



Генеральная Ассамблея

Distr.
GENERAL
A/AC.105/635
15 February 1996
RUSSIAN
Original: ENGLISH

КОМИТЕТ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ КОСМИЧЕСКОГО
ПРОСТРАНСТВА В МИРНЫХ ЦЕЛЯХ

ВОПРОСНИК ПО ВОЗМОЖНЫМ ПРАВОВЫМ ВОПРОСАМ, КАСАЮЩИМСЯ
АЭРОКОСМИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ: ОТВЕТЫ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ

Записка Секретариата

СОДЕРЖАНИЕ

	<u>Страница</u>
ВВЕДЕНИЕ	2
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?	4
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?	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?	8

*Германия, Ирак, Италия, Мексика, Пакистан, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Филиппины и Чешская Республика.

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?	9
Вопрос 6: Применяются ли нормы национального и международного воздушного права к аэрокосмическому объекту одного государства, находящемуся в воздушном пространстве другого государства?	10
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?	11
Вопрос 8: Существуют ли какие-либо национальные и/или международные правовые нормы в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли?	12
Вопрос 9: Применимы ли правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, к аэрокосмическим объектам?	14
Ответы общего характера	15

ВВЕДЕНИЕ

1. На своей тридцать восьмой сессии Комитет по использованию космического пространства в мирных целях отметил, что на тридцать четвертой сессии Юридического подкомитета Рабочая группа Подкомитета по пункту 4 повестки дня "Вопросы, касающиеся определения и делимитации космического пространства, а также характера и использования геостационарной орбиты" подготовила окончательный текст вопросника по возможным правовым вопросам, касающимся аэрокосмических объектов. Комитет согласился с Подкомитетом (A/AC.105/607 и Согл.1, пункт 38), что цель вопросника 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 пункта 4 повестки дня. Комитет далее согласился с Подкомитетом в том, что государствам - членам Комитета следует предложить высказать свои мнения по этим вопросам¹.

2. Генеральный секретарь в своей вербальной ноте от 21 августа 1995 года, направленной всем государствам - членам Комитета по использованию космического пространства в мирных целях, предложил представить в Секретариат к 30 ноября 1995 года вышеупомянутую информацию, с тем чтобы Секретариат мог подготовить на ее основе доклад для представления Юридическому подкомитету на его тридцать пятой сессии.

3. Настоящий документ был подготовлен Секретариатом на основе информации, которая была получена от государств-членов к 15 февраля 1996 года. Информация, полученная после этой даты, будет включена в добавления к настоящему документу.

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?

Чешская Республика

Предлагаемое определение, согласно которому аэрокосмический объект может быть определен как объект, который способен как перемещаться в космическом пространстве, так и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве, может быть принято лишь в качестве рабочего варианта; оно требует дальнейшего изучения, поскольку термин "аэрокосмический объект" охватывает различные типы аэрокосмических аппаратов, некоторые из которых уже эксплуатируются, а другие пока находятся на стадии проектирования и планирования. Вместе с тем осуществление некоторых из этих проектов было приостановлено или даже прекращено.

Можно сказать, что своего рода общим знаменателем для всех существующих и будущих аппаратов такого рода является использование в той или иной степени аэронавтических и астронавтических элементов, позволяющих им летать в воздушном пространстве и перемещаться в космическом пространстве. Вместе с тем цели, для которых эти аппараты предназначаются, неодинаковы. За исключением одного типа аппаратов, которые, по-видимому, предназначены прежде всего для осуществления полетов класса "Земля-Земля", аэрокосмические объекты должны обеспечивать транспортное сообщение между Землей и космическим пространством. Основной задачей этих аппаратов остается исследование и использование космического пространства, а не международная перевозка пассажиров и грузов в коммерческих целях.

Германия

Ни в международной юридической литературе, ни в каких-либо международно-правовых положениях термин "аэрокосмический объект" не встречается. Что касается международного космического права, то в нем используются лишь юридические термины "космический аппарат" и "космический объект". Что касается международного воздушного права, то в его положениях можно найти лишь термин "воздушное судно". Термин "аэрокосмический объект" совершенно не известен, не встречается даже в научно-технических публикациях, касающихся национальных и международных космических полетов. В этих публикациях применяется технический термин "космические транспортные системы". Этим термином в них именуется две существующие системы: МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл", который используется уже в течение многих лет, а также космический корабль многоразового использования "Буран", который был создан в бывшем Советском Союзе и который совершил лишь один полет (в 1988 году) в космическое пространство. Кроме того, упоминаются такие будущие космические транспортные системы, как ГЕРМЕС (ЕКА), ХОТОЛ (Соединенное Королевство), "Хоуп" (Япония) или ЗЕНГЕР (Германия), а также будущий космический самолет Соединенных Штатов НАСП, создание которых пока находится на стадии планирования и финансирование некоторых из которых либо обсуждается, либо уже отменено. В силу вышеизложенного делегация Германии вместо формулирования новых определений предпочитает использовать уже существующий ясный технический термин "космическая транспортная система".

Вышеуказанные космические транспортные системы, разумеется, имеют ряд общих черт, которые составители вопросника хотели бы охарактеризовать с помощью термина "аэрокосмический объект". С юридической точки зрения, все эти системы являются космическими объектами, которые предназначены для исследования и использования космического пространства с момента запуска до момента посадки и в отношении которых действуют существующие нормы международного

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

космического права. Кроме того, они все спроектированы таким образом, чтобы после возвращения в атмосферу Земли совершать посадку подобно самолету (а точнее, подобно планирующему аппарату). Тем не менее делегация Германии не решается дать юридическое определение космическим аппаратам, по созданию которых ведется активная работа и характеристики которых в полной мере пока неизвестны не только Юридическому подкомитету КОПУОС, но и в отдельных случаях даже их разработчикам.

В этой связи мы предлагаем Научно-техническому подкомитету КОПУОС изучить необходимые технические аспекты этого вопроса, а Юридическому подкомитету продолжить свою работу лишь после того, как Научно-технический подкомитет окончательно или по крайней мере в предварительном порядке завершит исследование в этой области.

Ирак

Да.

Мексика

Существует мнение, что в определении аэрокосмического объекта было бы целесообразно указать, что помимо его способности перемещаться в космическом пространстве, в некоторых случаях такие объекты, используя свои аэродинамические свойства или иным образом, способны также перемещаться в воздушном пространстве в незапланированных случаях или на контролируемой основе. Во втором случае следует рассматривать возможность использования термина "аэрокосмический объект".

Пакистан

Да, это определение на данном этапе может считаться приемлемым.

Филиппины

Правительство Филиппин выражает согласие с предлагаемым определением. Примером аэрокосмического объекта, который способен перемещаться в космическом пространстве и, используя свои аэродинамические свойства, определенный период времени находиться в воздушном пространстве, является МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл".

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

Чешская Республика

Неясно, что подразумевает фраза "в зависимости от его местонахождения - в воздушном или космическом пространстве". Если понятие "местонахождение", с одной стороны, означает реальный полет аппарата в воздушном пространстве на основе принципов и технологии, используемых в авиации, а с другой стороны, означает движение объекта на орбиту, по орбите и с орбиты на основе принципов и технологии, используемых в астронавтике, то ответ на этот вопрос, учитывая современное состояние воздушного права, будет положительным. Однако этот ответ требует дальнейшего рассмотрения с учетом предназначения каждого аэрокосмического объекта (см. ответы на вопросы 3 и 4 ниже).

Германия

Как уже отмечалось в ответе на вопрос 1, в соответствии со статьями I-III Договора по космосу космические транспортные системы предназначены для исследования и использования космического пространства и являются одним из самых необходимых средств в этой важной области. Поэтому космические транспортные системы, несомненно, являются космическими объектами в соответствии

с положениями космического права как такового, особенно в том, что касается его режима ответственности, и международное космическое право применимо к их полетам независимо от того, перемещаются ли они в воздушном или космическом пространстве. Это, естественно, не исключает также возможности применения международного воздушного права к этапу их входа в атмосферу Земли, особенно поскольку действие норм этого права может распространяться на их полет после входа в атмосферу Земли. Чтобы проиллюстрировать этот факт, было указано на то, что всем существующим воздушно-космическим транспортным системам, таким, как МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл" и МВКА "Буран", а также всем будущим системам требуется пролететь приблизительно 8 000 км от момента входа в атмосферу Земли до момента приземления.

В качестве примера некоторых технических проблем, связанных с посадкой космических транспортных систем, следует указать на необходимость учета того, что приблизительно за 14-15 минут до посадки высота их полета составляет менее 60 км, что требует принятия серьезных мер предосторожности во избежание возможного столкновения с воздушными судами. Поэтому траектория полета возвращающегося космического объекта должна быть полностью освобождена от движения воздушных судов, особенно учитывая тот факт, что возвращаемый космический аппарат, выведенный на траекторию снижения и захода на посадку, не обладает маневренностью моторных воздушных судов.

Расстояние до посадочной полосы в километрах²

	-7938	-5704	-3575	-1727	-534	-5	0	
140								30000
120								25000
100								20000
80								15000
60								10000
40								5000
20								0
0								
	-30	-25	-20	-15	-10	-5	0	

Время до посадки [мин.]

Эти типичные для возвращения МТКК в атмосферу данные собраны во время полета МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл". Вместе с тем они применимы ко всем другим пока находящимся на этапе планирования космическим транспортным системам, таким, как ГЕРМЕС, ХОТОЛ, ЗЕНГЕР, "Хоуп" и ХИМЕС, а также к национальному аэрокосмическому самолету НАСП Соединенных Штатов.

В этой связи следует учитывать также, что МТКК "Спейс шаттл", посадочная масса которого составляет 85-100 тонн, возвращается в атмосферу с огромной скоростью. Как указано на диаграмме 1, с момента входа в атмосферу Земли до момента посадки МТКК требуется всего лишь 30-31 минута, и за это время он пролетает 8 000 км (обычному моторному гражданскому воздушному судну для покрытия такого расстояния требуется примерно 9 часов).

Это указывает на необходимость выработки специалистами по воздушному праву и специалистами по космическому праву общего решения в отношении правовых норм, применимых к космическим объектам, которые возвращаются в атмосферу, пересекая воздушное пространство иностранных государств, принимая при этом во внимание особенности этих правовых режимов.

Ирак

Да.

Мексика

Различия в режимах, применимых к каждому из этапов полета, связаны как с вопросом делимитации космического пространства, так и с правами государств в отношении своего воздушного пространства.

Пакистан

Между воздушным судном и космическим аппаратом существует четкое различие, заключающееся в том, что способность воздушного судна передвигаться основывается на свойствах окружающего воздуха/атмосферы, тогда как космический аппарат должен быть способен перемещаться в пространстве без какой-либо опоры на воздух. Эти различия, естественно, не препятствуют существованию аппаратов смешанного типа, которые могут передвигаться по суше и по воде, в воздухе и по суше или в космическом и воздушном пространстве (например, МТКК "Спейс шаттл"). Эти различия между воздушными судами и космическими аппаратами приводят на практике к тому, что воздушные суда обладают относительно высокой степенью свободы, тогда как движение космического аппарата определяется рядом таких параметров, как положение точки выведения на орбиту над поверхностью Земли и величина и направление скорости выведения с учетом вращения Земли под орбитой космического аппарата. С течением времени траектория космического аппарата в соответствии с наклоном его орбиты пересекает территорию почти всех стран от северных до южных широт.

Кроме того, плотность атмосферы, которая является столь важным условием для полета воздушных судов, скорее препятствует движению космических аппаратов. С уменьшением высоты сопротивление воздуха, которое пропорционально плотности воздуха, возрастает и ведет к снижению высоты орбиты до тех пор, пока космический аппарат более не может совершить полный виток вокруг Земли. Тогда он возвращается на Землю. Несмотря на этот факт, лишь в исключительных случаях космические аппараты могут обращаться по околоземной орбите высотой менее 90-100 км, и поэтому, если в перигее высота орбиты достигает такого значения, космический аппарат неминуемо сходит с орбиты уже на следующем витке. Следовательно, формально режим полета аэрокосмического объекта должен различаться в зависимости от того, находится ли он в воздушном пространстве или в космическом пространстве.

Филиппины

Правила и нормы, применимые к полету аэрокосмического объекта, должны различаться в зависимости от того, находится ли он в воздушном пространстве или в космическом пространстве.

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?

Чешская Республика

Если не разработать единых специальных правил в отношении аэрокосмических объектов, то такие объекты, при возможности их использования с той или другой целью, действительно подпадут под действие двух различных правовых режимов, касающихся двух видов деятельности в околоземном космическом пространстве. В настоящее время право, регулирующее использование воздушного пространства, и право, регулирующее использование космического пространства, существенно отличаются друг от друга как по своим основным принципам, так и по конкретным правилам. Эти различия состоят, в частности, в следующем:

- законность полета соответствующего аппарата, в основе которой применительно к воздушным судам лежит принцип получения разрешения от иностранного государства на пролет через его воздушное пространство, в то время как в отношении полетов космических объектов действует принцип свободы деятельности в космическом пространстве со всеми правовыми последствиями;
- регистрация воздушных судов, предусмотренная в Чикагской конвенции 1944 года применительно к гражданским воздушным судам, и регистрация космических объектов, предусмотренная в Конвенции о регистрации 1975 года применительно ко всем объектам, запускаемым в космическое пространство; в каждом из этих документов предусмотрены свои процедуры и свои требования к регистрации;
- ответственность, которая применительно к воздушным судам основывается на международных договорах и частично на национальном законодательстве и возлагается на частных лиц. Применительно к космическим объектам она основывается на нормах международного права, возлагается на субъектов международного права, которые сами решают связанные с этим вопросы. Решения вопросов, связанных с основанием и объемом ответственности, и вопросов юрисдикции, касающихся обеих систем, также существенно различаются.

Вместе с тем возможно, что на практике некоторые типы аэрокосмических объектов будут рассматриваться в качестве воздушных судов, даже если часть своего полета они будут осуществлять в космическом пространстве, а другие типы аэрокосмических объектов будут считаться прежде всего космическими объектами, поскольку некоторые элементы аэродинамики они будут использовать лишь для взлета и возвращения на Землю.

На данном этапе развития аэрокосмической техники перспектива разработки и установления на твердой основе единого правового режима, регулирующего деятельность всех объектов такого рода, представляется весьма отдаленной.

Германия

Каких-либо специальных процедур или международных правил, регулирующих использование космических транспортных систем, не существует, поскольку до настоящего времени в их разработке, по-видимому, не было необходимости. Пребывание МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл" на космической орбите, очевидно, не требовало международного регулирования. Что касается этапа спуска в атмосфере, то Соединенные Штаты находятся в благоприятном положении, поскольку их МТКК "Спейс шаттл" входят в атмосферу Земли над открытым морем, не пересекая территории иностранных государств. Насколько известно Германии, МТКК "Спейс шаттл" совершают посадку на территории Соединенных Штатов таким образом, что до сих пор это не вызывало никаких проблем. В отношении же космического корабля многоразового использования "Буран", который в 1988 году совершил единственный полет, имеется ограниченная информация. Как сообщил представитель Отдела баллистики и динамики полетов НПО "Молния", Москва, г-н Дударь, "Буран" сошел с орбиты над южной частью Южной Америки и, пролетев над Северной Африкой, возвратился на космодром Байконур, возможно, со стороны Турции³. Однако, поскольку "Буран" пока "поставлен на прикол", какой-либо необходимости в регулировании, по-видимому, не существует. Что касается вопроса относительно необходимости разработки соответствующего режима для космических транспортных систем, то его решение следует отложить до тех пор, пока Научно-технический подкомитет КОПУОС не изучит его наряду с перспективными разработками в этой области и не представит результаты своего исследования Юридическому подкомитету.

Ирак

Следует разработать единый или множественные режимы, в которых учитывались бы все соответствующие аспекты.

Мексика

В отношении аэрокосмических объектов следует установить общий режим, в рамках которого должны быть учтены различные возможные условия или случаи.

Например: "трансатмосферный" полет, прямой спуск в атмосфере с обеспечением сохранности аппарата и т.д.

Пакистан

Во-первых, следует разработать унифицированный режим для всех типов аэрокосмических объектов. Позднее с учетом изменений на международной арене, связанных с космической деятельностью, этот режим может быть уточнен.

Филиппины

Филиппинам не известны какие-либо специальные процедуры в отношении 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 аэрокосмического аппарата в зависимости от цели такого полета преимущественную силу имеет либо воздушное, либо космическое право?

Чешская Республика

Что касается первой половины вопроса ("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?"), то на него можно дать положительный ответ применительно к тем аэрокосмическим объектам, которые будут способны в более или менее равной степени служить обеим целям: перемещению в воздушном и космическом пространстве. С другой стороны, те аэрокосмические аппараты, которые будут служить целям воздушной транспортировки, даже если определенный период времени им придется находиться в космическом пространстве, могут по существу оставаться воздушными судами и наоборот, те аэрокосмические объекты, которые пролетают через воздушное пространство в целях выхода в космическое пространство или возвращения из него, могли бы считаться космическими аппаратами (примером чему служит эксплуатируемый МТКК "Спейс шаттл"). Однако даже в отношении таких объектов должны соблюдаться определенные принципы и правила другого правового режима, если они перемещаются в части пространства, не являющейся целью их полета.

Германия

Как уже отмечалось в ответах на вопросы 1 и 3, Германия придерживается мнения, что международное космическое право, и особенно его режим ответственности, применимо к космическим транспортным системам независимо от того, перемещаются ли они в воздушном или космическом пространстве. Естественно, нормы международного и национального воздушного права также являются применимыми по практическим соображениям, указанным в ответе на вопрос 3. Поскольку определенных международных правил воздушного движения, учитывающих особенности космических транспортных систем, не существует, 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 особенно интересы безопасности международной авиации.

Ирак

Аэрокосмические объекты должны рассматриваться в качестве воздушных судов, а во время нахождения в космическом пространстве - в качестве космических аппаратов со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями.

Мексика

Следует изучить конкретные аспекты, связанные с этим вопросом, при этом в отношении воздушного пространства должен применяться соответствующий международно-правовой режим и следует рассмотреть возможность установления единого правового режима в отношении аэрокосмических объектов, в котором бы учитывался вопрос делимитации воздушного пространства.

Пакистан

С технической точки зрения аэрокосмические объекты во время их нахождения в воздушном пространстве не должны рассматриваться в качестве воздушных судов по вполне очевидным причинам (особые методы проектирования/создания/запуска аэрокосмических объектов и воздушных судов совершенно отличаются друг от друга). Поэтому для таких объектов во время их нахождения в воздушном пространстве и в космическом пространстве, в зависимости от цели их полета, следует разработать соответствующий приемлемый режим.

Филиппины

Аэрокосмические объекты, подобные МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл", проектируются в качестве космических аппаратов и должны оставаться таковыми. Их универсальность/способность маневрировать как воздушное судно лишь служит их основному предназначению.

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?

Чешская Республика

Если этот вопрос понят нами правильно, то для стадии взлета и приземления воздушно-космического аппарата, служащего целям астронавтики (например, существующий МТКК "Спейс шаттл"), не требуется отличающееся по объему регулирование при условии, что при этом в той мере, в какой это необходимо, соблюдаются принципы и нормы воздушного права, чтобы не допускать нарушений правил безопасности полетов. Вместе с тем аэрокосмический объект, который будет способен служить обеим целям, т.е. в воздушном пространстве летать как воздушное судно, а в космическом пространстве передвигаться как космический аппарат, должен функционировать в соответствующих частях пространства в соответствии с нормами воздушного права или нормами космического права.

Германия

В случае разработки специального режима для космических транспортных систем в нем, несомненно, должно проводиться различие между стадиями взлета и приземления, поскольку они весьма отличаются друг от друга. Что касается стадии приземления, то мы ссылаемся на свой ответ на вопрос 2. Расстояние, покрываемое космическим аппаратом при посадке с момента вхождения в атмосферу Земли и до момента приземления, составляет более 8 000 км, тогда как для взлета выбирается очень крутая траектория. До высоты 10-20 км наклон траектории относительно горизонта составляет 70 или более градусов. Затем при достижении высот с достаточно низкой плотностью

воздуха направление полета постепенно изменяется, становясь более пологим, чтобы в конечном счете перейти в почти горизонтальную орбитальную траекторию. Поскольку запуски обычно производятся с территории запускающего государства или в сотрудничестве с иностранным государством, какие-либо связанные с этим проблемы пока не возникали или им находилось приемлемое решение.

Ирак

Этот вопрос недостаточно ясен и требует разъяснения.

Мексика

В регулировании не должно быть никаких различий; следует лишь учитывать применяемый порядок действий.

Пакистан

Ответ на этот вопрос должен быть утвердительным. При разработке такого режима необходимо будет учитывать упомянутые в вопросе типичные аспекты использования аэрокосмических объектов.

Филиппины

В режиме аэрокосмического объекта они должны выделяться и отличаться по объему регулирования применительно к вхождению в воздушное пространство с космической орбиты и последующему возвращению на эту орбиту.

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

Чешская Республика

Нормы национального права и международного воздушного права будут применимы лишь к тем аэрокосмическим объектам, которые будут способны служить целям авиации, но не к тем аэрокосмическим аппаратам, которые будут считаться по существу космическими объектами.

Германия

См. ответы на вопросы 2 и 4 выше.

Ирак

Да.

Мексика

Как отмечалось в ответе на вопрос 4, нормы международного и национального воздушного права должны применяться к этим объектам, при этом в отношении каждого случая следует выработать конкретные соображения.

Пакистан

Необходимо установить различие между воздушным пространством и космическим пространством. Этот вопрос в значительной мере зависит от положительного итога затянувшейся многолетней дискуссии в КОПУОС по вопросу об определении и делимитации космического пространства. Действующее национальное или международное воздушное право применительно к

аэрокосмическим объектам в полной мере, очевидно, применяться не может, и в этой связи необходимо разработать определенные четкие нормы.

Филиппины

Филиппины склонны считать, что следует применять Конвенцию Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

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?

Чешская Республика

В теории космического права пока еще не получила достаточной поддержки идея о том, что право пролета взлетающего или спускающегося космического объекта является общепризнанным международно-правовым обычаем. Однако на практике такие пролеты случаются, но до сих пор они не вызвали никакого протеста. В целях легализации такой существующей практики следует рассмотреть возможность открытого признания права на пролет космических объектов при условии, что он является безвредным, т.е. не наносит ущерба спокойствию, порядку или безопасности расположенных ниже государств, а также более детального регулирования порядка осуществления этого права.

Германия

Насколько известно Германии, космические транспортные системы регулярно используются лишь Соединенными Штатами и только однажды были использованы бывшим Советским Союзом 15 ноября 1988 года (см. ответ на вопрос 3 выше). Что касается МТКК Соединенных Штатов "Спейс шаттл", то, как уже отмечалось, эта космическая транспортная система взлетает с территории Соединенных Штатов. Ее возвращение в плотные слои атмосферы Земли также происходит над открытым морем и американской территорией, и поэтому для приземления в Соединенных Штатах ей не требуется пролетать над иностранными государствами. С единственным полетом МВКА "Буран" связан и единственный прецедент пролета территории иностранных государств после вхождения в плотные слои атмосферы Земли с целью приземления на космодроме Байконур. Однако ничего не известно ни о консультациях с правительствами государств, над которыми пролетел этот аппарат, ни о предоставленной этим государствам информации. Таким образом, единственным пригодным прецедентом, относящимся к пролету космических транспортных систем через воздушное пространство после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли, является возвращение МТКК "Спейс шаттл", которое до настоящего времени не вызывало каких-либо проблем, поскольку не затрагивало интересов ни одного из иностранных государств. Таким образом, никакого обычного международного права в отношении пролета космических транспортных систем над иностранной территорией не существует, поскольку нет международной практики в этой области. Что касается единственного прецедента, а именно полета МВКА "Буран", во время которого был совершен пролет над иностранной территорией, то этот случай не годится для разработки обычного международного права, поскольку запускающее государство - бывший Советский Союз - больше не существует.

Ирак

Что касается Ирака, то такие прецеденты не отмечены.

Мексика

Да, прецеденты существуют и примером тому является, в частности, падение космических объектов на поверхность Земли в Канаде и Австралии.

Пакистан

Известны несколько таких случаев, некоторые из которых приводятся ниже:

- возвращение в 1970 году космического корабля "Аполлон-13"/SNAP 27 в атмосферу над южной частью Тихого океана, который затонул в районе впадины Тонга;
- падение на территорию Канады 24 января 1978 года советского спутника "Космос-954" с ЯИЭ на борту;
- вход в нижние слои атмосферы и в итоге падение орбитальной станции "Скайлэб" на территории Австралии 11 июля 1979 года;
- авария в 1982/83 году со спутником "Космос-1402", который вошел в плотные слои атмосферы Земли над открытым морем и при этом разрушился, по счастливой случайности не нанеся ущерба иностранной территории.

Насколько Германии известно, в отношении такого пролета аэрокосмических объектов над иностранной территорией какого-либо конкретного обычного международного права не существует.

Филиппины

Что касается опыта Филиппин, то государству не известны какие-либо прецеденты в отношении пролета аэрокосмических объектов после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли.

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

Чешская Республика

Хотя каких-либо конкретных правил, призванных регулировать пролет космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли, не существует, следует напомнить, что некоторые положения международного космического права, особенно содержащиеся в Договоре по космосу 1967 года, регулируют все стадии космического полета, включая пролет космических объектов через плотные слои атмосферы Земли.

Германия

См. ответы на вопросы 1, 2 и 4.

Согласно германскому законодательству, Федеральный воздушно-транспортный кодекс Германии (Luftverkehrsgesetz) применим не только к воздушным судам, но и к другим объектам, таким, как космические аппараты и ракеты. Параграф 1 Федерального воздушно-транспортного кодекса* гласит:

§ 1 (Freiheit des Luftraums; Begriff des Luftfahrzeugs)

1) Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz und durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.

2) Luftfahrzeuge sind:

1. Flugzeuge

[§ 1 (Свобода воздушного пространства; определение воздушного судна)

1) Воздушное пространство может свободно использоваться воздушными судами в той мере, в какой это не ограничивается настоящим законом и нормативными актами, определяющими порядок осуществления этого закона.

2) К воздушным судам относятся:

*Перевод текста с немецкого языка является неофициальным.

2. Drehflügler
3. Luftschiffe
4. Segelflugzeuge
5. Motorsegler
6. Frei- und Fesselballone
7. Drachen
8. Rettungsfallschirme
9. Flugmodelle
10. Luftsportgeräte
11. sonstige für die Benutzung des Luftraums bestimmte Geräte.

Raumfahrzeuge, Raketen und ähnliche Flugkörper gelten als Luftfahrzeuge, solange sie sich im Luftraum befinden.

1. Самолеты
2. Винтокрылые аппараты
3. Дирижабли
4. Планеры
5. Мотопланеры
6. Автономные и привязные аэростаты
7. Воздушные змеи
8. Спасательные парашюты
9. Авиамодели
10. Авиаспортивные аппараты
11. Другие аппараты, предназначенные для использования в воздушном пространстве.

Космические аппараты, ракеты и аналогичные летающие объекты считаются воздушными судами во время нахождения в воздушном пространстве.]

Ирак

В отношении космических и аэрокосмических объектов после их вхождения в плотные слои атмосферы Земли должны применяться существующие национальные и/или международные правовые нормы.

Мексика

- Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела;
- Соглашение о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство;
- Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами;
- Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство;
- Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства;
- Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве.

Пакистан

Как представляется, каких-либо конкретных национальных или международных правовых норм в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли, вероятно, не существует. Однако при разработке соответствующих правовых норм по этому вопросу могли бы пригодиться некоторые соответствующие положения/статьи следующих касающихся космоса договоров:

Договоры/конвенции/соглашения, касающиеся космического пространства	Соответствующие принципы/статьи
---	---------------------------------

1. Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства [резолюция 1962 (XVIII) Генеральной Ассамблеи от 13 декабря 1963 года]	Пункты 7 и 8
Договоры/конвенции/соглашения, касающиеся космического пространства	Соответствующие принципы/статьи
2. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела [Договор по космосу; резолюция 2222 (XXI) Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1966 года]	Статьи VII и VIII (аналогичные соответственно пунктам 8 и 7 Декларации 1963 года, упомянутой в № 1 выше)
3. Соглашение о спасении космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство [резолюция 2345 (XXII) Генеральной Ассамблеи от 19 декабря 1971 года]	Статья 5
4. Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве [резолюция 47/68 Генеральной Ассамблеи от 14 декабря 1992 года]	Принципы 5 и 7

Филиппины

Филиппинам не известно о каких-либо правовых нормах в рамках юрисдикции страны в отношении пролета космических объектов после вхождения в плотные слои атмосферы Земли.

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

Чешская Республика

Правила регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, являются в полной мере применимыми к тем аэрокосмическим объектам, которые по существу считаются космическими объектами. Эти правила должны быть применимы также к будущим аэрокосмическим аппаратам, которые будут способны служить целям аэронавтики. В отношении аэрокосмических объектов, способных служить обеим целям - как целям аэронавтики, так и целям астронавтики, - должна применяться двойная регистрация в качестве воздушного судна и в качестве космического аппарата, если только не будет разработан упомянутый в вопросе 3 единый режим. Такой режим должен содержать также соответствующие положения относительно учреждения специальных национальных регистров (а также, возможно, международного регистра) для аэрокосмических объектов.

Германия

Учитывая точные формулировки Конвенции о регистрации, Германия не испытывает ни малейших сомнений в применимости этой Конвенции.

Ирак

Да, при условии, что объект запускается в космическое пространство.

Мексика

Да, это является возможным и необходимым, поскольку в будущем некоторые такие объекты на регулярной основе будут функционировать в качестве космических и воздушных объектов.

Пакистан

Как отмечается в ответе на вопрос 2, аэрокосмические объекты следует отличать от воздушных судов. Согласно статье 1 Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство [резолюция 3235 (XXIX) Генеральной Ассамблеи от 12 ноября 1974 года], термин "космический объект" включает составные части космического объекта, а также средство его доставки и его части. Поэтому статьи этой Конвенции должны применяться ко всем аэрокосмическим объектам, запускаемым в космическое пространство.

Филиппины

Аэрокосмические объекты должны рассматриваться в качестве особого типа объектов, и поэтому их регистрация должна производиться в другой форме.

Ответы общего характера

Италия

Правительство Италии внимательно изучило вопросник, затрагивающий правовые вопросы, которые не просто разрешить, учитывая сложный характер затрагиваемых ими тем; поэтому его различные аспекты требуют тщательного изучения.

Правительство Италии благодарит за предоставленную возможность принять участие в изучении этого вопроса в рамках соответствующего "форума", с тем чтобы обеспечить интеграцию существующих международно-правовых документов. Вместе с тем, по его мнению, затрагиваемая проблема не должна вновь вызвать обсуждение спорного вопроса о делимитации воздушного пространства и космического пространства и не должна ставиться в зависимость от его решения.

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

Правительство Соединенного Королевства сознает важность этой темы и возможные будущие последствия рассмотрения правовых вопросов, касающихся аэрокосмических объектов, однако, к сожалению, в настоящее время не может представить согласованный ответ на вопросник. Этот вопрос будет анализироваться и в свое время ответ будет представлен Комитету по использованию космического пространства в мирных целях.

Примечания

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

²Benkő, Marletta/Gebhard, Jürgen, Delimitation of Outer Space and Outer Space Activities Including Problems to the Free ("Innocent") Passage of Space Craft Through Foreign Air Space for the Purpose of Reaching Orbit and Returning to Earth, in Benkő/Schrogl(editors), International Space Law in the Making: Current Issues in the United Nations Committee for the Peaceful Uses of Outer Space, p. 123. Forum for Air and Space Law, Editions Frontières, Gif Sur Yvette.

³Dudar, E. N. Flight Dynamics Analysis of Aerospace System with Subsonic Carrier Plane.
Russian/Ukrainian/German Symposium on Space Transportation and Propulsion. DGLR Bericht, 26-28 May 1993.