



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
26 January 2005

Original: English/French/Russian/
Spanish

Комитет по использованию космического пространства в мирных целях

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

Записка Секретариата

Добавление

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1-4	3
II. Ответы, полученные от государств-членов		3
Вопрос 1. Может ли аэрокосмический объект быть определен как объект, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве?		3
Вопрос 2. Различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве?		5
Вопрос 3. Существуют ли специальные процедуры в отношении аэрокосмических объектов, учитывая разнообразие их функциональных характеристик, используемых аэродинамических свойств и космических технологий, а также конструктивных особенностей, или следует разработать единый или унифицированный режим для таких объектов?		7
Вопрос 4. Рассматриваются ли аэрокосмические объекты во время их нахождения в воздушном пространстве в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями или же во время полета космического аппарата в зависимости от цели такого полета преимущественную силу имеет либо воздушное, либо космическое право?		8



Вопрос 5. Выделяются ли в специальном режиме аэрокосмического объекта стадии взлета и приземления как отличающиеся по объему регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующим возвращении на эту орбиту?	9
Вопрос 6. Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства?	11
Вопрос 7. Имеются ли прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует ли обычное международное право в отношении такого пролета?	12
Вопрос 8. Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?	13
Вопрос 9. Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам?	14
Вопрос 10. Каковы отличия между правовыми режимами воздушного и космического пространства?	15
Ответы общего характера	17
Приложение. Пояснительный меморандум к ответу Финляндии: изучение вопросника по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов	18

I. Введение

1. На своей тридцать восьмой сессии в 1995 году Комитет по использованию космического пространства в мирных целях согласился, что цель вопросника по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов, состоит в том, чтобы запросить предварительные мнения государств – членов Комитета по различным проблемам, касающимся аэрокосмических объектов. Комитет также согласился с тем, что ответы на вопросник помогут Юридическому подкомитету принять решение по вопросу о возможном порядке дальнейшего рассмотрения им соответствующего пункта повестки дня. Комитет далее согласился с тем, что государствам – членам Комитета следует предложить высказать свои мнения по этим вопросам¹.
2. Информация, полученная от государств–членов к 21 января 2004 года, содержится в записке Секретариата (A/A/C.105/635 и Add.1–10).
3. На своей сорок третьей сессии в 2004 году Юридический подкомитет одобрил доклад Рабочей группы по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства. Рабочая группа решила, что государствам–членам, которые еще не сделали этого, следует предложить ответить на вопросник по аэрокосмическим объектам (A/AC.105/826, приложение II, пункт 9).
4. Настоящий документ был подготовлен Секретариатом на основе информации, полученной к 7 января 2005 года от следующих государств–членов: Ливана, Португалии, Руанды, Турции, Украины и Финляндии.

II. Ответы, полученные от государств–членов*

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Нет, "аэрокосмический объект" не может быть определен как обладающий указанными свойствами, поскольку термин "аэрокосмические объекты" может включать аэрокосмические сигналы, естественные космические частицы, которые входят в атмосферу Земли, отработавший аэрокосмический аппарат, автоматические приборы, продукты, являющиеся результатом совместного применения космической технологии и науки о Земле (аэрокосмический

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

¹ См. *Официальные отчеты Генеральной Ассамблеи, пятидесятая сессия*, Дополнение № 20, (A/50/20), пункт 117.

² Ответы Финляндии следует читать в связи с пояснительным меморандумом, прилагаемым к настоящему документу в качестве приложения.

продукт), и даже аэрокосмическую инфраструктуру. "Аэрокосмический аппарат" – это всего лишь один из многих "аэрокосмических объектов", но если нужно дать определение "аэрокосмического аппарата" или "аэрокосмического корабля", то это возможно при условии, что выражение "определенный период времени находится в воздушном пространстве" будет заменено словами "перемещаться в космическом пространстве". Таким образом, "аэрокосмический аппарат" можно определить как "аэрокосмический объект", который способен "перемещаться в космическом пространстве" и, используя свои аэродинамические свойства, перемещаться в воздушном пространстве.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Предлагаемое определение аэрокосмического объекта носит общий характер и отражает широкую и единую концепцию, которую необходимо отличать от определений "воздушное судно", "космический корабль" и "космический объект", которые встречаются в конвенциях Организации Объединенных Наций по международному космическому праву. Эти различные концепции могут составлять основу различных режимов. Кроме того, фраза "определенный период времени" также является весьма общей по своему характеру. Таким образом, в интересах безопасности и надежности эти правовые определения должны быть более четкими.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

По мнению Руанды, определение аэрокосмического объекта является особенно важным, учитывая тот факт, что существующие конвенции и договоры не содержат такого определения. Хотя в предлагаемом определении говорится о характерной для аэрокосмического объекта двойкой способности – перемещаться в космическом пространстве и находиться в воздушном пространстве определенный период времени, в нем не сформулированы цели, достижению которых может служить аэрокосмический объект, и не проводятся различия между аэрокосмическими и иными объектами, такими, как метеориты, а именно, что с точки зрения направления и скорости его перемещения аэрокосмический объект может контролироваться человеком на любой высоте.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Предлагаемое определение аэрокосмического объекта является приемлемым, если этот аэрокосмический объект осуществляет космический полет. Для придания четкости этому заявлению, а также во избежание ошибочного понимания выражения "находиться в воздушном пространстве", это определение нужно заменить следующим:

"Аэрокосмическим объектом" является объект, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве исключительно в космических целях".

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

1. В принципе такое определение аэрокосмического объекта возможно, хотя термин "аэрокосмический объект" не встречается не только в международной юридической, но и в научно–технической литературе по вопросам полета летательных аппаратов как в воздушном, так и в космическом пространстве.
2. Так как основной целью "аэрокосмического объекта" является его эксплуатация в космическом пространстве, то представляется целесообразным обсудить определение термина "аэрокосмический объект" совместно с Научно–техническим подкомитетом Комитета по использованию космического пространства в мирных целях.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Учитывая нынешнее состояние законов, режим, применимый к "аэрокосмическим аппаратам", различается в зависимости от того, перемещается ли данный аппарат в воздушном или космическом пространстве, но может быть предусмотрен новый "основанный на цели" адаптивный режим.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

1. Нет. В отношении космических объектов действуют принципы, сформулированные в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (резолюция Генеральной Ассамблеи 2222 (XXI), приложение), в соответствии с которым на них распространяется обычное право, устанавливающее право безвредного (свободного и мирного) пролета. Запуск первого спутника придал новый аспект принципу свободы исследования и использования космического пространства (сформулированному в статье I Договора), а именно аспект свободы передвижения. Опыт продемонстрировал неотъемлемый характер суверенных прав на объекты или аппараты, что представляет собой одну из основополагающих норм обычного космического права³. Таким образом, можно сделать вывод, что свобода запуска космических объектов и аппаратов и свобода перемещения уже относятся к сфере действия установленного Договором принципа свободы⁴.

³ См. I.H.Ph. Diederiks-Verschuur, *An Introduction to Space Law*, 2nd rev. ed. The Hague, Kluwer Law International, 1999), pp.11 and 12.

⁴ См. также Pablo Mendes de Leon, "Unilateral Efforts Designed to Enhance Security in the context of international law, *The Use of Air and Outer Space: Cooperation and Competition*, Chia-Jui Cheng, ed. (The Hague, Kluwer Law International, 1998), p. 291, note 4.

2. Проблема заключается в широкой сфере действия этих принципов применительно к космическим объектам. По мнению Португалии, пролет аэрокосмического объекта через воздушное пространство, т.е. только транзитом, регулируется международным космическим правом. Однако если объект или воздушное судно перемещается между воздушным пространством и космическим пространством, то международное воздушное право должно применяться с момента вхождения объекта в воздушное пространство (см. ответ на вопрос 6).

3. Учитывая важность уточнения режима, применяемого в отношении безвредного пролета через воздушное пространство, необходимо в безотлагательном порядке сформулировать и уточнить соответствующие международные нормы, которые должны быть основаны на модели, предусмотренной правом, применимым в отношении мирного прохода через территориальные воды.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

1. Воздушное пространство того или иного государства составляет часть территории этого государства. Поэтому любой аэрокосмический объект, пролетающий через такую территорию, как правило, подпадает под юрисдикцию упомянутого государства.

2. На аэрокосмический объект, находящийся в космическом пространстве, распространяется законодательство государства, в котором он был зарегистрирован.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Если аэрокосмический объект действует в районах, подпадающих под юрисдикцию того или иного государства, то на него будут распространяться законы этого государства и международное воздушное право, но если пролет аэрокосмического объекта через воздушное пространство другого государства осуществляется в рамках прямого пролета в космическое пространство или из него во время запуска или возвращения на Землю, цель которого связана исключительно с осуществлением космической деятельности и исследованием космического пространства и с этой точки зрения является эпизодическим, то на него распространяются принципы международного космического права.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

Режим полета зависит от цели полета аэрокосмического объекта. В отношении аппаратов, используемых для доставки груза или людей по маршруту "Земля–Земля", должен применяться режим воздушного права на протяжении всего полета. В тех же случаях, когда целью полета аэрокосмического объекта является исследование и использование космического пространства, на протяжении всего периода эксплуатации должен применяться режим космического права.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

В настоящее время юридических процедур для аэрокосмических аппаратов не существует. Разработка нового режима возможна и имела бы смысл лишь при условии демаркации воздушного/космического пространства. Только когда это будет сделано, на базе "основанного на цели подхода" и в рамках существующих норм воздушного и космического права может быть разработан новый адаптивный режим при одновременном сохранении и поддержании значимости того и другого права с нормативной точки зрения.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Хотя определение космических объектов может быть основано на едином критерии (и тогда будет действовать единый правовой режим), различия в их технических особенностях могут потребовать принятия иных критериев, опирающихся на конкретное законодательство, включенное в международное право, провозглашенное Организацией Объединенных Наций. Поэтому крайне важно провести углубленное исследование характеристик таких объектов с технической точки зрения.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Руанде не известно о каких-либо специальных процедурах, касающихся аэрокосмических объектов. По всей видимости, до настоящего момента проблем с этим не возникало, поскольку американский космический корабль многоразового использования не пролетает над иностранной территорией, возвращается в атмосферу Земли над открытым морем и может приземляться на территории Соединенных Штатов. Для удовлетворительного решения этого вопроса его следует рассматривать в связи с некоей конкретной проблемой, которая может возникнуть.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Режим должен быть разработан после проведения углубленного исследования, поскольку достижения в области аэрокосмической технологии могут привести к тому, что в будущем потребуется установить специальный режим для учета ситуаций, которые не рассматриваются в рамках действующего

международного воздушного и космического права. С помощью такого режима можно было бы также определить аэрокосмические объекты и их правовой статус, не нарушая действующее воздушное и космическое право.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

Общепринятых специальных процедур не существует. Однако, по мнению Украины, в случае увеличения количества таких объектов и, соответственно, возникновения различного рода обстоятельств, связанных с их функционированием, возникнет необходимость в дополнении и развитии норм космического и воздушного права с целью учета особенностей аэрокосмических объектов.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Аэрокосмические аппараты не могут рассматриваться ни как воздушные суда, ни как космические аппараты, когда они находятся в своих соответствующих областях. Они могут рассматриваться только как аэрокосмические корабли. Подход, "основанный на цели", может применяться в том случае, когда воздушное и космическое право должным образом адаптированы к удовлетворению потребностей аэрокосмического корабля, а обе области четко демаркированы.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Объекты не должны классифицироваться в зависимости от их местонахождения в данный момент. На наш взгляд, фундаментальными являются критерии цели или местоназначения объекта. Если исходить из того, что местоназначением является космическое пространство, то объект следует рассматривать как космический корабль, а значит на протяжении всего полета на него распространяется космическое право (см. ответ на вопрос 2).

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

По мнению Руанды, аэрокосмический объект, пролетающий через воздушное пространство того или иного государства, подпадает под юрисдикцию этого государства, а когда он находится в космическом пространстве, то на него распространяется космическое право, т.е. он подпадает под юрисдикцию государства, в котором был зарегистрирован.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Цель и место назначения космических объектов являются важными факторами при определении того, следует ли тот или иной объект считать воздушным судном или аэрокосмическим объектом. Аэрокосмические объекты, пролетающие в воздушном пространстве, особенно через территориальное воздушное пространство другого государства, и совершающие воздушный полет, даже если в течение определенного периода времени этот полет осуществляется в космическом пространстве, будут по-прежнему считаться воздушными судами. Аналогичным образом аэрокосмические объекты, пролетающие через воздушное пространство с целью взлета или приземления из космического пространства, будут считаться космическими аппаратами.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

Можно предположить, что в зависимости от цели полета аэрокосмический объект подпадает под сферу действия международного космического права или международного воздушного права. По мере развития аэрокосмической техники может возникнуть вопрос о дополнении действующих норм международного воздушного и космического права.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Этот вопрос не имеет существенного значения⁵.

⁵ Разъяснение по этому вопросу см. в приложении к пояснительному меморандуму (вопросы 1–4).

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Стадии взлета и приземления выделяются, но для цели уточнения режима, регулирующего полет аэрокосмических объектов (в соответствии с принципом свободы и мирного использования космического пространства, установленным в Договоре 1967 года о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела), эти две стадии не должны рассматриваться как подпадающие под действие различных правовых режимов, поскольку это различие носит технический характер. Однако обе эти стадии должны подпадать под действие скорее космического, чем воздушного права.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Ввиду отсутствия норм международного права, применимых к этому вопросу, Руанда не может дать ответ.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Указанные стадии должны выделяться, в частности применительно к аэрокосмическому объекту, который способен совершать взлет и полет как воздушное судно, в том числе выходить в космическое пространство из воздушного, и впоследствии функционировать как космический аппарат; а также применительно к запущенному в космическое пространство объекту, который после возвращения в атмосферу Земли может функционировать самостоятельно как воздушное судно и тем самым осуществлять приземление по прошествии какого-то времени.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

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

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Основополагающие принципы воздушного права могли бы применяться в отношении аэрокосмического аппарата одного государства, находящегося в воздушном пространстве другого государства, однако, учитывая разнообразие правоведческой базы воздушного права и космического права, масштабы их применимости должны быть определены на рациональной основе. Наиболее важными могли бы быть принципы национального суверенитета над воздушным пространством и свободы космической деятельности. Принципы ответственности, государственной ответственности, виновности и т.д. также требуют рассмотрения.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Первым в связи с этим вопросом возникает такой аспект, как цель полета. Если аэрокосмический объект просто совершает транзитный перелет с Земли в космическое пространство, то должно применяться международное космическое право. Однако важно рассмотреть проблемы, возникающие в связи с безопасностью государства, над которым пролетает аэрокосмический объект или на территории которого осуществляется его взлет или приземление. Поэтому для обеспечения того, чтобы нормы международного права отражали такие вопросы, учитывая одновременно принцип свободного пролета, необходимо будет разработать и заключить международные соглашения с целью гарантировать права государств в вопросах безопасности, охраны окружающей среды и загрязнения (см. ответ на вопрос 2).

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Да, см. ответ на вопрос 2. Если аэрокосмический объект находится в воздушном пространстве того или иного государства, на него распространяется юрисдикция этого государства, а если он находится в международном воздушном пространстве, то действует принцип государственной принадлежности, т.е. юрисдикция государства, в котором данный объект зарегистрирован.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Аэрокосмические объекты, перемещающиеся в воздушном пространстве, следует рассматривать как воздушные суда, поэтому в отношении аэрокосмического объекта одного государства, находящегося в воздушном

пространстве другого государства, будут действовать нормы национального и международного воздушного права.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

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

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

1. В Финляндии нет прецедентов в этом отношении, хотя такие прецеденты имеются в других частях мира. Однако ни один из них (строго говоря) не касается "аэрокосмических аппаратов". Падение спутника "Космос–954", вхождение в атмосферу космического аппарата "Скайлэб", разрушение корабля многоразового использования "Спейс шаттл", затопление станции "Мир" и другие связанные с этим аварии касаются пролета "космических объектов" при вхождении в плотные слои атмосферы Земли.

2. В отношении пролета "аэрокосмического аппарата" никаких норм международного обычного права не существует, хотя в отношении "космического объекта" существуют такие принципы, как спасание астронавтов, помощь и возвращение космических объектов, взаимная помощь и сотрудничество в использовании и исследовании космического пространства в мирных целях, добрососедство, абсолютная ответственность за причиненный ущерб и т.д.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Как отмечалось выше, обычное право предусматривает безвредный и свободный пролет. Однако, учитывая ответ на вопрос 6, важно рассмотреть возможность внесения поправок в Конвенцию 1972 года о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (резолюция Генеральной Ассамблеи 2777 (XXVI), приложение), в целях уточнения положений, регулирующих ответственность за ущерб от незаконной деятельности.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

За исключением единственного случая, когда российский космический корабль многоразового использования пролетел через воздушное пространство Турции, что не вызвало никаких юридических проблем (поскольку между обоими государствами были проведены предварительные переговоры), Руанде не известно о каких-либо прецедентах в отношении пролета аэрокосмических объектов через околоземную атмосферу. Никаких норм международного обычного права в отношении такого пролета не существует.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Имеются прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов во время взлета и/или вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует международная практика предоставления соответствующей информации государствам, над территорией которых должен состояться такой пролет. Однако международная практика в отношении права пролета для совершающего взлет или приземление аэрокосмического объекта не является достаточно убедительной, чтобы свидетельствовать об общей практике, принятой в качестве правовой нормы, и поэтому не создает основу для международного обычного права.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

На сегодня нет прецедентов в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и не существует обычного международного права в отношении такого пролета.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Ответ уже дан в связи с вопросом 7.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

В Португалии нет никаких национальных правовых норм, конкретно касающихся космического права.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Руанде не известно о каких-либо национальных или международных правовых нормах в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Что касается соответствующих статей турецкого Кодекса гражданской авиации, то на космические объекты, пролетающие через воздушное пространство Турции, распространяются те же правила, что и на воздушные суда и другие летающие объекты. Необходимо также учитывать договоры Организации Объединенных Наций и принципы, касающиеся различных аспектов этого вопроса.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

На Украине пока не разработано никаких конкретных национальных правовых норм в том, что касается пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли. Что же касается международных правовых норм, то они, по мнению Украины, существуют в договорах Организации Объединенных Наций по космосу.

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

Финляндия²

[Подлинный текст на английском языке]

Правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, как таковые не могут применяться к аэрокосмическим аппаратам. Согласно воздушному праву, при регистрации указывается государственная принадлежность судна, что крайне важно для всех последующих исков, будь то гражданские, коммерческие или уголовные. В космическом праве именно регистрация определяет процедуру осуществления юрисдикции, а также контроля и ответственности. Это значение регистрации необходимо сохранить даже применительно к аэрокосмическим аппаратам.

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Существует инструмент, который конкретно регулирует регистрацию объектов, запускаемых в космическое пространство, а именно Конвенция 1975 года о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (резолюция 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи, приложение). Эта конвенция

нуждается в пересмотре и внесении поправок в целях распространения сферы применения существующих или аналогичных правил на аэрокосмические объекты. В интересах обеспечения безопасности и общественной информации (в соответствии с принципом безопасности и надежности) следует в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций вести всеобъемлющий регистр всех аэрокосмических объектов и объектов, запускаемых в космическое пространство.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Да.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Аэрокосмический объект, который способен служить достижению обеих целей (аэронавтики и астронавтики), должен быть зарегистрирован и как воздушное судно, и как космический корабль в отсутствие единого режима, предусматривающего иную процедуру. Такой режим должен содержать соответствующее положение о создании специальных национальных регистров, а возможно, и специального международного регистра таких аэрокосмических объектов.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

Правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, могут быть применены к аэрокосмическим объектам только в том случае, если целью полета этих объектов является исследование и использование космического пространства. Однако также необходимо будет внесение некоторых дополнений в нормы космического права.

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

Португалия

[Подлинный текст на испанском языке]

Различия между двумя правовыми режимами касаются их правил, но прежде всего – их руководящих принципов. Воздушное право базируется на принципе исключительного суверенитета государств над своими территориями, а космическое – на принципах свободы использования космического пространства, неприисвоения государствами и использования космического пространства в мирных целях на благо человечества. Эти основополагающие принципы сформулированы в Договоре 1967 года о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, и они по-прежнему должны регулировать космическую деятельность государств и частных структур. В этой связи следует

подчеркнуть, что международное сотрудничество является краеугольным камнем принципа применимости международного права.

Руанда

[Подлинный текст на французском языке]

Каждое государство обладает суверенитетом над воздушным пространством, находящимся над его территорией и территориальными водами, а космическое пространство не подлежит присвоению, и все государства имеют право на его исследование и использование.

Турция

[Подлинный текст на английском языке]

Фундаментальное различие между этими двумя правовыми режимами определяется принципами каждого из них. Воздушное право базируется на принципе, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством, расположенным над его территорией и территориальными водами, а космическое право базируется на принципе, согласно которому космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, может быть объектом беспрепятственного исследования и использования в мирных целях и не подлежит присвоению каким бы то ни было государством ни путем провозглашения суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни с помощью каких-либо иных средств.

Украина

[Подлинный текст на русском языке]

1. Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством, расположенным над его территорией и территориальными водами, а космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами.
2. Деятельность в воздушном пространстве регулируется нормами национального и международного воздушного права, а в космическом пространстве – нормами международного космического права.
3. На полет аэрокосмического объекта по маршруту "Земля–орбита" распространяются нормы Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 года. А к полету аэрокосмического объекта по маршруту "Земля–Земля" применяются нормы Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 года, Конвенции о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, 1952 года и другие.
4. Между двумя режимами имеются существенные различия в регламентации процедур регистрации аэрокосмических объектов: регистрация воздушных судов

предусмотрена в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, а регистрация космических объектов регламентирована Конвенцией о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 года. Эти соглашения устанавливают различные процедуры и требования регистрации.

Ответы общего характера

Ливан

[Подлинный текст на английском языке]

В настоящее время Ливан не занимается деятельностью, имеющей отношение к правовым вопросам, связанным с аэрокосмическими объектами.

Приложение

Пояснительный меморандум к ответу Финляндии: изучение вопросника по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов*

[Подлинный текст на английском языке]

Введение

1. Вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов, является последней темой прений по делимитации космического пространства, ведущихся в Комитете по использованию космического пространства в мирных целях и его подкомитетах на протяжении последних 45 лет. С подписанием в 1976 году Декларации Боготы, на основании которой некоторые экваториальные страны заявили о своих притязаниях на геостационарную орбиту, вопрос делимитации приобрел новый аспект. На тридцать второй сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях были проведены прения по вопросам определения и делимитации космического пространства; характера и использования геостационарной орбиты; а также о путях и средствах обеспечения рационального и справедливого использования геостационарной орбиты без ущерба для роли Международного союза электросвязи (см. A/AC.105/544, приложение IV, раздел A). На тридцать четвертой сессии вопросы делимитации космического пространства и характера геостационарной орбиты были включены в рамки пункта 4 повестки дня. В ходе своей тридцать восьмой сессии Подкомитет доработал вопросник. Цель этого вопросника, как было заявлено, состояла в том, чтобы запросить предварительные мнения государств – членов Комитета по различным правовым проблемам, касающимся аэрокосмических объектов. Позднее в структуру вопросника были внесены изменения, но в целом он остался прежним.

2. Как известно (см. A/AC.105/635/Add.5), вопросник был подготовлен Рабочей группой Подкомитета по пункту 4 повестки дня по вопросам, касающимся определения и делимитации космического пространства, а также характера и использования геостационарной орбиты. Организацией Объединенных Наций были даже выпущены документы (например, A/AC.105/C.2/L.204, всесторонний анализ ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов) под названием "Вопросы, касающиеся определения и делимитации космического пространства, а также характера и использования геостационарной орбиты, включая рассмотрение путей и средств обеспечения рационального и справедливого использования геостационарной орбиты без ущерба для роли Международного союза электросвязи".

* Настоящее изучение было проведено Институтом воздушного и космического права, факультет права, Университет Лапландии (Финляндия), и его следует рассматривать как пояснительный меморандум к ответу Финляндии на вопросник.

3. Поскольку задача вопросника заключается в определении термина "аэрокосмический объект" и, тем самым, достижении целей пункта 4 повестки дня, поставленных перед Рабочей группой Подкомитета (т.е. делимитация космического пространства и использование геостационарной орбиты), Институт воздушного и космического права Университета Лапландии попытался сформулировать свое мнение с акцентом на эти цели.

4. Кроме того, подход Института к вопросам делимитации постоянно развивается и, опираясь на результаты своих исследований и разработок, Институт считает, что воздушное пространство простирается на 80–100 километров (км) (эти моменты находят свое отражение в ответах на вопросник).

5. Темы рассматриваются в том же порядке, в каком они расположены в вопроснике. Выводы Института и его позиции излагаются подробно. В конце каждой темы дается также возможный вариант ответа на конкретный вопрос. Ответы отражают общую политику и позицию Института.

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

6. Прежде всего необходимо определить, что входит в понятие "аэрокосмические объекты".

A. Научные определения

7. Наука в целом подразумевает под "аэрокосмическим пространством" "атмосферу и космическое пространство, рассматриваемые как единое целое".

8. Можно также найти следующие три определения:

а) "Сочетание областей космической науки и техники и областей, относящихся к атмосфере Земли";

б) "объединение аэронавтики (науки и техники космических полетов) и авионавтики (теории и практики воздушной навигации)";

с) "воздушные суда и космические корабли, включая разработку, производство и осуществление полетов аппаратов или ракет, перемещающихся как в пределах, так и за пределами атмосферы Земли".

9. Из вышесказанного напрашивается вывод, что термин "воздушно–космическое пространство" не ограничивается сферой воздушных судов/космических кораблей. "Воздушно–космическое пространство" может включать другие вопросы, которые относятся и к атмосфере, и к космическому пространству. Поэтому когда воздушно–космическое пространство рассматривается в связи с "аэрокосмическими объектами", его применение не ограничивается лишь воздушными/космическими аппаратами. Если бы задача заключалась только в определении ответственности и юрисдикции в отношении

воздушных/космических аппаратов, то "аэрокосмические аппараты" можно было бы рассматривать как синонимы "аэрокосмических объектов". В данном контексте, однако, задача определения "аэрокосмических объектов" заключается не просто в установлении ответственности и юрисдикции в отношении космических/воздушных аппаратов, но и в использовании геостационарной орбиты и делимитации космического пространства. Следовательно, в данном случае "аэрокосмические объекты" могли бы означать любой объект, ассоциирующийся одновременно и с воздушным, и с космическим пространством, и это не обязательно аэрокосмический корабль.

10. С точки зрения науки в целом этот вопрос можно понимать таким образом, что "аэрокосмические объекты" могут включать аэрокосмические аппараты, аэрокосмические сигналы, естественные космические частицы, которые входят в атмосферу Земли, отработавший космический аппарат, автоматическое оборудование, продукты, являющиеся результатом совместного использования космической техники и науки о Земле (аэрокосмические продукты) и даже инфраструктуру воздушно-космического пространства.

В. Правовые термины

11. Ни один правовой документ не предлагает определение понятия "аэрокосмические объекты", хотя некоторые из них близки к этому. Поэтому в порядке дальнейшего поиска определений предпринимаются усилия найти их путем проведения различий между "космическими объектами" и "воздушными объектами".

Космические объекты

12. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 года (резолюция Генеральной Ассамблеи 2777 (XXVI), приложение) в подпункте (d) пункта 1 определяет "космические объекты" следующим образом: "Термин "космический объект" включает *составные части космического объекта*, а также *средство его доставки и его части*". [Выделение курсивом добавлено.]

13. В Конвенции об ответственности не дается определение "космических объектов", но при этом подчеркивается, что даже составные части, а также средство доставки космического объекта тоже являются космическим объектом. Хотя в этой фразе по-прежнему отсутствует определение "космического объекта", в ней подчеркивается тот факт, что "средство доставки" *также* является "космическим объектом", а не его синонимом. Это означает, что выражение "космический объект" имеет более широкий смысл. Коль скоро составные части космического объекта также представляют собой "космические объекты", это понятие может охватывать спутник, его вспомогательное оборудование, полезную нагрузку, сигналы и т.д. Средства доставки также относятся к категории "космических объектов". Таким образом, формулировка Конвенции об ответственности указывает на то, что понятие "космические объекты" шире, чем понятие "космические аппараты".

14. Если это определение применить к космическим кораблям многоразового использования, поскольку в настоящее время эксплуатируются только эти аэрокосмические аппараты, которые являются прототипным определением таких

аппаратов, то мы увидим, что оно полностью отвечает требованиям такого определения. Поэтому средства доставки кораблей многоразового использования, сам корабль (как космический объект, а не аппарат), его вспомогательное оборудование, продукция, производимая в его лаборатории, и даже находящиеся в нем люди относятся к категории "космических объектов". Однако если это определение применить к судну, которое способно производить вертикальный взлет и посадку, то его вторая часть относительно средства доставки утрачивает смысл. Итак, если эту часть исключить из данного определения, то "космический объект" будет означать лишь его составные части. Это лишний раз указывает на то, что, согласно космическому праву, "космические объекты" не ограничиваются "космическими аппаратами".

15. Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 года (резолюция 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи, приложение) при определении "космических объектов" не ограничивается простым повторением определения, содержащегося в Конвенции об ответственности.

16. Закон Австралии о космической деятельности 1988 года включает в определение "космический объект" следующее:

- a) средство доставки; и
- b) полезную нагрузку (если таковая имеется), которую средство доставки должно вывести в космическое пространство или вернуть на Землю; или какую-либо ее часть, даже если:
- c) этой части предстоит пройти только какой-то отрезок пути в космическое пространство или обратно; или
- d) эта часть является результатом разделения полезной нагрузки или полезных грузов средства запуска после его осуществления.

Закон о космической деятельности далее определяет космический аппарат, как аппарат, способный доставить полезную нагрузку в космическое пространство или обратно.

17. Закон Великобритании и Северной Ирландии о космическом пространстве 1986 года включает в определение "космических объектов" "составные части космического объекта, а также средство его доставки и его части".

18. Конвенция об учреждении Европейской организации по разработке и созданию ракет-носителей 1964 года определяет космический аппарат как "аппарат, разработанный для размещения его на орбите в качестве спутника Земли или другого небесного тела или совершения какого-либо иного перемещения в космическом пространстве".

19. Для всех вышеприведенных определений общим является то, что космический аппарат рассматривается как пусковая установка, способная нести "космические объекты", и сам квалифицируется как космический объект.

Воздушные объекты

20. В приложении 7 к Конвенции о международной гражданской авиации ("Чикагской конвенции") 1944 года воздушное судно определяется как "любой

летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом".

21. Федеральный закон Соединенных Штатов Америки об авиации 1958 года определяет термин "воздушное судно" как "устройство, которое используется или предназначено для использования для полетов в воздухе". Закон далее определяет летательный аппарат как приводимое в движение двигателем воздушное судно с фиксированным крылом, которое тяжелее воздуха и поддерживается в полете силой динамической реакции воздуха на его крылья". Он также дает определения "инструмента", "планеров" воздушных судов" и т.д. Концепция этого закона свидетельствует о том, что "воздушное судно" в нем означает воздушный объект.

22. Протокол по авиационному оборудованию 2001 года к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования определяет "воздушное судно" так же, как и Чикагская конвенция, и, кроме того, включает планеры воздушных судов с авиационными двигателями и вертолеты. Хотя Протокол не содержит определения "воздушного объекта", в нем дается определение "объекта, каковым является воздушное судно", как включающего планеры воздушных судов, авиационные двигатели и вертолеты. Из этого напрашивается вывод, что воздушные объекты не относятся к категории воздушных судов.

23. Внимательное изучение этих определений также приводит к выводу, что "летательный аппарат" или "воздушное судно" представляет собой воздушный объект.

С. Выводы

24. Первый вопрос вопросника об определении "аэрокосмических объектов" является узким, поскольку респондентам предлагается сказать, является ли аэрокосмический объект объектом, который: а) способен перемещаться в космическом пространстве; и б) использует свои аэродинамические свойства для того, чтобы находиться в воздушном пространстве. Респондентам не нужно давать определения "аэрокосмических объектов", им вместо этого предлагается либо согласиться, либо не согласиться с этими двумя свойствами "аэрокосмического объекта".

25. Учитывая основные цели вопросника и изучив документы, соответствующие определения, а также их правовые последствия, Институт считает, что "аэрокосмический объект" нельзя определять таким образом, как это предусмотрено в вопроснике, поскольку выражение "аэрокосмический объект" имеет более широкий смысл и может привести к серьезным последствиям в процессе применения (этот аспект рассматривается в рамках ответов на другие вопросы).

26. Если выражение "аэрокосмический объект" заменить словами "аэрокосмический аппарат" или "аэрокосмический корабль", то в отношении обоих указанных в вопроснике свойств можно было бы снять возражения, и определение стало бы приемлемым. В то же время, как отмечали в своих ответах многие государства-члены, в уточнении нуждается и выражение "определенный период времени находиться в воздушном пространстве". По мнению Института, его можно было бы заменить фразой "перемещаться в воздушном пространстве".

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

27. Отрицательный ответ на этот вопрос автоматически освобождает респондента от необходимости давать какие-либо дополнительные уточнения, но это сделало бы подход к этому вопросу в целом аморфным и могло бы негативно сказаться на усилиях и целях Юридического подкомитета. Однако положительный ответ требует от респондента дальнейшей проработки этого вопроса, поскольку применимость другого режима вступает в силу лишь после четкой демаркации обеих областей. Кроме того, правовые последствия эксплуатации "аэрокосмических аппаратов" для этих режимов требуют уточнения, поскольку "аэрокосмические аппараты" не определены ни с технической, ни с правовой точки зрения.

28. Прежде чем двигаться дальше, Институт вновь подтверждает свою позицию, которая заключается в том, что выражение "аэрокосмические объекты" необходимо заменить словами "аэрокосмические аппараты" или "аэрокосмические корабли".

29. Кроме того, из вопроса не понятно, является ли упомянутый режим правовым или нет. Некоторые государства-члены в своих ответах подчеркивали технический характер такого режима, что делает этот вопрос еще более запутанным. Однако каковы бы ни были намерения и цели, Институт рассматривает данный режим как "правовой".

30. Поскольку было решено подходить к ответу на вопрос на прогрессивной основе, предлагая отдельные режимы для "аэрокосмического аппарата", который находится в воздушном и космическом пространстве, возникает вопрос делимитации. Хотя в отношении вопроса делимитации существует множество теорий^a, Институт опирается лишь на две. Одной из них является теория "эффективной орбиты", а другой – теория "произвольных расстояний". На этой основе установлено расстояние в 80–100 километров. Хотя Институт с уважением относится к функциональному подходу, его позиция, в отличие от позиций других, основана не только на "функциональной теории". Если этот подход рассматривать с различных точек зрения, то он может оказаться вполне обоснованным^b.

31. На основе такой делимитации воздушного/космического пространства в отношении "аэрокосмического аппарата", пока он находится в воздушном пространстве, будет действовать, при определенной адаптации, воздушное право, о чем и говорится в вопросе 3. После превышения порогового уровня при соответствующей адаптации можно ссылаться на космическое право. Однако этому вопросу следует уделять самое пристальное внимание, поскольку теория воздушного права и теория космического права имеют свои особенности, цели и философские корни. К тому же остаются такие вопросы, как регистрация,

^a Среди основных теорий в этом отношении можно упомянуть о теории функционального подхода, теории аэродинамического подъема, теории *usque ad infinitum*, теории эффективной орбиты и теории произвольных расстояний.

^b Дополнительную информацию можно получить в Институте.

перевозки, аварии и ответственность, стандартизация и т.д. (подробнее см. ответ на вопрос 3).

32. Позиция по первому вопросу относительно замены фразы "определенный период времени находится в воздушном пространстве" относится и к данному вопросу. Здесь фразу "местонахождения – в воздушном или космическом пространстве" следует заменить фразой "перемещения в".

33. Методы применения различных режимов рассматриваются в рамках третьего вопроса.

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

34. Данный вопрос в определенном смысле представляет собой развитие предыдущего. Он состоит из двух частей:

а) Существуют ли специальные процедуры в отношении аэрокосмических аппаратов?

б) Следует ли разработать единый или унифицированный режим для таких аппаратов?

35. На первую часть вопроса ответить легко, поскольку специальных процедур в отношении аэрокосмических аппаратов не существует ни в воздушном, ни в космическом праве.

36. Что касается второй части, то, ввиду отсутствия специальных процедур, необходимо разработать унифицированный режим. Однако важнейшим является вопрос о том, по каким направлениям нужно разрабатывать новый режим: каковы должны быть его характеристики? На каких принципах он должен быть основан?

37. Институт разработал три альтернативы:

- а) абсолютно новый режим;
- б) воздушное или космическое право;
- с) адаптированный режим.

Ниже рассматриваются возможности выработки нового режима.

а) Абсолютно новый режим

38. Для разработки абсолютно нового режима в первую очередь необходимо учесть характеристики, упомянутые в самом вопросе, т.е. режим, основанный на функциональных характеристиках, аэродинамических свойствах, используемых космических технологиях и конструктивных особенностях. Разумеется, эти

технические особенности заслуживают рассмотрения, но важнее согласовать новый режим с существующими нормами воздушного и космического права. Проблемы будут касаться главным образом таких теорий, как национальный суверенитет над воздушным пространством, общее наследие человечества и т.д. Абсолютно новый режим, не учитывающий существующие нормы воздушного и космического права, создаст хаос. Следовательно, такой вариант является наименее разумным.

b) Воздушное или космическое право

39. Это означает взятие за основу при регулировании работы аэрокосмических аппаратов либо воздушного, либо космического права. Если за основу будет принято воздушное право, то проблемы могут начаться уже с определения, поскольку аэрокосмические аппараты в силу своих характеристик не могут относиться к категории "воздушного судна" по смыслу Чикагской конвенции или связанных с ней конвенций. Аналогичные проблемы возникнут и при выборе космического права. Затем возникнут противоречия между "суверенитетом над воздушным пространством" и "свободой", а параллельно с этим – еще одно – между Варшавской системой (созданной на базе Конвенции 1929 года об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок) и "режимом ответственности за космическую деятельность и ее регистрации". Этот вопрос было бы легче решить, если бы первый вопрос об определении аэрокосмического аппарата носил правовой характер, а не сводился к попытке определить его на основе его способности совершать полеты в космическом пространстве и использовать аэродинамические свойства для перемещения в воздушном пространстве. Прежде всего, возникла бы серьезная коллизия правоведческого характера, поскольку воздушное право с момента его зарождения и в плане перспектив развития в той или иной степени представляет собой транспортное право, а дух космического права связан с обеспечением для государств беспрепятственного права заниматься космической деятельностью при одновременном учете спроса на общие интересы человечества в целом. Вся нормативная база космического права связана с этим.

40. В условиях, когда космическое право со всеми его нормами регулирует эксплуатацию "аэрокосмических аппаратов", пролет аэрокосмического корабля над территорией того или иного государства будет связан с целым рядом правовых вопросов, точно так же, как полет в космическом пространстве такого корабля, регулируемый воздушным правом. Такой подход, основанный на "воздушном или космическом праве", все же не решает вопросы, касающиеся стандартизации, двусторонних отношений, имущественных претензий и т.д. Поэтому он не представляется уместным в данной ситуации.

c) Адаптированный режим

41. Такой вариант имеет право на существование лишь в том случае, если четкая демаркация между воздушным и космическим пространством возможна. Этот подход, по мнению многих государств-членов, является "функциональным" или "основанным на цели". Однако в связи с отсутствием определения концепции аэрокосмических аппаратов в правоведческой литературе потребуются некоторая адаптация. Иными словами, необходимо с помощью небольших добавлений и изменений включить и в воздушное, и в

космическое право, с учетом их круга ведения, понятие "аэрокосмические аппараты" при одновременном сохранении значимости того и другого. Международная организация гражданской авиации и Комитет по использованию космического пространства в мирных целях могли бы, используя свои знания и опыт в соответствующих областях, консультироваться друг с другом и играть решающую роль в этом отношении.

42. При таком подходе режим определяется целью. Так, полет аэрокосмического аппарата, предназначенного для перевозки пассажиров и груза в другую точку Земли через космическое пространство, будет регулироваться "адаптированным воздушным правом, а полет аэрокосмического аппарата, предназначенного для исследования космического пространства, – "адаптированным космическим правом".

43. Для всех целей, связанных с полетом, эксплуатация космического аппарата, предназначенного для гражданской авиации, будет регулироваться Чикагской конвенцией (при соблюдении пяти видов свободы), по всем вопросам, касающимся перевозок и ответственности, – Варшавской системой, а по всем уголовным вопросам – Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 года. Однако все они применяются только в том случае, когда аэрокосмический аппарат находится ниже установленной высоты. Когда аппарат находится в космическом пространстве, т.е. выше установленной высоты, необходимо должным образом учитывать режим ответственности в космическом пространстве. Такие вопросы, как регистрация, стандартизация и навигация, будут регулироваться существующими авиационными правилами.

44. Точно так же эксплуатация аэрокосмического аппарата, предназначенного для исследования космического пространства (помимо транспортировки), будет регулироваться космическим правом. Правила регистрации, стандартизации, наземного контроля и т.д. функционируют в рамках космической правовой системы. Когда такой космический аппарат пролетает через воздушное пространство суверенного государства, он может осуществлять право на свободный полет.

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

45. Этот вопрос представляет собой более конкретный вариант второго вопроса о том, различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения – в воздушном или космическом пространстве. В данном случае ставится более конкретный вопрос о том, может ли применяться воздушное право к аэрокосмическому объекту, если рассматривать его в качестве воздушного судна, когда он находится в воздушном

пространстве, и космическое право – если рассматривать его в качестве космического корабля, когда он находится в космическом пространстве. Этот вопрос предлагает еще один вариант, а именно возможность выбора между воздушным и космическим правом. Такой выбор должен осуществляться с учетом цели полета аэрокосмического аппарата.

46. Эти вопросы детально рассматривались в рамках двух предыдущих вопросов. Исходя из этого можно сделать вывод, что аэрокосмический аппарат не является ни воздушным судном, ни космическим кораблем. Это – "аэрокосмический корабль". Когда он находится в воздушном пространстве, воздушное право как таковое не может распространяться на него в полной мере, а когда он находится в космическом пространстве, то и космическое право не может применяться к нему в полном объеме. Второй вариант представляется более целесообразным, и с учетом этого применимое право будет определяться целью полета. Хотя Институт согласен с таким подходом, он не вполне поддерживает выбор между воздушным и космическим правом в их нынешней форме. Разумеется, выбор должен определяться целью, и применяться будет либо космическое, либо воздушное право, но это требует соответствующей адаптации, что и имеется в виду в третьем вопросе.

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

47. Учитывая вопросы, которые рассматривались выше, данный вопрос существенного значения не имеет.

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

48. Этот вопрос отражает правоведческие различия между воздушным и космическим правом. Если космическое право призвано обеспечить "свободу" государств применительно к космическому пространству с учетом требований общих интересов человечества в целом, то воздушное право, которое нередко называют "авиационным правом", является транспортным правом. Через весь свод космического права красной нитью проходит вопрос о всеобщем доступе к космической деятельности и взаимозависимости интересов всех ее участников. Главная задача воздушного права заключается в обеспечении наиболее эффективного функционирования авиационной техники, что порой принимает форму потребительского права. Функции, которые право должно осуществлять в обеих сферах, абсолютно различны. Существуют даже небольшие различия в отношении субъектов, которые являются носителями прав и обязанностей. На нормативный характер этих областей права сильное влияние оказывают его цели и предоставленные права. Кроме того, воздушное право – это частное право с

чертами публичного права, а космическое право – это чисто публичное право. В последние годы, однако, из-за изменения характера космической деятельности частная деятельность в этом секторе начала влиять на космическое право, однако космическая деятельность контролируется и регулируется государством.

49. В этом контексте уместно отметить следующие принципы:

а) *воздушное право*: национальный суверенитет над воздушным пространством, индивидуальная ответственность и ответственность учреждений, принципы уголовного права и рациональное использование воздушного пространства;

б) *космическое право*: свобода на осуществление деятельности в космическом пространстве, государственная ответственность за космическую деятельность, использование космического пространства в мирных целях, сотрудничество и взаимопомощь.

50. В процессе перемещения аэрокосмического аппарата в воздушном, а затем в космическом пространстве необходимо учитывать основополагающие принципы обеих областей права. С учетом того, что идея разработки адаптивного режима находится в процессе обсуждения, игнорирование основополагающих принципов допустить нельзя. В рамках такого режима эксплуатация аэрокосмического аппарата предполагала бы наличие определенных прав и обязанностей, которые должны выполняться добросовестно и с должным учетом соответствующих интересов других участников.

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

51. По первой части вопроса, касающейся прецедентов, нижеприведенный ответ Института не требует пояснений.

52. Что касается наличия международного обычного права в отношении пролета "аэрокосмического аппарата", то ответ отрицательный. Однако в контексте "космических объектов" некоторые положения договоров по космосу приняли форму международного обычного права.

53. Самым важным в этом отношении является обязательство, связанное со спасением, оказанием помощи и возвращением, закрепленное в Соглашении 1968 года о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (резолюция Генеральной Ассамблеи 2345 (XXII), приложение). Благодаря всеобщему охвату этой практики, ее единообразию и согласованности она обрела статус международного обычного права. Это обязательство предусматривает также оказание помощи в проведении всех поисково-спасательных операций и обеспечении безопасного возвращения космонавтов и "космического объекта" органу, осуществляющему запуск. Кроме того, при выполнении этого обязательства государства обязаны также соблюдать принцип взаимной помощи и сотрудничества в исследовании и использовании космического пространства в

мирных целях. При этом может применяться также общий принцип добрососедства.

54. В отношении "космического объекта" действует также принцип абсолютной ответственности за причиненный им ущерб на поверхности Земли.

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

55. Этот вопрос связан с применимостью национальных и международных правовых норм в отношении "космических объектов". Поэтому ответ на вторую часть предыдущего вопроса применим и здесь.

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

56. В настоящее время право, касающееся регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, регулируется Конвенцией 1975 года о регистрации. Весь процесс регистрации основан на понятии "запускающего государства". Иными словами, Конвенция требует, чтобы запускающее государство зарегистрировало объект, запускаемый им в космос. Кроме того, Конвенция применяется только в отношении "космических объектов". Разумеется, Конвенция о регистрации как таковая не может применяться к регистрации "аэрокосмических аппаратов".

57. Регистрация воздушных судов в настоящее время регулируется Чикагской конвенцией, а она в ее нынешнем виде также не может применяться к "аэрокосмическим аппаратам".

58. Еще одним международным документом, посвященным регистрации космических объектов, является предварительный проект протокола 2001 года по вопросам, касающимся космических средств, к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. В этом протоколе говорится о Контролирующем органе для ведения регистра гарантий в отношении космических средств. "Космические средства", как они определены в проекте протокола^c, приобретают значение для аэрокосмических аппаратов при проведении вышеупомянутой адаптации. Аналогичные положения о

^c "Любое идентифицируемое средство, предназначенное для запуска и размещения в космическом пространстве или находящееся в космическом пространстве; любое идентифицируемое средство, собранное или произведенное в космическом пространстве; любое идентифицируемое средство доставки, которое предназначено для одноразового использования или которое может повторно использоваться для перевозки людей и грузов в космическое пространство и из него; и любая отдельно идентифицируемая составная часть устройства, о котором говорится в предыдущих подпунктах, либо закрепленная или содержащаяся внутри таких устройств".

регистрации, но применительно к воздушному судну, содержатся также в Протоколе по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования 2001 года.
