

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ДРУЖБЫ НАРОДОВ

На правах рукописи

Ганенков Евгений Олегович

**ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ
АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Научный руководитель:
кандидат юридических наук, доцент
Травников Александр Иванович

Москва – 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Введение.....	3
Глава 1. Динамика определения правового статуса и установления современных правовых режимов воздушного пространства.....	20
1.1. Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима суверенного воздушного пространства.....	20
1.2. Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима международного воздушного пространства.....	38
1.3. Правовое регулирование аэронавигации.....	48
Глава 2. Определение правового статуса и формирование правового режима космического пространства	63
2.1. Актуальные проблемы делимитации космического и воздушного пространства.....	63
2.2. Современный международно-правовой режим космического пространства и небесных тел.....	75
2.3. Международно-правовой режим элементов космической навигации.....	103
Глава 3. Возможные подходы к международно-правовому регулированию аэрокосмической навигации.....	117
3.1. Предпосылки создания международно-правового режима аэрокосмической навигации.....	117
3.2. Содержание международно-правового режима аэрокосмической навигации	132
3.3. Обоснование необходимости создания международной организации в сфере обеспечения безопасности аэрокосмической навигации.....	147
Заключение.....	154
Библиография.....	157
Приложение	175

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы. Техническая возможность осуществления аэрокосмических полетов была реализована в начале XXI столетия после осуществления первого суборбитального полета¹ аэрокосмического аппарата Spaceshipone 20 мая 2003 г.

За последнее время произошел технологический прорыв как в области развития суборбитальных аэрокосмических аппаратов, так и в области развития орбитальных аэрокосмических аппаратов типа «Шаттл» и «Буран» (подобные разработки ведутся в Великобритании, США и некоторых других государствах).

Для правовой организации полетов таких аппаратов в мае 2005 г. на 175-й сессии Совета Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО)² была рассмотрена и принята «Концепция суборбитальных полетов»³, предусматривающая регламентацию полетов суборбитальных летательных аппаратов, в том числе, в коммерческих целях для международных суборбитальных перевозок пассажиров.

Суборбитальные аэрокосмические аппараты на разных этапах полета следует квалифицировать и как космический аппарат, и как воздушное судно. Такая неопределенность в квалификации создает ряд правовых трудностей, касающихся допуска суборбитальных летательных аппаратов к эксплуатации для целей международного воздушного транспорта, где используются только гражданские воздушные суда, сертифицированные в соответствии со ст. 31 Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция 1944 г.)⁴. Более того, правовая регламентация проведения

¹ Согласно параграфу 2.12.6 Раздела 8 «Астронавтика» Спортивного кодекса Международной федерации аэронавтики, «полет является суборбитальным, если каждая дуга его траектории на высоте более 100 км имеет продолжительность свыше 40 000 км (в неподвижной геоцентрической системе координат)» // FAI Sporting Code, Sec. 8., 2009. URL: <http://www.fai.org/astronautics/documents>.

² Международная организация гражданской авиации (ИКАО от англ. ICAO – International Civil Aviation Organization) – специализированное учреждение ООН, основанное на положениях части II Международной конвенции о гражданской авиации 1944 г. Doc ICAO 7300/9.

³ Концепция суборбитальных полетов. Doc ICAO C-WP/ 12436.

⁴ Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Doc ICAO 7300.

обязательной сертификации и регистрации суборбитальных летательных аппаратов, а также требования, предъявляемые к членам экипажа таких аэрокосмических аппаратов, в настоящее время не установлены международными и национальными нормативными актами. Указанный правовой пробел привел в октябре 2014 г. к крушению во время испытательного полета суборбитального аэрокосмического аппарата Spaceshiptwo, в результате которого погиб один из двух членов экипажа. По имеющейся информации причинами катастрофы могли стать: ошибка, допущенная при пилотировании⁵ или конструктивная ошибка, допущенная при создании аппарата⁶. В связи с этим представляется, что необходима международно-правовая регламентация указанных вопросов.

Любой космический полет (орбитальный или суборбитальный) связан с использованием как воздушного, так и космического пространств и фактически является аэрокосмическим. Правовые режимы космического и воздушного пространств не предусматривают единообразного порядка выполнения полетов аэрокосмических аппаратов. В связи с этим, в условиях возрастающего числа аэрокосмических полетов, а также диверсификации типов космических и аэрокосмических аппаратов, возникает ряд правовых проблем: какой из двух правовых режимов применять при полетах различных космических и аэрокосмических аппаратов; как обеспечить безопасность для всех аппаратов (воздушных, космических и суборбитальных) и как установить универсальные международные правила движения для них; кто будет нести ответственность, в том числе перед третьими лицами, если произойдет авария или катастрофа. Существующая нормативная регламентация не может обеспечить безопасность воздушной и космической навигации, поэтому необходимо проанализировать действующие правовые режимы воздушного и космического пространств, правовое регулирование аэронавигации и элементов космической навигации,

⁵ Обнародованы предварительные данные о причинах катастрофы американского космического корабля SpaceShipTwo. URL: <http://topwar.ru/62078-obnarodovany-predvaritelnye-dannye-o-prichinah-katastrofy-amerikanskogo-kosmicheskogo-korablya-spaceshiptwo.html> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

⁶ Специалисты назвали возможную причину крушения SpaceShipTwo. URL: <http://www.interfax.ru/world/405293> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

а также предложить порядок, обеспечивающий безопасность полетов, как воздушных судов, так и космических и аэрокосмических аппаратов.

В связи с этим вопрос правового регулирования аэрокосмической навигации становится одним из наиболее актуальных в международном воздушном и международном космическом праве. Формально правила полетов воздушных судов действуют в пространстве до высоты 100 км⁷, однако, практическое их применение происходит до высоты 30–35 км. Во-первых, это максимально возможная высота полета воздушного судна, а во-вторых, органы управления воздушным движениям (далее – УВД) в силу возможностей их радиотехнического оборудования просто не смогут осуществлять свои функции выше указанных высот⁸.

В настоящее время в целях организации международных полетов воздушных судов государства под эгидой ИКАО разделили все воздушное пространство Земли на районы полетной информации (далее – РПИ) государств, где их уполномоченные органы осуществляют управление воздушным движением летательных аппаратов вне зависимости от их государственной принадлежности. Управление движением в космическом пространстве основывается на ином правовом принципе – космическими и аэрокосмическими аппаратами управляют те государства, которым они принадлежат (государство регистрации аппарата) через уполномоченные центры управления полетами (ЦУПы Роскосмоса⁹, НАСА¹⁰ и др.). Однако, международно-правовых документов, закрепляющих навигационные процессы в космическом пространстве, не принято.

⁷ См.: Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. К 50-летию полета Юрия Гагарина в космос: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2011. С. 52.

⁸ Травников А.И. Актуальные проблемы правового регулирования полетов космических аппаратов // Международно-правовые вопросы освоения космоса: Материалы круглого стола X ежегодной всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы современного международного права», посвященной памяти профессора И.П. Блищенко. Москва, 13-14 апреля 2012 г. М.: РУДН, 2012. С. 94.

⁹ Федеральное космическое агентство (Роскосмос) – федеральный орган исполнительной власти РФ в сфере космической деятельности. Образовано 9 марта 2004 г. путем преобразования из Российского космического агентства.

¹⁰ Национальное управление по воздухоплаванию и исследованию космического пространства (НАСА) – федеральный орган исполнительной власти США в сфере космической деятельности. Образовано 29 июля 1958 г.

Безопасность полетов воздушных судов при взлете (запуске) и посадке космических и аэрокосмических аппаратов обеспечивается органами УВД государств, в РПИ которых осуществляются такие взлеты (запуски) и посадки, путем введения запретов на осуществление другой деятельности в воздушном пространстве на пути следования указанных аппаратов. Сложившаяся практика введения запретов на осуществление деятельности в воздушном пространстве при взлете (запуске) и посадке космических и аэрокосмических аппаратов допустима только в отношении эпизодических запусков космических ракет. Когда же полеты аэрокосмических аппаратов приобретут регулярный характер сложившаяся в настоящее время практика приведет к огромным экономическим потерям¹¹.

В свете вышесказанного диссертант полагает необходимым разработать универсальные международно-правовые нормы, регламентирующие деятельность государств по организации и выполнению аэрокосмических полетов.

Сформированный на основе указанных норм международно-правовой режим должен основываться на «функциональном подходе», когда в отношении аэрокосмических полетов будет применяться то право (международное космическое или международное воздушное), которое необходимо в зависимости от технических возможностей органов управления, независимо от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных космическом или воздушном пространствах¹².

Озабоченность проблемой обеспечения безопасности аэрокосмической навигации проявляют как российские, так и иностранные ученые. В частности, эта проблема обсуждается в Научно-техническом подкомитете Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях (далее –

¹¹ Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. – С. 89.

¹² Травников А.И. Проблемы международно-правового регулирования полетов воздушно-космических аппаратов // Современное международное право и научно-технический прогресс: материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 8 декабря 2011 г. / Отв. ред. Е.М. Абайдельдинов, А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев. М.: РУДН, 2012. С. 143.

КОПУОС)¹³. Также планируется обсуждение данной темы на секции «Правовые вопросы управления движением в космосе» в рамках ежегодного Международного астронавтического конгресса 2015 г.

Эта международно-правовая проблема является глобальной. Если ее не разрешить в настоящее время, полеты в космос будут крайне затруднены, так как действующие правовые режимы не могут обеспечить должный уровень безопасности полетов аэрокосмических аппаратов и воздушных судов как гражданской, так и военной авиации.

Степень разработанности темы. Анализ трудов отечественных и зарубежных ученых позволяет сделать вывод о том, что международно-правовое регулирование аэрокосмической навигации до сих пор не стало предметом комплексного юридического исследования.

Среди отечественных ученых, имеющих отношение к глубокому изысканию в вопросах воздушного права следует выделить А.А. Баталова¹⁴, В.Д. Бордунова¹⁵, А.Н. Верещагина¹⁶, В.С. Грязнова, В.Н. Дежкина, М.Н. Копылова¹⁷, А.И. Травникова, в научных трудах которых рассмотрен значительный массив проблем международного воздушного права. Среди зарубежных ученых – Р. Абейратне¹⁸, П.С. Демпси¹⁹, М. Мильде²⁰.

Рассмотрению отдельных аспектов правового режима воздушного пространства посвящена монография Ю.Н. Малеева «Международное

¹³ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях (КОПУОС) учрежден Резолюцией 1472 (XIV) ГА ООН в 1959 г. Штаб-квартира в Вене (Австрия).

¹⁴ См.: Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. 224 с.

¹⁵ См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007.

¹⁶ См.: Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М.: Междунар. отношения, 1966. 199 с.

¹⁷ См.: Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: учебник / Под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. М.: НОРМА, 2010. С. 496–524; Копылов М.Н. Полеты над исключительной экономической зоной // Наука и техника гражданской авиации: Науч.-техн. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. авиации, ЦНТИ, сер. Международное сотрудничество. М., 1977. №2. С. 7–11; Копылов М.Н. Полеты над международными проливами // Наука и техника гражданской авиации: Науч.-техн. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. авиации, сер. Международное сотрудничество. М., 1978. №2. С. 4–8.

¹⁸ См.: Abeyratne R. Air Navigation Law. Berlin: Springer., 2012. 267 p.

¹⁹ См.: Dempsey P.S. Public International Air law. Montreal: McGill University, Institute and Centre for Research Air and Space Law, 2008.

²⁰ См.: Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

воздушное право. Вопросы теории и практики»²¹, кандидатская диссертация Е.А. Самородовой «Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву» (2009 г.), кандидатская диссертация Ф.И. Сапрыкина «Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ» (1996 г.). Вопросы правового регулирования аэронавигации рассмотрены в работе А.И. Травникова «Международное аэронавигационное право»²² и в монографии «Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность»²³.

Интерес к исследованию вопросов космического права нашел отражение в трудах российских/советских и зарубежных авторов: В.С. Верещетина²⁴, Г.П. Жукова²⁵, Ю.М. Колосова²⁶, А.И. Рудева, Е.Р. Ван Богерта²⁷, П.Б. Ларсена²⁸ и др.

Вопросы правового режима космического пространства раскрываются в многочисленных работах проф. Г.П. Жукова, проф. Ю.М. Колосова, А.С. Пирадова²⁹, в кандидатской диссертации проф. А.Д. Буриана «Международно-правовые аспекты борьбы Советского Союза против гонки вооружений в космическом пространстве» (1987 г.) и в трудах других отечественных, а также таких зарубежных ученых, как И.Х. Дидерикс-Фершор³⁰, Ф. Лайял, Ф. Трончетти³¹.

²¹ Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения, 1986. 240 с.

²² См.: Травников А.И. Международное аэронавигационное право: учеб. пособие. – М: РУДН, 2013. 201 с.

²³ См.: Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: Монография. М.: Проспект, 2014. – 224 С.

²⁴ См.: Верещетин В.С. Космос. Сотрудничество. Право: Монография. М.: Наука, 1974. 167 с.; Верещетин В.С. Международное сотрудничество в космосе (Правовые вопросы): Монография. М.: Наука, 1977. 264 с.

²⁵ См.: Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. К 50-летию полета Юрия Гагарина в космос. М.: РУДН, 2011. 62 с.; Международное космическое право. Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И., и др.; Отв. ред.: Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. 360 с.; Космос и международное сотрудничество / Под ред. Г.П. Жукова. М.: Институт Международных отношений, 1963. 256 с.

²⁶ См.: Космос и право / Отв. ред. Ю.М. Колосов. М.: Институт государства и права АН СССР, 1980. 140 с.

²⁷ См.: E.R. van Bogaert. Aspects of space Law. Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1986. 307 p.

²⁸ См.: Larsen P.V. A sample of Space Law Opinion. 1966. P. 17.

²⁹ См.: Международное космическое право / Отв. ред. А.С. Пирадов. М.: Международные отношения, 1985. 208 с.; Пирадов А.С., Жуков Г.П., Эмин В.Г., Алдошин В.В. Тенденция развития космического права: Монография / Под ред. А.С. Пирадова. М.: Наука, 1971. – 244 с.

³⁰ См.: Diederiks-Verschoor I.H., Kopal V. An Introduction to Space Law. Leiden: Kluwer Law International, 2008. P. 249.

Общие выводы, сформулированные указанными авторами, явились фундаментом для осуществления современных исследований в области международного воздушного права и международного космического права.

Имеющиеся исследования в области космической и аэрокосмической навигации представлены в основном трудами в сфере технических наук, в том числе, в кандидатских диссертациях Ю.Ю. Махненко «Экономически эффективные технологии навигации геостационарных спутников» (2008 г.), Д.А. Тучина «Автономное определение параметров движения околоземного космического аппарата по измерениям спутниковых навигационных систем» (2004 г.) и др.

Объектом диссертационного исследования выступают отношения, возникающие в глобализирующемся мире между субъектами международного права по поводу правового регулирования аэрокосмической навигации.

Предметом диссертационного исследования является содержание международно-правовых и национально-правовых норм, оказывающих регулирующее воздействие на международную аэрокосмическую навигацию.

Цели и задачи диссертационного исследования. Целью настоящего исследования является определение потребности и возможности в организации международно-правового регулирования аэрокосмической навигации, а также представление рекомендаций по разработке наиболее эффективного подхода к обеспечению безопасности навигации в воздушном пространстве и космосе. Достижение этой цели предполагает постановку и решение следующих задач:

– уточнение положений, формирующих правовые режимы суверенного воздушного пространства, воздушного пространства над открытым морем и другие виды правовых режимов воздушного пространства;

– проведение анализа правового режима космического пространства, актуальных проблем делимитации космического и воздушного пространств;

³¹ См.: Tronchetti F. Fundamentals of Space Law and Policy. Springer Science & Business Media, 2013. P. 125.

– изучение сходств и различий в правовом регулировании навигации в воздушном и космическом пространствах, обеспечивающей безопасность полетов воздушных судов и космических аппаратов;

– определение особенностей и тенденций развития международно-правового регулирования аэрокосмической навигации, изучение содержания и возможности применения в аэрокосмической навигации «функционального» и «пространственного» подходов к делимитации воздушного и космического пространств;

– разработка предложений по системе обеспечения безопасной аэрокосмической навигации, основанной на функциональном подходе к делимитации воздушного и космического пространств, а также по вопросам стандартизации правил и процедур сертификации аэрокосмических аппаратов и аттестации летного состава;

– обоснование необходимости принятия универсального международного договора в области аэрокосмической навигации, создания международной организации, в компетенцию которой будут включены вопросы организации и управления аэрокосмическими полетами.

Методологическая основа диссертационного исследования. Поскольку аэрокосмическая навигация в целом и механизмы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации являются, во-первых, системами, а, во-вторых, динамично развиваются, в качестве базисных общенаучных методологических основ необходимо выделить системный подход и диалектический метод.

Основываясь на том, что изучение любой системы предполагает исследование ее внутреннего строения и внешних взаимодействий, системный подход включает две составляющих – структурный анализ, выдвигающий на первый план исследование структуры объекта, и функциональный анализ, ставящий во главу угла исследование функционального типа связи.

Комплексный системный подход к анализу международно-правового режима воздушного и космического пространств, а также правового

регулирования аэронавигации и аэрокосмической навигации составляет основу исследования.

С учетом особенностей предмета успешное выполнение задач исследования требует использования и целого ряда специальных юридических методов, в числе которых, прежде всего, следует выделить следующие: сравнительно-правовой и формально-юридический. В рамках сравнительно-правового метода следует отметить возможность сопоставления международно-правовых режимов воздушного и космического пространств, а также правового регулирования аэронавигации и аэрокосмической навигации. В целях исследования компетенции предлагаемой международной организации используется формально-юридический метод.

Теоретическую основу диссертационного исследования составили труды видных российских и советских ученых: А.Х. Абашидзе, А.И. Абдуллина, Л.П. Ануфриевой, Б.М. Ашавского, К.А. Бекашева, Н.Т. Блатовой, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунова, Г.М. Вельямина, А.Б. Венгерова, С.А. Гуреева, Г.В. Игнатенко, Р.А. Каламкаряна, А.Я. Капустина, А.Д. Кейлина, Ю.М. Колосова, М.Н. Копылова, В.И. Кузнецова, Э.Л. Кузьмина, Д.К. Лабина, И.И. Лукашука, А.П. Мовчана, М.В. Немытиной, О.И. Туинова, Г.И. Тункина, Е.Т. Усенко, И.З. Фархутдинова, С.Н. Черниченко и др.

В процессе проведения исследования были использованы труды зарубежных ученых: Я. Броунли, Р. Де Витта, В.Г. Витцтума, Х. Вотерса, О. Гилса, Д. Коломбоса, В. Крука, Ф. Листа, Л. Оппенгейма и др.

В области трудов по воздушному праву были использованы работы советских/российских ученых: А.Х. Абашидзе³², А.А. Баталова, В.Д. Бордунова³³, А.Н. Верещагина, В.Э. Грабаря³⁴, А.Я. Капустина³⁵,

³² См.: Право международных организаций: учебник для бакалавров и магистратуры / Под ред. А.Х. Абашидзе. М.: Изд-во Юрайт, 2014. 687 с.

³³ См.: Бордунов В.Д. Международно-правовая унификация правил международных перевозок: теория и практика // Законодательство. 2009. № 1. С. 23–32; Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций / Отв. ред. Ю.Н. Малеев. М.: Наука, 1989; Бордунов В.Д. Процесс становления и развития международного воздушного права // Международное сотрудничество и международное право. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1977. С. 59–69; Бордунов В.Д. Чикагская конвенция 1944 г.

М.Н. Копылова, М.И. Лазарева³⁶, В.Л. Лахтина³⁷, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана³⁸, И.С. Перетерского³⁹, Е.А. Самородовой⁴⁰, Ф.И. Сапрыкина⁴¹, А.И. Травникова⁴², Г.Р. Халимовой⁴³, и работы иностранных ученых: Р. Абейратне, Л. Вебера⁴⁴, Дж. С. Верплетса⁴⁵, П.С. Демпси, Дж.С. Коппера⁴⁶, Н.М. Матте⁴⁷, М. Мильде, Лю Синя⁴⁸ и других авторов.

В области трудов по космическому праву использовались работы советских/российских ученых: А.Х. Абашидзе⁴⁹, В.С. Верещетина, О.А. Волынской⁵⁰, Г.П. Жукова, Г.П. Задорожного⁵¹, Е.П. Каменецкой⁵², Ю.М. Колосова, Е.А. Коровина⁵³, А.С. Пирадова, А.М. Солнцева⁵⁴,

и конвенция ООН по морскому праву 1982 г. о полетах над морскими пространствами // Сотрудничество государств в исследовании и использовании мирового океана. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1986. С. 102–117.

³⁴ См.: Грабарь В.Э. Вопросы воздушного права: История воздушного права. М.: Авиахим, 1927. С. 39–56.

³⁵ См.: Капустин А.Я. Международные организации в глобализирующемся мире. М.: Изд-во РУДН, 2010. 318 с.

³⁶ См.: Лазарев М.И. Международное право и научно-техническая революция // Советский ежегодник международного права, 1978. М.: Наука, 1980. С. 41–71.

³⁷ См. Лахтин В.Л. Воздушное право // Вопросы воздушного права. М.: Авиахим, 1927. № 1. С. 57–75.

³⁸ См.: Международное воздушное право. Кн. 1 / Отв. ред. Мовчан А.П. М.: Наука, 1980. 351 с.; Международное воздушное право. Кн. 2 / Отв. ред. Мовчан А.П. М.: Наука, 1981. 365 с.

³⁹ См.: Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. М.: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. 143 с.

⁴⁰ См.: Самородова Е.А. Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009.

⁴¹ См. Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ: Автореф. дис. ... канд. наук. М., 1996.

⁴² См.: Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. 201 с.; Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: Монография. М.: Проспект, 2014. 224 с.; Травников А.И. Перспективы формирования международно-правового режима полетов воздушно-космических аппаратов // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. № 12. С. 86–87; Ганенков Е.О., Травников А.И. Небо над Африкой: кто и как обеспечивает его безопасность // Азия и Африка сегодня. М.: Российская академия наук, 2014. №5. С. 32–34; Травников А.И. Обычаи в международном воздушном праве // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. № 6. С. 75–76.

⁴³ См.: Халимова Г.Р. Международно-правовая регламентация безопасности гражданской авиации: Дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007.

⁴⁴ Weber L. Legal activities of the International Air Transport Association (IATA) 1993–1994 // Air and Space law. 1995. № 20. P. 32–34.

⁴⁵ См.: Verplaetse J.C. International Law Vertical Space. N.Y., 1969.

⁴⁶ См.: Copper J.C. Exploration in Aerospace Law. Montreal, 1968.

⁴⁷ См.: Matte N.M. The Chicago Convention – Where From Where To, ICAO? // Annals of Air and Space Law. 1994. № 19. Part I.

⁴⁸ См.: Лю Синя. Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. – М.: НИМП, 2013.

⁴⁹ См.: Международное космическое право: Учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. 524 с.

⁵⁰ См.: Волынская О.А. Международно-правовые аспекты ответственности в области космической деятельности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. 30 с.

⁵¹ См.: Проблемы космического права / Ред. кол.: Жуков Г.П., Задорожный Г.П., Ковалев Ф.Н., Коровин Е.Н., Осицкая Г.А. М.: Иностран. лит., 1961. 211 с.

⁵² См.: Каменецкая Е.П. Сотрудничество государств в освоении космоса в рамках международных организаций: Международно-правовые проблемы: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1976. – 26 с.

⁵³ См.: Космос и международное право: Сборник статей / Отв. ред. Е. А. Коровин. М.: ИМО, 1962. 182 с.

⁵⁴ См.: Солнцев А.М., Клюня А.Ю. Применение противоспутникового оружия: международно-правовые проблемы // Обозреватель – Observer. М.: РАУ-Университет, 2013. № 3. С. 57–73.; Жуков Г.П., Солнцев А.М.

Б.Е. Черток⁵⁵, а также работы иностранных ученых: М. Бенкё⁵⁶, К. Брюнера⁵⁷, Е.Р. Ван Богерта, Х.А. Васенберга⁵⁸, Г. Галь, С. Горов, Ж.М. Гоха, Джеку Р.С.⁵⁹, И.Х. Дидерикс-Фершор, Н. Джасентулианы⁶⁰, Ф. Лайяла⁶¹, П.Б. Ларсена, Ф. Трончетти.

Нормативную базу диссертационной работы составляют универсальные и региональные международные договоры, правила и процедуры ИКАО, нормативно-правовые акты Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки, государств – членов Европейского Союза и др.

Научная новизна диссертационного исследования. В настоящей диссертационной работе предложен подход к комплексному анализу перспектив международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. В настоящее время некоторые отдельные правовые вопросы аэрокосмической навигации рассматривались в рамках ИКАО и КОПУОС. В диссертации разработана и предложена международно-правовая концепция регулирования управления аэрокосмическими полетами, созданию и закреплению норм летной годности аэрокосмических аппаратов, аттестации их экипажей и наземного персонала, обеспечению безопасности полетов, защите окружающей среды, поиску и спасанию аэрокосмических аппаратов. Отдельное внимание уделяется международно-правовому регулированию обеспечения объективного контроля за аэрокосмическими полетами. Обозначенные вопросы имеют принципиально важное значение для организации безопасной и эффективной международной аэрокосмической

Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. М.: Р-Мастер, 2010. № 11. С. 87–94; Солнцев А.М. Новое в урегулировании споров, связанных с космической деятельностью // Материалы IV Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения». Секция международного публичного права: Сб. тезисов / Отв. ред. Е.Г. Моисеев. М.: МГЮА имени О.Е. Кутафина, 2012. С. 109–113.

⁵⁵См.: Черток Б.Е., Аполлонов В.В., Арин О.А., Афанасьев В.О. и др. Космонавтика XXI века: Монография / Отв. ред. Б.Е. Черток. М.: РТСофт, 2010. 864 с.

⁵⁶ См.: Benko M. Space Law: Current Problems and Perspectives for Future Regulation // Essential Air and Space Law, Vol. 2. Utrecht: Eleven International Publishing, 2005. 310 p.

⁵⁷ См.: Brunner C., Walter E. National Space Law. Wien: Bohlau Verlag, 2008. 232p.

⁵⁸См.: Wassenbergh H.A. Principles of Outer Space Law in Hindsight. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 1991. 173 p.

⁵⁹ См.: Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? – Wien: Springer – Verlag, 2011. 187 p.

⁶⁰ См.: Space Law: Development and Scope. Santa Barbara. California: Greenwood Publishing group, 1992. P. 281.

⁶¹ См.: Lyall F., Larsen P.B. Space Law: A treatise. Farnham: Ashgate Publishing limited, 2013. P. 610.

навигации. Представлены конкретные рекомендации по созданию универсальной системы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации.

Комплексно проанализированы сходства и различия правовых режимов воздушного и космического пространств, а также подходов к управлению воздушным и космическим движением, закрепленных в международно-правовых документах.

Рассмотрена проблема делимитации воздушного и космического пространства и предложено ее решение в рамках правового режима аэрокосмической навигации для целей обеспечения безопасности аэрокосмических полетов.

Даны авторские определения понятий «аэрокосмический полет», «суборбитальный полет», «аэрокосмический аппарат», «суборбитальный аппарат», «аэрокосмическая навигация», «мирный пролет» для целей правового регулирования аэрокосмической навигации.

На защиту выносятся следующие положения

Первое. Обоснована важность совершенствования международно-правового регулирования космической навигации по аналогии с действующим международно-правовым регулированием аэронавигации. Дальнейшая синергия между правовым регулированием аэронавигации и космической навигации позволит привести к единообразию правила полетов в воздушном и космическом пространствах, повысить эффективность и безопасность аэрокосмической навигации, а также избежать в будущем, с учетом возрастающего числа аэрокосмических полетов, закрытия зон воздушного пространства для осуществления запусков и посадок аэрокосмических аппаратов.

Второе. Международно-правовое регулирование аэрокосмической навигации должно основываться на «функциональном подходе», когда в отношении аэрокосмических полетов будет применяться система норм той отрасли права (международное космическое право или международное

воздушное право), которая необходима в зависимости от технических возможностей органов управления движением в воздушном и космическом пространствах, независимо от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных космическом или воздушном пространствах.

Третье. В связи с тем, что согласно предлагаемому «функциональному подходу», аэрокосмические полеты на определенном этапе должны регулироваться на основе режима ответственности, предусмотренного международным космическим правом, установлена необходимость внести изменения в Конвенцию о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г. для целей распространения режима ответственности на аэрокосмические аппараты.

Четвертое. Ввиду отсутствия международно-правового регулирования аэрокосмических полетов, в том числе, в области безопасности запусков аэрокосмических аппаратов и при возвращении их на Землю, безопасности навигации во время полетов в воздушном пространстве, в верхних пределах воздушного пространства (суборбитальные полеты), а также на орбитах Земли и в космосе (закрепления за аэрокосмическими аппаратами так называемых функциональных пространств безопасности и решения вопроса управления движением в космосе), регистрации и сертификации аэрокосмических аппаратов, аттестации экипажа аппаратов, а также вопросов по поиску и спасанию экипажа в случае возникновения внештатных ситуаций и защиты окружающей среды, в том числе от загрязнений космическим мусором, повышенного уровня шума и других видов негативного воздействия, установлена необходимость принятия универсального международного договора с условным названием «Конвенция о регулировании аэрокосмической навигации» и приложений к ней, оформленных как международные стандарты, по аналогии с тем, как это сделано в международном воздушном праве.

Пятое. В связи с тем, что правовое регулирование для обеспечения объективного контроля за аэрокосмическими аппаратами на высотах от 35 км до доктринально определенной границы космического пространства

в настоящее время отсутствует, доказана необходимость учреждения международной межправительственной организации с условным названием «Международная организация по обеспечению безопасности аэрокосмической навигации» (далее – МОАН), занимающейся разработкой международных стандартов в области обеспечения аэрокосмической навигации и обладающей средствами для непосредственного управления аэрокосмическими аппаратами с использованием объективного контроля. Таким образом, МОАН объединит в себе как представительные и административные функции, так и оперативные функции и будет структурно состоять из центрального аппарата и центров обеспечения безопасности навигации (далее – ЦОБАКН). Учреждение указанной организации, с одной стороны, будет способствовать развитию и координации международного сотрудничества в сфере аэрокосмических полетов, а с другой – повысит безопасность аэронавигации и аэрокосмической навигации, исключив существующую правовую неопределенность в отношении организации воздушного движения (далее – ОВД) и управления полетами в космосе. В настоящее время ОВД воздушных судов занимаются аэронавигационные службы государств на высотах до 13 км над уровнем моря. Военные аэронавигационные службы государств могут осуществлять управление полетами военных воздушных судов до высот 30–35 км над уровнем моря. Что касается космических аппаратов, то управление ими осуществляется такими организациями, как ЦУП Роскосмос, ЦУП Китая, НАСА, ЕКА (Европейское космическое агентство). Слежение осуществляется за конкретными космическими аппаратами, принадлежащими запускающему государству. В то же время, указанные организации в соответствии с действующим правовым режимом не должны контролировать полеты в воздушном пространстве.

Шестое. Обоснована необходимость налаживания международного информационного обмена об аэрокосмических полетах в рамках предлагаемой международной организации МОАН. В настоящее время данные о космических (аэрокосмических) запусках передаются Генеральному секретарю ООН

по дипломатическим каналам. Учитывая отсутствие специальных навыков и знаний о воздушной, космической и аэрокосмической навигации у сотрудников Секретариата ООН, предлагается, чтобы информация об осуществлении аэрокосмических полетов направлялась и обрабатывалась в рамках указанной международной организации.

Седьмое. В связи с необходимостью пересечения аэрокосмическими аппаратами границ иностранных государств при взлете и посадке, определена потребность закрепления в предлагаемой международной конвенции сложившейся доктринальной позиции о существовании международной обычной нормы – право «мирного пролета» через воздушное пространство иностранного государства аэрокосмических аппаратов и других космических объектов.

При этом доктринальная позиция о существовании международного обычая – право «мирного пролета» через воздушное пространство иностранного государства аэрокосмических аппаратов и других космических объектов может вызвать значительное число споров, что потребует закрепление данной нормы в международном договоре.

Теоретическое значение результатов исследования состоит в систематизации, развитии и дополнении научных знаний в вопросах международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. Сформулированные в диссертационной работе выводы могут быть в последствии использованы для дальнейшей теоретической разработки и для дополнения соответствующих разделов учебно-методической литературы по курсам международное право, международное воздушное право и международное космическое право.

Практическая значимость диссертационного исследования заключается в обосновании предложений по организации и развитию международно-правового регулирования аэрокосмической навигации. Сформулированные в работе проблемы, выводы и предложения могут быть использованы в процессе разработки международно-правовых и национально-

правовых норм, регламентирующих аэрокосмическую навигацию, и создания международной межправительственной организации, целью которой будет обеспечение безопасности аэрокосмических полетов.

Результаты исследования также могут быть использованы как международными организациями: ИКАО, КОПУОС, так и национальными министерствами и ведомствами, в том числе в РФ – Министерством транспорта РФ, Министерством иностранных дел РФ, Роскосмосом, для подготовки позиций по вопросам разработки и внедрения международных стандартов в рамках аэрокосмической навигации.

Основные положения диссертационного исследования могут найти применение в учебных целях в процессе преподавания предметов «Международное воздушное право», «Международное космическое право», «Международное публичное право», а также при чтении лекций в высших учебных заведениях гражданской авиации.

Апробация результатов диссертационного исследования. Диссертация подготовлена на кафедре международного права РУДН, обсуждена, рецензирована заместителем заведующего кафедрой международного права РУДН, к.ю.н., доцентом А.М. Солнцевым, профессором кафедры международного права РУДН, д.ю.н. М.Н. Копыловым и рекомендована к защите на заседании кафедры 24 февраля 2015 г.

Основные положения диссертационной работы нашли отражение в ряде научных публикаций, из которых 4 в изданиях, рецензируемых ВАК. Основные положения были обсуждены на научно-практических конференциях. Сформулированные в работе выводы были включены в соответствующие разделы учебно-методической литературы (Учебно-методические комплексы по международному воздушному праву и международному космическому праву, подготовленные на кафедре международного права РУДН). На практике результаты проведенного диссертационного исследования были использованы при проведении семинарских занятий по международному публичному праву,

международному воздушному праву и международному космическому праву на кафедре международного права юридического института РУДН.

Структура диссертационной работы обусловлена объектом, целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, включающих в себя 9 параграфов, заключения, библиографии и приложения «Проекта Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации».

ГЛАВА 1

ДИНАМИКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРАВОВОГО СТАТУСА И УСТАНОВЛЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ПРАВОВЫХ РЕЖИМОВ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

1.1. Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима суверенного воздушного пространства

Любой космический и аэрокосмический полет на определенном этапе осуществляется в воздушном пространстве. Причем такой полет может выполняться как в международном, так в суверенном воздушном пространстве. В связи с этим для целей обеспечения безопасности аэрокосмических полетов в воздушном пространстве, в первую очередь, необходимо определить содержание действующих правовых режимов воздушных пространств с любым правовым статусом. Представляется также важным рассмотреть процесс определения правового статуса и установления правового режима воздушного пространства, так как в будущем это поможет избежать ошибок в рамках правового регулирования аэрокосмических полетов. В настоящем параграфе будут рассмотрены вопросы определения правового статуса и формирования современного правового режима суверенного воздушного пространства.

Зарождение и развитие воздухоплавания, а впоследствии авиации, явились причиной возникновения принципиально новых общественных отношений, требующих нормативно-правового регулирования.

Первые попытки закрепления правового регулирования воздушных передвижений, по мнению известного русского юриста В.Э. Грабаря, были предприняты в постановлении парижской полиции от 23 апреля 1784 г., воспрещающем пускать шары, согреваемые спиртом и другими опасными в пожарном отношении веществами, а также в указе императора Леопольда II

от 26 мая 1786 г., установившем аналогичные запреты и штрафные санкции за нарушение указа⁶².

Что же касается правового режима суверенного воздушного пространства и международного воздушного пространства, то они стали предметом для обширных теоритических исследований и дискуссий только в начале XX в. Государства не стремились определить и закрепить единую позицию в международных документах. Доказательством этого является Парижская конференция 1910 г., на которой присутствовали представители 19 государств. На конференции был выработан проект Международной конвенции о воздушном передвижении, однако главный вопрос, касающийся правового режима воздушного пространства, так и не был решен⁶³. По этому вопросу были высказаны следующие точки зрения: Англия озвучила следующее предложение: «Государства будут иметь полный суверенитет над воздушным пространством над их территорией и территориальными водами. Каждое государство будет свободно устанавливать по своей воле полицейский, таможенный и иной режим, касающийся воздушной навигации»⁶⁴. Францией был озвучен противоположный подход, основанный на повсеместном признании свободы полетов⁶⁵. И.С. Перетерский обобщал, что после Парижской конференции 1910 г. по поводу сущности права государства на воздушное пространство были высказаны многочисленные теории, которые могут быть разделены на две основные группы: теории свободы воздуха и теории суверенитета государства⁶⁶. Тем не менее, диаметрально противоположенные позиции не позволили участникам конференции урегулировать главный вопрос, касающийся определения и закрепления правового статуса воздушного пространства, расположенного над государственной территорией⁶⁷.

⁶² Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. С. 45.

⁶³ Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. С. 52.

⁶⁴ Там же. С. 53.

⁶⁵ Wagner W. Les libertes de l'air. – Paris, 1947. – P. 43.

⁶⁶ Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, испр. и доп. М.: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. С. 18.

⁶⁷ Pepin E. Le droit aerin // Recueil de cours. 1947. № 2. P. 481–501.

Основополагающим доктринальным подходом к определению правового режима воздушного пространства долгое время оставался подход, предложенный в 1901 г. французским юристом-международником Полем Фошилем⁶⁸. Согласно его взглядам воздушное пространство должно было оставаться свободным только над открытым морем. Воздушное пространство над территориями государств в пределах 300 м над уровнем моря (позднее 1500 метров над уровнем моря) должно было оставаться в юрисдикции государства, расположенного под воздушным пространством.

Несмотря на то, что вопрос установления правового режима воздушного пространства оставался не решенным, государства единообразно подходили к обеспечению защиты границ воздушного пространства. Любое пересечение воздушной границы без специального разрешения считалось актом агрессии по отношению к этому государству. Таким образом, де факто государства не признавали «свободу воздуха» в воздушном пространстве над суверенными территориями.

Французско-германское соглашение 1913 г. было первым в истории документом по воздушному праву, сыгравшим важную роль в окончательном определении позиций государств в отношении того, каким должен быть режим воздушного пространства, расположенного над государственной территорией: свободным для полетов любых воздушных судов или подчиненным власти суверенного государства⁶⁹.

Начало завершению противоречий государств в связи с определением правового режима суверенного воздушного пространства было положено в 1919 году с принятием Конвенции о регулировании воздушной навигации 1919 г.⁷⁰ (далее – Парижская конвенция 1919 г.). В ст. 1 указанной Конвенции было закреплено положение о полном и исключительном суверенитете государства над его воздушным пространством, ставшее впоследствии

⁶⁸ Fauchile P. Le domaine aerien le regime juridique des aerostats. -Revue generale de droit international public. 1901. № 8. P. 414.

⁶⁹ Международное воздушное право. Кн. 1 / Отв. ред. А.П. Мовчан. М.: Наука, 1980. С. 51.

⁷⁰ Конвенция о регулировании воздушной навигации (Париж, 13 октября 1919 г.) // Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации: Вопросы воздушного права / сост. И.С. Перетерский. М.: Авиаким, 1927. С. 5–18.

принципом международного воздушного права. Представляется интересным высказывание по поводу данной статьи известного итальянского юриста А. Амброзини. Он писал, что «если бы Конвенция была построена на противоположенном суверенитету принципе, то она бы осталась «мертворожденной». Провозглашенный в ст. 1 Конвенции суверенитет над воздушным пространством является для государств «необходимой гарантией защиты их чрезвычайных, политических, военных и экономических интересов»⁷¹.

Однако, ратификация указанной Конвенции затянулась на длительное время, по мнению В.Д. Бордунова, в первую очередь, из-за содержания ее ст. 5 и 34, установивших ряд дискриминационных положений. Статья 5 проводила резкую грань между странами-участницами Конвенции и не участвующими в ней государствами, отказывая последним в праве осуществления полетов их воздушных судов над территориями договаривающихся стран, а ст. 34 закрепила положение, обеспечивающее господство отдельных государств в Международном комитете по воздушной навигации. В дальнейшем эти статьи были скорректированы и упомянутые недостатки были частично устранены⁷².

Полный и исключительный суверенитет государства над воздушным пространством был подтвержден в ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. Указанная Конвенция стала основным международным договором, определившим общие принципы правового режима воздушного пространства, вопросы использования воздушного пространства и аспекты организации международных полетов воздушных судов⁷³. По состоянию на 31 июля 2007 г. участниками Конвенции стали 190 государств, что подтвердило ее широкое признание мировым сообществом⁷⁴. В то же время, эта Конвенция не

⁷¹ Ambrosini A. Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a cella de Montreux de 1936 // *Revue aeronautique internationale*. 1938. № 28. P. 130.

⁷² Бордунов В.Д. Процесс становления и развития международного воздушного права // *Международное сотрудничество и международное право*. М.: ИГПАН, 1977. С. 63.

⁷³ Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. С. 13.

⁷⁴ Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. С. 5.

обеспечила всеобъемлющий правовой режим международного воздушного пространства в основном потому, что в 1944 г. еще не был определен необходимый для этого правовой статус подлежащей территории (открытого моря, исключительной экономической зоны, Антарктики и др.), хотя воздушное пространство в международном праве классифицируется в соответствии с правовыми статусами отдельных его районов, а правовой статус пространства определяет его правовой режим. Статус воздушного пространства, расположенного над сухопутной и водной территорией государств предполагает полный и исключительный суверенитет государства. Статус воздушного пространства, расположенного за пределами сухопутной и водной территории государств – ограниченная нормами универсального международного договора свобода полетов (международное воздушное пространство общего пользования)⁷⁵. Вопросы правового статуса международного воздушного пространства общего пользования подробнее будут рассмотрены в следующем параграфе настоящей работы.

Концепция полного и исключительного суверенитета, действующая в суверенном воздушном пространстве, предполагает установление правового режима воздушного пространства над территорией государства на основании норм национального законодательства указанного государства, а также применение к правоотношениям, возникающим по поводу использования указанного воздушного пространства, норм национального законодательства. Таким образом, для осуществления полета в суверенном воздушном пространстве воздушное судно должно выполнять требования национального законодательства государства, в воздушном пространстве которого осуществляется полет⁷⁶.

Допуская полеты в своем воздушном пространстве, государство определяет порядок следования иностранного воздушного судна над

⁷⁵ Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 42.

⁷⁶ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 34.

государственной территорией: маршрут полета иностранного воздушного судна и место его посадки⁷⁷.

Для определения правового статуса и впоследствии на его основе формирования режима суверенного воздушного пространства важное значение имеет термин территория государства, так как правовой статус воздушного пространства определяется в соответствии с достаточно признанной теорией «непосредственного прилегания», то есть, правовой статус воздушного пространства идентичен правовому статусу расположенной под ним территории. В соответствии со ст. 2 Чикагской конвенции 1944 г. под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства. В настоящее время понятия сюзеренитета, протектората или мандата не актуальны. Под сухопутными территориями государства принято понимать не только материковую часть территории, но и все острова и внутренние воды⁷⁸. В соответствии с представленным определением под территорией также понимаются и территориальные воды государства. Чикагской конвенцией 1944 г. не раскрывается содержание термина территориальные воды государства. Подробно это понятие описано в ст. 2 и 3 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.⁷⁹ (далее – Конвенция по морскому праву 1982 г.). Согласно положениям указанных статей суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага – его архипелажных вод, на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем. Ширина территориального моря не может превышать 12 морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с указанной Конвенцией.

Таким образом, для определения границ суверенного воздушного пространства необходимо представить воображаемые вертикальные линии

⁷⁷ Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. С. 95.

⁷⁸ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 35.

⁷⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // Собрание законодательства РФ. 01.12.1997. № 48. Ст. 5493.

перпендикулярные границам материковой части территории государства, а также границам его территориального моря. Пространство, ограниченное этими вертикальными линиями, находящееся выше уровня мирового океана и земли, и будет суверенным воздушным пространством.

Однако возникает резонный вопрос, ограничено ли воздушное пространство горизонтальными линиями сверху? На сегодняшний день существует несколько точек зрения, предложенных как российскими, так и зарубежными специалистами в области воздушного и космического права, но единообразного подхода на сегодняшний день на международном уровне не выработано. Подробнее различные точки зрения будут рассмотрены в главе 2 настоящего диссертационного исследования.

Статьей 6 Конвенции установлено, что для целей гражданской авиации регулярное воздушное сообщение в воздушном пространстве государства может осуществляться только по специальному разрешению государства и на условиях, установленных разрешением. Указанная статья представляет принципиально важное значение как для правового режима суверенного воздушного пространства, так и для международного воздушного права в целом⁸⁰. На практике специальные разрешения представляются государствами на основе взаимности и закрепляются как правило в двусторонних соглашениях государств о воздушном сообщении. Для военных воздушных судов также имеется аналогичный порядок. Например, в 1992 г. был подписан Договор по открытому небу (вступил в силу 1 января 2002 г., участниками этого договора являются 34 государства). Договор по открытому небу устанавливает порядок выполнения инспекционных международных полетов военных воздушных судов над территориями иностранных государств в целях большей открытости военной деятельности. Порядок выполнения таких международных полетов не требует получения дополнительного разрешения от инспектируемого иностранного государства⁸¹.

⁸⁰ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 37.

⁸¹ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 47.

В тоже время, ст. 5 Чикагской конвенции 1944 г. установила, что воздушные суда, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право осуществлять полеты на территорию другого государства или транзитные беспосадочные полеты через его территорию, а также совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения. Государство, над территорией которого осуществляется полет, в этом случае имеет право требовать совершения посадки. Однако, по мнению проф. С.В. Черниченко, в международном воздушном праве сложился обычай, фактически отменяющий ст. 5 Чикагской конвенции 1944 г.⁸². На практике государства не допускают полеты иностранных воздушных судов в своем воздушном пространстве без получения соответствующего разрешения.

Статья 8 Чикагской конвенции 1944 г. запрещает осуществлять беспилотные полеты в суверенном воздушном пространстве государства без разрешения. В настоящее время большинство беспилотных воздушных судов задействованы в военной авиации в некоторых случаях для целей разведки, в других – для выполнения боевых задач. В то же время гражданские беспилотные воздушные суда также представляют опасность в случае не обеспечения эффективного контроля за ними. 13 июня 1960 г. на 6 совещании 40 сессии, прошедшей Совета ИКАО была одобрена резолюция⁸³ относительно полетов беспилотных аэростатов, которая установила, что беспилотные аэростаты представляют определенную опасность для безопасности воздушной навигации. Указанная резолюция была принята в разгар холодной войны между СССР и США и ее основной целью было остановить запуск западными государствами беспилотных аэростатов в воздушное пространство над Восточной Европой, осуществляющих звуковую пропаганду. В последнее время внимание специалистов, в том числе – в рамках ИКАО, снова возросло к беспилотным летательным аппаратам, так как развитие получили

⁸² Международное право: Учебник / Под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М.: Омега, 2008. С. 85.

⁸³ Report of the Executive Committee. 16th session of the ICAO Assembly. Buenos Aires, 1968. ICAO Doc 8771, A16-EX, Report, at 43, A 16-Min P/7 and A-18 Min. P/12. URL: http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2016th%20Session/a16_ec02.djvu (дата обращения: 20.11.2014).

беспилотные летательные аппараты двойного назначения (военно-гражданского)⁸⁴.

Статья 9 Чикагской конвенции 1944 г. закрепляет право государства по соображения военной необходимости или общественной безопасности ограничивать или запрещать полеты воздушных судов иностранных государств над определенными зонами своей территории при условии, что эти меры будут касаться как воздушных судов данного государства, так и иностранных воздушных судов.

При наступлении исключительных обстоятельств, введении чрезвычайного положения или в интересах общественной безопасности государство в праве ограничить или полностью запретить полеты в части или во всем воздушном пространстве над своей территорией. Данное ограничение должно применяться к воздушным судам без различия национальной принадлежности.

Согласно положениям указанной статьи Конвенции размеры и расположения запретных зон не должны без необходимости ограничивать авионавигацию. Характеристики запретных зон должны сообщаться ИКАО. В свою очередь, ИКАО доводит эту информацию для государств-членов. Воздушные трассы и другие элементы структуры воздушного пространства: пилотажные зоны, районы испытательных полетов и полетов со сверхзвуковой скоростью, иные элементы, устанавливаются на безопасном удалении от запретных зон и друг от друга (как правило, не менее 10 км)⁸⁵.

В качестве обеспечительной меры государство осуществляющее суверенитет над воздушным пространством над своей территорией в праве потребовать от любого воздушного судна, вошедшего в запретную зону или в воздушное пространство, где действует временное ограничение или запрет полетов, произвести посадку на одном из аэродромов на своей территории за пределами указанной зоны или воздушного пространства. Право государства

⁸⁴ Баурин К.В. Международно-правовые вопросы ответственности за вред, причиняемый иностранным летательным аппаратом третьим лицам в пределах земли: Автореф. дис. ... канд. наук. М., 2009. 19 с.

⁸⁵ Травников А.И. Международное авионавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 48.

запрещать или ограничивать полеты над своей территорией или ее частью является естественной и неотделимой составляющей полного и исключительного суверенитета государства над своим воздушным пространством.

Необходимо отметить, что положение – «без необходимости ограничивать воздушную навигацию» достаточно размыто и ни раз приводило к международным спорам. К примеру, в 1967 г. Великобритания инициировала в Совете ИКАО процедуру разрешения конфликта по причине установления Испанией запретной зоны в районе залива Алхесирас. В указанном споре Великобритания обвинила Испанию в том, что запретная зона в значительной степени и без необходимости ограничила полеты из и в аэропорт Гибралтара, расположенный поблизости с запретной зоной⁸⁶.

Для прояснения положений статьи 9 Чикагской конвенции 1944 г. в приложениях 2, 4 и 15 к Чикагской конвенции 1944 г. закреплены следующие определения: запретная зона – воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов запрещены; зона ограничения полетов – воздушное пространство установленных размеров над территорией или территориальными водами государства, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями; опасная зона – воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющих опасность для полетов воздушных судов. Часто международные трения возникали в следствие предпринимаемых некоторыми государствами попыток ограничить воздушную навигацию над открытым морем для проведения военных учений, в том числе осуществления учебных запусков ракет, осуществления испытаний ядерного оружия, в то же время,

⁸⁶ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 36.

очевидный политический аспект подобных действий вывел указанные вопросы из компетенции ИКАО⁸⁷.

Важное значение для правового режима суверенного воздушного пространства представляет положение ст. 89 Чикагской конвенции 1944 г. Согласно указанному положению в случае войны или введения чрезвычайного положения государство обладает свободой действий и может не применять положения Конвенции, независимо от того, является ли оно воюющей или нейтральной стороной. Таким образом, государство при наступлении указанных событий имеет право ограничить или полностью запретить полеты гражданских воздушных судов над своей территорией. Подобный прецедент имел место 11 сентября 2001 г. После произошедших терактов США на 3 дня запретили все операции в воздушном пространстве над своей территорией.

Статья 10 Чикагской конвенции 1944 г. закрепляет, что за исключением случаев, когда воздушным судам разрешается пересекать воздушное пространство государства без посадки (то есть осуществлять транзитный пролет⁸⁸), каждое воздушное судно, входящее в воздушное пространство государства, должно, если это установлено правилами государства, совершить посадку в аэропорту с целью прохождения таможенного и иного досмотра. Выход из воздушного пространства государства воздушные суда должны производить таким же образом. Данные об аэропортах государства, предназначенных для таможенного контроля сообщаются в ИКАО.

Согласно ст. 11 Конвенции законы и правила государства касательно допуска и выпуска воздушных судов, осуществляющих международные полеты, в воздушное пространство государства и из него или относительно эксплуатации и навигации таких воздушных судов при нахождении в пределах воздушного пространства государства применяются к воздушным судам всех

⁸⁷ Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 45.

⁸⁸ В практике международных воздушных сообщений часто оговариваются случаи транзитного пролета, т.е. пролета иностранного воздушного судна в пределах государственной территории как без посадки, так и с посадкой в чисто технических, некоммерческих целях или в коммерческих целях, который является частью воздушного маршрута, начинающегося и кончающегося вне пределов транзитного государства. См. подробнее: Бордунов В.Д. *Международное воздушное право: Учеб. пособие*. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. С. 94–95.

государств без различия национальности и должны выполняться такими воздушными судами при вхождении или выходе из воздушного пространства государства, а также во время пребывания в нем. Положениями Конвенции устанавливается, что законы государства, относящиеся к пропуску на его территорию или выпуску с нее воздушного судна, экипажей, пассажиров или грузов должны соблюдаться экипажами, пассажирами или владельцами груза при прибытии или убытии с территории указанного государства или во время нахождения в пределах его территории. Кроме того, правоохранительные органы государства наделяются полномочиями производить досмотр воздушных судов, принадлежащих другим государствами при их прибытии или отбытии и проверять удостоверения и другие документы. Досмотр воздушного судна и проверка документов должны осуществляться без необоснованной задержки.

Статьи 11, 13, 16 Чикагской конвенции 1944 г. подтверждают полный суверенитет государства над своим воздушным пространством и устанавливают только незначительные ограничения компетенции государств (принцип не дискриминации независимо от национальной принадлежности воздушного судна, осуществление досмотра воздушного судна без безосновательной задержки и др.).

Указанные положения Конвенции также устанавливают, что находясь в воздушном пространстве другого государства, воздушное судно должно придерживаться правил и законов, установленных этим государством. Таким образом, еще раз подчеркивается, что регулирование международных полетов в суверенном воздушном пространстве относится только к области внутренней компетенции государства⁸⁹.

Важно добавить, что в соответствии со ст. 12 Конвенции воздушные суда вне зависимости от национальной принадлежности, находясь в суверенном воздушном пространстве государства, должны исполнять правила и законы, установленные в этом государстве. Государство должно обеспечивать

⁸⁹ Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. С. 93.

выполнение любым воздушным судном, находящимся в его суверенном воздушном пространстве, исполнение требований национального законодательства. В случае невыполнения требований – государства должны обеспечивать наказание всех лиц, нарушающих указанные требования. Государства в большей части поддерживают унифицированность внутренних требований с требованиями Конвенции, а также стандартов и рекомендуемой практики, опубликованные в приложениях к Конвенции. Основное различие международных стандартов и рекомендуемой практики заключается в том, что соблюдение стандартов представляется обязательным для безопасной авионавигации. В свою очередь, соблюдение рекомендуемой практике рассматривается как желательное, способствующее повышению уровню безопасности авионавигации⁹⁰. Согласно ст. 38 Конвенции в случае, если государство найдет практически неосуществимым принятие полностью международного стандарта, процедуры или приведение своих внутренних правил и требований в соответствие с международными стандартами или примет правило или требование, отличное от принятых и действующих стандартов, данное государство должно немедленно уведомить ИКАО о различиях между его национальными правилами и требованиями стандартов. ИКАО в свою очередь должна уведомить об этих различиях все государства – члены этой организации. В случае изменения международных стандартов государства должны привести национальные правила и требования в соответствие с измененными стандартами в течение 60 дней со дня принятия измененного стандарта. Если государство не приводит в соответствие внутренние требования и правила, оно должно направить в ИКАО информацию о мерах, которые предполагает в связи с этим предпринять.

Права государств в суверенном воздушном пространстве напрямую корреспондируются с обязанностями. Среди них можно выделить как те, которые закреплены в Чикагской конвенции 1944 г., так и сформулированные в

⁹⁰ Abeyratne R. Regulation of Commercial Space Transport. The Astrocizing of ICAO. Berlin: Springer, 2015. P. 148.

Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г.⁹¹ (далее – Венская конвенция 1969 года). Среди обязанностей, закрепленных в Венской конвенции 1969 года необходимо выделить наиболее важные: обязанность добросовестно выполнять действующий договор, в котором государство является участником (*pacta sunt servanda*) – ст. 26 Конвенции; государство не может ссылаться на положения своего внутреннего права в качестве оправдания для невыполнения им договора – ст. 27 Конвенции. Обязанности государства установлены и Чикагской конвенцией 1944 г.: не допускать вход воздушного судна в воздушное пространство другого государства без специального разрешения – ст. 3 Конвенции; воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов, осуществляющих полет – ст. 3 bis Конвенции; не использовать гражданскую авиацию для целей несовместимых с Конвенцией – ст. 4 Конвенции; предоставление другим государствам и ИКАО по их требованию информации относительно занесения в реестр и принадлежности любого отдельного воздушного судна, занесенного в реестр в данном государстве – ст. 21 Конвенции; принимать меры по содействию и облегчению навигации воздушных судов между территориями государств – ст. 22 Конвенции; предоставлять всю возможную помощь воздушному судну, терпящему бедствие и сотрудничать на международном уровне в процессе поисков пропавшего воздушного судна – ст. 25 Конвенции и другие обязанности.

Несмотря на то, что международный обычай, как справедливо принято считать, занимает незначительное место среди источников международного воздушного права⁹², тем не менее, некоторые из них представляются важными для полноценного раскрытия правовых режимов как суверенного, так и международного воздушных пространств. Среди указанных обычаев можно выделить следующие: признание права «безвредного» (мирного) пролета космических объектов через воздушное пространство иностранных

⁹¹ Венская Конвенция о праве международных договоров (Вена, 23 мая 1969 г.) // Работа комиссии международного права. Изд. IV. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 287–316.

⁹² Международное право: Особенная часть / Отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайдельдинов. Воронеж: Наука-Юнипресс, 2013. 293 с.

государств⁹³; сохранение за государством за пределами его территории юрисдикции в отношении воздушного судна, занесенного в государственный реестр данного государства⁹⁴; иммунитет военных воздушных судов и других государственных воздушных судов, используемых в некоммерческих целях, за пределами территории государства регистрации этих воздушных судов; осуществление юрисдикции (прав и обязанностей) государствами в области аэронавигации за пределами их суверенного воздушного пространства в РПИ, установленных региональными аэронавигационными планами ИКАО на основании соответствующих международных договоров и некоторые другие.

Правовой режим суверенного воздушного пространства РФ устанавливается воздушным законодательством РФ, определяемым ст. 2 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ)⁹⁵. К указанному законодательству относится Воздушный кодекс РФ, федеральные законы (в том числе Закон о Государственной границе⁹⁶, Закон о противодействии терроризму), указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, Федеральные правила использования воздушного пространства, федеральные авиационные правила, а также принимаемые в соответствии с ними иные нормативные правовые акты РФ.

Процесс определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над международными проливами и архипелажными водами

Часть 3 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. закрепила правовой режим воздушного пространства над проливами, используемыми для международного судоходства. Правовой режим был сформулирован достаточно гибко для того, чтобы соблюсти баланс прав государств, осуществляющих международные полеты над указанными проливами, которые заинтересованы

⁹³ Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. М.: РУДН, 2011. С. 52.

⁹⁴ Международное право. Кн. 1 / Отв. ред. А.П. Мовчан. М., 1980. С. 88.

⁹⁵ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. 21.07.2014 г.) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

⁹⁶ Федеральный закон «О государственной границе Российской Федерации» от 1 апреля 1993, № 4730-1. Ведомости СНД и ВС РФ. 29.04.1993. № 17. Ст. 594.

в свободе осуществления полетов и качественной воздушной навигации и прибрежных государств, в сферу интересов которых прежде всего входит эффективная защита воздушного пространства над территориальным морем в связи с тем, что указанное воздушное пространство в части или полностью является воздушным пространством над международным проливом⁹⁷.

Ст. 38 Конвенции было закреплено право транзитного прохода (пролета). Право транзитного пролета согласно ст. 37 Конвенции применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. На основании положений Конвенции под транзитным проходом понимается непрерывный и быстрый транзит через пролив. Во время транзитного пролета над международным проливом на воздушное судно возлагаются следующие обязанности: проследовать над проливом без промедления, воздерживаться от угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом нарушать принципы международного права, воплощенные в Уставе ООН⁹⁸, воздерживаться от любой деятельности кроме тех, которые направлены на непрерывный и быстрый транзит через пролив, соблюдать правила полетов, установленные Приложением 2 к Чикагской конвенции 1944 г., осуществлять постоянный контроль радиочастот, выделенных компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке и радиочастоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

Важно добавить, что некоторые аспекты правового режима воздушного пространства над международными проливами установлены сформировавшимися обычаями. Это относится к правовому режиму воздушного пространства над Балтийскими проливами (Зунда и обоих

⁹⁷ Копылов М.Н. Полеты над международными проливами // Наука и техника гражданской авиации: Науч.-техн. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. авиации, сер. Международное сотрудничество. М., 1978. № 2. С. 5.

⁹⁸ Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.) // Действующее международное право / Сост. Ю.М.Колосов, Э.С. Кривченкова Т. 1. М., 1997. С. 7–33.

Бельтов), так как порядок выполнения «полетов над ними основывается на... обычае свободы полетов»⁹⁹.

Характеризуя в целом правовой режим воздушного пространства над международными проливами, автор настоящего диссертационного исследования целиком согласен с мнением отечественного юриста В.Д. Бордунова о том, что «принцип свободы полетов в целях транзита через международные проливы тесно связан со свободой полетов над открытым морем, но имеющий свое специфическое содержание, свою ограниченную сферу действия»¹⁰⁰.

Часть 4 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 46–54) посвящена концепции государства – архипелага и архипелажных вод, которая оказала непосредственное влияние на применение Чикагской конвенции 1944 г.¹⁰¹

Согласно ст. 46 Конвенции под государством-архипелагом понимается государство, которое состоит полностью из одного и более архипелагов, то есть из групп островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые тесно взаимосвязаны и составляют единое географическое, экономическое и политическое образование или считаются таковыми в силу исторических предпосылок. Архипелажные воды представляют собой часть открытого моря, окруженную с внешней стороны архипелажными исходными линиями, проходящими по внешним границам наиболее отдаленных островов архипелага.

Важная особенность правового режима архипелажных вод и воздушного пространства над ними заключается в том, что архипелажные государства в границах исходных линий обладают суверенитетом. При осуществлении навигации через архипелажные воды морские суда как и в территориальных водах государств обладают правом мирного прохода. В то же время это не относится к воздушным судам. Под архипелажным проходом понимается

⁹⁹ Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. М.: Международная организация, 1982. С. 177.

¹⁰⁰ Бордунов. В.Д. Чикагская конвенция 1944 г. и Конвенция ООН по морскому праву о полетах над морскими пространствами // Сотрудничество государств в исследовании и использовании Мирового океана. М., 1986. С. 111.

¹⁰¹ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 39.

пролет воздушного судна с целью быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря или исключительной экономической зоны в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны. Для воздушных судов государство – архипелаг в соответствии со ст. 53 Конвенции может установить так называемый архипелажный воздушный коридор, приемлемый для непрерывного и быстрого прохода иностранного воздушного судна через воздушное пространство над архипелажными водами. Архипелажный воздушный коридор определяется серией непрерывных осевых линий от точек начала путей прохода воздушного судна до их конечных точек. Воздушные суда при проходе через указанные коридоры не должны отклоняться более, чем на 25 морских миль в любую сторону от осевых линий при условии, что воздушные суда не будут приближаться к берегу ближе, чем на расстояние установленное Конвенцией. Согласно п. 12 ст. 53 Конвенции в случае, если государством-архипелагом не установлены архипелажные коридоры воздушная навигация осуществляется по путям, обычно используемым для полетов.

Концепция архипелажных вод и архипелажных государств имеет существенное значение для воздушной навигации. Фактически правовой режим обширных зон воздушного пространства согласно Конвенции по морскому праву 1982 г. соответствует правовому режиму суверенного воздушного пространства архипелажных государств. В то же время благодаря закреплению указанного положения в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. ст. 2 Чикагской конвенции 1944 г. не требует внесения изменений и несет следующее значение: под территорией государства следует понимать сухопутные территории, прилегающие к ним территориальные воды и архипелажные воды¹⁰². Любое событие, произошедшее в архипелажных водах, например авиакатастрофа и т.п., признается произошедшим на территории государства-архипелага.

¹⁰² Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 40.

1.2. Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима международного воздушного пространства

Международное воздушное пространство общего пользования принято классифицировать на следующие виды: над открытым морем; над прилегающей зоной; над исключительной экономической зоной; над континентальным шельфом и над Антарктикой.

В связи с этим, правовой статус и режим международного воздушного пространства неоднородны¹⁰³.

Международное воздушное пространство общего пользования, расположенное над прилегающей и исключительной экономической зонами прибрежного государства обладает статусом международного воздушного пространства с ограниченными нормами Конвенции по морскому праву 1982 г. свободой полетов. Международное воздушное пространство общего пользования, расположенное над Антарктикой, имеет статус международного воздушного пространства с ограничениями, наложенными Договором об Антарктике 1959 г. Международное воздушное пространство за пределами исключительной экономической зоны государств и Антарктикой имеет статус открытого воздушного пространства. То есть, свобода полетов в указанных районах не ограничена нормами универсальных международных договоров¹⁰⁴. В связи с тем, что в последние годы наблюдается повышенный интерес государств к району Арктики, многими юристами-международниками и авиационными специалистами в области организации воздушного движения высказываются мнения о необходимости определения специального статуса воздушного пространства над Арктикой.

В настоящее время специфика правового статуса Арктического воздушного пространства ограничена тем, что оно одновременно имеет статус

¹⁰³ Бордунов В. Д., Копылов М. Н. Правовой режим международного воздушного пространства // Вопросы международного морского и воздушного права / Под ред. М.И. Лазарева, В.И. Менжинского, Л.В. Сперанской. М., 1979. С. 117.

¹⁰⁴ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 42.

суверенного воздушного пространства, расположенного над территориями государств и их территориальными морями, и статус международного воздушного пространства, расположенного за пределами суверенного воздушного пространства.

Динамика определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над открытым морем

Значительная часть воздушной навигации осуществляется над территорией открытого моря. До принятия Чикагской конвенции 1944 г. и в 1958 г. Конвенции об открытом море (далее – Женевская конвенция 1958 г.)¹⁰⁵ правовой статус и правовой режим международного воздушного пространства не устанавливались. «Свобода полетов над открытым морем осуществлялась на основе обычая»¹⁰⁶. В настоящее время, правовой режим воздушного пространства над открытым морем регулируется как нормами международного воздушного права, так и нормами международного морского права, в частности, Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. Правовой статус международного воздушного пространства над открытым морем строится на принципе не присвоения, выражающемся в том, что указанное воздушное пространство не подлежит присвоению ни путем распространения на него суверенитета государства, ни путем его использования, ни любыми другими средствами¹⁰⁷.

В ст. 86 Конвенции указывается, что «Положения настоящей Части применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага». Полеты в воздушном пространстве над открытым морем согласно п. в ч. 1 ст. 87 Конвенции осуществляются на основе свободы полетов и ни одной государство

¹⁰⁵ Конвенция об открытом море (Женева, 31 октября 1958 г.) // Ведомости Верховного Совета СССР. № 46 (1133). М., 1962.

¹⁰⁶ Бордунов В.Д., Копылов М.Н. В кн. Вопросы международного морского и воздушного права. М.: ИГПАН АН СССР, 1979. С. 117.

¹⁰⁷ Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: Учебник / Под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. М.: НОРМА, 2010. С. 504–505.

не имеет права распространять свой суверенитет на часть воздушного пространства над открытым морем (ст. 89 Конвенции). Любая попытка государств в мирное время захватить часть воздушного пространства над открытым морем и осуществлять исключительный контроль в таких районах представляет собой акт агрессии против всех других государств¹⁰⁸.

В то же время, нельзя говорить о том, что в указанном воздушном пространстве создается некий правовой вакуум. Статья 12 Чикагской конвенции 1944 г. устанавливает, что «...над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией».

Таким образом, осуществление полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве над открытым морем подпадает под правовое регулирование Приложения № 2 к Чикагской конвенции 1944 г. «Правила полетов»¹⁰⁹ и может осуществляться только в соответствии с международными стандартами, закрепленными в указанном документе. Таким образом, единственным органом, обладающим правотворческой инициативой в части правового регулирования правил полетов – является Совет ИКАО¹¹⁰.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. содержит положения, формирующие правовой режим воздушного пространства над открытым морем. Это касается воздушного пиратства (ст. 100–107 Конвенции) и права преследования по горячим следам (ст. 111 Конвенции). Оба положения не имеют аналогов в Чикагской конвенции 1944 г. Несмотря на то, что история не знает ни одного зарегистрированного факта воздушного пиратства в отношении другого воздушного судна или корабля или на борту воздушного судна над открытым морем, ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. предусматривает возможность совершения указанного акта. Ведь до 11 сентября 2001 г. история тоже не знала примеров использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения людей и

¹⁰⁸ Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: Учебник / Под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. М.: НОРМА, 2010. С. 505.

¹⁰⁹ Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов». URL: http://airspot.ru/book/file/570/an02_cons_ru.pdf (дата обращения: 11.05.2011 г.).

¹¹⁰ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 46.

объектов. Согласно ст. 101 под пиратством понимается «любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо... частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту; против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства; А равно – «...любой акт добровольного участия в использовании какого-либо... летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых... летательный аппарат является пиратским... летательным аппаратом» и «...любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия.».

В соответствии со ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. «Преследование по горячим следам иностранного судна может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства». Право преследования по горячим следам может быть начато только после подачи зрительного или звукового сигнала остановиться, с дистанции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал и должно быть прекращено воздушным судном как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или в территориальное море какого-либо третьего государства.

Динамика определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над прилегающей зоной

Под прилегающей зоной в международном морском праве понимается морская полоса, непосредственно примыкающая к территориальному морю прибрежного государства, на которой оно может осуществлять контроль, необходимый для того, чтобы: а) предотвращать нарушения национального законодательства в пределах его территории или территориального моря;

б) наказывать нарушителей за указанные деяния. Правовой режим прилегающей зоны регулируется Женевской конвенцией о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.¹¹¹ Статья 33 последней Конвенции устанавливает ширину прилегающей зоны в 24 морские мили, отсчитываемые от исходных линий. Собственная ширина прилегающей зоны за пределами границы территориального моря государства составляет 12 морских миль¹¹². Правовой режим воздушного пространства над прилегающей зоной государства не исключают право государства осуществить перехват воздушного судна и требовать его немедленной посадки в ближайшем аэропорту или аэродроме в случае нарушения воздушным судном внутреннего законодательства государства, в чьей прилегающей зоне осуществлялся полет, однако на практике зарегистрированных случаев подобных перехватов воздушных судов не имеется. В доктрине вопрос компетенции государств в прилегающей зоне также не поднимался.¹¹³

***Динамика определения правового статуса
и установления действующего режима воздушного пространства
над исключительной экономической зоной***

Во второй половине XX в. некоторые прибрежные государства предприняли попытку расширить свою юрисдикцию за рамки территориального моря для целей защиты рыбного промысла и природных ресурсов. Были примеры одностороннего провозглашения границ территориального моря вплоть до 200 морских миль, которые были отвергнуты другими государствами по причине всеобщей потребности в свободе морской навигации, полетов и защиты иных традиционных свобод в открытом море и в воздушном пространстве над ним.

¹¹¹ Платцедер Р. Развитие режима мирного прохода: сравнительный анализ положений Женевской конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. // Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы: XIV Международная конференция «Мир на морях». М.: Мортехинформреклама, 1990. С. 59.

¹¹² Большой юридический словарь. М.: Инфра-М., 2003.

¹¹³ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 38.

Эта проблема была исчерпана с принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и закреплением в ней положений, касающихся правового режима исключительной экономической зоны и воздушного пространства над ней. Согласно ст. 55 и 57 Конвенции под исключительной экономической зоной понимается район за пределами территориального моря государства шириной не более 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. В указанном районе прибрежное государство обладает: суверенными правами в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, а также в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанного района, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, проведения морских научных исследований, защиты и сохранения среды. Искусственные острова, установки и сооружения не приобретают статус островов и не имеют территориального моря. Наличие указанных объектов не влияет на определение границ территориального моря и исключительной экономической зоны прибрежного государства.

Все другие государства в соответствии со ст. 58 Конвенции в праве пользоваться свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими допустимыми видами использования моря, связанными с эксплуатацией судов, воздушных судов, подводных кабелей и трубопроводов.

Фактически правовой режим исключительной экономической зоны и воздушного пространства над ним – это совокупность экономических прав для прибрежного государства и традиционных свобод для открытого моря (за исключением представленных прибрежным государствам экономических прав) для всех других государств. Воздушное пространство над исключительной экономической зоной не разделяет статус самой зоны. Суверенные права прибрежных государств в исключительной экономической зоне ограничиваются лишь целями «разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, в водах, покрывающих

морское дно, на морском дне и в его недрах, а также в целях управления этими ресурсами и в отношении других видов деятельности по экономической разведке и разработке указанной зоны, таких, как производство энергии путем использования воды, течений и ветра»¹¹⁴.

Исходя из смысла ст. 56 Конвенции, только воздушные суда прибрежных государств имеют право осуществлять полеты в воздушном пространстве над своей исключительной экономической зоной в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, а также для управления этими ресурсами, в целях экономической разведки для других видов деятельности (полеты на рыбную разведку, для целей определения популяции животных, поиска полезных ископаемых и т.п.). Аналогичные полеты воздушными судами других государств могут выполняться только после получения разрешения от прибрежного государства. Исходя из этого, свобода полетов воздушных судов иностранных государств в таком воздушном пространстве ограничена целями полета.

В контексте юрисдикции прибрежного государства по созданию и использованию искусственных островов, установок и сооружений возникает резонный вопрос, возможно ли организовать международный аэропорт в исключительной экономической зоне? При толковании норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. можно прийти к выводу, что это будет противоречить компетенции прибрежных государств в исключительной экономической зоне, в связи с тем, что указанные государства не имеют права вмешиваться в вопросы аэронавигации, обеспечения свобод полетов в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной. В то же время, учитывая растущие потребности международной гражданской авиации, нельзя исключить, что в скором будущем возникнет необходимость создания международного аэропорта за пределами территории прибрежных государств. Подобные предварительные обсуждения уже проходят в Голландии.

¹¹⁴ Малеев Ю.Н. Международно-правовой режим воздушного пространства // Первый национальный конгресс юристов российской авиации: Материалы. СПб.: Изд-во «Образовательный центр «СоветникЪ», 2012. С. 193.

Вследствие ограниченности материковой части территории, пригодной для постройки аэропорта, одним из возможных вариантов строительства аэропорта является его размещение на искусственном острове за границами территориального моря. По мнению автора на данном этапе указанный вариант представляется все-таки не исполнимым, в связи с тем, что для осуществления проекта не создана соответствующая правовая база.

Динамика определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над континентальным шельфом

Континентальный шельф согласно ст. 76 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающиеся за пределы его территориального моря до внешней границы подводной окраины материка или на расстоянии 200 морских миль от исходных линий, когда внешняя граница подводной окраины не простирается на подобное расстояние. В некоторых случаях максимальная удаленность границы континентального шельфа от исходных линий может достигать до расстояния 350 морских миль. Юрисдикция прибрежных государств в зоне континентального шельфа не распространяется на правовой режим воздушного пространства над ним. Таким образом, правовой режим воздушного пространства над континентальным шельфом идентичен правовому режиму воздушного пространства над открытым морем¹¹⁵.

Динамика определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над Арктикой и Антарктикой

Ранее в диссертационной работе рассматривалось определение территории государств, которое закреплено в ст. 2 Чикагской конвенции 1944 г. Обширные территории полярных регионов Арктики и Антарктики покрыты ледниками и дрейфующими айсбергами и не пригодны для постоянного проживания. Под Арктикой понимается северная полярная область земного шара, включающая окраины материков Евразии и Северной Америки и почти

¹¹⁵ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 41.

весь Северный Ледовитый океан со всеми его островами (кроме прибрежных островов Норвегии), а также прилегающие части Атлантического и Тихого океанов¹¹⁶. Над Арктикой действует правовой режим воздушного пространства над открытым морем. Фактически со второй половины XX в. в регулярном воздушном сообщении задействовано много воздушных трасс над Арктикой для осуществления воздушных перевозок между Азией, Северной Америкой и Европой с целью сокращения времени полета и издержек авиакомпаний. Согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., подготовленной в 2013 г., предусмотрено развитие малой авиации РФ с целью удовлетворения потребностей в воздушных перевозках и обеспечения их доступности в Арктической зоне РФ¹¹⁷. Несмотря на то, что зонам Арктического пространства свойственны суровые климатические условия, ни одного авиационного происшествия во время коммерческой авиаперевозки в воздушном пространстве над Арктикой не зафиксировано. Последствия промышленного прогресса, в частности глобальное потепление, оказывают значительное влияние на таяние ледников и айсбергов Арктики. В связи с этим перед авиацией стоит цель снизить негативное воздействие эмиссии топлива на окружающую среду Арктики. В начале XXI в. стали ощутимы тенденции предъявления территориальных претензий в отношении Арктического пространства со стороны многих государств. Например, со стороны Канады на дополнительный участок континентального шельфа в Арктике¹¹⁸. Кроме того, среди других государств, предъявляющих соответствующие претензии следует выделить Данию, Норвегию и Россию. Указанные претензии в последствии могут возникнуть и в отношении воздушного пространства над Арктикой. Тем не менее, в настоящее время указанные территориальные претензии полностью

¹¹⁶ Большая Советская Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978.

¹¹⁷ Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия в 3 томах / Рос. совет по межд. делам / Под общ. ред. И.С. Иванова. М.: Аспект Пресс, 2013. Т. 3: Применимые правовые источники. 2013. С. 344.

¹¹⁸ Канада предъявила территориальные претензии на Арктику. URL: <http://www.km.ru/world/2013/12/10/organizatsiya-obedinennykh-natsii-oon/727267-kanada-predyavila-territorialnye-prete> (дата обращения: 20.10.2014 г.).

отвергаются другими государствами, поэтому говорить об изменении правового режима воздушного пространства над Арктикой пока рано.

Под Антарктикой понимается южная полярная область (южнее 60-й параллели южной широты), включающая материк Антарктиду и окружающее его океаническое пространство с мелкими островами. Исторически в отличие от Арктики государства не так часто предъявляли претензии в отношении распространения своего суверенитета на сегменты Антарктики. Однако из истории международных отношений известно, что в период 1920–1940 гг. некоторые государства, в том числе, Аргентина, Великобритания, Норвегия, Франция, Чили, посредством национально-правовых актов провозгласили свои территориальные претензии в отношении определенных районов Антарктики. Тем не менее, уже тогда было ясно, что попытки незначительного числа государств подчинить своему суверенитету районы Антарктики чреваты возникновением множества конфликтов, в том числе и между самими претендентами¹¹⁹. Ситуация не была полностью исправлена принятием Договора об Антарктике 1959 г.¹²⁰ Согласно ст. 4 указанного Договора ничто, содержащееся в документе не должно толковаться как: отказ любого государства – участника Договора от ранее заявленных прав или претензий на территориальный суверенитет в Антарктике; отказ любого государства- участника от любой основы для претензии на территориальный суверенитет в Антарктике или сокращение этой основы; как наносящее ущерб позиции любого государства- участника в отношении признания или непризнания ею права или претензии, или основы для претензии любого другого государства. Другими словами правовой режим Антарктики так и не был определен указанным Договором и вопрос территориальных претензий со стороны государств остается нерешенным. В связи с этим вполне предсказуемо, что государства будут продолжать предъявлять претензии на территориальный суверенитет в Антарктике. В настоящее время по многим объективным

¹¹⁹ Международное публичное право: Учеб. / Л.П. Ануфриева, Д.К. Бекашев, К.А. Бекашев, В.В. Устинов; Отв. ред. К.А. Бекашев. 4-е изд., перераб. и доп. М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2005. С. 108.

¹²⁰ Договор об Антарктике (Вашингтон, 1 декабря 1959 г.) // Действующее международное право / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривченкова. М., 1997. Т. 3. С. 664–669.

причинам в воздушном пространстве над Антарктикой практически не существует воздушных трасс для регулярных воздушных сообщений в связи с этим данный район представляет для гражданской авиации меньшее значение, чем Арктика¹²¹.

1.3. Правовое регулирование аэронавигации

Понятие и тенденции развития аэронавигации

Предполагается, что полет аэрокосмического аппарата во время прохождения воздушного пространства, должен выполняться в соответствии с действующими аэронавигационными правилами. В этом случае, будет возможно достичь необходимого уровня безопасности таких полетов, а также полетов воздушных судов. Кроме того, это позволит снизить издержки авиаперевозчиков (авиакомпаний), связанные с закрытием воздушных трасс на время запуска и посадки космических и аэрокосмических аппаратов. В связи с этим, представляется необходимым раскрыть содержание правового регулирования аэронавигации и определить, насколько действующий порядок отвечает требованиям аэрокосмических полетов и какие элементы аэронавигации в случае необходимости нуждаются в усовершенствовании.

В общем виде, под «аэронавигацией» понимают комплекс мер по организации воздушного пространства, осуществлению разрешительного и уведомительного порядков, планирования и координации использования воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности, а также по обслуживанию воздушного движения управляемых летательных аппаратов и контролю за порядком использования воздушного пространства¹²².

В конце 30-х – начале 40-х гг. прошлого столетия количество воздушных перевозок значительно возросло. При этом возрастала интенсивность полетов государственной, прежде всего военной авиации. Государства были вынуждены сконцентрировать усилия на решении постоянно возникающих проблем

¹²¹ Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. P. 42.

¹²² Травников А.И. Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: Автореф. дис. ... канд. наук. М., 2011. С. 20.

в области обеспечения безопасности аэронавигации, непосредственно связанных с организацией обслуживания воздушного движения не только в суверенном воздушном пространстве, но за его пределами. При этом, использовался опыт по осуществлению управления воздушным движением гражданских воздушных судов при большой концентрации военной авиации, приобретенный как до Второй мировой войны, так и вовремя нее.

Наибольшую проблему в организации полетов гражданских воздушных судов представляло отсутствие управления воздушным движением в международном воздушном пространстве, так как государства осуществляли эту деятельность только в пределах своих территорий. Это происходило, в первую очередь, из-за отсутствия необходимых радиолокационных и радионавигационных средств, а также в связи с отсутствием правовых оснований для осуществления государством юрисдикции за пределами суверенного воздушного пространства в процессе управления движением иностранных воздушных судов.

Эту международную проблему была призвана решить образованная в 1944 г. и начавшая свою деятельность в 1947 г. ИКАО.

Основными правовыми источниками как для всей аэронавигации, так и для организации воздушного движения (далее ОВД) являются Чикагская конвенция 1944 г. и приложения к ней. Прежде всего это Приложение 2 к Чикагской конвенции 1944 г. («Правила полетов») и Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г. («Обслуживание воздушного движения»). Некоторые ученые относят международные авиационные регламенты к вспомогательным источникам международного воздушного права¹²³. Другие считают их полноценными источниками – международными договорами, процесс заключения которых отличается от обычного¹²⁴ или признают, что они имеют характер «мягкого права»¹²⁵. По мнению автора, выводы юриста-

¹²³ См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. С. 57.

¹²⁴ См.: Тункин Г.И. Теория международного права. М.: Зерцало, 2009. С. 91.

¹²⁵ Малеев Ю.Н. Международное воздушное право на пороге перемен // Евразийский юридический журнал. 2009. № 2. С. 96.

международника Г.И. Тункина, который указывал, что приложения имеют обязательную юридическую силу для государств после молчаливого признания этими государствами, являются верными. Таким образом, регламенты являются международными договорами между государствами, «а не актами ИКАО»¹²⁶. Роль ИКАО заключается в том, что под ее эгидой официальные представители государств на совещаниях организации вырабатывают проекты и устанавливают аутентичность положений стандартов и рекомендуемой практики для последующего их принятия государствами. Резолюция Ассамблеи ИКАО А37-15¹²⁷ признает, что в соответствии с Приложением 11 Чикагской конвенции 1944 г., члены ИКАО должны обеспечивать обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве и на аэродромах, на которых это обслуживание предусмотрено. В резолюции также отмечается, что в соответствии с указанным Приложением государства-члены ИКАО обязуются принять программы безопасных полетов и направить все усилия на сотрудничество для целей повышения эффективности организации воздушным движением. Организация воздушным движением должно осуществляться с учетом современных требований безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации. Кроме того, должна приниматься во внимание необходимость экономически выгодного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM¹²⁸. В Резолюции также отмечается потребность в более эффективной организации верхней части воздушного пространства¹²⁹.

В целях ОВД государства под эгидой ИКАО определили девять географических регионов и подготовили соответствующие им региональные аэронавигационные планы, в которых, в частности, все воздушное

¹²⁶ Шибаева Е.А. Специализированные учреждения ООН. М., 1966. С. 105.

¹²⁷ Резолюция Ассамблеи ИКАО А37-15. Действующие резолюции Ассамблеи ИКАО (по состоянию на 8 октября 2010 года). Doc 9958 at II-2. URL: http://storage.mstuca.ru/bitstream/123456789/6358/1/9958_ru.pdf (дата обращения: 05.12.2014 г.)

¹²⁸ CNS/ATM – глобальная система связи, навигации и наблюдения, разработанная под эгидой ИКАО, использующая цифровые технологии, в том числе спутниковые системы вместе с различными вариантам автоматизации процессов на различных уровнях, применяемая для целей непрерывной глобальной системы организации воздушного движения

¹²⁹ Abeyratne R. Air navigation law. Berlin: Springer – Verlag, 2012. P. 26.

пространство Земли было разграничено на районы полетной информации (flight information regions – англ., FIRs – сокр., далее – РПИ), в которых конкретные государства взяли на себя обязательства осуществлять аэронавигацию, в том числе, в международном воздушном пространстве. Аэронавигация в указанных районах полетной информации осуществляется полностью в соответствии с правилами, установленными Приложением 11 Чикагской конвенции 1944 г. Согласно указанным правилам существуют два вида полетов: полеты по приборам и визуальные полеты. К указанным видам полетов применяются соответствующие правила: правила полета по приборам (instrument flight rules – англ., IFR – сокр. Далее – ППП) и правила визуального полета (visual flight rules – англ., VFR – сокр. Далее – ПВП). В соответствии с правилами полета по приборам воздушное судно осуществляет полет от одной радиостанции обслуживания к другой или, в случае отсутствия в зоне полета указанных радиостанций, по навигационным приборам, установленным на борту воздушного судна, по которым пилот воздушного судна может точно и непрерывно определять местоположение. Полеты по приборам в отличие от визуальных полетов могут выполняться практически в любых погодных условиях.

Для возможности осуществления визуального полета необходимы соответствующие метеорологические условия: облачность на уровне, позволяющем осуществляться визуальный контроль за другими воздушными суднами в небе. В главе 3 Приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г. установлено, как осуществляется обслуживание воздушного движения как при полете по приборам, так и при визуальном полете. В отличие от полета по приборам, обслуживание воздушного движения при визуальном полете не осуществляется, кроме случаев специально определенных органами УВД.

РПИ устанавливаются в соответствии с процедурой, предусмотренной Приложением 11. На практике делимитации РПИ предшествуют двусторонние или многосторонние переговоры между сопредельными государствами. После подписания соответствующих соглашений они направляются в ИКАО

для опубликования в девяти региональных аэронавигационных планах¹³⁰. При этом, действия со стороны ИКАО предусматривают состыковку (сопряжение) границ, установленных различными межгосударственными соглашениями, конфигурация которых должна иметь законченный и приемлемый для аэронавигации характер.

В настоящее время полеты по приборам осуществляются с использованием системы CNS/ATM. Необходимость применения указанной системы была подтверждена в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО применительно к системам CNS/ATM¹³¹ 2007 г. Впервые же вопрос о применении этой системы был включен в повестку 11 Аэронавигационной конференции ИКАО (AN-Conf/11), прошедшей в 2003 г.

Необходимо отметить, что некоторые представители отечественной доктрины, в частности, Ю.Н. Малеев, не уверены в практической выгоде от такой инициативы и считают, что требуется проведение дополнительной аналитической работы для вычисления всех положительных и негативных факторов от внедрения и использования системы CNS/ATM¹³².

На указанной конференции был впервые представлен и одобрен план глобальной организации воздушного движения, в котором было сформулировано общее видение заинтересованных государств мирового авиационного сообщества на проблему создания универсальной глобальной системы ОрВД вплоть до 2025 г. В сущности, государства – участники конференции выработали подход, по которому, аэронавигационное обслуживание должно применяться в соответствующих частях ко всем пользователям воздушного пространства в течение всех этапов полета и должно соответствовать требованиям экономической целесообразности, экологической устойчивости и национальной безопасности.

¹³⁰ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 64.

¹³¹ Глобальный аэронавигационный план ИКАО применительно к система CNS/ATM. Doc ICAO 9750 AN/963. URL: <http://www.1bm.ru/techdocs/kgs/ost/234/info/41714> (дата обращения: 05.12.2014 г.).

¹³² См. подробнее: Малеев Ю.Н. Международно-правовой режим воздушного пространства // Первый национальный конгресс юристов российской авиации: Материалы. СПб.: Изд-во «Образовательный центр «СоветникЪ», 2012. С. 199.

В свою очередь каждое государство должно по отдельности реагировать соответствующим образом на внедрение глобальной системы ОВД, придерживаясь стандартов приложений к Чикагской конвенции 1944 г.

За период с принятия первой редакции Глобального аэронавигационного плана до принятия последней редакции, под эгидой ИКАО были приняты еще две дорожные карты: требования для глобальной системы ОВД и руководящие принципы перехода к системе CNS/ATM, основанные на оценке выполнения требований. Указанные дорожные карты дополнили Глобальный аэронавигационный план.

Тем не менее, для полноценного внедрения системы CNS/ATM необходимы огромные финансовые затраты, которыми ИКАО не обладает. Поэтому основная нагрузка ложится на государства. В свою очередь, роль ИКАО во внедрении положений Глобального аэронавигационного плана сводится к применению мер для повышения уровня технических знаний аэронавигационных служб государств, лучшего понимания ими вопросов, связанных с безопасностью аэронавигации.

Еще один аспект деятельности ИКАО заключается в разработке и внедрении минимальных требований к поставщикам аэронавигационных услуг, выработке механизмов измерения эффективности их деятельности и, как следствие, повышение производительности аэронавигационных служб за счет более прямых и точных траекторий полетов воздушных судов, уменьшения объемов сжигаемого топлива и снижение объемов прокладки наземной инфраструктуры для ОВД¹³³.

Кроме того, успех внедрения системы, разработанной в рамках Глобального аэронавигационного плана, напрямую зависит не только от действий государств-членов, штаб-квартиры ИКАО, но и от ее региональных офисов.

В настоящее время, некоторые отечественные ученые придерживаются позиции, что многочисленные нормы Чикагской конвенции 1944 г. не отвечают

¹³³ Abeyratne R. Air navigation law. Berlin: Springer – Verlag, 2012. P. 30.

современной ситуации в международно-правовом регулировании использования воздушного пространства различными летательными аппаратами и для различных видов деятельности в целом и международной гражданской авиации – в частности¹³⁴. В связи с этим, Малеев Ю.Н. в 1986 г. предлагал заключить универсальную Конвенцию по воздушному праву на основе многочисленных специальных договоров в этой сфере¹³⁵. В то же время, на международной арене данный вопрос не поднимался.

Правила организации воздушного пространства

В 30-х гг. XX столетия значительно увеличилась интенсивность использования воздушного пространства в целях транспортировки людей и грузов. В первую очередь это было связано с началом Второй мировой войны. В связи с этим для обеспечения эффективных и безопасных воздушных перевозок в Европе и США начали совершенствовать процессы воздушной навигации. В то время правила обслуживания воздушного движения ограничивались ведением радиосвязи между экипажами воздушного судна и наземной службой в непосредственной близости от аэродрома взлета и посадки¹³⁶.

Прекращение военных действий позволило открыть регулярные воздушные сообщения, в том числе международные. Кроме того, интенсивность полетов государственной, прежде всего военной авиации с каждым годом продолжала возрастать. В связи с этим необходимо было сконцентрировать усилия на решение постоянно возникающих проблемах в области обеспечения безопасности воздушной навигации, непосредственно связанных с организацией обслуживания воздушного движения не только в суверенном воздушном пространстве, но и за его пределами. Для этого преимущественно использовался опыт, приобретенный до войны и во время

¹³⁴ См.: Колодкин Р.А. Фрагментация международного права //Московский журнал международного права. 2005. № 2. С. 38–61.

¹³⁵ См.: Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения.1986. 240 с.

¹³⁶ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 63.

войны по осуществлению управления воздушным движением гражданских воздушных судов при большой концентрации военной авиации.

Организация полетов воздушных судов в международном воздушном пространстве была затруднена в виду отсутствия у государств необходимых радионавигационных средств. Кроме того, отсутствовали правовые основания для осуществления юрисдикции государствами вне суверенного воздушного пространства.

Как отмечалось ранее, после образования ИКАО все воздушное пространство Земли было разделено на РПИ. В каждом РПИ обязанность по осуществлению аэронавигации возлагалась на конкретное государство.

Рекомендации ИКАО касательно обеспечения аэронавигации сводятся к двум основным положениям: в суверенном воздушном пространстве функции по аэронавигации выполняет государство, над территорией которого расположено указанное воздушное пространство; в международном воздушном пространстве функции по организации и обеспечению аэронавигации возлагаются на государство, в чьей юрисдикции находится соответствующий РПИ.

Кроме того, в порядке исключения государство может передать функции по обеспечению и организации аэронавигации в своем суверенном воздушном пространстве другому государству или международной межправительственной аэронавигационной организации¹³⁷ на основании международного договора.

Юрисдикция государств в области аэронавигации в международном воздушном пространстве не закреплена в универсальном международном договоре, а осуществляется на основе международно-правового обычая¹³⁸.

Правила организации воздушного пространства во всех РПИ схожи. Структура воздушного пространства в пределах государственных границ устанавливается национальными нормами и обычно состоит из совокупности

¹³⁷ Под международными межправительственными аэронавигационными организациями понимают организации, обеспечивающие аэронавигационное обслуживание в регионе: Евроконтроль, АСЕКНА, КОКЕСНА. Подробнее см.: Право международных организаций: Учебник для бакалавров и магистратуры / Под ред. А.Х. Абашидзе. М.: Изд-во Юрайт, 2014. С. 563–573.

¹³⁸ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 68.

воздушных трас, диспетчерских и аэродромных зон, зон для тренировочных полетов государственной авиации, районов испытательных полетов, зон для дозаправки в воздухе, зон ограничений, запретных зон и т.д.

В соответствии с имеющейся практикой элементы структуры воздушного пространства устанавливаются на расстоянии 10–20 км друг от друга. Указанное пространство называют «пространством безопасности»¹³⁹.

Под воздушной трассой понимают пространство над поверхностью земли в виде коридора, в пределах которого выполняются полеты, обеспеченные аэродромными и иными наземными радиотехническими средствами¹⁴⁰. Как правило, ширина воздушной трассы варьируется в пределах 10–20 км, высота устанавливается в границах от 300 м до 16 000 м.

В суверенном воздушном пространстве выделяют два типа воздушных трас: международные воздушные трассы, предназначенные для осуществления полетов между аэродромами и аэропортами, расположенными в двух и более различных государствах, и внутренние воздушные трассы, предназначенные для полетов между аэродромами и аэропортами, расположенными в одном государстве. Воздушные трассы в международном воздушном пространстве устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений.

Каждый элемент структуры воздушного пространства имеет свое функциональное предназначение, в связи с этим некоторые отечественные специалисты называют их «функциональные воздушные пространства»¹⁴¹. Элементы могут устанавливаться на постоянной (воздушные трассы, запретные зоны и др.) или временной основе (опасные зоны, районы учений, показательных полетов и др.).

В соответствии с Приложением 11 к Чикагской конвенции 1944 г. некоторые элементы могут иметь статус контролируемого воздушного пространства (диспетчерские и аэродромные зоны, воздушные трассы).

¹³⁹ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С.66.

¹⁴⁰ Большой энциклопедический словарь / Под ред. А.М. Прохорова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. 1456 с.

¹⁴¹ Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения, 1986 С. 75.

В указанных элементах воздушного пространства аэронавигационные службы обеспечивают диспетчерское обслуживание воздушных судов для целей недопущения их столкновения.

В настоящее время при организации воздушного пространства преследуется цель достижения наибольшей эффективности. В связи с этим траектории полетов гражданских судов должны быть наиболее короткими. Для достижения указанной цели ИКАО поддерживает подход обеспечения доступа гражданских воздушных судов в военное сегрегированное воздушное пространство в некоторых регионах мира¹⁴².

Под сегрегированным военным воздушным пространством понимают элементы структуры воздушного пространства, предназначенные для военной деятельности государства и ограниченные для коммерческих полетов. К таким элементам принято относить районы военных аэродромов, районы полетов на малых и предельно малых высотах или районы, предназначенные для полетов со сверхзвуковой скоростью.

Некоторые государства допускают гражданские воздушные суда, осуществляющие коммерческие перевозки, в сегрегированное воздушное пространство путем установления временных воздушных трасс. Указанные воздушные трассы могут быть использованы на временной основе, когда в данном воздушном пространстве не ведется военная деятельность. Например, районы запусков ракет или пилотажные зоны могут быть использованы для целей коммерческих перевозок в случаях, когда основная деятельность не ведется¹⁴³.

Порядок планирования использования воздушного пространства

Под планированием использования воздушного пространства понимается деятельность, осуществляемая в целях обеспечения разрешительного и уведомительного порядка использования воздушного пространства, организации воздушного движения, организации потоков воздушного

¹⁴² Abeyratne R. Air navigation law. Berlin: Springer – Verlag, 2012. P. 67.

¹⁴³ Травников А.И. Международное аэронавигационное право. М.: РУДН, 2013. С. 72.

движения путем распределения воздушного пространства по месту, времени и высоте между его пользователями в соответствии с государственными приоритетами¹⁴⁴. Указанная деятельность ведется специализированными государственными или иными уполномоченными государством органами – аэронавигационными службами на основании правил, установленных Приложением 2 и 11 к Чикагской конвенции 1944 г.

Согласно документам ИКАО и национальным правилам планирование использования воздушного пространства классифицируют следующим образом: предварительное (в РФ – стратегическое) планирование, суточное (в РФ – предтактическое) планирование, текущее (в РФ – тактическое) планирование.

Предварительное планирование чаще всего осуществляется не позднее, чем за двое суток до использования соответствующего воздушного пространства. Данный вид планирования используется в случае необходимости запретить или ограничить деятельность в ряде элементов структуры воздушного пространства в военных и иных целях (воздушные парады, взлет и посадка космических и аэрокосмических аппаратов).

Суточное планирование, как правило, осуществляется накануне, за один день, до использования воздушного пространства для осуществления повседневной деятельности (полеты государственной авиации, артиллерийские стрельбы, пуски ракет на полигонах и др.).

Текущее планирование проводится в процессе выполнения плана, разработанного в процессе суточного планирования, в случаях необходимости внесения корректировок, в связи с проведением незапланированной и безотлагательной деятельности (полет для оказания помощи потерпевшим бедствие воздушным судам, вылет на перехват нарушителей установленного правового режима суверенного воздушного пространства).

Планирование осуществляется на основе письменных заявок на использование воздушного пространства. В основе заявок содержатся

¹⁴⁴ Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». СЗ РФ. 05.04.2010. № 14. Ст. 1649.

параметры элементов структуры воздушного пространства, которые будут использованы в ходе деятельности. К параметрам относят: географическое положение, эшелон (определенная высота), время использования.

Помимо полетов воздушных судов, планы включают графики пусков ракет, производства стрельб и др.

Требования к информации, которая должна содержаться в плане полетов установлены Приложением 2 к Чикагской конвенции 1944 г. и Правилами полетов и аэронавигационного обслуживания¹⁴⁵.

В соответствии с указанными требованиями план полета содержит следующие данные: тип воздушного судна, бортовой номер воздушного судна, государственная принадлежность воздушного судна, правила полетов, которые будут применяться экипажем воздушного судна (ППП или ПВП), тип полета, аэродромы вылета и назначения, запасные аэродромы, промежуточные аэродромы посадки (если применимо), требуемый эшелон (высота) полета, некоторая другая информация, относящаяся к полету.

Как правило, содержание плана полета, установленное ИКАО, трансформируется государствами в национальные правила, регламентирующие аэронавигацию.

Порядок координации и контроля использования воздушного пространства

Под координацией использования воздушного пространства понимается деятельность, осуществляемая в процессе планирования использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на оптимизацию воздушного пространства в зависимости от складывающейся воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами в использовании воздушного пространства¹⁴⁶.

¹⁴⁵ Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения. Doc. ICAO 4444-ATM/501. URL: <http://www.1bm.ru/techdocs/kgs/ost/237/info/41384/> (дата обращения: 04.12.2014 г.).

¹⁴⁶ Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». СЗ РФ. 05.04.2010. № 14. Ст. 1649.

В целях унификации процедур координации, используемых государствами, в Приложении 11 к Чикагской конвенции 1944 г. были закреплены стандарты и рекомендации в части взаимодействия гражданских, военных органов УВД и организаций, осуществляющих деятельность, которая представляет опасность для полетов гражданских воздушных судов. К таким организациям относят воинские части, военизированные подразделения и иные учреждения, осуществляющие стрельбы, пуски ракет, воздействие на гидрометеорологические процессы, иные виды опасной для аэронавигации деятельности или создающие радиопомехи для нормальной работы аппаратуры на борту воздушного судна и органов УВД, расположенных на земле.

Таким образом, государства стремятся обеспечить координацию использования воздушного пространства так, чтобы обеспечить безопасную аэронавигацию всех типов воздушных судов вне зависимости от их принадлежности к гражданской, государственной, или экспериментальной авиации, а также летательных аппаратов других типов (космические, аэрокосмические аппараты).

Координация международного воздушного пространства осуществляется полномочными органами УВД сопредельных государств на основании международных соглашений. В соглашениях устанавливается порядок взаимодействия специальных органов государств при обеспечении международных полетов по воздушным трассам, расположенным вне пределов суверенного воздушного пространства, рубежи приема и передачи УВД, перечень информации, передаваемых экипажу воздушного судна и иные вопросы.

В настоящее время ИКАО проводит политику совершенствования координации использования воздушного пространства. В то же время, как было отмечено на двенадцатой Аэронавигационной конференции, весомых успехов в этом вопросе достичь пока не удалось¹⁴⁷.

¹⁴⁷ См.: Доклад Комитета двенадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 19–30 ноября 2012 г.). Doc. ICAO AN-Cconf/12-WP/162.

Процедуры, предлагаемые ИКАО, предусматривают ряд обстоятельств, при которых координация, в связи с проведенными мероприятиями по контролю за использованием воздушного пространства, признается необходимым: отклонение воздушного судна от курса следования, появление неопознанного воздушного судна и возникновение на воздушном судне аварийного положения¹⁴⁸. Под «неопознанным воздушным судном» понимают воздушное судно, полет которого в данном районе наблюдается или о полете которого в данном районе сообщается, но принадлежность которого не установлена¹⁴⁹.

В указанных обстоятельствах процедуры, принятые в рамках ИКАО и трансформированные в национальные законодательства государств, предусматривают осуществление согласованных действий между органами УВД и органами противовоздушной обороны (далее – ПВО), направленных на идентификацию воздушного судна, выяснение полной информации о внештатной ситуации на борту, оказание помощи в восстановлении курса следования или совершении посадки на ближайшем пригодном аэродроме и недопущение совершения неправомерных действий на борту воздушного судна или с воздушным судном.

Под контролем за использованием воздушного пространства принято понимать деятельность органов УВД, органов ПВО и иных органов или пунктов управления деятельностью, связанной с использованием воздушного пространства, направленную на выявление воздушных судов – нарушителей порядка использования воздушного пространства, а также случаев нарушения государственных границ с целью их предотвращения и пресечения. Кроме того, контроль за использованием воздушного пространства осуществляется для оказания помощи воздушным судам, сбившимся с курса следования, потерявшим связь с органами УВД, терпящим бедствие и/или

¹⁴⁸ Травников. А.И. Международное аэронавигационное право. 2013. С. 80.

¹⁴⁹ См.: Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (ред. от 12.05.2014) «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Организация воздушного движения в Российской Федерации” (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 № 22874). Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти». № 7. 13.02.2012.

подвергнувшимся незаконному захвату. Под «воздушным судном, сбившимся с курса следования» понимается воздушное судно, которое значительно отклонилось от заданной линии пути.

В отдельных смежных РПИ в международном воздушном пространстве координация и контроль за воздушным пространством осуществляется на основе специальных международных договоров. Примером подобного договора является Меморандум о договоренности относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана 1985 г.¹⁵⁰ и детализировавшее его Соглашение между районными диспетчерскими центрами Хабаровск, Анкоридж и Токио¹⁵¹. В указанном меморандуме определены полномочные органы государств для осуществления координации и контроля за воздушным пространством при оказании помощи гражданским воздушным судам, оказавшихся во внештатной ситуации. К таким ситуациям согласно Меморандуму относится: отказ авиационной техники на борту воздушного судна, при котором требуется вынужденная посадка, незаконный захват воздушного судна, потеря связи с экипажем воздушного судна. Этими международными договорами также предусмотрены специальные процедуры в отношении неопознанного воздушного судна и воздушного судна, вошедшего в РПИ СССР (в настоящее время РФ) без соответствующего предварительного уведомления.

По мнению диссертанта, существующие правовые режимы суверенного и международного воздушного пространств, а также действующее правовое регулирование аэронавигации с учетом определенных доработок могут быть использованы в отношении аэрокосмических полетов во время прохождения аэрокосмическими аппаратами воздушного пространства. Подробнее данный вывод будет раскрыт в главе III настоящего диссертационного исследования.

¹⁵⁰ Меморандум о договоренности между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана (Вашингтон, 19 ноября 1985 г.). Официально не опубликован.

¹⁵¹ Соглашение между районным диспетчерским центром Хабаровск, районным диспетчерским центром Анкоридж, районным диспетчерским центром Токио (Вашингтон, 19 ноября 1985 г.). Официально не опубликовано.

ГЛАВА 2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ПРАВОВОГО СТАТУСА И ФОРМИРОВАНИЕ ПРАВОВОГО РЕЖИМА КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА

2.1. Актуальные проблемы делимитации космического и воздушного пространства

В связи с тем, что правовые режимы космического и воздушного пространства значительно различаются, делимитация космического и воздушного пространства является одним из наиболее важных факторов, влияющих на обеспечение безопасности аэрокосмической навигации. В настоящее время, существует несколько подходов к определению границы между воздушным и космическим пространством. Рассмотрение содержания указанных подходов поможет определить, какой из них в наибольшей степени отвечает потребностям безопасной аэрокосмической навигации или какие элементы требуется усовершенствовать для создания эффективной и безопасной системы управления движением в космическом пространстве.

С момента начала освоения космического пространства и осуществления первых космических полетов в конце 1950х годов до сегодняшних дней так не выработано единого подхода к определению границы между космическим и воздушным пространствами. Также в юридической литературе практически не встречается определение понятия «космическое пространство», в связи с тем, что для этого необходимо формальное закрепление границ этого пространства в универсальном международном договоре, а этого до настоящего времени не произошло¹⁵².

В не юридическом смысле под космосом понимают вселенную как стройную организованную систему в противоположность хаосу беспорядочному нагромождению материи. Космос включает межпланетное,

¹⁵² Международное космическое право: Учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. С. 53.

межзвёздное, межгалактическое пространство со всеми находящимися в нём объектами¹⁵³.

Космическое пространство принято подразделять на ближний космос (исследуемый человеком), включающий в себя околоземное пространство и межпланетное пространство в Солнечной системе и на дальний космос – межзвёздное и межгалактическое пространства.

В соответствии с действующими правовыми режимами в случае, если полет осуществляется только в воздушном пространстве, он подпадает под действие национального и международного воздушного права. Если предполагается использование космического аппарата для осуществления запуска в космическое пространство, то указанный полет подпадает под действие международного космического права. Международное воздушное право предусматривает исключительный суверенитет государств над воздушным пространством над их территориями. Международное космическое право – свободу исследования и использования космического пространства и небесных тел.

Таким образом, с правовой точки зрения важность нормативного закрепления нижней границы космического пространства обоснована потребностью определения пределов действия международного космического права.

Определения космического пространство, встречающиеся в некоторых публикациях, основаны на установлении нижней границы космического пространства за пределами земной атмосферы. Аналогичный подход в научных работах встречается и при определении верхней границы воздушного пространства. Сторонники подобной делимитации едины во мнении, что верхняя граница воздушного пространства и нижняя граница космического пространства должны совпадать.

Известно, что единичные частицы газов земной атмосферы наблюдаются на высоте 28 000 км, а в некоторых случаях на высотах вплоть до 48 000 км¹⁵⁴.

¹⁵³ Большая Советская Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978.

Вместе с тем, на высотах, превышающих 100 км над уровнем Мирового океана активно осуществляется космическая деятельность.

Таким образом, указанный подход к определению границы между воздушным и космическим пространствами противоречит сложившейся практике и, по мнению автора, бесперспективен.

Согласно мнению ведущих отечественных юристов-международников в области международного космического и международного воздушного права профессоров В.С. Верещетина, Г.П. Жукова, Ю.Н. Малеева, в международном праве сложился обычай, в соответствии с которым космическое пространство начинается с высоты 100 км над уровнем Мирового океана¹⁵⁵.

В то же время, указанная позиция практически не нашла отражения в зарубежной доктрине и позиции большей части государств. В то же время предложения СССР по указанному вопросу в 1979 и 1983 г. полностью соответствовали указанному подходу¹⁵⁶.

В настоящее время в работах иностранных юристов – международников зафиксировано два различных подхода к определению нижней границы космического пространства: пространственный и функциональный.

В начале КОПУОС не увидел первоочередной проблемы в отсутствии границы между воздушным и космическим пространствами¹⁵⁷. К тому же, ни СССР, ни США, являющиеся в то время единственными космическими державами, не стремились к установлению границы между пространствами, так как полагали, что это может привести к ограничению свободы их деятельности в космосе. Необходимость нормативного определения границы между пространствами была спровоцирована конфликтом принципов суверенитета государства над воздушным пространством над его территорией и принципом свободы исследования и использования космоса. Отсутствие четкой определенной государствами границы национального воздушного пространства

¹⁵⁴ Яковлев А.М. Авиационная метеорология. М., 1971. С. 12.

¹⁵⁵ Международное космическое право: Учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. С.55.

¹⁵⁶ Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. К 50-летию полета Юрия Гагарина в космос: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2011. С. 52.

¹⁵⁷ Jakhu R. S. The Legal Regime of the Geostationary Orbit. Montreal: McGill University, 1982. P. 336.

выступает сдерживающим фактором для развития орбитальных полетов. Немногие государства имеют возможность осуществлять космические запуски со своей территории, в связи с необходимостью выполнения затруднительных процедур, связанных с получением разрешения на пролет космического аппарата через национальное воздушное пространство сопредельных государств.

Пространственный подход к определению границ воздушного и космического пространств заключается в установлении границы между этими пространствами на определенном удалении от Земли.

Для установления естественного физического рубежа между пространствами было предложено несколько подходов:

1. Технический – фиксация границы в зависимости от достижения аэрокосмической техники и текущего уровня развития технологий. При указанном подходе обеспечение суверенитета государства ставится в зависимость от уровня технологического развития государств, который в настоящее время серьезно различается. В связи с этим граница суверенитета государств может стать не стабильной и подниматься или опускаться в зависимости от совершенствования авиационной и космической техники;

2. Орбитальный – фиксация границы воздушного пространства на минимальной высоте орбиты свободно вращающегося вокруг Земли спутника;

3. Юрисдикционная линия Кармана – фиксация верхней границы государственной юрисдикции на высоте, равной приблизительно 100 км. На указанной высоте полет за счет аэродинамических качеств становится невозможным, так как скорость воздушного судна, необходимая для создания достаточной подъёмной силы, становится больше первой космической скорости, и поэтому для достижения высот необходимо использовать ракетные двигатели аэрокосмических и космических аппаратов. Фиксация верхней

границы воздушного пространства прослеживается в некоторых документах¹⁵⁸ Международной федерации аэронавтики (далее – ФАИ)¹⁵⁹.

Существуют также и иные подходы, основанные на критерии эффективного контроля, то есть возможности государства обеспечивать контроль воздушного пространства над своей территорией (А. Дин, Дж. Купер) и политическом критерии, сторонники которого выступают за договорное закрепление границы на условной высоте (от 20 до 800 км)¹⁶⁰. Данного подхода придерживаются, например, юристы-международники М. Ляхс, Р. Мерфи, К. Райнтанц.

Ученые-международники, придерживающиеся указанного подхода, в разные годы приходили к выводам о необходимости зафиксировать границу между воздушным и космическим пространствами на высотах: 40 км (максимальная высота, на которой может осуществлять полет воздушное судно), 80 км (верхняя граница, где еще действует аэродинамическая подъемная сила) и 120 км (нижняя граница орбитальных полетов). Позже СССР было предложено придерживаться границы на высоте 100 км¹⁶¹.

В течение 20 последующих лет государствами не предпринимались шаги, направленные на делимитацию пространств. Только в 2003 г. в повестку дня Юридического подкомитета КОПУОС был снова включен вопрос о делимитации пространств. Государствам не удалось прийти к единому мнению в ходе проведенных сессий Юридического подкомитета. Часть государств высказались за пространственный подход и установление границы на высоте 100–110 км, другая часть – за применение функционального подхода.

Несмотря на то, что государствам не удалось прийти к единому мнению относительно подхода к установлению границ на международном уровне, рассмотрение вопроса в рамках Юридического подкомитета повлияло на национальные законодательства некоторых государств.

¹⁵⁸ 100 km Altitude Boundary for Astronautics. 25.05.2012. URL: <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics> (дата обращения: 04.12.2014 г.).

¹⁵⁹ Международная федерация аэронавтики. Основана в 1905 в Париже. Штаб-квартира расположена в Париже.
¹⁶⁰ Lachs M. The Law of Outer Space – An Experience in Contemporary Law-Making . Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2010. P. 61.

¹⁶¹ Union of Soviet Socialist Republics: Working Paper, U.N. Doc. A/AC.105/C.2/L.139 (April 4, 1983).

Австралия, несмотря на отрицание факта делимитации воздушного и космического пространства, одно из первых государств, которое закрепило в национальном законодательстве положение о том, что космическая деятельность осуществляется или призвана осуществляться на высотах, превышающих 100 км¹⁶². Кроме того, в соответствии с Законом о космической деятельности Австралии 1998 г. (с поправками 2002 г.) в определение терминов «космический запуск», «космический объект» и некоторых иных понятий включен такой определяющий признак как преодоление высоты 100 км над уровнем моря.

В Казахстане термин «космическое пространство» был определен законодательно. Законом «О космической деятельности» установлено, что «космическое пространство – пространство, простирающееся за пределами воздушного пространства на высоте свыше 100 км над уровнем моря» (п. 6 ст. 1 Закона). Согласно п. 5 ст. 27 этого Закона космический объект, принадлежащий иностранному физическому или юридическому лицу, может осуществлять безопасный пролет через воздушное пространство Казахстана в процессе его выведения в космическое пространство или возвращения на Землю при условии предварительного согласования с Министерством обороны Казахстана и уполномоченными органами по чрезвычайным ситуациям природного и техногенного характера и по охране окружающей среды¹⁶³.

Согласно позиции РФ отсутствие четкого разграничения между воздушным и космическим пространством не позволяет определить, с какой высоты заканчивается абсолютная ответственность государства за ущерб, причиненный в результате космической деятельности, и начинают действовать положения об ответственности по международному воздушному праву, т.е. только при наличии вины.

¹⁶² Закон о космической деятельности Австралии 1998 года (с поправками 2002 года). Space Activities Act 1998. Space Activities Amendment Act 2002 (Cth.). URL: <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2004C01013> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

¹⁶³ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Национальное законодательство и практика, имеющие отношение к определению и делимитации космического пространства. 28 января 2013 г. Док. ООН A/АС.105/865/Add.12. С. 2–3.

Государства не имеют права осуществлять дистанционное зондирование территорий иностранных государств из их воздушного пространства без особых на то соглашений.

Экипажи авиалайнеров и их пассажиры в отличие от космонавтов не рассматриваются государствами как посланцы человечества в космос.

Эти и ряд других различий в правовых режимах доказывают необходимость установления условной договорной границы между воздушным и космическим пространством¹⁶⁴.

РФ придерживается пространственного подхода к определению границы между воздушным и космическим пространствами.

В соответствии с функциональным подходом выбор права (воздушного или космического), которое будет применяться, зависит от целей и функций предстоящего полета летательного аппарата. Если летательный аппарат способен функционировать как космический аппарат, он будет подпадать под действие правового режима космического пространства. В свою очередь, летательный аппарат, который не может осуществлять космический полет, будет подпадать под действие правового режима воздушного пространства.

Приверженцы функционального подхода предлагают рассматривать воздушное и космическое пространство единым, в котором параллельно могут действовать два международно-правовых режима, регламентирующих как авиационную, так и космическую деятельности государств. При этом не учитываются реальные перспективы развития техники. Специалисты основывают свою позицию на том, что и в настоящее время, и в будущем космические и аэрокосмические аппараты можно будет легко отличить от воздушных судов.

Стирая фиксированную границу между воздушным и космическим пространствами, представители функционального подхода в своих рассуждениях отрицают устаревший, с их точки зрения, принцип

¹⁶⁴ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях 644-е заседание. 4 апреля 2001 г. Док. ООН COPUOS/LEGAL/T.644. С. 3-4.

государственного суверенитета на воздушное пространство и пытаются доказать необходимость создания единого правового регулирования для указанного пространства¹⁶⁵.

Ряд ученых-международников предлагают установить единый правовой статус, применимый ко всему надземному пространству, права и обязанности в котором будут различаться в зависимости от целей воздушного или космического аппарата. Такие права и обязанности будут определяться не научными соображениями, а содержанием той деятельности, которую осуществляют государства.

Ряд юристов пытаются модернизировать принцип государственного суверенитета. По их мнению, суверенитет должен носить относительный характер. Если он сохранится для воздушного пространства, деятельность в космическом пространстве неизбежно приведет к его дальнейшей трансформации, к замене абсолютного суверенитета относительным. Однако отказ государств от суверенитета в воздушном пространстве мог бы создать опасный прецедент и вызвать попытки подорвать право на суверенитет и над сухопутными территориями (акваториями) государств со всеми вытекающими последствиями.

Слабость функционального подхода заключается в том, что научно-технический прогресс приводит к созданию гибридных летательных аппаратов, способных перемещаться и маневрировать как в воздухе, так и в космосе. И это может затруднить определение правомерности и противоправности использования соответствующего летательного аппарата. Это уже породило концепцию об относительности принципа государственного суверенитета на воздушное пространство над его территорией, а также привело к разработке теорий о едином аэрокосмическом праве¹⁶⁶.

¹⁶⁵ См.: Жуков Г.П. Делимитация космического пространства // Труды IV научных чтений по космонавтике, посвященных памяти выдающихся советских ученых – пионеров освоения космического пространства (28 января – 2 февраля 1980 г.). Международное научное сотрудничество и правовые вопросы освоения космоса. М., 1980. С. 59–81.

¹⁶⁶ Международное космическое право: Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И., и др.; Отв. ред. Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. 360 с.

Многие государства, осуществляющие запуск космических объектов в настоящее время, придерживаются указанного подхода.

Например, в Бельгии действует Закон 2005 г. «О деятельности, связанной с запуском, полетными операциями космических объектов или управлением ими». Последние тенденции в отношении космической деятельности Бельгии показали, что, хотя законодательство о космической деятельности 2005 г. некоторым образом учитывает потребности развития национальной космической индустрии, целесообразно было бы обеспечить большую конкретность в плане сферы применения закона. Для этого было решено внести поправки в ряд определений, зафиксированных в тексте Закона.

Указанные изменения были необходимы в двух сферах деятельности, которые могут затрагивать Бельгию согласно положениям действующих международных соглашений, в которых участвует это государство:

1. Операции неманевроспособных спутников, таких как «CubeSats», оставались вне сферы применения Закона. После вывода этих спутников на орбиту, когда управление их орбитой не требуется или не представляется возможным, понятие «деятельности», представленное в Законе, становилось спорным.

В связи с этим было решено зафиксировать, что оперативная деятельность, оправдывающая распространение на нее действия законодательства Бельгии, заключается в выводе спутника на орбиту.

2. Суборбитальные полеты рассматривались Бельгией как виды деятельности, входящие в сферу действия пяти договоров Организации Объединенных Наций по космосу. По этой причине было бы предпочтительным найти более точное определение термина «космический объект».

В связи с этим в законопроекте о внесении изменений в вышеупомянутый Закон 2005 г. был предусмотрен ряд поправок к термину «космический объект»:

«а) любой объект, запущенный или предназначенный для запуска на орбиту вокруг Земли или же в место назначения вне земной орбиты;

б) любая составная часть космического объекта;

с) любое устройство, используемое для вывода объекта на орбиту, как указано в подпункте (а) выше. Такое устройство также рассматривается как космический объект, даже если оно функционирует в экспериментальном порядке для целей его разработки или этапа апробации».

Критерий, согласно которому космический объект должен быть запущен на орбиту, был включен для того, чтобы привести термин в соответствие с понятием космического объекта с учетом обязательства регистрировать объекты, запущенные в космическое пространство, которое предусматривается в п. 1 ст. II Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1974 г. (далее – Конвенция о регистрации)¹⁶⁷.

Таким образом, несмотря на то, что Бельгия не выступает за какую-либо юридическую делимитацию между воздушным пространством и космическим пространством, это государство в своем национальном законодательстве подтверждает приверженность функциональному подходу¹⁶⁸.

У данного подхода есть и противники: Российская Федерация, США, Великобритания, ФРГ и др., которые резко осуждают применение государствами указанного подхода.

В середине 2000-х гг. появились аэрокосмические аппараты, которые могут осуществлять полет как в нижних слоях атмосферы, традиционно являющихся частью воздушного пространства, так и в более высоко расположенных слоях атмосферы, которые трактуются как часть космического пространства. В течение большей части полета этот аппарат поддерживается в атмосфере за счет аэродинамических качеств, поэтому признается воздушным судном. Однако, возможность подниматься в верхние слои атмосферы, а также

¹⁶⁷ Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (Нью-Йорк, 14 января 1975 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М., 1980. Вып. XXXIV.

¹⁶⁸ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Национальное законодательство и практика, имеющие отношение к определению и делимитации космического пространства. 28 января 2013 г. Док. ООН A/AC.105/865/Add.12. С. 2–3.

на нижние орбиты околоземного пространства дает основания для обозначения указанного аппарата как космического объекта. В связи с этим возникает вопрос, каким правовым режимом должен регулироваться полет подобного аппарата, если он проходит как в воздушном, так и в космическом пространствах.

Совсем недавно западными учеными был предложен новый подход, который мог бы, по их мнению, урегулировать вопрос распространения правовых режимов на аэрокосмические аппараты и заполнить правовую пустоту, образовавшуюся в настоящее время, между воздушным и космическим пространствами – так называемый «Смешанный подход» и «концепция Орбитального права»¹⁶⁹. Указанный подход базируется не только на высоте, на которой осуществляется полет, но и на временном показателе нахождения аппарата на орбите.

В случае, если аппарат будет находиться на нижних орбитах кратковременный срок (менее одного полного оборота вокруг Земли), то указанный полет будет регулироваться воздушным правом. В случае осуществления аппаратом полного оборота вокруг Земли, космический аппарат будет подпадать под действие режима космического права.

По мнению инициаторов нового подхода, «Концепция орбитального права» призвана, в первую очередь, помочь урегулировать отношения между государствами в области выполнения суборбитальных полетов и полетов в ближнем космосе.

Необходимо заметить, что некоторые государства, в частности США, придерживаются позиции, что в настоящее время отсутствует необходимость добиваться юридического определения или делимитации космоса.

Существующие правовые режимы космического и воздушного права не вызывают каких-либо практических ограничений, и деятельность в космосе и в воздухе процветает. Учитывая такую ситуацию, попытки определить либо

¹⁶⁹ Halstead C. B. "There is no gravity..." Proposal for a new legal Paradigm for Air law and Space law: Orbit law. Montreal: Library and Archives Canada, 2007. P. 4, 90.

делимитировать космос будут ненужными теоретическими стараниями, которые могут лишь потенциально усложнить нынешнюю деятельность и не смогут предугадать продолжающееся технологическое развитие. Нынешнее правовое регулирование не воспрепятствует дальнейшему развитию космической отрасли, и мы должны работать на основе имеющегося правового регулирования до тех пор, пока не будет явной необходимости и практической основы для подготовки определения либо делимитации¹⁷⁰. США сохраняют позицию по вопросу определения и делимитации космического пространства, согласно которой Юридический подкомитет КОПУОС не должен рассматривать вопрос, пока не будут выявлены практические проблемы, которые заставят государства пойти на определение и делимитацию¹⁷¹.

Согласно позиции США аргументы, которые выдвигаются в пользу определения термина «космическое пространство» или делимитации, не убедительны. Без решения практических проблем разработка термина может вызвать еще большее количество противоречий и споров. В подтверждение своей позиции США заявили, что государства стремятся к закреплению определения «космическое пространство» для сохранения суверенитета государств над воздушным пространством. В то же время круг вопросов, касающихся суверенитета государств и требующих решения в свете проблемы делимитации космического пространства, не был зафиксирован на международном уровне. В случае, если возникнет проблема, решение которой будет связано с определением и делимитацией космического пространства, то Юридический подкомитет КОПУОС должен действовать крайне осторожно и осмотрительно. Определение и делимитация по своей природе будут произвольными и, в лучшем случае, смогут соответствовать только нынешнему состоянию технологического развития.

В свете научно-технического прогресса, который теоретически может повысить высоту устойчивого полета воздушного судна и/или снизить высоту

¹⁷⁰ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Юридический подкомитет. Пятидесятая сессия. 826-е заседание. 30 марта 2001 г. Док. ООН COPUOS/LEGAL/T.826. С. 4–5.

¹⁷¹ Комитет по использованию космического пространства в мирных целях 644-е заседание. 4 апреля 2001 г. Док. ООН COPUOS/LEGAL/T.644. С. 1–2.

суборбитальных или орбитальных полетов космических и аэрокосмических аппаратов, определение и делимитация могут стать фактически не эффективными. Поэтому Юридическому подкомитету КОПУОС опасно согласовывать искусственную линию, разграничивающую космическое и воздушное пространство, поскольку последствия такой линии непредсказуемы.

Похожая позиция зафиксирована в национальном законодательстве Нидерландов¹⁷².

В настоящее время делимитация воздушного и космического пространств имеет важное политическое и практическое значение, связанное с определением верхнего предела действия территориального суверенитета государств, а также с обеспечением безопасности навигации в обоих пространствах.

Отсутствие термина и детально определенных границ космического пространства создает неопределенность в отношении применимости норм международного космического и международного воздушного права.

В своем докладе КОПУОС отметил, что для снижения возможности возникновения споров между государствами необходимо прояснить вопросы, касающиеся суверенитета и линии раздела между воздушным и космическим пространством¹⁷³.

2.2. Современный международно-правовой режим космического пространства и небесных тел

Аэрокосмический полет на определенных этапах предполагает его осуществление в космическом пространстве. Причем, если в настоящее время, речь идет об его осуществлении преимущественно в околоземном пространстве, то в ближайшем будущем нельзя исключить, что будут

¹⁷² Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Национальное законодательство и практика, имеющие отношение к определению и делимитации космического пространства. 9 декабря 2009 г. Док. ООН А/АС.105/865/Add.8. С. 2.

¹⁷³ Доклад КОПУОС от 21 июня 2013 г. // Дос А./6820.

выполняться межпланетные аэрокосмические полеты, а также полеты до Луны. По мнению автора, необходимо не допустить повторения ситуации, имевшей место в воздушном праве в середине XX в., когда государства зафиксировали правила управления воздушным движением только после значительного количества столкновений воздушных судов в воздухе. Для этого предполагается создать единую систему управления движением в космосе, как в околоземном пространстве, так и на геостационарной орбите (далее – ГСО), Луне и других небесных тел. В связи с этим, в настоящей главе будут рассмотрены вопросы определения правового статуса и установления правового режима космического пространства и небесных тел.

Правовой режим космического пространства и небесных тел определяется в соответствии с их правовыми статусами. Определение и установление правового режима и правового статуса космического пространства и небесных тел началось спустя один год после запуска 4 декабря 1957 г. СССР первого искусственного спутника Земли. В резолюции Генеральной Ассамблеи ООН (далее – ГА ООН) был признан «общий интерес человечества в космическом пространстве»¹⁷⁴.

Последующая Резолюция ГА ООН, принятая еще через один год¹⁷⁵, содержит следующие аспекты, относящиеся к определению статуса и началу формирования режима космического пространства и к космической деятельности:

- заинтересованность всего человечества в развитии использования космического пространства в мирных целях;
- исследование и использование космоса должны быть направлены на пользу государствам, независимо от уровня их экономического или научного развития;
- важность международного сотрудничества в деле изучения и освоения космоса в мирных целях.

¹⁷⁴ Вопрос об использовании космического пространства в мирных целях. Резолюция ГА ООН 1348 (XIII) от 13 декабря 1958 г. Doc A/PV.792.

¹⁷⁵ Международное сотрудничество в области использования космического пространства в мирных целях. Резолюция ГА ООН 1472 (XIV) от 12 декабря 1959 г. Doc A/PV.856.

Кроме того, на ООН была возложена обязанность содействовать государствам в вопросе международного сотрудничества в использовании космоса в мирных целях.

После принятия указанных двух резолюций ГА ООН оставался не решенным вопрос распространения суверенитета государства на космос. В то время существовало две позиции на этот счет. Доктрина космического права в СССР высказывалась против национального присвоения космического пространства, Луны и других небесных тел. В то время как среди юристов США первоначально господствовало мнение о допустимости захвата небесных тел и последующего распространения на них прав, присущих суверенитету¹⁷⁶. Указанные споры велись в научной литературе вплоть до 1960 г. Только после того, как в 1959 г. советские космические аппараты сфотографировали невидимую сторону Луны и совершили первую посадку на небесном теле, США окончательно признали позицию СССР относительно не присвоения небесных тел единственно верной и возможной.

Необходимо отметить, что в западной литературе в тот период нередко обсуждался вопрос о передаче космического пространства во владение международным организациям, в частности под управление ООН. Тем не менее, земной опыт определения правовых статусов некоторых территорий, в частности, Антарктики повлиял на окончательное решение по определению правового статуса и установление режима космического пространства.

Идеи о передаче космоса и небесных тел под управление международной организации, а также идеи об их национальном присвоении были отвергнуты, что подтвердилось принятой в 1961 г. Резолюцией ГА ООН¹⁷⁷, признавшей присвоение космоса и небесных тел не допустимым. Указанная Резолюция распространила международное право, включая Устав ООН и другие международные договоры и соглашения на космос и небесные тела. Кроме того, на основе международного права космическое пространство и небесные

¹⁷⁶ Международное космическое право / Отв. ред.: Пирадов А.С. М.: Междунар. отношения, 1974. С. 73.

¹⁷⁷ Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях. Резолюция ГА ООН 1721 (XVI) от 20 декабря 1961 г. Doc A/PV.1085.

тела становились доступными для исследования и использования всеми государствами.

Все указанные положения резолюций ГА ООН, принимаемые в период с 1958 по 1961 гг., легли в основу Декларации правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства (далее – Декларация по исследованию и использованию космического пространства)¹⁷⁸.

Декларация по исследованию и использованию космического пространства стала основой для подготовки и принятия Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. (далее – Договор о космосе)¹⁷⁹, зафиксировавшего окончательное юридическое видение правового статуса и режима космоса и небесных тел. Договор о космосе является универсальным международно-правовым актом и в соответствии со ст. XIV открыт для подписания всеми государствами. Во время его принятия СССР и США были единственными государствами, осуществляющими космическую деятельность. В связи с этим указанные государства стали депозитариями документа. Кроме того, депозитарием Договора о космосе является Великобритания.

В соответствии со ст. II Договора о космосе космическое пространство не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения на него суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни любыми другими средствами. В связи с этим, космическое пространство имеет *правовой статус международного пространства*, что предполагает свободное исследование и использование космического пространства. Несмотря на то, что аналогичное положение было включено в предшествующие резолюции ГА ООН, принятые в

¹⁷⁸ Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства. Принята Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 1963 г. № 1962. Док ООН A/RES/1962(XVIII).

¹⁷⁹ Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (Москва, Вашингтон, Лондон, 27 января 1967 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. № 25. М., 1972. С. 41–45.

отношении космического пространства, в Договоре особое внимание уделяется тому, что исследование и использование космоса должно осуществляться без дискриминации, на основе равенства и в соответствии с международным правом, при свободном доступе во все районы небесных тел.

В то же время, свобода космоса для государств связана с определенными ограничениями. В ст. I Договора о космосе зафиксировано положение, согласно которому исследование и использование космического пространства должно осуществляться на благо и в интересах всех государств, независимо от степени их экономического или научно-технического развития, без какой-либо дискриминации и на основе равноправия. Космос является достоянием всего человечества. Дополнением к этой норме можно считать ст. IX Договора о космосе, в соответствии с которой государства осуществляют деятельность в космическом пространстве с должным учетом соответствующих интересов других государств¹⁸⁰.

Согласно ст. VI Договора о космосе государства несут международную ответственность за национальную деятельность в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, независимо от того, какими субъектами она осуществляется (публичными или частными лицами), а также за обеспечение того, чтобы национальная деятельность соответствовала требованиям, установленным указанным Договором.

Договором о космосе (ст. VIII) установлено, что государство, в регистр которого занесен объект, запущенный в космическое пространство, сохраняет юрисдикцию и контроль над таким объектом и над экипажем указанного объекта во время их нахождения в космическом пространстве, в том числе и на небесном теле. Права собственности на космические объекты, запущенные в космическое пространство, включая объекты, доставленные или сооруженные на небесном теле, и на их составные части остаются незатронутыми во время их нахождения в космическом пространстве или на небесном теле, или по

¹⁸⁰ Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. К 50-летию полета Юрия Гагарина в космос: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2011. С. 52.

возвращении на Землю. В то же время, ст. VII Договора о космосе закреплено, что государство, которое осуществляет или организует запуск объекта в космическое пространство, в том числе на Луну и другие небесные тела, а также государство, с территории или установок которого производится запуск объекта, несет международную ответственность за ущерб, причиненный таким объектом или его частями другому государству, в том числе физическим или юридическим лицам данного государства, независимо от места причинения ущерба. Таким образом, государство или другой субъект, осуществляющий космическую деятельность не может снять с себя правовые обязательства по отношению к космическим объектам в случае их выхода из строя или окончания срока службы и не может перестать нести ответственность за данные объекты, отказавшись от них каким-либо иным способом.

Принципы исследования и использования космического пространства, зафиксированные в Договоре о космосе, обязательны не только для участников самого Договора, в связи с тем, что они стали нормами международного обычного права в процессе единогласного принятия многочисленных резолюций Генеральной Ассамблеей ООН и практики государств в полном соответствии с этими рекомендациями¹⁸¹. Среди таких обычаев в доктрине выделяют следующие: применение международного права в космическом пространстве, не присвоение государствами космоса, Луны и других небесных тел, свободное (без ограничений) исследование и использование космического пространства всеми государствами с учетом интересов развивающихся государств и для общего блага всех государств, государства несут ответственность за национальную космическую деятельность, в том числе, в случае нанесения ущерба другим государствам¹⁸².

Статьи IX, X и XI Договора по космосу устанавливается, что государства обязуются осуществлять космическую деятельность на основе принципа сотрудничества. Кроме того, если космическая деятельность, осуществляемая

¹⁸¹ Международное космическое право. Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И. и др.; Отв. ред.: Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. 360 с.

¹⁸² Lyall F., Larsen P.B. Space law: A treatise. Farnham, 2009. P. 71.

одним государством создает потенциально вредные помехи космической деятельности других государств, то оно должно провести соответствующие международные консультации перед началом деятельности.

Космическое пространство является частично демилитаризованным. Под демилитаризацией космоса и небесных тел понимается запрещение деятельности, которая преследует военные цели в мирное время¹⁸³. Что касается частичной демилитаризации, то под ней подразумевается запрещение строго определенных в международных соглашениях видов военной космической деятельности. Указанный принцип закреплен в ст. IV Договора по космосу.

К запрещенным видам деятельности относятся: испытание ядерного оружия и вывод на орбиту Земли любых объектов с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения, а также размещение такого оружия в космическом пространстве каким-либо иным образом.

Согласно Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г.¹⁸⁴ (далее – Конвенция о запрещении враждебного использования) государства обязались не прибегать к военному или иному враждебному использованию средств воздействия на космическое пространство для изменения его динамики, состава или структуры путем управления природными процессами в качестве способа разрушения, нанесения ущерба или причинения вреда любому другому государству — участнику Конвенции. Запрещено такое воздействие на космос, если оно имеет «широкие, долгосрочные или серьезные последствия».

Небесные тела, в том числе Луна, были объявлены полностью демилитаризованными зонами и могут использоваться «исключительно в мирных целях». Под полной демилитаризацией признается запрещение любой деятельности, преследующей в мирное время военные цели. В связи с этим

¹⁸³ См.: Жуков Г. П. Демилитаризация и нейтрализация космического пространства // Советское государство и право. М.: Изд-во Академии Наук СССР. 1962. № 5. С. 62–72.

¹⁸⁴ Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 18 мая 1977 г.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/hostenv.shtml (дата обращения: 20.11.2014 г.).

на Луне и небесных телах запрещено создание военных баз, сооружений и укреплений военного характера, испытание оружия и проведение военных маневров. Также полностью исключается возможность установки объектов с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения. Указанный принцип закреплен в ст. IV Договора о космосе

При условии достижения договоренностей о полной демилитаризации космического пространства, принцип использования космоса и небесных тел в мирных целях заменит формулировки Договора о космосе касательно полной и частичной демилитаризации. В настоящее время, подобный международно-правовой документ еще не принят, несмотря на то, что соответствующие проекты были дважды подготовлены Россией и Китаем в 2008 и 2014 гг. и обсуждены на конференциях ООН. В связи с этим, государства должны стремиться к достижению исключительно мирного исследования и использование космического пространства.

Для этого необходимо полностью запретить вывод на орбиту Земли, Луны и других небесных тел любых объектов военного назначения, не использовать космическое пространство для целей военных маневров, испытания оружия, в том числе, боевых воздушно – космических устройств и аппаратов, а также ракет¹⁸⁵.

В настоящее время кроме Договора о космосе правовой режим космического пространства закреплен в следующих документах: Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 г. (далее – Соглашение о спасании космонавтов), Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г. (далее – Конвенция об ответственности), Конвенция о регистрации, Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. (далее – Соглашение о Луне). Стоит обратить внимание, что указанные международно-правовые акты приняты и вступили в силу довольно давно, в связи с этим, по мнению

¹⁸⁵ Международное космическое право / Отв. ред. А.С. Пирадов. М.: Междунар. отношения, 1974. С. 80.

некоторых ученых, они нуждаются в доработке¹⁸⁶. Кроме того, сами международно-правовые акты, в частности Конвенция об ответственности и Конвенция о регистрации, содержат указание на необходимость включения вопросов об их пересмотре в предварительную повестку дня ГА ООН по истечении 10 лет со дня вступления их в силу, с тем чтобы рассмотреть вопрос о том, нуждаются ли они в изменении. Формально данные вопросы были рассмотрены ГА ООН, в то же время решения об изменении документов приняты не были¹⁸⁷. Данный факт может говорить о том, что правовое регулирование, закрепленное в указанных документах является удовлетворительным. С другой стороны, некоторые юристы-международники полагают, что в 1980-е гг. больший интерес представляло не правовое регулирование космической деятельности, а развитие соответствующих технологий, позволяющих исследовать и использовать космос. По этой причине, государства не уделили должного внимания вопросу усовершенствования правового режима ответственности и регистрации космических объектов в международном космическом праве.

Указанными международными договорами расширены основополагающие принципы правового режима космического пространства, зафиксированные в Договоре о космосе. Необходимость принятия дополнительных международно-правовых документов была вызвана тем, что космическая деятельность представляет серьезную опасность как для всех государств, как осуществляющих, так и не осуществляющих космическую деятельность. Последствия инцидента, произошедшего при запуске, в лучшем случае могут быть ограничены только территорией запускающего государства, в то же время, в иных ситуациях третьему государству может быть также причинен значительный ущерб. Поэтому правовое регулирование космической деятельности не могло ограничиться принципами, установленными Договором

¹⁸⁶ Подробнее см.: Lyall F., Larsen P.B. Space law: A treatise. Farnham, 2009. P. 82.

¹⁸⁷ Вопрос о пересмотре Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. Резолюция ГА ООН 37/91 от 10 декабря 1982 года. Док A/RES/37/91; Вопрос о пересмотре Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство. Резолюция ГА ООН 41/66 от 3 декабря 1986 года. Док A/RES/41/66.

о космосе и требовало их расширения в рамках группы международных-правовых документов.

В рамках правового режима космического пространства государствам был определен ряд прав и обязанностей, которые должны соблюдаться в рамках исследования и использования космического пространства.

К правам относятся:

- право осуществлять исследование и использование космоса и небесных тел; указанное исследование и использование должно производиться на благо и в интересах всех стран исходя из того, что исследование и использование космоса «являются достоянием всего человечества»;

- право использовать военный персонал и любое оборудование или средства для осуществления научного исследования Луны и других небесных тел;

- право собирать на Луне и других небесных телах образцы минеральных и других веществ и вывозить их с Луны, а также использовать их для поддержания жизнедеятельности станций на Луне;

- право на полную юрисдикцию и контроль над запущенными космическими объектами и их экипажем в космическое пространство и на небесных телах (с учетом возможности распределить юрисдикцию и контроль между несколькими запускающими государствами на основании отдельного соглашения). Кроме того, за государствами сохраняется право собственности на запущенные космические объекты. В то же время, правовой режим космического пространства и небесных тел не дает ответ на вопрос о юрисдикции государства над космическим аппаратом во время прохождения через воздушное пространство иностранного государства. Указанный вопрос должен решаться на основе отдельного многостороннего или двустороннего соглашения¹⁸⁸;

- право создавать системы международного непосредственного телевизионного вещания (далее – НТВ) с помощью спутников;

¹⁸⁸ Нозари Ф. Космическое право / пер. на рус. яз. Ю.М. Колосов. М.: Юридическая литература, 1979. С. 188.

- право осуществлять дистанционное зондирование Земли (далее – ДЗЗ) из космоса;

- право использовать на борту космических объектов ядерные источники энергии;

К обязанностям относятся:

- обмен информацией с другими государствами и Генеральным секретарем ООН в случаях установления явлений, которые могут представлять опасность для космонавтов;

- возложение международной ответственности за национальную деятельность в космосе и за ущерб, причиненный запускаемыми космическими объектами;

- ведение национальных регистров, содержащих данные о запущенных космических объектах, а также сообщение Генеральному секретарю ООН данных о таких объектах для включения их в Международный реестр;

- возвращать космические объекты государству регистрации, в случае их обнаружения;

- избегать вредного загрязнения и неблагоприятных изменений земной среды и орбит вследствие исследования и использования космического пространства, а также доставки внеземного вещества при осуществлении космической деятельности. Указанный вопрос приобрел особенное значение в свете увеличивающейся плотности нахождения космических объектов на орбитах Земли (в частности, на геостационарной орбите), а также проблемы серьезного увеличения объемов космического мусора. В целях предотвращения подобного засорения космоса необходимо до минимума сократить количество космических объектов, потерявших функциональное назначение, в связи с выходом из строя и другими причинами. Кроме того, проблема предотвращения загрязнения космоса включает в себя необходимость

недопущения радиоактивного, биологического и химического заражения космического пространства¹⁸⁹;

- содействовать международному сотрудничеству в научных исследованиях космоса и небесных тел и поощрение подобного сотрудничества;

- учитывать потребности развивающихся государств при осуществлении космической деятельности;

- придерживаться правил, связанных с особым статусом космонавтов как «посланцев человечества в космос» и при необходимости оказывать им помощь в случае аварии, бедствия или вынужденной посадки за пределами запускающего государства¹⁹⁰.

Вопросы регистрации космических аппаратов в значительной мере раскрыты в Конвенции о регистрации. При запуске космического аппарата в космос, он должен быть зарегистрирован в двух существующих регистрах. Во-первых, в регистре, который ведется государством запуска, как это определено в ст. I Конвенции о регистрации, содержание и условия ведения которого определяются соответствующим государством регистрации. Во-вторых, космический аппарат должен быть зарегистрирован в одном из двух реестров, ведение которого осуществляет Генеральный секретарь ООН (созданного в результате принятия Резолюции ГА ООН 1721 (XVI) от 20 декабря 1961 г. и созданного в результате принятия Конвенции о регистрации). Последний из указанных двух является наиболее важным (и является продолжением первого), так как исходя из данных, содержащихся в указанном регистре, существует возможность установить так называемую «принадлежность» космического аппарата, в том числе владельца и государство, осуществившее запуск. Данный регистр имеет важное значение для определения субъекта, в юрисдикции которого находится аппарат и, соответственно, для определения того, кто несет ответственность за возможный

¹⁸⁹ Международное космическое право: Учебник / Блищенко И.П., Верещетин В.С., Колосов Ю.М., Пирадов А.С.; Отв. ред. Пирадов А.С. М.: Междунар. отношения, 1985. С. 86.

¹⁹⁰ Международное космическое право: Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И. и др.; Отв. ред. Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. С. 58.

ущерб, причиненный космическим аппаратом. По функциям указанный регистр имеет сходства с национальными реестрами государств в отношении прав на объекты движимого и недвижимого имущества. Таким образом, концепция регистрации, закрепленная в международном договоре, не предполагала использование регистров и международного реестра космических объектов для целей организации аэрокосмической навигации и их применение для этих целей представляется затруднительным (подробнее об этом в параграфе 2.3 и 3.2 настоящего диссертационного исследования).

В Конвенции о регистрации закреплен ряд определений понятий, представляющих важность для правового режима космического пространства: запускающее государство, космический объект, государство регистрации. Для целей Конвенции государство признается запускающим в четырех случаях: 1) оно запускает космический объект; 2) оно организует запуск космического объекта; 3) с его территории осуществляется запуск космического объекта; 4) с его установок осуществляется запуск космического объекта. В связи с этим, возникает серьезный вопрос, может ли такое правовое регулирование быть достаточным в современных условиях? Представляется, что требуется совершенствование указанного правового регулирования, так как в настоящее время круг субъектов осуществляющих космическую деятельность расширился. Зачастую запускающими государствами космического объекта могут признаваться 3 и более государства, что приводит к размытию ответственности государств за ущерб, причиненный космическими объектами и другим правовым проблемам.

Определение понятия «космический объект» включает в себя составные части космического объекта, а также средство его доставки и его части. Представляется, что подобная формулировка термина была включена с целью попытки установления правовой связи между запускающим государством/государством регистрации и космическим мусором, который образуется в результате деятельности государств по исследованию и использованию космоса. Под термином «государство регистрации» согласно

Конвенции понимается запускающее государство, в регистр которого занесен космический объект. В случае, если в отношении космического объекта сразу несколько государств выступают запускающими, то регистрация осуществляется одним из указанных государств согласно требованиям, установленным Конвенцией, при согласовании с другими запускающими государствами. Стоит обратить внимание, что ст. II Конвенции о регистрации допускает заключение соглашений между запускающими государствами по вопросу о юрисдикции и контроле над космическим объектом и любым его экипажем. Примером данного соглашения может служить Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств-членов ЕКА, Правительством Японии, Правительством РФ и Правительством США относительно сотрудничества по международной космической станции (далее – МКС)¹⁹¹ гражданского назначения 1998 г.¹⁹² (далее – Соглашение по МКС). В соответствии со ст. 5.1 Соглашения по МКС каждое государство-партнер обязуется регистрировать свой орбитальный элемент. Таким образом, несмотря на отсутствие единой национальной юрисдикции и контроля над орбитальными элементами со стороны какого-либо одного государства, тем не менее, исходя из тесного характера совместного сотрудничества государств-партнеров, можно утверждать, что международная космическая станция все же является единым космическим объектом, независимо от положений Конвенции о регистрации¹⁹³.

Как отмечалось ранее, пересмотр Конвенции о регистрации в 1986 г. так и не состоялся. В связи с этим в доктрине был поднят дискуссионный вопрос

¹⁹¹ Международная космическая станция – орбитальная станция, в создании которой непосредственно участвовали Россия и США, а также Канада, Франция, Япония и другие государства. Строительство станции началось 20 ноября 1998 г., когда ракетой-носителем «Протон» на околоземную орбиту был выведен её первый российский модуль «Заря». 4 декабря 1998 г. стартовал американский орбитальный корабль «Индевор» с модулем «Юнити», а 7 декабря того же года модули «Заря» и «Юнити» были состыкованы. 10 декабря в МКС первыми вошли С. К. Крикалёв и командир «Индевоора» Р. Кабана. К кон. 2002 г. МКС состояла из модулей «Заря», «Звезда», «Юнити», «Дистини», стыковочных отсеков «Пирс» и «Квест», космического корабля «Союз ТМ» и транспортного грузового корабля «Прогресс». В настоящее время использование МКС предусмотрено до 2020 г.

¹⁹² Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств – членов Европейского космического агентства, Правительством Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения (Вашингтон, 29 января 1998 г.) // Собрание законодательства РФ. 11.06.2001 г. № 24. Ст. 2411.

¹⁹³ См.: Савельев В.А. Правовой статус международной космической станции: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2000. 29 с.

относительного того, возможно ли на практике устранить выявленные недочеты Конвенции путем совершенствования национального правового регулирования или модернизации регистрационных процедур, не меняя текст международного документа¹⁹⁴. Представляется, что вне зависимости от выбранного способа развития правового регулирования вопросов, закрепленных Конвенцией о регистрации, государства должны стремиться к всесторонней имплементации положений Рекомендаций по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями¹⁹⁵, принятыми ГА ООН в 2007 г.

Правовое регулирование вопросов возвращения космических объектов закреплено в Соглашении о спасании космонавтов. Основными предпосылками для разработки и принятия указанного международного Соглашения явились следующие: значительно возросшее число пилотируемых и непилотируемых космических полетов, довольно большая вероятность неуспешных космических запусков.

В Преамбуле Соглашения о спасании космонавтов закреплено, что оно разработано для целей развития и дальнейшей конкретизации обязательств государств в этой сфере, установленных Договором о космосе. Статья V указанного международно-правового документа предусматривает всемерную помощь государств космонавтам другого государства в случае аварии, бедствия или вынужденной посадки на территории государства за пределами государства регистрации или в открытом море. Космонавты, которые совершают такую вынужденную посадку, должны быть в безопасности и незамедлительно возвращены государству регистрации. Согласно ст. VIII Договора о космосе космические объекты или их составные части в случае их обнаружения за пределами государства регистрации, подлежат возвращению этому государству.

¹⁹⁴ Lyall F., Larsen P.B. Space law: A treatise. Farnham, 2009. P. 91, 96.

¹⁹⁵ Резолюция ГА ООН 62/101 от 17.12.2007. «Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями». Док ООН A/RES/62/101.

Соглашение о спасании закрепляет различные обязанности государств в отношении экипажа космического корабля (ст. 1–4) и в отношении космических объектов (ст. 5). Причем международный договор действует не только в отношении космических объектов, но и их составных частей. В Соглашении о спасании закреплено определение понятия «власти, осуществившие запуск». Под ними понимается государство или международная межправительственная организация, ответственная за запуск космического объекта. Как видно, данное понятие более краткое и ограниченное, чем термин «запускающее государство», закрепленный в Конвенции о регистрации.

Согласно ст. 1 указанного Соглашения «...Договаривающаяся Сторона, которая получает сведения или обнаруживает, что экипаж космического корабля потерпел аварию, или находится в состоянии бедствия, или совершил вынужденную или непреднамеренную посадку на территории, находящейся под ее юрисдикцией, или в открытом море, или в любом другом месте, не находящемся под юрисдикцией какого-либо государства» должна осуществить два действия: 1) проинформировать об этом факте власти, осуществившие запуск космического объекта (или довести информацию до всеобщего сведения, в случае если не удастся идентифицировать власти, осуществившие запуск); 2) проинформировать Генерального секретаря ООН, который передаст это сообщение через свои каналы связи. Впоследствии, как предусмотрено ст. ст. 2 и 3 Соглашения, Договаривающаяся Сторона обязуется информировать власти, осуществившие запуск и Генерального секретаря ООН о принимаемых мерах и о достигаемых результатах в ходе проводимых операций по спасанию экипажа.

В соответствии со ст. 2 Соглашения о спасании Договаривающаяся Сторона обязуется незамедлительно принять все возможные меры для спасания и оказания всей необходимой помощи, если в результате аварии, бедствия, вынужденной или непреднамеренной посадки экипаж космического корабля приземлится на территории, находящейся под ее юрисдикцией. Указанной

статьей Соглашения предусмотрена возможность сотрудничества властей, осуществивших запуск, с Договаривающейся Стороной, в случае, если это может обеспечить быстрое спасание или в значительной мере способствовать эффективности операции по поиску и спасанию. На первый взгляд, не совсем ясно, кто определяет, будет ли указанное сотрудничество способствовать эффективности спасания или нет. Однако, руководствуясь тем, что операции по спасению должны быть поставлены под руководство и контроль Договаривающейся Стороны, следует предположить, что государство, на чьей территории обнаружен космический объект, будет самостоятельно решать вопрос о сотрудничестве с властями, осуществившими запуск.

В случае, если экипаж космического корабля опустился в открытом море или в другом месте, не находящемся под юрисдикцией какого-либо государства, то Договаривающиеся Стороны, которые в состоянии сделать это, окажут в случае необходимости помощь в осуществлении операций по поиску и спасанию экипажа в целях обеспечения его быстрого спасания (ст. 3 Соглашения о спасании). Таким образом, в данном случае власти, осуществившие запуск, самостоятельно определяют, нужна ли им помощь от третьих государств по поиску и спасанию экипажа космического объекта¹⁹⁶. Формулировка статьи помимо поиска экипажа космического объекта в открытом море, предполагает его нахождение «в другом месте, не находящемся под юрисдикцией какого-либо государства». К такому месту, например, можно отнести Антарктиду.

Статья 4 Соглашения о спасении установлено, что вне зависимости от места нахождения экипажа космического объекта, он должен быть в безопасности и незамедлительно возвращен представителям властей, осуществивших запуск.

Как и в случае с экипажем космического объекта, Договаривающаяся Сторона, получившая сведения или обнаружившая, что космический объект или его составные части возвратились на Землю независимо от его/их места

¹⁹⁶ Lyall F., Larsen P.B. Space law: A treatise. Farnham, 2009. P. 99.

нахождения информирует: 1) власти, осуществившие запуск космического объекта; 2) Генерального секретаря ООН. Меры, направленные на спасение космического объекта или его составных частей, находящихся на территории Договаривающейся Стороны, принимаются только по просьбе властей, осуществивших запуск космического объекта. Кроме того, при спасении космического объекта или его составных частей, Договаривающееся государство имеет право запросить помощь у властей, осуществивших запуск. Космические объекты или их составные части, обнаруженные за пределами территории властей, осуществивших запуск, возвращаются представителям этих властей по их просьбе. По требованию Договаривающейся Стороны власти, осуществившие запуск, должны до возвращения космических объектов или их составных частей представить опознавательные данные. Все расходы Договаривающихся Сторон, связанные с выполнением вышеуказанных обязательств в отношении космического объекта или его составных частей компенсируются властями, осуществившими запуск.

В случае, если космический объект или его составные части, обнаруженные на территории, находящейся под юрисдикцией Договаривающейся стороны, или спасенные ею в ином месте, являются опасными или вредными по своему характеру, Договаривающаяся Сторона может уведомить об этом власти, осуществившие запуск. В таком случае последние незамедлительно принимают меры для устранения возможной опасности причинения вреда под руководством и контролем Договаривающейся Стороны.

Вопросы ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, закреплены в Договоре о Космосе и Конвенции об ответственности.

Конвенция об ответственности была принята в связи с необходимостью разработки эффективных международных правил и процедур относительно ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, и обеспечения безотлагательной выплаты компенсации жертвам ущерба.

Представляется, что вопросы ответственности за ущерб от космической деятельности государств являются предметом отдельного широкого круга научных изысканий. Однако, так как отдельные вопросы ответственности (ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам, в связи со столкновением с воздушным судном, с иным космическим или аэрокосмическим аппаратом) серьезно влияют на правовой режим аэрокосмической навигации, в настоящем диссертационном исследовании (параграф 3.2) затрагивается вопрос совершенствования концепции «Вины», установленной Конвенцией. По этой причине диссертантом рассмотрены предложения, касающиеся отдельных положений Конвенции о регистрации.

В Конвенции об ответственности закреплена схожая терминология с Конвенцией о регистрации, за исключением отсутствующих в последней определений понятий «ущерб» и «запуск». В соответствии со ст. I Конвенции под ущербом понимается лишение жизни, телесное повреждение или иное повреждение здоровья; уничтожение или повреждение имущества государств, либо физических или юридических лиц или имущества международных межправительственных организаций. Под запуском понимается, в том числе, попытка запуска.

Согласно концепции, закрепленной в указанном международном договоре, запускающее государство несет абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или воздушному судну в полете. Однако, с точки зрения аэрокосмической навигации, важность представляет и вопрос распределения ответственности между государствами в случае столкновения двух и более космических и аэрокосмических аппаратов. На этот счет в соответствии со ст. 3 Конвенции применяется концепция «Вины», то есть, государство несет ответственность только в случае, когда ущерб причинен по его вине или по вине лиц, за которых оно отвечает.

Что касается правового режима небесных тел, ни один из принятых до сегодняшнего дня международных документов не дает определения термина

«небесное тело». В состав Солнечной системы помимо Луны и ближайших планет входит несколько тысяч астероидов, комет и множество мелких метеоритных тел. В галактики входят системы аналогичные по составу Солнечной системе. И хотя физическая природа всех естественных космических объектов различна, все они в отдельности являются небесными телами. Это обусловлено тем, что с юридической точки зрения важность представляет не факт существования небесного тела или его физические свойства, а все, что связано с деятельностью государств на нем.

На небесных телах возможны разработка и добыча полезных сырьевых ресурсов, что при отсутствии должного правового регулирования в последствии может стать поводом к серьезным разногласиям или даже конфликтам, возникающим между государствами, или дополнительным препятствием к техническому прогрессу.

Наиболее реальными для научного исследования и использования посредством аэрокосмических полетов являются Луна, а также планеты Марс и Венера. Не случайно, в настоящее время, наиболее развитые государства (Россия, Китай, США), а также Европейское космическое агентство (далее – ЕКА) имеют долгосрочные программы по подготовке беспилотных и пилотируемых полетов к указанным небесным телам. Это объясняется тем, что они наиболее приближены к Земле и, как следствие, более других изучены. К примеру, Луна находится в среднем на расстоянии всего 384 000 км от Земли, что в 100 раз ближе, чем ближайшая из планет, Венера, во время ее прохождения мимо Земли на минимальном удалении.

Учитывая ближайшие перспективы исследования и использования Луны, а также значительный объем беспилотных и пилотируемых операций, проведенных на Луне к концу 1970-х гг., в КОПУОС значительное внимание уделялось рассмотрению проблем, касающихся будущей деятельности на Луне.

Согласно ст. 2 Соглашения о Луне, вся деятельность на Луне должна осуществляться в соответствии с международным правом, включая Устав ООН, с учетом других важных международных актов и в интересах поддержания

международного мира и безопасности и поощрения международного сотрудничества и взаимопонимания и с должным учетом соответствующих интересов всех других государств-участников.

Принятое Соглашение о Луне подтвердило положение Договора о космосе в части обязанности использовать Луну и другие небесные тела исключительно в мирных целях (п. 1 ст. 3). Более того, в указанной ранее статье Соглашения был зафиксирован дополнительный запрет на вывод любого оружия массового уничтожения на орбиты вокруг Луны и других небесных тел, а также на угрозу силой или применение силы или другие враждебные действия в отношении Земли, Луны, космических аппаратов, экипажей космических аппаратов.

Несмотря на представленную возможность использования «военного персонала для научных исследований или каких-либо иных целей» (п. 4 ст. 3), государства не в праве осуществлять какую-либо военную деятельность на Луне. Представляется, что в настоящее время, с возрастающим количеством космических запусков и большим привлечением гражданских лиц в космическую деятельность, положение о возможности использования военного персонала, может потерять свое значение.

В ст. 4 отдельно указывается, что государства должны вести деятельность, связанную с исследованием и использованием Луны, на основе принципа сотрудничества и взаимопомощи¹⁹⁷.

Государства обязались не использовать достижения в исследовании и освоении космического пространства для выдвижения притязаний на владение Луной, участками на ней, а также другими небесными телами. Ничто не может трактоваться государствами как повод для возникновения исключительных прав на Луну, участки на ней и небесные тела.

¹⁹⁷ Международное космическое право: Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И. и др.; Отв. ред. Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. С. 65.

Таким образом, полноценный суверенитет государства сохраняют лишь над своими космическими и аэрокосмическими аппаратами, оборудованием, установками, станциями и сооружениями на Луне.

Статья 9 Соглашения предусматривает право государств-участников создавать на Луне обитаемые и необитаемые станции. Непременным условием является то, что указанные станции будут использовать только площадь, необходимую для обеспечения собственных потребностей. Некоторые юристы-международники отмечали, что указанное право государств не соответствует принципу не присвоения небесных тел и не провозглашения на них суверенитета. Данная позиция была основана на том, что государства исходя из собственных интересов могли создавать станции и осуществлять с незначительными ограничениями фактическое владение участками небесных тел, на которых располагалась станция¹⁹⁸. На государствах лежит обязанность немедленно информировать Генерального секретаря ООН о месторасположении, целях и планируемой деятельности станции. Дальнейшее информирование относительно созданной станции осуществляется на ежегодной основе. Возможное создание обитаемых и необитаемых станций приведет к необходимости усовершенствования механизма спасения космических и аэрокосмических аппаратов и их экипажей.

В настоящее время, согласно положениям Соглашения в случае совершения аварийной посадки на Луне космического или аэрокосмического аппарата, государство, обнаружившее факт посадки, обязано незамедлительно известить об этом государство, запустившее объект, а также Генерального секретаря ООН.

Кроме того, государства обязуются принимать все возможные меры для охраны жизни и здоровья лиц на Луне. Для этой цели человек на Луне рассматривается как космонавт в смысле термина, указанного в Договоре о космосе.

¹⁹⁸ Нозари Ф. Космическое право / Пер. на рус. яз. Ю.М. Колосов. М.: Юридическая литература, 1979. С. 193.

Статья 14 указанного Соглашения установила, что государства несут международную ответственность за любую деятельность на Луне, вне зависимости от круга субъектов, которые ее осуществляют: правительственные органы или частные лица. Государства обязуются обеспечивать соблюдение положений Соглашения о Луне всеми лицами, осуществляющими деятельность. В случае неисполнения указанными лицами требований Соглашения, ответственность возлагается на государство. Деятельность юридических лиц осуществляется только под контролем и под постоянным наблюдением соответствующего государства.

При возникновении необходимости Соглашением о Луне предусмотрена возможность заключения детальных договоров об ответственности государств за деятельность на Луне в развитие положений действующего международного документа.

При возникновении споров между государствами, касающихся нарушений правового режима Луны или иных небесных тел, государства имеют право проводить консультации. При этом они должны «стремиться к взаимоприемлемому урегулированию любого спора и учитывать права и интересы» всех других государств. В случае, если стороны не смогут решить спор консультациями, они имеют право принимать все иные мирные средства для урегулирования в соответствии с обстоятельствами и характером спора. Кроме того, Стороны обязуются уведомить Генерального секретаря ООН о том, что проведенные консультации не привели к урегулированию спора.

Правовой режим Геостационарной орбиты

ГСО – часть космоса, представляющая собой круговую орбиту, расположенную над экватором Земли на высоте приблизительно 36 000 км, находясь на которой искусственный спутник обращается вокруг планеты с угловой скоростью, равной угловой скорости вращения Земли вокруг собственной оси. Благодаря этому спутник, запущенный на ГСО, постоянно

находится над определенной точкой экватора Земли¹⁹⁹. По этой причине сформированный правовой режим ГСО в отдельных элементах отличается от правового режима космического пространства или небесных тел. Представляется, что часть аэрокосмических полетов могут осуществляться на ГСО или через нее при межпланетных полетах или полетах на Луну, в связи с этим действующий правовой режим указанной орбиты представляет интерес для целей аэрокосмических полетов.

Пространство ГСО является ограниченным природным ресурсом, поскольку при нахождении спутников, расположенных на ГСО, на слишком близком расстоянии друг от друга, их радиоаппаратура может создавать взаимные помехи. Создание единой системы управления космическим движением, в первую очередь, могло бы повысить эффективность заполнения ГСО космическими объектами (сократить расстояния между ними), а во-вторых, значительно снизить риск их столкновения друг с другом, что улучшит безопасность аэрокосмической навигации как на ГСО, так в целом в околоземном пространстве.

На ГСО могут быть выведены спутники следующего назначения: обеспечивающие региональную и глобальную связь, осуществляющие метеонаблюдение, непосредственное телевизионное вещание и другого назначения²⁰⁰.

В силу указанных факторов ГСО обладает огромной экономической привлекательностью для государств.

Важную роль в правовом регулировании деятельности в пространстве ГСО играет Международный союз электросвязи (далее – МСЭ), так как деятельность по использованию ГСО неразрывно связана с применением радиочастот, необходимых для функционирования геостационарных спутников.

¹⁹⁹ Международное космическое право: Учебник / Блищенко И.П., Верещетин В.С., Колосов Ю.М., Пирадов А.С.; Отв. ред. Пирадов А.С. М.: Междунар. отношения, 1985. С. 142.

²⁰⁰ Международное космическое право: Учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. С.68.

В соответствии с регламентами, принятыми под эгидой МСЭ, все государства, обладающие соответствующими технологиями для осуществления запуска спутников, имеют равный доступ на ГСО. Фактически же в силу ограниченности пространства ГСО, МСЭ придерживался следующей позиции: «первый запустил – первый использует»²⁰¹. Таким образом, позиции на ГСО занимают, в первую очередь, немногочисленными космическими державами, имеющими в настоящее время возможность осуществлять запуски спутников. Именно этот фактор стал причиной длительных споров как о правовом статусе ГСО, так и о режиме ее эксплуатации.

Начало спора было положено в октябре 1975 г., когда Колумбия заявила о своих суверенных правах на сегмент ГСО, находящийся над ее территорией. В 1976 году в Боготе (столица Колумбии) Колумбия, Конго, Эквадор, Индонезия, Кения, Заир, Уганда и Бразилия (в качестве наблюдателя) провели первую конференцию экваториальных государств, на которой обсуждался вопрос распространения суверенитета обозначенных государств на части ГСО, расположенные над их территориями, в результате которой была принята Боготская декларация.

Несмотря на то, что претензии были отвергнуты как противоречащие основному принципу международного космического права – не присвоение любых частей космического пространства, установленному Договором по космосу 1967 г., государства – члены Боготской декларации еще долгое время пытались доказать принадлежность ГСО к воздушному пространству Земли, а не к космосу, предлагая все новые и новые обоснования²⁰².

Впервые попытка разрядить сложившуюся ситуацию с учетом интересов всего человечества была предпринята в 1992 г. В ст. 44 Устава МСЭ зафиксировано следующее положение: «При использовании полос частот для радиосвязи члены Союза должны учитывать то, что радиочастоты и орбита геостационарных спутников являются ограниченными естественными

²⁰¹ Lyall F., Larsen P.B. Space law: A treatise. Farnham, 2009. P. 250.

²⁰² Lyall F. Telecommunications and the Outer Space Treaty. Proceedings of the Fortieth Colloquium on the Law of Outer Space. Turin. October 6–10. 1997. Los Angeles: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1997. P. 390.

ресурсами, которые надлежит использовать рационально, эффективно и экономно, в соответствии с положениями Регламента радиосвязи, чтобы обеспечить справедливый доступ к этой орбите и к этим частотам разным странам или группам стран с учетом особых потребностей развивающихся стран и географического положения некоторых стран». Многие ученые-международники полагают, что «справедливый доступ» отнюдь не означает «равный доступ». Именно различия в этих понятиях по их мнению, являются основным объектом критики экваториальных государств²⁰³.

В связи с этим важнейшей задачей, стоящей перед государствами, заинтересованными в размещении собственных спутников на ГСО, является достижение равновесия между двумя факторами: 1) максимально эффективное использование ГСО; 2) надлежащий учет прав и интересов развивающихся стран.

Полагаем, что единственным способом достичь равновесия может послужить справедливое распределение благ, полученных от эксплуатации спутников на ГСО, среди всех членов международного сообщества. Экспертами международного космического права предлагались различные варианты для достижения этой цели²⁰⁴. Общим для всех подходов к решению данной проблемы является осознание необходимости создания международной системы предварительного планирования и координации использования ГСО. Такая система должна быть, с одной стороны, достаточно гибкой и обеспечивать максимальную эффективность использования ГСО, а с другой – гарантировать доступность ресурса ГСО для государств, не запускающих в настоящее время космические объекты в силу отсутствия соответствующих технологических и экономических возможностей.

Недостаточная гибкость имеющейся системы использования ГСО привела к возникновению в конце XX в. ряда проблем: «проблема бумажных спутников», «проблема спутников-призраков». Первая проблема в силу

²⁰³ Kumar, J. The Geostationary Satellite Orbit: an Overview of Issues. Recent Trends in International Space Law and Policy. New Delhi, 1997. P. 295.

²⁰⁴ Международное космическое право: Учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. С. 69.

экономических причин получила большее распространение и заключается в тенденции заявления рядом стран – членов МСЭ орбитальных позиций с целью не развертывания собственных спутниковых систем, а превращения их в предмет купли-продажи. Одним из ярких примеров проблемы стало заявление в 1992 г. небольшой компанией «Тонгасат», зарегистрированной в государстве Тонга и представляющей интересы указанного государства, 31 геостационарной позиции для запуска спутников, причем использование этих позиций, вообще не планировалось. Впоследствии Королевство Тонга уменьшило количество заявленных позиций до шести. Все, из которых были проданы или переданы в аренду. Аналогичные действия по заявлению позиций на геостационарной орбите для целей дальнейшей купли-продажи также предпринимались Китаем, Таиландом, Пакистаном, Папуа-Новой Гвинеей. Вторая проблема заключается в заявлении государствами для размещения на ГСО спутников, разработка которых находится на ранних стадиях и вполне может не завершиться. В результате таких действий замедляется работа всей системы МСЭ, так как каждая заявка требует тщательного рассмотрения и обработки. Кроме того, нельзя не отметить тенденции увеличения количества стран, в том числе, развитых, использующих схему «бумажных спутников» для получения выгоды от космической деятельности.

В настоящее время МСЭ предпринимаются попытки создать международно-правовые механизмы, которые помогли бы исключить заявления государств в отношении позиций на ГСО для так называемых «бумажных спутников» и «спутников-призраков». Среди факторов, которые призваны ограничить возможность заявления «бумажных спутников» и «спутников призраков» можно выделить следующие: оформление заявок на платной основе или на основании внесения депозита с возможностью последующего его возвращения, сокращение срока действия заявки с 9 до 7 лет и некоторые другие²⁰⁵.

²⁰⁵ Доклад Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Пятьдесят пятая сессия (6–15 июня 2012 г.). Дос А/67/20R.

Можно предположить, что в ближайшее время государства начнут работу над новой концепцией эффективного и рационального использования ГСО, которая сможет удовлетворить интересы и потребности как космических держав, так и государств, не имеющих в настоящее время технологических возможностей запуска космических объектов. Не случайно, вопрос изучения физической природы и технических характеристик ГСО, возможности ее использования и применения с уделением особого внимания потребностям и интересам развивающихся государств на протяжении нескольких лет неизменно включается в повестку дня ежегодной сессии Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях²⁰⁶.

Некоторыми специалистами-международниками высказывается мнение относительно необходимости создания единого международного соглашения, которое урегулировало бы все вопросы использования пространств ГСО и создал бы базу для частных правоотношений в космосе. По мнению специалистов, указанный документ не может быть принят в рамках МСЭ в связи с тем, что указанная организация в настоящее время стала скорее международной платформой для обсуждения коммерческих вопросов в рамках освоения космоса между частными компаниями, нежели органом для решения вопросов правовых отношений государств по использованию космического пространства. В обоснование своей позиции приводятся два аргумента: возможность платного членства в организации для частных компаний и рекомендательный характер документов, принимаемых рабочими группами и секторами МСЭ.

С доводами указанных специалистов можно согласиться. Такое международное соглашение могло бы закрепить правовой режим ГСО и тем самым снять большинство существующих проблем, связанных с ее использованием. Правовой режим ГСО должен включать вопросы обеспечения безопасности навигации космических объектов в пространстве ГСО,

²⁰⁶ Доклад Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Пятьдесят шестая сессия (12–21 июня 2013 г.). Doc A/68/20R.

использования и выделения радиочастотного спектра, борьбы с космическим мусором, справедливого распределения благ, полученных от эксплуатации спутников на ГСО, среди всех членов международного сообщества.

Международно-правовой режим космического пространства и небесных тел еще не сформирован полностью. Некоторые правовые вопросы космической деятельности в настоящее время остаются не урегулированными, в частности: аэрокосмическая навигация, коммерциализация данной сферы и др.²⁰⁷

2.3. Международно-правовой режим элементов космической навигации

Обеспечение безопасности аэрокосмической навигации в космосе требует детального международно-правового регулирования космической навигации. Под космической навигацией понимают в широком смысле – управление движением космических аппаратов, в более узком значении – определение местоположения космического аппарата, прогнозирование его движения и оценка результатов прогноза с точки зрения выполнения конечной задачи²⁰⁸. В юридической литературе термин космическая навигация практически не употребляется. Это объясняется тем, что навигация в космосе в настоящее время регулируется фрагментарно.

Управление движением в космическом пространстве основывается на принципе, отличном от управления движением в воздушном пространстве. Космическими и аэрокосмическими аппаратами управляет то государство, в котором они зарегистрированы или которое в отношении его осуществляет юрисдикцию через уполномоченные ЦУПы. При этом, такое управление осуществляется не только в космическом, но и воздушном пространстве, в том числе суверенном пространстве иностранных государств, что нельзя квалифицировать иначе, как противоправное осуществление юрисдикции на территории суверенного государства. Кроме того, для обеспечения безопасности воздушных судов при запуске и посадке космических и

²⁰⁷ Jorgenson C., Lála P., Schrogl K.-U. Space traffic management. Paris: International Academy of Astronautics, 2006. P. 39.

²⁰⁸ Большой энциклопедический политехнический словарь. М.: Мультитрейд, 2004.

аэрокосмических аппаратов органы УВД государств, в РПИ которых осуществляется подобный взлет или посадка, вынуждены запрещать любую иную деятельность в воздушном пространстве на пути следования вышеуказанных аппаратов. «Писанные» нормы, которые осуществляли бы правовую регламентацию указанной деятельности органов УВД и ЦУПов, отсутствуют. Представляется затруднительным квалифицировать указанную деятельность как сформировавшийся международно-правовой обычай²⁰⁹.

В настоящее время под частичное международно-правовое регулирование попадают лишь отдельные меры по организации космической навигации: уведомление Генерального секретаря ООН о запуске, система предупреждения столкновений, отдельные элементы структуры пространства, механизмы отслеживания космических аппаратов, отдельные вопросы борьбы с космическим мусором²¹⁰. В связи с возрастающей активностью космической деятельности государств в ближнем космосе для целей безопасной космической навигации требуется восполнение правовых пробелов и создание комплексной системы управления движением в космическом пространстве.

Как отмечалось в диссертационной работе ранее, необходимость уведомления Генерального секретаря ООН закреплена в Договоре о космосе и Конвенции о регистрации. Согласно ст. 4 указанной Конвенции государства перед осуществлением запуска обязуются представить Генеральному секретарю ООН информацию о регистрационном номере космического аппарата, запускающем государстве или государствах, дату и место запуска и некоторые общие параметры орбит. Однако срок, за который данное уведомление должно быть представлено, не закреплён. Таким образом, информация, которая передается Генеральному секретарю ООН в ходе уведомления, может быть разделена на две группы: документы, касающиеся регистрации и идентификации космического аппарата и план космического

²⁰⁹ Травников А.И. Перспективы формирования международно-правового режима полетов воздушно-космических аппаратов // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. № 12. С. 87.

²¹⁰ См. подробнее: Schwetje F.K. Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts. Montreal: McGill University, 1985. 288 p.

полета²¹¹. Как видно из вышесказанного, представляемая информация на практике не применима для уточнения координат космических объектов в реальном времени, и, как следствие, не приемлема для управления космическим движением.

Необходимо отметить, что обзор национального законодательства космических держав указывает на то, что даже предварительное уведомление о предстоящем космическом полете может стать эффективной мерой для обеспечения безопасности космической навигации. В частности, в США предусмотрено внутреннее уведомление о космическом запуске «Р-15». Указанное уведомление оформляется ЦУПом за 15 дней до осуществления запуска и включает в себя следующие данные: информация об орбитах и промежуточных орбитах, время запуска (указывается в качестве промежутка от начала запуска до вывода космического аппарата на орбиту и промежуточные орбиты), тип космического аппарата, требование к закрытию воздушных трасс, краткое описание хода планируемых событий, частоты для связи с космическим объектом²¹².

В связи с этим, по мнению автора, действующая мера обеспечения космической навигации – уведомление Генерального секретаря ООН о запуске, в современных реалиях нуждается в существенной правовой доработке. Совершенствование данной меры возможно по средствам включения в перечень передаваемых данных дополнительной информации аналогичной той, которая содержится в плане полета воздушного судна: характеристика аэрокосмического аппарата, скорость и профиль полета с указанием на каждом этапе полета в воздушном пространстве высот полета, в том числе, в верхних пределах воздушного пространства, маршрута полета в воздушном пространстве и верхних пределах воздушного пространства, код космодрома запуска и посадки, планируемое время запуска, и др. Кроме того, необходимо зафиксировать срок для подачи указанного уведомления.

²¹¹ Schwetje F.K. *Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts*. Montreal: McGill University, 1985. P. 160.

²¹² Wirin W.B. “The sky is falling”. *Proceedings of the Twenty-seventh Colloquium on the law of Outer Space*. New York: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1984.

В настоящее время в космическом пространстве не разработано и не внедрено правовое регулирование в отношении системы предупреждения столкновений. Обеспечение маневрирования космическими аппаратами для целей избежания опасного сближения с другими космическими объектами или космическим мусором в каждом случае осуществляется индивидуально. В то же время подобный подход не всегда действенен. В настоящее время известно значительное число случаев, когда столкновение двух космических объектов не только не удалось избежать, но и не представлялось возможным предугадать²¹³. Кроме того, известны случаи столкновения космических аппаратов, принадлежавших двум разным государствами²¹⁴.

Многочисленные обломки космического мусора неоднократно приводили к необходимости корректировки орбит МКС с целью избежания столкновения и, недопущения повреждения обитаемой орбитальной станции и человеческих жертв²¹⁵. Более того, внештатные ситуациями, связанными с опасными сближениями, случаются все чаще.

Указанные инциденты показывают несовершенство системы обеспечения безопасности космической навигации в существующем виде. По мнению диссертанта, если в ближайшее время не будет разработано необходимое правовое регулирование системы предупреждения столкновения в космосе, это может привести не только к материальным потерям, но и к человеческим жертвам.

Данная проблема требует принципиального решения и в отношении ГСО. Учитывая тот факт, что ГСО в настоящее время перенасыщена космическими аппаратами и требуется осуществление регулярных маневров с целью сжать пространство между объектами на орбите, отсутствие единого подхода

²¹³ Столкновения на околоземной орбите. URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1117831> (дата обращения: 10.02.2014 г.).

²¹⁴ Над Сибирью столкнулись российский и американский спутники. URL: <http://lenta.ru/news/2009/02/12/collision/> (дата обращения: 14.11.2014 г.).

²¹⁵ МКС удалось избежать столкновения с космическим мусором. URL: <http://ziv.ru/tehnologii/16588-mks-udalos-izbezhat-stolknoveniya-s-kosmicheskim-musorom.html> (дата обращения: 14.11.2014 г.); Space station dodges Chinese space junk. URL: http://www.washingtonpost.com/national/energy-environment/space-station-dodges-chinese-space-junk/2014/11/12/fac157da-6a7f-11e4-bafd-6598192a448d_story.html (дата обращения: 14.11.2014 г.); МКС скорректирует орбиту, чтобы уклониться от мусора. URL: http://www.bbc.co.uk/russian/russia/2012/01/120113_iss_debris.shtml (дата обращения: 14.11.2014 г.).

к системе обеспечения безопасности, может привести к столкновению космических аппаратов и их последующему разрушению, а также к образованию дополнительного космического мусора, что в долгосрочной перспективе повлияет на количество спутников, которые могут быть выведены на ГСО.

Угрозу столкновения можно условно разделить на 3 группы: угроза столкновения функционирующих космических аппаратов, угроза столкновения функционирующего космического аппарата и неконтролируемого космического объекта (отработавшего космического аппарата или космического мусора), угроза столкновения двух неконтролируемых космических объектов. Возможность столкновения определяется 3 параметрами: количество космических объектов на участке космического пространства, относительная скорость космических объектов, длина поперечного сечения столкновений космических объектов²¹⁶. Столкновение двух функционирующих космических аппаратов возможно только в случае использования ими двух перекрывающихся орбитальных точек. Специалисты подсчитали, что в случае, если каждый из двух космических аппаратов будет иметь длину сечения столкновения 100 метров и использовать перекрывающиеся точки орбит, вероятность столкновения за год составит 0,00000009 % (другими словами 1 столкновение в 90 000 000 лет). В случае же, если 10 космических аппаратов будут использовать перекрывающиеся точки орбит, то вероятность столкновения повысится до 0,000004 % в год (1 столкновение в 400 000 лет)²¹⁷. Гораздо больший риск столкновения функционирующего космического аппарата с космическим мусором. Кроме того, на риск столкновения также может оказать влияние и размер космического аппарата или обломка космического мусора.

Для снижения рисков столкновения космических объектов целесообразно внедрить правовое регулирование, которое преследовало бы следующие цели:

²¹⁶ Perek L. Outer Space Activities versus Outer Space // Journal of Space Law. 1979. Vol. 7. № 2. P. 116.

²¹⁷ Schwetje F.K. Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts. Montreal: McGill University, 1985. P. 178.

сокращение количества обломков космического мусора, образующихся в ходе запуска космических аппаратов; возвращение отработавших космических аппаратов на Землю или уничтожение их в процессе вхождения в плотные слои атмосферы, контролируемого спуска в Мировой океан; использование многоразовых космических и аэрокосмических аппаратов; перемещение нефункционирующих космических аппаратов на специализированные орбиты (предполагается возможным закрепить подобные орбиты специальным международным договором).

Необходимо отметить, что система предупреждения столкновений также применима не только в случае возникновения риска столкновения космических аппаратов, но и в ситуациях отенения. В связи с тем, что источником питания большинства космических аппаратов являются солнечные батареи, отенение одним космическим аппаратом при сближении с другим космическим аппаратом, может привести к выходу из строя оборудования последнего. Закрепление правового регулирования системы предупреждения столкновения могло бы также решить указанную проблему. Система автоматизированного контроля расстояний между орбитами была использована в ходе космической деятельности Шаттлов. Указанная система проверяла маршрут Шаттла на предмет прохождения иных космических аппаратов в непосредственной близости. В случае возникновения риска столкновения, было возможным запустить процедуру маневрирования²¹⁸.

По своей сути указанная система схожа с Системой предупреждения столкновения самолётов в воздухе (далее – БСПС, англ. – TCAS), предназначенной для предупреждения экипажа о возможном столкновении с другими воздушными судами в пределах зоны обнаружения. Согласно стандартам и рекомендуемой практике, разработанным ИКАО, БСПС должна быть установлена на всех воздушных судах массой свыше 15 000 кг или сертифицированных для перевозки более 19 пассажиров²¹⁹.

²¹⁸ Schwetje F.K. Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts. Montreal: McGill University, 1985. P. 180.

²¹⁹ Руководство по бортовой системе предупреждения столкновений (БСПС). ИКАО, 2006. Doc 9863 AN/461.

Использование указанной технологии при космических полетах демонстрирует, что в космическом пространстве можно применить аналогичные технологии для обеспечения безопасности навигации, что и в воздушном пространстве. Однако, на сегодняшний день правовое регулирование, предписывающее необходимость применения данной системы в космосе, отсутствует.

В связи с тем, что маневренность большинства космических аппаратов ограничена, наиболее важным правовым элементом организации космического пространства представляется разделение потоков движения космических объектов. Нельзя исключить тот факт, что в ближайшем будущем, в связи со значительно увеличившимся объемом космического движения в ближнем космосе, использованием новых типов космических и аэрокосмических аппаратов, и, как следствие, увеличивающимся риском столкновения объектов в космическом пространстве, возникнет необходимость распределения участков космического пространства ближнего космоса²²⁰. По мнению диссертанта, данный вопрос мог бы быть решен в рамках Приложений к предлагаемому проекту Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации.

В настоящее время, передача космическими аппаратами, в частности, спутниками информации об используемых частотах и их орбитальных позициях урегулирована нормами МСЭ. В то же время правовой механизм, обеспечивающий минимальное расстояние между орбитальными позициями, отсутствует.

В связи с этим одним из наиболее эффективных методов предотвращения столкновений может стать обмен выше указанной информации между космическими объектами, расположенными на близлежащих орбитальных позициях, с целью недопущения их сближения на минимальное расстояние между орбитальными позициями. Зарубежные юристы, полагают, что

²²⁰ Perek L. "Telecommunications and the Geostationary Orbit: The missing Regulation", Proceedings of the Twenty-Sixth Colloquium on the Law of Outer Space. New York: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1983. P. 33.

положения об обмене информацией между космическими аппаратами могут быть зафиксированы в рамках МСЭ²²¹.

Другим подходом с целью решения указанной проблемы является отслеживание орбитальных позиций космических аппаратов с Земли и их сопровождение. В связи с тем, что для этого необходимо высокотехнологичное и дорогостоящее оборудование, лишь ограниченный круг государств могут осуществлять подобную деятельность. В настоящее время, отслеживание орбитальных позиций космических аппаратов осуществляется Россией и США (предположительно Европейский Союз и Китай также имеют подобную возможность). В то же время, обмен соответствующими данными о местоположении космических аппаратов между государствами основан на джентельменских соглашениях и не урегулирован международно-правовыми соглашениями, что значительно снижает эффективность подхода.

Третьим возможным подходом, нацеленным на решение проблемы, является запуск управляемого космического аппарата для целей определения параметров орбит спутников, находящихся на орбитах. Это позволит осуществлять контроль безопасного расстояния между спутниками.

По имеющимся статистическим данным МСЭ проблема нахождения спутников на минимальном расстоянии друг от друга существует с 1980 г. В этом году имели место 3 случая сближения космических аппаратов на расстояние меньше, чем 4 км.

Отечественные юристы (В.Д. Бордунов, А.И. Травников) придерживаются точки зрения, что необходима разработка правовой базы, обеспечивающей создание вокруг каждого космического аппарата зоны безопасности, необходимой для его эффективной работы. В особенности это должно касаться пилотируемых космических аппаратов. При возникновении угрозы столкновения в указанной зоне, государство, осуществляющее юрисдикцию над объектом в силу положений Договора о космосе, должно

²²¹ Perek L. "Telecommunications and the Geostationary Orbit: The missing Regulation", Proceedings of the Twenty-Sixth Colloquium on the Law of Outer Space. New York: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1983. P. 34.

принять все меры необходимые для устранения опасности столкновения²²². Однако, в случае, если речь идет о столкновении двух функционирующих космических аппаратов, которые имеют техническую возможность маневрирования, несогласованные действия одного или обоих государств во время принятия мер, необходимых для устранения опасности столкновения, могут повысить вероятность столкновения. В связи с этим, очевидно, что обмен информацией между государствами и координация их действий будут иметь первостепенное значение. При наличии возможности предсказать подобные инциденты (например, в рамках предлагаемой международной организации в случае достижения должного уровня информационного обмена), могли бы быть разработаны эффективные схемы маневрирования, по средствам которых расстояния между космическими объектами оставались бы выше минимальных значений зон безопасности.

Создание правовых предпосылок для так называемых зон безопасности или функциональных пространств (указанный термин встречается в современных научных работах, посвященных правовому режиму космического пространства), явилось бы наиболее эффективной мерой для целей организации космического пространства и обеспечения безопасной навигации в космическом пространстве. В то же время, функциональные пространства должны устанавливаться в соответствии с международным правом и иметь статус международных, в противном случае, нарушается принцип свободного исследования и использования космического пространства и небесных тел и будет создан прецедент, согласно которому государства будут осуществлять суверенные права в космосе. Более подробно указанный вопрос будет рассмотрен в Главе III настоящего диссертационного исследования.

Проблема космического мусора представляет серьезную угрозу для навигации в космосе. В настоящее время можно выделить 3 аспекта выше указанной проблемы, которые требуют немедленного реагирования и создания

²²² Bordunov V.D. "Rights of States as Regards Outer Space Objects", Proceedings of the Twenty-fourth Colloquium on the LAW of Outer Space. New York: American Institute on the Law of Aeronautics and Astronautics, 1981. P. 90.

соответствующего правового регулирования: угроза столкновения с сопровождаемым и не сопровождаемым космическим мусором, угроза от возрастания объемов загрязнения космоса²²³.

Понятие космический мусор (space debris – англ., космические осколки) включает в себя все нефункционирующие космические объекты искусственного происхождения, в том числе отработавшие ступени ракетносителей, нефункционирующие космические аппараты, фрагменты, образованные в результате деформаций и разрушения космических аппаратов. Определение данного понятия на международно-правовом уровне, в настоящее время, отсутствует. В то же время, в правовой доктрине под космическим мусором принято понимать любые искусственные объекты на орбитах Земли, которые нефункциональны и от них нельзя ожидать начала или возобновления их предполагаемого функционирования, которое санкционировано или в дальнейшем будет санкционировано, включая фрагменты и их части²²⁴. Подобное определение термина также используется в документа КОПУОС.

Одним из наиболее важных аспектов проблемы борьбы с космическим мусором является отсутствие международно-правовой базы для сбора и обмена информацией. Только Россия и США на постоянной основе обновляют регистры космических объектов. Хотя, в настоящее время, имеющееся оборудование позволяет сопровождать и отслеживать только около 10 % искусственных объектов, находящихся на орбитах Земли, при том, что по состоянию на 2010 год совокупно на орбитах находилось около 320 000 объектов размером от 1 см и их количество постоянно увеличивается. По другим данным, количество объектов уже превышает 500 000²²⁵. В связи с тем, что скорость их вращения на орбите составляет от 3 до 7,7 км/сек, столкновение с функционирующим космическим аппаратом, может привести к выходу из строя аппарата, а столкновение с МКС к человеческим жертвам.

²²³ Kessler D.J., Cour-Palais B.G. Collision Frequency of Artificial Satellites: The Creation of a Debris Belt // Journal of Geophysical Research, 1988. № 83. P. 2640.

²²⁴ Жуков Г.П., Солнцев А.М. Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. М.: Р-Мастер, 2010. № 11. С. 89.

²²⁵ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 83.

Источниками космического мусора являются обломки, возникающие от распада или фрагментации космических аппаратов или ракет-носителей, а также от столкновений больших объектов, находящихся на орбите (спутники, космические, аэрокосмические аппараты и др.). Кроме того, примерно 25 % каталогизированных обломков составляют отделившиеся от спутника болты, топливные баки, кожухи полезной нагрузки и другие обломки, связанные с запуском космического аппарата. Также известны случаи преднамеренного уничтожения спутников, находящихся в космическом пространстве²²⁶.

Космический мусор представляет угрозу безопасности космической навигации и нормальной деятельности государств в космосе. Столкновение обломков со спутником может привести к повреждению или потере спутника и, как следствие, значительному увеличению объемов космического мусора²²⁷.

Еще в 1985 г. ученые предположили, что при стабильно возрастающем объеме космической деятельности, в случае, если не предпринимать должных усилий в области разработки и внедрения правового регулирования, направленного на предупреждение образования космического мусора, первые столкновения спутников с обломками космического мусора, произойдут в период с 1989 по 2005 г. Примечательно то, что действительно первое серьезное столкновение произошло в 1996 г. На высоте около 660 км французский спутник столкнулся с фрагментом третьей ступени французской же ракеты Ariane²²⁸. Помимо описанного случая, по состоянию на 2014 г. известно еще о трех столкновениях с космическим мусором: столкновение Шаттла «Челленджер» с микрочастицей обшивки, отслоившейся от другого космического аппарата в 1983 г.; выход из строя российского спутника «Экспресс-АМ 11» вследствие столкновения с космическим мусором в 2006 г.; столкновение российского спутника связи «Космос-2251», выведенного из эксплуатации с американским спутником «Иридиум» в 2009 г. В результате

²²⁶ Американские аналитики: одной из целей уничтожения спутника было испытание ПРО. URL: <http://www.rg.ru/2008/02/22/amerikan-sputnik-anons.html> (дата обращения: 17.11.2014 г.).

²²⁷ Жуков Г.П., Солнцев А.М. Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. М.: Р-Мастер, 2010. № 11. С. 90.

²²⁸ Большая свалка. Земляне перестанут летать в космос из-за мусора? URL: <http://www.aif.ru/society/science/1204115> (дата обращения: 18.11.2014 г.).

последнего инцидента образовалось более 600 новых обломков космического мусора.

В связи с огромным масштабом проблемы (по данным специалистов НАСА к 2055 г. количество обломков космического мусора может быть настолько велико, что продолжение космических исследований окажутся под вопросом), в настоящее время, предложено и апробировано значительное количество методов по сокращению объемов космического мусора. Практически все они сводятся к уводу обломков космического мусора на неиспользуемые орбиты для целей захоронения или в атмосферу Земли для целей принудительного разрушения. Принципиальное значение для решения проблемы образования космического мусора имеет создание международно-правовой базы для регулирования отношений между государствами в данной области. Указанное правовое регулирование может быть осуществлено по следующим направлениям: принятие международных договоров и стандартов, направленных на ограничение и предупреждение образования космического мусора, трансформация требований соответствующих международных документов в национальное законодательство государств, осуществляющих космическую деятельность, разработка и внедрение правил управления движением в космическом пространстве.

Процесс правового регулирования борьбы с космическим мусором перешел в активную фазу в 2000-х гг. В 2002 г. ЕКА опубликовало Европейский Стандарт Безопасности относительно сокращения космического мусора. В 2003 г. ЕКА объявило о новых рекомендациях по сокращению космического мусора. В 2004 г. в США были опубликованы требования к космическим аппаратам и средствам выведения для предупреждения образования космического мусора. В 2006 г. США подтвердили необходимость свести к минимуму образование космического мусора в Национальной

Космической Политике²²⁹. Подобная практика нашла отражение и во многих других государствах, осуществляющих космическую деятельность.

На международном уровне помимо Научно-технического подкомитета КОПУОС решение проблемы космического мусора занимается Межагентский координационный комитет по космическому мусору (далее – МККМ). В 2003 г. в рамках МККМ был разработан и представлен в Научно-технический подкомитет КОПУОС документ «Руководящие принципы по предупреждению образования космического мусора». В рамках указанного международно-правового документа были закреплены правила конструирования космических аппаратов и ракет-носителей, а также некоторые аспекты управления ими на орбите. На основе документа, подготовленного МККМ, специалистами Научно-технического подкомитета КОПУОС был разработан свод руководящих принципов, который определил два наиболее значимых участка космического пространства с точки зрения предупреждения образования космического мусора: район низких околоземных орбит и район ГСО. Следующим этапом развития правового регулирования проблемы космического мусора стало принятие Резолюции ГА ООН «Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях»²³⁰, которая обобщила наилучшие национальные и международную практики в этой сфере. Основное внимание государств обращается на проблему столкновения космических объектов, находящихся на орбитах Земли, в том числе использующих ядерные источники энергии. В Резолюции поощряется продолжение исследования вопросов, касающихся проблемы космического мусора. Кроме того, государства должны продолжать собирать и обмениваться информацией о космическом мусоре²³¹. Предполагается, что следующим

²²⁹ Жуков Г.П., Солнцев А.М. Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. М.: Р-Мастер, 2010. № 11. С. 91.

²³⁰ Резолюция ГА ООН 62/217 от 22.12.2007 г. «Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях» // Док. ООН. A/RES/62/217.

²³¹ Абашидзе А.Х., Генералов В.Л., Солнцев А.М. Руководящие принципы предупреждения образования космического мусора 2007 г. // Международное право – International Law. М.: Изд-во РУДН, 2009. № 2 (38). С. 285.

этапом должно стать принятие юридически обязательного документа, направленного на борьбу с космическим мусором.

Интенсификация космической деятельности, увеличение числа запусков космических аппаратов неминуемо ведут к постоянному росту объемов космического мусора. Столкновение даже с небольшими фрагментами объектов диаметром 1–10 см может привести к выходу из строя оборудования космических аппаратов и разгерметизации пилотируемых кораблей и станций, что, как следствие, может повлечь как имущественные, так и людские потери. Таким образом, правовое урегулирование проблемы космического мусора в рамках обеспечения космической навигации, должно иметь первоочередной характер.

Безопасность космической навигации вследствие ряда факторов не может быть обеспечена в отсутствие системы норм наподобие той, которая принята и действует в рамках регламентации аэронавигации – Чикагской конвенции 1944 г. и приложений к ней.

По мнению диссертанта, в связи с появлением аэрокосмических и суборбитальных аппаратов, тенденциями на использование космических кораблей многоразового использования требуют незамедлительного решения правовых проблем, не только связанных с безопасностью космической навигации, но и с вопросами создания и обеспечения единой системы навигации в космическом и воздушном пространствах. Указанные вопросы будут рассмотрены в Главе III настоящего диссертационного исследования.

ГЛАВА 3

ВОЗМОЖНЫЕ ПОДХОДЫ К МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ

3.1. Предпосылки создания международно-правового режима аэрокосмической навигации

Освоение космического пространства началось сравнительно недавно – с середины XX в. Несмотря на это в последнее время значительно возросло количество запусков различных космических аппаратов и значительно расширился круг субъектов, непосредственно осуществляющих деятельность по исследованию и использованию космического пространства. В соответствии со статистическими данными на 2011 г. около 60 государств и государственных консорциумов осуществляют деятельность в космосе. Существующие тенденции указывают на то, что указанная цифра будет увеличиваться.

В отличие от XX в., когда деятельность в космосе входила в сферу интересов и велась только наиболее технологически развитыми государствами, в XXI в. более 50 государств имеют свои космические программы и осуществляют непосредственное исследование и использование космоса.

Наиважнейшей тенденцией XXI в. является коммерциализация космической деятельности²³². В связи с этим деятельность в космическом пространстве вплоть до геостационарных орбит все чаще ассоциируется с интересами частных компаний, а государственные космические программы все больше направлены на исследование далеких космических объектов как в нашей Солнечной системе, так и за ее пределами.

Среди основных предпосылок возникновения указанной ранее тенденции можно выделить следующие: быстрое развитие космических технологий и их распространение среди довольно широкого круга государств, социально-

²³² Hobe S. Aerospace Vehicles: Questions of Registration, Liability and Institutions // XXIX Annals of Air and Space Law. 2004. P. 377.

экономические и политические изменения, произошедшие после окончания холодной войны.

С 1980-х гг. в США начинают развиваться частные программы по разработке космических технологий. Особенный прорыв был достигнут в таких отраслях как: системы транспортировки грузов и системы коммерческих запусков космических аппаратов (после вступления в силу Закона США о коммерческих космических запусках 1984 г.).

Начало поддержки частного сектора способствовало появлению в 2009 г. отрасли коммерческого использования космоса²³³, оборот которой в мире достиг 262 млрд дол. США.

С 2004 г. активно развивается полностью коммерческая программа суборбитальных полетов Spaceshipone и Spaceshiptwo. К 2021 г. по подсчетам компании Virgin Galactic ежегодное количество суборбитальных туристов будет превышать 15 000 человек²³⁴.

Кроме того, в настоящее время разрабатывается более 25 коммерческих концепций и прототипов аэрокосмических аппаратов, способных осуществлять доставку людей и грузов в космическое пространство. 8 из указанных концепций предполагают осуществление самостоятельного взлета аэрокосмического аппарата со специально подготовленной взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП), дальнейший полет в воздушном пространстве в качестве воздушного судна с выходом в космическое пространство. После этого осуществляется возвращение в воздушное пространство и осуществление посадки на ВПП. Также в разработке находится концепция коммерческой орбитальной туристической станции²³⁵. По своей сути, указанные аэрокосмические аппараты представляют собой модернизированные устройства типа Шатл и Буран, способные выполнять полеты как в воздушном пространстве за счет взаимодействия с воздухом (как воздушные суда), так

²³³ Отрасль выделяется рядом зарубежных специалистов. В частности, юристами – международниками Джекью Р.С., Сгобба Т.

²³⁴ By 2021, Commercial Space Travel Could Amount to an Industry Worth over US\$1 Billion. URL: <http://www.spaceref.com/news/viewpr.html?pid=9436> (дата обращения: 21.11.2014 г.).

²³⁵ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 14.

и в космическом пространстве за счет реактивной тяги (как баллистические ракеты). Такие аппараты согласно концепциям будут иметь технические характеристики, обеспечивающие их выход на околоземную орбиту и в дальний космос без использования ракет – носителей.

Возрастающее число субъектов космической деятельности, расширяющиеся сферы использования и исследования космического пространства, необходимость разграничения гражданского, в том числе, коммерческого, и военного использования космического пространства, отсутствие правового регулирования указанных вопросов на международном уровне, и, как следствие, серьезно повышающиеся риски, связанные с безопасностью космической навигацией, требуют немедленного вмешательства государств и доработки международно-правового режима космического пространства, а также разработки норм, регулирующих аэрокосмические полеты.

Существующие правовые режимы воздушного и космического пространств были разработаны в 1950–1970 гг. прошлого столетия. В указанный период отсутствовала техническая возможность суборбитальных полетов, а также аэрокосмических полетов со взлетом и посадкой на ВПП. В связи с этим, аэрокосмические аппараты, концепции которых разрабатываются в настоящее время, не подпадают под регулирование обоих правовых режимов.

Более того, при использовании таких типов аппаратов в сегодняшних условиях создает угрозу безопасности как воздушной, так и космической навигации.

Международные договоры, регулирующие правовой режим космического пространства, установили лишь основополагающие принципы исследования и использования космического пространства²³⁶. Что же касается международно-правовой регламентации для обеспечения безопасной космической навигации,

²³⁶ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 51.

сертификации космических, аэрокосмических аппаратов, аттестации космонавтов и пилотов аэрокосмических аппаратов и некоторых других вопросов, то она фактически отсутствует. Регулирование отдельных вопросов осуществляется на основе двусторонних договоренностей между государствами.

Что касается правового режима воздушного пространства, то он зафиксирован более детально, в том числе в Чикагской конвенции 1944 г., Конвенция по морскому праву 1982 г., международных авиационных регламентах и некоторых других международно-правовых документах.

Суборбитальные и орбитальные аэрокосмические полеты не могут быть урегулированы по отдельности в рамках только правового режима воздушного пространства или правового режима космического пространства.

Данные типы аппаратов не могут быть сертифицированы как воздушное судно, так как не соответствуют международным требованиям к гражданским воздушным судам и, соответственно, не подпадают под определение воздушного судна.

Аэрокосмические аппараты также не являются полностью космическими аппаратами, так как взлет и посадку осуществляют с ВПП, а часть полета в воздушном пространстве осуществляется за счет взаимодействия с воздухом.

Поэтому значительная сложность в правовом регулировании полетов аэрокосмических аппаратов заключается в том, что во время таких полетов на указанные аппараты распространяются нормы международного воздушного права и международного космического права, а при пролете воздушного пространства, расположенного над территорией государств, – также и национального воздушного права²³⁷.

Недостатки правового режима космической навигации, конфликтующий характер принципов, лежащих в основе воздушного и космического права существенно влияют на темпы развития не только государственной, но и

²³⁷ Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 84.

частной космической и аэрокосмической деятельности²³⁸. Дальнейшее развитие данных видов деятельности требует детальной международно-правовой регламентации полетов используемых для этого летательных аппаратов.

В настоящее время зарубежными специалистами выдвинуто значительное количество теорий, как наиболее эффективно и низкочестно разработать правила аэрокосмических полетов для пространств с любым правовым статусом (международное или суверенное пространство)²³⁹.

Крайне важно, чтобы эти правила были бесконфликтно адаптированы к правилам использования воздушного пространства, прежде всего, к положениям международных авиационных регламентов, устанавливающих порядок выполнения полетов воздушных судов и УВД.

По мнению юристов-международников Р. Абейратне, Р.С. Джекью, Т. Сгобба и П.С. Демпси наиболее оптимальным вариантом представляется изменение приложений к Чикагской конвенции 1944 г. с целью уточнения понятия воздушное судно²⁴⁰. По мнению представленных авторов, на аэрокосмический аппарат, находящийся в воздушном и космическом пространстве, должны распространяться правила, применяемые к полетам воздушных судов.

За основу доработанного понятия воздушного судна авторы предлагают взять определение, зафиксированное в Законе США о коммерческом воздухе 1926 г.²⁴¹: «любое приспособление, известное в настоящее время или в будущем, используемое или предназначенное для целей воздушной навигации или осуществления полета в воздухе».

Внедрение указанного понятия в Чикагскую конвенцию 1944 г. позволило бы распространить существующий правовой режим воздушного пространства на суборбитальные и аэрокосмические аппараты.

²³⁸ Nesgos P. Commercial Space Transportation: A new Industry Emerges // XVI Annals of Space Law. 1991. P. 393.

²³⁹ Ryabinkin Ch. Let There Be Flight: It's time to Reform the Regulation of Commercial Space Travel // Journal of Air Law and Commerce/ 2004. № 69. P. 101.

²⁴⁰ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 62.

²⁴¹ Air Commerce Act, 1926. Public laws of the USA passed at Sixty-ninth Congress. Sess. I. Chs. 340,341,344,345,346. 1926. P. 568-576.

В качестве альтернативы указанные авторы предлагают разработать и принять новое приложение к Чикагской конвенции 1944 г. «Стандарты космического пространства». Согласно ст. 37 Чикагской конвенции 1944 г. ИКАО обладает полномочиями на «...принятие и по мере необходимости время от времени изменение международных стандартов, рекомендуемой практики и процедур», являющихся приложениями к Чикагской конвенции 1944 г. Кроме того, ИКАО в соответствии со ст. 37 Чикагской конвенции 1944 г. обладает полномочиями принимать стандарты в области «...других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными». Результатом этого стало принятие Приложения, касающегося вопросов охраны окружающей среды. В связи с этим, указанные авторы полагают, что ИКАО обладает компетенцией, необходимой для принятия нового приложения к Чикагской конвенции 1944 г. Касательно космического пространства.

По мнению автора настоящего диссертационного исследования, данная позиция представляется трудно реализуемой, в связи с тем, что обозначенные изменения приведут к необходимости подписания Протокола к Чикагской конвенции 1944 г., изменяющего ее положения, или подписании совершенно нового универсального договора, заменяющего Конвенцию. Иными словами, предлагается, чтобы ИКАО стала субъектом международного космического права.

В то же время, позиция юристов-международников Р.С. Джекью, Т. Сгобба и П.С. Демпси абсолютно верно строится на необходимости создания международных правил для целей аэрокосмических полетов, которые закрепили бы вопросы сертификации аэрокосмических аппаратов, аттестации экипажей и процедуры безопасной аэрокосмической навигации.

Кроме того, необходимо закрепление границы между воздушным и космическим пространством. По мнению иностранного юриста Д.К. Купера граница между воздушным и космическим пространствами должна быть определена под эгидой ООН, а закреплена в документах ИКАО.

Другой подход, основоположником которого является зарубежный специалист Н. Джейсентульяна, предполагает закрепление стандартов космического пространства и космической навигации в рамках международного документа, разработанного КОПУОС. По аналогии с международными стандартами и рекомендуемой практикой, принимаемой ИКАО, КОПУОС может разрабатывать международные стандарты космоса и подготовить универсальную Конвенцию, которая станет основой для космических и аэрокосмических полетов²⁴². Международные стандарты космоса должны оформляться Приложением к Конвенции и, как в случае с Чикагской конвенцией 1944 г., государства-участники должны поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых на основании Конвенции. В случае, если государство сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях международных стандартов космоса или приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с международными стандартами космоса после их изменения или которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международными стандартами космоса, оно обязуется незамедлительно уведомлять КОПУОС о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международными стандартами космоса.

Тем не менее, в рамках анализа рабочих документов КОПУОС можно прийти к выводу, что указанный межправительственный орган ООН уже более, чем на протяжении 30 лет не может разработать ни одного какого-либо существенного международно-правового договора в рамках исследования и использования космического пространства. В связи с этим представляется маловероятным, что разработку проекта данного международно-правового договора можно осуществить в рамках КОПУОС.

²⁴² Jasentuliyana N. International Space Law and the United Nations. The Hague: Kluwer Law International, 1999. P. 380.

Третий подход к организации аэрокосмической навигации основывается на разработке отдельного пакета документов под эгидой новой международной межправительственной организации, основной целью которой явилось бы обеспечение безопасности полетов и управление аэрокосмическим движением. Сторонники указанного подхода утверждают, что полеты в космическом пространстве значительно отличаются от полетов в воздушном пространстве, в связи с этим должны быть урегулированы отдельным международно-правовым инструментарием. По мнению диссертанта, указанный подход представляется наиболее эффективным и реалистичным с точки зрения его внедрения.

В рамках предлагаемой международной организации должен быть разработан универсальный международный договор (Конвенция о регулировании аэрокосмической навигации), который закрепил бы правовой режим аэрокосмических полетов, приложения к этому договору создали бы базу для единообразного подхода государств к управлению аэрокосмическим движением, обеспечению безопасности полетов, к вопросам сертификации аэрокосмических аппаратов, аттестации экипажей, поиску и спасанию аппаратов и экипажей, расследованию происшествий и другим вопросам указанной деятельности.

Для разработки и применения данных международных документов, в первую очередь, необходимо разработать понятийный аппарат. В настоящее время в международном праве отсутствуют определения следующих терминов: «аэрокосмический аппарат», «аэрокосмический полет», «аэрокосмическая навигация».

Так под аэрокосмическим аппаратом следует понимать летательный аппарат, предназначенный для полёта в воздушном и в космическом пространствах. Концепция аэрокосмического аппарата была впервые сформулирована Ф.А. Цандером еще в 1924 г. Аэрокосмический аппарат объединяет ряд компонентов и систем воздушного судна и космического аппарата и приспособлен для полета в воздушном пространстве, достижения

орбитальных высот, полёта в космическом пространстве, маневрирования на орбите и погружения в атмосферу, спуска в атмосфере с маневрированием для посадки на ВПП в заданном районе²⁴³. Полет в воздушном пространстве аэрокосмический аппарат, как и воздушное судно, осуществляет «за счет взаимодействия с воздухом»²⁴⁴, а в верхних пределах воздушного пространства за счет реактивной тяги двигателей. Предполагается, что для целей правового регулирования деятельности в космическом пространстве возможно использовать юридическое определение аэрокосмического аппарата, основанное на техническом термине. В таком случае, в предлагаемой Конвенции возможно было бы закрепить следующее понятие: «Аэрокосмический аппарат» – летательный аппарат, осуществляющий полет в воздушном пространстве за счет аэродинамического взаимодействия с атмосферой, а в верхних пределах воздушного пространства и в космическом пространстве за счет реактивной тяги двигателей для целей выхода в космическое пространство с последующим возвращением в атмосферу и посадкой на ВПП.

В авиации и воздухоплавании «полет» определяется как движение летательного аппарата в атмосфере под воздействием аэродинамических (аэростатических) и гравитационных сил и тяги силовой установки или под воздействием только аэродинамических (аэростатических) и гравитационных сил (при безмоторном полёте)²⁴⁵. По аналогии с воздушным полетом, под космическим полетом понимают движение летательного аппарата в космическом пространстве по орбите вокруг Земли или по траектории между Землей и другими небесными телами. Как отмечалось ранее, в юридической литературе, встречается также определение суборбитального полета, то есть, полета летательного аппарата с набором высоты около 100 км в апогее (с помощью ракетного двигателя) без выхода его на околоземную орбиту.

²⁴³ Авиация: Энциклопедия / Гл. ред. Г.П. Свищев. М.: Большая Российская Энциклопедия. – 1994.

²⁴⁴ Из определения понятия «воздушное судно» // Definitions. Doc. ICAO 9569.

²⁴⁵ Там же.

Соответственно, если консолидировать выше указанные определения, под аэрокосмическим полетом будет пониматься перемещение аэрокосмического аппарата на разных этапах полета в воздушном пространстве за счет аэродинамических сил, а в верхних пределах воздушного пространства и космическом пространстве за счет реактивной тяги. По мнению автора настоящего диссертационного исследования, указанное определение следует закрепить в новой предлагаемой Конвенции.

Для выяснения содержания понятия «аэрокосмическая навигация», как и в случае с определением аэрокосмического полета, необходимо обратиться к терминам воздушная навигация (аэронавигация) и космическая навигация. Под аэронавигацией, как отмечалось ранее, в юридической литературе понимают комплекс мер по организации воздушного пространства, осуществлению разрешительного и уведомительного порядков, планирования и координации использования воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности, а также по обслуживанию воздушного движения управляемых летательных аппаратов и контролю за порядком использования воздушного пространства. Правовое определение термина космическая навигация практически нигде не зафиксировано. В то же время, под космической навигацией понимают в широком смысле – управление движением космических аппаратов, в более узком значении – определение местоположения космического аппарата, прогнозирование его движения и оценка результатов прогноза с точки зрения выполнения конечной задачи. Автором настоящего диссертационного исследования предлагается новая система управления космическим движением аналогичная той, которая действует в воздушном пространстве, включающая в себя комплекс мер по организации космического пространства, в том числе выделению «функциональных пространств», планированию и координации использования космического пространства, а также по обслуживанию движения и контролю за космическими объектами. В связи с этим понятие космической навигации должно использоваться в широком значении, так как определение

используемое в узком значении, не охватывает всех критериев навигации, предложенных автором.

Таким образом, под аэрокосмической навигацией следует понимать комплекс мер по организации воздушного и космического пространств, планированию и координации использования указанных пространств при осуществлении в них аэрокосмических полетов, а также по обслуживанию движения аэрокосмических аппаратов и контролю за порядком использования этих пространств.

Отечественные юристы-международники также отдельное внимание уделяют вопросу разработки правил аэрокосмических полетов.

В частности, А.И. Травников считает необходимым уже сейчас приступить к подготовке универсальных международно-правовых норм, регламентирующих деятельность государств по организации и выполнению аэрокосмических полетов.

Указанные правила закрепили бы вопросы сертификации аэрокосмических аппаратов, аттестации экипажей указанных аппаратов, а также аспекты обеспечения безопасности аэрокосмической навигации.

Международно-правовой режим аэрокосмической навигации должен основываться на так называемом «функциональном подходе», когда в отношении таких полетов будет применяться то право (международное космическое или международное воздушное), которое является целесообразным вне зависимости от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных космическом или воздушном пространствах²⁴⁶. Права и обязанности государств будут устанавливаться в зависимости от целей полета и типа аппарата, выполняющего полет.

Функциональная граница между воздушным и космическим пространствами для целей аэрокосмических полетов должна располагаться на рубежах передачи управления от органов управления воздушным движением

²⁴⁶ Травников А.И. Перспективы формирования международно-правового режима полетов воздушно-космических аппаратов // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. № 12. С. 87.

(УВД) к центрам управления полетами (ЦУП) или наоборот, установленных на высотах от 35 до 50 км, в зависимости от технических возможностей наземных и спутниковых аэронавигационных систем.

В данной ситуации аэрокосмический аппарат, находясь под управлением органа УВД, будет являться участником воздушного движения. Его полет будет регулироваться нормами воздушного права²⁴⁷.

В 2014 г. Российской Федерацией была предложена идея создания международно-правовой базы для функционирования единого центра информации по мониторингу околоземного космического пространства, которая была обозначена в рабочем документе «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)»²⁴⁸.

В общем виде, к целям и задачам данной структуры, по мнению разработчиков указанного документа, необходимо отнести:

– организацию и поддержание международного банка актуализируемых и архивируемых на постоянной основе данных об объектах и событиях в околоземном космическом пространстве, получаемых из различных источников (далее – банк данных);

– предоставление заинтересованным пользователям (государствам, международным организациям, иным субъектам, одобренным государствами) авторизованного доступа к банку данных для занесения имеющихся у них данных и использования информации, хранящейся в банке данных, на основе унифицированных методологических подходов;

– внедрение в практику международного информационного взаимодействия единых согласованных форматов, определяющих структуру и

²⁴⁷ Травников А.И. Перспективы формирования международно-правового режима полетов воздушно-космических аппаратов // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. № 12. С. 87.

²⁴⁸ Рабочий документ, представленный Российской Федерацией в ГА ООН от 04.03.2014 г. «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)». Дос А/АС.105/L.290.

содержание информации об объектах и событиях в околоземном космическом пространстве;

– создание международного механизма оперативного (безотлагательного) распространения критически важной информации об опасных ситуациях в космосе.

Предлагается, чтобы в банк данных представлялась следующая информация:

– сведения о запусках космических объектов, предусмотренные Конвенцией о регистрации с учетом Рекомендаций по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями, принятыми ГА ООН в 2007 г.;

– прогнозируемые (планируемые) и фактически состоявшиеся сходы объектов с околоземных орбит (управляемых и неуправляемых);

– прогнозируемые сближения объектов в околоземном космическом пространстве;

– разрушение и столкновение объектов в околоземном космическом пространстве;

– данные об объектах в околоземном космическом пространстве, обнаруженных средствами наблюдения за космическим пространством;

– осуществляемые операции на орбите;

– сведения об отказах бортовой аппаратуры или оказании на космические объекты воздействий неустановленного характера.

Кроме того, в другом документе, подготовленном рабочей группой КОПУОС²⁴⁹, предлагается поощрять сбор и обобщение информации, касающейся космической погоды, а также поражений и нарушений нормального функционирования наземных и космических систем, вызванных космической погодой, а также обмен такой информацией

²⁴⁹ Рабочий документ, подготовленный председателем рабочей группы КОПУОС от 1 ноября 2013 г. «Предложение в отношении проекта доклада и предварительный свод проектов руководящих принципов Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности». Doc A/AC.105/C.1/L.339.

С учетом специфики космической деятельности, предполагается, что информация по объектам в околоземном космическом пространстве будет поступать в центр в унифицированном виде, то есть, в единой системе координат и согласно единой шкалы времени.

Отдельное внимание в концепции центра было уделено вопросу ответственности. На этот счет разработчики документа предложили исходить из предпосылки, что ООН будет осуществлять деятельность по сбору и обработке информации в рамках общей системы взаимного отказа от требований об ответственности.

По мнению диссертанта, создание международно-правовой базы для деятельности единого центра информации по мониторингу околоземного космического пространства является важным элементом правового регулирования космической и аэрокосмической навигации. Однако, создание указанной структуры представляется недостаточным для обеспечения безопасности космических и аэрокосмических полетов. С учетом временного масштаба событий в космосе и технических возможностей существующих систем, которые используются для отслеживания таких событий, информация неизбежно будет предоставляться с некоторой задержкой по времени. При этом интервал, который разделяет само событие в космосе и момент появления информации об этом событии, может варьироваться в довольно широких пределах в зависимости от различных факторов. В связи с этим, подход к организации правового режима космической навигации должен быть комплексным и включать в себя создание не только структуры по обмену информацией, но и международной организации в сфере обеспечения безопасности аэрокосмической навигации, которая осуществляла бы непосредственное управление движением в космосе на основе информации, хранящейся в центре.

Подытоживая выше сказанное, хотелось бы еще раз обратить внимание, что основные правовые принципы, заложенные в соответствующих правовых режимах воздушного и космического пространств различны. В первом

признается полный и исключительный суверенитет государств над их воздушным пространством, в то время, как во втором – полное его отрицание.

Правовое регулирование аэронавигации основано на правилах, закрепленных в Чикагской конвенции 1944 г., приложениях к ней. В то время, как комплексное международно-правовое регулирование космической навигации отсутствует.

Указанные несоответствия могут быть урегулированы путем создания международно-правового режима аэрокосмической навигации, основанном на функциональном подходе, и совершенствовании правового регулирования существующих элементов космической навигации. Данные шаги помогут решить сразу две задачи: закрепить правовую базу для дальнейшего развития технологического прогресса, а также привлечь дополнительные инвестиции в космическую отрасль, что играет важную роль для дальнейшего развития научных исследований и практической деятельности.

По мнению диссертанта, будущее аэрокосмической деятельности неразрывно связано с коммерческими правоотношениями. По аналогии с международным воздушным правом, когда после появления военной авиации и авиации общего назначения, появилась коммерческая авиация, в ближайшее время все больший объем в космосе будет занимать коммерческая аэрокосмическая деятельность.

Организация коммерческих аэрокосмических перевозок потребует уточнения вопросов правового регулирования безопасности полетов аэрокосмических аппаратов, а также ответственности в космическом пространстве, за ущерб, причиненный в результате аэрокосмической деятельности.

3.2. Содержание международно-правового режима аэрокосмической навигации

Автор настоящего диссертационного исследования поддерживает позицию А.И. Травникова, который утверждает, что унифицированный правовой режим аэрокосмической навигации должен основываться на так называемом «функциональном подходе». Основываясь на данном подходе, в отношении аэрокосмических полетов будет применяться то право, которое является целесообразным вне зависимости от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных космическом или воздушном пространствах²⁵⁰.

Указанный подход представляется наиболее эффективным, так как сохраняются действующие правовые режимы воздушного и космического пространства без необходимости делимитации границы путем ее физического закрепления (пространственный подход) между воздушным и космическим пространством.

На сегодняшний день различают несколько видов аэрокосмических аппаратов: суборбитальные²⁵¹ и орбитальные²⁵². Предположительно суборбитальные полеты будут использоваться преимущественно для туристических целей и высокоскоростных перевозок пассажиров и грузов на большие расстояния на Земле. По мнению зарубежного специалиста К.К. Кристола подобные суборбитальные полеты должны скорее регулироваться воздушным правом наравне с полетами воздушных судов. Несмотря на то, что суборбитальные аппараты будут непродолжительное время находиться в космическом пространстве, цели деятельности аналогичны тем, которые преследуются при воздушных перевозках²⁵³. По мнению автора

²⁵⁰ Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. С. 89.

²⁵¹ Suborbital Reusable Launch Vehicles and Applicable Markets. Washington: Office of Space Commercialization, Department of Commerce, 2002. P. 11.

²⁵² Vissepo V. Reusable Launch Vehicles: Crossroads between Air and Space Law. Montreal: McGill University, 2003. P. 2.

²⁵³ Christol K.K. Legal Aspects of Aerospace Planes. The Highways of Air and Outer Space over Asia. Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1991. P. 77.

диссертационного исследования, с указанным предположением нельзя согласится, так как конструкция суборбитального аэрокосмического аппарата не может быть сертифицирована для целей гражданской авиации, так как при разработке и производстве указанных видов аэрокосмических аппаратов не выполняются необходимые требования, установленные международными стандартами и рекомендуемой практикой. Кроме того, большую часть полета указанные аппараты выполняют с помощью реактивной тяги. Таким образом, полеты данных типов аппаратов целесообразнее регламентировать в рамках космического права.

Орбитальные аэрокосмические полеты будут регулироваться космическим правом, в связи с тем, что цели этой деятельности связаны с исследованием и использованием космического пространства, в том числе, транспортировкой космонавтов и грузов в космос и на станции.

Один из важнейших аспектов режима аэрокосмических полетов будет касаться детального закрепления характеристик, которые бы определяли, каким правом будет регламентироваться тот или иной полет. Определяющими факторами должны стать: продолжительность нахождения в космическом и воздушном пространствах, высота, конфигурация и переменный профиль полета и др.

Кроме того, для целей осуществления аэрокосмических полетов необходима проработка и адаптация существующего правового режима космического пространства.

В первую очередь, это касается вопроса регистрации аэрокосмических аппаратов в соответствии с Конвенцией о регистрации. Согласно ст. 2 указанной Конвенции, если космический объект запускается на орбиту вокруг Земли или дальше в космическое пространство, запускающее государство регистрирует этот космический объект путем внесения записи в соответствующий национальный регистр, который им ведется, и передает данные Генеральному секретарю ООН. Таким образом, часть аэрокосмических аппаратов, которые не будут достигать орбит, в том числе суборбитальные

аппараты, не подпадают под действие Конвенции. В связи с этим, в отношении регистрации аэрокосмических аппаратов целесообразно также применить функциональный подход, в соответствии с которым регистрация аэрокосмических аппаратов будет осуществляться в разных регистрах (регистр для аэрокосмических полетов с выходом на орбиты Земли в соответствии с действующей Конвенцией и регистр для аэрокосмических полетов без выхода на орбиты Земли) в зависимости от высоты и конфигурации полета и других факторов.

Кроме того, технические характеристики аэрокосмических аппаратов будут позволять использовать их многократно. Поэтому предлагается заменить существующий порядок регистрации каждого запуска аппарата на порядок, при котором регистрация проводилась бы только перед первым запуском.

Предполагается, что для повышения эффективности обмена информацией, данные о запусках аэрокосмических аппаратов должны передаваться не только Генеральному секретарю ООН, а и в предлагаемую международную организацию, в ведение которой будет находиться вопрос обеспечения безопасности аэрокосмических полетов (подробнее об этом в параграфе 3.3 настоящей Диссертации).

В начале 2000-х гг. Федеральной авиационной администрацией США (далее – ФАА)²⁵⁴ была предложена Концепция организации коммерческих космических перевозок в системе национального воздушного пространства (далее – Концепция космических перевозок)²⁵⁵. Указанная Концепция предусматривает общее руководство деятельностью аэрокосмических аппаратов в суверенном воздушном пространстве США. Раздел 3.6 Концепции посвящен гиперзвуковым перевозкам пассажиров и грузов на дальние расстояния из одного пункта в другой. Подобные перевозки предусматривают транзитное следование через суверенное воздушное пространство США,

²⁵⁴ Федеральная авиационная администрация США – основной орган государственной власти США в области гражданской авиации. Основано 23 августа 1958 года. В настоящее время является структурным подразделением Министерства транспорта США. Штаб-квартира находится в городе Сиэтл, штат Вашингтон.

²⁵⁵ Concept of Operations for Commercial Space Transportation in the National Airspace System. Vol. 2. 11.05.2001. URL: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ast/media/CST_CONOPS_v2.pdf (дата обращения: 20.10.2014).

международное воздушное пространство общего пользования и возвращение в воздушное пространство США, а также следование из суверенных воздушных пространств других государств. В подобных перевозках на регулярной основе (несколько рейсов ежедневно) планируется задействовать аэрокосмические аппараты, которые обладают необходимыми техническими характеристиками. Указанной Концепцией предложен специальный режим регулирования подобных перевозок для их интеграции в систему УВД и структуру воздушного пространства. Планировалось создать специальные трассы и коридоры аналогичные существующим воздушным трассам для целей вывода аэрокосмических аппаратов в космическое пространства и возвращения их на Землю, модернизировать существующий порядок планирования, координации и контроля воздушного пространства, повысить эффективность процедур обмена информацией между органами УВД и др. Для этого, по мнению автора, необходимо внести соответствующие изменения в следующие приложения к Чикагской конвенции 1944 г.: Приложение 2 «Правила полетов», Приложение 3 «Метеорологическое обеспечение международной аэронавигации», Приложение 4 «Аэронавигационные карты»²⁵⁶, Приложение 10 «Авиационная электросвязь»²⁵⁷, Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения», Приложение 12 «Поиск и спасение»²⁵⁸, Приложение 16 «Охрана окружающей среды»²⁵⁹, Приложение 19 «Управление безопасностью полетов»²⁶⁰.

²⁵⁶ Приложение 4 к Конвенции о международной гражданской авиации «Аэронавигационные карты». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an04_cons_ru.pdf. (дата обращения: 01.11.2014).

²⁵⁷ Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации «Авиационная электросвязь». Т. I «Радионавигационные средства». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v1_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014). Т. II «Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v2_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014). Т. III «Ч. I. Системы передачи цифровых данных; Ч. II. Системы речевой связи». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v3_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014). Т. IV «Системы обзорной радиолокации и предупреждения столкновений». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v4_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014). Т. V «Использование авиационного радиочастотного спектра». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v5_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014).

²⁵⁸ Приложение 12 к Конвенции о международной гражданской авиации «Поиск и спасение». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014).

²⁵⁹ Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации «Охрана окружающей среды». Т. I «Авиационный шум». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an16_v1_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014). Т. II «Эмиссия авиационных двигателей». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an16_v2_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014).

²⁶⁰ Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an19_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014).

Данные меры позволили бы не закрывать воздушное пространство в районах запусков и приземлений аэрокосмических аппаратов и, тем самым, значительно сократить издержки авиакомпаний, осуществляющих полеты в указанных районах. Кроме того, подобный подход значительно повысил бы безопасность как воздушных, так и аэрокосмических полетов.

Для целей определения границы возможности управления полетами аэрокосмических аппаратов органами УВД, а также ограничения ответственности ФАА планировалось закрепить верхний предел суверенного воздушного пространства США, то есть закрепить границу между воздушным и космическим пространством. В то же время, концептуального решения данного вопроса предложено не было, что явилось существенной проблемой внедрения и применения указанной Концепции. Позднее, анализируя указанную Концепцию, многие зарубежные специалисты отрицали необходимость установления границы и ссылались на необходимость применения функционального подхода. По мнению автора диссертационного исследования, внедрив данный подход в Концепцию можно было бы действительно отказаться от закрепления границы между воздушным и космическим пространством. Граница передачи управления между органами УВД и ЦУПом (или организации, осуществляющей управление космическим движением) зависела бы от технических возможностей станцией слежения органов УВД и находилась бы приблизительно на высоте 15–16 км над уровнем моря. Таким образом, аэрокосмические аппараты находились бы в зоне ответственности органов УВД при взлете до набора высоты 15–16 км над уровнем моря, до момента включения ракетных двигателей для дальнейшего подъема к верхней границе атмосферы Земли или в космическое пространство, а также при возвращении в атмосферу в момент начала осуществления маневров для совершения посадки. Зона ответственности ЦУПов (или организации, осуществляющей управление космическим движением) начиналась бы с границы передачи управления аэрокосмическим аппаратом. Таким образом, предложенные Концепцией меры по интеграции аэрокосмических полетов

в воздушное и космическое движение после модернизации могут быть использованы как основа для организации аэрокосмической навигации.

Правовой режим аэрокосмического пространства требует решения значительного количества вопросов безопасности, в том числе, безопасности запусков аэрокосмических аппаратов и возвращения их на Землю, наземной безопасности, безопасности навигации во время полетов в воздушном пространстве, в верхних пределах воздушного пространства (суборбитальные полеты), а также на орбитах Земли и в открытом космосе (в том числе, закрепления за аэрокосмическими аппаратами так называемых функциональных пространств безопасности, и решения вопроса управления движением в космосе), а также вопросов по поиску и спасению экипажа и аэрокосмического аппарата в случае возникновения внештатных ситуаций и защиты окружающей среды (в том числе от загрязнений атмосферного воздуха, космического мусора, повышенного уровня шума и др. видов воздействия). Для решения указанных вопросов, по мнению автора, эти вопросы должны также решаться в универсальном международном документе – Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации.

На сегодняшний день известны внештатные ситуации при запусках космических аппаратов, которые привели к человеческим жертвам. В августе 2003 г. сильнейший взрыв уничтожил ракету-носитель VLS-1, принадлежащую Космическому агентству Бразилии²⁶¹. Инцидент произошел на космодроме Алькантара. Более 20 техников, находившихся неподалеку от пусковой платформы, погибли. В связи с тем, что каждый аэрокосмический полет начинается с запуска с Земли и заканчивается посадкой на ВПП, обеспечение наземной безопасности персонала, оборудования космодрома и аэрокосмического аппарата, должно стать приоритетным. В ином случае, предполетная подготовка и обслуживание указанных аппаратов могут привести к невосполнимым человеческим и имущественным потерям.

²⁶¹ Бразильская ракета взорвалась на старте. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/406222> (дата обращения: 20.10.2014 г.).

Современные исследования показывают, что запуски космических и аэрокосмических аппаратов представляют опасность не только для наземных служб и космодромов, но и для людей, воздушных судов, имущества, территорий и окружающей среды, расположенной в десятках километров от места запуска²⁶².

Для решения указанных задач, по мнению автора, как отмечалось ранее, требуется создание целого ряда приложений к Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации, которые имели бы статус международных стандартов и рекомендуемой практики по аналогии с тем, как это сделано в гражданской авиации. Схожей позиции придерживается зарубежный специалист Н. Джейсентульяна²⁶³. Подобный формат выбран в связи с тем, что, по мнению большинства иностранных юристов-международников, Чикагская конвенция 1944 г. один из наиболее удачных универсальных международных договоров. Основания причина этому – приложения, принимаемые к ней. Успех ИКАО в правотворчестве во многом стал возможен благодаря разграничению политических и технических аспектов гражданской авиации. Космическое пространство так же нуждается в подобном разделении политики, права и технических аспектов²⁶⁴.

Государства – участники предлагаемой Конвенции стремились бы максимально привести свое национальное законодательство в соответствие с приложениями к этому документу, а в случае невозможности привести национальное регулирование в соответствии – уведомляли бы другие государства и Организацию, созданную в соответствии с предлагаемой Конвенцией. На основе проведенного исследования в ИКАО в 1990-е гг. было выявлено, что только 25 % государств сообщили о невозможности

²⁶² Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 75.

²⁶³ Jasentuliyana N. International Space Law and the United Nations. The Hague: Kluwer Law International, 1999. P. 381.

²⁶⁴ Ibid. P. 379.

трансформировать международные стандарты и рекомендуемую практику ИКАО²⁶⁵.

Технологии, необходимые для создания и осуществления полетов аэрокосмических аппаратов, значительно сложнее и дороже, чем для полетов воздушных судов, и в настоящее время подобные полеты может осуществлять только ограниченный круг субъектов. Представляется, что процент государств, которые не приведут внутреннее законодательство в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой будет выше. В связи с этим, государства должны всячески поощрять трансформацию требований приложений в национальное правовое регулирование космической деятельности. Кроме того, может быть создана программа контроля за обеспечением безопасности аналогичная той, которая с 1999 г. действует в рамках ИКАО²⁶⁶.

Вопросы аттестации персонала космодромов (техников, инженеров, механиков) могут быть отражены в Приложении, посвященном вопросам сертификации всей системы обеспечения аэрокосмических полетов. Кроме того, в указанном Приложении могут быть отражены требования к летному экипажу аэрокосмических аппаратов, иному персоналу, обслуживающему аэрокосмические полеты, в том числе, диспетчеров центров по управлению аэрокосмическим движением и др.

Требования к проектированию, строительству и эксплуатации космодромов также должны быть зафиксированы в качестве Приложения к Конвенции, по аналогии с Приложением 14 «Аэродромы» к Чикагской конвенции 1944 г.²⁶⁷ Указанное Приложение может содержать следующие

²⁶⁵ Vissepo V. Reusable Launch Vehicles: Crossroads between Air and Space Law. Montreal: McGill University, 2003. P. 39.

²⁶⁶ ICAO Safety Oversight Program. Программа ИКАО по контролю за обеспечением безопасности. Запущена в январе 1999 г. Основная цель – развитие глобальной авиационной безопасности по средствам проведения проверок государств – участников ИКАО. В рамках проверок исследуются следующие вопросы: закрепление необходимых мер и требований обеспечения авиационной безопасности в национальном законодательстве, приведение внутреннего законодательства в соответствии с Международными стандартами и рекомендуемой практикой и процедурами. URL: <http://www.icao.int/Meetings/STA10/Documents/StateAviationQuestionnaire.pdf> (дата обращения: 10.11.2014).

²⁶⁷ Приложение 14 «Аэродромы» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Т. I «Проектирование и эксплуатация аэродромов». Т. I «Проектирование и эксплуатация аэродромов». URL:

стандарты: порядок сертификации, проектирование, кодовое обозначение космодромов, данные космодромов (размеры, прочность искусственных покрытий, контрольные точки, системы спасания, борьбы с пожаром, эвакуации аэрокосмических аппаратов и др.), физические характеристики космодромов (полосы, стартовые площадки, предназначенные для запусков и посадок аэрокосмических аппаратов, зоны безопасности, эксплуатационные зоны и др.), параметры визуальных маркировок полос, стартовых площадок, зон безопасности, эксплуатационных зон, препятствий, оборудования, объектов космодромов, оборудование и установки, необходимые для обустройства космодрома, техническое обслуживание космодромов и некоторые другие стандарты.

В проработке также нуждаются вопросы сертификации самих аэрокосмических аппаратов, так как по статистике практически все космические катастрофы случаются по причине отказа или нестабильной работы техники. Под сертификацией аэрокосмических аппаратов в общем виде понимают определенный механизм проверки соблюдения требований, предъявляемых к указанным аппаратам. В воздушном праве сертификация летательных аппаратов проводится национальными органами государств на основе процедур, закрепленных во внутреннем законодательстве. В то же время, внутреннее законодательство основано на международных стандартах и рекомендуемой практике ИКАО.

Предлагается для сертификации аэрокосмических аппаратов использовать аналогичный порядок. В связи с этим необходимо принятие отдельного Приложения к Конвенции, посвященное вопросам сертификации аэрокосмических аппаратов

В настоящее время автором предполагается использование для целей аэрокосмических полетов различных типов (в зависимости от взлета с ВПП: предусматривающих самостоятельный взлет с ВПП или взлет с ВПП с

помощью воздушного судна) и классов (в зависимости от грузоподъемности и пассажировместимости) аэрокосмических аппаратов. В связи с этим, аспекты сертификации и допусков должны быть индивидуально проработаны для каждого типа и класса аэрокосмического аппарата.

В этом Приложении целесообразно закрепить следующие параметры сертификации аэрокосмических аппаратов: классификацию типов и классов аппаратов, требования к конструированию и проектированию аэрокосмических аппаратов каждого типа и класса, составных деталей (оборудование, приборы, двигательные установки) и внутренних элементов указанных аппаратов, доказательства соблюдения соответствующих требований, условия и требования к производству аппаратов и составных частей, технические характеристики (в т.ч. характеристики, обеспечивающие безопасность аэрокосмических полетов), летные качества каждого типа и класса аэрокосмических аппаратов, порядок проведения плановых и внеплановых ремонтных работ и устранения повреждений аппаратов, процедуры получения сертификата годности на аэрокосмический аппарат, процедуры поддержания летной годности аэрокосмического аппаратов, испытаний аппаратов, а также оборудования и приборов, вопросы безопасности, эвакуации экипажа в случае аварийных посадок, пожаров и других внештатных ситуаций.

В связи с тем, что значительный процент внештатных ситуаций с космическими аппаратами случается на стадии запуска, нельзя исключить, что в будущем количество инцидентов с использованием аэрокосмических аппаратов может возрасти. Поэтому для надлежащего расследования инцидентов необходимо принять международные стандарты и рекомендуемую практику, которые бы устанавливали порядок его проведения, в частности условий сохранения вещественных доказательств, охраны и транспортировки аэрокосмического аппарата. Следует также регламентировать действия государства места события, включая уведомление об инциденте государства регистрации, запускающего государства и государства – изготовителя. Эти стандарты и рекомендуемая практика должны установить порядок организации

и проведения расследования, координации действий государств, участия государств в расследовании, обмена информацией, а также подготовки результатов расследования инцидента и др.

Порядок проведения расследований инцидентов с аэрокосмическими аппаратами целесообразно оформить в виде отдельного Приложения к Конвенции.

Для обеспечения безопасности аэрокосмических полетов в воздушном пространстве, как и отмечалось ранее, необходима доработка международных стандартов и рекомендуемой практики ИКАО. Что касается безопасности полетов в верхних пределах воздушного пространства (при наборе высоты для выхода в космос и при возвращении для целей посадки), на орбитах Земли и в открытом космосе, то для этих целей требуется разработка Приложения к предлагаемой Конвенции – «Правила полетов». Предположительно указанные Правила должны состоять из двух разделов: I. Правила полетов в верхних пределах воздушного пространства; II. Правила полетов на орбитах Земли и в дальнем космосе.

Раздел I должен содержать: правила составления планов полета, параметры трасс для аэрокосмических полетов, порядок обслуживания воздушного движения и др.

Раздел II будет содержать порядок установления функциональных пространств безопасности для аэрокосмического и космического аппарата, то есть пространства, которое будет отделять во всех физических плоскостях данные аппараты от других аппаратов в космическом пространстве. Параметры и размеры функциональных пространств безопасности будут различны и зависеть от типа аппарата, его места нахождения и скорости его полета.

Целесообразность установления функциональных пространств безопасности для аэрокосмических аппаратов и космических аппаратов в космосе обусловлена тем, что на различных орбитах Земли находится более 500 000 объектов, в том числе, отслеживаемых – порядка 20 000 и не отслеживаемых – более 480 000. Большая часть объектов – космический мусор.

Период распада указанных объектов колеблется от сотен до тысяч лет в зависимости от высоты орбиты, на которых они расположены.

В настоящее время на орбитах находится 800 функционирующих спутников²⁶⁸. Установление функциональных пространств безопасности для находящихся на орбитах спутников, а также для вновь выводимых аэрокосмических и космических аппаратов должно предупредить столкновение объектов и, как следствие, избежать имущественных потерь, а в случае с пилотируемыми аппаратами – также человеческих жертв. Кроме того, это позволит значительно снизить темпы образования космического мусора.

Отдельное внимание следует уделить организации обслуживания аэрокосмического движения. По мнению автора настоящего диссертационного исследования, указанную задачу должна выполнять специализированная организация, имеющая средства объективного контроля за аэрокосмическими и космическими аппаратами, находящимися в верхних пределах воздушного пространства и в космосе (Подробнее данный вопрос будет рассмотрен в параграфе 3.3 настоящей Диссертации).

Для целей правового урегулирования вопроса обслуживания аэрокосмического движения целесообразно к предлагаемой Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации принять Приложение, которое содержало бы стандарты в области определения частей воздушного и космического пространства, где будет осуществляться обслуживание полетов; координация действий между органами УВД, организацией, осуществляющей обслуживание аэрокосмического движения и службами, осуществляющими запуск аэрокосмического аппарата; передача ответственности за управление между органами УВД и организацией, осуществляющей обслуживание аэрокосмического движения; полетно-информационное обслуживание. Стандартизации также подлежат требования к средствам связи и информации; методы установления трасс и маршрутов в верхних пределах воздушного

²⁶⁸ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 83.

пространства; планирование мероприятий на случай аварийных ситуаций, организация и проведение поиска и спасения экипажа аэрокосмических аппаратов в случае возникновения внештатных ситуаций. По мнению диссертанта, поиск и спасение аппарата и экипажа на Земле должны осуществляться в соответствии с правилами Приложения 12 «Поиск и спасение» к Чикагской конвенции 1944 г.

Если правила, касающиеся поиска и спасения воздушных судов, пассажиров и экипажей, закрепленные и действующие в рамках ИКАО, прошли серьезную проверку, то Соглашение о спасении космонавтов практически не применялось. Рассмотрев опыт США по программе «Космических Шаттлов» можно прийти к выводу, что Соглашение о спасении космонавтов не столь эффективно. Зачастую для решения внештатных ситуаций, возникающих на борту «Шаттлов», США приходилось прибегать к заключению специальных двусторонних договоров с правительствами других государств. В частности, для совершения незапланированных посадок «Шаттлов» на иностранных аэродромах, США заключили двусторонние договоры с Марокко, Испанией, Францией и некоторыми другими государствами²⁶⁹.

По мнению автора настоящего диссертационного исследования, существующие правила поиска и спасения, действующие в рамках космического права нуждаются в серьезной доработке, прежде всего, это касается проблемы поиска и спасения за пределами Земли, т.е. в космическом пространстве или на небесных телах.

Вопросы охраны окружающей среды должны быть урегулированы Приложением к предлагаемой Конвенции. Представляется, что наиболее важными аспектами с точки зрения негативного воздействия на окружающую среду являются: уровень шума от аэрокосмических аппаратов (значительно превышает уровень шума от воздушных судов), загрязнение атмосферы

²⁶⁹ Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. P. 97.

выбросами топлива (используемые виды топлива крайне токсичны²⁷⁰) и образование космического мусора.

По этой причине представляется необходимым разработать обязательные требования к проектированию и производству аэрокосмических аппаратов для целей минимизации техногенного воздействия на окружающую среду. Только при соблюдении данных требований аэрокосмический аппарат сможет быть сертифицирован для осуществления полетов.

По мнению автора настоящего диссертационного исследования, вопросы ответственности должны быть вынесены за рамки предлагаемой Конвенции о международных аэрокосмических полетах и закреплены в отдельном международном договоре. Тем не менее, они представляют значительную важность для правового режима аэрокосмического пространства.

Правовые режимы ответственности, установленные в воздушном и космическом праве существенно различаются. В то же время, прибегнув к функциональному подходу, о котором говорилось ранее, можно прийти к выводу, что аэрокосмические полеты предположительно должны регулироваться на основе режима ответственности, предусмотренного международным космическим правом.

Согласно указанному правовому режиму, запускающее государство несет абсолютную ответственность за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или воздушному судну в полете²⁷¹.

В то же время, в случае причинения ущерба космическому объекту (и/или его имуществу на борту) другим космическим объектом, принадлежащим иному государству, в любом месте, за исключением поверхности Земли, то государство, владеющее космическим объектом, причинившим ущерб, несет ответственность только в случае, если ущерб причинен по его вине или по вине лиц, за которых оно отвечает.

²⁷⁰ См. подробнее: Проблемы экологической опасности применения гептила – сверхтоксичного ракетного топлива: Хроника событий. Пермь: Межрегиональная общественная экологическая организация союз «За химическую безопасность. Пермское городское отделение, 2008. URL: <http://refdb.ru/look/2784255-pall.html> (дата обращения: 29.11.2014).

²⁷¹ Статья 2 Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г.

Исходя из анализа указанных положений можно прийти к выводу, что требуется обновление понятийного аппарата данной Конвенции об ответственности для целей распространения режима ответственности на аэрокосмические полеты и аппараты, а также доработка и изменение так называемой концепции «вины»²⁷².

Для уточнения понятийного аппарата необходимо дополнить ст. 1 Конвенции об ответственности термином аэрокосмический аппарат, который был предложен в пар. 3.1 настоящей Диссертации.

В отношении концепции «вины» представляется, что в случае столкновения двух аэрокосмических или космических аппаратов в космосе, при условии отсутствия вины обоих государств, будет затруднительно определить потерпевшую и виновную сторону и, как следствие, компенсировать понесенный ущерб.

В другой ситуации, в связи с тенденциями, направленными на борьбу с космическим мусором, в случае, если государствами будет принято обязательное требование к захоронению вышедших из строя космических аппаратов на специально предназначенных для этого орбитах, может создаться прецедент, что государство, не выполнившее этого, может быть признано виновным в нарушении прав других государств, осуществляющих космическую деятельность, и будет обязано возместить возникший ущерб. Кроме того, могут возникнуть сложности со сбором доказательств, определяющих вину государства. Таким образом, определить вину государства во многих случаях затруднительно.

Конвенция не содержит определения вины, но представляется, что основная цель использования понятия была обоснована необходимостью предостеречь государства, осуществляющие космическую деятельность, от

²⁷² Schwetje F.K. Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts. Montreal: McGill University, 1985. P. 248.

возможных несправедливых последствий режима абсолютной ответственности²⁷³.

Внедрение системы управления аэрокосмическим движением, о которой говорилось в настоящем параграфе диссертационного исследования, будет способствовать решению сложностей, связанных с определением вины государств, в случае столкновений аэрокосмических или космических аппаратов или нанесении иного имущественного ущерба. В связи с этим, целесообразно проработать концепцию «вины» в соотношении с правовым режимом аэрокосмической навигации и на основании этого выработать точные критерии наступления ответственности государств.

3.3. Обоснование необходимости создания международной организации в сфере обеспечения безопасности аэрокосмической навигации

В связи с необходимостью принятия Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации, целесообразно также определить, какая международная организация могла бы осуществлять контроль за исполнением Конвенции. Иностранцами специалистами предлагались различные подходы к указанному вопросу: часть из них предлагали ИКАО, другие КОПУОС и Генеральную ассамблею ООН²⁷⁴. В то же время, по мнению автора настоящего диссертационного исследования, ИКАО как специализированное учреждение ООН, уполномочена заниматься вопросами гражданской авиации. Представляется маловероятным распространить юрисдикцию ИКАО на аэрокосмическую деятельность, которая не может быть отнесена к гражданской авиации. КОПУОС не может стать эффективной международной организацией, как ИКАО, так как сотрудники не обладают необходимыми техническими знаниями и навыками в сфере организации и обеспечения космической навигации. ГА ООН осуществляет свою деятельность в соответствии с Уставом

²⁷³ Pfeifer J. International Liability for Damage caused by Space Objects // 30 Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. 1981. № 1. P. 161.

²⁷⁴ Schwetje F.K. Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts. Montreal: McGill University, 1985. P. 244.

ООН, обладает универсальной компетенцией во всех областях межгосударственных отношений и не призвана заниматься вопросами технического характера. По этой причине, целесообразно рассмотреть возможность создания новой универсальной международной межправительственной организации.

Предложение о создании международного космического агентства высказывалось советским ученым Е.П. Каменецкой в середине 1970-х гг. В отличие от международных космических организаций, непосредственно осуществляющих оперативные эксплуатационные функции, главная задача Международного космического агентства должна была состоять в координации деятельности по освоению космического пространства. В то же время функции Агентства могли бы иметь не только координационный, но в определенной мере и оперативно-эксплуатационный характер²⁷⁵.

Автором настоящего диссертационного исследования предлагается международная межправительственная организация в сфере регулирования аэрокосмических полетов с условным названием МОАН должна объединить в себе как представительные и административные, так и оперативные функции (по типу действующих международных организаций, таких как: Европейская организация по безопасности воздушной навигации, Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре, Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации). Целью административных органов МОАН должно быть обеспечение безопасного, упорядоченного развития аэрокосмических полетов во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам данных полетов, в том числе в перспективе международных перевозок. В ведении оперативных органов международной организации должны находиться вопросы непосредственного обеспечения аэрокосмической

²⁷⁵ Каменецкая Е.П. Сотрудничество государств в освоении космоса в рамках международных организаций: Международно-правовые проблемы: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1976. С. 21.

навигации и управления движением в верхних пределах воздушного пространства и космическом пространстве.

Структура МОАН предположительно должна состоять из следующих органов: Ассамблея, Совет, Секретариат, возглавляемый Секретарем, и 6 комитетов: комитет по управлению аэрокосмическим движением, комитет по контролю наземного оборудования и инфраструктуры, комитет по системам связи, навигации и наблюдения, комитет сертификации аэрокосмических аппаратов и других технических средств, а также аттестации экипажей, комитет по расследованию и предупреждению инцидентов, комитет по обеспечению безопасности аэрокосмических полетов, а также 4 региональных центров обеспечения безопасности аэрокосмической навигации (далее – ЦОБАКН): региональный ЦОБАКН Европа, Африка (на базе ЕКА); региональный ЦОБАКН Северная и Южная Америка (на базе НАСА); региональный ЦОБАКН Россия, Ближний Восток, Средняя Азия (на базе ЦУП Роскосмос); региональный ЦОБАКН Юго-восточная Азия и Австралия (на базе ЦУП Китая).

Ассамблея является высшим представительным органом Организации и состоит из всех государств-членов Организации. Ассамблея будет собираться не реже 1 раза в год. По требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств в любое время может быть проведена чрезвычайная сессия Ассамблеи.

Ассамблея должна обладать следующими правами и обязанностями:

- избрание государств-членов Совета (каждые 3 года);
- рассмотрение отчётов Совета и принятие соответствующих мер по ним;
- определение годового бюджета и финансовых мероприятий Организации;
- проверка расходов и утверждение финансовых отчётов Организации;
- рассмотрение предложений об изменениях положений Конвенции о международных аэрокосмических полетах.

Совет – основной исполнительный орган Организации, состоящий из 20 Договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей каждые три года.

В права и обязанности Совета входит:

- составление годовых докладов для Ассамблеи;
- выполнение решений и указаний Ассамблеи;
- распоряжение финансами Организации;
- сообщение Ассамблее и Договаривающимся государствам о нарушениях Конвенции или невыполнении рекомендаций и решений Совета;
- принятие международных стандартов и рекомендуемой практики (Приложений к Конвенции);
- контроль за деятельностью комитетов.

Секретариат – постоянно действующий административный орган, обеспечивающий работу Ассамблей, Совета и комитетов.

В рамках комитетов МОАН осуществляется основная деятельность организации по усовершенствованию международных стандартов и рекомендуемой практики в сфере аэрокосмических полетов.

Комитет по управлению аэрокосмическим движением ответственен за внедрение международных стандартов и рекомендуемой практики в сфере управления аэрокосмическим движением. Основной целью является улучшение условий осуществления аэрокосмического движения, в том числе, регулярности, эффективности, безопасности выполняемых полетов. Для этих целей Комитетом должна проводиться деятельность в области оптимизации потоков движения, недопущения столкновений аэрокосмических аппаратов и др. Осуществляет общую координацию орбитальных и суборбитальных полетов.

Комитет по контролю наземного оборудования и инфраструктуры ответственен за деятельность, связанную с запусками, посадками аэрокосмических аппаратов и инфраструктурой и оборудованием наземных служб. Основными целями является: разработка требований к площадкам / ВПП, иным объектам инфраструктуры, предназначенным для запуска, посадки

аэрокосмических аппаратов; сертификация указанных объектов; вопросы поддержания рабочего состояния объектов инфраструктуры и развития служб спасения (пожарная служба, службы спасения и скорой помощи) в зонах запусков, посадок аэрокосмических аппаратов, особенно в области использования геостационарных орбит.

Комитет по системам связи, навигации и наблюдения осуществляет оценку, координацию и отслеживание следующих вопросов: разрабатывает учебные пособия и инструкции по коммуникационным, радио навигационным средствам связи и концепциям проведения наблюдений. Совместно с МСЭ осуществляет координационную деятельность в вопросах выделения радиочастот для целей космической деятельности.

Комитет сертификации аппаратов и аттестации экипажей осуществляет надзорную деятельность в вопросах сертификации и аттестации, разрабатывает международные стандарты и рекомендуемую практику в рамках своей компетенции. Осуществляет гармонизацию процесса принятия решений национальными властями относительно внедрения международных требований к сертификации и лицензированию космической деятельности. Готовит информационные материалы по вопросам сертификации и лицензирования для государств – участников Организации.

Комитет по расследованию и предупреждению инцидентов осуществляет подготовку руководств по действиям в случае происшествия. Отслеживает и внедряет наилучшие практики расследования и предупреждения инцидентов во время осуществления аэрокосмических полетов. Собирает, обрабатывает и проводит анализ статистических данных инцидентов. Разрабатывает и улучшает международные стандарты и рекомендуемую практику в указанной области.

Комитет по обеспечению безопасности аэрокосмических полетов ответственен за подготовку руководств в сфере обеспечения максимального уровня безопасности при сертификации аэрокосмических аппаратов,

аттестации и обучении экипажа, подготовке персонала наземной инфраструктуры.

Задачами административных органов МОАН являются разработка методов аэрокосмической навигации, а также содействие справедливому долгосрочному планированию и развитию аэрокосмических полетов в целях: обеспечения максимального уровня безопасности аэрокосмических полетов; поощрения новых технологий конструирования и эксплуатации аэрокосмических аппаратов; поощрения создания трасс в верхних пределах воздушного пространства, выделения функциональных пространств безопасности в космическом пространстве, постройки космодромов и навигационных средств и инфраструктуры для аэрокосмических полетов; удовлетворения потребностей народов мира в безопасном и эффективном управлении воздушным и космическим движением; недопущения случаев дискриминации в отношениях между государствами по вопросам осуществления аэрокосмических полетов; всевозможной поддержки развития деятельности, связанной с аэрокосмическими полетами с учетом интересов развивающихся стран.

Вопросы аэрокосмической навигации и управления космическим движением должны быть в компетенции оперативных органов МОАН – 4 региональных ЦОБАКН. Это объясняется тем, что техническая возможность объективного контроля аэрокосмических аппаратов и космических объектов имеется только у нескольких наиболее развитых государств (Россия, США, возможно у Китая²⁷⁶) и возможно у ЕКА. Обмен получаемой информацией в области безопасности космического движения в настоящее время осуществляется на основе двусторонних «джентельменских» соглашений между государствами. В то же время, сформировавшиеся условия для обмена информацией представляются мало эффективными. Сложилась ситуация, при которой большая часть государств, осуществляющих космическую

²⁷⁶ Согласно Космической программы Китая от 2006 г. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2006-10/12/content_5193446.htm (дата обращения: 30.11.2014).

деятельность, не имеет возможности участвовать в процессах, связанных с аэрокосмической навигацией. В связи с этим, целесообразно на базе имеющихся ресурсов трех государств и ЕКА создать полноценную международную систему аэрокосмической навигации в рамках оперативных органов МОАН.

Основными целями оперативных органов МОАН должны стать: обеспечение аэрокосмической навигации и безопасности аэрокосмических полетов, осуществление контроля и координации движения аэрокосмических аппаратов в верхних пределах воздушного пространства и космическом пространстве.

Для достижения указанной цели перед региональными ЦОБАКН МОАН могут быть поставлены следующие задачи: выполнение функций ежедневного управления движением аэрокосмических аппаратов, регулярные обмен навигационной информацией, урегулирование и координация внештатных и аварийных ситуаций с аэрокосмическими аппаратами, выполнение функций по взиманию платы за аэрокосмические навигационные услуги. Кроме того, одной из их функций станет обработка планов полетов, которые будут подаваться заблаговременно запускающими государствами до совершения аэрокосмического полета.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенные диссертантом исследования правовых режимов воздушного и космического пространств с полной очевидностью подтверждают невозможность применения ни одного из указанных правовых режимов к регулированию аэрокосмических полетов.

Подробное изучение существующего порядка навигации в космическом пространстве позволяет сделать вывод о том, что в условиях повышающейся интенсивности полетов в космосе, с учетом использования аэрокосмических аппаратов, тенденции коммерциализации космической деятельности, увеличения круга субъектов, запускающих космические аппараты, необходимо в универсальном международном договоре предусмотреть нормы, устанавливающие международно-правовой режим аэрокосмической навигации, который обеспечил бы безопасность движения в верхних пределах воздушного пространства и в космосе при выполнении аэрокосмических полетов.

Анализ международных правовых актов в области воздушного и космического права и оценка их взаимодействия, показали недостаточность нормативной базы, которая могла бы составить фундамент для разработки и внедрения правового режима аэрокосмического пространства. В связи с этим, существует необходимость принятия универсальной Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации и приложений к ней в формате международных стандартов и рекомендуемой практики по аналогии с тем, как это сделано в международном воздушном праве.

Новая Конвенция будет регулировать следующие аспекты осуществления аэрокосмических полетов: безопасность запусков аэрокосмических аппаратов и возвращения их на Землю, наземную безопасность, аэрокосмическую навигацию в воздушном пространстве, в том числе, в его верхних пределах (суборбитальные полеты), а также на орбитах Земли и в дальнем космосе (в том числе, закрепит за аэрокосмическими аппаратами так называемые функциональные пространства для безопасного управления движением в

космосе, регистрацию и сертификацию аэрокосмических аппаратов, аттестацию экипажей аппаратов, вопросы поиска и спасения экипажа в случае возникновения внештатных ситуаций, а также защиту окружающей среды (от загрязнений, космического мусора, повышенного уровня шума и др. видов воздействия).

Для этих целей по разным причинам не могут быть использованы действующие международные организации: ИКАО или КОПУОС. Поэтому автором настоящего диссертационного исследования предложена идея создания МОАН, одна из целей которой была бы направлена на обеспечение безопасного, упорядоченного развития аэрокосмических полетов во всем мире и другие аспекты организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам данных видов полетов.

Это объясняется тем, что техническая возможность объективного контроля аэрокосмических аппаратов и космических объектов в космосе имеется только у нескольких наиболее развитых государств (Россия, США, Китай) и ЕКА. Обмен получаемой информацией в настоящее время осуществляется на основе двусторонних «джентельменских» соглашений между государствами. В то же время, сформировавшиеся условия для обмена информацией представляются не безопасными и мало эффективными. Региональные оперативные центры МОАН, обладающие средствами объективного контроля, могут обеспечить надлежащее аэронавигационное обслуживание аэрокосмических полетов.

Предполагается, что на предполагаемую организацию будут также возложены функции по управлению движением в верхних пределах воздушного пространства и космосе, а также по обработке планов полетов аэрокосмических аппаратов.

Режимы ответственности в космическом и воздушном пространстве значительно различаются. Ни один из них не может полноценно применяться при осуществлении аэрокосмических полетов. Указанные полеты должны регулироваться на основе режима ответственности, предусмотренного

международным космическим правом при условии его доработки. Совершенствование режима должно коснуться понятийного аппарата, а также закрепления точных критериев наступления ответственности государств.

БИБЛИОГРАФИЯ

Международные договоры

1. Венская Конвенция о праве международных договоров (Вена, 23 мая 1969 г.) // Работа комиссии международного права. Изд. IV. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 287–316.

2. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (Москва, Вашингтон, Лондон, 27 января 1967 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. №. 25. М., 1972. С. 41–45.

3. Договор об Антарктике (Вашингтон, 1 декабря 1959 г.) // Действующее международное право / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривченкова. М., 1997. Т. 3. С. 664–669.

4. Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 18 мая 1977 г.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/hostenv.shtml (дата обращения: 20.11.2014 г.).

5. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго 7 декабря 1944 г.). Doc ICAO 7300/9.

6. Конвенция об открытом море (Женева, 31 октября 1958 г.) // Ведомости Верховного Совета СССР. № 46 (1133). М., 1962.

7. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) // Собрание законодательства РФ. 01.12.1997. № 48. Ст. 5493.

8. Меморандум о договоренности между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана (Вашингтон, 19 ноября 1985 г.). Официально не опубликован.

9. Соглашение между Правительством Канады, правительствами государств-членов Европейского космического агентства, Правительством

Японии, Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения (Вашингтон, 29 января 1998 г.) // Собрание законодательства РФ. 11.06.2001 г. № 24. Ст. 2411.

10. Соглашение между районным диспетчерским центром Хабаровск, районным диспетчерским центром Анкоридж, районным диспетчерским центром Токио (Вашингтон. 19 ноября 1985 г.). Официально не опубликовано.

11. Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.) // Действующее международное право / Сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривченкова Т. 1. М., 1997. С. 7–33.

Стандарты, рекомендуемая практика, термины, другие документы ИКАО и иных международных межправительственных организаций:

12. Definitions. Doc. ICAO 9569.

13. ICAO Safety Oversight Program. URL: <http://www.icao.int/Meetings/STA10/Documents/StateAviationQuestionnaire.pdf> (дата обращения: 10.11.2014 г.).

14. Вопрос об использовании космического пространства в мирных целях. Резолюция ГА ООН 1348 (XIII) от 13 декабря 1958 г. Doc A/PV.792.

15. Глобальный аэронавигационный план ИКАО применительно к система CNS/ATM. Doc ICAO 9750 AN/963. URL: <http://www.lbm.ru/techdocs/kgs/ost/234/info/41714> (дата обращения: 05.12.2014 г.).

16. Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства. Принята Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 1963 г. № 1962. Док ООН A/RES/1962(XVIII).

17. Доклад Комитета двенадцатой Аэронавигационной конференции (Монреаль, 19–30 ноября 2012 г.). Doc. ICAO AN-Conf/12-WP/162.

18. Доклад Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Пятьдесят пятая сессия (6–15 июня 2012 г.). Дос А/67/20R.

19. Доклад Комитета по использованию космического пространства в мирных целях. Пятьдесят шестая сессия (12–21 июня 2013 г.). Дос А/68/20R.

20. Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Национальное законодательство и практика, имеющие отношение к определению и делимитации космического пространства. 28 января 2013 г. Док. ООН А/АС.105/865/Add.12.

21. Комитет по использованию космического пространства в мирных целях 644-е заседание. 4 апреля 2001 г. Док. ООН COPUOS/LEGAL/T.644.

22. Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Юридический подкомитет. Пятидесятая сессия. 826-е заседание. 30 марта 2001 г. Док. ООН COPUOS/LEGAL/T.826.

23. Комитет по использованию космического пространства в мирных целях. Национальное законодательство и практика, имеющие отношение к определению и делимитации космического пространства. 9 декабря 2009 г. Док. ООН А/АС.105/865/Add.8.

24. Концепция суборбитальных полетов. Дос ICAO C-WP/ 12436.

25. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения. Дос. ICAO 4444-ATM/501. URL: <http://www.1bm.ru/techdocs/kgs/ost/237/info/41384/> (дата обращения: 04.12.2014 г.).

26. Приложение 10 к Конвенции о международной гражданской авиации «Авиационная электросвязь». Т. I «Радионавигационные средства». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v1_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. II «Правила связи, включая правила, имеющие статус PANS». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v2_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. III «Ч. I. Системы передачи цифровых данных; Ч. II. Системы речевой связи». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v3_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. IV «Системы обзорной радиолокации и предупреждения столкновений». URL:

http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v4_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. V «Использование авиационного радиочастотного спектра». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an10_v5_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.).

27. Приложение 12 к Конвенции о международной гражданской авиации «Поиск и спасение». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an12_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.).

28. Приложение 14 «Аэродромы» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Т. I «Проектирование и эксплуатация аэродромов». Т. I «Проектирование и эксплуатация аэродромов». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v1_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. II «Вертодромы». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an14_v2_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.).

29. Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации «Охрана окружающей среды». Т. I «Авиационный шум». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an16_v1_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.). Т. II «Эмиссия авиационных двигателей». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an16_v2_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.).

30. Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an19_cons_ru.pdf (дата обращения: 05.11.2014 г.).

31. Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов». URL: http://airspot.ru/book/file/570/an02_cons_ru.pdf (дата обращения: 11.05.2014 г.).

32. Приложение 4 к Конвенции о международной гражданской авиации «Аэронавигационные карты». URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an04_cons_ru.pdf (дата обращения: 01.11.2014 г.).

33. Рабочий документ, подготовленный председателем рабочей группы КОПУОС от 1 ноября 2013 г. «Предложение в отношении проекта доклада и

предварительный свод проектов руководящих принципов Рабочей группы по долгосрочной устойчивости космической деятельности». Doc A/АС.105/С.1/Л.339.

34. Рабочий документ, представленный Российской Федерацией в ГА ООН от 04.03.2014 г. «Долгосрочная устойчивость космической деятельности (основные элементы концепции создания под эгидой Организации Объединенных Наций единого Центра информации по мониторингу околоземного космического пространства и актуальные аспекты тематики)». Doc A/АС.105/Л.290.

35. Резолюция Ассамблеи ИКАО А37-15. Doc 9958 at II-2. URL: http://storage.mstuca.ru/bitstream/123456789/6358/1/9958_ru.pdf (дата обращения: 05.12.2014 г.).

36. Резолюция ГА ООН 1472 (XIV) от 12.12.1959 г. «Международное сотрудничество в области использования космического пространства в мирных целях». Doc A/PV.856.

37. Резолюция ГА ООН 1721 (XVI) от 20.12.1961 г. «Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях». Doc A/PV.1085.

38. Резолюция ГА ООН 62/101 от 17.12.2007. «Рекомендации по совершенствованию практики регистрации космических объектов государствами и международными межправительственными организациями». Док ООН A/RES/62/101.

39. Резолюция ГА ООН 62/217 от 22.12.2007 г. «Международное сотрудничество в использовании космического пространства в мирных целях». Док. ООН. A/RES/62/217.

Нормативные правовые акты

40. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ (ред. 21.07.2014 г.) // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

41. Федеральный закон «О государственной границе Российской Федерации» от 1.04.1993 г., № 4730-1 // Ведомости СНД и ВС РФ. 1993. № 17. Ст. 594.

42. Закон о космической деятельности Австралии 1998 года (с поправками 2002 года). Space Activities Act 1998. Space Activities Amendment Act 2002 (Cth.). URL: <http://www.comlaw.gov.au/Details/C2004C01013> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

43. Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // СЗ РФ, 2010. № 14. Ст. 1649.

44. Приказ Минтранса России от 25.11.2011 № 293 (ред. от 12.05.2014) «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Организация воздушного движения в Российской Федерации” (Зарегистрировано в Минюсте России 30.12.2011 № 22874) // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти». 2012. № 7.

Литература на русском языке

45. Абашидзе А.Х., Генералов В.Л., Солнцев А.М. Руководящие принципы предупреждения образования космического мусора 2007 г. // Международное право – International Law. М.: РУДН, 2009. № 2 (38).

46. Авиация: Энциклопедия / Гл. ред. Г.П. Свищев. М.: Большая Российская Энциклопедия. 1994.

47. Арктический регион: Проблемы международного сотрудничества: Хрестоматия: в 3 т. // Рос. совет по межд. делам / под общ. ред. И.С. Иванова. М.: Аспект Пресс, 2013. Т. 3: Применимые правовые источники. 2013.

48. Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. М.: ИКД «Зерцало-М», 2008. 224 с.

49. Большая Советская Энциклопедия. М.: Советская энциклопедия, 1969–1978.

50. Большой энциклопедический политехнический словарь. М.: Мультитрейд, 2004.
51. Большой энциклопедический словарь / Под ред. А.М. Прохорова. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. 1456 с.
52. Большой юридический словарь. М.: Инфра-М., 2003.
53. Бордунов В.Д., Копылов М.Н. Правовой режим международного воздушного пространства // Вопросы международного морского и воздушного права / Под ред. М.И. Лазарева, В.И. Менжинского, Л.В. Сперанской М., 1979.
54. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учеб. пособие. М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007.
55. Бордунов В.Д. Международно-правовая унификация правил международных перевозок: теория и практика // Законодательство. 2009. № 1. С. 23–32.
56. Бордунов В.Д. Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций / Отв. ред. Ю.Н. Малеев. М.: Наука, 1989.
57. Бордунов В.Д. Процесс становления и развития международного воздушного права // Международное сотрудничество и международное право. М.: ИГПАН, 1977.
58. Бордунов В.Д. Чикагская конвенция 1944 г. и конвенция ООН по морскому праву 1982 г. о полетах над морскими пространствами // Сотрудничество государств в исследовании и использовании мирового океана. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1986. С. 102–117.
59. Бордунов В.Д., Копылов М.Н. В кн. Вопросы международного морского и воздушного права. М.: ИГПАН АН СССР, 1979.
60. Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М.: Междунар. отношения, 1966. 199 с.
61. Верещетин В.С. Космос. Сотрудничество. Право: Монография. М.: Наука, 1974. 167 с.

62. Верещетин В.С. Международное сотрудничество в космосе (Правовые вопросы): Монография. М.: Наука, 1977. 264 с.
63. Волк И.П. Цель – 2001 год. Авиационная и космическая техника мира. Жуковский, 1991.
64. Грабарь В.Э. Вопросы воздушного права: История воздушного права. М.: Авиаким, 1927. С. 39–56.
65. Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927.
66. Жуков Г.П. Делимитация космического пространства // Труды IV научных чтений по космонавтике, посвященных памяти выдающихся советских ученых – пионеров освоения космического пространства (28 января – 2 февраля 1980 г.). Международное научное сотрудничество и правовые вопросы освоения космоса. М., 1980.
67. Жуков Г.П. Демилитаризация и нейтрализация космического пространства // Советское государство и право. М.: Изд-во Академии Наук СССР. 1962. № 5. С. 62–72.
68. Жуков Г.П. Международное космическое право и вызовы XXI столетия. К 50-летию полета Юрия Гагарина в космос. М.: РУДН, 2011. 62 с.
69. Жуков Г.П., Солнцев А.М. Проблемы экологически устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. М.: Р-Мастер, 2010. №11. С. 87–94.
70. Капустин А.Я. Международные организации в глобализирующемся мире. М.: РУДН, 2010. 318 с.
71. Колодкин Р.А. Фрагментация международного права // Московский журнал международного права. 2005. № 2. С. 38–61.
72. Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: Учебник / Под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. М.: НОРМА, 2010. С. 496–524.

73. Копылов М.Н. Полеты над исключительной экономической зоной // Наука и техника гражданской авиации: Науч.-техн. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. Авиации, ЦНТИ, сер. Международное сотрудничество. М., 1977. № 2. С. 7–11.

74. Копылов М.Н. Полеты над международными проливами // Наука и техника гражданской авиации: Науч.-техн. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. авиации, сер. Международное сотрудничество. М., 1978. № 2. С. 4–8.

75. Космос и международное право: Сб. статей / Отв. ред. Е.А. Коровин. М.: ИМО, 1962. 182 с.

76. Космос и международное сотрудничество / Под ред. Г.П. Жукова. М.: Институт Международных отношений, 1963. 256 с.

77. Космос и право / Отв. ред. Ю.М. Колосов. М.: Институт государства и права АН СССР, 1980. 140 с.

78. Лазарев М.И. Международное право и научно-техническая революция // Советский ежегодник международного права, 1978. М.: Наука, 1980. С. 41–71.

79. Лахтин В.Л. Воздушное право // Вопросы воздушного права. М.: Авиахим, 1927. № 1. С. 57–75.

80. Лю Синь. Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность. Право. М.: НИМП, 2013.

81. Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения, 1986. 240 с.

82. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право на пороге перемен // Евразийский юридический журнал. 2009. № 2.

83. Малеев Ю.Н. Международно-правовой режим воздушного пространства // Первый национальный конгресс юристов российской авиации. Материалы. СПб.: Изд-во «Образовательный центр «СоветникЪ», 2012.

84. Международное воздушное право. Кн. 1 / Отв. ред. А.П. Мовчан. М.: Наука, 1980. 351 с.

85. Международное воздушное право. Кн. 2 / Отв. ред. А.П. Мовчан. М.: Наука, 1981. 365 с.
86. Международное космическое право / Отв. ред.: А.С. Пирадов. М.: Междунар. отношения, 1974.
87. Международное космическое право: Учебник / Блищенко И.П., Верещетин В.С., Колосов Ю.М., Пирадов А.С.; Отв. ред. Пирадов А.С. М.: Междунар. отношения, 1985. 208 с.
88. Международное космическое право: Учебник / Вещунов В.С., Жуков Г.П., Колосов Ю.М., Котляров И.И. и др.; Отв. ред. Жуков Г.П., Колосов Ю.М. М.: Междунар. отношения, 1999. 360 с.
89. Международное космическое право: учебник / Под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. М.: РУДН, 2014. 524 с.
90. Международное право: Особенная часть / Отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайдельдинов. Воронеж: Наука-Юнипресс, 2013.
91. Международное право: Учебник / Под ред. А.А. Ковалева, С.В. Черниченко. М.: Омега, 2008.
92. Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. М.: Международная организация, 1982.
93. Нозари Ф. Космическое право / Пер. на рус. яз. Ю.М. Колосова. М.: Юридическая литература, 1979.
94. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009.
95. Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. М.: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. 143 с.
96. Пирадов А.С., Жуков Г.П., Эмин В.Г., Алдошин В.В. Тенденция развития космического права: Монография / Под ред. А.С. Пирадова. М.: Наука, 1971. 244 с.
97. Платцедер Р. Развитие режима мирного прохода: сравнительный анализ положений Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. //

Морской транспорт и международное судоходство: правовые и экономические проблемы. XIV Международная конференция «Мир на морях». М.: Мортехинформреклама, 1990.

98. Право международных организаций: учебник для бакалавров и магистратуры / Под ред. А.Х. Абашидзе. М.: Изд-во Юрайт, 2014. 687 с.

99. Проблемы космического права / Ред. кол.: Жуков Г.П., Задорожный Г.П., Ковалев Ф.Н., Коровин Е.Н., Осницкая Г.А. М.: Иностран. лит., 1961. 211 с.

100. Солнцев А.М. Новое в урегулировании споров, связанных с космической деятельностью // Материалы IV Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения». Секция международного публичного права: Сб. тезисов / Отв. ред. Е.Г. Моисеев. М.: МГЮА имени О.Е. Кутафина, 2012. С. 109–113.

101. Солнцев А.М., Ключня А.Ю. Применение противоспутникового оружия: международно-правовые проблемы // Обозреватель – Observer. М.: РАУ-Университет, 2013. № 3. С. 57–73.

102. Травников А.И. Актуальные проблемы правового регулирования полетов космических аппаратов // Международно-правовые вопросы освоения космоса. Материалы круглого стола X ежегодной всероссийской научно-практической конференции «актуальные проблемы современного международного права», посвященной памяти профессора И.П. Блищенко. Москва, 13–14 апреля 2012 г. М.: РУДН, 2012.

103. Травников А.И. Международное аэронавигационное право: Учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. 201 с.

104. Травников А.И. Обычай в международном воздушном праве // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. № 6. С. 75–76.

105. Травников А.И. Перспективы формирования международно-правового режима полетов воздушно-космических аппаратов // Закон и право. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. № 12. С. 86–87.

106. Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: Монография. М.: Проспект, 2014. 224 с.

107. Травников А.И. Проблемы международно-правового регулирования полетов воздушно-космических аппаратов // Современное международное право и научно-технический прогресс: материалы Международной научно-практической конференции. Москва, 8 декабря 2011 г. / Отв. ред. Е.М. Абайдельдинов, А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев. М.: РУДН, 2012.

108. Черток Б.Е., Аполлонов В.В., Арин О.А., Афанасьев В.О. и др. Космонавтика XXI века: Монография / Отв. ред. Б.Е. Черток М.: РТСофт, 2010. 864 с.

109. Яковлев А.М. Авиационная метеорология. М., 1971.

Диссертации и авторефераты диссертаций

110. Баурин К.В. Международно-правовые вопросы ответственности за вред, причиняемый иностранным летательным аппаратом третьим лицам в пределах земли: Автореф. дис. ... канд. наук. М., 2009.

111. Волынская О.А. Международно-правовые аспекты ответственности в области космической деятельности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2014. 30 с.

112. Каменецкая Е.П. Сотрудничество государств в освоении космоса в рамках международных организаций: Международно-правовые проблемы: Автореф. дис. ...канд. юрид. наук. М., 1976.

113. Савельев В.А. Правовой статус международной космической станции: Автореф. дисс... канд. юрид. наук. М., 2000. 29 с.

114. Самородова Е.А. Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву: Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009.

115. Сапрыкин Ф.И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ: Автореф. дис. ... канд. наук. М., 1996.

116. Травников А.И. Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

117. Халимова Г.Р. Международно-правовая регламентация безопасности гражданской авиации: Дис. ... канд. юрид. наук. Казань, 2007.

Литература и документы на иностранных языках

118. Космическая программа Китая 2006 г. URL: http://news.xinhuanet.com/english/2006-10/12/content_5193446.htm. (дата обращения: 30.11.2014 г.).

119. Abeyratne R. Air Navigation Law. Berlin: Springer, 2012. 267 p.

120. Abeyratne R. Regulation of Commercial Space Transport. The Astrocizing of ICAO. Berlin: Springer, 2015. 158 p.

121. Air Commerce Act, 1926. Public laws of the USA passed at Sixty-ninth Congress. Sess. I. Chs. 340, 341, 344, 345, 346. 1926. P. 568–576.

122. Ambrosini A. Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a cella de Montreux de 1936 // Revue aeronautique internationale, 1938. № 28.

123. Benko M. Space Law: Current Problems and Perspectives for Future Regulation // Essential Air and Space Law, Vol. 2. Utrecht: Eleven International Publishing, 2005. 310 p.

124. Bordunov V.D. “Rights of States as Regards Outer Space Objects”, Proceedings of the Twenty-fourth Colloquium on the LAW of Outer Space. New York: American Institute on the Law of Aeronautics and Astronautics, 1981.

125. Brunner C., Walter E. National Space Law. Wien: Bohlau Verlag, 2008. 232 p.

126. Christol K.K. Legal Aspects of Aerospace Planes. The Highways of Air and Outer Space over Asia. Dordrecht, Boston, London: Martinus Nijhoff Publishers, 1991.

127. Copper J.C. Exploration in Aerospace Law. Montreal, 1968.

128. Dempsey P.S. Public International Air law. Montreal: McGill University, Institute and Centre for Research Air and Space Law, 2008.
129. Diederiks-Verschoor I.H., Kopal V. An Introduction to Space Law. Leiden: Kluwer Law International, 2008.
130. Fauchile P. Le domaine aerient le regimejuridigue des aerostats // Revue generale de droit international public, 1901. № 8.
131. Halstead C.B. “There is no gravity...” Proposal for a new legal Paradigm for Air law and Space law: Orbit law. Montreal: Library and Archives Canada, 2007.
132. Hobe S. Aerospace Vehicles: Questions of Registration, Liability and Institutions. XXIX Annals of Air and Space Law, 2004.
133. Jakhu R.S. The Legal Regime of the Geostationary Orbit. Montreal: McGill University, 1982.
134. Jakhu R.S., Sgobba T., Dempsey P.S. The need for an integrated Regulatory Regime for Aviation and Space. ICAO for Space? Wien: Springer – Verlag, 2011. 187 p.
135. Jasentuliyana N. International Space Law and the United Nations. –The Hague: Kluwer Law International, 1999.
136. Jorgenson C., Lála P., Schrogl K.-U. Space traffic management. Paris:International Academy of Astronautics, 2006. 96 p.
137. Kessler D.J., Cour-Palais B.G. Collision Frequency of Artificial Satellites: The Creation of a Debris Belt // Journal of Geophysical Research. 1988. № 83. P. 2640.
138. Kumar J. The Geostationary Satellite Orbit: an Overview of Issues. Recent Trends in International Space Law and Policy. –New Delhi, 1997.
139. L. Weber. Legal activities of the International Air Transport Association (IATA) 1993-1994 // Air and Space law. 1995. № 20. P. 32–34.
140. Larsen P.B. A sample of Space Law Opinion. 1966.
141. Lyall F., Larsen P.B. Space Law: A treatise. Farnham: Ashgate Publishing limited, 2013.

142. Lyall, F. Telecommunications and the Outer Space Treaty. Proceedings of the Fortieth Colloquium on the Law of Outer Space. Turin. October 6–10. 1997. Los Angeles: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1997.
143. Matte N.M. The Chicago Convention – Where From Where To, ICAO? // *Annals of Air and Space Law*. 1994. № 19. Part I.
144. Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.
145. Nesgos P. Commercial Space Transportation: A new Industry Emerges. *XVI Annals of Space Law*, 1991.
146. Pepin E. *Le droit aerin // Recueil de cours*, 1947. № 2.
147. Perek L. “Telecommunications and the Geostationary Orbit: The missing Regulation”, Proceedings of the Twenty-Sixth Colloquium on the Law of Outer Space. New York: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1983.
148. Perek L. Outer Space Activities versus Outer Space // *Journal of Space Law*. 1979. Vol. 7. № 2.
149. Pfeifer J. International Liability for Damage caused by Space Objects // *30 Zeitschrift fur Luft – und Weltraumrecht*. 1981. № 1.
150. Report of the Executive Committee. 16th session of the ICAO Assembly. – Buenos Aires, 1968. ICAO Doc 8771, A16-EX, Report, at 43, A 16-Min P/7 and A-18 Min. P/12. URL: http://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2016th%20Session/a16_ec02.djvu (дата обращения: 20.11.2014).
151. Ryabinkin Ch. Let There Be Flight: It’s time to Reform the Regulation of Commercial Space Travel // *Journal of Air Law and Commerce*. 2004. № 69.
152. Schwetje F.K. *Managing outer space traffic in the future: a challenge to legal and technical experts*. Montreal: McGill University, 1985.
153. *Space Law: Development and Scope*. Santa Barbara. California: Greenwood publishing group, 1992.
154. *Suborbital Reusable Launch Vehicles and Applicable Markets*. Washington: Office of Space Commercialization, Department of Commerce, 2002.

155. Tronchetti F. Fundamentals of Space Law and Policy. Springer Science & Business Media, 2013.
156. Union of Soviet Socialist Republics: Working Paper, U.N. Doc. A/AC.105/C.2/L.139 (April 4, 1983).
157. Van Bogaert E.R. Aspects of space Law. Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1986. 307 p.
158. Verplaetse J.C. International Law Vertical Space. N.Y., 1969.
159. Vissepo V. Reusable Launch Vehicles: Crossroads between Air and Space Law. Montreal: McGill University, 2003.
160. Vissepo V. Reusable Launch Vehicles: Crossroads between Air and Space Law. Montreal: McGill University, 2003.
161. Wagner W. Les libertes de l'air. Paris, 1947.
162. Wassenbergh H.A. Principles of Outer Space Law in Hindsight. – Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 1991. 173 p.
163. Wirin W.B. “The sky is falling”. Proceedings of the Twenty-seventh Colloquium on the law of Outer Space. New York: American Institute of Aeronautics and Astronautics, 1984.

Электронные ресурсы

164. 100 km Altitude Boundary for Astronautics. 25.05.2012. URL: <http://www.fai.org/icare-records/100km-altitude-boundary-for-astronautics> (дата обращения: 04.12.2014 г.).
165. By 2021, Commercial Space Travel Could Amount to an Industry Worth over US\$1 Billion. URL: <http://www.spaceref.com/news/viewpr.html?pid=9436> (дата обращения: 21.11.2014 г.).
166. Concept of Operations for Commercial Space Transportation in the National Airspace System. Vol. 2. 11.05.2001. URL: http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ast/media/CST_CONOPS_v2.pdf (дата обращения: 20.10.2014).

167. Space station dodges Chinese space junk. URL: http://www.washingtonpost.com/national/energy-environment/space-station-dodges-chinese-space-junk/2014/11/12/fac157da-6a7f-11e4-bafd-6598192a448d_story.html (дата обращения: 14.11.2014 г.).

168. To demonstrate the application of SABRE engines to space access, REL has designed SKYLON, the first vehicle designed to be powered by SABRE engines. URL: http://www.reactionengines.co.uk/space_skylon.html (дата обращения: 20.05.2014 г.).

169. Американские аналитики: одной из целей уничтожения спутника было испытание ПРО. URL: <http://www.rg.ru/2008/02/22/amerikan-sputnik-anons.html> (дата обращения: 17.11.2014 г.).

170. Большая свалка. Земляне перестанут летать в космос из-за мусора? URL: <http://www.aif.ru/society/science/1204115> (дата обращения: 18.11.2014 г.).

171. Бразильская ракета взорвалась на старте. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/406222> (дата обращения: 20.10.2014 г.).

172. Канада предъявила территориальные претензии на Арктику. URL: <http://www.km.ru/world/2013/12/10/organizatsiya-obedinennykh-natsii-oon/727267-kanada-predyavila-territorialnye-prete> (дата обращения: 20.10.2014 г.).

173. МКС скорректирует орбиту, чтобы уклониться от мусора. URL: http://www.bbc.co.uk/russian/russia/2012/01/120113_iss_debris.shtml (дата обращения: 14.11.2014 г.).

174. МКС удалось избежать столкновения с космическим мусором. URL: <http://ziv.ru/tehnologii/16588-mks-udalos-izbezhat-stolknoveniya-s-kosmicheskim-musorom.html> (дата обращения: 14.11.2014 г.).

175. Над Сибирью столкнулись российский и американский спутники // <http://lenta.ru/news/2009/02/12/collision/> (дата обращения: 14.11.2014 г.).

176. Обнародованы предварительные данные о причинах катастрофы американского космического корабля SpaceShipTwo. URL: <http://topwar.ru/62078-obnarodovany-predvaritelnye-dannye-o-prichinah-katastrofy-amerikanskogo-kosmicheskogo-korablya-spaceshiptwo.html> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

177. Проблемы экологической опасности применения гептила – сверхтоксичного ракетного топлива: Хроника событий. Пермь: Межрегиональная общественная экологическая организация союз «За химическую безопасность. Пермское городское отделение, 2008. URL: <http://refdb.ru/look/2784255-pall.html> (дата обращения: 29.11.2014 г.).

178. Специалисты назвали возможную причину крушения SpaceShipTwo. URL: <http://www.interfax.ru/world/405293> (дата обращения: 20.11.2014 г.).

179. Столкновения на околоземной орбите. URL: <http://www.kommersant.ru/doc.aspx?DocsID=1117831> (дата обращения: 10.02.2014 г.).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Проект

Конвенция о регулировании аэрокосмической навигации

Преамбула

Государства – участники настоящей Конвенции,
воодушевленные научно-техническим прогрессом достигнутым в области освоения космического пространства;

признавая, что Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела от 27 января 1967 года устанавливает основу для осуществления полетов в космическом пространстве, Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 года закрепляет принципы и нормы с тем, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично, а Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 г. определяет порядок выполнения полетов над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами;

уверенные в том, что будущее развитие аэрокосмической навигации может в значительной степени способствовать успехам в области исследования и использования космического пространства в мирных целях;

осознавая необходимость повышения безопасности аэрокосмических полетов;

желая и далее содействовать развитию широкого международного сотрудничества как в научных, так и в практических областях исследования и использования космического пространства в мирных целях;

полагая, что международное сотрудничество будет содействовать развитию взаимопонимания и укреплению дружественных отношений между государствами и народами;

договорились о нижеследующем:

Статья I

Для целей настоящей Конвенции:

А) Термин «аэрокосмический полет» означает движение летательного аппарата на разных этапах полета в воздушном пространстве за счет аэродинамического взаимодействия с воздухом, а в верхних пределах воздушного пространства и в космическом пространстве за счет реактивной тяги двигателей;

Б) Термин «аэрокосмический аппарат» означает летательный аппарат, осуществляющий аэрокосмический полет;

В) Термин «суборбитальный полет» означает полет суборбитального летательного аппарата с набором высоты около 100 км в апогее с помощью ракетного двигателя без выхода его на околоземную орбиту, с последующим снижением, входом в плотные слои атмосферы для возвращения на землю, совершая полет за счет взаимодействия с воздухом и горизонтальной посадкой на специально предназначенную для этих целей взлетно-посадочную полосу;

Г) Термин «суборбитальный аппарат» означает летательный аппарат, осуществляющий суборбитальный полет;

Д) Термин «аэрокосмическая навигация» означает комплекс мер по организации воздушного и космического пространств, планированию и координации использования указанных пространств при осуществлении в них аэрокосмических полетов, а также по обслуживанию движения аэрокосмических аппаратов и контролю за порядком использования этих пространств;

Е) Термин «мирный пролет» означает пролет аэрокосмического аппарата через суверенное воздушное пространство иностранного государства без получения предварительного разрешения от этого государства.

Статья II

Настоящая Конвенция устанавливает порядок осуществления аэрокосмических полетов, в том числе суборбитальных и орбитальных полетов, с использованием аэрокосмических аппаратов.

Настоящая Конвенция устанавливает порядок деятельности государств в области регистрации аэрокосмических аппаратов, аэрокосмической навигации, безопасности аэрокосмических полетов и наземной безопасности, поиска и спасения экипажей и аэрокосмических аппаратов в случае возникновения внештатных ситуаций и защиты окружающей среды.

Договаривающиеся государства, подтверждая, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством, расположенным над их территорией, признают, что аэрокосмические аппараты пользуются правом мирного пролета через иностранное воздушное пространство, при условии соблюдения *mutatis mutandis* обязанностей, установленных Конвенцией Организации Объединённых Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года для летательных аппаратов в целях транзитного прохода и заблаговременного извещения о таком пролете этого иностранного государства.

Статья IV

Государство регистрации аэрокосмического аппарата осуществляет юрисдикцию в отношении этого аппарата в период его пролета через иностранное воздушное пространство и воздушное пространство, не находящееся под суверенитетом.

Статья V

Договаривающееся Государство, перед первым полетом аэрокосмического аппарата, регистрирует его путем внесения записи в соответствующий регистр и передает данные о регистрации Международной организации аэрокосмической навигации и Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

Аэрокосмический аппарат имеет национальную принадлежность того государства, в котором он зарегистрирован.

Каждый аэрокосмический и суборбитальный аппарат, занятый в аэрокосмической навигации имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

Статья VI

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным:

А) предоставлять на своей территории космодромы и аэродромы, радио- и метеорологические службы и другие средства навигации для содействия осуществлению аэрокосмических полетов в соответствии со стандартами и практикой, устанавливаемыми или рекомендуемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией;

Б) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут устанавливаться или рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией;

В) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания навигационных карт и схем в соответствии со стандартами и практикой, которые время от времени могут устанавливаться или рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья VII

Каждый аэрокосмический аппарат Договаривающегося государства, занятый в аэрокосмической навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, должен иметь на борту следующие документы:

А) свидетельство о его регистрации;

Б) сертификат о его годности к полетам, который выдан или которому придана сила Договаривающимся государством, где этот аэрокосмический или суборбитальный аппарат зарегистрирован;

В) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа о его квалификации, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где этот аэрокосмический или суборбитальный аппарат зарегистрирован;

Г) бортовой журнал;

Д) разрешение на бортовое радиооборудование.

Сертификат о годности к полетам, свидетельства о квалификации признаются действительными другими Договаривающимися государствами при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы или которым придана сила, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени могут устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией, или превышают их.

На каждом аэрокосмическом или суборбитальном аппарате, занятом в аэрокосмической навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о аэрокосмическом аппарате, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья VIII

Управление движением аэрокосмических или суборбитальных аппаратов в верхних пределах воздушного пространства и космическом пространстве

осуществляется региональными центрами обеспечения безопасности аэрокосмической навигации в соответствии со стандартами, устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией, а за пределами этих пространств органами обслуживания воздушного движения государств, в районе полетной информации которых выполняется полет в соответствии с правилами, действующими в таком районе.

Статья IX

При осуществлении запусков аэрокосмического аппарата Договаривающееся государство заблаговременно уведомляет о дате, времени и месте запуска и передает всю необходимую информацию о параметрах предстоящего полета в Международную организацию аэрокосмической навигации.

Статья X

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи аэрокосмическим или суборбитальным аппаратам и их экипажам, терпящим или потерпевшим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать запускающим государствам этих аэрокосмических или суборбитальных аппаратов оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться имеющимися обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего аэрокосмического или суборбитального аппарата будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья XI

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся регламентации полетов

аэрокосмических или суборбитальных аппаратов и их экипажа, наземного персонала, воздушных трасс в верхних пределах воздушного пространства и другим вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэрокосмической навигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация аэрокосмической навигации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

А) систем связи и навигационных средств, включая наземную маркировку;

Б) характеристик космодромов и аэродромов, площадок для запусков и посадок аэрокосмических аппаратов;

В) правил полетов и управления аэрокосмическим движением;

Г) присвоения квалификации экипажу и наземному персоналу;

Д) годности аэрокосмических аппаратов к полетам;

Е) регистрации и идентификации аэрокосмических аппаратов;

Ж) сбора метеорологической информации и обмена ею;

З) бортовых журналов;

И) навигационных карт и схем;

К) защиты окружающей среды;

Л) внештатных ситуаций на борту аэрокосмических аппаратов и расследования происшествий; а также других вопросов, касающихся безопасности и эффективности аэрокосмической навигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Статья XII

Любое Договаривающееся государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо стандартов, рекомендуемой практики или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо стандартами и

практикой или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять стандарты или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию аэронавигационной организации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена стандартом. В случае изменения стандартов любое Договаривающееся государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Международную организацию аэронавигационной организации в течение шестидесяти дней после принятия поправки к стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Международная организация аэронавигационной организации незамедлительно уведомляет все другие Договаривающиеся государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями стандарта и соответствующей национальной практикой этого Договаривающегося государства.

Статья XIII

Настоящей Конвенцией учреждается Международная организация аэронавигационной организации.

Она состоит из Ассамблеи, Совета, Секретариата, региональных центров обеспечения безопасности аэронавигационной организации и таких других органов, какие могут быть необходимы.

Целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигационной организации и содействие планированию и развитию аэронавигационных и суборбитальных полетов с тем, чтобы:

А) обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие аэронавигационных полетов во всем мире;

Б) поощрять новые технологии конструирования и эксплуатации аэронавигационных и суборбитальных аппаратов;

В) благоприятствовать созданию трасс в верхних пределах воздушного пространства, выделению функциональных пространств в космическом пространстве, постройке космодромов, навигационных средств и инфраструктуры для аэрокосмических полетов;

Г) удовлетворять потребность народов мира в безопасном и эффективном управлении аэрокосмическим движением;

Д) не допустить проявления дискриминации в отношениях между государствами по вопросам осуществления аэрокосмических полетов;

Е) создать полноценную международную систему обеспечения безопасности аэрокосмической навигации;

Ж) иными способами содействовать развитию деятельности, связанной с аэрокосмическими полетами.

Положения, включающие в себя права и обязанности Совета, Секретариата, региональных центров обеспечения безопасности аэрокосмической навигации и других органов организации, утверждаются решением Ассамблеи.

Статья XIV

Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами. Любое государство, которое не подпишет настоящую Конвенцию до вступления ее в силу в соответствии с частью второй настоящей статьи, может присоединиться к ней в любое время.

Настоящая Конвенция вступает в силу после сдачи на хранение ратификационных грамот десятью правительствами, включая правительства, назначенные в качестве правительств-депозитариев настоящей Конвенции.

Депозитариями настоящей Конвенции являются правительства Китайской Народной Республики, Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки.

Для государств, ратификационные грамоты или документы о присоединении которых будут сданы на хранение после вступления в силу

настоящей Конвенции, она вступит в силу в день сдачи на хранение их ратификационных грамот или документов о присоединении.

Правительства-депозитарии незамедлительно уведомляют все подписавшие и присоединившиеся к настоящей Конвенции государства о дате каждого подписания, о дате сдачи на хранение каждой ратификационной грамоты и документа о присоединении, о дате вступления в силу настоящей Конвенции, а также о других уведомлениях.

Статья XV

Любое Договаривающееся государство может предлагать поправки к настоящей Конвенции. Поправки вступают в силу для каждого Договаривающегося государства, принимающего эти поправки, после принятия их большинством Договаривающихся государств, а впоследствии для каждого оставшегося Договаривающегося государства – в день принятия им этих поправок.

Статья XVI

Любое Договаривающееся государство может известить о денонсации настоящей Конвенции через три года после ее вступления в силу посредством уведомления, направляемого Правительству Китайской Народной Республики, Российской Федерации и Соединенных Штатов Америки, которые незамедлительно сообщают об этом каждому Договаривающемуся государству.

Денонсация вступает в силу через год со дня получения уведомления и действует только в отношении государства, денонсировавшего Конвенцию.

Настоящая Конвенция, русский, английский и китайский тексты которой являются аутентичными, будет сдана на хранение в архивы правительств-депозитариев.

Должным образом заверенные копии настоящей Конвенции будут переданы правительствами-депозитариями правительствам государств, подписавших Конвенцию и присоединившихся к ней.