



Генеральная Ассамблея

Distr.
LIMITED

A/AC.105/C.2/L.204
18 February 1997

RUSSIAN
ORIGINAL: ENGLISH

КОМИТЕТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ КОСМИЧЕСКОГО
ПРОСТРАНСТВА В МИРНЫХ ЦЕЛЯХ

Юридический подкомитет

Тридцать шестая сессия

Вена, 1—18 апреля 1997 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**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**

**Всесторонний анализ ответов на вопросник по возможным правовым вопросам,
касающимся аэрокосмических объектов**

Записка Секретариата

СОДЕРЖАНИЕ

	Пункты	Страница
ВВЕДЕНИЕ	1—7	2
ВСЕСТОРОННИЙ АНАЛИЗ ОТВЕТОВ, ПОЛУЧЕННЫХ ОТ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ	8—80	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?	8—17	3
Вопрос 2: Различается ли режим полета аэрокосмического объекта в зависимости от его местонахождения — в воздушном или космическом пространстве?	18—26	5

	Пункты	Страница
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?	27—37	6
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?	38—43	8
Вопрос 5: Выделяются ли специально в режиме аэрокосмического объекта стадии взлета и приземления как отличающиеся по объему регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующем возвращении на эту орбиту?	44—50	10
Вопрос 6: Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства?	51—58	11
Вопрос 7: Имеются ли прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует ли обычное международное право в отношении такого пролета?	59—64	12
Вопрос 8: Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?	65—71	13
Вопрос 9: Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам?	72—79	14
Заключение	80	15

ВВЕДЕНИЕ

1. В 1992 году на тридцать первой сессии Юридического подкомитета Комитета по использованию космического пространства в мирных целях делегация Российской Федерации представила рабочий документ, озаглавленный «Вопросы правового режима аэрокосмических объектов» (A/AC.105/C.2/L.189), в качестве отправной точки и стимулирующего фактора для дискуссии, способной, возможно, вывести из тупика споры между государствами, считающими делимитацию воздушного и космического пространства необходимой, и государствами, необходимости в этом не усматривающими. В 1993 году после консультаций с рядом заинтересованных делегаций Председатель Рабочей группы по пункту 4 повестки дня о вопросах, касающихся определения и делимитации космического пространства, а также характера и использования геостационарной орбиты, распространил неофициальный рабочий документ под названием «Проект вопросника по аэрокосмическим объектам» (A/AC.105/C.2/1993/CRP.1), предназначенного стать отправной точкой при подготовке вопросника, который должен был быть

направлен государствам-членам. В 1994 году Председатель распространил неофициальный рабочий документ, который содержал введение к проекту вопросника с кратким разъяснением истории его возникновения и целей.

2. В 1995 году на тридцать четвертой сессии Юридического подкомитета среди государств — членов Комитета был распространен сводный документ, содержащий проект вопросника и два вводных пункта, подготовленных в ходе тридцать третьей сессии (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3). На основе дискуссий и неофициальных консультаций Председатель Рабочей группы подготовил и разослал пересмотренный вариант рабочего документа, озаглавленного «Вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов» (A/AC.105/C.2/1995/CRP.3/Rev.3), который был утвержден Рабочей группой.

3. На тридцать четвертой сессии Рабочая группа вынесла рекомендацию, с которой согласился Юридический подкомитет, о том, что данный вопросник рассылается с целью получения от государств — членов Комитета предварительных мнений по различным вопросам, касающимся аэрокосмических объектов. Была выражена надежда, что ответы на вопросы послужат Юридическому подкомитету базой для принятия решения о возможных путях продолжения рассмотрения пункта 4 повестки дня. Поэтому Юридический подкомитет решил предложить государствам — членам Комитета изложить их точки зрения по этим вопросам. Подкомитет также постановил, что на его сессии 1996 года Секретариат должен представить документ, содержащий ответы на вопросник, которые могут поступить от государств — членов Комитета.

4. В соответствии с вышеупомянутой рекомендацией Секретариат подготовил документ «Вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов: ответы государств-членов» (A/AC.105/635 и Add.1, 2 и 3), содержащий 14 ответов по существу и один ответ общего характера на данный вопросник.

5. На своей сессии 1996 года Рабочая группа рекомендовала (A/AC.105/639, приложение I) Секретариату с целью содействия ее работе своевременно подготовить к тридцать шестой сессии Юридического подкомитета всесторонний анализ поступивших от государств ответов на вопросник по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов.

6. Рекомендации Рабочей группы были одобрены Юридическим подкомитетом в его докладе о работе его тридцать пятой сессии (A/AC.105/639, пункт 35) и Комитетом в его докладе о работе его тридцать девятой сессии (A/51/20, пункт 128). Генеральная Ассамблея также поддержала рекомендации Рабочей группы в своей резолюции 51/123 от 13 декабря 1996 года.

7. Настоящий анализ подготовлен Секретариатом в соответствии с вышеупомянутой рекомендацией, и в нем проанализированы ответы, полученные на 31 января 1997 года.

ВСЕСТОРОННИЙ АНАЛИЗ ОТВЕТОВ, ПОЛУЧЕННЫХ 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?

8. Из 14 государств, представивших на данный вопрос ответ по существу, пять, по всей видимости, согласны с данным определением в том виде, в каком оно было представлено. Семь приняли это определение с некоторыми оговорками. Одно из этих семи государств заявило, что предложенное определение может быть принято в качестве рабочего варианта.

9. Из двух остальных государств, от которых поступили ответы, одно заявило, что в данное определение следует внести изменения и что следует включить также и другие термины, такие как полеты» в атмосферах других планет и определение «исключительно космических объектов» (объектов, обладающих всеми свойствами аэрокосмических объектов, но не способных совершать полеты в

воздушном пространстве). Другое государство ответило, что, поскольку данное определение не встречается ни в международно-правовой литературе, ни в каких-либо международно-правовых положениях, следует применять другой технический термин — «космическая транспортная система». Выступая в поддержку использования этого термина вместо термина «аэрокосмический объект», данное государство отметило, что такие системы имеют ряд общих черт. В частности, все эти системы являются космическими объектами, предназначенными для исследования и использования космического пространства с момента запуска до момента посадки, и в отношении них действуют нормы международного космического права. Кроме того, они спроектированы таким образом, чтобы после возвращения в атмосферу Земли совершать посадку подобно самолету.

10. С точки зрения некоторых государств аэрокосмические объекты в настоящее время предназначаются для двух целей: осуществления полетов по программе «Земля—Земля» и доставки экипажа и/или грузов в космическое пространство и обратно на Землю.

11. По мнению одного государства, при разработке возможного определения следует учитывать, что понятие «аэрокосмический объект» будет охватывать различные типы аэрокосмических аппаратов, некоторые из них уже могут эксплуатироваться, а другие еще находятся в стадии проектирования и планирования. Далее это государство отметило, что общим знаменателем для всех существующих и будущих аэрокосмических аппаратов является то, что такие объекты конструируются для перемещения в пространстве путем использования своих аэронавтических и астронавтических свойств, позволяющих им летать в воздушном пространстве и перемещаться в космическом пространстве.

12. Одно государство считает, что формулировку «определенный период времени», находящуюся в конце определения, необходимо уточнить в качестве одной из конкретных характеристик аэрокосмического объекта.

13. С точки зрения других государств данное определение является приемлемым в его нынешней форме в той мере, в какой подразумевается, что оно включает и другую характеристику аэрокосмического объекта, предполагающую осуществление им какой-либо деятельности в космическом пространстве или выполнение там какой-либо задачи.

14. Некоторые государства отметили, что данное определение основано лишь на двух критериях: перемещения в космическом пространстве и нахождения в течение определенного периода времени в воздушном пространстве. В этой связи эти и другие государства считают, что возможное определение аэрокосмических объектов и их конкретные характеристики должны быть тесно связаны с вопросом развития техники и должны включать дополнительные критерии, основанные на таком развитии техники. Кроме того, одно государство заметило, что необходимо тщательно изучить конкретные характеристики аэрокосмических объектов с учетом продолжающегося совершенствования и усложнения существующей техники. Некоторые государства считают также, что Научно-техническому подкомитету Комитета по использованию космического пространства в мирных целях следует поручить изучить и определить технические аспекты и реквизиты этих объектов, прежде чем Юридический комитет сможет продолжить свою работу.

15. Из вышеизложенного, как представляется, вытекает, что, хотя одно государство предпочло бы вместо термина «аэрокосмический объект» использовать термин «космическая транспортная система», точки зрения различных государств относительно концептуальной идеи таких аппаратов сходятся. За исключением вопроса о применении к аэрокосмическим объектам международного космического права, общие характеристики, перечисленные различными странами в их ответах, независимо от используемой терминологии, представляются сходными и взаимодополняющими.

16. На основании полученных ответов и предложений можно считать, что к числу общих признаков аэрокосмических объектов относятся следующие:

- a) способность летать в воздушном пространстве;
- b) способность перемещаться в космическом пространстве;

c) выполнение какой-либо деятельности или задачи в космическом пространстве;

d) конструкционные особенности, позволяющие совершать после возвращения в атмосферу Земли посадку на Землю, подобно самолету.

17. Исходя из вышеизложенного и на основе поступивших ответов предварительный подход к формулированию определения аэрокосмического объекта может выглядеть следующим образом: [Аэрокосмическим объектом] [космической транспортной системой] является объект, который способен как перемещаться [или находиться] в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, [определенный период времени] находиться в воздушном пространстве [для использования (главным образом) (исключительно) в космических целях]».

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

18. Из 14 государств, ответивших на этот вопрос, пять дали утвердительный ответ, причем в одном из ответов содержалось обстоятельное разъяснение технических свойств воздушного судна и космического аппарата, а также причин, по которым на высоте менее 90—100 километров орбита космического корабля неминуемо будет понижаться и поэтому космический аппарат должен будет подчиняться нормам воздушного права. Пять других ответов также были утвердительными и сопровождались соответствующими юридическими аргументами. Наконец, поступило и четыре отрицательных ответа.

19. Некоторые государства выразили мнение, согласно которому правовой режим аэрокосмического объекта будет различным в зависимости от его местонахождения. В этой связи одно государство особо отметило, что по отношению к аэрокосмическим объектам, находящимся в воздушном пространстве, будут применяться положения Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго в 1944 году (Чикагской конвенции), а по отношению к какому-либо объекту, находящемуся в космическом пространстве, — нормы космического права.

20. Некоторые государства выразили точку зрения, согласно которой правовой режим аэрокосмических объектов будет различным в зависимости от цели полета и должен определяться согласно соответствующим нормам международного космического или воздушного права. Например, режим аэрокосмического объекта, осуществляющего полет «Земля—Земля» без выхода в космическое пространство, определяется нормами международного воздушного права, в то время как аэрокосмический объект, совершающий полет «Земля—орбита», находится в сфере действия норм международного космического права. Одно государство выразило мнение, согласно которому реальный полет аппарата в воздушном пространстве, основанный на принципах аэронавтики, и движение объекта к орбите, по орбите и с орбиты на основе принципов космонавтики делают, таким образом, подобный аппарат объектом как воздушного, так и космического права.

21. По поводу этого другое государство выступило с мнением, по которому в силу того, что аэрокосмические объекты предназначаются для осуществления деятельности в космическом пространстве, обусловленное запусками обстоятельство прохождения через земную атмосферу не влияет на функцию объектов в рамках унифицированного режима. Еще одно государство высказалось за то, что не следует проводить какого-либо различия, если осуществляемый полет является космическим. Это государство заметило также, что полезнее было бы сформулировать соответствующие положения относительно безвредного пролета космического объекта над территорией государств.

22. Еще одно государство выразило мнение, согласно которому проводить различие не следует, чтобы избежать одновременного применения двух систем правовых норм по отношению к одной и той же ситуации, что может привести к путанице.

23. Одно государство высказало суждение, согласно которому космические транспортные системы, предназначенные для исследования и использования космического пространства, являются, в соответствии с положениями космического права как такового, космическими объектами независимо от того,

перемещаются ли они в воздушном или космическом пространстве, но указало на возможность применения и норм международного воздушного права к этапу их вхождения в атмосферу Земли, особенно поскольку воздушное движение может помешать полету космической транспортной системы. В частности, с учетом дистанции пролета (около 8000 километров) и времени до приземления (14—15 минут после перехода 60-километрового высотного порога), для избежания столкновений следует принимать серьезные меры предосторожности, поскольку возвращаемый космический аппарат не обладает маневренностью воздушных судов. Поэтому, как считает данное государство, специалистам по воздушному праву и специалистам по космическому праву следует совместно выработать общее решение в отношении правовых норм, применимых к космическим объектам, которые возвращаются в атмосферу, пересекая воздушное пространство иностранных государств, с учетом особенностей правовых режимов.

24. На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что во многих ответах действительно указывалось на применимость положений воздушного и космического права к аэрокосмическим объектам или космическим транспортным системам. С точки зрения одного из государств в плане безопасности к космическим транспортным системам во время их пролета через слои атмосферы могут применяться положения воздушного права, чтобы избежать возможных столкновений, но при этом положения космического права должны применяться на всех стадиях полета.

25. Некоторые государства считают, что решение вопроса о применимости воздушного или космического права определяется исходя из пространственного подхода, то есть зависит от местонахождения аэрокосмического объекта в воздушном или космическом пространстве, в то время как другие полагают, что решение вопроса о применимости той или другой системы права должно определяться на основании функционального подхода или цели запуска аэрокосмического объекта. Еще одна группа государств считает, что следует сформулировать специальные положения, которые регулировали бы использование аэрокосмических объектов. С точки зрения одного из государств в качестве альтернативы было бы весьма полезным разработать какое-либо положение относительно безвредного пролета космических объектов через воздушное пространство других государств.

26. По вышеупомянутому вопросу было высказано множество различных мнений, требующих дальнейшей проработки и обдумывания для учета различных точек зрения. Но, как представляется на основании полученных ответов, государства могли бы продолжить обсуждение вопроса о совместимости воздушного и космического права. Многие государства выступили также за продолжение рассмотрения ряда вызывающих озабоченность вопросов в целях поиска общеприемлемых решений поднятых проблем и/или разработки соответствующих положений по таким вопросам, как безвредный пролет космического объекта через воздушное пространство государств.

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?

27. Вопрос 3 можно разделить на две части: первая часть касается существования специальных процедур в отношении аэрокосмических объектов, а во второй ставится вопрос о целесообразности разработки единого или унифицированного режима для таких объектов.

28. Относительно первой части вопроса некоторые государства высказали мнение, по которому, если не разработать единых специальных правил в отношении аэрокосмических объектов, такие объекты, при возможности их использования с той или другой целью, подпадут под действие двух различных правовых режимов. В частности, одно государство выразило точку зрения, согласно которой возникнут различия в применении воздушного и космического права в конкретных областях, включая законность полета (положения воздушного права, касающиеся получения разрешения иностранного государства; положения космического права, касающиеся свободы деятельности в космическом пространстве); регистрацию воздушных судов в соответствии с Чикагской конвенцией и космических аппаратов — в соответствии с Конвенцией о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство [резолюция 3235 (XXIX)

Генеральной Ассамблеи, приложение] (Конвенция о регистрации), а также основания ответственности (нормы воздушного права, закрепленные в международных договорах и национальном законодательстве; нормы космического права, относящиеся к сфере международного права). Это же государство также высказало предположение о возможности того, что некоторые типы аэрокосмических объектов могут рассматриваться в качестве воздушных судов, даже если часть своего полета они будут осуществлять в космическом пространстве, а другие типы аэрокосмических объектов могут считаться космическими объектами, поскольку элементы аэродинамики будут использоваться ими лишь для взлета и возвращения на Землю. Что же касается установления единого или унифицированного режима для аэрокосмических объектов, то, по мнению этого государства, возможность возникновения такой ситуации представляется весьма отдаленной.

29. Некоторые государства отметили, что не существует каких-либо специальных процедур в отношении аэрокосмических объектов, которые учитывали бы все разнообразие их функциональных характеристик, используемых аэродинамических свойств и их конструкционных особенностей.

30. С точки зрения одного из государств нет, очевидно, необходимости в каких-либо специальных процедурах или международных правилах, регулирующих использование космических транспортных систем, поскольку отсутствуют серьезные прецеденты (за исключением единственного полета космического корабля многоразового использования «Буран», принадлежавшего бывшему Союзу Советских Социалистических Республик), требующие разработки соответствующих правил. В отношении единого или унифицированного режима данное государство высказалось за то, что этот вопрос следует отложить до тех пор, пока Научно-технический подкомитет не проведет техническое исследование по аэрокосмическим объектам.

31. Некоторые государства выразили мнение, в соответствии с которым для аэрокосмических объектов следует разработать единый или унифицированный режим, учитывающий все соответствующие аспекты, с тем чтобы избежать правовой путаницы, которая может возникнуть в результате роста числа и расширения использования этих объектов. Некоторые государства считают также, что, принимая во внимание полеты всех типов аэрокосмических объектов, включая «трансатмосферный» полет и прямой спуск в атмосфере с обеспечением сохранности аппарата, следует установить общий режим. Такой режим должен быть также позднее уточнен с учетом изменений в этой области, связанных с космической деятельностью.

32. В отношении разработки унифицированного режима одно из государств считает, что такой режим должен быть подготовлен незаинтересованной компетентной международной организацией.

33. Одно из государств ответило, что вопрос о разработке соответствующего режима можно будет рассмотреть, если понятие аэрокосмических объектов не будет расширено таким образом, что в него войдут и «исключительно космические объекты». С точки зрения этого государства в настоящее время нет юридической необходимости в установлении унифицированного режима, поскольку в международном праве отсутствуют специальные процедуры, регулирующие различные виды аэрокосмических объектов, и поскольку в будущем, вероятно, произойдут определенные изменения в развитии техники.

34. Одно государство отметило, что первоочередным станет вопрос о введении в практику процедуры уведомления иностранных государств о пролете аэрокосмических объектов через их воздушное пространство. В этой связи придется учитывать ряд признаков, включая, как основополагающий, назначение аэрокосмического объекта — либо в качестве транспортной системы для перевозки груза или пассажиров из одной точки Земли в другую, либо в качестве системы, предназначенной для вывода в космическое пространство.

35. Поэтому исходя из терминологии, избранной для определения объектов, можно, как представляется, на основе полученных ответов сделать вывод, что все респонденты согласны в том, что специальных процедур в отношении аэрокосмических объектов не существует.

36. В отношении второй части вопроса 3, касающейся необходимости разработки единого или унифицированного режима для указанных объектов, мнения респондентов разошлись. Некоторые из них

считают, что создание единого или унифицированного режима необходимо для избежания путаницы и для того, чтобы учесть будущий рост числа, расширение использования и диверсификацию таких объектов. Другие заявили, что, учитывая будущее развитие техники в данной области, вопрос о чем, по мнению одного из респондентов, должен быть прежде всего изучен Научно-техническим подкомитетом, было бы преждевременным делать какие-либо шаги в направлении разработки такого режима. Наконец, по мнению одного из государств, в серьезном обсуждении нуждается еще один вопрос, а именно вопрос о введении в практику процедуры уведомления государств.

37. Следовательно, нет никакого четкого указания в отношении того, как следует поступить в связи с разработкой единого или унифицированного режима, поскольку неясно, имеется ли согласие по этому вопросу. Таким образом, целесообразно будет обратиться к анализу ответов на вопрос 2, поскольку из существа полученных ответов вытекает, что государства по меньшей мере могут пожелать продолжить обсуждение вопроса о совместимости подходов, основанных на нормах воздушного и космического права, в рамках ограниченного контекста.

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?

38. Некоторые государства, следуя пространственному подходу, выразили точку зрения, согласно которой аэрокосмические объекты, способные служить обеим целям, во время их нахождения в воздушном пространстве могут рассматриваться в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве — в качестве космических аппаратов. По мнению одного из государств, учитывая правовые вопросы, связанные с суверенитетом над воздушным пространством и безопасностью воздушного движения, пространственный подход является более предпочтительным для определения применимого права. Но, по мнению другого государства, можно считать, что аэрокосмические объекты, служащие целям воздушной транспортировки и даже совершающие в течение определенного периода времени полет в космическом пространстве, могут по существу оставаться воздушными судами, в то время как объекты, пролетающие через воздушное пространство в целях выхода в космическое пространство или возвращения из него, могут считаться космическими аппаратами (например, МТКК «Спейс шаттл»), но в отношении каждого из таких объектов должны соблюдаться определенные принципы и нормы другого правового режима. Одно из государств также отметило, что, исходя из различий, существующих в отношении выполняемых задач и применимых в каждом случае правовых норм, действовать должен только один правовой режим в зависимости от цели данного конкретного полета.

39. Некоторые государства считают, что в практических целях аэронавигации и авиационной безопасности могут также применяться нормы международного и внутреннего воздушного права.

40. Одно из государств отметило, что международное космическое право применимо к космическим транспортным системам независимо от того, перемещаются ли они в воздушном или космическом пространстве. По мнению этого государства, ввиду отсутствия определенных международных правил воздушного движения, относящихся к космическим транспортным системам, специалисты в области воздушного права и специалисты в области космического права в целях создания правовой основы для возвращения космических транспортных систем на Землю должны устранить несоответствия между двумя режимами, принимая во внимание законные права и интересы государств, которые могут затрагиваться таким пролетом, а также интересы безопасности международной авиации.

41. Некоторые государства заявили, что с технической точки зрения аэрокосмические объекты не должны рассматриваться в качестве воздушных судов, поскольку они были спроектированы как космические аппараты с особыми методами проектирования, создания и запуска, отличающимися от

методов, применяемых в отношении воздушных судов, не говоря уже о том, что их универсальность и способность маневрировать как воздушное судно лишь служит их основному предназначению. Одно из государств отметило, что, если целью полета является деятельность в космическом пространстве, в отношении таких объектов должно превалировать космическое право. Это мнение лежит в основе предложения о внесении изменений в определение, содержащееся в вопросе 1, и о включении в него формулировки «для использования (главным образом) (исключительно) в космических целях». Аналогично этому еще одно государство высказалось в пользу того, что критерием при определении применимого права должна служить цель полета соответствующего объекта. Поэтому по мере развития техники может возникнуть вопрос о дополнении действующих норм международного воздушного и космического права.

42. Некоторые государства высказали замечание о том, что соответствующий единый режим для аэрокосмических объектов следует разработать как на период их нахождения в воздушном пространстве, так и на период нахождения в космическом пространстве. В этой связи одно государство заметило, что такой режим должен учитывать вопросы делимитации воздушного пространства. Еще одно государство также отметило, что при разработке такого режима для аэрокосмических объектов во время их нахождения в воздушном и космическом пространстве следует исходить из цели их полета.

43. Ответы, полученные на вопрос 4, свидетельствуют о наличии различий в точках зрения по данному вопросу. Многие респонденты считают, что аэрокосмические объекты во время их нахождения в воздушном пространстве не должны рассматриваться в качестве воздушных судов, но для соблюдения воздушной безопасности и в целях аэронавигации должны соблюдаться внутригосударственные и международные нормы, регулирующие воздушное движение. Однако эти нормы воздушного движения не должны регулировать полеты аэрокосмических объектов. Некоторые респонденты пошли еще дальше и заявили, что применимым правом для аэрокосмических объектов является космическое право, поскольку главной целью полета является осуществление соответствующей деятельности в космическом пространстве. Другие считают, что ключевым фактором здесь является местонахождение аэрокосмического объекта (пространственный подход). Во время его нахождения в воздушном пространстве должно применяться воздушное право, а в космическом пространстве — космическое право. В представлении некоторых государств, хотя и принадлежащих к разным сторонам в споре, должен быть сформулирован соответствующий унифицированный режим для аэрокосмических объектов. Наконец, с точки зрения одного из государств в действующие нормы международного воздушного и космического права могут быть внесены соответствующие изменения, учитывающие различные новые достижения в области техники. В некоторой степени различия в точках зрения могут быть, возможно, объяснены отсутствием согласованного определения термина «аэрокосмический объект».

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

44. Некоторые государства заявили, что в регулировании стадий взлета и приземления не должно быть различий. Другое государство по этому поводу заметило, что следует лишь учитывать применяемый порядок действий. Еще одно государство также отметило, что стадии полета аэрокосмического объекта, осуществляющего деятельность преимущественно в космическом пространстве, не должны регулироваться другим правовым режимом, поскольку весь полет подпадает под действие норм космического права. Некоторые государства выразили точку зрения, согласно которой в рамках действующей правовой системы не существует специального режима, где выделялись бы стадии взлета и приземления, но в отношении пролета над воздушной территорией другого государства после вхождения в воздушное пространство могут применяться нормы международного воздушного права или внутреннего права соответствующих государств, в особенности в отношении суверенитета и безопасности того или иного государства. В этом отношении еще одно государство отметило, что при рассмотрении полета какого-либо аэрокосмического объекта регулированию подлежит лишь тот участок полета, который относится к безвредному пролету над территорией другого государства.

45. По мнению одного из государств, для стадий взлета и приземления воздушно-космического аппарата, служащего целям космонавтики, не требуется отличающееся по объему регулирование, если при этом соблюдаются принципы и нормы воздушного права. Аэрокосмический объект, способный служить обеим целям (летать, как воздушное судно, и передвигаться, как космический корабль), должен функционировать в соответствующих частях пространства на основании норм воздушного права или норм космического права.

46. Другое государство отметило, что в случае разработки специального режима для космических транспортных систем в нем необходимо проводить различие между стадиями взлета и приземления, поскольку они отличаются друг от друга. Если траектория взлета очень крутая, то траектория приземления покрывает расстояние примерно в 8000 километров. Кроме того, запуски обычно производятся с территории «своего» государства или в сотрудничестве с иностранным государством, и поэтому любые проблемы, которые могут возникнуть, будут решаться соответственно.

47. Некоторые государства в отношении аэрокосмических объектов также придерживаются мнения, что между упомянутыми стадиями полета следует проводить различие. Некоторые государства отметили, что необходим различный объем регулирования при вхождении в воздушное пространство с космической орбиты и последующем возвращении на эту орбиту и что, если будет принято решение о разработке какого-либо специального режима, следует принимать во внимание соответствующие характеристики аэрокосмических объектов.

48. Одно из государств высказало соображения, согласно которым на стадиях взлета и посадки аэрокосмических объектов следует принимать меры предосторожности, относящиеся к сфере регулирования воздушного движения, хотя, возможно, появится и необходимость в выработке специальных требований, относящихся к данным стадиям полета аэрокосмических объектов.

49. Еще одно государство отметило, что проведение такого различия потребует разработки соответствующих критериев и механизмов регулирования указанных аспектов полета аэрокосмических объектов с последующим закреплением этого различия в нормах международного космического права.

50. Так же как и в отношении вопроса 4, несмотря на наличие разногласий по вопросу о том, требуют ли различные стадии полета различных объемов регулирования, из полученных замечаний по существу вытекает, что если требуется обсуждать и формулировать специальный режим для аэрокосмических объектов, то в такой специальный режим могут быть включены, в соответствующих формулировках, все аспекты, упомянутые респондентами. Кроме того, многими респондентами, в том числе и теми, кто считает, что не должно быть различий в объеме регулирования этих стадий полета, были затронуты проблемы безопасности полетов, национальной безопасности и суверенитета.

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

51. Некоторые государства выразили мнение, что применяются нормы как внутреннего, так и международного воздушного права.

52. С точки зрения некоторых государств могут применяться нормы как международного, так и внутреннего воздушного права, но лишь по отношению к тем аэрокосмическим объектам, которые способны совершать маневры как воздушные суда, а не к тем, которые считаются по существу космическими объектами. Некоторые государства выразили мнение, согласно которому применение норм международного и внутреннего воздушного права к объектам, обладающим характеристиками, подпадающими под действие как воздушного, так и космического права, будет необходимо по причинам национальной безопасности и безопасности полетов.

53. Согласно мнению одного из государств, поскольку космические транспортные системы предназначены для исследования и использования космического пространства, эти системы подпадают под действие норм космического права независимо от того, перемещаются ли они в воздушном или космическом пространстве. Сославшись на данные ранее ответы на другие вопросы, это государство отметило, однако, что положения международного и внутреннего воздушного права могут применяться по практическим соображениям, связанным, в частности, с вопросами безопасности и аэронавигации. Другое государство отметило, что, хотя положения воздушного права здесь неприменимы, в некоторых случаях может возникнуть потребность в проверке соответствия хода полета какого-либо аэрокосмического объекта действующим правилам аэронавигации как средстве урегулирования возможных разногласий. Ряд государств также высказался за то, что если целью полета является выполнение определенной задачи в космосе, то применяться должно космическое право. В этой связи одно из государств отметило, что формальным критерием для определения применимого права должен стать тот факт, зарегистрирован ли соответствующим государством тот или иной объект в качестве воздушного судна или в качестве космического аппарата.

54. Некоторые государства придерживаются мнения, согласно которому на все аэрокосмические объекты, возвращающиеся на Землю через воздушное пространство иностранных государств, может распространяться действие положений международного права, регулирующих воздушное движение. Отдельные государства выступили также за то, что должны применяться нормы воздушного права, регулирующие вопросы безопасности аэронавигации, если, например, по мнению одного из этих государств, космический аппарат проскочил расчетную точку и вошел в воздушное пространство не по объявленной полетной траектории.

55. Одно из государств отметило, что ответ на заданный вопрос требует установления различия между воздушным и космическим пространствами, при этом необходимо должным образом учесть, в частности, итоги дискуссии в Юридическом подкомитете. Положения международного и внутреннего воздушного права по отношению к аэрокосмическим объектам в полной мере применяться не могут, и для этих объектов необходимо разработать четкие правовые нормы.

56. Отдельные государства выразили мнение о том, что в данной ситуации следует применять Чикагскую конвенцию и что при необходимости внесения изменений можно рассмотреть вопрос об обращении за надлежащими консультациями с участием Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

57. Одно из государств отметило, что в отношении аэрокосмических объектов, осуществляющих полет по программе «Земля—орбита», трассы полета которых проходят через воздушное пространство другого государства, целесообразно рассмотреть возможность договорного закрепления прав мирного (безвредного) пролета. В этом контексте необходимо особо учитывать специфику полетов по программе «Земля—Земля». Кроме того, это государство отметило, что применительно к аппаратам, совершающим

полет по программе «Земля—орбита», выполнение всего комплекса требований воздушного права может вызвать затруднения с практической точки зрения.

58. Респонденты, которые, по-видимому, разделились на сторонников функционального и пространственного подходов, придерживаются различных точек зрения по вопросу о применимости международного и внутреннего воздушного права. Респондентам, выступающим с позиций функционального подхода, необходимость установления какого-либо специального режима для аэрокосмических объектов не представляется очевидной. Сторонники пространственного подхода усматривают прямую необходимость в установлении специального режима, регулирующего вопросы пролета через воздушное пространство иностранного государства. Другие же поддерживают привлечение и применение в подобных ситуациях норм ИКАО. Поэтому ответы по проблеме применимости положений международного и внутреннего воздушного права пролили дополнительный свет и на вопрос о пролете через воздушное пространство иностранного государства.

Вопрос 7: Имеются ли прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли и существует ли обычное международное право в отношении такого пролета?

59. Некоторые государства выразили мнение, по которому прецедентов в отношении пролета аэрокосмических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли не было. Отдельные государства придерживаются мнения, согласно которому пока еще не получила достаточной поддержки идея о том, что право пролета взлетающего или спускающегося космического объекта является общепризнанным международно-правовым обычаем, но на практике такие пролеты случаются, не вызывая никакого протеста, и если пролет является безвредным и не наносит ущерба спокойствию и безопасности расположенных ниже государств, то это может служить основой для узаконения существующей практики. В этой связи одно государство заметило, что, даже если подобный пролет протекал без возражений, это не означает его одобрения в качестве международной практики или прецедента, поскольку затронутые государства не располагали информацией о таком пролете и поскольку в результате него не было нанесено какого-либо ущерба.

60. Одно из государств отметило, что в отношении космических транспортных систем пример МТТК «Спейс шаттл» Соединенных Штатов Америки не обязательно является прецедентом, поскольку он взлетает с территории Соединенных Штатов, а его возвращение происходит над открытым морем и территорией Соединенных Штатов. С другой стороны, это же государство заметило, что МВКА «Буран», принадлежавший бывшему Советскому Союзу, совершил всего лишь один полет, но при этом совершил и пролет над территорией иностранного государства после вхождения в плотные слои атмосферы. Не известно, имели ли место консультации с расположенными под трассой полета государствами и сообщалась ли им какая-либо информация. Поскольку МТТК «Спейс шаттл» Соединенных Штатов не создал прецедента пролета над иностранной территорией и поскольку случай с МВКА «Буран» не является прецедентом, достаточным для появления нормы обычного международного права, никакого международного обычая в отношении пролета космических транспортных систем над иностранной территорией не существует, ибо отсутствует какая-либо международная практика.

61. Некоторые государства придерживаются той точки зрения, что в отношении падающих космических объектов такие прецеденты существуют, причем они связаны не с пролетом функционирующих аэрокосмических объектов, а лишь с выпадением на Землю космического мусора. Эти государства отмечают, что такие прецеденты действительно имели место, и приводят множество примеров, в том числе падение спутника «Космос-954» на территорию Канады и станции «Скайлэб» на территорию Австралии. Одно из государств продолжило этот перечень и отметило, что кроме двух вышеупомянутых имелись и другие случаи возвращения в плотные слои атмосферы, в том числе возвращение космического корабля «Аполлон-13»/SNAP-27 в атмосферу над южной частью Тихого океана, затонувшего в районе впадины Тонга, и авария со спутником «Космос-1402», который вошел в плотные слои атмосферы Земли над открытым морем и разрушился. Однако это государство полагает, что в отношении пролета аэрокосмических объектов над иностранной территорией какого-либо конкретного международно-правового обычая не существует.

62. Что касается международно-правового обычая, то, как заметило одно из государств, в отношении пролета аэрокосмических объектов через иностранное воздушное пространство таковой еще находится в стадии становления. По мнению одного из государств, несколько полетов МТКК «Спейс шаттл» Соединенных Штатов через воздушное пространство многих третьих стран могут рассматриваться как прецеденты безвредного пролета, а поскольку это не вызвало какого-либо сопротивления или возражений, это означает, что в ходе осуществления данных полетов было создано право, основанное на международном обычае, как это было в отношении первого искусственного спутника Земли. Одно из государств также заметило в отношении прецедента, что в силу действия соглашения между Российской Федерацией и Казахстаном о пролете космических объектов Российской Федерации прецеденты такого пролета все же имеются.

63. Одно из государств отметило, что международная практика в этом отношении находится в стадии становления и согласно этой практике суверенитет государства не распространяется на пространство, находящееся выше орбиты наименьшего перигея искусственного спутника Земли (приблизительно 100 километров над уровнем моря). В тех случаях, когда полеты проходили на высоте ниже этого показателя, государства, руководствуясь принципом доброй воли, уведомляли об этом государства, над территорией которых проходили полеты, как это было в 1990 году, когда власти Соединенных Штатов передали властям бывшего Советского Союза информацию о полете корабля многоразового использования Соединенных Штатов над восточными районами территории бывшего Советского Союза. По мнению этого государства, такая информация была передана в порядке любезности и, как было оговорено, факт ее передачи не создавал прецедента, хотя использованные в данном случае процедуры могли бы послужить примером для будущей практики. Это государство считает, что в настоящее время нормы обычного международного права в этой области находятся в стадии становления.

64. Исходя из материалов вышеприведенного анализа, следует отметить, что по вопросу прецедента были выражены различные мнения. Хотя и не все государства соглашались с существованием прецедента в отношении пролета аэрокосмических объектов, в международном сообществе предпринимаются попытки достичь согласия относительно надлежащих формулировок в отношении пролета космических объектов.

Вопрос 8: Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?

65. Некоторые государства отметили, что, хотя каких-либо конкретных правил, регулирующих пролет аэрокосмических объектов после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли, не существует, некоторые общие положения международного космического права регулируют все стадии космического полета, включая пролет космических объектов через плотные слои атмосферы Земли. В числе приведенных примеров были названы соответствующие положения Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела [резолюция 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи, приложение], Соглашения о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство [резолюция 2345 (XXII) Генеральной Ассамблеи, приложение], Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами [резолюция 2777 (XXVI) Генеральной Ассамблеи, приложение], Декларации правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства [резолюция 1962 (XVIII) Генеральной Ассамблеи] и Принципов, касающихся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве (резолюция 47/68 Генеральной Ассамблеи).

66. Одно из государств отметило, что космические транспортные системы, предназначенные для исследования и использования космического пространства, подпадают под действие международного космического права с момента запуска до момента приземления. В этой связи положения международного права, регулирующие воздушное движение, могут применяться к космическим транспортным системам по практическим соображениям. Это государство отметило, что оно располагает внутренним воздушно-транспортным законодательством, в котором содержится определение воздушных

судов. В данном контексте закон предусматривает, что космические аппараты, ракеты и другие аналогичные летательные аппараты считаются воздушными судами во время нахождения в воздушном пространстве. Другое государство отметило, что, согласно его кодексу гражданской авиации, а также внутренней практике, на космические объекты, находящиеся в пределах воздушного пространства, распространяются те же правила, что и на воздушные суда и другие летательные аппараты.

67. Еще одно государство отметило, что в соответствии с его Законом «О космической деятельности» космический объект иностранного государства может осуществлять одноразовый безвредный пролет с целью выхода на орбиту вокруг Земли, а также с целью возвращения на Землю при условии заблаговременного уведомления его соответствующих служб о параметрах такого полета. Еще одно государство сообщило, что в разрабатываемом им в настоящее время законе о космической деятельности будет предусмотрено соответствующее положение, допускающее подобные пролеты.

68. Некоторые государства выразили мнение, согласно которому в отношении космических и аэрокосмических объектов после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли должны применяться существующие национальные и/или международно-правовые нормы.

69. Некоторые государства сообщили, что в их законодательстве отсутствуют нормы, относящиеся к пролету аэрокосмических объектов после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли. Отдельные государства также высказали точку зрения, в соответствии с которой нет международно-правовых норм, применимых к такому пролету.

70. По мнению одного государства, следует приступить к разработке международно-правовых норм о пролете аэрокосмических объектов.

71. Отвечая на вопрос 8, большинство респондентов (за исключением одного, заявившего, что не располагает никакой информацией, и другого, ответившего, что какие-либо внутренние правовые нормы, касающиеся подобных пролетов, отсутствуют) заявили, что существуют в той или иной форме международные или внутренние нормы, которыми регулируется или может регулироваться пролет космических объектов после возвращения в плотные слои атмосферы Земли.

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

72. Большинство государств отметили, что правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, применимы и к аэрокосмическим объектам. В этой связи одно государство отметило, что такие правила применимы к аэрокосмическим объектам, которые по существу считаются космическими объектами.

73. Некоторые государства полагают, что в отношении таких объектов, способных служить обеим целям, должна применяться двойная регистрация — в качестве воздушного судна и в качестве космического аппарата, если только, по мнению одного из респондентов, не будет разработан единый режим аэрокосмических объектов, предусматривающий, возможно, специальные процедуры регистрации таких объектов.

74. Ряд государств отметили, что существует необходимость в разработке новой процедуры регистрации, которая отражала бы характеристики аэрокосмических объектов.

75. Некоторые государства выдвинули предложение о том, чтобы аэрокосмические объекты рассматривались отдельно от других космических объектов, подлежащих регистрации согласно Конвенции о регистрации. По мнению одного из таких государств, регистрация их должна быть передана другому органу.

76. Одно из государств считает, что вносить изменения или дополнения в действующие правила регистрации в целях отражения специфики аэрокосмических объектов сейчас было бы преждевременным,

но со временем такая необходимость может возникнуть. В этой связи в дополнение к уже требуемой информации по аэрокосмическим объектам может быть предоставлена такая, например, информация, как сведения о планируемом прохождении их трассы в воздушном пространстве других государств, но такая информация будет основываться на дополнительном изучении и исследовании характеристик и порядка функционирования аэрокосмических объектов. Кроме того, понятие «запускающего государства» необходимо будет проанализировать в свете возможностей перспективных средств вывода (запуска) аэрокосмических объектов.

77. Одно из государств отметило, что необходимо продолжить изучение вопроса о том, существует ли потребность в регистрации, учитывая характерную для аэрокосмических объектов непродолжительность этапа полета по орбите.

78. Одно из государств считает, что транспортные космические объекты, собираемые в космосе и не предназначенные для посадки на Землю или для совершения действительного полета, также подлежат регистрации, а трассы и задачи их полета подлежат объявлению в целях избежания каких-либо инцидентов.

79. В целом большинство государств согласилось в том, что Конвенция о регистрации применяться должна, но другие государства активно выступили за использование другого механизма регистрации и отдали предпочтение варианту, согласно которому регистрация аэрокосмических объектов должна производиться в рамках единого унифицированного режима (если таковой когда-либо будет разработан).

Заключение

80. Как представляется, вышеприведенный анализ свидетельствует о наличии некоторых изменений в точках зрения относительно возможности по меньшей мере продолжения начатого таким образом диалога с участием в разработке проблем, связанных с аэрокосмическими объектами, специалистов в области как воздушного, так и космического права.