

На правах рукописи

**Гапенков Евгений Олегович**

**ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ  
АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ**

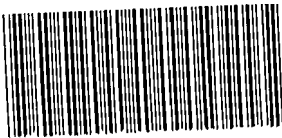
Специальность: 12.00.10 - Международное право. Европейское право

20 МАЯ 2015

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва - 2015



005569219

Работа выполнена на кафедре международного права юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов»

**Научный руководитель:**

**Травников Александр Иванович,**  
кандидат юридических наук,  
доцент кафедры международного права  
ФГАОУ ВО «Российский университет  
дружбы народов»

**Официальные оппоненты:**

**Мокшеев Алексей Александрович,**  
доктор юридических наук,  
профессор ФГБОУ ВПО  
«Дипломатическая академия  
Министерства иностранных дел  
Российской Федерации»

**Баталов Александр Александрович,**  
кандидат юридических наук,  
доцент кафедры международного права  
ФГБОУ ВО «Московский  
государственный университет имени  
М.В. Ломоносова»

**Ведущая организация:**

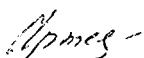
**ФГБОУ ВПО «Московский  
государственный юридический  
университет имени О.Е. Кутафина  
(МГЮА)»**

Защита состоится «17» июня 2015 г. в 14.30 часов на заседании Диссертационного совета Д. 212.203.36 при Российском университете дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в УДБЦ (ЛБ) Российского университета дружбы народов по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия автореферата размещена на сайте <http://dissovet.rudn.ru> Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов», отправлена на сайт БАН Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>  
Автореферат разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2015 года

Ученый секретарь  
диссертационного совета  
кандидат юридических наук, доцент



Артемьева Ю.А.

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

**Актуальность темы.** Техническая возможность осуществления аэрокосмических полетов была реализована в начале XXI столетия после осуществления первого суборбитального полета<sup>1</sup> 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)<sup>2</sup> была рассмотрена и принята «Концепция суборбитальных полетов»<sup>3</sup>, 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.)<sup>4</sup>. Более того, правовая регламентация проведения 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,

<sup>1</sup> 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>.

<sup>2</sup> 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.

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

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

115

допущенная при пилотировании<sup>5</sup> или конструктивная ошибка, допущенная при создании аппарата<sup>6</sup>. 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, 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 км<sup>7</sup>, 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 высот<sup>8</sup>.

В настоящее время в целях организации международных полетов воздушных судов государства под эгидой ИКАО разделили все воздушное

<sup>5</sup> 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.).

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

<sup>7</sup> 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.

<sup>8</sup> 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.

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 Роскосмоса<sup>9</sup>, НАСА<sup>10</sup> и др.). Однако, международно-правовых документов, закрепляющих навигационные процессы в космическом пространстве, не принято.

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 потерям<sup>11</sup>.

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 пространствах<sup>12</sup>.

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

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

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

<sup>12</sup> 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. Солнцева. М.: РУДН, 2012. С. 143.

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 – КОПУОС)<sup>13</sup>. 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. Баталова<sup>14</sup>, В.Д. Бордунова<sup>15</sup>, А.Н. Верещагина<sup>16</sup>, В.С. Грязнова, В.Н. Дежкина, М.Н. Копылова<sup>17</sup>, А.И. Травникова, в научных трудах которых рассмотрен значительный массив проблем международного воздушного права. Среди зарубежных ученых – Р. Абейратне<sup>18</sup>, П.С. Демпси<sup>19</sup>, М. Мильде<sup>20</sup>.

Рассмотрению отдельных аспектов правового режима воздушного пространства посвящена монография Ю.Н. Малеева «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики»<sup>21</sup>, кандидатская диссертация Е.А. Самородовой «Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву» (2009 г.),

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

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

<sup>15</sup> См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учеб. пособие. М.: Авиабузис, Научная книга, 2007.

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

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> См.: Abeyratne R. Air Navigation Law. Berlin: Springer, 2012. 267 p.

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

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

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

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»<sup>22</sup> и в монографии «Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность»<sup>23</sup>.

Интерес к исследованию вопросов космического права нашел отражение в трудах российских/советских и зарубежных авторов: В.С. Верещетина<sup>24</sup>, Г.П. Жукова<sup>25</sup>, Ю.М. Колосова<sup>26</sup>, А.И. Рудева, Е.Р. Ван Богерта<sup>27</sup>, П.Б. Ларсена<sup>28</sup> и др.

Вопросы правового режима космического пространства раскрываются в многочисленных работах проф. Г.П. Жукова, проф. Ю.М. Колосова, А.С. Пирадова<sup>29</sup>, 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-Фершор<sup>30</sup>, Ф. Лайял, Ф. Трончетти<sup>31</sup>.

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.

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

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

<sup>24</sup> 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.

<sup>25</sup> 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 / Вешунов 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.

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

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

<sup>28</sup> См.: Larsen P.V. A sample of Space Law Opinion. 1966. P. 17.

<sup>29</sup> 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.

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

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

**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;

– 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. Вельяминова, 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. Немьгиной, О.И. Тиунова, 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. Абашидзе<sup>32</sup>, А.А. Баталова, В.Д. Бордунова<sup>33</sup>, А.Н. Верещагина, В.Э. Грабаря<sup>34</sup>, А.Я. Капустина<sup>35</sup>,

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

<sup>33</sup> 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

М.Н. Копылова, М.И. Лазарева<sup>36</sup>, В.Л. Лахтина<sup>37</sup>, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана<sup>38</sup>, И.С. Перетерского<sup>39</sup>, Е.А. Самородовой<sup>40</sup>, Ф.И. Сапрыкина<sup>41</sup>, А.И. Травникова<sup>42</sup>, Г.Р. Халимовой<sup>43</sup>, и работы иностранных ученых: Р. Абейратне, Л. Вебера<sup>44</sup>, Дж. С. Верплетса<sup>45</sup>, П.С. Демпси, Дж.С. Коппера<sup>46</sup>, Н.М. Матте<sup>47</sup>, М. Мильде, Лю Синя<sup>48</sup> и других авторов.

В области трудов по космическому праву использовались работы советских/российских ученых: А.Х. Абашидзе<sup>49</sup>, В.С. Верещетина, О.А. Волинской<sup>50</sup>, Г.П. Жукова, Г.П. Задорожного<sup>51</sup>, Е.П. Каменецкой<sup>52</sup>, Ю.М. Колосова, Е.А. Коровина<sup>53</sup>, А.С. Пирадова, А.М. Солнцева<sup>54</sup>,

международное право. М.: Изд-во ИГиП АН СССР, 1977. С. 59–69; 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.

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

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

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

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

<sup>38</sup> 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.

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

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

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

<sup>42</sup> См.: Травников А.И. Международное авиационное 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 воздушного-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.

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

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

<sup>45</sup> См.: Verplaetse J.C. International Law Vertical Space. N.Y., 1969.

<sup>46</sup> См.: Copper J.C. Exploration in Aerospace Law. Montreal, 1968.

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

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

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

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

<sup>51</sup> См.: Проблемы космического права / Ред. кол.: Жуков Г.П., Задорожный Г.П., Ковалев Ф.Н., Коровин Е.Н., Осницкая Г.А. М.: Инстр. лит., 1961. 211 с.

<sup>52</sup> 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.

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

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

Б.Е. Черток<sup>55</sup>, а также работы иностранных ученых: М. Бенькё<sup>56</sup>, К. Брюнера<sup>57</sup>, Е.Р. Ван Богерта, Х.А. Васенберга<sup>58</sup>, Г. Галь, С. Горов, Ж.М. Гоха, Джеку Р.С.<sup>59</sup>, И.Х. Дидерикс-Фершор, Н. Джасентулианы<sup>60</sup>, Ф. Лайяла<sup>61</sup>, 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 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

«Кутафинские чтения». Секция международного публичного права: Сб. тезисов / Отв. ред. Е.Г. Моисеев. М.: МПЮА имени О.Е. Кутафина, 2012. С. 109–113.

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

<sup>56</sup> 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.

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

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

<sup>59</sup> 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.

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

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

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 запускаящему 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».

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Во введении представлено обоснование актуальности выбранной диссертантом темы исследования, определена степень его научной разработанности, выделены объект, предмет исследования, его цели и задачи, указаны использованные автором научно-исследовательские методы, теоретическая, нормативная базы исследования, новизна работы, ее

теоретическая и практическая значимость, сформулированы основные положения, выносимые на защиту.

**Первая глава** диссертационной работы **«Динамика определения правового статуса и установления современных правовых режимов воздушного пространства»** состоит из 3 параграфов.

В первом параграфе *«Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима суверенного воздушного пространства»* автор отмечает, что любой космический и аэрокосмический полет на определенном этапе осуществляется в воздушном пространстве. Причем такой полет может выполняться как в суверенном, так и в международном воздушном пространстве. В связи с этим рассматривается процесс установления правовых режимов воздушного пространства и определяется содержание действующих правовых режимов воздушных пространств с любым правовым статусом.

Диссертант обращает внимание, что первые попытки закрепления правового режима суверенного воздушного пространства были предприняты только в начале XX в. Государства не стремились определить и закрепить единую позицию в международных документах. Несмотря на это, использовался единообразный подход к обеспечению защиты границ воздушного пространства. Любое пересечение воздушной границы без специального разрешения считалось актом агрессии. Таким образом, де факто государства не признавали «свободу воздуха» в воздушном пространстве над суверенными территориями.

Автор указывает, что противоречия государств завершились в связи с определением правового статуса суверенного воздушного пространства после принятия Конвенции о регулировании воздушной навигации 1919 г. В ст. 1 указанной Конвенции было закреплено положение о полном и исключительном суверенитете государства над его воздушным пространством. Полный и исключительный суверенитет государства над воздушным пространством был подтвержден в Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. Данная Конвенция стала основным международным договором, определившим общие принципы правового режима воздушного пространства и порядок использования воздушного пространства, а также вопросы организации международных полетов воздушных судов. Диссертантом проведен и представлен комплексный анализ положений этой Конвенции, в результате которого было установлено, что концепция полного и исключительного суверенитета означает установление правового режима воздушного пространства над территорией государства нормами национального законодательства указанного государства. Кроме того, для осуществления



полета в суверенном воздушном пространстве иностранного воздушного судна необходимо получить разрешения от компетентных органов государства, над территорией которого планируется такой полет.

Отдельное внимание в исследовании уделено процессу определения правового статуса и установления действующего режима воздушного пространства над проливами, используемыми для международного судоходства, и над архипелажными водами. Диссертант справедливо замечает, что фактически правовой режим воздушного пространства над международными проливами и архипелажными водами, установленный согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., соответствует правовому режиму суверенного воздушного пространства над сухопутными территориями государств. В то же время, эта Конвенция устанавливает транзитный проход (пролет) через воздушное пространство над такими проливами и архипелажными водами без получения предварительного разрешения от соответствующего государства.

Во втором параграфе *«Динамика определения правового статуса и установления действующего правового режима международного воздушного пространства»* диссертант замечает, что на момент принятия Конвенции о международной гражданской авиации, она не обеспечила всеобъемлющий правовой режим международного воздушного пространства в основном потому, что в 1944 г. еще не был определен в договорных нормах необходимый для этого правовой статус подлежащей территории (открытого моря, исключительной экономической зоны, Антарктики и др.). Воздушное пространство в международном праве классифицируется в соответствии с правовыми статусами отдельных его районов, а правовые режимы устанавливаются в соответствии с правовыми статусами пространства. Окончательно установить правовой режим международного воздушного пространства удалось после принятия Договора об Антарктике 1959 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Автор указывает, что правовой статус и режим международного воздушного пространства неоднородны и его принято классифицировать на следующие виды: над открытым морем; над прилегающей зоной; над исключительной экономической зоной; над континентальным шельфом и над Антарктикой. В работе раскрывается содержание правовых режимов каждого вида международного воздушного пространства в отдельности и проводится обзор их сходств и различий.

В третьем параграфе *«Правовое регулирование авионавигации»* отмечается, что обеспечить необходимый уровень безопасности полетов аэрокосмических аппаратов в воздушном пространстве возможно только при

условии, если они осуществляются согласно действующим аэронавигационным правилами. По этой причине диссертант отдельное внимание уделяет вопросам соответствия действующего правового режима аэронавигации требованиям безопасности аэрокосмических полетов, что в результате способствует выявлению элементов правового регулирования аэронавигации, которые нуждаются в усовершенствовании.

В работе раскрывается генезис и текущее содержание правового режима аэронавигации. Диссертант справедливо указывает, что основными правовыми источниками ее международно-правового регулирования являются Чикагская конвенция 1944 г. и приложения к ней. Прежде всего, это Приложение 2 «Правила полетов» и Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения». Особое внимание автор уделяет современным тенденциям международно-правового регулирования аэронавигации, в частности, глобальной системе связи, навигации и наблюдения (CNS/ATM), разработанной под эгидой ИКАО.

Автором проводится отдельное исследование каждого элемента правового регулирования аэронавигации, в частности, правил организации воздушного пространства, порядка планирования, координации и контроля использования воздушного пространства и правил обслуживания воздушного движения.

В результате проведенного анализа, диссертант приходит к выводу, что действующее правовое регулирование аэронавигации с учетом определенных доработок может быть применено к осуществлению аэрокосмических полетов во время прохождения аэрокосмическими аппаратами воздушного пространства.

**Вторая глава «Определение правового статуса и формирование правового режима космического пространства»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе «Актуальные проблемы делимитации космического и воздушного пространства»** автором отмечается, что существуют два основных подхода к определению границы между воздушным и космическим пространством: пространственный и функциональный. Исследование и сравнение их содержания представляет возможность определить, какой из них в наибольшей степени отвечает потребностям безопасной аэрокосмической навигации.

В соответствии с пространственным подходом предлагается установить естественный физический рубеж между воздушным пространством и космосом. Для установления естественного физического рубежа между пространствами было предложено несколько способов, в том числе: 1) технический – фиксация границы в зависимости от достижения аэрокосмической техники и текущего уровня развития технологий; 2) орбитальный – фиксация границы воздушного

пространства на минимальной высоте орбиты свободно вращающегося вокруг Земли спутника; 3) юрисдикционная линия Кармана – фиксация верхней границы юрисдикции государств на высоте, равной приблизительно 100 км, в связи с тем, что на указанной высоте полет за счет аэродинамических качеств становится невозможным.

Согласно функциональному подходу выбор права (международное воздушное или международное 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. Летательный аппарат, который не может осуществлять космический полет, будет подпадать под действие правового режима воздушного пространства. При таких подходах не учтены реальные перспективы развития техники. В будущем предположительно аэрокосмические (космические) аппараты будут не просто отличать от воздушных судов, так как технический прогресс приводит к созданию гибридных летательных аппаратов, способных перемещаться и маневрировать как в воздухе, так и в космосе.

Автором отмечается, что 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 нормативно определенных границ космического пространства создает неопределенность в отношении применимости международного космического и международного воздушного права.

Во втором параграфе *«Современный международно-правовой режим космического пространства и небесных тел»* диссертантом замечено, что правовой режим космического пространства и небесных тел определяется в соответствии с их правовыми статусами. Определение и установление правового статуса и правового режима космического пространства и небесных тел началось спустя один год после запуска 4 декабря 1957 г. Советским Союзом первого искусственного спутника Земли. Окончательное юридическое видение правового статуса и режима космоса и небесных тел было зафиксировано с принятием Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967 г. (далее - Договор о космосе 1967 г.).

В соответствии со ст. II Договора о космосе 1967 г. 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. В то же время, свобода космоса для государств связана с некоторыми ограничениями, установленными международными договорами.

Основополагающие принципы правового режима космического пространства и небесных тел, зафиксированные в Договоре о космосе 1967 г., расширены в следующих документах: Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 г., Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 г., Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1974 г., Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г. В диссертации представлен подробный обзор данных международных договоров.

Отдельное внимание уделено анализу правового режима пространства геостационарной орбиты, так как оно является ограниченным природным ресурсом. Диссертант справедливо отмечает, что с учетом данного фактора, важнейшей задачей, стоящей перед государствами, заинтересованными в размещении собственных спутников на геостационарной орбите, является достижение равновесия между максимально эффективным использованием указанной орбиты и надлежащим учетом прав и интересов развивающихся стран.

В целом, 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 и коммерциализация такой деятельности.

В третьем параграфе *«Международно-правовой режим элементов космической навигации»* автор отмечает, что обеспечение безопасности аэрокосмической навигации в космосе требует детального международно-правового регулирования космической навигации. В настоящий момент под международно-правовое регулирование частично попадают лишь отдельные вопросы, касающиеся организации космической навигации: уведомление Генерального секретаря ООН о запуске, отдельные элементы структуры пространства, механизмы отслеживания космических аппаратов, отдельные вопросы борьбы с космическим мусором. В условиях возрастающей активности космической деятельности государств в ближнем космосе для целей безопасной космической навигации требуется восполнение правовых пробелов и создание комплексной системы управления движением в космическом пространстве. Для этих целей диссертантом проведен анализ существующего международно-

правового регулирования организации навигации в космосе. Действующая организация космической навигации, в частности, уведомление Генерального секретаря ООН о запуске, в современных реалиях нуждается в существенной правовой доработке 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.

Диссертант замечает, что в космическом пространстве не разработано и не внедрено правовое регулирование в отношении системы предупреждения столкновений. Обеспечение маневрирования космических аппаратов для целей избегания опасного сближения с другими космическими объектами или космическим мусором в каждом случае осуществляется государствами индивидуально. Создание правовых предпосылок для так называемых зон безопасности или функциональных пространств, явилось бы наиболее эффективной мерой для целей организации космического пространства и обеспечения безопасной навигации в космическом пространстве.

В результате проведенного анализа автор делает вывод, что требуется неотложное заполнение правовых пробелов, связанных с безопасностью космической навигации и с вопросами создания, а также обеспечения единой системы навигации в космическом и воздушном пространствах в связи с появлением аэрокосмических и суборбитальных аппаратов.

**Третья глава «Возможные подходы к международно-правовому регулированию аэрокосмической навигации»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе *«Предпосылки создания международно-правового режима аэрокосмической навигации»* диссертантом отмечается, что 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 навигации, требуют скорейшего вмешательства государств и доработки международно-правового режима космического пространства, а также разработки норм, регулирующих аэрокосмические полеты.

Диссертантом исследовано значительное количество теорий, предложенных специалистами, как наиболее эффективно и низкокзатратно разработать правила аэрокосмических полетов для пространств с любым правовым статусом (международное или суверенное пространства). Проанализированы также и предложения государств на международном уровне, в частности Российской Федерации по созданию международно-правовой базы для функционирования «Единого центра информации по мониторингу околоземного космического пространства». В диссертации отмечено, что правила аэрокосмических полетов должны быть бесконфликтно адаптированы к правилам использования воздушного пространства, прежде всего, к положениям международных авиационных регламентов, устанавливающих порядок выполнения полетов воздушных судов и УВД.

Автор отдельное внимание уделяет понятийному аппарату, который стал бы основой для правил аэрокосмических полетов. В частности, в работе предложены следующие термины: «аэрокосмический аппарат», «аэрокосмический полет», «аэрокосмическая навигация».

Во втором параграфе *«Содержание международно-правового режима аэрокосмической навигации»* диссертант отмечает, что международно-правовой режим аэрокосмической навигации должен основываться на так называемом «функциональном подходе». В отношении аэрокосмических полетов будет применяться то право, которое является целесообразным и необходимым в зависимости от технических возможностей органов управления, независимо от того, находится аэрокосмический аппарат, в формально определенных в будущем космическом или воздушном пространствах.

Правовой режим аэрокосмической навигации 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 спасанию аэрокосмического аппарата и его экипажа в случае возникновения внештатных ситуаций, а также защиты окружающей среды (в том числе от загрязнений атмосферного воздуха, космического мусора, повышенного уровня шума и др. видов воздействия).

Автором предлагается устранить данные правовые пробелы в универсальном международном договоре – Конвенции о регулировании

аэрокосмической навигации и приложениях к ней. Государства – участники предлагаемой Конвенции стремились бы привести свое национальное законодательство в соответствие с ней и ее приложениями.

В третьем параграфе «Обоснование необходимости создания международной организации в сфере обеспечения безопасности аэрокосмической навигации» автор отмечает, что в связи с необходимостью принятия Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации, целесообразно также определить, какая международная организация могла бы осуществлять контроль за исполнением Конвенции.

В результате проведенного анализа действующих специализированных международных организаций диссертантом установлено, что указанный вопрос не входит в компетенцию ни одной из них, поэтому в работе высказано предложение учредить международную межправительственную организацию в сфере регулирования аэрокосмических полетов с условным названием «Международная организация по обеспечению безопасности аэрокосмической навигации», которая объединит 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).

В заключении диссертации изложены основные выводы, сделанные в результате проведенного исследования.

В приложении приведен проект Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации.

**По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:**

*А) в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:*

1. Ганенков Е.О., Травников А.И. Небо над Африкой: кто и как обеспечивает его безопасность // Азия и Африка сегодня. – М.: Наука, 2014. №5. – С. 32-34. (0,3 п.л.)

2. Ганенков Е.О. Позиции государств в отношении использования пространства геостационарной орбиты // Закон и право. – М.: Юнити-дана, 2014. №6. – С.106-108. (0,4 п.л.)

3. Ганенков Е.О. Современные подходы к делимитации космического и воздушного пространств // Образование. Наука. Научные кадры. – М.: Юнити-дана, 2014. №3. – С. 79-80. (0,3 п.л.)

4. Ганенков Е.О. Предпосылки унификации международно-правовых режимов воздушного и космического пространств // Закон и право. - М.: Юнити-дана, 2015. №2. – С. 130-135. (0,7 п.л.)

*Б) в других изданиях:*

5. Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования воздушно-космической навигации // 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. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Г.П. Жуков, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2012. - С. 98-105. (0,4 п.л.)

6. Ганенков Е.О. Сотрудничество африканских государств в сфере обеспечения безопасности аэронавигации // Актуальные вопросы международного права в Африке: материалы круглого стола X ежегодной Всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы современного международного права», посвященной памяти профессора И.П. Блищенко. Москва, 12 октября 2012 г./ отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.В. Киселева, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2012. - С. 38-41. (0,3 п.л.)

7. Травников А.И., Ганенков Е.О. Международные авиационные организации // Право международных организаций: учебник / Под ред. И.П. Блищенко, А.Х. Абашидзе. – М.: РУДН, 2013. - С. 418-427. (0,7 п.л.)

8. Ганенков Е.О. Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации на африканском континенте и на Мадагаскаре // Международно-правовые проблемы в Африке: материалы круглого стола XI ежегодной международной научно-практической конференции "Актуальные проблемы современного международного права", посвященной памяти профессора И.П. Блищенко. Москва, 12 апреля 2013 г. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.В. Киселева, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2014. - С. 57-62. (0,4 п.л.)

9. Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования воздушно-космической навигации // Актуальные проблемы современного международного права: материалы XI ежегодной международной научно-практической конференции, посвященной памяти профессора И. П. Блищенко: в 2 ч./ отв. ред. А.Х. Абашидзе. – М.: РУДН, 2014. - Ч. II - С. 138-141. (0,3 п.л.)

10. Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования воздушно-космической навигации // Международно-правовые вопросы освоения космоса: материалы круглого стола XI ежегодной международной научно-практической конференции "Актуальные проблемы современного международного права", посвященной памяти профессора И.П. Блищенко.



Москва, 12–13 апреля 2013 г. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Г.П. Жуков, А.М. Солнцев. – М.: РУДН, 2014. - С. 56-59. (0,3 п.л.)

11. Ганенков Е.О. Позиции государств в отношении использования пространства геостационарных орбит // Молодые ученые ЕНУ и РУДН о современных проблемах международного права: Материалы II совместной международной научно-практической конференции ЕНУ и РУДН, 2 апреля 2014 г. / отв. ред. А.Х. Абашидзе, Е.М. Абайдельдинов, М.Ж. Куликпаева. - Астана: ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, 2014. - С. 68-73. (0,3 п.л.)

12. Ганенков Е.О., Травников А.И. Международные авиационные организации // Право международных организаций: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. А.Х. Абашидзе. – М.: Издательство Юрайт, 2014. - С. 563-573. (0,6 п.л.)

13. Ганенков Е.О., Травников А.И. Правовой режим геостационарной орбиты // Международное космическое право: учебник / под ред. Г.П. Жукова, А.Х. Абашидзе. – М.: РУДН, 2014. - С. 67-69. (0,2 п.л.)

**Ганенков Евгений Олегович (Россия)**

## **ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АЭРОКОСМИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ**

Диссертация посвящена комплексному исследованию вопросов международно-правового регулирования аэрокосмической навигации, а также сравнению и анализу правовых режимов воздушного, космического пространств и правового регулирования аэронавигации, навигации в космическом пространстве для целей обеспечения безопасности полетов аэрокосмических аппаратов.

Особое внимание уделено разработке Конвенции о регулировании аэрокосмической навигации, в которой будут закреплены вопросы безопасности запусков, безопасности на всех этапах полета и во время возвращения аэрокосмических аппаратов на Землю, наземной безопасности, а также вопросы по поиску и спасанию экипажа и аэрокосмического аппарата в случае возникновения внештатных ситуаций, защиты окружающей среды (в том числе от загрязнений атмосферного воздуха, космического мусора, повышенного уровня шума и других видов негативного воздействия), а также иные вопросы, образующие правовой режим аэрокосмической навигации.

**Ganenkov Evgeny Olegovich (Russia)**

## **PROSPECTS OF THE INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE AIRSPACE NAVIGATION**

The thesis is devoted to complex research of the matters of the international legal regulation of airspace navigation and comparison, analysis of the legal regimes of the air space, outer space and the legal regulation of the air navigation, the navigation in space for the purposes of airspace flights safety.

Particular attention is paid to the creation of the Convention on the regulation of airspace navigation, which specify the matters of the launches safety, safety during all phases of flight, safety during the return to Earth, ground safety, as well as issues of search and rescue of the crew and airspace vehicle in the event of emergency situations, environmental protection matters (including air pollution, debris, noise etc.) and other issues, which form the legal regime of airspace navigation.

Подписано в печать: 16.04.2015  
Объем: 1,65 п.л.  
Тираж: 100 экз. Заказ № 369  
Отпечатано в типографии «Геллет»  
119526, г. Москва, пр-т Вернадского, д. 39  
(495) 363-78-90; [www.regiet.ru](http://www.regiet.ru)