическому росту, созданию рабочих мест, торговле и мобильности в ЕС, и подчеркивает важность высоких стандартов безопасности для конкурентоспособности этого сектора в экономике ЕС. Авиационная стратегия 2015 года включает в себя предложение Европейской Комиссии по новой структуре правил авиационной безопасности<sup>7</sup>, которое направлено на подготовку системы авиационной безопасности ЕС к вызовам будущего, включая новую эру инноваций и цифровых технологий.

С 2002 года Европейская комиссия установила общие правила в области безопасности гражданской авиации, направленные на защиту людей и товаров от незаконного вмешательства в гражданскую авиацию. Что касается вопроса, заключающегося в том, каким образом обеспечивается социальная безопасность в авиации в рамках ЕС, то следует обратить внимание на наличие таких нормативно-правовых документов как: 1) Регламент Комиссии (ЕС) № 1254/2009 от 18 декабря 2009 года, устанавливающий критерии, позволяющие государствам-членам отступать от общих базовых стандартов безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности<sup>8</sup>; 2) Регламент Комиссии (ЕС) 2016/2096 от 30 ноября 2016 года о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 1254/2009<sup>9</sup>; 3) Регламент Комиссии (ЕС)

---

<sup>7</sup> Авиационная стратегия 2015 (COM(2015) 613 final 2015/0277 (COD)). URL: [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:da8dfec1-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0001.02/DOC\\_1&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:da8dfec1-9ce9-11e5-8781-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) (дата обращения 29.04.2019).

<sup>8</sup> Регламент Комиссии (ЕС) № 1254/2009 от 18 декабря 2009 года, устанавливающий критерии, позволяющие государствам-членам отступать от общих базовых стандартов безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности (COMMISSION REGULATION (EU) 1254/2009). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1254&from=EN> (дата обращения 29.04.2019).

<sup>9</sup> Регламент Комиссии (ЕС) 2016/2096 от 30 ноября 2016 года о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 1254/2009 (COMMISSION REGULATION

№ 72/2010 от 26 января 2010 года, устанавливающий порядок проведения инспекций Комиссии в области авиационной безопасности<sup>10</sup>.

В результате проведенного исследования, следует обратить внимание на такие аспекты как:

1) ЕС, несмотря на периодически возникающие определенные кризисные моменты, остается крупным интеграционным объединением;

2) Вопросы, связанные с транспортом, на сегодняшний день, для ЕС являются достаточно актуальными во всех смыслах;

3) Как и в доктрине, так и на практике в рамках ЕС проводится четкое разделение на социальную безопасность на транспорте и на техническую безопасность на транспорте;

4) Нормативно-правовая регламентация вопросов обеспечения всех типов безопасностей на транспорте осуществляется на должном уровне в рамках ЕС, хотя и требует постоянного совершенствования.

---

(EU) 2016/2096). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R2096&from=EN> (дата обращения 29.04.2019).

<sup>10</sup> Регламент Комиссии (ЕС) № 72/2010 от 26 января 2010 года, устанавливающий порядок проведения инспекций Комиссии в области авиационной безопасности (COMMISSION REGULATION (EU) No 72/2010). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0072&from=EN> (дата обращения 29.04.2019).

## **ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ И НАЦИОНАЛЬНО-ПРАВОВАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ**

**Ксения Тарасовна Клочек**

*студентка кафедры международного права  
Российского университета дружбы народов*

Правовой режим полетов государственных воздушных судов начал основываться еще в середине прошлого столетия. В то время государства не считали необходимым каким-либо образом ограничивать свободу полетов военных, таможенных и полицейских воздушных судов в пределах государственной территории, а также над территорией с международным правовым статусом. Данные обстоятельства обосновывались тем фактором, что полеты воздушных судов 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, потребовалось внесение изменений в существующий порядок.

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 службах<sup>1</sup>. Других универсальных документов, устанавливающих положение государственных воздушных судов, не имеется. Практически является важным квалификация воздушного судна в качестве государственного, поскольку это влияет на его положение в международном воздушном праве, а также на объем прав и обязанностей его экипажа в процессе

---

<sup>1</sup> Doc ICAO 7300/8.

осуществления полетов. В некоторых международно-правовых актах дается понятие военного воздушного судна, которое входит в число государственных.

В соответствии со ст. 31 главы 8 Парижской конвенции 1919 года, под военным судом рассматривается «любое воздушное судно, находящееся под командованием уполномоченного военнослужащего». Конвенция ООН по морскому праву 1982 года обозначает общее понятие, а именно – «военный летательный аппарат». Двусторонние договоры между государствами, к числу которых относятся Соглашение между правительствами СССР и США «О предотвращении опасной военной деятельности» 1990 года, а также в других аналогичных соглашениях с другими государствами был использован термин «военный самолет – любой летательный аппарат вооруженных сил Стороны, за исключением космического аппарата»<sup>2</sup>.

В Соглашении между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод от 30 ноября 1989 года «любой военный пилотируемый летательный аппарат тяжелее или легче воздуха, исключая космические аппараты» обозначен термином «воздушное судно»<sup>3</sup>. Использование такого подхода допускает смешение в одном понятии как гражданских, так и военных воздушных судов, что с точки зрения международно-правового регулирования является недопустимым.

Ряд ученых в качестве основополагающего признака, квалифицирующего военное воздушное судно в качестве такового, называют «обязательную принадлежность воздушных

---

<sup>2</sup> Сборник международных договоров СССР. Вып. XXL. – М.: Междунар. отношения, 1988, С. 78.

<sup>3</sup> Соглашение между Правительством СССР и Правительством Итальянской республики «О предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод» 1989 г. См.: Сборник международных договоров СССР: Vbin.XLV. – М.: Междунар. отношения, 1991.

судов к вооруженным силам государства». Этот принцип является определяющим в некоторых национальных законах. К числу таких относится Воздушный Кодекс Республики Узбекистан, в ст. 23 которого говорится о воздушных судах, «находящихся в ведении Министерства обороны». Отдельные авторы, по нашему мнению, не совсем оправданно, выделяют даже конкретные виды вооруженных сил, такие как ВВС и ПВО. Под это определение не подпадают летательные аппараты в некоторых государствах, входящие, например, в состав сухопутных или пограничных войск<sup>4</sup>.

Воздушный кодекс Испании к военным относит «суда, служащие для защиты национальных интересов и находящиеся под командованием военного офицера, уполномоченного для таких целей».

В законодательстве Китайской Народной Республики определено, что термин «гражданские воздушные суда» относится к воздушным судам, помимо тех, которые используются для полетов армией, таможней и полицией. Таким образом, закон определяет в качестве государственных судов те, которые используются для вышеназванных целей, не раскрывая понятия.

В Кубинском воздушном кодексе воздушные суда подразделяются на официальные и частные. Официальные воздушные суда принадлежат государству, провинциям или муниципалитетам, или находятся в их пользовании. Они, в свою очередь, должны быть классифицированы как военные и административные, так как используются на государственной или официальной службе. Частные воздушные суда определены следующим образом, а именно как суда, которые при-

---

<sup>4</sup> Воздушный кодекс Республики Узбекистан 7 мая 1993 г. N 863-XII введен в действие постановлением N 864-XII Верховного Совета Республики Узбекистан от 7.05.93 г. Изменен в соответствии с Законом РУ N 349-1 от 26.12.97 г.

надлежат любому лицу, компании или частному гражданскому, или торговому учреждению и в зависимости от цели их использования классифицируются как торговые, учебные, спортивные и экспериментальные воздушные суда.

Говоря о латиноамериканских странах, следует отметить, что классификация воздушных судов основана на принципе государственной собственности. Так, например, законодательство Мексики делит воздушные суда на государственные и гражданские. К государственным воздушным судам относят суда, находящиеся в собственности федерального правительства или правительства штата, а также муниципалитета или государственной организации. Все остальные воздушные суда считаются гражданскими воздушными судами независимо от использования их в государственных или частных целях<sup>5</sup>.

В законодательстве Российской Федерации классификация воздушных судов получила юридическое закрепление в Воздушном кодексе<sup>6</sup>, в котором установлены правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации.

В целях государственного регулирования деятельности в области авиации воздушные суда определены в нескольких категориях, например, таких как гражданское воздушное судно – воздушное судно, используемое в целях обеспечения потребностей граждан и экономики. Кроме того, государственное воздушное судно, используемое для осуществления военной, пограничной, полицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач. Экспериментальное воздушное судно – воздушное судно, используемое для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники.

---

<sup>5</sup> См.: Foglia R.A., Mercado A.R. Derecho aeronautico. Buenos Aires, 1976. P. 94-96.

<sup>6</sup> См.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с послед. изм. и доп.) // СЗ РФ. 1997. N 12. Ст. 1383.



Кроме перечисленных выше требований, для классификации государственных воздушных судов могут использоваться и другие параметры. Так, к примеру, воздушные суда подразделяются по назначению на транспортные воздушные суда, предназначенные и оборудованные для перевозки пассажиров, багажа, груза и почты; воздушные суда, предназначенные для использования в народном хозяйстве; учебные воздушные суда для обучения летного состава; экспериментальные, предназначенные для испытания приборов и агрегатов и другие.

Обобщая вышеперечисленные факторы, приходим к выводу, что в настоящее время отсутствует единый подход к определению понятия государственного воздушного судна. Голландский юрист В. Хеер говорит о том, что юридический статус государственных воздушных судов определен недостаточно точно, и именно эта неточность порождает серьезные правовые проблемы в регулировании их деятельности<sup>7</sup>.

Для определения воздушного судна в качестве государственного было бы правильным выделить характерные признаки, позволяющих разграничить его от других категорий судов. Так, важнейшим условием определения судна как государственного может служить его привязка к государству, а именно, если речь идет о военном воздушном судне, то принадлежность к вооруженным силам конкретного государства. Поскольку именно государства, как субъекты международных отношений, вправе иметь авиацию военного назначения, и за любую ее деятельность должны нести полную ответственность. Аналогичная ситуация и с таможенными судами, принадлежность которых определена таможенной службой государства.

Таким образом, следует отметить, что особенности международно-правового режима государственных воздушных судов напрямую зависят от особенностей предназначения

---

<sup>7</sup> Товмсян М.Д. Эффективность норм международного права. Казань, 2000. С. 26.

и специфики выполнения полетов и степени его соответствия правилам полетов, устанавливаемых ИКАО<sup>8</sup>. Перечень задач, осуществляемых государственными воздушными судами достаточно широк, к ним относят: осуществление воздушных перевозок пассажиров и грузов, дежурства по охране государственных границ, ведение разведки с воздуха, сопровождение кораблей и проведение стрельб и другая деятельность, предусмотренная национальными задачами и целями государства. Можно сделать вывод, что указанные виды деятельности не предназначены для решения другими пользователями воздушного пространства, что и создает определенную специфику в ее регулировании.

В заключение приходим к выводу, что в воздушном пространстве совершаются полеты большого количества государственных и гражданских воздушных судов, в связи с чем, увеличивается тенденция к унификации правил их полетов. Кроме того, в силу особенностей полетов государственных воздушных судов и их различных форм, целей и предназначения, регулирование данной категории должно отличаться от регулирования полетов гражданской авиации, учитывая уже сложившиеся правила полетов.

---

<sup>8</sup> Бордунов В.Д., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. 210 с.

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ВОЗДУШНОМУ ТЕРРОРИЗМУ

Мария Сергеевна Сахно

*студентка*  
*sahno.mariya@mail.ru*

Терроризм (от лат. *terror* – ужас) – это политика и практика террора, вид насильственной преступности<sup>1</sup>. Терроризм – это антиобщественное, недопустимое в рамках реалий международного права деяние, которое в большинстве случаев несет за собой многочисленные человеческие жертвы. В обществе термин «терроризм» вызывает исключительно негативные представления.

В настоящее время актуальность проблемы правового регулирования противодействия актам вмешательства в деятельность гражданской авиации путем совершения террористических актов высока как никогда, что связано в первую очередь с научно-техническим прогрессом, который проявляется в усовершенствовании оборудования, а также способов взлома и нейтрализации систем безопасности.

Воздушный терроризм – это достаточно обширное, собирательное понятие, которое проявляется в захвате воздушных судов, их угоне; в захвате заложников; в использовании судов для транспортировки заложников и так далее. Страх перед данным видом терроризма объясним, ведь при его совершении погибают сотни людей, он сеет в обществе панику, страх незащищенности и народные волнения, которые неизменно влияют на отношения в международной сфере. Данная проблема оказывает воздействие практически на все страны

---

<sup>1</sup> Додонов В. Н., Ермаков В. Д., Крылова М. А. и др. Большой юридический словарь. М., 2001. С. 558.

мира, поэтому ее решение требует огромных денежных затрат и усилий всего мирового сообщества.

Воздушный терроризм относят к наиболее опасному виду терроризма. Причина в специфике самих воздушных судов, которые являются непосредственным объектом данного вида общественно опасного деяния. Воздушные суда характеризуются закрытым воздушным пространством, не позволяющим производить оперативные действия, направленные на освобождение заложников, и это, к сожалению, в большинстве случаев приводит к их гибели. Терроризм посягает на такие ценности, как безопасность государства и общества в целом, поэтому совершение таких деяний является одной из важнейших глобальных проблем современности.

Мотивом для угона воздушных судов, на которых находятся пассажиры, и последующего выдвижения политических и иных требований выступают чаще всего идеологические представления террористов. Самолеты, угнанные террористами, используются ими впоследствии в качестве разрушительной ударной силы, то есть с помощью насильно захваченной техники производятся удары по важнейшим объектам государства. Примером этого могут послужить террористические акты, совершенные 11 сентября 2001 года, когда группа террористов осуществила захват четырех пассажирских самолетов и использовала их для уничтожения объектов государства. Из этого следует, что целью воздушного терроризма является не только сеяние паники у органов государственной власти и населения, но и причинение крупного материального ущерба государствам посредством использования их же воздушных судов. При этом террористы зачастую теряют жизни некоторой группы людей, а пострадавшие государства – воздушную технику, сотни невинных жизней и государственные объекты.

В период с 1930 по 1967 год во всем мире было совершено 65 случаев захвата и угона воздушного транспорта. Отправной точкой воздушного терроризма следует считать 70-е

годы, когда за 10 лет (с 1970 по 1979) было реализовано около 700 попыток захвата и угода воздушных судов, а также более 10000 угроз и диверсий. Только в СССР в период с 1958 по 1979 год было зафиксировано 22 случая попыток воздушного терроризма и 6 случаев угона воздушного транспорта за границу, в США за этот период было произведено более 200 попыток захвата и угона воздушных судов. 1980-1989-е годы обозначили себя как годы развития воздушного терроризма, так как по сравнению с предыдущим периодом количество терактов и угроз их совершения увеличилось в 10 раз. Перед мировым сообществом встала серьезнейшая проблема обеспечения безопасности, в том числе полетов гражданской авиации.

За 1990-1994-е годы количество актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации продолжает увеличиваться, вместе с этим появляются новые виды преступлений: попытки диверсий, нападения на земле с захватом заложников с целью шантажа и вымогательства, несанкционированное проникновение в воздушное судно и другие общественно опасные деяния. Характер воздушного терроризма преобразовался в более организованный и жестокий.

С 2000-х годов постепенно уменьшается количество террористических актов по отношению к воздушному транспорту. Это связано с тем, что происходит разработка различных мероприятий по борьбе с терроризмом, преимущественно в сфере авиатранспорта. Создаются специальные системы разведки, системы пресечения воздушных терактов. Безусловно, в этом видится прогресс в развитии многих стран, но несмотря на это террористические группировки создают все более изощренные способы совершения массовых терактов.

Основополагающими международными нормативно-правовыми актами, которые регулируют вопросы в сфере противодействия воздушному терроризму, являются следующие конвенции:

1. Конвенция «О преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов» 1963 года<sup>2</sup>. В данной конвенции четко определены пределы компетенций договаривающихся государств, их права и обязанности, а также полномочия, которыми наделен командир воздушного судна<sup>3</sup>. Однако там отсутствует квалификация незаконного захвата гражданского воздушного судна как преступления, а лишь дается лишь его определение (ст. 11). Более того, в регулировании вышеуказанной Конвенции не входят случаи незаконного захвата воздушного судна из политических или религиозных целей.

2. Конвенция «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» 1970 года<sup>4</sup>. Данная конвенция дает четкое определение, что стоит понимать под преступлением на воздушном транспорте и какие действия будут признаваться совершением данного деяния. Однако она не применяется в отношении всех судов: исключением являются военные, таможенные и полицейские воздушные судна.

3. Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» 1971 года<sup>5</sup>. В этой конвенции впервые упоминается термин

---

<sup>2</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Заключена в г. Токио 14.09.1963) // Действующее международное право. Т. 3. – М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 571–576.

<sup>3</sup> Международное воздушное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А. И. Травников [и др.] ; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. – М. : Издательство Юрайт, 2018. – 444 с. – (Серия : Бакалавр и магистр. Академический курс). – ISBN 978-5-534-05643-3.

<sup>4</sup> Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Заключена в г. Гааге 16.12.1970) // Борьба с терроризмом касается каждого. Библиотечка "Российской газеты". Вып. 13. – М., 2003. С. 126–130.

<sup>5</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации" (Заключена в г. Монреале 23.09.1971) // Действующее международное право. Т. 3. – М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 579–583.

«воздушный терроризм», что является ее несомненным преимуществом. До этого для обозначения данного деяния использовалось наименование «преступление на воздушном транспорте».

4. Конвенция «О борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации» 2010 года.

5. Протокол, дополняющий Конвенцию «О борьбе с незаконным захватом воздушных судов» 2010 года.

В Российской Федерации все нормы вышеуказанных конвенций имплементированы, в первую очередь, в Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ), в котором глава 24 «Преступления против общественной безопасности» закрепляет ответственность за совершение таких общественно опасных деяний, как террористический акт (ст. 205 УК РФ), захват заложника (ст. 206 УК РФ), заведомо ложное сообщение об акте терроризма (ст. 207 УК РФ). Особо внимание будет уделяться ст. 211 УК РФ, которая предусматривает ответственность за угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава. Обратившись к ч. 4 ст. 211 УК РФ, можно сделать вывод о том, что именно по ней следует квалифицировать воздушный терроризм, так как здесь закреплена уголовная ответственность за угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват такого судна или состава в целях угона, «сопряженное с совершением террористического акта либо иным осуществлением террористической деятельности»<sup>6</sup>.

Кроме УК РФ, существует еще один нормативно-правовой акт, регулирующий противодействие террористической деятельности – Федеральный закон "О противодействии терроризму" от 06.03.2006 № 35-ФЗ (далее – ФЗ «О противодействии терроризму»). В данном акте произошло закрепление

---

<sup>6</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954

двух важнейших аспектов по борьбе с террористической деятельностью: основные принципы противодействия терроризму и возмещение вреда, причиненного в результате террористического акта.

Безусловно, большое значение имеет возмещение населению государства вреда, который был причинен в результате противоправных действий террористов. Согласно ч. 1 ст. 18 ФЗ «О противодействии терроризму», государством выплачиваются компенсационные выплаты в порядке, который установлен Правительством РФ, а возмещения вреда, в том числе морального, который был причинен в результате террористического акта, осуществляется за счет лиц, которые совершили данное деяние<sup>7</sup>. Отдельно хотелось бы отметить принцип недопустимости политических уступок террористам, закрепленный в п.11 ст.2 ФЗ «О противодействии терроризму». Очень часто при захвате воздушного судна террористы ставят перед собой цель принудить государственную власть выполнить требования по освобождению из заключения и обеспечению свободного выезда из страны членов террористических группировок. Данный принцип обязывает государство отказаться от незаконных требований террористов. С одной стороны, это может повлечь за собой убийство заложников и уничтожение воздушного судна. Но, с другой стороны, если власти будут идти на поводу у данных субъектов преступления и удовлетворять их требования, то за этим последуют новые требования, при этом гарантии того, что заложники останутся в живых, близки к нулю. Также при выполнении требований террористов государство постепенно теряет свою репутацию на международном уровне. Такие государства, как Израиль, Турция и некоторые другие, не проводят переговоры с терро-

---

<sup>7</sup> Федеральный закон от 06.03.2006 № 35-ФЗ "О противодействии терроризму" // Собрание законодательства РФ, 13.03.2006, № 11, ст. 1146.



ристами, а немедленно призывают на помощь военные подразделения<sup>8</sup>.

При анализе ФЗ «О противодействии терроризму» можно выделить и существенные пробелы в правовом регулировании отдельных моментов. В частности, ст. 7 вышеуказанного закона закрепляет правила применения оружия и боевой техники, однако четких границ применения не названо. «В случае, если воздушное судно не реагирует на радиокоманды наземных пунктов управления прекратить нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации и (или) на радиокоманды и визуальные сигналы поднятых на его перехват летательных аппаратов Вооруженных Сил Российской Федерации либо отказывается подчиниться радиокомандам и визуальным сигналам без объяснения причин, Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем принуждения его к посадке. Если воздушное судно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, оружие и боевая техника применяются для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения», – гласит ст. 7 ФЗ «О противодействии коррупции». Данная статья полностью противоречит ст. 3 *bis* Чикагской конвенции 1944 года, где закреплено положение о том, что при перехвате воздушного судна не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц.

Существуют различные подходы государств к данному: одни проводят переговоры с террористами, другие – не допускают этого, для некоторых стран (например, Бельгия) важен учет гражданства заложников. Каждый из этих

---

<sup>8</sup> Ратке А. Е. Международное сотрудничество в борьбе с терроризмом // Правопорядок: история, теория, практика. 2017. №4 (15). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnoe-sotrudnichestvo-v-borbe-s-terrorizmom> (дата обращения: 31.03.2019).

подходов легален и разрешен на международной арене, однако проблема заключается в том, что отсутствует единый подход к вопросу освобождения заложников. Также невозможно в данном случае не нарушить принцип недопустимости выдачи по запросам иностранных государств лиц, которыми были совершены преступления. Данный принцип является основополагающим в сфере международного сотрудничества.

В заключение хотелось бы отметить, что при анализе правового регулирования противодействия воздушному терроризму в международном праве и при дальнейшей имплементации в Российское законодательство следует сделать вывод о том, что как в международных актах, так и в российских, содержатся существенные пробелы и данные нормативно-правовые акты нуждаются в совершенствовании. Главной опорой противодействия воздушному терроризму видится максимальное взаимодействие и сотрудничество государств, так как результативность совместных усилий очевидна. Однако, учитывая, что деятельность террористов зачастую направлена на суицид, никакие конвенции, вводящие ответственность за акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, не смогут повлиять на пресечение таких противоправных деяний и, как нам представляется разумным, стоит вводить нормы, закрепляющие не ответственность за те или иные действия, а меры, позволяющие выявить и в дальнейшем предотвратить деятельность террористических группировок.

## ПОРЯДОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ В ПРЕДЕЛАХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ

**Карина Олеговна Тарисова**

*студентка кафедры международного права  
Российский университет дружбы народов  
karinochka0902@mail.ru*

Принципы, сформировавшиеся в современном воздушном праве связаны в первую очередь с исключительным суверенитетом государства над национальным воздушным пространством, обеспечением безопасности полетов, а также свободой полетов в международном воздушном пространстве. Они играют ключевую роль в гражданской авиации и в целом отражают интересы государств в рамках осуществления воздушного сообщения.

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации впервые получил свое закрепление в двухстороннем договоре, заключенном между Францией и Германией<sup>1</sup>, согласно которому государства вводили разрешительный порядок пересечения воздушного пространства, находящегося над их территорией, который в дальнейшем нашел свое отражение в статьях Конвенции «О регулировании воздушных передвижений» 1919 года<sup>2</sup>. В связи с окончанием второй мировой войны и резким скачком развития мировой авиации встала необходимость обсуждения правил направленных на регулирования полетов в воздушном пространстве. В 1944 году по инициативе США была созвана конференция

---

<sup>1</sup> Петрова Т. В. История международного воздушного права. Становление (период до 1939 года) Научный Вестник МГТУ ГА 2011 г. № 170.

<sup>2</sup> *Ambrosini A. Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a cella de Montrux de 1936. – Revue aeronautique internationale, 1938. № 28. P. 130*

в Чикаго, которая была посвящена вопросам гражданской авиации и международному сотрудничеству в рамках использования воздушного пространства<sup>3</sup>. После обсуждения данных вопросов участниками конференции была подписана Конвенция «О международной гражданской авиации»<sup>4</sup> (далее – Чикагская конвенция 1944 года). В настоящее время принцип, о котором мы говорили ранее, закреплён в ст. 1 Чикагской конвенции 1944 года, которая регулирует полеты гражданских воздушных судов и предполагает исключительный суверенитет государств над их воздушным пространством. Принцип исключительного суверенитета над воздушным пространством государства означает, что государства вправе самостоятельно устанавливать правила полетов внутри своей суверенной территории. Данные правила применяются к воздушным судам всех государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства. Из смысла данной статьи следует, что государства самостоятельно устанавливают правовой режим своего воздушного пространства, которое подразделяется на верхнее и нижнее, контролируемое и неконтролируемое.

Передвижение на территории государств воздушные судна осуществляют по воздушным трассам, которые устанавливаются уполномоченными органами государств для выполнения полетов гражданских воздушных судов в пределах одного государства<sup>5</sup>. Для установления воздушных трасс при осуществлении международных полетов государства

---

<sup>3</sup> Курдюков Г.И., Лихачев В.Н., Фельдман Д.И. Международное воздушное право. Кн. 1 / Отв. ред. А.П. Мовчан. – М.: Наука, 1980. – 351 с. // Советский ежегодник международного права, 1980. – М.: Наука, 1981. – С. 331-334.

<sup>4</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>5</sup> Травников А.И. Порядок организации воздушного пространства: международно-правовые аспекты // Юстиция. 2015. № 1. С. 1.

закключают между собой международные аэронавигационные соглашения.

Для осуществления регулярных международных полетов, право на пересечение воздушной границы предоставляется в соответствии с межправительственными соглашениями о международных сообщениях. В соответствии с данными соглашениями, воздушные суда одного государства могут осуществлять полеты в другие государства и производить посадку или высадку только в аэропортах, установленных заранее.

Согласно Чикагской конвенции 1944 года, существует полеты двух типов:

- Регулярный рейс (обычный) – это рейс, который регулируется Чикагской конвенцией и осуществляется специально назначенными государственными авиапредприятиями, по установленным международными договорами воздушным линиям.

- Не регулярные рейсы – это соответственно рейс, который осуществляется на основании разового разрешения принимающего государства.

Для осуществления регулярных полетов государства заключают двухсторонние международные соглашения. Примером которых может быть считаться соглашение между Российской Федерацией и Федеративной Республикой Германии, предусматривающее, что Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Федеративной Республики Германии о воздушном сообщении (Бонн, 14 июля 1993 года) // СПС «Консультант Плюс».

Также каждая сторона предоставляет назначенным предприятиям следующие права:

а) право пролёта над территорией соответствующего государства без остановки в нем;

б) право посадки на территории государства в некоммерческих целях;

в) право посадки на территории государства в коммерческих целях в местах, указанных в маршрутах, которые определяются Договаривающимися сторонами и закрепляются в таблице маршрутов, по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и подтверждаются путём обмена нотами, для погрузки или выгрузки багажа, пассажиров и т.д.<sup>7</sup>

Подобный договор является типовым и данные положения содержатся в других двусторонних соглашениях в этой области.

Отдельно в национальном законодательстве регулируются правила пересечения границ суверенных государств, например в некоторых государствах, таких как Италия, США, Испания, вдоль своей границы установлены средства опознания противовоздушной обороны, тем самым решая вопрос пересечения их воздушной границы – *Air Defence Identification Zones (ADIZ)*. В их зоне запрещены или ограничены полеты для воздушных средств, идентификацию которых произвести невозможно. Процедура идентификации таких средств предусмотрена национальным законодательством стран, в соответствии с которым идентификация производится путем заблаговременного уведомления государства о направлении полета, расчетном времени, месте и времени пересечения государственной границы.

---

<sup>7</sup> Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Федеративной Республики Германии о воздушном сообщении (Бонн, 14 июля 1993 года) // СПС «Консультант Плюс».

Похожая система установлена и в Российской Федерации, так, согласно Федеральному закону «О государственной границе РФ» государственная граница определяется как линия и проходящая по этой линии вертикальная поверхность, определяющая пределы государственной территории (суши, вод, недр и воздушного пространства) Российской Федерации, то есть пространственный предел действия государственного суверенитета Российской Федерации<sup>8</sup>.

Пересечение государственной границы РФ иностранными воздушными судами осуществляется в соответствии с Федеральными авиационными правилами. Согласно Федеральным авиационным правилам, пересечение границы РФ при международных полетах осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Российской Федерации, но по разрешению Правительства Российской Федерации пересечение может осуществляться и вне воздушных коридоров. Исключением из данного правила являются случаи аварии, стихийного бедствия, угрожающего безопасности воздушного судна, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажирам, а также в силу других чрезвычайных обстоятельств<sup>9</sup>.

Воздушный коридор пролета государственной границы Российской Федерации обозначается географическими координатами точки пересечения оси маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации.

Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование

---

<sup>8</sup> Закон РФ "О Государственной границе Российской Федерации" от 01.04.1993 N 4730-1// СПС «Консультант Плюс».

<sup>9</sup> Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».

воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое российским и иностранным пользователям воздушного пространства Российской Федерации на основании представленного плана полета и одного из документов, содержащихся в пункте 120 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации. Экипаж воздушного судна обязан не менее чем за 10 минут до пересечения государственной границы Российской Федерации сообщить в соответствующий орган обслуживания воздушного движения данные о выполняемом рейсе, а также расчетное время пересечения государственной границы Российской Федерации. После получения разрешения на пересечение государственной границы Российской Федерации, экипаж воздушного судна, сообщает в орган обслуживания воздушного движения фактическое время пересечения государственной границы РФ и эшелон (высоту) полета. После чего орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) передает информацию в орган противовоздушной обороны. При отсутствии подтверждения органа противовоздушной обороны на пересечение государственной границы Российской Федерации воздушным судном, выполняющим международный полет, орган обслуживания воздушного движения (управления полетами) запрещает экипажу воздушного судна влет в воздушное пространство Российской Федерации и информирует об этом главный центр Единой системы<sup>10</sup>.

Необходимо отметить, что также существуют соглашения в этой сфере, принятые на уровне международных организаций. Поэтому зачастую полеты, организованные для перевозки делегатов на территорию стран, где находятся соответствующие международные организации, обладают

---

<sup>10</sup> Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации" // СПС «Консультант Плюс».



особым статусом. Например, во Франции находятся Европейский парламент, Совет Европы и Европейский суд по правам человека. Согласно п. 3 Конфиденциального меморандума между авиационными властями России и Франции от 4 июля 2001 года «Французская делегация согласилась, что любые полеты в Страсбург осуществляются в соответствии с особым статусом данного пункта».

Также, на сегодняшний день выросло количество двусторонних соглашений на континентах Северной и Южной Америки, которые предусматривают почти неограниченный доступ к рынку авиаперевозок – соглашений «об открытом небе»<sup>11</sup>. Изначально инициатива в установлении режима «открытого неба» исходила от США, которые держали цель поставить себя в преимущественное положение перед остальными странами, давая возможность авиапредприятиям этих стран доступ к рынку США без каких-либо ограничений.

Помимо вышеперечисленных соглашений, большое распространение получили региональные международные договоры, например, государства-участники Европейского Союза, предоставили авиапредприятиям друг друга большое количество коммерческих прав, в том числе право на осуществление каботажных перевозок в пределах Европейского Союза, урегулировали вопрос порядка установления тарифов на авиаперевозки, вопросы лицензирования авиапредприятий. В дальнейшем, данный опыт был заимствован и другими регионами, например, Африкой, Азией и т.д.

Кроме этого растёт количество региональных соглашений, например в пределах Европейского Союза, воздушным суднам государств-членов ЕС в пределах его территории, можно осуществлять полет без специального разрешения, что является не единичным примером. Постепенно

---

<sup>11</sup> Международное воздушное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А. И. Травников [и др.] ; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. – М. : Издательство Юрайт, 2018. – 444 с..

рождается принцип «открытого неба», согласно которому каждое государство предоставляет полет без разрешения воздушному судну другого государства. Однако на сегодняшний день он не имеет большого распространения и применяется к транзитным полётам.

Транзитный полет выделяют отдельным видом полёта. Данный вид полёта предусматривает пролет иностранного воздушного судна в пределах государственной территории, как без посадки, так и с посадкой в чисто технических некоммерческих или коммерческих целях, который является частью воздушного маршрута, начинающегося и кончающегося вне пределов транзитного государства<sup>12</sup>.

Данный вопрос урегулирован в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях и в Соглашении о международном воздушном транспорте, принятых на Чикагской конференции в 1944 году. В этих соглашениях установлены права, так называемые "свободы воздуха".

В Соглашении о транзите 1944 года, в ст. 1 перечислены те права, которые обязаны предоставить государства-участники остальным странам в отношении регулярных международных линий:

- Первая "свобода воздуха" заключается в преимущественном праве пролетать над его территорией без посадки;
- Вторая "свобода воздуха" обеспечивает преимущественное право приземляться в некоммерческих целях<sup>13</sup>.

Необходимо отметить, что данное соглашение было ратифицировано всего 11 странами и имеет низкую популярность. Для пересечения государственных воздушных границ

---

<sup>12</sup> Международное воздушное право : учебник для бакалавриата и магистратуры / А. И. Травников [и др.] ; под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. – М. : Издательство Юрайт, 2018. – 444 с.

<sup>13</sup> Соглашение о транзите по международным воздушным линиям от 07 декабря 1944 года // СПС «Консультант Плюс».

транзитом, в национальном законодательстве устанавливаются отдельные правила.

В Соглашении о международном воздушном транспорте 1944 года, в ст. 1 закреплены:

- Третья "свобода воздуха", предоставляющая преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, взятые на борт на территории Государства, национальность которого воздушное судно имеет.

- к Четвертой "свободе воздуха" относится преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории Государства, национальность которого воздушное судно имеет.

- Пятая "свобода воздуха" подразумевает преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории любого другого Договаривающегося Государства и преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, прибывающие с любой такой территории.

Разрешая полет гражданского судна на территории своего воздушного пространства, государство также устанавливает порядок следования для воздушного судна, включая маршрут и место посадки, который чаще всего есть запланированным. Осуществлять полет над территорией суверенного государства иностранное воздушное судно может только по установленным заранее международным трассам. Совершать взлёт или посадку возможно только в аэропортах, открытых для международных полетов.

Транзитный полет позволяет то государство, на территории которого запланирован такой перелёт. Исключением является полет воздушного судна над территорией государства-участника Чикагской конвенции, зарегистрированного на территории другого государства-участника данной конвенции.

ИКАО разрабатывает стандарты и рекомендации, их значение было установлено на первой сессии Ассамблеи

ИКАО в 1947 году. Стандарты ИКАО - это требования к физическим характеристикам, конфигурации, материалу, летным качествам, персоналу или процедурам, единообразное применение которых признано необходимым условием обеспечения безопасности полетов. Государства-участники ИКАО должны соблюдать их в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 года<sup>14</sup>.

Таким образом, хотелось бы подытожить все вышесказанное. Вопрос аэронавигации имеет большое и важное значение для обеспечения безопасности международных полетов гражданских судов, потому что даже в ст. 3 Чикагской конвенции подчеркивается значение аэронавигации и установлена обязанность всех государств-участников обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов, но при настоящих объемах перевозок данное условие тяжело осуществимо ввиду отсутствия единого кодифицированного акта и единых маршрутных сетей между государствами. Основопологающим принципом международного воздушного права является принцип исключительного суверенитета государства над их воздушным пространством, согласно которому государство самостоятельно, но с учетом норм Чикагской конвенции, Стандартов и Рекомендуемой практики устанавливает правила полета на его суверенной территории, который должен непосредственно соблюдаться и, государства должны самостоятельно обеспечивать безопасность аэронавигации на их территории, в том числе путем принятия ограниченных или запретных зон полетов для избегания авиакатастроф.

---

<sup>14</sup> Резолюция Ассамблеи ИКАО А1-31 (Современная версия в Резолюции А33-14, (приложение А)) // СПС «Консультант Плюс».

## **ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПРАВОМЕРНОСТЬЮ ПРИМЕНЕНИЯ СИЛЫ ПРОТИВ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

**Владислав Дмитриевич Шарапов**

*студент 3 курса кафедры международного права  
Российского университета дружбы народов*

Обеспечение безопасности полетов гражданской авиации является одной из главных задач, возложенных на Международную организацию гражданской авиации (далее ИКАО). Согласно докладу ИКАО в 2017 количество перевозимых внутренними и международными воздушными судами пассажиров стабильно увеличивается с каждым годом: в 2017 году эта цифра превысила порог в 4 миллиарда человек<sup>1</sup>. С появлением возможности беспрепятственно пересекать государственные границы других государств, развитие научно-технического прогресса в сфера авиационного строительства, в следствии чего и бюджетных авиакомпаний – полеты стали доступнее, чем когда-либо ранее. С количеством гражданских рейсов растет и потребность в обеспечении их безопасности. Учитывая принцип исключительного суверенитета государства над его воздушным пространством, уместно задать вопрос: может ли государство, воздушное пространство которого было нарушено гражданским судном, иметь неограниченную свободу действий в отношении этого судна и, в частности, может ли он применять против него силу?

---

<sup>1</sup> The Annual Report of the Council of ICAO - <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/RU/the-world-of-air-transport-in-2017.aspx> (Дата обращения: 25.04.2019).

1 сентября 1983 года. Советским истребителем Су-15 был сбит южнокорейский Boeing-747. В ходе проведения расследования было выявлено, что отклонение от маршрута полёта произошло по причине неправильно настроенного автопилота и невыполнения надлежащих проверок для уточнения координат. Boeing шел по неизменному курсу в 245 градусов, вероятно, под управлением автопилота. Само судно было принято за разведывательный самолет RC-135 ВВС США с поставленной целью по изучению системы ПВО на о. Сахалин<sup>2</sup>.

После опубликования отчета по этому происшествию в Конвенцию о международной гражданской авиации<sup>3</sup> (Далее Чикагская конвенция) была внесена статья 3-bis, содержащая часть о неприменении оружия против гражданских судов в полете: инцидент с южнокорейским Boeing-747 стал предпосылкой к решению государств, под эгидой ИКАО, к введению пункта «а», который гласит, что «каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна». Данная норма имеет диспозитивный характер, что представляется нам не логичным, поскольку может наноситься ущерб безопасности (security aviation) полетам гражданской авиации. Однако это порождает противоречия в законодательстве, например, в ч. 2 ст. 7 Федерального закона «О противодействии терроризму»<sup>4</sup> устанавливается, что в случае, если воздушное судно никак не реагирует на радиокоманды наземных пунктов управления с призывами прекратить нарушение правил использования воздушного пространства Российской

---

<sup>2</sup> Выдержка из мемуаров Президента Совета ИКАО д-ра Ассада Котайта – <https://www.aex.ru/docs/3/2014/7/21/2074> (Дата обращения: 25.04.2019).

<sup>3</sup> Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Doc. ICAO 7300/9.

<sup>4</sup> Федеральный закон № 35-ФЗ от 6 марта 2006 г. «О противодействии терроризму». URL: <http://base.garant.ru/12145408/> (дата обращения 29.04.2019).

Федерации и в случае, если судно выражает отказ подчиниться радиокомандам и визуальным сигналам без объяснения причин, «Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем принуждения его к посадке. Если воздушное судно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, оружие и боевая техника применяются для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения» – цитата. В то же время, ч. 4 действующего постановления Правительства Российской Федерации от 19 августа 1994 г. N 977 «О порядке применения оружия и боевой техники охране Государственной границы Российской Федерации в воздушном пространстве» устанавливает, что боевая техника применяется лишь при наличии сведений об отсутствии на борту воздушного судна-нарушителя пассажиров.

Если у государства имеются основания полагать, что пролетающие над государством воздушные суда могут нести угрозу, то, в свою очередь, опираясь на положения ст. 9 Конвенции о международной гражданской авиации, оно имеет право, по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории, например, над зоной боевых действий. Однако, даже во время вооруженных конфликтов государство не всегда прибегает к таким радикальным мерам предосторожности: примером может служить авиационная катастрофа с Boeing-777, совершавшего рейс по маршруту Амстердам – Куала-Лумпур и потерпевшего крушение 17 июля 2014 года в Донецкой области. Как указано в статье доцента кафедры международного права Российского Университета дружбы народов Травникова А.И. и аспиранта кафедры международного права Российского университета дружбы народов Ивлева Д.А. «Роль ИКАО при расследовании

авиационных происшествий»<sup>5</sup>, ст. 9 носит диспозитивный характер, следовательно, решение о закрытии воздушного пространства над государством остается на усмотрении этого государства.

Возвращаясь к вопросу, поставленному в начале, справедливо будет резюмировать, что вопрос применения силы против гражданских воздушных судов до сих пор на международном уровне урегулирован не до конца. Перед государствами стоит выбор: сбить ли судно, на борту которого находятся пассажиры, но которое может нести угрозу безопасности государства? Этот вопрос может вынудить некоторые государства самостоятельно решать этот вопрос радикальными средствами на уровне внутреннего законодательства. Повышенная актуальность этой проблемы для области воздушного подразумевает особую важность принятия мер для предотвращения авиакатастроф в будущем. Уточнения требует Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) 1944 года. Решающее значение имели бы следующие дополнения: формулировку «должны воздерживаться» в ст. 3-bis сделать более конкретной и привнести в нее императивный характер, таким образом запретить государствам применять силу к гражданским военным судам. Также в целях обеспечения безопасности государство должно быть обязано частично или полностью закрыть для пролета гражданских судов воздушное пространство над территорией, на которую распространяется его суверенитет.

---

<sup>5</sup> Научно-практический журнал «ОННК», № 4 от 2018 г., с. 104 – 105.



## СОДЕРЖАНИЕ

*Обращение* проф., д-ра. юрид. наук Кая-Уве Шрогля, президента  
Международного института космического права, к участникам  
XVII международного конгресса «Блищенковские чтения» .....3

### МЕЖДУНАРОДНОЕ КОСМИЧЕСКОЕ ПРАВО

<i>Алексеев М.А.</i> Перспективы согласования международно- правового режима природных ресурсов небесных тел .....	8
<i>Балта Д.М.</i> Особенности правового режима налогообложения компаний, занимающихся космической деятельностью в РФ и США .....	19
<i>Валеев Д.А.</i> Проблемы международного правового сотрудничества по мирному освоению космоса .....	30
<i>Вашиурин С.С.</i> Пробелы международного космического права по реализации механизма привлечения государства к ответственности .....	41
<i>Дрёмова И.А., Хайрутдинов А.М.</i> Правовой статус неиспользуемых космических объектов: неприступная крепость или RES NULLIUS? .....	49
<i>Рязанцева М.О., Карташова А.И.</i> Основные правовые институты космического страхования: состояние и перспективы.....	55
<i>Киченина В.С.</i> Особенности международно-правового регулирувания суборбитальных полетов .....	63
<i>Коньгин Р.А.</i> Правовые вопросы космической «колонизации» .....	72
<i>Красов С.И.</i> Подготовка специалистов в области Международного космического права: теория и практика .....	80
<i>Мамаева Е.А.</i> Международно-правовые проблемы предотвращения милитаризации космического пространства.....	84
<i>Morozova E., Vasyanin Ya.</i> International space law a nd satellite telecommunications .....	92
<i>Наumenko E.A.</i> Космическое право и научно-технический прогресс: причина и следствие .....	129

<i>Попова О.А.</i> Международно-правовой режим добычи полезных ископаемых в космосе: основные проблемы .....	138
<i>Потапенко А.М.</i> Меры транспарентности и укрепления доверия: к вопросу демилитаризации космического пространства .....	147
<i>Силуянова К.А.</i> Обеспечение экологической безопасности космического пространства.....	155
<i>Федоров А.С.</i> Эволюция правового статуса человека в космическом пространстве.....	160

## МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

<i>Вейлерт Д.А.</i> «Международно-правовые аспекты борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельности гражданской авиации» .....	172
<i>Ивлев Д.А.</i> Международно-правовой аспект расследования происшествий, связанных со столкновением воздушных судов.....	183
<i>Ивлев Д.А.</i> Международно-правовые процедуры расследования авиационных происшествий .....	188
<i>Калинчик А.В.</i> Роль стандартов и рекомендуемой практики в области обеспечения противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации .....	195
<i>Кислицына Н.Ф.</i> Правопорядок европейского союза по обеспечению безопасности на транспорте .....	203
<i>Клочек К.Т.</i> Государственные воздушные суда: международно-правовая и национально-правовая классификация.....	212
<i>Сахно М.С.</i> Международно-правовые проблемы противодействия воздушному терроризму .....	218
<i>Тарисова К.О.</i> Порядок международных полетов в пределах государственных территорий.....	226
<i>Шарапов В.Д.</i> Проблемы, связанные с правомерностью применения силы против гражданских воздушных судов .....	236

*Научное издание*

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ  
МЕЖДУНАРОДНОГО  
КОСМИЧЕСКОГО  
И ВОЗДУШНОГО ПРАВА**

Издание подготовлено в авторской редакции

Компьютерная верстка *Е.Н. Собанина*  
Дизайн обложки *Ю.Н. Ефремова*

Подписано в печать 17.06.2019 г. Формат 60×84/16.  
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Таймс.  
Усл. печ. л. 14,19. Тираж 100 экз. Заказ 1030.

---

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

*Для заметок*

---