А. И. Травников

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

АЭРОНАВИГАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ

МОНОГРАФИЯ



Электронные версии книг на сайте
www.prospekt.org



Москва
2014

УДК [341.226+347.82](075)
ББК 67.404.2я7+67ю412я7
Т65

Электронные версии книг
на сайте www.prospekt.org

Рецензенты:

Карев С. Н. Чрезвычайный и Полномочный Посланник. Окончил МГИМО. В 1971—2012 гг. работал в системе МИД СССР/РФ. Занимался проблемами международного права. В 2000—2005 гг. и в 2009—2012 гг. являлся заместителем Постоянного представителя РФ при ООН. В 2005—2009 гг. был заместителем руководителя Контртеррористического исполнительного директората ООН.

Остроумов Н. Н. Кандидат юридических наук. Окончил МГИМО. Длительное время возглавлял договорно-правовой отдел авиакомпании «Аэрофлот — Российские авиалинии». Неоднократно участвовал в работе по подготовке международных конвенций по международному воздушному праву, а также принимал участие в работе международных дипломатических конференций. С 2003 г. доцент МГИМО (У) МИД РФ.

Травников А. И.

Т65 Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография. — Москва : Проспект, 2014. — 224 с.

ISBN 978-5-392-13501-1

Настоящее монографическое исследование посвящено историческому процессу становления и развития правового режима воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами. Впервые в российской юридической литературе рассматриваются основные направления совершенствования нормативно-правовой регламентации использования воздушного пространства в целях обеспечения эффективной и безопасной всеобъемлющей военной и гражданской аэронавигации, в том числе посредством взаимодействия национальных и международной правовых систем. Особое внимание в работе уделяется определению международно-правовых оснований и процедур для предотвращения и пресечения противоправных действий в воздушном пространстве (включая применение оружия), в том числе в отношении воздушных судов, используемых в террористических целях. Нормативные правовые акты приведены по состоянию на 25 апреля 2014 г.

Монография может быть использована в научно-исследовательской работе, в учебном процессе при изучении актуальных проблем международного воздушного права в юридических и авиационных высших учебных заведениях.

УДК [341.226+347.82](075)
ББК 67.404.2я7+67ю412я7

Научное издание

Травников Александр Иванович

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА.
АЭРОНАВИГАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ

Монография

Оригинал-макет подготовлен компанией ООО «Оригинал-макет»
www.o-maket.ru; тел.: (495) 726-18-84
Санитарно-эпидемиологическое заключение
№ 77.99.60.953.Д.004173.04.09 от 17.04.2009 г.
Подписано в печать 25.04.2014. Формат 60×90 $^{1}/_{16}$.
Печать офсетная. Печ. л. 14,0. Тираж 1000 экз. (I завод — 200). Заказ №
ООО «Проспект»
111020, г. Москва, ул. Боровая, д. 7, стр. 4.

© Травников А. И., 2014
© ООО «Проспект», 2014

ISBN 978-5-392-13501-1

Содержание

Введение 5

Глава 1. Исторический процесс формирования правового режима воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами 8

1.1. Становление правового режима воздушного пространства над государственной территорией до принятия Парижской конвенции 1919 г. 8

1.2. Развитие режима национального воздушного пространства до принятия Чикагской конвенции 1944 г. 14

1.3. Влияние Чикагской конвенции 1944 г. на формирование раздельного режима международного и национального воздушного пространства 22

Глава 2. Влияние международного права на действующий режим суверенного и международного воздушного пространства 32

2.1. Общая характеристика источников международного права, участвующих в формировании правового режима воздушного пространства.. 32

2.2. Правовой режим воздушного пространства Российской Федерации 60

2.3. Место и роль международного права в установлении режима воздушного пространства Российской Федерации 72

Глава 3. Проблемы и основные направления совершенствования международно-правового режима воздушного пространства 80

3.1. Определение понятий, применяемых в воздушном праве, и необходимость их совершенствования 80

3.2. Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства 90

3.3. Перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права для целей аэронавигации 100

Приложение № 1

Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г. 134

Приложение № 2

Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (извлечение) 148

Приложение № 3

Правила полетов. Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (извлечение) 164

Приложение № 4

Обслуживание воздушного движения. Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. (извлечение) 165

Приложение № 5

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (извлечение) 171

Приложение № 6

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (извлечение) 193

Приложение № 7

Договор об Антарктике 1959 г. (извлечение) 196

Приложение № 8

Договор по открытому небу 1992 г. (извлечение) 198

Приложение № 9

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним 1972 г. 202

Приложение № 10

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод 1986 г. 206

Приложение № 11

Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Федеративной Республики Германии о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод 1988 г. 210

Приложение № 12

Соглашение между районным диспетчерским центром Хабаровск, районным диспетчерским центром Анкоридж и районным диспетчерским центром Токио 1985 г. 214

Введение

С начала 80-х гг. XX в. наблюдается устойчивый рост интенсивности использования суверенного и международного воздушного пространства при осуществлении в нем различных видов деятельности: полеты управляемых и неуправляемых воздушных судов (самолетов, планеров, вертолетов, орнитоптеров, дирижаблей, аэростатов, шаров-зондов и т. п.), других летательных аппаратов (баллистических ракет, экранопланов, турболетов, спускаемых космических устройств и т. п.), а также иной деятельности, в процессе которой происходит подъем, передвижение или спуск материальных объектов (строительство высотных сооружений, взрывные работы и т. п.). Появились и будут появляться новые виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства или представляющие угрозу безопасности аэронавигации (работы, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, и т. п.).

По-прежнему остаются нерешенными весьма актуальные социальные и экономические проблемы в области воздушных передвижений, в частности, не столь важным по мнению государственных органов Российской Федерации является вопрос либерализации правил полетов легкомоторных летательных аппаратов (в том числе воздушных судов авиации общего назначения) на высотах ниже нижнего эшелона в воздушном пространстве подавляющего большинства стран — бывших республик СССР. Постепенно возобновляется практически полностью прекратившаяся в начале 90-х гг. прошлого столетия деятельность в воздушном пространстве бывшего СССР, связанная с полетами государственной, прежде всего военной, авиации, испытаниями новых образцов авиационной, ракетной и космической техники (например, аэрокосмолетов), проведением противоградных стрельб, иных способов воздействия на гидрометеорологические процессы, добычей полезных ископаемых открытым способом с помощью взрывов на поверхности и др. Примечательно, что государственные органы и коммерческие организации, в частности Российской Федерации, вновь начали осуществлять деятельность не только в суверенном воздушном пространстве, но и за его пределами (полеты воздушных судов дальней авиации стратегического назначения в районы Атлантического океана, создание и использование, в том числе с применением авиационных

средств, искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, запуски и посадки космических аппаратов, производство полетов боевых, в том числе корабельных, вертолетов в целях патрулирования исключительной экономической зоны и континентального шельфа, а также для противодействия пиратству и др.). Особую актуальность приобретет проблема использования воздушного пространства над Арктическим регионом с целью проведения научных исследований, разведки, разработки живых и неживых природных ресурсов, других видов экономической разведки, создания и использования искусственных островов, установок и сооружений, сохранения морской среды, а также для защиты прав, предоставленных прибрежным государствам Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5).

Начало XXI в. ознаменовалось совершенно новым, ранее неизвестным явлением в истории терроризма — использованием гражданских пассажирских воздушных судов в качестве оружия для уничтожения людей и объектов на земле. Трагические события 11 сентября 2001 г. в США наглядно продемонстрировали абсолютную неготовность мирового сообщества предвидеть и своевременно предотвращать такие бесчеловечные акции. Изощренность мышления, жестокость и полное отсутствие каких-либо нравственных принципов у террористов дают основания полагать, что они способны изобрести новые способы доставки смертоносных веществ и устройств, в том числе с помощью авиационных и ракетных технических средств.

Нельзя признать достаточно успешной и борьбу государств с другими опаснейшими для человечества проявлениями, такими как пиратство, незаконное распространение наркотических, психотропных, отравляющих и радиоактивных веществ, противоправная торговля оружием, взрывными устройствами и т. п. Практика показывает, что одним из наиболее эффективных способов транспортировки указанных веществ, механизмов и устройств является использование для этих целей летательных аппаратов. Особое распространение такой способ перевозки наркотиков получил в Латинской Америке и на территории США. В связи с этим нельзя не задуматься о возможности использования аналогичных средств доставки, например, героина из Афганистана в Российскую Федерацию. По данным ФСБ России, более 90 процентов этого наркотика попадает в РФ именно из Афганистана. Возможность приобретения легкомоторных самолетов и вертолетов для таких целей у наркоторгоцев, безусловно, имеется, а нанять пилотов, при наличии у них огромных денежных средств, не составляет труда.

Отсутствие универсального международно-правового акта, устанавливающего порядок использования воздушного пространства при осуществлении в нем различных видов деятельности, а также содержащего

нормы, регламентирующие действия государств по предотвращению и пресечению противоправных действий с участием летательных аппаратов, создавало и создает постоянные «воздушные конфликты», которые, к сожалению, приводили порой к катастрофическим последствиям. Достаточно вспомнить трагические события, связанные со сбитием советскими истребителями южнокорейских гражданских самолетов — Боинг-707 над Карелией в 1978 г., Боинг-747 над Сахалином в 1983 г., иранского пассажирского воздушного судна американской ракетой над Персидским заливом в 1988 г. и, наконец, с уничтожением в 2001 г. российского самолета ТУ-154 над Черным морем ракетой украинских ПВО. Подобные события (указанный перечень далеко не полный) реально могут повториться в будущем, если мировое сообщество не предпримет практических шагов в области международно-правовой регламентации всеобъемлющих аэронавигационных процессов и действий государств по предотвращению и пресечению противоправных деяний, связанных с использованием воздушного пространства, обладающего любым статусом — суверенным или международным.

В данной монографии исследуются процессы формирования и совершенствования международно-правового режима воздушного пространства, его современное состояние, проблемы, с которыми сталкиваются отдельные государства и в целом мировое сообщество в этой сфере деятельности, а также предлагаются решения по совершенствованию правовой регламентации использования суверенного и международного воздушного пространства, в том числе путем взаимодействия национальных и международной правовых систем.

Правовой режим воздушного пространства является фундаментом, на котором строится аэронавигационная система. В современном глобализирующемся мире международно-правовой режим воздушного пространства должен быть универсальным и всемирным, обеспечивающим эффективную и безопасную всеобъемлющую аэронавигацию.

ГЛАВА 1. Исторический процесс формирования правового режима воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами

1.1. Становление правового режима воздушного пространства над государственной территорией до принятия Парижской конвенции 1919 г.

Использование воздушного пространства вне правовой регламентации. Являясь одной из сфер существования и деятельности человечества, воздушное пространство использовалось людьми при осуществлении ими практически любой даже самой примитивной деятельности. Передвигаясь по суше или воде, опускаясь в недра земли или морские глубины, бросая камни, возводя простейшие сооружения, стреляя из лука или арбалета, человек был связан с использованием воздушного пространства. Обращаясь к истории, можно пронаблюдать постоянный рост и совершенствование деятельности, связанной с использованием воздушного пространства. Однако не было никаких попыток подчинить эту деятельность праву и закону.

В Древнем Риме воины, вооруженные метательным оружием (дротик, праща, лук), использовали воздушное пространство для поражения на расстоянии своих врагов. Особенный интерес в этом смысле имеет применение метательных машин, с помощью которых древние воины перемещали в воздушном пространстве уже достаточно крупные материальные объекты. Одной из таких машин была баллиста. С помощью баллисты дальность метания камней (до 30 кг), тяжелых стрел, окованных бревен (длиной до 3,5 м), бочек с горячей смолой и т. п., достигала 400–800 м, более легких стрел — до 1000 м. Другим видом метательного оружия древности являлась катапульта. Она предназначалась для метания по крутой траектории камней, ядер, стрел массой 30–480 кг на дальность 250–850 м. Такие машины применялись в Древней Греции и Древнем Риме начиная с 5 века до н.э.[1]

[1] Военный энциклопедический словарь. М., 1983. С. 63 и 322.

Известно, что дымный порох был изобретен в Китае еще в 682 г. алхимиком Сунь Сы-мяо, описавшим свойства смеси серы, селитры и угля. Имеющиеся источники не указывают на широкое применение китайцами своего открытия для военных целей. Однако имеются данные, что в 969 году в Китае был изобретен состав, позволяющий не только зажигать стрелы, но и отбрасывать их по воздуху на большие расстояния. Спустя 30 лет были созданы особые трубки, выбрасывающие такие стрелы на 1000 шагов. Китайцы также применяли свое изобретение для фейерверков на увеселительных мероприятиях[1].

В конце XIII — начале XIV в. и у арабов, а затем в Западной Европе и на Руси появились порох и огнестрельное оружие. Первыми из огнестрельного оружия появились пушки, стреляющие зажигательными, каменными и металлическими ядрами. Несколько позднее было создано ручное огнестрельное оружие[2].

В первой половине XVI в. на Западе появились первые научные труды по артиллерии. Так, в 1537 г. известный итальянский математик Никола Тарталья опубликовал исследование «О новой науке», а спустя 11 лет — книгу «Разные вопросы и изобретения». В них он разработал закон кривизны траектории артиллерийских снарядов, доказав, что максимальная дальность их полета достигается при возвышении ствола орудия на 45°[3]. На этом примере мы наблюдаем уже научные исследования в области использования воздушного пространства. Появление пороха и связанное с ним создание огнестрельного оружия (в начале элементарных пушек, а затем различного рода ракет) носит поистине революционный характер в использовании человечеством воздушного пространства. Порох — это первое созданное человеком топливо, позволяющее, преодолевая гравитацию Земли, осуществлять целенаправленную деятельность в воздушном пространстве с помощью управляемых аппаратов. Эволюция человеческой деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, последовательна, взаимосвязана и находится в зависимости от уровня научно-технического развития. В этом смысле примечательны слова американского ученого А. С. Локка[4]: «Управляемый снаряд является естественным развитием брошенного камня, метательного копья, огнестрельного оружия и ракеты». Управляемый снаряд он определяет как устройство, движущееся в воздушном пространстве без экипажа и обладающее средствами управления собственной траекторией. Причем такой снаряд он считает действующим только при его нахождении над, а не на и не под поверхностью земли. А. С. Локк утверждает, что слово «сна-

[1] *Гейман А. М.* Взрыв: история, практика, перспектива. М., 1980. С. 16.
[2] *Строков А. А.* История военного искусства, М, 1963. С. 21.
[3] *Маликов В. Г.* Мадфа по-европейски // Техника молодежи. 1984. № 9. С. 44.
[4] *Локк А. С.* Управляемые снаряды. М., 1958. С. 30.

ряд» обычно понимается в смысле обобщенного названия такого оружия, как копье, стрела или пуля.

Подводя итоги сказанному, можно сделать вывод, что человеческая деятельность, связанная с использованием воздушного пространства, весьма разнообразна и практически существовала на всех этапах развития цивилизации на нашей планете. Однако эта деятельность долгое время не вызывала конфликтных ситуаций между людьми в плане собственно использования воздушного пространства и поэтому не получала должной общественной оценки и впоследствии, с возникновением государства, не нуждалась в его регулировании.

Научно-технический прогресс и его влияние на возникновение процесса регулирования использования воздушного пространства в целях авиации. Общеизвестно, что одной из основных причин возникновения и развития новых отраслей права и международного права, в частности, является научно-технический прогресс, изменяющий материальные условия жизни людей и человеческого сообщества в целом. Появление новых общественных отношений, порожденных научно-техническим прогрессом, и проникновение его достижений в различные сферы человеческой деятельности вызывают потребность у государств регулировать указанные отношения.

«Эффективность международно-правовой позиции государства в международном правотворчестве прежде всего определяется тем, насколько верно она отражает актуальность потребности международных отношений, а также изменений, постоянно происходящих в мире под воздействием социального и научно-технического прогресса»[1].

Научно-технический прогресс в разные исторические периоды являлся причиной возникновения морского, воздушного и космического права, права охраны окружающей среды и др. Однако следует признать, что период между возникновением новых общественных отношений, потребностью их регулировать и созданием в связи с этим соответствующих правовых норм до настоящего времени является неоправданно длительным. Для того чтобы понять причины столь длительного процесса формирования новых правовых норм, объяснить появление «правового вакуума» в некоторых областях общественных отношений, устранить эти и другие имеющиеся недостатки в правотворческой деятельности, необходимо внимательно изучить и тщательно проанализировать исторический процесс возникновения и развития норм, регулирующих общественные отношения, возникающие в связи с осуществлением той или иной вновь появившейся деятельности.

Указанная научная процедура изучения исторических процессов в полной мере относится и к анализу формирования правового режима

[1] *Мовчан А. П.* Организация Объединенных Наций и международный правопорядок. Советский ежегодник международного права. М., 1986. С. 24.

воздушного пространства над государственной территорией (далее — национальное или суверенное воздушное пространство) и за ее пределами (далее — международное воздушное пространство).

Прежде чем приступить к такому анализу, необходимо определить понятие «правовой режим воздушного пространства». По мнению Ю. Н. Малеева, и автор монографии с этим абсолютно согласен, «правовой режим воздушного пространства, складывающийся на основе правового статуса суверенного и открытого (международного. — *А. Т.*) воздушного пространства и содержащий конкретные дозволения и запреты на осуществление определенных видов деятельности в воздушном пространстве... Иными словами, правовой режим воздушного пространства определяет порядок его использования»[1].

Известный русский юрист В. Э. Грабарь утверждал, что до ближайшего времени воздушное пространство не могло быть использовано для каких-нибудь других целей, кроме строительства. В этом же смысле он ссылается на мнение известного голландского юриста Гуго Гроция, который, говоря о свободе моря, одновременно высказывал предложение о свободе воздуха. При этом Гуго Гроций не видел необходимости устанавливать такую же свободу для воздуха, как для моря, из-за невозможности человека использовать воздушное пространство, не приходя в соприкосновение с землей[2].

Однако из сказанного выше следует, что человечество давно и активно использовало воздушное пространство при проведении взрывных работ, стрельб, запуска различных снарядов и т. д.

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

Первые попытки правового регулирования воздушных передвижений В. Э. Грабарь находит 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 французского императора Леопольда II от 26 мая 1786 г., устанавливающем аналогичные запреты, штрафные санкции за нарушение указа и обязанность возмещения за причиненные аэростатами убытки[3].

И только век спустя в различных странах мира начинают появляться акты, выражающие заинтересованность государств в установлении специального правового режима воздушного пространства над своей территорией. Рождение этих актов было обусловлено в первую очередь

---

[1] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М. 1986. С. 25.

[2] *Грабарь В. Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. С. 40–42.

[3] Там же. С. 45.

оборонными и экономическими интересами законодателя. Задолго до появления нормативно-правовых актов (национальных и международных) ученые и специалисты в области воздухоплавания создавали сообщества (аэроклубы, институты и т. п.), разрабатывали собственные уставы и регламенты, частные по существу, обязательные для выполнения только членами этих авиационных сообществ.

Первой страной, издавшей закон, регламентирующий международное воздушное передвижение, была Франция, где в 1909 году было издано административное распоряжение о спускающихся на французскую территорию иностранных воздушных шарах.[1] На примере этого акта мы видим первую попытку установить порядок пересечения государственной границы суверенного государства и правила полетов иностранного воздушного судна над территорией этого государства. Вслед за Францией последовала Германия, где в 1910 г. (в Пруссии) и 1911 г. (в Баварии) были изданы распоряжения министров внутренних дел о воспрещении иностранным воздушным судам совершать полеты над определенными частями территории («запретные зоны»)[2]. Положения о таких зонах являются неотъемлемой частью современного законодательства, формирующего правовой режим практически каждого государства. Первый английский закон в этой области был издан в 1911 г. под названием «Aeria Navigation Act» (Акт о воздушной навигации). Он, в частности, предоставлял право военному ведомству объявлять некоторые зоны запретными для иностранных воздушных судов.

Примером российского законодательства, формирующего правовой режим воздушного пространства государством, может служить изданный в 1912 г. закон «Об изменении действующих законов о государственной измене путем шпионажа», который предоставлял право военному и морскому министрам устанавливать запретные воздушные зоны»[3]. Здесь речь идет о государственной измене и, следовательно, о запрещении полетов над определенными территориями не иностранных, а российских воздушных судов. Практически одновременно в 1912 г. Совет министров Российской империи издал постановление, предоставляющее право военному министру, по согласованию с министром иностранных дел, воспрещать иностранным воздушным судам перелет западной границы. 18 июня 1914 г. распоряжением российского правительства все полеты через западную границу были запрещены.[4]

Уже в самом начале XX в. государствами предпринимались попытки решить проблемы воздушного права на международной основе,

---

[1] *Грабарь В. Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. С. 45.

[2] Там же. С. 50.

[3] Там же. С. 51.

[4] Там же.

используя в том числе свой национальный опыт. В 1910 г. в Париже состоялась дипломатическая конференция, целью которой являлось принятие конвенции о воздушном передвижении. Ее участниками стали 19 государств. Представители Англии отстаивали следующую позицию: «Государства будут иметь полный суверенитет над воздушным пространством над их территорией и территориальными водами». Противоположенной позиции придерживалась французская делегация, выступавшая за признание «свободы воздуха»[1]. Вследствие этого на конференции государства разделились на приверженцев английской и французской позиций. Такие диаметрально противоположенные позиции не позволили участникам конференции решить главный вопрос, касающийся установления правового режима воздушного пространства, — определить правовой статус воздушного пространства, расположенного над государственной территорией[2].

Значительный вклад в разработку общей концепции будущего воздушного права сыграл Институт международного права (международная неправительственная организация, занимающаяся проблемными вопросами международного права). В 1911 г. на Мадридский сессии этот институт рассмотрел представленный французским ученым Полем Фошилем новый обширный проект международной конвенции о воздушном передвижении в мирное и военное время. Институт рассмотрел эту конвенцию и принял ряд резолюций, устанавливающих основные принципы воздушного права. Эти научные разработки и предложения впоследствии легли в основу международно-правовых актов и национальных воздушных законодательств многих стран мира.

Первым источником международного воздушного права, по мнению В. Э. Грабаря, является соглашение между Францией и Германией от 26 июня 1913 г. Это соглашение было построено на признании за договаривающимися государствами права распоряжаться воздушным пространством над своей территорией. Соглашение устанавливало разрешительный порядок влета иностранных воздушных судов в воздушное пространство другого государства. Причем в соглашении этот порядок градируется в зависимости от классификации воздушного судна (военное и невоенное). Так, военные воздушные суда могли влетать в воздушное пространство другого государства не иначе, как по приглашению. Невоенные суда допускались к полетам над чужой территорией, если были соблюдены определенные административные формальности, а именно если суда были зарегистрированы и имели опознавательные знаки и если у летчика имелось свидетельство на пра-

[1] *Wagner W.* Les libertes de l′air. Paris. 1947. P. 43.
[2] *Pepin E.* Le droit aerin. Recueil de cours. 1947. V. II. P. 481–501.

во совершать полеты. Главным же условием влета в чужое воздушное пространство невоенных судов было получение разрешения о праве полета в другое государство, получаемое от консула или другого дипломатического представителя[1]. Разрешительный порядок влета в воздушное пространство государства иностранных воздушных судов является неотъемлемой частью правового режима практически любого государства и в настоящее время.

Разногласия государств относительно правового статуса воздушного пространства над государственной территорией устранила Первая мировая война (1914–1919 гг.). В. Д. Бордунов по данному вопросу пишет: «Если до войны 1914 г. не все государства склонялись к признанию суверенитета над воздушным пространством, то в годы войны, показавшие всю опасность доктрины "свободы воздуха", большинство государств стало признавать его в качестве обычно-правовой нормы международного права»[2].

1.2. Развитие режима национального воздушного пространства до принятия Чикагской конвенции 1944 г.

Первым многосторонним договором, явившимся фундаментом всего международного «права воздушных передвижений» (так тогда называли воздушное право), и в частности правового режима воздушного пространства, была Конвенция о регулировании воздушной навигации. Эта Конвенция была подписана в 1919 г. на Парижской мирной конференции, созванной для послевоенного (имеется ввиду окончание Первой мировой войны) урегулирования, в том числе вопросов, связанных с нормализацией международных полетов. Ратификация Конвенции затянулась на длительное время. Положения рассматриваемой Конвенции нас будут прежде всего интересовать в той степени, в которой они были позаимствованы из нормотворческой практики высокоразвитых в авиационном отношении государств и впоследствии влияли на совершенствование национального воздушного законодательства других государств (механизм взаимодействия национальной и международной правовых систем). Конвенция включала положения: о юридической природе воздуха (о правовом статусе воздушного пространства над государственной территорией. — *А. Т.*), о допущении полетов над чужой территорией, о правилах полетов (при взлете, полете и посадке). Кроме того, Конвенция устанавливала общие требования, касающиеся свидетельств о годности воздушных судов и патентов на право летчика управлять воздушным судном (свидетельство пилота. — *А. Т.*), и перечень грузов, которые

[1] *Pepin E.* Le droit aerin. Recueil de cours. 1947. V. II. P. 51.
[2] *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. Кн. I. М.: Наука. 1980. С. 54.

могут быть перевозимы на воздушных судах, и др. Изучение положений Парижской конвенции 1919 г. позволяет сделать вывод, что ее действие распространялось на все воздушные суда: частные (гражданские) и государственные. Конвенция, кроме основного текста, имела восемь приложений, являвшихся ее неотъемлемой частью и поэтому носивших обязательный характер (это очень важное правовое решение. – *А. Т.*). Приложения регламентировали некоторые технические вопросы воздушных передвижений: опознавательные знаки, судовые книги, огни и сигналы, минимум требований от летчика, таможенный вопрос и т. п.[1] Однако в тот период многие государства не были готовы выполнять предписания приложений. Это привело к тому, что государства «практически не соблюдали принятые международные стандарты»[2].

Установления Парижской конвенции 1919 г. (см. приложение № 1) не регламентировали коммерческие воздушные перевозки, так как только «25 августа 1919 г. начались перевозки пассажиров и грузов по первой международной воздушной линии Лондон — Париж на приспособленном для этих целей бомбардировщике, а затем по линии Брюссель — Париж. Их объемы были весьма незначительны, и мало кто предвидел, что еще при жизни одного поколения авиация займет столь ответственное место в международной транспортной системе»[3].

Существенным недостатком Парижской конвенции 1919 г. (см. приложение № 1) явилось отсутствие в ней положений, регламентирующих использование воздушного пространства за пределами государственной территории (международного воздушного пространства). До принятия в 1944 г. Конвенции о международной гражданской авиации и в 1958 г. Конвенции об открытом море (Женевская конвенция 1958 г.) правовой статус и правовой режим международного воздушного пространства не устанавливались. «Свобода полетов над открытым морем осуществлялась на основе обычая»[4]. Только с появлением положений ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) о том, что «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией», начинается становление международно-правового режима воздушного пространства за пределами государственной территории, однако только в отношении полетов гражданских воздушных судов. Правовой же статус такого воздушного пространства впервые был обозначен в ст. 2 (п. 4) Женевской конвен-

[1] *Грабарь В. Э.* История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. С. 51.
[2] *Cheng B.* The International Law of Air Transport. L., 1962. P. 145–156.
[3] *Грязнов В. С.* Международное воздушное право. Кн. I. М.: Наука. 1980. С. 128.
[4] *Бордунов В. Д., Копылов М. Н.* Вопросы международного морского и воздушного права. ИГПАН АН СССР. М., 1979. С. 117.

ции 1958 г., и «свобода полетов стала составной частью принципа свободы открытого моря»[1].

По мнению В. Д. Бордунова, это произошло прежде всего из-за ст. 5 и 34, которые «содержали ряд дискриминационных положений. Так, ст. 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 пяти стран-победительниц (в Первой мировой войне. — *А. Т.*) в Международном комитете по воздушной навигации. В дальнейшем в эти статьи были внесены изменения, частично устранившие упомянутые недостатки»[2].

Сравнительный анализ национальных воздушных законодательств и норм Парижской конвенции 1919 г. (см. приложение № 1) наглядно показывает, что при разработке этого международного договора преимущественно была использована законодательная практика ведущих в авиационном отношении государств. Это касается положений о суверенитете государств над своим воздушным пространством, о разрешительном порядке влета в воздушное пространство иностранного государства, о правилах полетов, о запретных зонах и т. д.

В середине 20-х гг. прошлого столетия юристы и специалисты в области авиации, обладая определенным историческим багажом и международно-правовой базой в сфере права воздушных передвижений (прежде всего это Парижская конвенция 1919 г., см. приложение № 1), начали активную разработку или доработку национальных нормативных актов, регламентирующих полеты воздушных судов и деятельность авиации. В этом случае мы уже наблюдаем иной процесс взаимодействия национального и международного воздушного права — трансформацию положений Парижской конвенции 1919 г. (см. приложение № 1) в национальное воздушное законодательство. Таким образом, воздушное законодательство отдельных государств посредствам международно-правового механизма воздействует на совершенствование правовых режимов воздушного пространства других государств, обладающих средствами воздушных передвижений.

К 1930-м гг. практически каждое государство (имеются в виду государства, обладающие авиационными средствами передвижения. — *А. Т.*) имело специальное воздушное законодательство, устанавливающее правовой режим воздушного пространства[3] (Бельгия — за-

---

[1] *Бордунов В. Д., Копылов М. Н.* Вопросы международного морского и воздушного права. С. 117.

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

[3] Вопросы воздушного права. Перечень важнейших иностранных законов по гражданской авиации. М., 1927.

кон о воздушном передвижении 1919 г.; Венгрия — закон о воздушном передвижении 1925 г.; Испания — королевский декрет о воздушном передвижении 1919 г.; Италия — закон о воздушном передвижении 1919 г.; Франция — закон о воздушном передвижении 1921 г.).

Анализ нормативных актов различных государств, устанавливающих правовой режим воздушного пространства, показывает сходство вопросов, подлежащих правовому регулированию. Нормы права, включенные в эти акты, носили регулятивный или запретительный характер и были призваны обеспечить государственную безопасность и безопасность граждан. Эти нормы были направлены на предотвращение нарушений воздушными судами государственных границ, недопущение полетов над особо важными (секретными) объектами и их фотографирования, устанавливали правила производства полетов, в том числе и иностранных воздушных судов, регламентировали меры безопасности при проведении демонстрационных, акробатических полетов и полетов над населенными пунктами, местами скопления людей и животных. В шведском законодательстве мы находим первый акт, прямо направленный на обеспечение мер предупреждения столкновений воздушных судов (королевский декрет от 8 декабря 1922 г.).[1]

Воздушное законодательство дореволюционной России (его система и содержание) являлось французской моделью правового регулирования использования воздушного пространства при полетах воздушных судов.

После окончания Гражданской войны (1920 г.) в России начинается развитие всех областей науки и техники. Бурный рост авиационной отрасли в советской России породил новые общественные отношения и их регламентацию, в том числе в области воздушных передвижений. Этой задачей начали заниматься виднейшие советские юристы профессора И. С. Перетерский, Е. А. Коровин, В. Э. Грабарь, А. В. Сабинин, А. Н. Макаров, Е. И. Кальман и другие.

17 января 1921 г. был подписан Декрет Совета народных комиссаров (СНК) «О воздушном передвижении над территорией РСФСР и ее территориальными водами». Этот акт был первым основным законом в истории советского государства, определившим правовой режим воздушного пространства над его территорией. Несмотря на то что РСФСР не участвовала в Парижской конвенции 1919 г., данный декрет основывался на ее положениях, отражавших на том историческом этапе все достижения юридической науки в области воздушного права. Не случайно даже те государства, которые разрабатывали свое воздушное законодательство до Конвенции 1919 г., подвергли его значительному пересмотру с учетом норм данного международного

[1] Вопросы воздушного права. Перечень важнейших иностранных законов... С. 295.

соглашения. Такое восприятие государствами Конвенции не случайно. Она прежде всего внесла ясность в спор относительно признания суверенитета государств над воздушным пространством, расположенным над их территориями. Многие ученые-юристы на протяжении долгих лет отрицали возможность признания суверенитета государств над своим воздушным пространством. Например, французский ученый П. Фошель в связи с этим утверждал, что «воздушное пространство, является важнейшим средством коммуникаций между народами и подчинение его суверенитету привело бы к существенному ограничению этих возможностей. Это обстоятельство диктует необходимость провозглашения "свободы воздуха"»[1]. Статья I Парижской конвенции 1919 г., отрицая концепцию «свободы воздуха» устанавливала: «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией». Интересно 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 статье 1 Конвенции суверенитет над воздушным пространством является для государств «необходимой гарантией защиты их чрезвычайных, политических, военных и экономических интересов»[2].

Концепция государственного суверенитета над воздушным пространством получила практически всеобщее признание. Много лет спустя (в 1994 г.) по этому поводу М. Милде писал: «Нет смысла рассматривать это аксиомальное положение, и вряд ли государства согласятся обсуждать любую поправку к этому фундаментальному принципу»[3].

Международно-правовое признание государственного суверенитета над воздушным пространством нашло отражение в законодательствах большинства государств и послужило основанием для создания национальных правовых режимов воздушного пространства. Наряду с установлением ст. 1 Конвенции ст. 2 предоставляла право воздушным судам государств — участников Конвенции свободу «безвредных» международных полетов над территорией иностранных государств-участников. Однако большинство государств не восприняли положение ст. 2 и в своих национальных законодательствах устанавливали разрешительный порядок для полетов иностранных воздушных судов.

---

[1] *Fauchile P.* Le domaine aerien et le regime juridigue des airostats. Revue generale de droit international public. № 8. P 414.

[2] *Ambrosini A.* Souverainete et trafic aerien international de la Convention de Paris de 1919 a cella de Montreux de 1936. Revue aeronautigue internationale. 1938. № 28. P. 130.

[3] *Milde M.* The Chicago Convention — aer major atendtents necessary of desirable 50 years later // 1994 Annals of Air and Space Law. Vol XIX–I. P. 416.

Советское законодательство 1920-х гг. не содержало прямых предписаний относительно суверенитета СССР над своих воздушным пространством. В то время считали этот вопрос ясным и вытекающим из самой политической природы СССР[1]. Поэтому нормативные акты, издаваемые в развитие советского законодательства, устанавливающие правовой режим воздушного пространства СССР, строились на принципе полного и исключительного суверенитета. Одним из первых таких актов была инструкция Инспекции гражданского воздушного флота СССР, утвержденная приказом Главначвоздухфлота от 3 октября 1922 г. № 136. Данная инструкция достаточно подробно регламентировала порядок производства полетов, опознавательные знаки, огни и сигналы воздушных судов. Кроме того, она устанавливала правила выдачи пилотских свидетельств, регистрации воздушных судов, получения удостоверений о пригодности воздушных судов к полетам и др. Кроме указанной инструкции, только в 1923 г. были изданы: Инструкция Инспекции Гражданского воздушного флота (ГВФ) по производству полетов, инструкция ГВФ о порядке пользования военными аэродромами, общие условия открытия воздушных линий (приказ Главначвоздухфлота от 28 июля 1923 г. № 151), Инструкция Инспекции ГВФ о порядке производства аэрофотосъемок и др.[2] Активное участие в разработке правового режима воздушного пространства СССР принимали виднейшие советские юристы, которые с этой целью организовали в 1925 г. Секцию воздушного права Союза Авиахим СССР. Творческий союз ученых и авиаторов, таких как П. И. Баранов, В. А. Зарзар, И. С. Перетерский, В. Д. Лахтин и др., проложил направление всему дальнейшему развитию советского законодательства в области воздушного права.

Значительный интерес в этом плане представляют разработки И. С. Перетерского, издавшего первые в СССР научные труды по воздушному праву. Его теоретические выводы, тесно связанные с авиационной практикой, легли в основу системы советского воздушного права и, в частности, в основу формирования правового режима воздушного пространства СССР.

Для настоящей работы представляется целесообразным проанализировать ход научной мысли профессора И. С. Перетерского в статье «Содержание и система воздушного права»[3], приведшей его к выводу системы права воздушных передвижений. Ученый свои размышления начал с определения понятия «воздушное право» и сделал свой первый вывод, что этот термин охватывает гораздо большую

[1] *Лахтин В. Л.* Воздушное право // Вопросы воздушного права. М., 1927. С. 65.

[2] Сборник законов и распоряжений по гражданской авиации. М., 1926.

[3] *Перетерский И. С.* Содержание и система воздушного права // Вопросы воздушного права. 1927. С. 77–85.

область общественных отношений, урегулированных правовыми нормами, чем право воздушных передвижений или авиационное право. В данной работе он весьма обоснованно доказывает, что понятие «воздушное право» должно включать в себя вопросы, касающиеся не только установления порядка воздушных передвижений (имеются ввиду полеты воздушных судов. — *А. Т.*), но и вопросы, относящиеся к правовому регулированию использованной воздушного пространства вообще. Сообразуясь с уровнем научно-технического развития, И. С. Перетерский делает второй вывод, «что построение такой общей и обширной дисциплины воздушного права являлось бы по существу чистой абстракцией, и не вызванной к жизни реальными потребностями»[1]. Такой вывод он делает в связи с тем, что другая (кроме полетов воздушных судов) деятельность в воздушном пространстве не вызывала общественных отношений, требующих правовой регламентации и поэтому с юридической точки зрения оставалась как бы за пределами внимания ученых и специалистов. В подтверждение сказанного можно привести высказывание самого И. С. Перетерского, который призывал: «При разработке общих проблем использования воздушного пространства надо помнить, что проблемы эти имеют значение не только для правового регулирования авиации и воздухоплавания, но и с точки зрения потребностей радиопередачи»[2]. Здесь мы видим, что, по мнению ученого, правового регулирования требовали в то время только отношения по поводу полетов воздушных судов и радиопередачи, которую профессор также относил к деятельности, связанной с использованием воздушного пространства.

В качестве вывода И. С. Перетерский рекомендовал сузить название дисциплины «воздушное право» и назвать ее «правом воздушных передвижений»[3] и в дальнейшем включить в эту дисциплину только авиационные и воздухоплавательные аспекты.

Размышляя над местом права воздушных передвижений в общей системе юридических дисциплин, а также над его внутренней систематикой, И. С. Перетерский делает третий и четвертый выводы. Эти выводы вытекали из двух основных подходов — «право воздушных передвижений — это отрасль транспортного права» наряду с такими отраслями, как право железнодорожное, право морское, право речное, право автомобильного и гужевого движения[4]. Этот подход естественно привел к выводу о том, что право воздушных передви-

---

[1] *Перетерский И. С.* Содержание и система воздушного права // Вопросы воздушного права. 1927. С. 77–85.

[2] Там же. С. 78–79.

[3] Там же. С. 79.

[4] Там же. С. 84.

жений регулирует отношения только в области гражданской авиации и гражданского воздухоплавания. Таким образом, другая авиация, например военная, остается за пределами данной отрасли. Четвертый вывод базируется на подходе к праву воздушных передвижений как комплексной отрасли, включающей элементы «самых разнообразных юридических дисциплин — права международного (суверенитет над воздушным пространством), государственного (режим полетов, запретные зоны), финансового (таможенный надзор), гражданского (ответственность за убытки), уголовного и т. п.». Профессор И. С. Перетерский обосновывает такой подход необходимостью изучать различные отрасли права во всем их внутреннем единстве. Иными словами, ученый предлагает относить к регулированию правом воздушных передвижений все отношения, возникающие в области гражданской авиации (финансовые, трудовые, хозяйственные и т. д.).

Приведенные выше четыре вывода легли в основу внутренней системы права воздушных передвижений, которая, по мнению И. С. Перетерского, должна складывается из следующих частей:

а) режим международных полетов (суверенитет над воздушным пространством, порядок совершения международных полетов, различные системы разрешений и т. п.);

б) режим внутренних полетов (условия выполнения внутренних полетов, запретные зоны, фиксированные пути, производство фото- и киносъемок);

в) специальные гарантии безопасности полетов (порядок допущения к полетам самолетов, экипажей и пассажиров, порядок производства полетов, организация аэродромов и аэродромной службы, ответственность — уголовная и имущественная);

г) договор воздушной перевозки;

д) воздушное страхование;

е) организация гражданского воздушного флота (органы надзора, государственное и частное хозяйствование, режим предприятий воздушных сообщений).

Теоретические выводы И. С. Перетерского о науке и отрасли права воздушных передвижений в основном совпадали с мнением советских и зарубежных ученых юристов того периода. Можно предположить, что именно эти выводы, укрепившиеся в сознании ученых и специалистов в области авиационной деятельности, в том числе в области воздушного права, к середине 40-х гг. прошлого столетия легли в основу правотворческого процесса разработки советского и иностранного воздушного права. Так, например, советские воздушные кодексы до 1983 г. распространяли свое действие только в отношении гражданских воздушных судов.

1.3. Влияние Чикагской конвенции 1944 г. на формирование раздельного режима международного и национального воздушного пространства

Указанная выше концепция создания и совершенствования воздушного права оставила за пределами национального законодательства отношения, возникающие в связи с полетами государственной авиации и с осуществлением в воздушном пространстве неавиационной деятельности (стрельбы, пуски ракет, взрывные работы, катапультирование и т. п.). Советские воздушные кодексы 1932, 1935, 1961 гг. регулировали отношения только в области гражданского воздушного флота и не регламентировали деятельность другой авиации (в частности, военной авиации). Здесь уместно заметить, что декрет СНК (1921 г.) о воздушном передвижении не содержал каких-либо изъятий относительно других видов авиации и воздухоплавания (военной и экспериментальной). Наоборот, декрет устанавливал общеобязательные предписания для всей авиации республики[1]. Наряду с сужением рамок правового регулирования в советское воздушное право вошли нормы, относящиеся к другим отраслям права (гражданскому — договор воздушной перевозки, административному — административная ответственность, финансовому — воздушное страхование и т. д.). Эти нормы не регулировали каких-либо специфических отношений, присущих именно деятельности, связанной с использованием воздушного пространства. Напротив, аналогичные нормы с незначительными особенностями регламентируют любой транспортный договор, любое страхование, определяют административную ответственность за невыполнение установленных правил.

Принятая в 1944 г. Конвенция о международной гражданской авиации укрепила позицию о необходимости национально-правового и международно-правового регулирования отношений только в области деятельности гражданской авиации. Само название этой конвенции и положения статьи 3 (п. «а») устанавливающее, что «Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам», послужили основными источниками и научным фундаментом для международного, советского и иностранного воздушного права.

Устойчивость приведенной выше позиции в отношении воздушного права мы можем пронаблюдать, не только анализируя акты законодательства СССР (до 1983 г.), но и труды известных советских ученых-юристов. Например, в книге А. Н. Верещагина «Международное воздушное право», вышедшей в 1966 г., приводится система нацио-

[1] Декрет Совета народных комиссаров о воздушном передвижении (ст. 3). Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства (1921 г.).

нального воздушного законодательства, которая в основном содержит те же компоненты, что и система И. С. Перетерского. В ней также наблюдается «гражданско-авиационный» подход и наличие правовых норм, регулирующих отношения, не относящиеся к использованию воздушного пространства.[1] Однако следует заметить, что в указанной работе А. Н. Верещагин, размышляя о пределах действия национального авиационного законодательства в пространстве и по кругу объектов, приводит примеры распространения действия законов некоторых стран на всю авиацию (включая военную), а также не только на воздушные суда (т. е. на летательные аппараты, поддерживаемые в атмосфере благодаря взаимодействию с воздухом), но и на ракеты и другие летательные аппараты, способные летать независимо от наличия плотных слоев воздуха и вследствие этого уже не могущие называться воздушными судами[2]. В качестве примеров приводится преамбула американского закона 1958 г., где говорится, что одной из его целей является обеспечение безопасного и эффективного использования воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами. По мнению А. Н. Верещагина, тот же закон (раздел 101) дает расширительное определение понятия «воздушное судно», под которое могут подпадать любые искусственно созданные летательные аппараты, способные передвигаться в воздушном пространстве[3].

Устойчивые позиции И. С. Перетерского, А. Н. Верещагина и других ученых-правоведов явились причиной того, что воздушные кодексы СССР 1932,[4] 1935,[5] 1961[6] гг. другой деятельности в воздушном пространстве СССР, кроме полетов гражданских воздушных судов, не регулировали. Однако приведенные выше примеры достаточно свидетельствуют и о том, что наши ученые-юристы, в том числе и А. Н. Верещагин, на протяжении всей истории развития советского воздушного права стремились (хотя только теоретически) создать всеобъемлющее правового регулирование использования воздушного пространства.

Известно, что Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) только в 1970 г. Но даже если бы он это сделал раньше, никаких последствий в области формирования правового режима воздушного пространства СССР не произошло. Полноценный, т. е. всеобъемлющий, правовой режим можно сформировать только в том случае, если он основывается на универсальном международно-правовом акте, который устанавливает порядок использова-

---

[1] *Верещагин А. Н.* Международное воздушное право. М., 1966. С. 68, 69.

[2] Там же. С. 66.

[3] Там же. С. 68, 69.

[4] Воздушный кодекс СССР. Утвержден постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров от 27.04.1932 г.

[5] Воздушный кодекс Союза ССР. Свод законов СССР. 1935. № 43.

[6] Воздушный кодекс Союза ССР. Ведомости Верховного Совета СССР. 1961. № 52.

ния воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности, а не только в отношении гражданских воздушных судов.

Естественно, что отсутствие международного договора и законодательства, регулирующих в воздушном пространстве деятельность негражданской (военной) авиации и другую деятельность, не могло остановить бурный процесс развития авиа- и ракетостроения, совершенствования артиллерийской и другой техники, для испытания и применения которой требовалось использование воздушного пространства. Безусловно, каждый из указанных видов деятельности соответствующим образом регламентировался ведомственными нормативными актами. Однако отсутствие закона, устанавливающего порядок использования воздушного пространства для этой деятельности, лишило нормотворческий процесс единой правовой основы, что неизбежно привело к возникновению опасных коллизий в общегосударственном правовом режиме воздушного пространства. Военная авиация осуществляла полеты по наставлениям, утверждаемым соответствующей военной администрацией, без учета действующих правил полетов гражданской авиации. Нормативные акты, регулирующие пуски ракет, артиллерийские, танковые, зенитные стрельбы, взрывные работы и т. п., вообще не содержали положений относительно порядка использования воздушного пространства даже в плане обеспечения безопасности полетов воздушных судов и других летательных аппаратов.

Первые правовые и технические конфликты в области использования воздушного пространства стали возникать в связи с резким увеличением интенсивности полетов военной и гражданской авиации в начале 40-х гг. прошлого столетия. Но решение данной проблемы созрело только в послевоенный период, когда обеспечению безопасности полетов стали придавать важное значение. 23 апреля 1947 г. Правительство СССР издало распоряжение № 4488 о порядке утверждения «Основных правил полетов на территории СССР» (далее — ОПП), обязательных для авиации всех министерств и ведомств. Первые «Основные правила» были утверждены 17 мая 1947 г. главнокомандующим ВВС и начальником ГУ ГВФ[1]. «Воздушная проблема» была разрешена общеобязательностью данных Правил (ст. 2 и 3). Статья 3 устанавливала: «Военно-воздушные силы Вооруженных сил СССР и Главное управление Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР при составлении наставлений по организации и производству полетов для военной и гражданской авиации должны считать основой настоящие правила». Основные правила полетов на территории СССР 1947 г. определяли: правила полетов внутренних и международных, полетов в районе аэродрома, по маршруту

[1] Основные правила полетов на территории СССР. М.: Воениздат, 1947.

и воздушной трассе; знаки и сигналы, подаваемые с воздушного судна; порядок нанесения опознавательных знаков на воздушные суда и регламент подачи сигнала «терплю бедствие», задачи и функции военной и гражданской авиадиспетчерских служб; порядок наземного обеспечения самолетовождения и связи; метеорологическое обеспечение полетов. ОПП-47 содержали необходимое и достаточное для того времени количество предписаний для гражданской и военной авиации, чтобы обеспечить единообразное и, следовательно, бесконфликтное использование воздушного пространства судами различных видов и принадлежности.

С 1947 по 1986 г. ОПП издавались 7 раз (1947, 1953, 1958, 1966, 1970, 1977 и 1985 гг.), отражая в своих нормах все достижения в развитии авиационной техники и системы управления воздушным движением. Поэтому ОПП являлись для пользователей воздушного пространства (имеются ввиду авиационные организации) основными (после Воздушного кодекса) источниками правового режима воздушного пространства для полетов воздушных судов. Наставления по производству полетов военной и гражданской авиации, а также другие нормативные акты (например, Руководство по проведению испытательных полетов в Минавиапроме) не содержали правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства, они только детализировали предписания ОПП с учетом специфики деятельности военной, гражданской и экспериментальной авиации.

Переиздание основных правил полетов в основном было связано с дальнейшим совершенствованием авиационной техники. В частности, с появлением более точного навигационного оборудования уменьшалась ширина воздушных трасс с 30 км (ОПП-53), вначале до 20 км (ОПП-58), а затем до 10 км (ОПП-77). Переиздание ОПП также осуществлялось в связи с утверждением новых Воздушных кодексов 1961 и 1983 гг. (ОПП-66 и ОПП-85 соответственно). Выходу в свет ОПП 1977 г. способствовало вступление СССР в 1970 г. в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) и стремлением в связи с этим привести советские национальные правила полетов в соответствие со стандартами и рекомендуемой практикой международных авиационных регламентов (приложения к Чикагской конвенции 1944 г.).

Однако по-прежнему за пределами действия правового режима воздушного пространства оставалась иная (неавиационная) деятельность (стрельбы, пуски ракет, взрывные работы и т. п.).

Существующий правовой вакуум не сдержал и не мог сдержать развитие научно-технического прогресса в отраслях, связанных с использованием воздушного пространства СССР. С каждым годом в воздухе становилось все «теснее». Все чаще и чаще стали поступать сигналы

о возникновении конфликтных ситуаций между авиационными органами и другими пользователями воздушного пространства, особенно в европейской части СССР.

Органы, предназначенные для регулирования полетов, не имели правовых оснований для воздействия на учреждения, предприятия и организации, осуществляющие пуск ракет, различные виды стрельб, взрывные работы на поверхности земли (воды) и т. п. Статистические данные по использованию воздушного пространства СССР, подготовленные военными специалистами[1] при обсуждении проекта Воздушного кодекса Союза ССР 1983 г., показали, что в 1982 г. воздушное пространство страны активно использовали воинские части, учреждения и предприятия, находящиеся в ведении около 20 министерств и государственных комитетов, при выполнении полетов пилотируемых и беспилотных воздушных судов, производстве стрельб, пусках ракет, запусках и посадках космических аппаратов, бомбометание, десантирование и т. п. По их подсчетам за сутки в воздушном пространстве СССР в среднем выполнялось:

1) полетов самолетов и вертолетов — более 100 00;

2) стрельб и пусков ракет только при выполнении работ по активному воздействию на гидрометеорологические процессы (противоградовые и противолавинные из 792 пунктов) — более 1000 единиц (снарядов и ракет);

3) запусков шаров-зондов (с 401-й площадки) — около 1250;

4) парашютных прыжков (только организациями ДОСААФ) — более 1200.

В своей справке специалисты не приводили точных данных по стрельбам, пускам ракет и другой аналогичной деятельности, осуществляемой в системах Минобороны, Миноборонпрома, Минобщемаша и др., но указали, что ежесуточно суммарный залп соответствующих органов указанных систем в десятки раз превышает залп противоградовых подразделений.

Подготовка проекта нового Воздушного кодекса Союза ССР велась на протяжении нескольких лет (начиная с 1977 г.) только специалистами гражданской авиации. В проекте нашли отражение самые важные аспекты деятельности Министерства гражданской авиации СССР в существовавших в то время политических и экономических условиях.

Однако представленный на рассмотрение правительственной комиссии проект Воздушного кодекса не отражал и не мог отражать истинного положения, сложившегося к 1980-м гг. в области использования воздушного пространства СССР (этот вопрос не входил в компетенцию

[1] Интенсивность использования воздушного пространства СССР (справка подготовлена Главным штабом Военно-воздушных сил 17 января 1983 г.).

МГА СССР). Проект, как и Кодекс 1961 г., был явно заужен до регулирования деятельности только гражданской авиации.

Приведенная выше статистика деятельности, связанной с использованием воздушного пространства СССР, а также серьезная озабоченность ряда министерств и ведомств возникающими конфликтами между пользователями воздушного пространства склонили комиссию, рассматривающую проект нового кодекса, к комплексному подходу в правовом регулировании использования воздушного пространства страны. Комиссии и специалистам стало ясно, что развитие научно-технического прогресса, связанного с осуществлением различных видов деятельности в воздушном пространстве, должно повлечь за собой неуклонное расширение сферы действия воздушного права в пространстве и по кругу объектов.

В результате принятый 11 мая 1983 г. Воздушный кодекс Союза ССР[1] содержал 41 статью, действие которых распространялось на всю авиацию СССР. Подавляющее большинство этих статей содержали правила, устанавливающие общий единообразный порядок использования воздушного пространства СССР для всех авиационных ведомств страны, а также для других государственных органов и негосударственных организаций, деятельность которых связана с использованием воздушного пространства или может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов и других летательных аппаратов. Такое расширение сферы действия Воздушного кодекса Союза ССР 1983 г. сделало этот нормативный акт, образно выражаясь, «воздушной конституцией СССР». Принятие этого Кодекса и в развитие его целой серии актов, регламентирующих порядок использования воздушного пространства СССР, открыло новую страницу советского воздушного права. Нормы указанных актов формировали правовой режим воздушного пространства СССР, и в дальнейшем РФ вплоть до 1 января 2000 г. (даты вступления в силу Федеральных правил использования воздушного пространства РФ)[2]. Изложенное выше позволяет сделать вывод, что вступление в силу нового ВК СССР 1 января 1984 г. и в его развитие Положения об использовании воздушного пространства СССР (утверждено постановлением Совета Министров СССР от 22.03.1984) произвело «воздушно-правовую революцию» и сделало воздушное законодательство СССР, а затем и РФ в области регулирования использования воздушного пространства самым прогрессивным в мире (в других странах мира регулирование использования воздушного пространства осуществлялось только в отношении полетов

[1] Воздушный кодекс Союза ССР // Ведомости Верховного Совета СССР. 1983 г. № 20.

[2] Федеральные правила использования воздушного пространства РФ. Утверждены постановлением Правительства РФ от 22 сентября 1999 г. № 1084.

гражданских и государственных воздушных судов (например, в США Federal aviation act, 1958 г.).

Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. (статья 2) указывает на систему источников, содержащих нормы, устанавливающие порядок использования воздушного пространства СССР. Статья гласит: «Использование воздушного пространства СССР для полетов воздушных судов регулируется настоящим Кодексом, другими актами законодательства Союза ССР, а также утверждаемыми в порядке, определяемом Советом Министров СССР, Положением об использовании воздушного пространства СССР, Основными правилами полетов в воздушном пространстве СССР и иными нормативными актами».

Центральное место в этой системе занял Воздушный кодекс Союза ССР. Большинство норм, регулирующих использование воздушного пространства СССР, содержались в V и VI главах Кодекса — «Полеты воздушных судов» и «Международные полеты». В V главе устанавливался единый для всей авиации порядок подготовки и допуска к полету воздушных судов (ст. 40, 41), организации воздушного движения в стране (ст. 45), установления запретов и ограничений на полеты (ст. 49) и др. Особого интереса для настоящей работы заслуживает статья 52 «Деятельность, представляющая угрозу безопасности полетов». В этой статье законодатель устанавливал регламент для неавиационных пользователей воздушного пространства СССР, не допуская какой-либо деятельности в воздушном пространстве без специального разрешения.

К источникам правового режима воздушного пространства СССР были отнесены также и другие законы СССР, указы и постановления Президиума Верховного Совета СССР. Важнейшим из таких актов является Закон СССР о Государственной границе СССР 1982 г.[1] Данный закон устанавливал порядок пересечения воздушными судами государственной границы СССР (ст. 9), влета в СССР и вылета из СССР (ст. 10), определял перечень нарушений, вследствие которых воздушные суда и другие летательные аппараты признавались нарушителями государственной границы СССР (ст. 20), а также регламентировал применение оружия и боевой техники при охране воздушного пространства СССР (ст. 36).

К числу актов Президиума Верховного Совета СССР следует отнести, например, Указ 1984 г. «Об усилении охраны природы в районах Крайнего Севера и морских районов, прилегающих к северному побережью СССР»[2]. Этот Указ в целях охраны природы устанавливал специальный правовой режим воздушного пространства в опреде-

[1] Закон СССР о государственной границе СССР // Ведомости Верховного Совета СССР. 1982. № 12.

[2] Ведомости Верховного Совета СССР. 1984. № 48. С. 863.

ленных регионах страны, запрещающий выполнять полеты на малых и предельно малых высотах над заповедниками, заказниками, другими особо охраняемыми территориями, местами скопления животных и птиц и над путями их миграции, в некоторых случаях предусматривалось временное запрещение полетов воздушных судов.

К источникам, устанавливающим правовой режим воздушного пространства СССР, были отнесены также нормативные акты, утверждаемые постановлениями и распоряжениями Совета Министров СССР. Наибольшее значение из числа этих нормативных актов имели Положение об использовании воздушного пространства СССР[1] и Положение о Единой системе управления воздушным движением СССР[2]. Положение об использовании воздушного пространства СССР регламентировало не только вопросы, относящиеся к выполнению полетов воздушных судов, но и использование воздушного пространства при осуществлении в нем другой деятельности, а также деятельности, которая может представлять угрозу безопасности полетов воздушных судов и других материальных объектов.

Положение о Единой системе управления воздушным движением СССР (ЕС УВД СССР) определяло компетенцию органов этой системы в регулировании использования воздушного пространства страны.

К другой категории источников правового режима воздушного пространства СССР были отнесены нормативные акты, издаваемые центральными отраслевыми органами государственного управления. Эти акты также являлись обязательными для всех пользователей воздушного пространства СССР независимо от их ведомственной принадлежности, а также для иностранных государств, юридических и физических лиц.

Основным отраслевым органом государственного управления, которому предоставлялось право издавать общеобязательные нормативные акты, регулирующие использование воздушного пространства СССР, определялось Министерство обороны СССР. В соответствии со ст. 2 Положения об использовании воздушного пространства СССР Министр обороны СССР утверждал специальную Инструкцию по применению указанного Положения. В соответствии с Положением об использовании воздушного пространства Инструкция по его применению детализировала нормативно-правовое регулирование использования воздушного пространства СССР (создание структуры воздушного пространства, получение разрешения на использование воздушного пространства, введение запретов и ограничений на деятельность в воздушном пространстве, контроль за порядком использования воздуш-

[1] Утверждено постановлением Совета Министров СССР от 22 марта 1984 г. № 251.
[2] Утверждено постановлением Совета Министров СССР от 1 декабря 1983 г. № 1126.

ного пространства СССР и др.). В соответствии со ст. 8 Положения об использовании воздушного пространства СССР Министерство обороны (главнокомандующий Военно-воздушными силами) могло утверждать Основные правила полетов в воздушном пространстве СССР. Основные правила полетов в развитие Воздушного кодекса Союза ССР устанавливали общеобязательную систему правил, касающихся организации и выполнения полетов воздушных судов и управления воздушным движением.

В СССР значительное количество министерств, государственных комитетов и организаций издавали ведомственные акты, регламентирующие ту или иную деятельность, связанную с использованием воздушного пространства. Однако эти акты не должны были создавать новых положений правового режима воздушного пространства СССР. В данных актах могли содержаться только те нормы, которые точно соответствовали законодательству, указанному в ст. 2 Воздушного кодекса Союза ССР 1983 г. Такие нормативные акты не являлись источниками правового режима воздушного пространства СССР.

В связи с этим нельзя согласиться с мнением А. И. Котова о том, что «среди основных документов, содержащих правила полетов гражданских воздушных судов, является Наставление по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА)»[1]. На самом деле в НПП ГА содержались положения о правилах полетов, трансформированные без каких-либо изменений из ОПП-85. Никаких специальных правил полетов гражданских воздушных судов никогда не существовало и не могло существовать, так же как не может быть различных правил дорожного движения для автотранспортных средств в зависимости от их принадлежности (военные, полицейские, гражданские, т. е. принадлежащие юридическим и физическим лицам).

Примеру СССР в сфере установления правового режима воздушного пространства последовали государства — участники Варшавского договора (кроме Румынии). Это объясняется тем, что взаимодействие между указанными государствами в рассматриваемой области осуществлялось по линии оборонных ведомств. При этом международное воздушное право оставалось неизменным и продолжало действовать только в отношении гражданских воздушных судов. Такое положение можно объяснить тем, что государства не смогли (а возможно не сочли необходимым) разработать механизм взаимодействия международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства. ИКАО в силу своей компетенции только в отношении гражданской авиации не могла организовать такую работу.

---

[1] *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988. С. 86.

Проблема использования воздушного пространства особенно обострилась в 60-е гг. прошлого столетия, когда государства активизировали деятельность в воздушном пространстве за пределами суверенных территорий (полеты военной стратегической и палубной авиации, запуск баллистических и космических ракет и т. п.).

Отсутствие универсального международного договора в данной области подтолкнуло государства в целях обеспечения безопасности полетов заключать двусторонние соглашения о предотвращении инцидентов в международном воздушном пространстве (подробнее в параграфе 2.1 монографии). Кроме того, государства по собственной инициативе организовали передачу информации о предстоящей опасной для аэронавигации деятельности в международном воздушном пространстве (извещения по линии ИТАР ТАСС и служб аэронавигационной информации). Некоторый прогресс в области международно-правовой регламентации использования международного воздушного пространства (хотя и фрагментарно) был достигнут в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (подробнее в параграфе 2.1 монографии).

Проведенные исследования исторического процесса формирования правовых режимов воздушного пространства позволяют сделать некоторые выводы и сформулировать предложения, касающиеся совершенствования порядка использования воздушного пространства.

Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) изначально не могла стать основой для создания полноценных национальных воздушных законодательств, регулирующих использование воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности, так как она распространяла свое действие только в отношении гражданских воздушных судов (п. «а» ст. 3 Конвенции) и оставила за рамками регулирования не только государственные воздушные суда, но и другие летательные аппараты. Эта Конвенция также не 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). Статья 12 Конвенции установила обязательные правила полетов «над открытым морем», естественно, только для гражданских воздушных судов (приложение № 2 к Конвенции), не предусмотрев даже такой обязательности для правил обслуживания воздушного движения.

Кроме того, государства до настоящего времени не разработали механизм использования передового национального правотворческого опыта для создания соответствующих международно-правовых актов в рассматриваемой области.

Глава 2. Влияние международного права на действующий режим суверенного и международного воздушного пространства

2.1. Общая характеристика источников международного права, участвующих в формировании правового режима воздушного пространства

Чикагская конвенция 1944 г. В научных кругах и среди специалистов гражданской авиации существует устойчивое мнение, что единственным универсальным актом международного права, регулирующим отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства, является Чикагская конвенция 1944 г.[1] Однако это мнение было справедливым до принятия Конвенции об открытом море (Женевская конвенция 1958 г.)[2], определившей на универсальной основе правовой статус открытого моря, в том числе свободу полетов над ним не только гражданских, но и военных летательных аппаратов. Тем более такое мнение полностью опровергается универсальными положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.[3], не только подтвердившими принцип свободы полетов над открытым морем, но и определившими правовой статус исключительной экономической зоны и установившими правила полетов над международными проливами и архипелажными водами летательных аппаратов с любым правовым статусом.

Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) регулирует отношения, связанные только с деятельностью гражданских воздушных судов, и не применяется к государственным воздушным судам (п. «а» ст. 3), т. е. к воздушным судам, используемым на военной, таможенной и полицейской службах (п. «в» ст. 3).

До принятия этой Конвенции в научных трудах и в национальном нормативно-правовом выражении аэронавигация не подразделялась на аэронавигацию гражданских воздушных судов и аэронавигацию государственных воздушных судов. Позиция о необходимости регули-

---

[1] Конвенция о международной гражданской авиации. Doc. ICAO 7300/9.

[2] Женевская конвенция 1958 г. Принята 31 октября 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. № 46 (1133) от 16.11.1962.

[3] Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. // Нью-Йорк: ООН. 1984.

рования всеобъемлющей аэронавигации получила международно-правовое закрепление в Парижской конвенции 1919 г. Мнение ученых-юристов не изменилось и впоследствии. Так, в 1933 г. итальянский юрист М. Амброзини определял воздушное право как «отрасль права, которая изучает отношения, возникающие в связи с аэронавигацией»[1]. Французский юрист М. Лемуан придерживался аналогичной позиции[2]. Таким образом, можно предположить, что Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) принималась без учета мнения большинства ученых-юристов и авиационных специалистов на основании интересов группы государств, а также вследствие других причин и обстоятельств (подробно в параграфе 2 главы 3 монографии). Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) также не регулирует отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства другими летательными аппаратами (баллистические снаряды, спускаемые космические аппараты и др.), а также при осуществлении такой деятельности, как стрельбы, взрывные работы, строительство высотных сооружений и т. п.

Несмотря на это, следует признать, что Чикагская конвенция 1944 г. по ряду вопросов является основой для формирования национальных правовых режимов воздушного пространства и частично (только для гражданских воздушных судов) правового режима международного воздушного пространства. Так, ст. 1 подтверждает право государств обладать полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией. Статья 2 Конвенции определяет понятие территории государства, в пределах которого это государство (и только оно) вправе устанавливать общеобязательный правовой режим, в том числе правовой режим воздушного пространства.

Особого внимания заслуживает статья 3 bis[3], принятая в качестве поправки к рассматриваемой Конвенции 10 мая 1984 г. Появлению этой поправки предшествовало трагическое событие, связанное с уничтожением 1 сентября 1983 г. в районе острова Сахалин советским истребителем СУ-15 южнокорейского пассажирского самолета Б-747. Нормы, содержащиеся в этой статье (п. «а»), регламентируют действия государств в отношении гражданских воздушных судов, нарушивших государственную границу и совершающих полет в суверенном воздушном пространстве без надлежащего разрешения. Основным в этой статье является предписание, обязывающее государства воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских

[1] *Ambrozini M.* Corco di diritto aeronautico. Vol. I. Roma, 1933.

[2] *Lemoine M.* Traite de droit aerien. P., 1947. P. 3.

[3] Статья 3 bis. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации. Подписан в Монреале 10 мая 1984 г. Вступил в силу 16 августа 1998 г. Doc 9436.

воздушных судов в полете. В дальнейшем мы еще вернемся к анализу ст. 3 bis, возможности ее применения, а также рассмотрим обстоятельства, при которых ее применение не будет являться обязательным, так как норма п. «а» не содержит абсолютного запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете («воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия...»; « refrain from resorting to the use of weapons...» — англ.)[1].

Статья 5 «Право нерегулярных полетов» регламентируют полеты, осуществляемые авиацией общего назначения и нерегулярные коммерческие воздушные перевозки (т. е. за вознаграждение или по найму) на территорию или через территорию иностранного государства. В отношении ст. 5 следует безоговорочно согласиться с мнением С. В. Черниченко: «Статья 5 Чикагской конвенции 1944 г., предусматривающая возможность нерегулярных полетов иностранных воздушных судов для некоммерческих целей в воздушном пространстве участников Конвенции без получения разрешения, не соблюдается. Многие участники Чикагской конвенции допускает такие полеты только в разрешительном порядке. Высказывается мнение, что сложился международный обычай, фактически отменяющий ст. 5 Чикагской конвенции»[2]. Норма ст. 6 Конвенции «Регулярные воздушные сообщения» следует относить к «институту права международных воздушных сообщений и перевозок»[3], так как она имеет явно коммерческую направленность, предназначена для регулирования международных воздушных перевозок и не участвует в установлении правового режима воздушного пространства.

Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) содержит ст. 9 — одну из самых первоначальных, устойчивых и наиболее распространенных норм национальных воздушных законодательств, закрепляющих право государства ограничивать или запрещать полеты воздушных судов в своем воздушном пространстве. Эта статья обусловливает установление запретных зон «соображениями военной необходимости или общественной безопасности», а также условием, что такие зоны будут являться запретными как для иностранных воздушных судов, так и для воздушных судов государства, установившего данную зону. На установление национальных правовых режимов значительное влияние оказывает норма ст. 12 Конвенции «Правила полетов», требующая, в частности, поддерживать максимально возможное единообразие своих национальных правил полетов и правил, устанавливаемых на основе этой Конвенции (имеются в виду правила полетов, опубликованные

[1] Статья 3 bis. Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации...

[2] Международное право. М., 2008. С. 86.

[3] Там же. С. 399.

в приложении 2 к данной Конвенции). Однако указанные правила действуют только в отношении гражданских воздушных судов (см. п. «а» ст. 3 Конвенции). Впоследствии мы более подробно рассмотрим проблему регламентации полетов в суверенном воздушном пространстве и уверенно докажем, что устанавливать раздельные и различные правила полетов для гражданской, государственной и другой авиации недопустимо. Статья 12 Конвенции содержит норму, требующую выполнять полеты гражданских воздушных судов (см п. «а» ст. 3) над открытым морем по единым правилам, установленным в соответствии с этой Конвенцией (имеются в виду правила полетов, содержащиеся в приложении 2 к Конвенции, см. приложение № 3).

На практике большинство прибрежных государств в установленных для них РПИ осуществляют организацию и обслуживание воздушного движения, в том числе за пределами их суверенной территории в соответствии со своими национальными правила и процедурами. При этом безопасность аэронавигации, включая полеты иностранных летательных аппаратов, обеспечивается прежде всего путем установления бесконфликтных элементов структуры воздушного пространства (пилотажных зон, районов испытательных полетов, зон для проведения ученых стрельб и перехватов и т. п.) на значительном удалении (как правило, не менее 10 км) от международных воздушных трасс, треков и других районов контролируемого воздушного пространства.

Особую сложность для обеспечения безопасности аэронавигации представляют полеты иностранных воздушных судов ниже нижнего эшелона вне контролируемого воздушном пространстве, так как сведения об указанной структуре воздушного пространства в документах аэронавигационной информации государств (AIP) как правило не публикуются.

Анализ национальных правил и процедур (США, ФРГ, Великобритании, Финляндии, Турции, Японии и др.), действующих в их РПИ, показывает определенную схожесть этих правил и процедур в вопросах обеспечения безопасности аэронавигации. Однако высокий уровень безопасности аэронавигации в РПИ может быть обеспечен только установлением единообразного порядка. Приложение 2 к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 3) определяет обязательные правила полетов над «открытым морем» только в отношении гражданских воздушных судов, а этого явно недостаточно и, более того, небезопасно. По этой причине правила полетов, предусмотренные приложением № 2 (см. приложение № 3), особенно в неконтролируемом воздушном пространстве государствами, не применяются и в национальные документы не трансформируются. Это связано с тем, что воздушное пространство РПИ расположено как над суверенной территорией (территориальным морем), так и над исключительной экономической зоной

и над открытым морем, и, следовательно, это пространство имеет различный правовой статус. Невозможно даже представить, что в одном элементе структуры воздушного пространства (например, в пилотажной зоне или зоне дозаправки топлива), расположенном одновременно в суверенном воздушном пространстве и за его пределами применялись различные правила полетов и обслуживания воздушного движения.

Статья 25 Конвенции содержит нормы, устанавливающие обязательства для государств оказывать помощь воздушным судам, терпящим (или уже потерпевшим) бедствие в пределах его территории, а также допускать в свое воздушное пространство воздушные суда (для оказания указанной помощи) иностранного государства, где было зарегистрировано воздушное судно, терпящее (или потерпевшее) бедствие. Необходимо отметить, что ст. 25 Конвенции не содержит указаний на принадлежность терпящего бедствие воздушного судна к гражданской или государственной авиации. Кроме того, обязательства государств оказывать помощь адресованы прежде всего государственным воздушным судам, осуществляющим поисково-спасательные работы (во всем мире поисково-спасательные мероприятия примерно в 90 процентов случаев обеспечиваются при помощи государственных воздушных судов).

Заканчивая рассмотрение норм Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2), следует констатировать, что этот договор не смог сформировать полноценный правовой режим воздушного пространства как над государственной территорией, так и за ее пределами, эта Конвенция оставила за пределами регулирования всю деятельность в воздушном пространстве, кроме полетов гражданских воздушных судов.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5)[1]. Для целей настоящего исследования значительный интерес представляют положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), формирующие правовой режим воздушного пространства. В отличие от Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) действует не только в отношении всех воздушных судов (гражданских и государственных), но и в отношении любых других летательных аппаратов (например, экранопланов и турболетов). Прежде всего эта Конвенция подтверждает суверенитет государств в отношении воздушного пространства над их территориальным морем (п. 2 ст. 2), а также, что особенно важно, определяет допустимый предел внешней границы этого моря, а следовательно, и суверенного воздушного пространства прибрежных государств, составляющий 12 морских миль (ст. 3) и по-

[1] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Подписана 10 декабря1982 г. Вступила в силу 16 ноября 1984 г. Нью-Йорк: ООН, 1984.

рядок установления этой границы (ст. 4, 5, 6 и 7). Конвенция еще раз подтвердила (после Женевской конвенции 1958 г.[1], ст. 2) основополагающий принцип свободы открытого моря. Еще в 1958 году В. С. Верещетин справедливо утверждал, что «уже сам термин “открытое море” говорит о том, что оно открыто, т. е. свободно, для всех государств на равных началах»[2]. Для воздушного пространства над открытым морем установлен принцип свободы полетов для всех прибрежных государств и государств, не имеющих выхода к морю (п. 1 ст. 87). При этом Конвенция обязывает государства должным образом осуществлять эту свободу, учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой полетов в открытом воздушном пространстве (п. 2 ст. 87). Можно предположить, что нормы статьи 87 имеют самое широкое действие и охватывают деятельность, связанную не только с полетами воздушных судов и других летательных аппаратов, но и с осуществлением иной деятельности в открытом воздушном пространстве (стрельбы, взрывные работы, катапультирование с поверхности воды и плавающих средств, строительство высотных сооружений и т. п.). Это подтверждается и ст. 88, которая предоставляет право государствам резервировать открытое море и, как представляется, воздушное пространство над ним для любой деятельности, осуществляемой в мирных целях. Практика показывает, что государства активно используют это право. При этом ст. 89 запрещает государствам претендовать на подчинение своему суверенитету какой-либо части открытого моря. Это положение, по видимому, можно отнести и к открытому воздушному пространству.

Представляется целесообразным вначале рассмотреть нормы Конвенции, устанавливающие правовой режим суверенного воздушного пространства, расположенного над территориальным морем, международными проливами и архипелажными водами. Исходя из смысла ст. 2, 34 и 49 Конвенции, государства, осуществляя суверенитет над воздушным пространством, расположенном над его территориальным морем, проливами и архипелажными водами, вправе самостоятельно устанавливать его правовой режим. Однако необходимо отметить, что при установлении такого режима для государств действуют некоторые ограничения. Прежде всего это касается допуска в воздушное пространство припроливного или архипелажного государства иностранных летательных аппаратов и права его беспрепятственного транзитного пролета. В соответствии со ст. 38 Конвенции такой пролет должен быть непрерывным и быстрым (для летательных аппаратов это означает запрещение выполнять виражи, вставать в круг, а выполнять полет

[1] Конвенция об открытом море. Подписана 29 апреля 1958 г. Вступила в силу 30 сентября 1958 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. № 46. 1962.

[2] *Верещетин В. С.* Свобода судоходства в открытом море. М., 1958. С. 13–14.

по прямым установленным линиям пути на крейсерской скорости, заданной для соответствующей высоты (эшелона) полета).

Правовой режим воздушного пространства над международными проливами формируется нормами части III Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), регламентирующими, в частности, транзитный пролет летательных аппаратов через воздушное пространство над такими проливами. К указанным проливам в соответствии со ст. 37 Конвенции относятся проливы, используемые для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако рассматриваемые выше правила транзитного пролета применяются не ко всем международным проливам. В соответствии с пунктом «с» ст. 35 Конвенции общий правовой режим проливов, установленный ее III частью, не затрагивает правового режима проливов, пролет над которыми регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными договорами, относящимися специально к таким проливам. Это положение, например, касается черноморских проливов, правовой режим которых определяется Конвенцией Монтре 1936 г.[1] В отличие от правового режима проливов, установленного Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., ст. 23 Конвенции Монтре допускает пролет над черноморскими проливами только гражданских воздушных судов и только после предварительного уведомления о предстоящем пролете турецкого правительства. Положение п. «с» ст. 35 не относится к правовому режиму воздушного пространства над Балтийскими проливами (Зунда и обоих Бельтов), так как порядок выполнения «полетов над ними основывается на сложившимся обычае свободы полетов»[2], а не на находящейся в силе международной конвенции. (Действующий и ныне Копенгагенский трактат 1857 г. касается только торгового мореплавания и, конечно, не регулирует полеты над Балтийскими проливами.) Аналогичная правовая ситуация существует и в отношении воздушного пространства над Магеллановым проливом. Статья 38 Конвенции предоставляет право непрерывного и быстрого транзитного пролета через воздушное пространство над международными проливами всем летательным аппаратам (независимо от государственной принадлежности). Однако такой пролет не исключает возможности посадки на аэродроме государства, граничащего с проливом. Эта статья также предоставляет право транзитного пролета летательным аппаратам после взлета с аэродрома указанного выше го-

[1] Конвенция о режиме проливов. Подписана 20 июля 1936 г. Вступила в силу 9 ноября 1936 г. // Свод законов СССР. № 13. 1937.

[2] *Молодцов С. В.* Правовой режим морских вод. М.: Международная организация, 1982. С. 177.

сударства. Такие пролеты могут осуществляться только в соответствии с условиями, установленными государством, граничащим с проливом. Статья 39 Конвенции накладывает обязательства, выполнение которых необходимо при транзитном пролете. К таким обязательствам относятся: без промедления следовать через воздушное пространство над проливами; воздерживаться от любой угрозы силой и ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН;[1] воздерживаться от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием (неблагоприятные метеорологические условия, выбросы от извержения вулканов, другие особые случаи в полете: отказ авиационной техники, потеря ориентировки, внезапное опасное заболевание членов летного экипажа и т. п.), которые могут представлять угрозу для жизни людей. Кроме того, летательные аппараты при транзитном пролете обязаны: гражданские летательные аппараты — соблюдать Правила полетов, опубликованные в приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 3); государственные летательные аппараты — «будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов». Следует заметить, что установление различных правил полетов для гражданских и государственных летательных аппаратов в одном воздушном пространстве неизбежно приведет к авиационным происшествиям (недопустимым сближениям, попаданиям в спутную струю от двигателей и даже к столкновениям летательных аппаратов).

Статья 36 Конвенции определяет, что положение ее части III не применяются к проливам, если в них имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь, проходящий в открытое море или в исключительную экономическую зону. «В таких проливах действует режим открытого моря, в том числе свобода полетов. Не подпадают под действие части III Конвенции проливы, ведущие из открытого моря или из исключительной экономической зоны в территориальное море. Для этих проливов действует право мирного прохода для морских судов (ст. 45 Конвенции). На пролет летательных аппаратов право мирного прохода не распространяется. Часть III Конвенции «содержит общеприемлемые для всех государств положения, обеспечивающие единый и эффективный международный правопо-

[1] Устав Организации Объединенных Наций. Подписан 26 июня 1945 г. Вступил в силу 24 октября 1945 г. Действующее международное право // сост. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривченкова. М., Т. 1. С. 7–33.

рядок осуществления морской и воздушной навигации через проливы международного значения, перекрываемых территориальным морем»[1].

Статья 44 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) обязывает государства, граничащие с проливами, не препятствовать транзитному пролету и оповещать заинтересованные государства о любой известной им опасности для пролета над проливами. Характеризуя в целом правовой режим воздушного пространства над международными проливами, следует в целом согласиться с мнением 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»[2].

Правовой режим воздушного пространства над архипелажными водами устанавливается нормами части IV Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Статья 46 этой Конвенции дает определение понятий «архипелаг» и «государство-архипелаг».

В соответствии с п. 2 ст. 49 государство-архипелаг обладает суверенитетом в отношении воздушного пространства над своими архипелажными водами. Свой суверенитет государство-архипелаг осуществляет при условии соблюдения положений Конвенции (п. 3 ст. 49) и формирует правовой режим воздушного пространства над архипелажными водами, в том числе обеспечивающий архипелажный пролет иностранных летательных аппаратов. С этой целью государство-архипелаг может устанавливать воздушные коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого пролета иностранных летательных аппаратов через воздушное пространство, расположенное над архипелажными водами и прилегающим территориальным морем. Архипелажный пролет по воздушным коридорам — это осуществление права пролета иностранного летательного аппарата с целью беспрепятственного транзита из одной части открытого воздушного пространства или воздушного пространства над исключительной экономической зоной в другую часть открытого воздушного пространства или воздушного пространства над исключительной экономической зоной. Летательные аппараты при архипелажном пролете не должны отклоняться от осевых линий этих коридоров более чем на 25 морских миль в любую сторону от таких осевых линий. Однако такие отклонения ограничиваются правилом, не позволяющем летательным аппаратам приближаться к берегам ближе чем на 10 процентов расстояния между точками на островах, граничащих с воздуш-

[1] *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988. С. 162.

[2] *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.

ным коридором. Если государство-архипелаг не установило воздушных коридоров, архипелажный пролет может осуществляться над путями, обычно используемым для международного судоходства.

Указанные выше правила установления и использования воздушных коридоров, а также порядок выполнения архипелажных пролетов при отсутствии воздушных коридоров следует публиковать в документах аэронавигационной информации государств-архипелагов, как это делается в отношении морских коридоров в соответствии с п. 10 ст. 53 Конвенции. Статья 54 Конвенции предписывает применять ст. 39, 40, 42 и 44 Конвенции mitatis mutandis к архипелажному пролету. По мнению автора работы, положения указанных статей могут применяться в отношении архипелажного пролета без каких-либо изъятий, изменений и уточнений. Международно-правовые нормы, устанавливающие правила архипелажного пролета, не изменяют суверенный статус воздушного пространства над архипелажными водами, но накладывают вышеизложенные обязательства на государство-архипелаг, «поэтому любые односторонние действия государства-архипелага, ограничивающие право архипелажного пролета, могут быть классифицированы как противоречащие и поэтому незаконные»[1].

Сравнивая правовой режим международных проливов и правовой режим архипелажных вод, регламентирующих транзитный пролет и архипелажный пролет соответственно, В. Д. Бордунов находит очень много общих признаков, основанных на принципе свободы полетов. Прежде всего он находит это сходство в отсутствии требования о необходимости получения разрешения на такие полеты от припроливного государства или государства-архипелага[2].

Правовой режим воздушного пространства над исключительной экономической зоной устанавливается нормами части V Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5).

Проводя сравнение термина «открытое море» в понимании В. С. Верещетина[3] с термином «исключительная экономическая зона», можно утверждать, что эта часть моря открыта не для всех государств на равных началах. При рассмотрении вопроса о правовом статусе исключительной экономической зоны на III Конференции по морскому праву государства разделились на две основные группы. В первую группу вошли государства (их было большинство), которые являлись сторонниками нераспространения государственного суверенитета за пределы территориального моря. Во вторую группу — государства, настаивавшие на максимальном сближении режима указанных зон с режимом

[1] *Бордунов В. Д.* Чикагская конвенция 1944 г. и Конвенция ООН... С. 116.

[2] *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов... С. 180.

[3] *Верещетин В. С.* Свобода судоходства в открытом море. М., 1958. С. 13–14.

территориального моря. В связи с этим в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) не удалось четко определить правовой статус исключительной экономической зоны[1]. Несмотря на это, С. А. Гуреев на основании анализа всех статей Конвенции делает вывод, что «эта зона является частью открытого моря со специфическим режимом, а понятие «исключительная зона» означает, что эта зона создана исключительно для защиты экономических интересов прибрежнего государства, т. е. чтобы подчеркнуть ее функциональный характер»[2]. В связи с этим уместно отметить, что М. Милде в 1983 г. (в это время он являлся директором юридического бюро ИКАО), определяя понятие «открытое море» в контексте Конвенции ООН по морскому праву, одним из его признаков называл расположение открытого моря за пределами исключительной экономической зоны[3].

Статья 55 этой Конвенции определяет исключительную экономическую зону как «район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный частью V особый режим, согласно которому юрисдикция прибрежного государства, права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями настоящей Конвенции»[4]. Для рассмотрения вопросов, касающихся правового режима воздушного пространства над исключительной экономической зоной, прежде всего необходимо установить его пределы. Это можно сделать с помощью ст. 57 Конвенции, определив указанное пространство как воздушное пространство, расположенное за пределами суверенного воздушного пространства государства на удалении не более 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Исходя из этого определения и с учетом положений ст. 74 Конвенции («Делимитация исключительной экономической зоны между государствами с противолежащими или смежными побережьями») производится делимитация исключительной экономической зоны и, естественно, устанавливаются границы воздушного пространства над этой зоной путем проведения по линии границы такой зоны воображаемой вертикальной плоскости.

В основу рассматриваемого правового режима в соответствии со ст. 58 и п. «b» ст. 87 Конвенции положено право государств как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю на свободу полетов. При этом Конвенция не уточняет, полеты каких устройств могут свободно осуществляться в воздушном пространстве. Однако содержание п. «e» и «f» ст. 19 позволяет сделать вывод, что свобода полетов отно-

---

[1] Международное морское право / отв. ред. С. А. Гуреев // М., 2003. С. 140.

[2] Там же. С. 140.

[3] *Milde M.* United Nations Convention on the law of the See — Possible Implications for the International Air Law. Annals of Air and Space Law. Vol. VIII.1983. P. 173.

[4] Конвенция ООН по морскому праву. Нью-Йорк: ООН. 1984.

сится ко всем летательным аппаратам (гражданским, военным и другим государственным). Правовой режим воздушного пространства над исключительной экономической зоной, а вернее сказать, особенности этого режима непосредственно связаны с полетами только воздушных судов (а не всех летательных аппаратов) и обеспечением безопасности таких полетов, выполняемых с целью реализации суверенных прав, обеспечением юрисдикции и выполнением обязательств прибрежных государств в указанной зоне, предусмотренных ст. 56 Конвенции. Так, только прибрежные государства имеют право осуществлять полеты 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 определения популяции животных: моржей, котиков, китов, белых медведей и т. п., для сканирования морского дна в целях изыскания полезных ископаемых и др.) Во исполнение положения п. 2 ст. 77 Конвенции другие государства могут производить полеты своих воздушных судов в целях разведки и разработки полезных ископаемых только с согласия соответствующего прибрежного государства. Аналогичный разрешительный порядок действует в отношении полетов воздушных судов с целью морских научных исследований в соответствии с п. 2 ст. 246 Конвенции.

Особого внимания заслуживает конвенционная регламентация создания и использования искусственных островов, установок и сооружений. С позиции исследования правового режима воздушного пространства над исключительной экономической зоной нас интересует два основных вопроса:

1) полеты воздушных судов, обеспечивающих строительство и эксплуатацию установок и сооружений, а также полеты воздушных судов и других летательных аппаратов с искусственных островов;

2) обеспечение безопасности аэронавигации в районах расположения искусственных островов, установок и сооружений.

Пункты 3–8 ст. 60 Конвенции устанавливают правила обеспечения безопасности, к сожалению, только в отношении судоходства в районах искусственных островов, установок и сооружений. Поэтому прибрежным государствам, основываясь на положении п. 2 ст. 60, следует принимать законы и утверждать общеобязательные для всех государств правила обеспечения безопасности аэронавигации в районах искусственных островов, установок и сооружений.

В дальнейшем при рассмотрении вопросов, касающихся совершенствования международного воздушного права, мы попытаемся сформулировать положения, которые должны войти в правила обеспечения безопасности полетов в указанных выше районах.

Реализуя свои суверенные права и юрисдикцию в отношении исключительной экономической зоны и континентального шельфа, прибрежное государство осуществляет защиту своих морских и природных ресурсов, как живых, так и неживых (п. 1 ст. 56 и п. 1 ст. 77).

Правовой режим открытого воздушного пространства формируется нормами части VII Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). При этом необходимо отметить, что положения части VII Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. устанавливают правовой режим только той части воздушного пространства, которая находится за пределами исключительной экономической зоной. Нормы статей части VII Конвенции не распространяются на международное воздушное пространство, расположенное над Антарктикой. В связи с этим мы будем рассматривать правовой режим только той части международного воздушного пространства, которая регулируется положениями части VII Конвенции.

В основе правового режима воздушного пространства над открытым морем находится положение о «свободе полетов», установленное подп. «b» пункта 1 ст. 87 Конвенции. В теоретическом смысле эта «свобода полетов» должна предполагать право любого государства использовать воздушное пространство над открытым морем в любом районе, в любое время, на любых высотах для полетов любых устройств (термин использован в подп. «f» п. 2 ст. 19 Конвенции) без получения на то какого-либо разрешения и даже без предварительного уведомления. Вместе с тем п. 2 ст. 87 требует от государств осуществлять свободу полетов, «должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой полетов». Эта норма прежде всего предназначена для обеспечения безопасности воздушного движения. Положение п. 2 ст. 87 Конвенции в отношении, по крайней мере, гражданских воздушных судов реализуется в ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2), в приложении № 2 (см. приложение № 3) и отчасти в приложении 11 (см. приложение № 4)[1] к данной Конвенции, которые содержат правила полетов и ОВД гражданских воздушных судов, в том числе и над открытым морем.

Для рассмотрения вопроса формирования и действия правового режима международного воздушного пространства необходимо определиться с понятиями разрешений на использование воздушного пространства и уведомлений о намерении использовать это пространство (подробнее в параграфе 3.1. монографии).

Анализ положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложе-

[1] Приложение 11 к Конвенции о Международной гражданской авиации «Обслуживание воздушного движения».

ние № 2) и приложений к последней позволяет предположить наличие двух видов разрешений на использование воздушного пространства.

Первое — административное разрешение, т. е. разрешение, выдаваемое уполномоченным государственным органом на осуществление какой-либо правомерной деятельности в воздушном пространстве.

Второе — диспетчерское разрешение, т. е. разрешение, выдаваемое органом ОВД, на использование контролируемого воздушного пространства в соответствии с условиями, обеспечивающими безопасность воздушного движения.

Уведомления о предполагаемом использовании международного воздушного пространства, как и разрешения на его использование, можно подразделить на два вида.

Первое — административное уведомление, поступающее от уполномоченного государственного органа или международной межправительственной организации в адрес заинтересованного государства или государств, о намерении использовать международное воздушное пространство в случаях, когда такое извещение требуется подавать в соответствии с международным правом.

Второе — диспетчерское уведомление, т. е. уведомление, направляемое, как правило, с помощью радиостанции в орган ОВД при использовании неконтролируемого воздушного пространства с целью получения полетно-информационного обслуживания в соответствии с главой 4 приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г.

Можно предположить, что основным признаком понятия «свобода полетов» является отсутствие требований о получении административного разрешения или административного уведомления на осуществление любой деятельности в международном воздушном пространстве с использованием летательных аппаратов.

Из изложенного следует сделать вывод, что принцип «свободы полетов» в самом широком его понимании можно отнести только к той части международного воздушного пространства, на которую не распространяются требования о получении административных разрешений или уведомлений, и не установлены запреты и ограничения на определенные виды деятельности, предусмотренные международным правом. Именно такую часть международного воздушного пространства можно было бы определить как открытое воздушное пространство. Другую часть международного воздушного пространства, т. е. воздушного пространства, расположенного над исключительной экономической зоной и территориями, не находящимися под чьим-либо суверенитетом, использование которого ограничено нормами международного права, можно было бы определить как «международное воздушное пространство ограниченного пользования».

Автор настоящей работы позволил себе сделать указанные выше предположения относительно применения понятия «свобода полетов» в международном воздушном пространстве, которые отличаются от мнения многих российских ученых-правоведов и противоречат выводам исследовательской работы Секретариата ИКАО, утверждающим, что режим воздушного пространства над исключительной экономической зоной в отношении свободы полетов тождественен такому режиму в воздушном пространстве над открытым морем[1]. По всей вероятности, такое несовпадение мнений основывается на различном толковании самого определения понятия «свобода полетов». Автор настоящего исследования основывается на том, что основным признаком понятия «свобода полетов» является отсутствие каких-либо международно-правовых запретов на полеты любых летательных аппаратов с любыми целями или требований на получение разрешений для выполнения таких полетов, например, от прибрежного государства.

Особого внимания заслуживает изучение проблемы, касающейся прав и обязанностей государств в области предупреждения и пресечения противоправной деятельности в открытом море. К такой незаконной деятельности Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), в частности, относит: перевозку рабов на судах (ст. 99); пиратство (ст. 101); несанкционированное вещание, т. е. передачу звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки (ст. 109); незаконную торговлю наркотиками или психотропными веществами (ст. 108). Кроме того, из смысла п. 2 ст. 111 Конвенции к незаконной деятельности следует относить противоправные деяния в исключительной экономической зоне и в зонах безопасности вокруг установок на континентальном шельфе (например: проведение разведки и разработка природных живых и неживых ресурсов без разрешения соответствующего прибрежного государства и т. п.).

Анализируя положения перечисленных статей данной Конвенции, следует сделать некоторые выводы и предположения. Так, действие ст. 99 относится только к перевозке рабов на судах, хотя такую противоправную деятельность можно осуществлять и на летательных аппаратах. Несанкционированное вещание из открытого моря в соответствии со ст. 109 пресекается, только когда оно осуществляется с судов или установок и только если это вещание предназначено для приема населением, в то время как аналогичное вещание можно производить и с летательных аппаратов. Кроме того, наибольшую опасность для морской и воздушной навигации представляет создание помех для работы радиотехническим бортовым и наземным средствам (локаци-

[1] Док. ИКАО G-WP 7777, 20/1/84. С. 20.

онным, связным и навигационным). Статья 108 требует от государств сотрудничества в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой с судов в открытом море. Закономерно возникают вопросы: во-первых, почему только с судов? (так как с успехом можно торговать и, например, с гидросамолетов). Во-вторых, почему пресекается только торговля, а не перевозка, в том числе и с использованием летательных аппаратов? Хорошо известно, что, например, береговая охрана и военно-воздушные силы США резко пресекают (порой используя для этого оружие) попытки незаконной транспортировки на свою территорию наркотических и психотропных веществ с помощью судов и легкомоторных летательных аппаратов в районах Мексиканского залива, Атлантического и Тихого океанов. Именно в связи с этим США до настоящего времени не ратифицировали поправку 3 bis к Чикагской конвенции 1944 г.[1] (основным инициатором принятия которой являлись США), предписывающую воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов.

Значительный интерес для настоящей работы представляют статьи Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) относительно морского и особенно воздушного пиратства. По мнению Ю. Н. Малеева, «первым многосторонним документом универсального характера, положившим начало становлению понятийно-терминологического аппарата в данной области, явилась Женевская конвенция об открытом море 1958 г.». Именно ст. 15 данной Конвенции, хотя и косвенно, способствовала возникновению понятия «воздушное пиратство»[2].

Однако трудно согласиться с мнением Ю. Н. Малеева, что ценность рассматриваемой нормы «не очень велика, поскольку нападение гражданских воздушных судов друг на друга в воздухе в принципе маловероятно. Единственно возможная ситуация — «воздушное пиратство» против находящихся на водной поверхности судов и гидропланов»[3]. Положения ст. 15–21 Женевской конвенции 1958 г. практически тождественны нормам ст. 101–107 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Анализируя ст. 101 и 102 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), вполне реально предположить возможность нападения пиратского военного летательного аппарата (например, вертолета) на судно, находящееся в открытом море, или пиратского военного летательного аппарата на гражданский летательный аппарат, перевозящий ценный груз в открытом воздуш-

[1] Протокол, касающийся изменения Конвенции о Международной гражданской авиации. Doc 9436.

[2] Курс международного права. Т. 5. М., 1992. С. 149.

[3] Там же.

ном пространстве, с целью принуждения его к посадке или с целью его уничтожения с последующим завладением перевозимым имуществом. Ю. Н. Малеев справедливо отмечает, что в «юридической литературе не приводятся примеры воздушного пиратства»[1]. Видимо, таких случаев действительно никогда не было. Однако разве кто-нибудь мог до 11 сентября 2001 г. предположить, что гражданские воздушные суда можно использовать в качестве оружия для уничтожения людей и объектов.

К сожалению, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), как и другие многосторонние международно-правовые акты, не содержат норм, регламентирующих действия государственных (военных) летательных аппаратов по пресечению воздушного пиратства, других актов незаконного вмешательства в деятельность авиации и, наконец, по предотвращению террористических актов с использованием летательных аппаратов. Вопросы международно-правового регулирования деятельности государств по предотвращению и пресечению противоправных действий в международном воздушном пространстве непосредственно связаны с положениями ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), предоставляющими государствам право преследования по горячим следам. Эта статья (как и аналогичная ст. 23 Женевской конвенции 1958 г.) предусматривает возможность преследования только иностранных судов (но не летательных аппаратов)[2], нарушивших законы и правила прибрежного государства. При этом государство имеет право преследовать по горячим следам иностранное судно с использованием для этих целей своих военных и иных, состоящих на правительственной (государственной) службе летательных аппаратов (п. 5 ст. 111). Важно отметить, что преследование по горячим следам «должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних, в архипелажных водах, в территориальном море или прилежащей зоне преследующего государства» (п. 1 ст. 111), а также «в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок на континентальном шельфе (п. 2 ст. 111), если имеются достаточные основания полагать, что иностранное судно нарушало законы и правила прибрежного государства», принятые в соответствии с рассматриваемой Конвенцией[3] в отношении исключительной экономической зоны или континентального шельфа, включая указанные зоны безопасности. При этом преследование может быть начато только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дис-

[1] Курс международного права. Т. 5. С. 149.

[2] См.: Вопросы международного морского и воздушного права. М., 1979. С. 121.

[3] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Подписана 10 декабря 1982 г. Вступила в силу 16 ноября 1994. Нью-Йорк: ООН, 1984.

танции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал (п. 4 ст. 111). В соответствии с п. 3 ст. 111 «право преследования по горячим следам прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или территориальное море какого-либо третьего государства».

Пункт 6 (подп. «b») ст. 111 устанавливает особенности преследования по горячим следам посредством летательных аппаратов. Так, «летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или какой-либо летательный аппарат прибрежного государства, вызванный этим летательным аппаратом, не прибудет на место, чтобы продолжить преследование, если только летательный аппарат не может сам задержать судно».

Остается непонятным, почему аналогичные правила преследования не установлены в отношении иностранных летательных аппаратов-нарушителей (например, пиратских летательных аппаратов). Нарушение законов и правил прибрежного государства могут совершить и совершают летательные аппараты в суверенном воздушном пространстве, а также в международном воздушном пространстве, расположенном над исключительной экономической зоной.

Кроме того, действия норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), устанавливающие начало преследования по горячим следам, распространяется только на внутренние воды, территориальное море, исключительную экономическую зону и море над континентальным шельфом. Однако эта Конвенция признает нарушителями норм международного права действия, совершаемые в открытом море и в открытом воздушном пространстве, и требует от государств принятия мер по их пресечению. К таким противозаконным деяниям Конвенция относит «пиратство» (ст. 100, 101); «перевозку рабов» (ст. 99); «незаконную торговлю наркотиками или психотропными веществами». Предупреждение и прекращение указанных деяний чаще всего невозможно без морского и воздушного преследования.

Заканчивая рассмотрение положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), устанавливающих правовой режим воздушного пространства, необходимо отметить, что нормы этой Конвенции имеют универсальный характер в отношении их применения ко всем летательным аппаратам (гражданским и государственным), а в определенных случаях к любым военным устройствам, способным передвигаться в воздушном пространстве (см. подп. «f» п. 2 ст. 19).

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. (Гамбургская конвенция 1979 г.[1]). Принятию Гамбургской конвенции

[1] Международная конвенция по поиску и спасанию на море. М: ЦРИА Морфлот, 1982. Конвенция вступила в силу 22 июня 1985 г. СССР ратифицировало ее 3 марта 1988 г. (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1988 г. № 8556 — XI).

1979 г. (см. приложение № 6) предшествовали неоднократные, порой трагические случаи неоказания помощи судам, терпящим или потерпевшим бедствие, по причине отказа властей прибрежных государств допустить спасательные корабли и воздушные суда в свое территориальное море и воздушное пространство над ним. Чаще всего такие случаи возникали в результате дрейфа терпящих бедствие и потерявших управление судов из открытого моря в территориальное море прибрежного государства.

Эта Конвенция представляет особый интерес для настоящего исследования положениями, устанавливающими порядок допуска в суверенное воздушное пространства иностранных летательных аппаратов, оказывающих помощь терпящим или потерпевшим бедствие судам, летательным аппаратам и людям. Пункт 3.1.2 главы 3 приложения к Конвенции «Сотрудничество» (в соответствии со ст. I Конвенции ее приложения являются неотъемлемой частью этой Конвенции) обязывает государства разрешать «немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию либо в воздушное пространство над ними спасательных единиц» других государств, к которым естественно относятся и летательные аппараты, в том числе и государственные. Кроме того, данный пункт, хотя и косвенно, предоставляет право летательным аппаратам, терпящим бедствие, входить в суверенное воздушное пространство иностранного государства. Пункты 3.1.3, 3.1.4, 3.1.5 того же приложения устанавливают порядок запроса для допуска на иностранную территорию спасательных летательных аппаратов и процедуру заблаговременного согласования условий указанного допуска (путем заключения соответствующих соглашений).

Важно отметить, что такой упрощенный порядок допуска в суверенное воздушное пространство иностранных летательных аппаратов носит скорее уведомительный характер.

Договор об Антарктике 1959 г. (см. приложение № 7)[1]. Для целей настоящей работы представляется целесообразным рассмотреть положения Договора об Антарктике 1959 г. (см. приложение № 7), содержащие запреты на осуществление определенных видов деятельности, в том числе в международном воздушном пространстве над Антарктикой. Договор 1959 г. определяет также режим воздушного пространства над Антарктикой и право полетов в нем[2].

Так, п. 1 ст. I определяет, что «Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются, в частности, любые мероприятия военного

---

[1] Договор об Антарктике. Подписан 1 декабря 1959 г. Вступил в силу 23 июня 1961 г. Действующее международное право / сост. Ю. М. Колосов, Э. С. Кривченкова. М., 1997. Т. 3. С. 664–669.

[2] *Бордунов В. Д., Копылов М. Н.* Правовой режим международного воздушного пространства // Вопросы международного морского и воздушного права. М., 1979. С. 122.

характера, такие как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых видов оружия». Содержание этого пункта и ст. VI Договора позволяют сделать вывод, что в международном воздушном пространстве, расположенном над районом южнее 60 параллели южной широты, запрещаются полеты военных летательных аппаратов и устройств, за исключением «военного оснащения (включающего летательные аппараты), используемого для научных исследований и для любых других мирных целей» (п. 2 ст. I Договора об Антарктике 1959 г., см. приложение № 7).

«Воздушное пространство над Антарктикой свободно для полетов гражданских воздушных судов всех стран независимо от того, являются они участниками Договора или нет»[1]. При этом «полеты воздушных судов (гражданских и военных. — *А. Т.*) осуществляются в строгом соответствии со стандартами ИКАО»[2].

Договор по открытому небу 1992 г. (см. приложение № 8)[3]. Договор вступил в силу 1 января 2002 г. Участниками Договора являются 34 государства). Договор направлен на содействие большей открытости военной деятельности, упрочению безопасности через меры укрепления доверия и является реализацией обязательств государств, принятых на Совещании по безопасности и сотрудничеству в Европе.

В данном Договоре нас интересуют нормы, имеющие непосредственное отношение к формированию правового режима суверенного воздушного пространства государств — участников Договора. Прежде всего необходимо рассмотреть нормы, устанавливающие разрешительный и уведомительный порядок влета в воздушное пространство транспортного самолета или самолета наблюдения (это государственные воздушные суда).

Транспортный самолет и самолет наблюдения в соответствии с п. 5 раздела 1 ст. IV Договора могут осуществить влет в воздушное пространство наблюдаемого государства на основании уведомления о намерении провести наблюдательный полет не менее чем за 72 часа до расчетного времени прибытия наблюдателей в пункт въезда (аэродром первой посадки на территории наблюдаемого государства. — *А. Т.*).

Из сказанного выше можно сделать вывод, что полеты такого рода носят уведомительный характер и не требуют соблюдения никаких дополнительных формальностей (получения административного разрешения) для влета в суверенное воздушное пространство. Важно отметить, что такая либерализация порядка допуска иностранных государственных летательных аппаратов в суверенное воздушное про-

---

[1] *Бордунов В. Д., Копылов М. Н.* Указ. соч. С. 122.

[2] Там же.

[3] Договор по открытому небу. Подписан 24 марта 1992 г. Вступил в силу 1 января 2002 г.

странство относится к нормальной повседневной деятельности, а не к форс-мажорным ситуациям, таким как оказание помощи в случаях бедствия или возникновении особых случаев в полете.

Значительный интерес представляют нормы рассматриваемого Договора, регламентирующие порядок планирования и выполнения наблюдательных полетов. Так, п. 8 раздела II ст. VI Договора определяет, что план полета самолета наблюдения «имеет содержание, указанное в приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 г., и имеет формат, определенный документом ИКАО DOC 4444-ATM/501. Пункт 14 раздела I ст. VI Договора требует выполнять наблюдательные полеты «с соблюдением опубликованных стандартов и рекомендательной практики ИКАО». Кроме того, п. 1 раздела II ст. VI Договора предписывает в случае возникновения чрезвычайной ситуации: «Командир самолета наблюдения руководствуется Правилами аэронавигационного обслуживания — правилами полетов и обслуживания воздушного движения»[1].

Таким образом, мы видим беспрецедентный пример распространения действия положений Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) и даже приложений к ней, а также руководств и правил ИКАО (руководства и правила ИКАО не являются обязательными даже в отношении гражданских воздушных судов) на государственные воздушные суда, выполняющие полеты в суверенном воздушном пространстве.

Существенным также является положение п. 15 раздела I ст. VI Договора, устанавливающее приоритет наблюдательных полетов по отношению к «любым регулярным полетам». Этот же пункт обязывает наблюдаемое государство, «чтобы его органы управления воздушным движением способствовали проведению наблюдательных полетов в соответствии с настоящим Договором», в том числе обеспечивали приоритет наблюдательных полетов. Необходимо отметить, что норма, устанавливающая приоритет в отношении какой-либо деятельности в воздушном пространстве, встречается только в Договоре по открытому небу 1992 г. (см. приложение № 8).

Двусторонние межправительственные договоры о предотвращении инцидентов за пределами территориальных вод (территориального моря) и в международном воздушном пространстве. Появлению соглашений о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним предшествовали события, связанные с постоянными опасными действиями кораблей и военных воздушных судов против кораблей и воздушных судов так называемого вероятного противника. Достаточно сказать, что по данным Генерального штаба Вооруженных Сил СССР только в 1971 г. опасных ситуаций, связанных с действиями

[1] Документ ИКАО DOC.4444-ATM/501.

кораблей и военных летательных аппаратов СССР и США в международном воздушном, пространстве возникало более 80 раз.

В целях избежания неблагоприятных последствий, которые могли бы возникнуть в результате указанных инцидентов, Правительство СССР и Правительство США 25 мая 1972 г. подписали соглашение (см. приложение № 9)[1], устанавливающее правила для кораблей и военных летательных аппаратов в целях недопущения опасных инцидентов между ними. В частности, для военных летательных аппаратов указанное соглашение определило специальный режим в международном воздушном пространстве, предусматривающий обязательства командиров летательных аппаратов проявлять величайшую осторожность и благоразумие при приближении к летательным аппаратам и кораблям другой стороны, в том числе к кораблям, занятым выпуском или приемом летательных аппаратов. Кроме того, этот режим в интересах взаимной безопасности запрещает: «имитации атак путем имитации применения оружия по самолетам, любым кораблям, выполнение различных пилотажных фигур над кораблями и сбрасывание вблизи них различных предметов таким образом, чтобы они представляли опасность для кораблей и мореплавания (ст. IV Соглашения). Статья V Соглашения предписывает летательным аппаратам в темное время и при полетах по приборам иметь включенными аэронавигационные огни. СССР и США также обязались «обеспечивать через установленную систему радиопередач извещений и предупреждений мореплавателям, как правило, не менее чем за 3–5 суток, передачу оповещений о действиях в открытом море, которые представляют опасность для самолетов» (ст. VI Соглашения).

Через год, а именно 22 мая 1973 г., Правительство СССР и Правительство США подписали Протокол[2], который расширил действия указанного Соглашения, распространив запрет на имитацию атак «путем разворота орудий, ракетных пусковых установок, торпедных аппаратов и имитацию применения других видов оружия» в отношении невоенных судов (ст. II Протокола). Анализ статей Соглашения и Протокола показывает, что отдельные их положения имеют слишком общие, неконкретные формы, например, такие как «достаточное удаление», «расстояние, исключающее риск столкновений», «проявлять величайшую осторожность и благоразумие». В связи с этим практическое применение положений Соглашения и Протокола было весьма затруднительным для экипажей кораблей и самолетов, а также

[1] Соглашение между Правительством СССР и Правительством США «О предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним». Подписан и вступил в силу 25 мая 1972 г. // Известия Совета депутатов трудящихся СССР. 3 июля 1972 г.

[2] Протокол к Соглашению между Правительством СССР и США. Подписан и вступил в силу 25 мая 1972 г. // Известия Совета депутатов трудящихся СССР. 1972 г.

для советских и американских специалистов, участвующих в разборе инцидентов. Советские специалисты и официальные представители неоднократно предлагали американцам выработать взаимоприемлемые критерии для оценки безопасности приближения кораблей и самолетов одной стороны к кораблям и самолетам другой стороны. В качестве одного из таких критериев предлагалось установить минимальные расстояния, которые надлежит соблюдать кораблям и самолетам сторон при деятельности в непосредственной близости друг от друга. Кроме того, советская сторона предлагала распространить положения Протокола на действия военных летательных аппаратов при приближении к гражданским воздушным судам, т. е. обязать командиров военных летательных аппаратов проявлять величайшую осторожность и благоразумие при приближении к гражданским воздушным судам, а также не допускать по ним имитации атак. Однако представители США отвергли эти предложения, мотивируя абсолютно необоснованными доказательствами. Несмотря на все указанные недостатки, практическое применение Соглашения и Протокола в целом оказали положительное влияние на обеспечение безопасности мореплавания и полетов военной авиации в международном воздушном пространстве. Так к 1986 г. количество опасных инцидентов снизилось до 10 случае в год.

В. П. Серегин уже в 1986 г., основываясь только на Соглашении между СССР и США (1972 г.), утверждал, что «государства обязаны следить за тем, чтобы их летательные аппараты (не разделяя их на гражданские и военные. — *А. Т.*) во время полета над открытым морем не совершали каких-либо незаконных действий в отношении других иностранных кораблей, судов и летательных аппаратов, находящихся в этом районе».[1] Можно предположить, что В. П. Серегин это утверждение, относящееся ко всем государствам, обосновывал не столько положениями советско-американского соглашения 1972 г., а уже (по его мнению) сложившимся к этому времени правовым обычаем.

Указанная выше положительная тенденция снижения количества инцидентов в открытом море и в международном воздушном пространстве послужила поводом для подписания аналогичных соглашений между СССР и другими государствами членами НАТО: с Великобританией — в 1986 г. (см. приложение № 10); с ФРГ — 1988 г. (см. приложение № 11); с Францией — 1989 г.; с Канадой — 1989 г.

Следует отметить, что содержание указанных соглашений не является точной копией советско-американских Соглашения и Протокола. Напротив, они содержат новые нормы, ужесточающие, в частности,

[1] *Серегин В. П.* Военные проблемы международного морского и воздушного права. М.: ВПА. 1986. С. 131.

правовой режим международного воздушного пространства в отношении кораблей и военных летательных аппаратов.

Так, п. 6 ст. 3 Соглашения между СССР и ФРГ (см. приложение № 11) устанавливает правило, запрещающее кораблям «предпринимать имитацию атак путем разворота орудий, пусковых установок, торпедных аппаратов и имитацию применения других видов оружия в направлении воздушных судов», а также «выбрасывать какие-либо предметы в направлении воздушных судов таким образом, что они представляли опасность для этих воздушных судов либо помехи для воздушной навигации».

Соглашение между СССР и Францией[1], а также соглашение между СССР и Канадой[2] значительно увеличили количество норм, ужесточающих требования к кораблям и воздушным судам в области обеспечения безопасности мореплавания и полетов. Так, подп. «c», «d» и «e» п. 6 ст. III обоих соглашений запрещают кораблям: использовать прожекторы и другие осветительные средства для освещения кабин находящихся в полете воздушных судов; применять лазеры таким образом, чтобы они могли нанести вред здоровью личного состава или причинить ущерб оборудованию, находящемуся на борту воздушного судна; производить пуски сигнальных ракет в направлении воздушных судов. Подпункт «c» п. 1 ст. IV этих соглашений требует от командиров воздушных судов не допускать сбрасывание каких-либо предметов в направлении кораблей, которые могут создать опасность для кораблей и для мореплавания. Было бы полезным запретить такое сбрасывание предметов и в направлении воздушных судов в целях обеспечения их безопасности и воздушной навигации в целом.

Учитывая, что рассмотренные соглашения о предотвращении инцидентов подписаны и успешно применяются значительным количеством государств уже более 20 лет, нормы этих соглашений можно было бы модернизировать применительно к современным условиям и распространить их действие в отношении гражданских воздушных судов, а в будущем использовать для подготовки универсального многостороннего международно-правового акта.

Двусторонние межправительственные договоры о предоставлении суверенного воздушного пространства для осуществления взлета и захода на посадку иностранных воздушных судов на аэродромах сопредельных государств, расположенных вблизи государственной границы,

---

[1] Соглашение между Правительством СССР и Правительством Франции о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод. Подписано и вступило в силу 4 июля 1989 г.

[2] Соглашение между Правительством СССР и Правительством Канады о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод. Подписано и вступило в силу 20 ноября 1989 г.

стали заключаться в связи с началом эксплуатации новых современных самолетов, обладающих большой массой, большими взлетно-посадочными скоростями и в связи с этим требующих значительно большего воздушного пространства для совершения безопасных полетов с ранее построенных аэродромов.

В середине 70-х и начале 80-х гг. прошлого столетия Советский Союз подписал такие соглашения межведомственного характера с рядом соседних государств-участников Варшавского Договора (Польша, Чехословакия, Венгрия). Эти соглашения, как правило, подписывались между военными ведомствами.

Однако особый интерес для данной работы имеет подписанный 28 ноября 1991 г. Протокол между Правительством СССР и Правительством Турции об организации полетов воздушных судов гражданской и военной авиации на аэродроме Ленинакан (ныне — Гюмри, Республика Армения)[1].

Турция согласилась подписать Протокол о предоставлении на постоянной основе районов в своем суверенном воздушном пространстве для полетов иностранных гражданских и даже военных воздушных судов, руководствуясь прежде всего соображениями безопасности полетов. Протокол содержал нормы, определяющие район, предоставленный для маневрирования воздушных судов при взлете и заходе на посадку, порядок взаимодействия по линии национальных служб ОВД, а также положения, касающиеся обеспечения безопасности полетов. Сам факт подписания данного Протокола даже в уже нестабильной политической ситуации в Советском Союзе свидетельствует об озабоченности специалистов и властей СССР и Турции состоянием безопасности полетов, и прежде всего безопасностью людей, находящихся на борту воздушных судов, взлетающих и особенно заходящих на посадку в горных районах и в сложных метеорологических условиях. Эти основополагающие позиции изложены в преамбуле к данному Протоколу.

Одновременно были подписаны договоры между СССР и Турцией о предотвращении нарушений советско-турецкой границы. Это Протокол «О сотрудничестве при организации полетов и приграничных районах с целью проведения аэрофотосъемок для картографических работ, разведки природных ресурсов, распыления пестицидов, в случаях стихийных бедствий и проведения спасательных работ»[2] и Протокол «Об организации полетов воздушных судов гражданской и военной

[1] Протокол между Правительством СССР и Правительством Турции об организации полетов воздушных судов гражданской и военной авиации в гражданских целях при взлетах и посадках на аэродроме Ленинакан в сложных условиях и по правилам приборных полетов. Подписан и вступил в силу 28 ноября 1991 г.

[2] Подписан и вступил в силу 28 ноября 1991 г.

авиации в десятикилометровой зоне по обе стороны советско-турецкой границы».[1]

Международные договоры межведомственного характера, влияющие на формирование правового режима воздушного пространства, как правило, регламентируют процедуры взаимодействия между полномочными органами сопредельных государств, осуществляющих организацию и обслуживание воздушного движения, а также обеспечивающих поиск и спасание терпящих или потерпевших бедствие летательных аппаратов, судов и людей.

Трагический случай, связанный с уничтожением 1 сентября 1983 г. южно-корейского пассажирского самолета В-747 советским истребителем СУ-15 в районе острова Сахалин, послужил поводом для принятия поправки 3 bis[2] к Чикагской конвенции 1944 г.. В процессе расследования этой трагедии, в том числе с участием представителей ИКАО, было установлено, что одной из причин этого происшествия было отсутствие взаимодействия между советскими, американскими и японскими полномочными органами ОВД.

Исполняя решения 25-й (чрезвычайной) сессии Ассамблеи ИКАО (10 мая 1984 г.), зафиксированные в Протоколе этого форума, о необходимости принятия государствами надлежащих мер, «направленных на предотвращение нарушений воздушного пространства других государств и содействие дальнейшему повышению безопасности международной гражданской авиации», Советский Союз, Соединенные Штаты Америки и Япония подписали Меморандум о повышении безопасности полетов в северной части Тихого океана[3].

Пункт 1 указанного Меморандума определил полномочные органы государств для осуществления контактов между органами ОВД СССР, США и Японии. Такими органами были назначены районные диспетчерские центры (РДЦ) соответственно Хабаровск, Анкоридж и Токио. Положения Меморандума послужили основой для трехстороннего Соглашения между РДЦ Хабаровск, РДЦ Анкоридж и РДЦ Токио.[4]

Это Соглашение детально регламентировало процедуру связи между назначенными РДЦ (п. 3) и координации действий данных центров при оказании помощи гражданским воздушным судам, находящимся в аварийной обстановке (п. 4.2), в случаях отказа авиационной техники на борту воздушного судна, при которой требуется аварийная посадка

---

[1] Подписан и вступил в силу 28 ноября 1991 г.

[2] Протокол, касающийся изменения Конвенции о Международной гражданской авиации. Doc 9436.

[3] Меморандум о договоренности между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана. Подписан и вступил в силу 29 июля 1985 г.

[4] Соглашение между РДЦ Хабаровск, РДЦ Анкоридж и РДЦ Токио. Подписано 19 ноября 1985 г. Вступило в силу 10 апреля 1986 г.

(п. 4.2.1); незаконного захвата воздушного судна (п. 4.2.2); потери связи (п. 4.2.3), а также порядок взаимодействия между указанными РДЦ при обнаружении неопознанного воздушного судна в районе полетной информации (далее — РПИ) СССР (п. 4.3). Практическое применение данного Соглашения показало несомненную полезность подобных региональных договоренностей. После подписания Соглашения между РДЦ Хабаровск, РДЦ Анкоридж и РДЦ Токио не было зафиксировано ни одного случая, угрожающего безопасности полетов воздушных судов над северной частью Тихого океана по причинам недостаточной координации между сопредельными органами ОВД.

К сожалению, подписание аналогичных региональных соглашений не нашло широко распространения. В противном случае, видимо, было бы возможным избежать трагедии над Персидским заливом 3 июля 1988 г., связанной с уничтожением иранского самолета (рейс 655) ракетой, выпущенной с корабля военно-морских сил США. Не случайно американские представители в настоящее время ведут активную работу с соответствующими государствами, направленную на подписание аналогичных соглашений в целях повышения безопасности аэронавигации в других регионах.

Значительный интерес представляют двусторонние соглашения о координации органов сопредельных государств, для обеспечения безопасности воздушной навигации при полетах беспилотных неуправляемых летательных аппаратов. Учитывая, что полеты некоторых беспилотных неуправляемых воздушных судов в 60–80-е гг. прошлого столетия в воздушном пространстве иностранных государств носили военно-разведывательный характер, необходимо было обеспечивать безопасность не только воздушной навигации, но и государственную безопасность в целом. Так, например, в Советском Союзе по линии военного министерства был подписан ряд международных соглашений межведомственного характера о взаимодействии соответствующих органов сопредельных государств относительно полетов шаров-зондов вне зависимости от их предназначения (мирного или военного). Под шарами-зондами в этих соглашениях понимаются беспилотные неуправляемые воздушные суда (свободные аэростаты), длина окружности которых при максимальном наполнении у земли превышает 280 см. Такие соглашения были заключены с Польшей, Чехословакией, Венгрией и Румынией на западе СССР и Монголией (МНР) — на востоке. Поскольку данные соглашения имеют типовой характер, имеет смысл рассмотреть их содержание на примере Соглашения между Генеральным штабом Вооруженных Сил СССР и Генеральным штабом Вооруженных Сил Монгольской Народной Республики от 13 августа 1981 г. о взаимном извещении военных органов управления воздушным движением СССР и МНР о полетах шаров-зондов с пересечением советско-монгольской государствен-

ной границы[1]. Статья 1 Соглашения определила для взаимодействия полномочные органы государств: в СССР — военный сектор Читинского зонального центра Единой системы управления воздушным движением (далее — ЕС УВД); в МНР — гидрометеорологическая служба Генерального штаба ВС МНР. Эта статья также установила категорию полетов шаров-зондов, о которых должно осуществляться взаимное извещение. К ним были отнесены полеты шаров-зондов в направлении советско-монгольской государственной границы в 200-километровых приграничных полосах государств. Статья 4 установила объем информации, включаемой в извещение: расчетные данные о месте, времени и высоте пересечения государственной границы, направлении, вертикальной и горизонтальной скорости движения, типе шара-зонда и его подвеске, а также о возможности радиолокационного контроля за полетом шара-зонда. Эта статья также установила, что указанные извещения будут передаваться не позднее чем за 10 минут до момента пересечения шаром-зондом советско-монгольской государственной границы. Данное Соглашение (ст. 7) предусмотрело возможность в случае крайней необходимости (учения, полеты особо важных воздушных судов и т. п.) по просьбе одной из сторон вводить кратковременные ограничения на запуск шаров-зондов, полет которых предполагает пересечение государственной границы.

В заключение следует отметить, что рассмотренные выше нормы, содержащиеся в приведенных источниках международного права, в той или иной степени повлияли на формирование правовых режимов суверенного и международного воздушного пространства.

Эти нормы относятся к одному институту международного воздушного права. В. Д. Бордунов относит данные нормы к институту «права международных полетов», справедливо отделяя их от норм, составляющих другой институт международного воздушного права — «права международных сообщений и перевозок»[2]. Однако В. Д. Бордунов считает, что институт «права международных полетов» образует принципы и нормы, определяющие правовой статус и режим воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами только «в целях международных полетов гражданской авиации»[3]. Приведенный анализ источников международного права показывает, что существующие международные договоры содержат нормы, относящиеся и к международным полетам государственной (военной) авиации (До-

[1] Соглашение между Генштабом Вооруженных Сил СССР и Генеральным штабом Вооруженных Сил Монгольской Народной Республики «О взаимном извещении военных органов управления воздушным движением СССР и МНР о полетах шаров-зондов с пересечением советско-монгольской государственной границы». Подписано и вступило в силу 4 ноября 1981 г.

[2] *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. М., 2007. С. 26.

[3] Там же. С. 26.

говор по открытому небу 1992 г., Гамбургская конвенция 1979 г., соглашения о предотвращении инцидентов за пределами территориальных вод и в воздушном пространстве над ним). Кроме того, нормы Конвенции ООН по морскому праву (см. приложение № 5) относятся не только ко всем видам авиации, а, например, положение подп. «f» п. 2 ст. 19 регламентирует «подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства», которое может не относиться к какому-либо виду авиации. Учитывая изложенное, было бы правильнее называть рассматриваемый институт международного воздушного права — «международное аэронавигационное право». В 1986 г. Ю. Н. Малеев, рассуждая о перспективах дальнейшего развития международного воздушного права, справедливо отмечал, что «с интенсификацией использования открытого воздушного пространства не только воздушными судами, но и другими летательными аппаратами (ракетами, космическими объектами) возрастает значение общих международных правил в таком пространстве.[1] Необходимо отметить, что Ю. Н. Малеев в данном случае под «открытым воздушным пространством» понимает все воздушное пространство за пределами суверенной территории[2]. Ранее, еще в 1983 г. В. И. Лукьянович высказал по этому поводу следующее мнение: «Имеются предпосылки для проведения в рамках ИКАО кодификации норм современного международного воздушного права и разработки единой универсальной конвенции, содержащей как основные принципы использования международного воздушного пространства, так и определение режима использования воздушного пространства»[3]. Если В. И. Лукьянович имел в виду международно-правовую регламентацию использования воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности, то в рамках ИКАО этот вопрос не обсуждался и не будет обсуждаться в силу компетенции этой организации только в отношении гражданской авиации.

2.2. Правовой режим воздушного пространства Российской Федерации

Российский (как и ранее советский) национальный правовой режим воздушного пространства не подвергался всестороннему и целенаправленному исследованию. В трудах отечественных ученых (В. Д. Бордунова, А. Н. Верещетина, Ю. М. Колосова, М. Н. Копылова, А. И. Котова, Ю. Н. Малеева, В. П. Серегина и др.), посвященных в основном

[1] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М, 1986. С. 121.

[2] Там же. С. 62.

[3] *Лукьянович В. И.* Права и обязанности командира и экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации. Автореферат кандидатской диссертации. М., 1983. С. 7.

вопросам международного воздушного права, советский, а затем российский правовой режим воздушного пространства рассматривался лишь фрагментарно.

В целях изучения в дальнейшем влияния международного права на установление правового режима воздушного пространства России необходимо проанализировать российское воздушное законодательство и другие нормативные правовые акты РФ, участвующие в формировании этого режима.

Российский национальный режим воздушного пространства устанавливается в соответствии с Конституцией РФ, законами и иными правовыми актами РФ, а также общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации. При этом часть 4 ст. 15 Конституции РФ устанавливает приоритет правил международных договоров по отношению к правилам российских законов. В то же время данная часть не устанавливает такого приоритета по отношению к положениям самой Конституции. Конституция РФ (ст. 4) устанавливает суверенитет в отношении всей территории страны, т. е. верховенство, единство и независимость российской государственной власти, которой принадлежит исключительное право принимать общеобязательные нормативные акты, регулирующие отношения на всей территории Российской Федерации. Статья 67 Конституции РФ определяет территорию Российской Федерации как совокупность территорий ее субъектов, внутренних вод и территориального моря, а также воздушного пространства над ними. Статьи 67 (часть 2) Конституции РФ также распространяет в соответствии с нормами международного права суверенные права и юрисдикцию российской государственной власти за пределы территории Российской Федерации на ее континентальный шельф и исключительную экономическую зону.

Правовой режим суверенного воздушного пространства РФ устанавливает воздушное законодательство РФ, определяемое ст. 2 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ)[1]. Данная статья к этому законодательству относит Воздушный кодекс РФ, федеральные законы, 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.

К основным актам воздушного законодательства и иным нормативным актам, устанавливающим правовой режим воздушного пространства РФ, относятся:

[1] Воздушный кодекс Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12.

1. Законы РФ: Воздушный кодекс РФ, Закон о Государственной границе[1], Закон о противодействии терроризму.

2. Указы Президента РФ, определяющие на основании п. «т» ст. 71 и ст. 112 Конституции РФ структуру федеральных органов исполнительной власти, в том числе органов, уполномоченных в области использования воздушного пространства и контроля за порядком использования воздушного пространства, а также акты Президента РФ, утверждающие положения о некоторых федеральных органах исполнительной власти (например, Положение о Минобороне России, Положение о ФСБ и др.).

3. Нормативные акты Правительства РФ: Федеральные правила использования воздушного пространства (далее — ФП ИВП) РФ, Положение о единой системе организации воздушного движения (далее — ЕС Ор ВД), Положение о Минтрансе России.

Единственным нормативным правовым актом, устанавливающим порядок использования воздушного пространства, утвержденным на уровне федеральных органов исполнительной власти, являются Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве РФ» (далее — ФАПП)[2].

По мнению многих ученых и специалистов, к воздушному законодательству можно отнести только акты, содержащие нормы, регулирующие отношения в области использования воздушного пространства, т. е. нормы воздушного права. Например, И. С. Перетерский обоснованно утверждал это еще в 1923 г.[3] Такого же мнения придерживались М. Амброзини[4] и В. Лемуан[5].

Воздушный кодекс РФ определяет структуру построения норм, которые служат основой формирования указанного правового режима воздушного пространства. Эта структура формируется на основании глав и статей ВК РФ, содержащих нормы воздушного права, т. е. нормы, которые регулируют отношения, возникающие в связи с использованием воздушного пространства. Учитывая, что ВК РФ содержит большое количество отсылочных норм в интересующей нас области, представляется целесообразным рассматривать его положения совместно с соответствующими подзаконными нормативными актам. Прежде всего такие нормы размещаются в главе II этого Кодекса — «Государственное регулирование использования воздушного пространства». Глава II устанавливает перечень видов деятельности, связанных

[1] Федеральный закон «О Государственной границе Российской Федерации» от 1 апреля 1993, № 4730-1.

[2] Утверждены совместным приказом Минобороны России, Минтранса России и Росавиакосмоса от 31 марта 2002 г. № 136/42/51.

[3] *Перетерский И. С.* Воздушное право. Вестник воздушного флота. М., 1923. С. 5–7.

[4] *Ambrozini M.* Corso di diritto aeronautico. Vol. 1. Roma, 1933. P. 12.

[5] *Lemoine V.* Traite de droit aerien. P., 1947. P. 3.

с использованием воздушного пространства, и деятельности, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения, а также определяет круг лиц, которые относятся к пользователям воздушного пространства (ст. 11). К таким видам деятельности законодатель относит полеты воздушных судов, ракет, других летательных аппаратов и иных материальных объектов, строительство высотных сооружений, взрывные работы, а также любую деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, и т. п. Это ключевое положение дало возможность в дальнейшем осуществлять правовое регулирование использования воздушного пространства не только для полетов воздушных судов, но и для иной перечисленной выше деятельности. Важным также представляется определение в законе круга лиц, относящихся к пользователям воздушного пространства.

Воздушный кодекс РФ определяет, что государственное регулирование использования воздушного пространства единолично осуществляет один федеральный орган исполнительной власти (ст. 12). Это очень важное установление, так как до 4 декабря 2007 г. ВК РФ[1] предусматривалось, что такое регулирование в России осуществляют два федеральных органа исполнительной власти (Минобороны и Минтранс), что неизбежно приводило к спорам о том, «кто в небе хозяин».

Статья 13 ВК РФ предоставляет право на преимущественное использование воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами в зависимости от важности и срочности предстоящей деятельности в воздушном пространстве при возникновении потребностей в такой деятельности одновременно двух или более пользователей воздушного пространства.

Основу российского правового режима воздушного пространства составляет организация использования воздушного пространства, регламентированная ст. 14 ВК, которая устанавливает перечень необходимых действий, обеспечивающих безопасное, экономичное и регулярное воздушное движение, а также другую деятельность в воздушном пространстве. «Организация использования воздушного пространства включает в себя:

1) установление структуры и классификации воздушного пространства;

2) планирование и координирование использования воздушного пространства в соответствии с государственными приоритетами, установленными статьей 13 ВК;

3) обеспечение разрешительного или уведомительного порядка использования воздушного пространства;

[1] Федеральный закон № 332-ФЗ от 4 декабря 2007 г. «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации».

4) организацию воздушного движения, представляющую собой:

— обслуживание (управление) воздушного движения;

— организацию потоков воздушного движения;

— организацию воздушного пространства в целях обеспечения обслуживания (управления) воздушного движения и организации потоков воздушного движения;

5) контроль за соблюдением федеральных правил использования воздушного пространства».

Для более полного понимания процесса формирования правового режима воздушного пространства целесообразно рассмотреть каждое перечисленное выше действие.

Структура воздушного пространства в соответствии со ст. 15 ВК включает «зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и тому подобное), районы аэродромов и аэроузлов, специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов, запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и тому подобное), зоны ограничений полетов воздушных судов и другие установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве элементы структуры воздушного пространства. Структура воздушного пространства утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации».

Структура воздушного пространства представляет собой совокупность ограниченных в вертикальном и горизонтальных плоскостях элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления в дальнейшем деятельности, связанной с использованием воздушного пространства, т. е. каждый элемент структуры воздушного пространства имеет свое функциональное предназначение.

Основными элементами структуры воздушного пространства являются зоны и районы ЕС ОрВД. В соответствии с п. 5.2 и 53.8 Положения о Минтрансе России[1] такое право было предоставлено этому министерству. Районы ЕС ОрВД, расположенные за пределами воздушного пространства Российской Федерации, устанавливаются в соответствии с международными договорами Российской Федерации (как правило, многосторонними) в порядке, определяемом п. 2.1.2 приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г., и публикуются в Европейском и Азиатском аэронавигационных планах ИКАО.

Маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и т. п.) устанавливаются Минтрансом России прежде всего с целью выполнения регулярных пассажирских

[1] Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации. Утв. постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 395.

и грузовых воздушных перевозок с учетом интересов всех пользователей воздушного пространства.

Районы аэродромов и аэроузлов устанавливаются для наиболее эффективного и безопасного выполнения регулярных полетов, прежде всего государственных и экспериментальных воздушных судов. Размеры и конфигурация воздушного пространства, выделяемого для района аэродромов, зависят от типов воздушных судов, постоянно базирующихся на этом аэродроме, и их назначения. Районы аэродромов, на которых организация и обслуживание воздушного движения (управление полетами) требует взаимного согласования и координации, могут объединяться в аэроузлы.

Специальные зоны полетов устанавливаются в соответствии с ФП ИВП[1] для выполнения отдельных видов полетов (отработка техники пилотирования, испытания авиационной техники, полеты на малых и предельно малых высотах, на скоростях, превышающих скорость звука, на дозаправку топливом в воздухе).

Специальные маршруты полетов устанавливаются в соответствии с ФП ИВП для выполнения полетов вне воздушных трасс и местных воздушных линий с таким расчетом, чтобы такие полеты производились на безопасном удалении от других элементов структуры воздушного пространства и других маршрутов полетов.

Запретные зоны и зоны ограничений устанавливаются, как правило, для обеспечения безопасности и (или) нормального функционирования объектов, расположенных на земле (под землей), от возможного вредного воздействия авиационной и иной деятельности, связанной с использованием воздушного пространства. В соответствии с ФП ИВП использование воздушного пространства в запретных зонах и зонах ограничений запрещено или ограничено, за исключением: использования воздушного пространства организациями, в интересах которых установлены такие зоны; полетов на перехват воздушных судов-нарушителей, а также выполнения других оперативных заданий в интересах государства; с целью проведения поисково-спасательных работ и работ по оказанию помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера. Данные о запретных зонах и зонах ограничений публикуются в документах аэронавигационной информации.

Статья 15 ВК РФ и ФП ИВП связывает понятие «опасные зоны» с районами полигонов, взрывных работ и тому подобное. Опасные зоны якобы устанавливаются для обеспечения безопасного использования воздушного пространства в районах стрельб, пуска и падения ракет, а также их отдельных частей. В действительности же «опасные

[1] Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации. Утверждены постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138. Вступили в силу 1 ноября 2010 г.

зоны» не устанавливаются, а объявляются в международном воздушном пространстве. Ранее мы уже упоминали, что ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) определяет принцип свободы полетов и судоходства за пределами суверенных территорий государств. Ни одно из государств не имеет права запретить или ограничить для других государств какую-либо деятельность, связанную с использованием воздушного пространства над открытым морем. На практике же государства, осуществляя опасную деятельность в воздушном пространстве над открытым морем, заблаговременно извещают об этом другие государства путем опубликования «опасных зон» для полетов через службы аэронавигационной информации. Для осуществления же опасной деятельности, такой как стрельбы, пуски ракет, взрывные работы и т. п., в суверенном воздушном пространстве государство обязано в соответствии со ст. 17 ВК РФ запретить или ограничить другую деятельность в этом воздушном пространстве, а не предупреждать об опасности.

Планирование и координация использования воздушного пространства представляет собой комплекс мероприятий, связанных с организацией использования воздушного пространства путем распределения и перераспределения воздушного пространства по месту, времени и высоте.

Текущее планирование использования воздушного пространства — это деятельность, осуществляемая в процессе непосредственно использования воздушного пространства и обслуживания (управления) воздушного движения, направленная на перераспределение воздушного пространства в зависимости от воздушной, метеорологической, аэронавигационной обстановки и в соответствии с государственными приоритетами использования воздушного пространства.

Планирование и координацию использования воздушного пространства осуществляет Единая система организации воздушного движения на основании предоставленных в органы этой системы заявок, графиков или расписаний пользователями воздушного пространства. На основании этих документов указанным пользователям выделяются объемы воздушного пространства, необходимые для осуществления той или иной деятельности (планирование. — *А. Т.)*. При необходимости в экстренной ситуации, например в случае перехвата воздушных судов-нарушителей, выделенные объемы воздушного пространства могут перераспределяться между пользователями (координирование. — *А. Т.*).

Статья 16 ВК РФ устанавливает разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства в соответствии с его структурой и классификацией. Данная статья, несомненно, подразумевает диспетчерские разрешения и уведомления, так как админи-

стративные разрешения на использование воздушного пространства приобретаются одновременно с получением статуса пользователя воздушного пространства. Диспетчерские разрешения выдаются после планирования использования воздушного пространства, в результате которого будет установлено, что выделенные объемы воздушного пространства обеспечивают безопасное одновременное осуществление в них той или иной деятельности.

Уведомительный порядок использования воздушного пространства, т. е. порядок, не требующий подачи заявок, планирования и получения разрешений на использование воздушного пространства, применяется в экстремальных ситуациях, таких как отражение воздушного нападения, предотвращение и прекращение нарушений государственной границы РФ или вооруженного вторжения на территорию РФ; оказание помощи при чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера; предотвращение и прекращение нарушений порядка использования воздушного пространства; поиск и эвакуация космических аппаратов и их экипажей. Перечень указанных ситуаций установлен ст. 13 (п. 2 подп. 1–4) ВК РФ.

В соответствии с ФП ИВП[1] уведомительный порядок использования воздушного пространства также может применяться в воздушном пространстве класса G, как правило, при выполнении полетов ниже нижнего эшелона воздушных судов, принадлежащих частным лицам для удовлетворения их личных потребностей. В большинстве развитых стран мира уведомительный порядок использования воздушного пространства для полетов воздушных судов ниже нижнего эшелона действует уже не одно десятилетие (например, в ФРГ)[2]. Такие районы и зоны указываются в документах (на картах) аэронавигационной информации.

Неотъемлемой частью правового режима воздушного пространства РФ являются нормы, регламентирующие порядок запрещения или ограничения использования воздушного пространства.

Запрещение или ограничение использования воздушного пространства РФ осуществляется на основании ст. 17 ВК РФ.

Запрещения и ограничения использования воздушного пространства могут носить постоянный или временный характер. Постоянное запрещение или ограничение использования воздушного пространства осуществляется путем установления запретных зон и зон ограничения как элементов структуры воздушного пространства в соответствии со ст. 15 ВК РФ и ФП ИВП.

---

[1] Федеральные правила использования воздушного пространства РФ. Утверждены постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. Вступили в силу 11 ноября 2010 г.

[2] Regulations to be observed when flying VFR within Airspace of the Federal Republic of Gormany, Federal Administration of Air Navigation Servicer international. NOTAM office. 27 feb. 86.

Временные запрещения или ограничения применяются при планировании и координировании использования воздушного пространства путем установления центрами ЕС ОрВД временных или местных режимов, а также кратковременных ограничений. Установление временных, местных режимов и кратковременных ограничений производится в соответствии с государственными приоритетами, предусмотренными ст. 13 ВК.

Контроль за соблюдением порядка использования воздушного пространства осуществляется в соответствии со ст. 18 ВК РФ и ФП ИВП[1]. Этот контроль осуществляется с целью недопущения и (или) прекращения случаев, указанных в ФП ИВП и отнесенных к нарушениям порядка использования воздушного пространства РФ. К таким нарушениям в частности относятся: использование воздушного пространства без заявки (расписания, графика), без уведомления органов ЕС ОрВД, за исключением случаев, указанных в п. 1–4 ст. 13 ВК РФ; несоблюдение условий использования воздушного пространства, установленных органами ЕС ОрВД; невыполнение команд органов управления полетами и команд воздушного судна-перехватчика; несоблюдение правил пересечения Государственной границы Российской Федерации; несоблюдение воздушным судном правил вертикального, продольного и бокового эшелонирования; несанкционированное органами ОВД (управления полетами) отклонение воздушного судна за пределы воздушной трассы, местной воздушной линии или маршрута, за исключением случаев, угрожающих безопасности полетов.

Норма п. 2 ст. 18 ВК РФ устанавливает обязанность указанных выше органов принимать меры по предотвращению и (или) прекращению нарушений правового режима воздушного пространства. В частности, такие меры предусмотрены ФП ИВП, в соответствии с которым и органы ВВС и ПВО при выявлении нарушения объявляют сигнал «Режим», который доводится до органов ЕС ОрВД, пользователя воздушного пространства, допустившего нарушение, и воздушного судна-нарушителя. В случае невыполнения пользователем воздушного пространства требования органа ОВД (управления полетами) о прекращении нарушения, связанного с полетом воздушного судна, в воздух поднимаются дежурные самолеты (вертолеты) ВВС и ПВО, которые принуждают воздушное судно-нарушитель осуществить посадку на ближайшем аэродроме (площадке).

Принуждение к посадке воздушных судов-нарушителей осуществляется с использованием международных сигналов, указанных в при-

[1] Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации. Утверждены постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138. Вступили в силу 11 ноября 2010 г.

ложении 2 Чикагской конвенции 1944 г. и включенных без изменений в приложение 7 к ФАПП[1].

Следует обратить особое внимание на случаи нарушений воздушного и иного законодательства Российской Федерации, связанных с использованием воздушных судов, которые порождают возможность, а порой и необходимость применения оружия и боевой техники. В отношении воздушных судов–нарушителей Государственной границы Российской Федерации действуют правила, предусмотренные ст. 35 Закона о Государственной границе. Другим законом, предусматривающим возможность применения оружия и боевой техники в отношении воздушных судов, является Закон о противодействии терроризму, ст. 7 (далее рассмотрим подробнее. — *А. Т.*).

Все вышерассмотренные положения ВК РФ относятся к формированию, назовем его «общего правового режима воздушного пространства», т. е. к нормам, регулирующим использование воздушного пространства при осуществлении в нем любой деятельности (полеты воздушных судов и ракет, стрельбы, взрывные работы и др.). Для выполнения же полетов воздушных судов, кроме того, необходимо дополнительное, специальное для этих целей правовое регулирование. Нормы, регламентирующие порядок организации и производства полетов воздушных судов, в основном содержатся в главе X ВК РФ.

Глава XI ВК РФ устанавливает правила выполнения международных полетов воздушных судов и поэтому имеет особый интерес для целей настоящего исследования. Во-первых, эта глава определяет понятие международного полета (п. 1 ст. 79): «полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства»; во-вторых,— устанавливает правовую основу международных полетов в воздушном пространстве РФ (п. 2 ст. 79): «международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми (по-видимому, общепризнанными. — *А. Т.*) принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации». В-третьих, устанавливает разрешительный порядок выполнения международных полетов (п. 4 ст. 79): «международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разовых разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации». Важным фактом является признание общепризнанных (а не «общепринятых». — *А. Т.*) норм международного права в качестве

[1] Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Утверждены совместным приказом министра обороны РФ, министра транспорта РФ и генерального директора Российского космического агентства от 30 марта 2002 г. № 136/42/51.

основы для нормативного регулирования производства полетов воздушных судов. Воздушные кодексы Союза ССР таких положений не содержали.

Для практической реализации норм глав X и XI и применения их установлений в ходе непосредственной организации и производства полетов воздушных судов независимо от их государственной принадлежности и принадлежности к видам авиации совместным решением Минтранса России, Минобороны России и Минпромторга России (правопреемник Минавиапрома СССР) утверждаются Федеральные авиационные правила полетов[1].

К другим федеральным законам, содержащим нормы, устанавливающие правовой режим воздушного пространства, относится прежде всего Закон о Государственной границе[2]. Данный Закон, в частности, регламентирует порядок влета (вылета) воздушных судов в воздушное пространство РФ, в том числе при вынужденном пересечении госграницы в силу чрезвычайных обстоятельств, а также определяет перечень таких обстоятельств и действия командиров воздушных судов и органов ОВД по обеспечению безопасности воздушного движения в этих обстоятельствах. Кроме того, Закон о Государственной границе устанавливает полномочия Войск противоздушной обороны (далее — ПВО) при защите воздушной государственной границы (ст. 31). Эта статья обязывает Войска ПВО оказывать «содействие воздушным судам, незаконно пересекшим Государственную границу, в случаях форс-мажорных обстоятельств или непреднамеренных действий экипажей этих судов посредством восстановления их ориентировки, вывода на аэродром посадки на территории Российской Федерации или за пределы Российской Федерации». Та же статья предоставляет Войскам ПВО право:

«1) использовать имеющиеся у них средства для опознавания воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации и воздушном пространстве за пределами территориального моря Российской Федерации до границ иностранного государства при возникновении угрозы незаконного пересечения или при незаконном пересечении Государственной границы;

2) в необходимых случаях привлекать силы и средства других видов Вооруженных Сил Российской Федерации, государственных органов для выяснения обстановки в воздушном пространстве и принятия мер

---

[1] Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Утверждены совместным приказом министра обороны РФ, министра транспорта РФ и генерального директора Российского космического агентства от 30 марта 2002 г. № 136/42/51.

[2] Федеральный закон «О Государственной границе Российской Федерации» от 1 апреля 1993 г. № 4730-1.

по предупреждению и прекращению незаконного пересечения Государственной границы в воздушном пространстве;

3) полностью запрещать и ограничивать полеты воздушных судов в отдельных районах воздушного пространства Российской Федерации при возникновении угрозы незаконного пересечения или при незаконном пересечении Государственной границы в воздушном пространстве».

Особого внимания заслуживает ст. 35 рассматриваемого Закона, устанавливающая порядок применения оружия и боевой техники при защите воздушной границы РФ. Эта статья предусматривает возможность применения оружия и боевой техники при отражении вооруженного вторжения в воздушное пространство РФ, для предотвращения угона воздушных судов за границу, в ответ на применение силы воздушными судами-нарушителями, а также в случаях, когда прекращение нарушения не может быть осуществлено другими средствами. Вместе с тем данная статья обязывает, чтобы применению оружия и боевой техники предшествовало ясно выраженное предупреждение о намерении их применить, включая предупредительные выстрелы. Наряду с этим статья запрещает применять оружие и боевую технику в отношении воздушных судов с пассажирами на борту (видимо, такое запрещение распространяется только на гражданские воздушные суда коммерческой авиации. — *А. Т.*)

Другим федеральным законом, содержащим нормы, устанавливающие режим воздушного пространства, является Закон о противодействии терроризму[1]. Так, п. 2 ст. 7 этого Закона предоставляет право применять оружие и боевую технику против воздушного судна, в случае если оно не подчиняется требованиям о посадке и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы. Норма п. 3 ст. 7 данного Закона устанавливает, что в случае, «если имеется достоверная информация о возможности использования воздушного судна для совершения террористического акта или о захвате воздушного судна и при этом были исчерпаны все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для его посадки, и существует реальная опасность гибели людей либо наступления экологической катастрофы, Вооруженные Силы Российской Федерации применяют оружие и боевую технику для пресечения полета указанного воздушного судна путем его уничтожения».

Значительный интерес представляют положения ст. 8 Федерального закона «О противодействии терроризму», предусматривающие возможность применения оружия и боевой техники ВС РФ в целях устранения угрозы террористического акта на континентальном шель-

[1] Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».

фе Российской Федерации (т. е. за пределами территориального моря РФ), в отношении плавательных средств (морские суда и корабли), в том числе с использованием летательных аппаратов. По-видимому, имеются в виду построенные на континентальном шельфе искусственные острова, установки и сооружения. Можно предположить, что законодатель, принимая нормы ст. 8 данного Закона, основывался на положениях части VI Конвенции ООН по морскому праву, устанавливающих суверенные права прибрежных государств над континентальным шельфом. Тем не менее эти основания требуют детального анализа с учетом общепризнанных принципов и норм международного права и прежде всего положений, изложенных в Уставе Организации Объединенных Наций.

Участие Вооруженных Сил Российской Федерации (ВС РФ) в противодействии терроризму вытекает из их полномочий, предоставленных Федеральным законом «Об обороне»[1] (ст. 16) и из Военной доктрины Российской Федерации[2], которая определяет одну из форм применения ВС РФ при контртеррористических операциях.

На формирование правового режима воздушного пространства РФ оказывают влияние некоторые законы в сфере экологии. Нормы этих законов содержат запретительные и ограничительные положения для полетов воздушных судов над определенными районами страны, где происходит массовая миграция птиц, располагаются лежбища редких животных и т. п.

2.3. Место и роль международного права в установлении режима воздушного пространства Российской Федерации

В настоящее время большинство ученых признает наличие «двух самостоятельных систем международного и внутригосударственного права, которые, тесно взаимодействуя и соприкасаясь друг с другом, должны стремиться к взаимной сбалансированности»[3]. Существует много способов внедрения международно-правовых норм в национальное право, которые используются в практике в виде имплементации, инкорпорации, отсылки, рецепции, трансформации и прочее. Эти способы получили название «способов согласования международного и внутригосударственного права. Среди них, как свидетельствует практика, наиболее востребованной является имплементация»[4].

---

[1] Федеральный закон «Об обороне» от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ.

[2] Военная доктрина Российской Федерации. Утверждена Указом Президента России от 21 апреля 2000 г.

[3] *Хабриева Т. Я.* Основы взаимодействия международного и национального права // Влияние международного права на национальное законодательство. М., 2007. С. 4.

[4] Там же.

Место и роль международного права в общей российской правовой системе определяется ст. 15 Конституции РФ, в соответствии с которой «общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы. Если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотрены законом, то применяются правила международного договора». В этих конституционных установлениях мы видим, что в национальную правовую систему Конституция РФ включает только те договоры, к которым Россия присоединилась, и наблюдаем примат международного права над национальным. Порядок и правовые формы присоединения России к международным договорам определяются Законом «О международных договорах Российской Федерации»[1]. Согласие России на юридическую обязательность международного договора выражается в соответствии со ст. 21 указанного Закона либо в форме федерального закона (при необходимости ратификации, ст. 15 данного Закона), либо в форме указа Президента РФ или постановления Правительства РФ. Указанные правовые акты вводят нормы международного права в российскую правовую систему. Причем правовая форма нормативного акта, при помощи которого нормы международного договора вводятся в отечественную правовую систему, определяет место этих норм в иерархической структуре национальных нормативных правовых актов. Так, по мнению С. В. Черниченко, «нормы договоров, не требующих ратификации, в случае включения таких договоров в законодательство того или иного государства не могут иметь приоритет по отношению к нормам законов, принятых парламентом, а лишь по отношению к нормам, содержащимся в актах правительства»[2].

Необходимо особо отметить, что при намерении введения норм международного права в российскую правовую систему следует прежде всего руководствоваться положением ст. 125 Конституции РФ о том, что «не соответствующие Конституции Российской Федерации международные договоры Российской Федерации не подлежат введению в действие и применению».

Из сказанного выше следует сделать вывод, что российское законодательство должно быть согласовано с введенными в национальную правовую систему нормами международного права. Обычно для такого согласования требуется внутригосударственное правотворчество, вследствие которого будет произведена «переадресовка» положений международного договора субъектам российского права, т. е. осуществится «трансформация» путем «легитимации». В результате в россий-

[1] Федеральный закон от 15 июня 1995 № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации».

[2] Международное право. М., 2008. С. 101.

ском законодательстве появляются нормы, практически повторяющие гипотезы и диспозиции норм международного права, но уже применительно к субъектам российского права.

Место источников международного права в российской правовой системе, устанавливающий режим воздушного пространства, определяется ст. 3 ВК РФ «Международные договоры Российской Федерации», устанавливающей примат международных договоров над положениями Воздушного кодекса (правильнее было бы установить приоритет по отношению ко всему воздушному законодательству РФ, ст. 2 ВК РФ), как это предусмотрено, например, в абзаце 2 п. 2 ст. 7 ГК РФ[1]. Кроме того, п. 2 ст. 79 ВК РФ «Международные полеты воздушных судов» включает общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ в общую систему национальных правил выполнения международных полетов в воздушном пространстве РФ. Аналогичные положения содержатся в других федеральных законах, участвующих в установлении правового режима воздушного пространства РФ (ст. 4 Закона «О Государственной границе»; ст. 1 Закона «О противодействии терроризму» и др.).

Как и в общей правовой системе РФ, в области воздушного права необходимо согласование российского воздушного законодательства с нормами международного права. С практической точки зрения наиболее приемлемым способом указанного согласования может быть легитимация положений международных договоров РФ в российские нормативные акты, формирующие правовой режим воздушного пространства. Это прежде всего связано с тем, что всем субъектам национального воздушного права необходимы конкретные, ясно выраженные в привычной для них форме нормативно-правовые предписания в области обеспечения безопасности использования воздушного пространства (аэронавигации).

Примеры указанной легитимации мы можем обнаружить еще в нормативных актах европейских государств, присоединившихся к Парижской конвенции 1919 г.[2] Законы о воздушных передвижениях, принятые в Бельгии (1919 г.), в Венгрии (1925 г.), в Испании (1919 г.), в Италии (1919 г.), во Франции (1921 г.) и в других государствах содержат нормы, практически повторяющие положения Парижской конвенции 1919 г. (см. приложение № 1) РСФСР, а позднее СССР не участвовали в этой Конвенции. Однако воспроизвели в своих законодательных актах нормы первого универсального договора в области международного воздушного права (декрет СНК о воздушных

[1] Гражданский кодекс Российской Федерации. Ч. I. Утвержден Федеральным законом от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ.

[2] Конвенция о регулировании воздушной навигации. Подписана 13 октября 1919 г. Вступила в силу 11 июля 1922 г., прекратила действие 4 апреля 1947 г. Вопросы воздушного права / сост. И. С. Перетерский. М.: Авиахим, 1927. LNTS.

передвижениях над территорией РСФСР» 1921 г., воздушные кодексы СССР 1932 и 1935 гг.). С юридической точки зрения эти действия нельзя определить как легитимацию, но с практической стороны они были вполне применимы. Подобные действия СССР осуществлял при разработке ВК 1961 г., используя положения Чикагской конвенции 1944 г., к которой Советский Союз присоединился только в 1970 г. Окончательная легитимация норм Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) в советское законодательство была произведена при разработке и принятии Воздушного кодекса Союза ССР 1983 г., в который вошли практически все ее установления, формирующие современный правовой режим воздушного пространства РФ. Воздушный кодекс РФ 1997 г. практически повторил положения ВК СССР 1983 г., трансформированные из Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2). К основным из этих положений следует отнести:

— определение территории, в том числе воздушного пространства государств (ст. 2 Чикагской конвенции 1944 г. — п. 2 ст. 1 ВК РФ);

— установление запретных зон (ст. 9 Чикагской конвенции 1944 г. — ст. 17 ВК РФ);

— правила полетов (ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. — п. 2 ст. 9 ВК РФ);

— национальная принадлежность воздушных судов (гл. III Чикагской конвенции 1944 г. — ст. 33 и 34 ВК РФ);

— обеспечение полетов аэронавигационными средствами (ст. 28 Чикагской конвенции 1944 г. — ст. 69 и 78 ВК РФ);

— поиск и спасание терпящих и потерпевших бедствие (ст. 25 Чикагской конвенции 1944 г. — гл. XIII ВК РФ);

— расследование происшествий (ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г. — гл. XIV ВК РФ);

— использование фотографической аппаратуры (ст. 36 Чикагской конвенции 1944 г. — ст. 75 ВК РФ).

Положения Чикагской конвенции 1944 г., формирующие правовой режим воздушного пространства, трансформированы не только в ВК РФ, но и в другие нормативные акты РФ. Так, например, положения ст. 1 и 2 этой Конвенции относительно суверенитета и государственной территории находят отражение в разделе I Закона «О Государственной границе РФ», а ст. 3 bis о воздержании применения оружия против гражданских воздушных судов в ст. 35 указанного Закона. Положение ст. 12 данной Конвенции об обязательности выполнения правил полетов, установленных приложением 2 к этой Конвенции (см. приложение № 3) для международного воздушного пространства и контроля за соблюдением этих правил, нашли нормативное закрепление в ФП ИВП[1].

[1] Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации. Утверждены постановлением Правительства РФ от 21 марта 2010 г. № 138.

После ратификации СССР в 1988 г. Гамбургской конвенции 1979 г. (см. приложение № 6) ее положения, касающиеся использования воздушного пространства (беспрепятственный влет на территорию спасательных средств-вертолетов и самолетов иностранных государств и др.), были трансформированы в законы СССР, а затем РФ (ст. 9 Закона РФ о Государственной границе).

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) вступила в силу 16 ноября 1994 г. Процесс адаптации положений данной Конвенции, участвующих в формировании правового режима воздушного пространства, в российском воздушном законодательстве весьма неоднороден. Так, п. 2 ст. 2 подтвердил суверенный статус воздушного пространства над территориальным морем, установленный еще в 1944 г. ст. 1 Чикагской конвенции, который был закреплен ст. 1 ВК СССР 1983 г. Положения ст. 3–7 Конвенции определили допустимую ширину территориального моря и порядок установления внешней границы (воздушная государственная граница), тем самым определили внешний предел действия национального правового режима воздушного пространства. Указанные положения вошли в российское законодательство путем отсылки, т. е. было достаточно в ст. 1 Закона «О Государственной границе РФ»[1] записать, что «прохождение Государственной границы устанавливается международными договорами Российской Федерации» и в подп. «б» п. 2 ст. 5 этого Закона определить, что Государственная граница «на море устанавливается по внешней границе» территориального моря Российской Федерации. Уместно напомнить, что воздушная государственная граница устанавливается по вертикальной плоскости, проходящей в том числе по линии морской государственной границы (ст. 1 Закона «О Государственной границе РФ»).

К сожалению, в российском воздушном законодательстве не предусмотрено норм, устанавливающих суверенные права и юрисдикцию РФ в отношении воздушного пространства над исключительной экономической зоной, хотя ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) прямо указывает на такую возможность для прибрежных государств. Вполне естественно, что любое прибрежное государство имеет право осуществлять защиту своих суверенных прав «в целях 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 указанной зоны, таких как производство энергии путем

[1] Федеральный закон от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации».

использования воды, течений и ветра». В современных условиях осуществлять указанную защиту без регламентированного правовыми нормами применения технических средств, в том числе государственных воздушных судов, представляется затруднительным. Хотя хорошо известно, что на практике Пограничные войска ФСБ РФ активно защищают суверенные права России в ее исключительных экономических зонах в районах Японского и Охотского морей, а также Тихого океана, в том числе и по средствам применения силы с использованием воздушных судов.

Конечно, распространять действие национального законодательства за пределы собственной территории весьма проблематично, так как содержащиеся в нем установления неизбежно столкнутся с положениями норм международного права или норм законодательства иностранного государства. Однако сегодня мы уже имеем примеры такого нормотворчества в России. Так, ст. 8 Закона «О противодействии терроризму»[1] предусматривает применение «оружия военных кораблей (летательных аппаратов)» для пресечения возможного террористического акта на континентальном шельфе. Кроме того, принят Закон РФ от 09.11 2009 № 252-ФЗ, дополняющий Закон РФ «Об обороне»[2], предоставляющий право Президенту РФ использовать Вооруженные Силы за пределами суверенной территории России для решения, в частности, задачи по борьбе с пиратством и для обеспечения безопасности судоходства. По мнению автора работы, с учетом указанных прецедентов, необходимо дополнительно принять основанные на международном праве национальные нормы, обеспечивающие защиту суверенных прав России в исключительной экономической зоне.

В начале 80-х гг. прошлого столетия Советским Союзом по линии Минобороны был подписан ряд двусторонних договоров межведомственного характера с военными ведомствами сопредельных государств о взаимном извещении, о полетах шаров-зондов с возможным пересечением государственных границ. Положения этих договоров нашли отражение в нормативных актах СССР, а в последствие и РФ (пп. 120–125 Федеральных правил использования воздушного пространства и специальной Инструкции по проведению запусков шаров-зондов на территории РФ), которые детально регламентируют порядок взаимодействия сопредельных органов ОрВД, в том числе иностранных, прежде всего в целях предотвращения столкновений шаров-зондов с воздушными судами.

Ранее в данной монографии уже рассматривались Меморандум между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности

[1] Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму».
[2] Федеральный закон от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне».

полетов в северной части Тихого океана (1985 г.) и Соглашение между РДЦ Хабаровск, РДЦ Анкоридж и РДЦ Токио (1985 г., см. приложение № 12). Реализация положений этих международных договоров (несмотря на их очень детальное содержание) в советском воздушном правовом режиме было произведена путем утверждения специальной региональной инструкции[1]. Эта Инструкция не только трансформировала в себя нормы международного права, но и адаптировала их для применения советскими органами ВВС и ПВО с целью идентификации иностранных воздушных судов и оказания им необходимой помощи, в том числе с использованием военных технических средств (радиотехнического оборудования, самолетов, вертолетов, предоставление аэродромов и т. п.). Другим способом реализации международных договоренностей является внесение соответствующих изменений и дополнений в действующие национальные нормативные акты. В качестве примера можно привести реализацию Протокола между правительствами СССР и Турции 1991 г., предоставляющей право в определенных метеорологических условиях советским гражданским и даже военным самолетам залетать в установленное этим Протоколом турецкое воздушное пространство при заходе на посадку на аэродром Ленинакан (Армения). Основываясь на положениях Протокола, в Инструкции по производству полетов на аэродроме Ленинакан была изменена схема снижения и захода на посадку с влетом в турецкое воздушное пространство и установлен порядок взаимодействия между советскими и турецкими авиадиспетчерскими службами.

Особый интерес представляют международные договоры, имеющие прямое действие и не требующие после их ратификации никаких дополнительных юридических действий. Существует по крайне мере два условия, при которых не требуется указанных действий.

Первое — международный договор полностью соответствует национальному законодательству и сложившейся практике.

Второе — международный договор регулирует отношения, возникающие за пределами суверенной территории и исключительной экономической зоны.

К первой категории можно отнести Договор по открытому небу 1992 г.[2], определяющий порядок выполнения инспекционных полетов с целью наблюдения за проводимой военной деятельностью на территориях иностранных государств. Содержание этого Договора очень

---

[1] Инструкция по взаимодействию между органами УВД МГА и органами Минобороны (ВВС и ПВО) при оказании помощи гражданским воздушным судам, находящимся в аварийной обстановке при выполнении полетов по маршрутам в северной части Тихого океана (НОПАК). Утверждена министром гражданской авиации СССР, главнокомандующим ВВС и главнокомандующим Войсками ПВО 31 марта 1986 г.

[2] Договор по открытому небу. Подписан 24 марта 1992 г. Вступил в силу 1 января 2002 г.

конкретно регламентирует весь процесс организации, выполнения и обеспечения такой категории полетов. Договор предусматривает уведомительный (а не разрешительный) порядок влета инспекционных воздушных судов в воздушное пространство РФ, и в дальнейшем порядок производства полетов полностью соответствует действующему в России правовому режиму воздушного пространства в отношении любых иностранных воздушных судов. По этим причинам российским авиационным специалистам, обеспечивающим указанные полеты, не требуется дополнительных даже инструктивных документов.

Ко второй категории международных договоров следует отнести двусторонние соглашения о предотвращении инцидентов над открытым морем (ранее уже рассматривалось их содержание). Реализация этих соглашений осуществляется путем инструктирования летных экипажей российских военных воздушных судов, совершающих учебно-боевые и учебно-тренировочные полеты за пределами территории РФ.

Советский Союз и Россия всегда поддерживались императивного принципа международного права — принципа добросовестного выполнения международных обязательств (принцип pacta sunt servanda) в области регулирования использования воздушного пространства. В настоящее время, в виду явно выраженной стагнации международного воздушного права, национальное воздушное законодательство России и других государств в своем развитии значительно опережает международно-правовую регламентацию в рассматриваемой области, и поэтому внутригосударственное право должно служить «локомотивом» на пути прогрессивного развития правового режима воздушного пространства.

Глава 3. Проблемы и основные направления совершенствования международно-правового режима воздушного пространства

3.1. Определения понятий, применяемых в воздушном праве, и необходимость их совершенствования

Изучение любых научных дисциплин, в том числе правовых, в нашем случае национального и международного воздушного права и выделение для практического нормотворчества из этих отраслей принципов и норм, определяющих статус воздушного пространства и формирующих его правовой режим, а также проведение кодификации обычных норм, консолидация действующих и создание новых норм невозможны без детального анализа определений понятий, применяемых в воздушном праве. Без такого анализа невозможно создать единообразные термины, применяемые в правовом регулировании использования воздушного пространства, а следовательно, и не представляется возможным создать универсальный механизм взаимодействия международно-правовой и национально-правовой систем, устанавливающих режим воздушного пространства.

Естественно, что следует начать с основных понятий, которые являются родовыми для определения дефиниций других понятий, применяемых в воздушном праве. К ним, в частности, относятся: «воздушное пространство», «статус воздушного пространства», «правовой режим воздушного пространства», «воздушные суда», «летательные аппараты», «аэронавигация», «использование воздушного пространства», «разрешительный или уведомительный порядок» и др.

В самом общем виде понятие «воздушное пространство» может определяться как пространство, простирающееся от уровня Мирового океана до космического пространства. Исследование этого понятия шло по трем направлениям: естественно-научному, нормативно-правовому и смешанному (естественно-научному и нормативно-правовому). Например, А. Н. Верещагин давал следующее определение: «Воздушное пространство — это любое пространство, заполненное воздухом»[1]. С естественно-научной позиции определение А. Н. Верещагин выгля-

[1] *Верещагин А. Н.* Международное право. М., 1966. С. 9.

дит идеальным и в плане горизонтальных пределов не вызывало сомнений у специалистов и ученых.

Суверенное воздушное пространство государства ограничивается вертикальной плоскостью, проходящей по линии ее сухопутной и водной государственной границы. Эта вертикальная плоскость является воздушной границей государственной территории.

В настоящее время ширина территориального моря большинства государств установлена в пределах от 3 до 12 морских миль. Нельзя признать правомерными действия отдельных государств (не присоединившихся к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.), установивших ширину своих территориальных вод (а следовательно, и пределы суверенного воздушного пространства) свыше 12 морских миль, как того требует ст. 3 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г (см. приложение № 5). После вступления в силу Конвенции ООН по морскому праву (16 ноября 1994 г.) эти государства обязаны установить ширину территориального моря в соответствии с требованием ст. 3 этой Конвенции, т.е. не более 12 морских миль. Другие государства (их подавляющее большинство), признающие установления Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5, ст. 3), в любом случае не будут на практике придерживаться национальной регламентации ширины территориального моря указанных государств, исходя из того, что для этих государств уже сложился международно-правовой обычай установления ширины территориального моря не более 12 морских миль.

К государственной территории относятся также принадлежащие какому-либо государству острова и окружающие их территориальные моря. По определению Конвенции ООН по морскому праву (см. приложение № 5, ст. 121) островов представляет собой «естественно образованное пространство суши, окруженное водой, которое находится выше уровня воды при приливе».

Острые споры в научных кругах вызывает вопрос о верхней границе воздушного пространства с естественно-научной точки зрения. Это объясняется тем, что «единичные частицы атмосферного газа наблюдаются на высоте 28 000 км, а над экватором 48 000 км. В связи с этим появились предложения определить воздушное пространство как часть атмосферы, включающей основную массу атмосферы (99,25%), в которой химический состав и молекулярный вес воздуха остаются постоянными. Независимо от изменения высоты верхний предел этой воздушной атмосферы равен 90–100 км от поверхности мирового океана[1].

Однако решение рассматриваемой проблемы не может ограничиваться только естественно-научными критериями, а напротив, такой подход вызывает дополнительные проблемы. В связи с тем, что еди-

[1] *Яковлев А. М.* Авиационная метеорология. М., 1971. С. 12.

ничные частицы атмосферного газа наблюдаются на высоте 48 000 км, это вызвало в 1976 г. якобы обоснованные претензии некоторых экваториальных стран на суверенные права в отношении геостационарных орбит искусственных спутников Земли[1]. Такие претензии ставят под угрозу все действующие ныне представления о правовых статусах как воздушного, так и космического пространства.

Наиболее удачным решением данной проблемы мог бы стать смешанный нормативно-правовой и естественно-научный подход. Как отмечают многие ученые, «по существу сложилась норма обычного международного права, согласно которой с нижнего перигея спутника начинается космическое пространство»[2]. Учитывая, что этой позиции придерживаются большинство государств и что такая позиция сохраняется на протяжении более 40 лет, следует кодифицировать этот обычай, установив верхнюю границу воздушного пространства на высоте 80–140 км. Такого же мнения придерживаются многие ученые и специалисты. Например, Ю. Н. Малеев справедливо предлагает зафиксировать вертикальную границу воздушного пространства в норме универсального международного договора[3].

Итак, основываясь на изложенном, можно попытаться дать следующее определение понятия: «воздушное пространство — это пространство, расположенное от поверхности мирового океана до высоты нижнего перигея орбит искусственных космических объектов (100–110 км)».

Для дальнейшего изучения определений понятий, применяемых в воздушном праве, необходимо классифицировать воздушное пространство в зависимости от статуса, которым обладают районы воздушного пространства.

Исходя из общетеоретических позиций, изложенных в различных трудах ученых юристов-международников, основываясь на положениях Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), а также на «теории непосредственного прилегания»[4], можно было бы определить правовые статусы воздушных пространств следующим образом:

1. Статус воздушного пространства, расположенного над сухопутной и водной территорией государства — полный и исключительный суверенитет государства (суверенное воздушное пространство).

---

[1] UN Doc. A/C. 1/31. PV. 10.

[2] Международное воздушное право. Кн. 1. М., 1980. С. 33.

[3] *Малеев Ю. Н.* Будущее Чикагской конвенции 1944 г. // Международное право — International law. 2 (34). 2008. С. 28.

[4] В соответствии с теорией «непосредственного прилегания» статус воздушного пространства определяется статусом находящегося под ним сухопутной или водной территории.

2. Статус воздушного пространства, расположенного над международными проливами или архипелажными водами, — воздушное пространство с ограниченным нормами универсального международного договора суверенитетом (соответственно проливное и архипелажное воздушное пространство). Такое воздушное пространство еще, например, определяют как государственное воздушное пространство международного пользования.

3. Статус воздушного пространства, расположенного за пределами государственной территории, — ограниченная нормами универсального международного договора свобода полетов (международное воздушное пространство).

4. Статус воздушного пространства, расположенного над исключительной экономической зоной, — ограниченная нормами универсального международного договора свобода полетов (зональное воздушное пространство). Статус такого воздушного пространства имеет и другое определение — воздушное пространство территорий со смешанным режимом[1].

5. Статус воздушного пространства, расположенного за пределами исключительной экономической зоны и Антарктики, — неограниченная нормами универсального международного договора свобода полетов (открытое воздушное пространство).

В последние годы наблюдается повышенный интерес к району Арктики, вызванный прежде всего экономическими интересами, связанными, по мнению ученых-геологов, со значительными запасами углеводородов в недрах дна Северного Ледовитого океана. Геологические исследования и последующая разработка полезных ископаемых в этом регионе немыслима без использования авиационной техники. Поэтому следует обратить внимание на необходимость определения правового статуса воздушного пространства над Арктикой для целей организации безопасной и эффективной аэронавигации. Специфика правового статуса воздушного пространства Арктики заключается в том, что оно как бы одновременно имеет статус суверенного воздушного пространства, расположенного над материковыми землями, островами и их территориальными морями, и статус международного воздушного пространства, расположенного за пределами вышеуказанного воздушного пространства. Изложенное требует определения специального правового статуса воздушного пространства Арктики. Предложения по этому вопросу должны исходить от прибрежных государств арктического района (Россия, Канада, США, Норвегия и Дания) и желательно быть согласованными между этими государствами.

[1] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. Автореферат дис. канд. юрид. наук. М.: МГИМО (У), 2009. С. 7.

Исходя из статуса конкретного района воздушного пространства формируется соответствующий правовой режим воздушного пространства, который в общем виде можно определить как установленный нормами национального и международного права порядок использования воздушного пространства для осуществления в нем любых правомерных видов деятельности.

В основе правового режима воздушного пространства лежит административный разрешительный порядок или административный уведомительный порядок использования воздушного пространства или отсутствие таких порядков. Ранее мы уже начали рассматривать этот вопрос. В данном случае речь идет об административном (т. е. государственном) разрешении или административном уведомлении, предусмотренных нормами национального и международного права. Так, в отношении суверенного воздушного пространства действуют правила п. «с» ст. 3 Чикагской конвенции 1944 г., которые предусматривают, что иностранные воздушные суда (и, несомненно, другие летательные аппараты) не могут производить полеты над территорией иностранного государства, кроме как с дозволения, выданного этим государством в форме международного соглашения или разового административного разрешения. (Например, для большинства гражданских воздушных судов многократное (долговременное) разрешение содержится в соглашениях о воздушном сообщении, а для некоторых государственных — в Договоре по открытому небу, 1992 г.

В соответствии, например, с п. 2 ст. 246 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) предусматривается административное разрешение прибрежного государства на проведение научных исследований, естественно, с использованием летательных аппаратов, в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе (т. е. в определенной части международного воздушного пространства).

Административный уведомительный порядок действует, например, в отношении полетов в воздушном пространстве Антарктики. (антарктическое воздушное пространство). В соответствии с п. 5 ст. VII для полетов в Антарктическом воздушном пространстве требуется заблаговременное административное уведомление всех участников Договора об Антарктике 1959 г. (см. приложение № 7).

При разработке единообразных авиационных терминов, применяемых в международных и национальных документах, не возникнет трудностей вследствие их многолетней адаптации к практической деятельности.

Иначе обстоит дело с терминологией, применяемой в области регулирования использования воздушного пространства в процессе осуществления в нем других (неавиационных) различных видов деятельности (условно назовем их «общими» терминами).

К таким «общим» терминам следует отнести:

— «использование воздушного пространства». Это деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, экранопланов, баллистических и других ракет, снарядов), а также другая деятельность (строительство высотных зданий, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения» (ст. 11 ВК РФ);

— «административное разрешение» — разрешение, выдаваемое уполномоченным государственным органом на осуществление какой-либо правомерной деятельности в суверенном воздушном пространстве, а в случаях, предусмотренных международным договором, в международном воздушном пространстве;

— «административное уведомление» — уведомление, поступающее от уполномоченного государственного органа или международной межправительственной организации в адрес заинтересованного государства или государств о намерении использовать международное воздушное пространство, когда такое уведомление требуется подавать в соответствии с международными договорами;

— «пользователи воздушного пространства»: граждане, юридические лица, структурные подразделения органов власти (подразделения минобороны, полиции, службы спасения, береговой охраны и другие национальные и иностранные органы), наделенные в соответствии с национальным законодательством или международным договором правом на осуществление деятельности, связанной с использованием воздушного пространства;

— «приоритеты в использовании национального и международного воздушного пространства». Это определение понятия, безусловно, должно строиться на одном из основных принципов национального и международного права — все пользователи воздушного пространства обладают равными правами на его использование и только при возникновении потребности в использовании одного и того же воздушного пространства одновременно двумя и более пользователями, право на его использование должно предоставляться в соответствии с приоритетами, установленными нормами национального или международного права, исходя из важности и срочности предстоящей или осуществляемой деятельности в воздушном пространстве;

— «опасная зона» — воздушное пространство установленных размеров в международном воздушном пространстве, в пределах которого в определенное время может (будет) осуществляться деятельность, представляющая опасность для аэронавигации;

— «запретная зона» — воздушное пространство установленных размеров в суверенном воздушном пространстве, в пределах которого любая деятельность запрещена без соответствующего административного разрешения;

— «зона ограничения» — воздушное пространство установленных размеров в суверенном воздушном пространстве, в пределах которого любая деятельность ограничена по времени, высоте или другим условиям;

— «структура воздушного пространства» — совокупность разграниченных по высоте и территории районов, коридоров, воздушных трасс и других элементов, обеспечивающих безопасное использование воздушного пространства при осуществлении в нем различных видов деятельности;

— «диспетчерское разрешение» — разрешение, выдаваемое органами ОВД (аэронавигационной службой) на использование контролируемого воздушного пространства в соответствии с условиями, обеспечивающими безопасность воздушного движения;

— «диспетчерское уведомление» — уведомление, направляемое в орган ОВД (аэронавигационную службу) при использовании неконтролируемого воздушного пространства с целью получения полетно-информационного обслуживания (т. е. информации о воздушной обстановке в районе деятельности пользователя воздушного пространства, направившего извещение).

Сравнивая терминологию, применяемую в ИКАО, российскую и иностранную авиационную терминологию, мы находим почти полное сходство понятий. Имеющиеся несоответствия связаны в основном с неточностью перевода или недостаточным пониманием внутреннего содержания дефиниции переводимого понятия. Например, в ст. 32 ВК РФ «воздушное судно определяется как летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды». В аналогичном определении ИКАО, учитывая, что в английском языке слова «воздушное судно» и «летательный аппарат» имеют одинаковое написание — «Aircraft»[1], употребляют словосочетание Any machin, т. е. любой аппарат (русский перевод)[2].

Правовой статус воздушного судна, по мнению Дж. Купера, «является одной из основных проблем международного воздушного права»[3].

---

[1] The Oxford Russian Dictionary // Oxford University press. New York, 1984. C. 622.

[2] Doc 9569 ИКАО «Определения терминов».

[3] *Cooper J. C.* The legal status of Aircraft. Princeton. P. 11.

В воздушных законодательствах иностранных государств для определения понятия «воздушное судно» употребляют дополнительные к термину ИКАО отличительные признаки. Так, в ст. 15 ВК Украины к определению ИКАО добавлены слова: «и способный маневрировать в трехмерном пространстве»[1], в Воздушном кодексе Республики Абхазия 2009 г. — слова «подлежащий государственной регистрации в случаях, предусмотренных законодательством Республики Абхазия»[2], в воздушном кодексе Грузии — слова «воздушным судном является: самолет, вертолет, планер и другие летательные аппараты»[3].

Кодекс гражданской коммерческой авиации Франции 1956 г. (ст. 1) определяет воздушное судно как «всякий летательный аппарат, самостоятельно поднимающийся в воздух и перемещающийся в нем»[4].

Закон о воздушном сообщении ФРГ (§ 1 п. 2) использует для определения понятия «воздушное судно» простое перечисление: «самолеты, вертолеты, планеры, дирижабли...»[5].

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что работа по унификации понятий, применяемых в авиации, не составит особого труда (условно назовем их — авиационная терминология).

Из смысла Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) воздушные суда подразделяются на гражданские и государственные. Однако при этом Конвенция определяет только государственные воздушные суда как «воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах» (ст. 3). Принадлежность воздушного судна к какому-либо виду авиации: государственной, гражданской или экспериментальной (последний вид авиации установлен ст. 23 ВК РФ) для целей аэронавигации имеет весьма ограниченное значение. И все же подразделение воздушных судов на виды при обеспечении аэронавигации необходимо учитывать, так как:

— при выполнении полетов воздушных судов над открытым морем только в отношении гражданских судов действуют правила, установленные в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 г. (ст. 12). Имеются в виду правила полетов, изложенные в приложении 2 к Конвенции «Правила полетов» (см. приложение № 3);

— для государственных, гражданских и экспериментальных воздушных судов действует различный разрешительный порядок влета в воз-

---

[1] Повітряни кодекс Україні. Постановка Верховної Ради Україні. Київ. 4 траня 1993 року № 31-XII.

[2] Воздушный кодекс Республики Абхазия. Закон Республики Абхазия от 5 августа 2009 г. № 2473-с-IV.

[3] Воздушный кодекс Республики Грузия. Закон Грузии от 29 октября 1996 г. № 462-1с.

[4] Air and Treaties of the World. Wash. 1965. Vol. L. P. 701.

[5] Luftverkehrsgesetz. August 1992 (RGBL, is. 681), in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Marz 1999 (BGBL.is 550).zuletzt durch Artikel 53 des Gesetzes vom 27. April 2002 (BGBL.is.1467).

душное пространство иностранного государства и вылета из него (этот порядок устанавливается национальным законодательством);

— в целях применения принудительных мер в отношении воздушных и морских судов могут использоваться только государственные (военные) воздушные суда (ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г., ст. 107 Конвенции ООН по морскому праву).

Исследованию принадлежности воздушных судов к видам авиации посвящено множество работ. По нашему мнению значительный интерес представляет диссертация Такер Абу Касима «Международное право и юридический статус военного воздушного судна в мирное время»[1]. Автор этой работы сделал два главных вывода:

1) «технические характеристики воздушного судна (взлетная масса, скорость и высота полета, запас топлива, дальность полета и др.) не могут служить определяющими признаками для установления различия между государственными и гражданскими воздушными судами»[2];

2) «определяющим признаком для установления принадлежности воздушного судна к виду авиации является эксплуатационный контроль со стороны либо государственного органа, либо со стороны юридического или физического лица»[3].

Анализ работ отечественных зарубежных ученых-юристов, иностранных законодательных актов, а также постатейный анализ главы III и V Воздушного кодекса РФ позволяют автору монографии попытаться дать следующие определения:

— ***государственное воздушное судно*** — воздушное судно, занесенное в государственный реестр государственных воздушных судов и преимущественно используемое для осуществления военной, пограничной, полицейской, таможенной и другой государственной службы;

— ***гражданское воздушное судно*** — воздушное судно, занесенное в государственный реестр гражданских воздушных судов и преимущественно используемое для обеспечения потребностей граждан и экономики.

В международном праве понятие «экспериментальное воздушное судно» отсутствует, несмотря на то что такая категория воздушных судов имеется в каждой стране, осуществляющей конструирование, испытание или производство воздушных судов. Такие воздушные суда, прежде чем они станут государственными или гражданскими, выполняют опытно-конструкторские и заводские (производственные) испытательные полеты, а также показательные полеты (в том числе международные).

---

[1] *Такер Абу Касим.* Международное право и юридический статус военного воздушного судна в мирное время // Диссертация на соискание степени магистра права. Институт воздушного и космического права, университет МАК ГИЛЛ. Монреаль (Канада). 1969.

[2] Там же. С. 10.

[3] Там же. С. 11.

Для настоящего исследования экспериментальные воздушные суда представляют особый интерес, так как их полеты требуют специальной организации воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания.

Экспериментальное воздушное судно можно было бы определить как воздушное судно, учтенное полномочным государственным органом и проходящее опытно-конструкторские или производственные испытания.

Как уже ранее упоминалось, совершенно другая ситуация сложилась с определением понятий, применяемых в отношении всех видов деятельности (в том числе и авиационной деятельности), связанных с использованием воздушного пространства (общие термины). Эти общие термины нуждаются в единообразном определении для применения их в будущем при разработке совершенного нового универсального международного договора, взяв за основу термины, успешно применяемые на протяжении более 25 лет вначале в СССР, а затем и в России, а также в большинстве государств бывших республик СССР и в некоторых странах Восточной Европы и в Китае.

Анализируя функции Аэронавигационной комиссии (АНК), региональных совещаний и бюро ИКАО, права и обязанности органов исполнительной власти СССР и РФ (Госаэронавигация СССР, Росаэронавигация, занимавшиеся проблемами аэронавигации) и, наконец, Минтранса России, а также основываясь на практической деятельности российских и иностранных органов Ор ВД, можно предложить следующее определение термина «аэронавигация»: «аэронавигация» — общий термин, означающий комплекс мер по организации воздушного пространства (установление структуры воздушного пространства), осуществлению разрешительного и уведомительного порядка, планирования и координации использования воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности, а также обслуживание воздушного движения управляемых летательных аппаратов.

Именно термин «аэронавигация» в указанном понимании может послужить основной при разработке упомянутого ранее универсального международного договора в области правового регулирования использования воздушного пространства.

Известно, что разработка терминов, применяемых в гражданской авиации, довольно успешно ведется в рамках ИКАО. Однако этого далеко не достаточно. Без создания специального международного механизма, призванного осуществлять постоянный мониторинг национальных воздушных законодательств и на их основе разрабатывать универсальную терминологию, задача по разработке единообразных определений понятий решена не будет.

3.2. Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства

Основываясь на общей позиции, «что взаимодействие международного и внутригосударственного права складывается и вытекает из фактического первичного влияния внутригосударственного права на международное в процессе формирования его норм»[1], рассмотрим возможности использования современного национального воздушного права (прежде всего России и других стран СНГ) для совершенствования международно-правового режима воздушного пространства.

Изучение исторического процесса возникновения и развития международно-правового режима воздушного пространства позволяет сделать вывод, что на всех этапах данного процесса инициатива в правотворческой деятельности принадлежала и принадлежит государствам, которые исходя из собственных, прежде всего военно-политических и коммерческих интересов, а также интересов обеспечения безопасности, в том числе безопасности аэронавигации, используют для этого свою апробированную национальную нормативно-правовую базу.

Так, нормы национальных актов вошли в двусторонние соглашения о международных воздушных передвижениях[2] и в подписанную 13 октября 1919 г. универсальную Конвенцию о регулировании воздушной навигации (Парижская конвенция 1919 г., см. приложение № 1). Важно отметить, что разработка Конвенции совпала с периодом Первой мировой войны, но несмотря на это, ее действие распространялось как на гражданские, так и на государственные воздушные суда.

Разработка и принятие Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) тоже совпали с военным периодом и, как считает Ю. Н. Малеев, велись «в атмосфере продолжающей (лучше сказать — возрастающей) конфронтации «капитализм — социализм»[3]. Организации Объединенных Наций в то время еще не существовало. Соединенные Штаты, которые явно лидировали в авиационных отраслях и не вели боевых действий на своей территории, стремились как можно быстрее занять ведущее место в мире в области коммерческих воздушных перевозок. Поэтому США выступили в качестве основного инициатора скорейшей подготовки новой Конвенции (вместо Парижской конвенции 1919 г.). Военная авиация, участвующая в это время во Второй мировой войне, не только не интересовала инициаторов создания нового дого-

---

[1] Влияние международного права на национальное законодательство / отв. ред. Т. Я. Хабриева и Ю. А. Тихомиров. М., 2007. С. 8.

[2] *Перетерский И. С.* Воздушное право. Вестник Воздушного флота. М., 1923. С. 16.

[3] *Малеев Ю. Н.* Будущее Чикагской конвенции 1944 г. // Международное право. International Law. № 2 (34). 2008.

вора, а наоборот, они, по-видимому, преднамеренно вывели за рамки регулирования все отношения, связанные с деятельностью не только военной, но и другой государственной авиации, так как разработка норм будущего договора в этой области могла значительно усложнить, и как следствие, затянуть процесс принятия нового универсального международно-правового акта. В такой обстановке была принята Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (см. приложение № 2) и образована в соответствии с этой конвенцией Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Даже исходя из названия этой организации, становится понятным, что обращаться к ней государствам по любым вопросам, не относящимся к гражданской авиации, бессмысленно (на практике так и происходит).

Следует заметить, что сложившаяся к этому времени в большинстве государств национальная практика в области установления правового режима воздушного пространства, основанная, на положениях Парижской конвенции 1919 г., с самого начала охватывала все виды авиации. Однако использовать эту практику при разработке новой Конвенции они не смогли, так как большинство развитых в авиационном отношении государств, находились в состоянии войны или на их территории велись боевые действия. При таких обстоятельствах эти государства не могли противостоять давлению США. Поэтому Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) не стала тем международным договором, который бы смог реализовать основные функции международного воздушного права — обеспечить максимальное единообразие национальных воздушных законодательств и создать полноценный правовой режим международного воздушного пространства.

В результате этого национальные правовые режимы воздушного пространства в значительной степени как отличались, так и отличаются друг от друга и требуют приведения их к единообразию. В связи с этим еще в 1986 г. Ю. Н. Малеев писал о необходимости разработки универсального договора, устанавливающего международно-правовой режим воздушного пространства[1]. В своей работе Ю. Н. Малеев также обращает внимание на то, что «нередко бывает в процессе становления норм международного права, отдельные правовые модели, подходы к решению проблемы могут быть заимствованы из национально-правовой практики»[2]. Там же он предлагает использовать для этих целей вполне оправданную модель советского воздушного законодательства, заключающуюся в установлении общего правового режима суверенного воздушного пространства независимо от видов деятельности, осуществляемой в нем.

[1] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М.,1986. С. 15.

[2] Там же.

Эти выводы и предложения, основывались на ст. 52 ВК СССР (утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 11.05.1983) «Деятельность представляющая угрозу безопасности полетов» и ст. 2 Положения об использовании воздушного пространства СССР, которые предписывали осуществлять любую деятельность в воздушном пространстве только после получения соответствующего разрешения. Вместе с тем Ю. Н. Малеев справедливо опасался, что создание универсальной конвенции, устанавливающей международно-правовой режим воздушного пространства в отношении любых видов деятельности, «по-видимому, — процесс долговременный и сложный. Однако необходимость в нем очевидна»[1].

Указанные выше положения советского воздушного законодательства родились не вследствие предвидения ученых и специалистов, а в результате реальных событий, связанных с конфликтами в воздушном пространстве между различными его пользователями. В начале 80-х гг. прошлого столетия участились случаи непреднамеренных обстрелов снарядами и ракетами гражданских и военных самолетов с полигонов, мест проведения учений и из районов противоградовых и противолавинных стрельб, которые только по счастливой случайности не привели к катастрофическим последствиям. Достаточно привести примеры обстрела бомбардировщика Ил-28 снарядами с полигона «Тригуляй» под Тамбовом; самолета Ан-8, заходившего на посадку на аэродром Клин (Московская область), осветительными ракетами с Солнечногорского полигона; самолет Ан-2, выполняющий полет по местной воздушной линии едва не был сбит обломками камней, поднявшимися на высоту более 200 метров в результате проведения взрывных работ на Камчатке. Многие другие аналогичные случаи скрывались ввиду нежелания определенных руководителей придавать их огласке.

После распада СССР в воздушном пространстве Российской Федерации действовал правовой режим, установленный ВК СССР 1983 г. и другими подзаконными актами СССР до принятия в 1997 г. Воздушного кодекса РФ, который сохранил все положения советского воздушного законодательства.

Размышляя относительно правотворческой деятельности в бывших республиках СССР, Ю. Н. Малеев писал: «По моему глубокому убеждению, российский правовой опыт в этом отношении (имеется в виду ВК РФ) должен быть тщательно изучен и максимально воспринят»[2]. Ученый оказался прав. Российский пример общего правового регулирования использования воздушного пространства на уровне закона был позаимствован другими государствами мира, прежде всего, бывши-

[1] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. С. 15.

[2] *Малеев Ю. Н.* Воздушный кодекс РФ и международное право. Московский журнал международного права. М.: Международные отношения, 1997. С. 96.

ми республиками СССР (в частности, отражен в воздушных кодексах Украины, Узбекистана, Киргизии, Казахстана, Грузии, Кыргызстана, и Таджикистана, а также такого нового государства, как Абхазия).

Однако, как и предсказывал ученый, процесс создания универсального договора в области общего правового режима воздушного пространства «долговременный и сложный». Можно было бы порадоваться, если бы ученый оказался прав. Но дело в том, что этот процесс даже не начинался, несмотря на реальные катастрофы, которые уже произошли именно по этой причине. Вот только некоторые примеры: 3 июля 1988 г. был сбит иранский пассажирский самолет-аэробус (рейс 655) ракетой, выпущенной с американского военного корабля. Внимательно изучив отчет, переданный в Канцелярию председателя Объединенного комитета начальников штабов США (документ объединенного комитета начальников штабов США № СМ-1485-88 от 18 мая 1988 г.), можно сделать вывод, что самолет иранской авиакомпании, следовавший по расписанию в пределах международной воздушной трассы, был уничтожен ввиду неправильной его идентификации американским оператором радиолокационной станции (РЛС), который странным образом не смог отличить на экране РЛС самолет-аэробус от самолета F-14. Не будем вдаваться в технические подробности этой трагической ошибки, а сделаем другой вывод — это произошло из-за отсутствия общей международно-правовой регламентации деятельности, особенно в международном воздушном пространстве.

4 октября 2001 г. во время проведения учений ракетой ПВО Украины был уничтожен российский пассажирский самолет Ту-154, выполнявший полет по международной воздушной трассе в международном воздушном пространстве над Черным морем из Тель-Авива в Новосибирск. Официальные документы расследования этой катастрофы так и не были опубликованы. Однако с достаточной долей уверенности можно предположить, что украинская сторона в своих новых нормативных актах не поместила положения, разработанные еще в СССР, которые регламентировали процедуры обеспечения безопасности при пуске ракет, позволяющие избежать указанных трагических событий. К сожалению, мы не располагаем всей полнотой информации об аналогичных конфликтах в других странах вследствие их очевидной закрытости.

10 апреля 2010 г. при заходе на посадку на военный аэродром Смоленск (Северный) потерпел катастрофу польский военный самолет Ту-154 с Президентом ПНР на борту. Не вдаваясь в подробности выводов комиссии, проводившей расследование этой катастрофы, и не ставя их под сомнение, следует обратить внимание на порядок организации данного перелета и на правила полетов, которыми руководствовались на аэродроме Смоленск (Северный) экипаж самолета Ту-154. Не вы-

зывает сомнения, что эти порядок и правила у российской и польской сторон были различные. При выполнении полетов иностранных военных воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации с посадкой на военном аэродроме не действуют правила и процедуры ИКАО, где командир воздушного судна принимает окончательное решение о посадке на круглосуточно функционирующий гражданский аэродром. Для посадки на российской военный аэродром обязательно требуется разрешение руководителя полетов этого аэродрома, которого экипаж польского военного самолета не получил. Известно, что польские военные и гражданские воздушные суда (различных типов) регулярно выполняли полеты на аэродром Смоленск (Северный) для доставки польских граждан на мемориал «Катынь». Поэтому удивляет, что российские и польские военные авиационные специалисты не воспользовались примером организации и выполнения аналогичных полетов, предусмотренных Договором по открытому небу 1992 г., и не подписали соглашение, устанавливающие порядок выполнения полетов иностранных транспортных воздушных судов с посадкой на военный аэродром Смоленск (Северный) в соответствии с правилами и процедурами ИКАО. Уверен, что при организации и выполнении полетов в соответствии с этим соглашением катастрофы можно было избежать.

В феврале 1995 г. в Вашингтоне (США) и в июне 1996 г. в Москве по инициативе Государственного департамента США проходили консультации российских и американских юристов и авиационных специалистов, в процессе которых в течение четырех недель состоялся широкий обмен мнениями по вопросам состояния и дальнейшего развития национального (РФ и США) воздушного законодательства и возможностей его использования в деле совершенствования международно-правового режима суверенного и международного воздушного пространства. Выяснилось, что между воздушным законодательством США и воздушным законодательством РФ существует значительная разница. Основу воздушного законодательства США, в отличие от российского, составляют положения Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) и прежде всего определенные пунктами «a» и «d» ст. 3, и ст. 12, устанавливающие универсальное международно-правовое регулирование только в отношении гражданских воздушных судов, обязывающие государства устанавливать правила для своих государственных воздушных судов, обеспечивающие безопасность навигации гражданских воздушных судов. Необходимо отметить, что аэронавигация на практике не разделяется и не может разделяться по принадлежности воздушных судов к тем или иным видам или классам, а ее безопасность, в частности, обеспечивается установлением единых правил.

Не случайно в настоящее время критика Чикагской конвенции 1944 г. в основном касается ограниченного предмета регулирования только вопросами деятельности международной гражданской авиации при интенсивной и все возрастающей деятельности в воздушном пространстве, в частности — военной авиации, полетов космических аппаратов, баллистических и прочих ракет и т. п. Организация полетов космических, а особенно воздушно-космических аппаратов, заслуживают в дальнейшем специального рассмотрения. Говоря о критике Чикагской конвенции 1944 г., прежде всего следует иметь в виду высказывания иностранных юристов Э. Роча, М. Милде, П. П. С. Хаанаппеля и Л. Вебера и других на Всемирной авиатранспортной конференции в Монреале (1994 г.). Они высказывались в том смысле, что гражданская авиация и воздушный транспорт за пятьдесят лет (с момента принятия Чикагской конвенции 1944 г.) претерпели все виды изменений, и это побуждает радикально пересмотреть Конвенцию в свете широко признанных тенденций в международном воздушном транспорте и ускоренных темпов технологических изменений, например, в сфере аэронавигации.[1]

Российское воздушное законодательство основано, как уже ранее отмечалось, на всеобъемлющем регулировании использования воздушного пространства при осуществлении в нем любых видов деятельности (полетов воздушных судов и других летательных аппаратов, стрельб и пусков ракет, взрывных работ и т. п.).

Совместно с американской делегацией были также рассмотрены проект «Типовая структура национального законодательства в области гражданской авиации» и добавление к этой типовой структуре — «Аэронавигационный устав», построенный также на положениях стандартов и рекомендуемой практики ИКАО, подготовленные Европейским/Североатлантическим бюро ИКАО. Замечания российской делегации по данным документам, касающиеся невозможности рассмотрения вопросов безопасности аэронавигации только с учетом деятельности гражданской авиации без правовой регламентации использования воздушного пространства при осуществлении в нем других видов деятельности, были выслушаны с большим вниманием и в целом получили одобрение. В результате обсуждения делегации согласились, что российское воздушное законодательство по многим показателям превосходит и американский вариант воздушного законодательства, и проекты, подготовленные ИКАО, особенно в части обеспечения безопасности всеобъемлющей аэронавигации.

Национальная законодательная практика в области правил полетов исходит из того, что безопасная аэронавигация зависит не от стату-

[1] Доклад Всемирной авиатранспортной конференции по регулированию международного воздушного транспорта: сегодня и в будущем. Doc ICAO 9644. 1994.

са воздушных судов, а от возможности предоставления необходимого воздушного пространства для полетов в зависимости от их срочности и важности, а также от конфигурации каждого предстоящего полета воздушного судна. Так, государственные и экспериментальные транспортные воздушные суда выполняют полеты по воздушным трассам (в том числе по международным) одновременно с гражданскими воздушными судами по одинаковым правилам. В тоже время гражданские воздушные суда осуществляют полеты (например, на аэрофотосъемку, рыбную разведку, химическую обработку полей в интересах сельского хозяйства и т. п.) в специально выделенных в воздушном пространстве для этих целей районах и зонах, по тем же правилам, какими пользуются государственные и экспериментальные воздушные суда при выполнении полетов по аналогичным маршрутам и с тем же профилем. При выполнении испытательных, экспериментальных полетов и полетов на учебно-боевую подготовку аэронавигационное обеспечение производится по той же схеме — путем предоставления для этих целей необходимого воздушного пространства (функциональное воздушное пространство — определение Ю. Н. Малеева[1]) вне зависимости от принадлежности и классификации воздушных судов.

Практика показывает, что во всех странах мира существует приблизительно одинаковый порядок аэронавигационного обеспечения полетов воздушных судов всех категорий.

Важная роль в деле совершенствования международно-правового режима воздушного пространства должна быть отведена установлению универсальными нормами прав и обязанностей государств (их аэронавигационных органов), осуществляющих регулирование использования воздушного пространства в предоставленных им в соответствии с процедурами ИКАО районах полетной информации (РПИ) за пределами суверенного воздушного пространства. В Российской Федерации (как и ранее в СССР) все выделенное ей международное воздушное пространство РПИ является контролируемым, и любая деятельность российских пользователей этого пространства осуществляется по диспетчерским заявкам, разрешениям или уведомлениям. Эта процедура не предусматривает указания целей предстоящей деятельности и направлена исключительно на обеспечение безопасности аэронавигации в данном РПИ. Данная процедура ни в коем случае не ущемляет права государств на свободу полетов в международном воздушном пространстве, а действует исключительно в целях избежания «воздушных конфликтов», например, для защиты жизни и здоровья людей на воздушных судах (всех категорий) от снарядов, ракет и других летательных аппаратов, которые могут выполнять полеты в указанном РПИ. Такая

[1] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. С. 75.

процедура не должна вызвать возражения со стороны других государств в случае предложения использовать российскую практику в будущей международно-правовой регламентации, так как она имеет исключительно гуманную направленность.

В целом аналогичной позиции придерживаются М. М. Стребков и П. И. Гаврюшенко[1] о необходимости заблаговременного извещения аэронавигационных служб иностранных государств о предстоящем полете государственных (прежде всего военных) воздушных судов в контролируемом воздушном пространстве. Такую идею высказывает Е. А. Самородова в своей диссертации[2]. Однако для обеспечения безопасности всеобъемлющей аэронавигации этого недостаточно. Следует извещать аэронавигационные службы о любой деятельности, а не только о полетах воздушных судов в их РПИ и не только осуществляемой в контролируемом воздушном пространстве. На практике это так и делается в отношении, например, баллистических ракет, запускаемых в районы мирового океана.

В прошлом столетии вследствие непонимания намерений советских (а затем российских) властей упорядочить в правовом отношении безопасность аэронавигации в выделенном им РПИ или, возможно, по политическим соображениям (ясность и источники этих измышлений уточнить затруднительно) на всех аэронавигационных картах иностранного производства границы РПИ СССР, а затем и России, расположенные в международном воздушном пространстве, обозначали с сопровождающей надписью, предупреждающей об опасности пересечения этих границ и возможном применение оружия. Таким образом, усугублялся созданный миф об «империи зла». Следует, однако, заметить, что иностранные воздушные суда, не выполнявшие установленные в таких районах процедуры, никогда не подвергались какому-либо преследованию: перехвату, угрозе силой или тем более ее применению, за исключением случаев преднамеренного нарушения воздушной государственной границы. Это объясняется тем, что в национальных правилах СССР и затем РФ такие принудительные действия не предусматривались. В то время как ряд «государств — США, Канада, Франция, Италия, Япония, Южная Корея, Филиппины, Исландия — в нарушение общепризнанных норм международного права в своем национальном законодательстве установили так называемые

[1] *Гаврюшенко П. И., Стребков М. М.* Международно-правовое регулирование полетов военных воздушныхсудов в «контролируемом» воздушном пространстве над открытом море: Военное право в XXI веке // Российский военно-правовой сборник № 91. М., 2007. С. 32.

[2] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. Автореферат дис. канд. юр. наук. МГИМО (У). М., 2009. С. 16.

зоны идентификации воздушных судов, расположенные на удалении 150–170 км от их суверенного воздушного пространства»[1].

В Сборнике аэронавигационной информации (АИП) США, где опубликованы нормы Федерального авиационного закона США 1958 г., прямо указано, что зона идентификации установлена в интересах национальной безопасности. Этот закон предусматривает, что в таких зонах могут быть перехвачены, а в отдельных случаях и принуждены к посадке любые воздушные суда (гражданские и государственные), которые заранее не заявили соответствующим компетентным службам США о своем пролете в указанной зоне, даже если эти суда не следуют в направлении территории США, или не выполнили другие условия, указанные в данном законе (АИП США, РАС 8–1).

Воздушные суда, не известившие службы США о пролете этих зон «рассматриваются американской стороной как действующие подозрительно с враждебными намерениями...»[2]. «Такие действия противоречат принципам и нормам международного права и ограничивают право других государств на осуществление свободы полетов над открытым морем»[3].

Изложенное позволяет сделать вывод, что, устанавливая порядок в зонах идентификации и в РПИ (эти районы и зоны в международном воздушном пространстве, как правило, устанавливаются на удалении 170–400 км от береговой черты), Россия и перечисленные выше государства преследуют различные цели: Россия — обеспечить безопасность аэронавигации; указанные выше государства — якобы обеспечить национальную безопасность. Эта большая проблема, но определить единообразное предназначение этих зон и РПИ в условиях глобализующегося мира крайне необходимо, основываясь на принципах взаимного доверия и обеспечения безопасности аэронавигации.

Приведенные выше сравнения РПИ и зон идентификации, границы которых, как правило, в основном совпадают, служат в данном случае лишь в качестве одного из примеров преобразования национальных норм, установленных в нарушение международного права исключительно в военных интересах, в легитимные нормы, формирующие международно-правовой режим в международном воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности аэронавигации.

Рассмотренное ранее российское воздушное законодательство, нормы которого устанавливают режим суверенного воздушного пространства и во многом определяют юрисдикцию (права и обязанности) Рос-

---

[1] Международное право. Норма, 2007. С. 647.

[2] *Серегин В. П.* Военные проблемы международного морского и воздушного права // ВПА. М. 1986. С. 132.

[3] *Гуреев С. А.* Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами. Деятельность государств в Мировом океане. М., 1983. С. 69.

сии в международном воздушном пространстве в РПИ, выделенном России в соответствии с указанными ранее международными процедурами ИКАО, за многие десятилетия (начиная с 1984 г.) доказало свою состоятельность в сфере обеспечения безопасной, в том числе международной аэронавигации.

Однако на пути реализации идеи совершенствования международно-правового режима воздушного пространства с использованием прогрессивного национального воздушного права существует множество проблем, основными из которых являются:

— отсутствие механизма взаимодействия двух правовых систем (международной и национальной), устанавливающих режимы воздушного пространства, в том числе специализированного международного органа, уполномоченного решать «воздушные проблемы» в целом. ИКАО в силу своих полномочий занимается только вопросами гражданской авиации, а к деятельности государственной авиации и другой деятельности в воздушном пространстве относится только как к угрозе безопасности полетов гражданских воздушных судов. Это исходит из положений Чикагской конвенции (п. «d» ст. 3) и множества резолюций Ассамблеи ИКАО по данному вопросу, которые являются малоэффективными либо в силу их не обязательного статуса для государственной авиации, либо ввиду невозможности их практической реализации[1]. Трудно, например, представить, каким образом можно выполнить следующую Резолюцию ИКАО: «При введении правил и процедур выполнения полетов, указанных в п. 2 постановляющей части (имеется ввиду полеты государственных воздушных судов над открытым морем), соответствующими государствами следует согласовывать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обслуживание воздушного движения над открытым морем в данном регионе»;

— государства на официальном уровне никогда не поднимали вопросов о международно-правовом регулировании использования воздушного пространства при осуществлении любых видов деятельности, хотя поводов для этого было достаточно (ранее мы уже упоминали о сбитом иранском пассажирском самолете американской ракетой над Персидским заливом и об уничтожении украинской ракетой российского рейсового самолета над Черным морем);

— отсутствие в настоящее время специалистов — сотрудников органов государственной исполнительной власти и международных авиационных организаций, занимающихся проблемами всеобъемлющего регулирования использования воздушного пространства, способных

[1] Резолюция 37-15 (добавление О) 37-й сессии Ассамблеи ИКАО (сентябрь — октябрь 2010 г.).

в полном объеме оценить существующее положение в данной области и предвидеть перспективы возможного развития событий.

России и другим государствам в одиночку справиться с этой задачей невозможно. Поэтому необходимо создать межгосударственный механизм, обеспечивающий взаимодействие систем норм национального и международного права, устанавливающих правовые режимы воздушного пространства, способствующее созданию единообразных правил и процедур использования воздушного пространства как над государственной территорией, так и за ее пределами.

3.3. Перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права для целей аэронавигации

Для того чтобы лучше понять возможности и способы разработки и установления наиболее прогрессивного правового режима воздушного пространства как над государственной территорией, так и за ее пределами, для организации всеобъемлющей, эффективной и безопасной аэронавигации следует установить, каким образом международное сообщество предлагает осуществлять прогрессивное развитие и кодификацию международного права.

Положение о Комиссии международного права ООН[1] (ст. 15) рассматривает «прогрессивное развитие международного права как разработку проектов конвенций по вопросам, которые еще не регулировались международным правом или по которым еще не достаточно развито применение действующих международно-правовых норм в практике государств». Та же статья рекомендует применять кодификацию в тех случаях, когда необходима «более точная формулировка и систематизация права в тех областях, где имеются нормы новой обширной практики государств — прецеденты, доктрины, процедуры и т. п.». Как отмечает Р. А. Каламкарян, именно документ под названием «Положение о Комиссии международного права ООН» собственно и стал определяющим при установлении сущности процедуры по кодификации международного права[2]. Раскрывая понятие «кодификация», профессор Ш. Руссо пишет: «В международном правопорядке через термин «кодификация» обозначают перевод (La conversion) обычных норм в корпус координированных и систематизированных писанных правил, имеющих обязательную силу для государств–участников документа, в котором они собственно и нашли свое закрепление»[3]. Также, т. е. через «перевод

[1] Учреждена на основании резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 174 (11) от 21.11.1947.

[2] *Каламкарян Р. А.* Кодификация международного права и современный миропорядок. М., 2008. С. 10.

[3] *Rousseau Ch.* Droit International Public. Paris, 1970. T. L. P. 345.

обычно-правовых норм в писанные правила», означает кодификацию другой авторитетный ученый Нгуен Кок Дынь[1]. Ш. Руссо для более точного применения кодификации предлагал «различать кодификацию в ее общепринятом понимании как процесс, проводимый от имени всего мирового сообщества в целом, от законодательной кодификации в рамках внутригосударственного правопорядка»[2].

Руководствуясь изложенным и опираясь на мнение ученых, попытаемся предложить механизм взаимодействия систем международного и внутригосударственного права, обеспечивающий совершенствование международно-правовой регламентации использования воздушного пространства для организации и обеспечения безопасности аэронавигации.

Напомним, что существуют две основные причины, влияющие на развитие международного права и, естественно, такой его отрасли, как международное воздушное право: научно-технический прогресс и появление новых, к сожалению, как правило, общественно опасных явлений.

Вследствие научно-технического прогресса после принятия Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) созданы и будут создаваться принципиально новые, более совершенные устройства и механизмы, применение которых в воздушном, а также в космическом пространствах порождает не существовавшие ранее общественные отношения, требующие как национально-правовой, так и международно-правовой регламентации.

Появление новых общемировых угроз, таких как терроризм, незаконное производство и распространение наркотиков, психотропных средств, оружия, боеприпасов, взрывчатых и радиоактивных веществ и т. п., требует от государств совместных усилий по предотвращению и пресечению указанных деяний, в том числе с помощью международно-правовых механизмов. Указанная противоправная деятельность, как показывает практика, не обходится без использования воздушных судов и других летательных аппаратов в качестве средства транспортировки или, как свидетельствуют трагические события 11 сентября 2001 г. в США, даже в качестве оружия для уничтожения людей. К сожалению, международно-правовая регламентация в области противодействия этим опаснейшим явлениям фактически отсутствует.

Ученые и специалисты в области международного воздушного права сходятся во мнении о том, что дальнейшее развитие международного воздушного права, по всей вероятности, по-прежнему будет основываться на общепризнанных принципах:

---

[1] *Nguyen Quoc.* Droit International Public. Paris, 1975. P. 205.

[2] *Rousseau Ch.* Op cit. P. 345.

— полный и исключительный суверенитет государств над своим воздушным пространством;

— свобода полетов над открытым морем;

— обеспечение безопасности аэронавигации (всеобъемлющей, а не только гражданских воздушных судов).

Однако необходимо отметить, что эти, казалось бы, непоколебимые принципы в различные годы подвергались и подвергаются сомнению. Так, например, Ю. М. Колосов является последовательным сторонником принципа «свободы воздушного пространства» (а не свободы полетов). Такого же мнения придерживается и В. П. Серегин[1]. По-видимому, при совершенствовании правового режима воздушного пространства следует придерживаться позиции этих известных ученых и согласиться с доктриной Ю. М. Колосова, что «в международных отношениях сложился принцип свободы использования воздушного пространства над открытым морем, которое открыто для всех наций, как и само открытое море»[2].

К вопросу о необходимости совершенствования международного воздушного права (в том числе международно-правового режима воздушного пространства) в последние годы обращались многие ученые и специалисты, в частности: Ю. Н. Малеев[3], И. А. Круглова[4], Е. А. Самородова[5], М. М. Стребков[6], М. Д. Товмасян[7] и другие.

Условно предложение указанных авторов можно разделить на три категории:

1) Ю. Н. Малеев, И. А. Круглова и М. Д. Товмасян предлагают осуществлять совершенствование международно-правового режима воздушного пространства в процессе изменения или полного пересмотра Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2). Следует, однако, оговориться, что Ю. Н. Малеев неоднократно высказывался, начиная с 1984 г., о необходимости принятия абсолютно нового универсального

---

[1] *Серегин В. П.* Международное воздушное право. М. 1978. С. 12.

[2] *Колосов Ю. М.* Противоправность радиоактивного загрязнения атмосферы над открытым морем. Международная безопасность и мировой океан. М., 1986. С. 230.

[3] *Малеев Ю. Н.* Будущее Чикагской конвенции 1944 г. Международное право — International Law. № 2 (34), 2008. С. 22–42.

[4] *Круглова И. А.* Правовой статус воздушного пространства на современном этапе. МГИМО (У). М., 2008.

[5] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. МГИМО (У). М., 2008 и автореферат диссертации с аналогичным названием. М., 2009; Конвенция по воздушному праву: какой ей быть // Московский журнал международного права. М., 2009. № 1. С. 27–29.

[6] *Стребков М. М.* Международно-правовое регулирование полетов военных воздушных судов над открытым морем. Диссертация канд. юрид. наук. РУДН. М., 2007.

[7] *Товмасян М. Д.* Актуальные проблемы пересмотра Конвенции о международной гражданской авиации: Чикагская конвенция 1944 г. Диссертация канд. юрид. наук. МГИМО (У). М., 2001.

международного договора в рассматриваемой области отношений, который мог бы заменить Чикагскую конвенцию 1944 г.;

2) предложение М. М. Стребкова сводится в основном к необходимости кодификации сложившихся обычаев в области упорядочения полетов военных воздушных судов над открытым морем. При этом он ориентируется прежде всего на полеты российских самолетов дальней авиации (ТУ-95, 3М, М-4 и ТУ-160) над Атлантическим и Тихим океанами[1]. По-видимому, сейчас говорить о «сложившемся правовой обычае» весьма проблематично, так как практика выполнения аналогичных полетов военных самолетов других государств (США, Англии, Франции, Китая) весьма разнообразна и соответствует нормам и традициям, установленным и сложившимся в этих государствах (в зависимости от полетных заданий). Это подтверждают российские аэронавигационные службы, осуществляющие ОВД в РПИ над открытым морем, и экипажи российских военных самолетов, выполняющие полеты в международном воздушном пространстве. Говорить о сложившемся правовом обычае можно, по-видимому, только в отношении военных (в основном транспортных) воздушных судов, выполняющих полеты в контролируемом воздушном пространстве по воздушным трассам и трекам над океаническими районами. В неконтролируемом воздушном пространстве над открытым морем (особенно ниже нижнего эшелона) военные воздушные суда выполняют полеты в соответствии со своими национальными правилами (сложившегося правового обычая в этих обстоятельствах ожить не приходится). Приведение их к единообразию возможно только путем принятия универсальных международно-правовых норм. При этом необходимо иметь ввиду, что обеспечить безопасность аэронавигации в международном воздушном пространстве возможно только с учетом всех видов деятельности (а не только полетов военных воздушных судов) и путем регламентации для этого нормами международного права использование указанного воздушного пространства;

3) особого внимания заслуживают работы Е. А. Самородовой, в которых предлагается разработать и принять универсальную (всеобщую) Конвенцию по воздушному праву. Следует сразу оговориться, что никто не ставит перед собой задачу критиковать предложения Е. А. Самородовой. Попытаемся только высказать свои позиции относительно содержания и возможности принятия указанного международно-правового акта. Название предлагаемого Е. А. Самородовой договора — «Конвенция по воздушному праву» и его статус — «универсальный (всеобщий)» предполагают размещение в нем норм, относящихся ко

[1] Особый интерес к этой проблеме возник в связи с решением Президента РФ возобновить на постоянной основе полеты российской стратегической авиации над зонами интенсивного судоходства и экономической деятельности России. На боевом дежурстве будут находиться 14 бомбардировщиков и 6 самолетов поддержки (заправщиков).

всем институтам отрасли международного воздушного права. Известно, что к таким институтам большинство ученых относят: право использования воздушного пространства (аэронавигационное право); право международных воздушных сообщений; право для унификации правил международных воздушных перевозок; право борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

По нашему мнению, представляется ошибочным подход Е. А. Самородовой к совершенствованию правового режима воздушного пространства, основанный на необходимости «выработки и утверждении единых основ...» для «различных видов деятельности в воздушном пространстве...»[1] (это сделать невозможно), в то время как совершенствовать следует порядок использования воздушного пространства (см. гл. II ВК РФ и другие законодательства стран СНГ). Если принять предполагаемую позицию о регламентации использования воздушного пространства (а не деятельность в нем) и основываться на мнении Ю. Н. Малеева о том, что «под предметом международного воздушного права следует, на наш взгляд, понимать отношения между субъектами международного права по поводу статуса и режима воздушного пространства»[2], можно согласиться с тем, что название договора, предложенное Е. А. Самородовой, — «Конвенция по воздушному праву» является вполне оправданным при условии, если из него исключить все остальные положения, не имеющие отношения к аэронавигации. Следует заметить, что ранее, в 1933 г., к такому же заключению, как Ю. Н. Малеев, пришел итальянский юрист М. Амброзини. В своей работе «Аэронавигационное право» он определял воздушное право как «отрасль права, которая изучает отношения, возникающие в связи с аэронавигацией, и определяет ее правовое регулирование»[3]. При этом оставшиеся указанные выше институты международного воздушного права следует отнести к другим соответствующим отраслям международного права. Например:

— институты права международных воздушных сообщений и права для унификации правил международных воздушных перевозок к «отрасли международного транспортного права» наряду с институтами права международных перевозок другими видами транспорта (морским, речным, железнодорожным, автомобильным);

— институт права борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации к «отрасли международного уголовного права».

---

[1] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. Автореферат дис. канд. юрид. наук. МГИМО (У). М., 2009. С. 4.

[2] *Малеев Ю. Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М., 1986. С. 27.

[3] *Ambrozini M.* Corso di diritto aeronautico. L. Roma,1933. P. 12.

Наряду с интересными предложениями в работе Е. А. Самородовой имеются спорные и даже, по-видимому, ошибочные позиции. Например, в Конвенции по воздушному праву не следует рассматривать вопросы использования спутниковых систем GPS, ГЛОНАСС[1] и других аналогичных систем, так как они предназначены не только для аэронавигации и воздушного транспорта, но и для огромного количества потребителей, в том числе физических лиц на земле и на море, действующих в интересах экономики, обороны, а также в личных интересах. Правовые вопросы, касающиеся эксплуатации технических средств, в том числе спутниковых систем навигации и связи, целесообразно решать в рамках специальных отдельных международных соглашений или в отдельной универсальной Конвенции по вопросам спутниковой системы CNC/ATM, в том числе GNSS, как предлагалось на 32-й сессии Юридического комитета ИКАО в марте 2004 г. В этом плане представляется очень удачным предложение Ш. А. Абдурахмановой о решении данного вопроса в рамках ООН и «как промежуточный вариант принять на Генеральной Ассамблее ООН Хартию прав и обязанностей государств, связанных с обслуживанием GNSS. Хартия будет служить ориентиром и для универсальной Конвенции в данной области»[2].

Конвенция по воздушному праву также не должна затрагивать вопросов, входящих в область регулирования Чикагской конвенции 1944 г., таких как «коммерческие права», «универсальная либерализация воздушных сообщений» и других вопросов, касающихся международных воздушных перевозок[3]. В этой Конвенции также не следует регулировать отношения, связанные с полетами воздушных судов авиации общего назначения[4], так как этот вид авиации относится к гражданской и вполне успешно регламентируется и может совершенствоваться в рамках деятельности ИКАО. Кроме того, Е. А. Самородова, ссылается на «мнение специалистов», что «в отношении сверхлегких летательных аппаратов (СЛА) должны действовать единые международно-правовые нормы»[5]. На самом деле такие нормы должны быть едиными для всех воздушных судов вне зависимости от типа, массы воздушного судна и его принадлежности. Такие правила устанавливаются в зависимости от профиля и условий полета (визуальный полет или полет по приборам).

---

[1] *Ambrozini M.* Op cit. P. 12.

[2] *Абдурахманова Ш. А.* Международно-правовые проблемы использования автоматизированных спутниковых систем управления воздушным движением. Дис. канд. юрид. наук. М., 2007.

[3] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. Автореферат дис. канд. юр. наук. М., 2009. С. 13.

[4] Там же. С. 14.

[5] Там же. С. 13.

Представляется также нереальным «расширение компетенции "Евроконтроля" и превращение его в филиал Всемирной организации по использованию воздушного пространства»[1]. Известно, что кроме технических функций, связанных с ОВД (и то только в отношении воздушных судов), «Евроконтроль» действует в интересах Северо-Атлантического блока, что предусмотрено документами НАТО. По этой причине реформирование «Евроконтроля» как с технической, так и с военно-политической точки зрения представляется невозможным.

В отношении норм, касающихся «защиты атмосферного воздуха от загрязнения»[2], которые Е. А. Самородова предлагает включить в Конвенцию по воздушному праву, то их, по-видимому, целесообразно было бы разместить в отдельном договоре, относящемся к международному праву окружающей среды. Тем более, что по справедливому утверждению Е. А. Самородовой, «государствам известны практически все варианты защиты атмосферы от загрязнения»[3]. В связи с этим можно, видимо, утверждать, что экологическая защита должна осуществляться универсально, исходя не из того, какой источник (авиационный, космический, промышленный и т. п.) может причинить вред окружающей среде, а исходя из допустимых (или недопустимых) норм выброса в воздух вредных веществ или уровня шума.

Заканчивая анализ предложений, указанных выше автором, касающихся совершенствованию международного воздушного права, следует сделать вывод, что они лишь фрагментарно затрагивают вопросы совершенствования правового режима воздушного пространства, но отдельные из них успешно могут быть использованы в будущем при разработке универсального международного договора в области аэронавигации.

Рассматривая проблемы совершенствования международного воздушного права, следует исходить из необходимого, достаточного и возможного международного правотворчества, касающегося только модернизации правового режима воздушного пространства, организации и осуществления аэронавигации. При этом автор данной монографии предлагает руководствоваться тремя основными позициями:

1) международно-правовое регулирование использования воздушного пространства должно производиться при осуществлении в нем любых видов деятельности;

2) международно-правовое регулирование использования воздушного пространства должно производиться при осуществлении в нем

---

[1] *Самородова Е. А.* Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) Конвенции по воздушному праву. Автореферат дис. канд. юрид. наук. М., 2009. С. 21.

[2] Там же. С. 21.

[3] Там же. С. 27.

деятельности любыми пользователями воздушного пространства вне зависимости от их государственной или иной принадлежности и организационно-правовой формы (государственные органы, физические или юридические лица);

3) международно-правовое регулирование в целях обеспечения безопасности аэронавигации должно осуществляться в любых районах воздушного пространства вне зависимости от его международно-правового статуса (суверенное или международное воздушное пространство).

Кроме того, необходимо заранее сказать, что Чикагская конвенция 1944 г. не должна подвергаться каким-либо изменениям или дополнениям, и только отдельные ее статьи могут быть использованы в качестве основы при составлении (без создания коллизий) норм совершенно нового международного договора путем распространения их действия на все воздушные суда вне зависимости от их принадлежности к видам авиации. Также не будут затронуты нормы, связанные с противодействием актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, содержащиеся в международных договорах, таких как: Токийская конвенция 1963 г., Гаагская конвенция 1970 г., Монреальская конвенция 1971 г. и Пекинская конвенция 2010 г. Тем более, рассматривая вопросы совершенствования правового режима воздушного пространства, не имеет смысла затрагивать вопросы воздушных перевозок, регламентированных Варшавской системой и Монреальской конвенцией 1999 г. Также нет необходимости рассматривать положения Кейптаунской конвенции 2001 г. «О международных гарантиях в отношении подвижного оборудования» и Протокола по авиационному оборудованию к этой Конвенции. Не следует подвергать ревизии соглашения о совместном финансировании некоторого аэронавигационного оборудования 1956 г.

Такой подход связан с тем, что, во-первых, нормы указанных международных договоров относятся только к гражданской авиации и, во-вторых, нормы перечисленных договоров не участвуют в формировании правового режима воздушного пространства.

Для совершенствования международно-правового режима воздушного пространства предлагается использовать нормы действующих международных договоров и национальных нормативных правовых актов, а также применяемые многие годы стандарты и рекомендуемую практику ИКАО, предложения ведущих ученых и специалистов, в том числе авторов указанных выше диссертационных работ. Кроме того, предлагаются новые решения, необходимые для заполнения имеющегося международно-правового вакуума в рассматриваемой области.

Для целей настоящего исследования необходимо специально рассмотреть возможность использования стандартов и рекомендуемой практики приложений к Чикагской Конвенции 1944 г. при установле-

нии и реализации международно-правового режима воздушного пространства. Эти стандарты и рекомендуемая практика предназначены также для создания единообразия национальных правил, в том числе правил аэронавигации. В специальной юридической литературе приложения к Чикагской конвенции 1944 г. определяются по-разному. Например, Г. И. Тункин по отношению к такой категории документов употребляет термин «международные регламенты»[1], А. С. Гавердовский — «технические регламенты»[2], В. Моравецкий — «директивы»[3], Т. Бюргенталь — «техническое законодательство»[4], А. Манин — «регламенты ИКАО»[5]. Автор настоящей монографии предлагает называть их «международные авиационные регламенты». Эти документы не являются неотъемлемой частью Чикагской конвенции 1944 г. и в таком качестве не имеют обязательной юридической силы, несмотря на то что большинство содержащихся в них технических норм непосредственно связаны с обеспечением безопасности аэронавигации. По этой причине многие ученые-юристы предлагают указанным документам придать обязательный характер. Например, Эрнесто Роха для этих целей предлагает наделить Ассамблею и Совет ИКАО наднациональными полномочиями и предоставить им право принимать общеобязательные для государств решения по техническим вопросам, связанным в том числе с аэронавигацией и безопасностью полетов[6].

Вместе с тем существует и иная точка зрения в отношении международных авиационных регламентов. Определяя правовой статус таких регламентов в отрыве от названия документов, где размещены стандарты и рекомендуемая практика, – «приложения к Чикагской конвенции 1944 г. », Г. И. Тункин утверждал, что они имеют обязательную юридическую силу для государств после их молчаливого признания этими государствами[7]. Е. А. Шибаева считает эти регламенты международными договорами между государствами, а не «нормами ИКАО — международной межправительственной организации»[8]. Автор настоящего исследования склонен отнести международные авиационные регламенты к категории международных договоров, процесс заключения которых отличается от обычного[9]. Однако следует заметить, что даже признание этих регламентов в качестве международных договоров не решит проблем обеспечения безопасности

---

[1] *Тункин Г. И.* Теория международного права. М., 1966. С. 90.
[2] *Гавердовский А. С.* Имплементация норм международного права. Киев, 1980. С. 25–26.
[3] *Моравецкий В.* Функции международной организации. М., 1976. С. 157.
[4] *Buergental T.* Law-Making in International Civil Airation. N.Y., 1969. P. 57.
[5] *Manin A. L*`organisation de l`aviation civile internationale, P., 1970. P. 63.
[6] *Ernesto Vasgez Rocha.* Annals of Air and Space Law. Vol.1994. P. 497.
[7] *Тункин Г. И.* Теория международного права. М., 2009. С. 91.
[8] *Шибаева Е. А.* Специализированные учреждения ООН. М., 1966. С. 105.
[9] См. подробнее: *Травников А. И.* Международное аэронавигационное право. М., 2013.

всеобъемлющей аэронавигации, так как действие включенных в них обязательных норм стандартов и рекомендуемой практики будет относиться только к гражданской авиации в силу содержания ст. 3 (п. «а») Чикагской конвенции 1944 г.

Рассмотренные ранее международные и национальные правовые нормы, а также предложения ученых-юристов должны стать основой для составления проекта принципиально нового универсального международного договора в области воздушного права (условно назовем его «Конвенция об аэронавигации»).

Эти нормы можно классифицировать следующим образом:

— нормы, регламентирующие использование воздушного пространства вне зависимости от его правового статуса (суверенное или международное) и обязательные для исполнения при осуществлении в нем любой деятельности (общие нормы);

— нормы, устанавливающие порядок использования воздушного пространства управляемыми воздушными судами и другими летательными аппаратами (специальные авиационные нормы);

— нормы, регламентирующие использование воздушного пространства неуправляемыми летательными аппаратами и другими материальными объектами (шары-зонды, аэростаты, спускаемые с помощью парашютных систем аппараты космических объектов, снаряды, ракеты и предметы их распада, другие предметы, оказавшиеся в воздушном пространстве в результате, например, взрывных работ, и т. п., при строительстве высотных сооружений, электромагнитных и других излучениях (особые нормы);

— нормы, регламентирующие действия государственных органов, предупреждающих нарушения правового режима воздушного пространства, а в случаях продолжения нарушения — пресекающих эти нарушения (принудительные нормы).

Указанная выше классификация международно-правовых норм приведена только для целей настоящей монографии.

Правильность выбора объектов регулирования Конвенции об аэронавигации (отношения в области аэронавигации и в области предупреждения и пресечения противоправных действий в воздушном пространстве) подтверждается следующими действиями.

Во-первых, действиями ИКАО в отношении гармонизации координации совместной деятельности военных и гражданских органов ОрВД. Во исполнение резолюции 36-й Ассамблеи ИКАО (2007 г.) А36-13 «Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации»[1] и Добавления о «Координация воздушного движения гражданской и военной

[1] Doc 9902 ICAO. C. II-2.

авиации»[1]. В период 19–21 октября 2009 г. был проведен Глобальный форум ИКАО по сотрудничеству гражданских и военных органов в области ОрВД (GATM–Civ/Mil). На форуме рассматривались вопросы совершенствования обслуживания воздушного движения гражданских и военных воздушных судов на основе гибкого подхода к ОрВД и использования воздушного пространства (т. е. вопросы аэронавигации).

Во-вторых, реализацией, начиная с 2005 г., совместной «Россия — НАТО» программы «Инициатива сотрудничества в воздушном пространстве». Основу этой программы, которая должна быть полностью внедрена еще в 2010 г., составляет организация системы информационного обмена, обеспечивающей раннее обнаружение воздушных судов, подозреваемых в использовании как оружия террора, и координацию действий по предотвращению террористического акта. Принадлежность данной программы к вопросам аэронавигации свидетельствует рассмотрение ее содержания и результатов реализации на указанном выше Глобальном форуме ИКАО.

Следует, однако, заметить, что разработки ИКАО, России и НАТО имеют ряд существенных формальных недостатков. Во-первых, даже самые совершенные технические нормы в области аэронавигации, разработанные государствами под эгидой ИКАО, будут иметь обязательный статус только в отношении гражданской авиации. Во-вторых, совместная программа «Россия — НАТО», даже если она будет оформлена как международный договор, не станет универсальной и ее действие естественно распространится только на Россию и государства Северо-Атлантического блока.

В то же время указанные выше разработки ИКАО могут быть использованы при подготовке универсальной Конвенции об аэронавигации. Также можно поступить и с положениями программы «Россия — НАТО», расширив их действие по кругу субъектов (т. е. увеличить количество государств-участников) и объектов регулирования (например, для идентификации иностранных воздушных судов, пересекших воздушную государственную границу без надлежащего разрешения).

Кроме того, для более успешной разработки и принятия Конвенции об аэронавигации необходимо, по возможности, не включать в ее проект (и об этом следует говорить еще на стадии консультаций) норм, непосредственно не касающихся безопасности аэронавигации. Эта позиция объясняется тем обстоятельством, что политика США (без участия которых вряд ли возможна работа над Конвенцией) «совершенно очевидно демонстрирует стремление остаться, по возможности, больше за пределами международного права. США не

[1] Doc 9902 ICAO. C. II-19, II-20.

участвуют почти ни в одном из недавно заключенных договоров о разоружении, таких как соглашение о запрещении противопехотных мин; они не связаны положениями договоров о защите окружающей среды...»[1] не ратифицировали Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. и другие.

С учетом изложенного можно предположить, что указанные выше предложения российских и иностранных юристов о пересмотре Чикагской конвенции 1944 г., являющейся «детищем» США, в ближайшие годы не будут реализованы. Это подтверждается и позицией руководства ИКАО. Еще в 1994 г. бывший в то время президентом Совета ИКАО А. Котайт говорил на юбилейной (50 лет ИКАО) Всемирной авиатранспортной конференции о том, что Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) «гибкий документ, который удовлетворяет весь спектр подходов к регламентации»[2]. По мнению российских и иностранных специалистов в области деятельности ИКАО, позиция, изложенная А. Котайтом, остается неизменной и в настоящее время. Однако эти же специалисты и российские дипломаты высказывают мнение о том, что у государств, в том числе и у США, может быть вполне позитивная реакция на разработку и принятие отдельного универсального договора, обеспечивающего безопасность аэронавигации и направленного на предотвращение и пресечение противоправных действий в воздушном пространстве. Иными словами, они (т. е. государства) могли бы приветствовать документ, обеспечивающий безопасность их собственных граждан и объектов.

Исходя из вышеизложенного, предлагается при составлении текста Конвенции об аэронавигации прибегнуть к следующему:

— консолидировать нормы универсальных международных договоров, касающиеся режима воздушного пространства (Чикагская конвенция 1944 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Гамбургская конвенция 1979 г.);

— универсализировать нормы действующих двусторонних, трехсторонних и других многосторонних (но не универсальных) международных договоров, регламентирующих аэронавигацию соглашения о предотвращении инцидентов за пределами территориальных вод, трехсторонний меморандум СССР, США и Японии относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана 1985 г., Договор по открытому небу (см. приложение № 8) и др.);

— кодифицировать сложившуюся практику в области регулирования использования воздушного пространства, которая приобрела обычно-правовой статус (прежде всего многолетнюю вполне сложившуюся

[1] *Капустин А. Я.* Международные организации в глобализирующемся мире. М., 2010. С.13.

[2] Doc 9644. Доклад Всемирной авиатранспортной конференции.

практику полетов военных и других государственных воздушных судов определенной категории в международном воздушном пространстве);

— использовать прогрессивные национальные правовые нормы, формирующие правовой режим суверенного воздушного пространства (ВК РФ 1977 г., воздушное законодательство некоторых государств — бывших республик СССР, а также США, ФРГ, Франции и др.);

— воспользоваться нормотворческими разработками ученых и специалистов в области правового регулирования использования воздушного пространства (например, проект договора, подготовленный М. М. Стребковым, регламентирующего полеты военных воздушных судов над открытым морем)[1].

Предлагаемая Конвенция, по нашему мнению, должна состоять из частей и разделов, которые будут содержать нормы, соответствующие их действию в пространстве:

Часть I «Общие положения» — нормы, действующие в любом воздушном пространстве вне зависимости от его правового статуса;

Часть II «Суверенное воздушное пространство» — нормы, действующие в воздушном пространстве государств;

Раздел 1 «Проливное воздушное пространство» — нормы, действующие над международными проливами;

Раздел 2 «Архипелажное воздушное пространство» — нормы, действующие в воздушном пространстве над архипелажными водами;

Часть III «Международное воздушное пространство»;

Раздел 1 «Воздушное пространство ограниченного пользования» — нормы, действующие в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной и Антарктикой;

Раздел 2 «Открытое воздушное пространство» — нормы, действующие в воздушном пространстве за пределами исключительной экономической зоны и Антарктики;

Часть IV «Всемирный аэронавигационный союз» — нормы, учреждающие международную межправительственную организацию и определяющие ее структуру, права и обязанности, а также регламентирующие деятельность этой организации.

Такое подразделение практически будет соответствовать подразделению Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5).

В соответствии с изложенными выше позициями попытаемся продемонстрировать возможность и процесс подготовки проекта Конвенции об аэронавигации.

В первой части Конвенции («Общие положения») предлагается поместить статьи, определяющие воздушное пространство, в том числе

[1] *Стребков М. М.* Международно-правовое регулирование полетов военных воздушных судов над открытым морем. Приложение к дис. канд. юрид. наук. РУДН. М., 2007.

верхний предел этого пространства на высоте 100 км[1], и классификацию этого пространства, основанную на международно-правовом статусе различных его районов.

Международно-правовая классификация воздушного пространства должна основываться на положениях ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г., а также п. 2 ст. 2, ст. 56, ст. 58, ст. 77 и подп. «b» п. 1 ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). В соответствии с содержанием перечисленных статей воздушное пространство можно было бы классифицировать следующим образом:

— суверенное воздушное пространство;

— международное воздушное пространство ограниченного пользования;

— открытое воздушное пространство.

В первой части Конвенции должны быть повторены общепризнанные принципы международного права о полном и исключительном суверенитете государств над своим воздушным пространством (ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. и п. 2 ст. 2 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) и о свободе полетов над открытым морем (подп. «b») п. 1 ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.) или, основываясь на ранее изложенной позиции Ю. М. Колосова, В. П. Серегина и других ученых, определить статус воздушного пространства над открытым морем как «свобода использования воздушного пространства над открытым морем». В этой же части предлагаемой Конвенции необходимо определить (для целей этой Конвенции), что представляет собой использование воздушного пространства. Для этого следует использовать положения ст. 11 ВК РФ и идентичные статьи воздушных законодательств, других государств (ранее уже перечислялись виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства или представляющие угрозу безопасности аэронавигации). Одновременно необходимо определить порядок приобретения государственными органами и их структурными подразделениями (военные, таможенные, полицейские и др.), юридическими и физическими лицами права осуществлять деятельность, связанную с использованием воздушного пространства (пользователи воздушного пространства). В «Общих положениях» также необходимо разместить нормы, регламентирующие разрешительный и уведомительный порядок использования воздушного пространства. При этом следует установить (как уже ранее отмечалось) два вида разрешений и уведомлений:

1) административное (государственное) разрешение и уведомление;

2) диспетчерское разрешение и уведомление.

---

[1] *Жуков Г. П.* Международное космическое право и вызовы XXI столетия //РУДН. М., 2011. С. 52

В первой части Конвенции также следует установить приоритеты в использовании воздушного пространства в зависимости от важности и срочности предстоящей в нем деятельности, взяв за основу положения ст. 13 ВК РФ, ст. 253 Закона об использовании воздушного пространства и деятельности авиации Республики Казахстан, ст. 9 ВК Республики Абхазия и др. При этом необходимо предоставить право на преимущественное использование воздушного пространства при оказании помощи терпящим или потерпевшим бедствие, для предотвращения террористических актов, пиратства и при других обстоятельствах, создающих угрозу жизни и здоровью людей, а также в случаях пресечения нарушений режима воздушного пространства. Для этого можно использовать положения п. 15 ст. VI Договора по открытому небу (см. приложение № 8) о том, что «наблюдательные полеты имеют приоритет по отношению к любым регулярным полетам», и п. 3.1.2 Гамбургской конвенции 1979 г. (см. приложение № 6)[1] о преимущественном праве на использование воздушного пространства «спасательными единицами» (самолеты и вертолеты), выполняющими поиск и спасение людей, потерпевших бедствие).

Устанавливая приоритеты, в будущей Конвенции следует отметить, что государства вправе определить преимущество в использовании воздушного пространства для осуществления деятельности по отражению вооруженного нападения в целях самообороны, предусмотренной в ст. 51 Устава ООН.

Первая часть предлагаемой Конвенции должна также содержать нормы, регулирующие взаимодействие иностранных сопредельных органов организации воздушного движения (Ор ВД), даже если эти государства не имеют между собой регулярных воздушных сообщений. В качестве основы для составления этих норм может быть использован трехсторонний Меморандум между СССР, США и Японией от 29 июня 1985 г. относительно обеспечения безопасности полетов в северной части Тихого океана.

Очевидно, что в недалеком будущем обычный характер приобретут полеты воздушно-космических аппаратов (модернизированные аппараты типа «Шатл» и «Буран»), способных выполнять полеты как в воздушном пространстве, поддерживаясь в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом[2], так и в космическом пространстве. При этом технические характеристики таких аппаратов должны обеспечивать выход их на околоземные орбиты и в дальний космос без использования для этих целей ракет-носителей. Полеты воздушно-космических аппаратов в воздушном пространстве при взлете и до влета в космиче-

[1] Международная конвенция по поиску и спасанию на море. М: ЦРИА Морфлот, 1982.

[2] См.: Воздушный кодекс РФ 1997 г. Ст. 32.

ское пространство, а также после вылета из космического пространства и до посадки должны регламентироваться нормами воздушного права. Ранее мы уже говорили о необходимости установления нормой международного права границы между воздушным и космическим пространством на высоте 100 км. Известно, что управление воздушным движением осуществляют органы ОрВД государств в установленных для них РПИ, а управление космическими и воздушно-космическими аппаратами — центры управления полетами (ЦУП) Роскосмоса, НАСА и др., причем каждый ЦУП управляет только своими аппаратами, в отличие от органов ОрВД, которые осуществляют управление в своих РПИ всеми воздушными судами вне зависимости от их государственной принадлежности. Для организации всеобъемлющей аэронавигации правила использования воздушного пространства, в том числе порядок управления воздушным движением, должны быть одинаковыми как для воздушных судов, так и для воздушно-космических аппаратов. Для этого прежде всего в первой части будущей Конвенции необходимо определить порядок установления рубежей передачи управления между ЦУПами и органами ОрВД государств, которые должны находиться на высотах от 50 до 35 км от уровня мирового океана, в зависимости от технических возможностей наземных и спутниковых средств (систем) наблюдения, связи, навигации и управления.

Одновременно в первой части Конвенции следует предусмотреть порядок организации использования воздушного пространства при осуществлении традиционных запусков космических аппаратов с помощью ракет-носителей. Этот порядок должен содержать права и обязанности государств устанавливать временные запреты на использование своего суверенного воздушного пространства и объявлять опасные зоны в международном воздушном пространстве в своих РПИ по траектории полета ракеты-носителя или спускаемого космического аппарата.

В последнее время высказываются предложения «о разработке и внедрении правил управления движением в космос»[1]. В связи с этим необходимо заметить, что будущие «правила управления движением в космосе» должны содержать положения, устанавливающие порядок перехода аппаратов из воздушного в космическое пространство и обратно, а также порядок аэронавигационного обслуживания этих аппаратов в воздушном пространстве.

В «Общие положения» также необходимо поместить нормы, регулирующие процессы, связанные с предотвращением и пресечением нарушений режима воздушного пространства, противодействием

[1] *Жуков Г. П., Сонцев А. М.* Проблемы экологически-устойчивого использования ракетно-космической техники // Евразийский юридический журнал. № 11. М., 2010. С. 92.

терроризму, пиратству, незаконной торговли оружием, наркотическими и психотропными веществами и т. п. Все перечисленные противоправные деяния могут потребовать от государств осуществлять принудительные действия в воздушном пространстве с использованием технических средств (летательных аппаратов, оружия и боевой техники). Международно-правовой регламентации должны подлежать действия государств в суверенном и международном воздушном пространстве. Основой для такой регламентации должны стать соответствующие нормы Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2, ст. 3 bis), стандарты приложения 2[1] к этой Конвенции («правила перехвата»), Положения Руководства по перехвату гражданских воздушных судов[2] и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5, ст. 102–111). Однако ни Чикагская конвенция 1944 г., ни приложение 2 к ней (см. приложение № 3), ни Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) в полном объеме не решают указанные проблемы. Существующие нормы международного права, содержащиеся в указанных выше договорах, определяют только некоторые обстоятельства, при которых у государств возникают основания или обязанность пресекать противоправные действия, совершаемые с использованием летательных аппаратов или требующие применения летательных аппаратов для прекращения таких действий. Однако международно-правовые нормы не регулируют сам процесс пресечения противоправных действий и не регламентируют самые важные и наиболее ответственные процедуры — основания и способы применения силы (оружия, боевой техники и т. п.), а лишь легализуют процедуры, установленные государствами в целях перехвата воздушных судов и принуждения их к посадке. Данные нормы также обязывают выполнять приказы о прекращении нарушения режима воздушного пространства и о выполнении посадки на указанном аэродроме (ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г.)[3]. Одновременно ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г. устанавливает ограничение, но не запрет на применение оружия против только определенной категории летательных аппаратов. Эта статья определяет «...Каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете...» Однако указанные в ст. 3 bis права, процедуры, обязанности и ограничения действуют только в суверенном воздушном пространстве (п. b «... каждое государство при

[1] Приложение № 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов».

[2] Doc ICAO 9433.

[3] Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации (ст. 3 bis). Doc 9436. Протокол вступил в силу в 1998 г. По состоянию на 1 марта 2011 г. этот Протокол ратифицировали 140 государств.

осуществлении своего суверенитета имеет право требовать...», если воздушное судно совершает полет над его территорией...). Таким образом, Чикагская конвенция 1944 г. (см. приложение № 2) регламентирует действия государств по прекращению правонарушений только в отношении гражданских воздушных судов и только в суверенном воздушном пространстве. Несмотря на это, ст. 3 bis может быть использована при подготовке проекта будущей «аэронавигационной конвенции», так как во-первых, эта статья регулирует действия не только гражданских воздушных судов-нарушителей, но и государственных (военных) воздушных судов-перехватчиков; во-вторых, данная статья легализует в международно-правовом аспекте возможность, правила и процедуры перехвата, установленные государствами. Учитывая, что перехват воздушных судов-нарушителей всегда используется в качестве крайней меры и сопряжен с опасностью, ИКАО обратилось с просьбой к государствам при разработке своих нормативных актов в данной области придерживаться стандартов, установленных приложением № 2 к Чикагской конвенции 1944 г. (п. 3.8 добавления 1 и 2 к этому приложению — см. приложение № 3). Данные стандарты были опубликованы в 1975 г. Анализ советского, российского и иностранного законодательства показывает, что практически во всех странах, имеющих средства для перехвата, применяются указанные стандарты на протяжении 35 лет и, безусловно, приобрели обычно-правовой статус в отношении воздушных судов-перехватчиков. Это дает возможность при подготовке предлагаемой Конвенции использовать указанные стандарты, распространив их действие на все категории управляемых летательных аппаратов (гражданские, государственные, экспериментальные; самолеты, вертолеты, планеры, дирижабли и т. д.).

К сожалению, нормами международного права напрямую не установлены другие основания для применения перехвата и принудительных мер в отношении летательных аппаратов, участвующих в противоправных действиях в суверенном воздушном пространстве, кроме нарушений режима государственной границы. Однако ст. 3 bis Чикагской конвенции 1944 г., хотя и косвенно, дает основания государствам применять меры принуждения к гражданскому воздушному судну, « если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции...». Такая формула предоставляет государствам чрезвычайно широкие возможности для применения принудительных мер в отношении гражданских воздушных судов, выполняющих полеты в их суверенном воздушном пространстве. В связи с этим было бы целесообразным в предлагаемой Конвенции конкретизировать противоправные деяния, которые предполагают ответные действия государств принудительного характера в отношении любых летательных аппаратов-нарушителей,

использовав для этого в том числе положения Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), Пекинской конвенции 2010 г. К ним, в частности, можно отнести: терроризм, пиратство, перевозку грузов, изъятых из гражданского оборота (оружие, наркотические или психотропные вещества и др.).

Представляет также интерес ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Несмотря на то что эта статья не предусматривает процедуру преследования летательных аппаратов-нарушителей, ее можно будет использовать при подготовке «аэронавигационной конвенции», так как она устанавливает правила преследования судов-нарушителей при помощи летательных аппаратов и создает хорошую основу для распространения таких действия и на летательные аппараты-нарушители. Кроме того, ст. 111 можно модернизировать для применения установленных ею процедур в целях пресечения пиратства (ст. 100–105), работорговли (ст. 99), незаконного оборота наркотических или психотропных веществ (ст. 108), терроризма и других противоправных деяний, осуществляемых с помощью летательных аппаратов.

Важно отметить, что рассмотренные выше статьи Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) предоставляют возможность при разработке проекта Конвенции об аэронавигации поместить в ней нормы принудительного характера и процедуры перехвата (захвата) ко всем категориям управляемых летательных аппаратов в воздушном пространстве с любым правовым статусом на единообразной основе.

Крайне необходимо рассмотреть еще один, но наиболее сложный вопрос — это основания и порядок применения оружия и боевой техники против летательных аппаратов-нарушителей. Для этого необходимо подразделить летательные аппараты в соответствии с их отличительными признаками, существенными для рассматриваемого вопроса. При этом не следует затрагивать права государств, касающиеся применения оружия при самообороне, предусмотренные ст. 51 Устава ООН.

Летательные аппараты (для целей рассмотрения указанного выше вопроса) можно подразделить следующим образом: гражданские, государственные и экспериментальные; управляемые и неуправляемые; пилотируемые и беспилотные.

В свою очередь гражданские летательные аппараты следует разделить на коммерческие и авиации общего назначения. Безусловно, в отношении гражданских летательных аппаратов правильнее было бы употреблять более узкое понятие — воздушные суда, как это сделано практически во всех универсальных международных договорах в области воздушного права. Коммерческие воздушные суда, в свою очередь, подразделяются на пассажирские и грузовые, а воздушные суда авиации общего назначения (по данным Международной ассоциации

владельцев и пилотов воздушных судов IAOPA)[1] — на корпоративные, деловые и любительские.

По мнению автора, применение силы может быть только в отношении воздушных судов и других летательных аппаратов, преднамеренно (т. е. с умыслом) нарушивших национальные или международные правила, и действия которых угрожают безопасности государства, мировому правопорядку, жизни и здоровью людей, при этом угроза должна быть реальной, а не мнимой. Преднамеренность нарушения можно определить по поведению воздушного судна в ответ на сигналы, подаваемые воздушным судном-перехватчиком. «Только воздушное судно, экипаж которого выполняет разведывательное задание или совершает иное противоправное деяние, заинтересовано в избежании указанного контакта»[2]. Иными словами, экипаж воздушного судна-нарушителя, как правило, не реагирует на подаваемые ему сигналы. Последним фактом, свидетельствующим о преднамеренности нарушения, является игнорирование экипажем предупредительного огня трассирующими снарядами с самолета (вертолета)-перехватчика по курсу полета воздушного судна-нарушителя.

В отношении государственных летательных аппаратов должна действовать достаточно упрощенная (по сравнению с гражданскими воздушными судами) процедура применения принудительных мер, которая может различаться в зависимости от типа летательного аппарата (например, боевой или транспортный, управляемый или неуправляемый, пилотируемый или беспилотный) и от степени угрозы, возникающей вследствие совершенного или совершаемого им нарушения.

Напротив, в отношении гражданских воздушных судов-нарушителей должна действовать сложная и тщательно детализированная принудительная процедура.

По мнению автора, в настоящей монографии необходимо определить только самую сложную принудительную процедуру — применение оружия против пассажирских гражданских воздушных судов.

Оружие может применяться против гражданских воздушных судов-нарушителей, не выполняющих распоряжение контролирующих органов о посадке, в случаях, когда имеются разумные основания полагать, что нарушение совершено или совершается преднамеренно и при этом причинен или может быть причинен ущерб безопасности государства или существует явная угроза жизни и здоровью третьих лиц, а прекращение нарушения невозможно осуществить другими средствами, в том числе ведением предупредительного огня. В случае когда на борту

---

[1] Классификация получена от Президента IAOPA адмирала Д. Энгена по факсу 22.02.1995.

[2] *Бордунов В. Д., Котов А. И., Малеев Ю. Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. С. 126–127.

воздушного судна-нарушителя находятся пассажиры или иные лица, непричастные к совершению противоправных действий с использованием этого воздушного судна, оружие и боевая техника могут применяться, если существует явная угроза причинения вреда жизни людей, не находящихся на борту летательного аппарата-нарушителя или опасность наступления экологической катастрофы, ущерб от которых будет значительно превышать вред, который может возникнуть в результате уничтожения воздушного судна-нарушителя.

Правомерному и адекватному применению государствами силы (в том числе оружия) в целях борьбы с глобальными угрозами и вызовами мировому сообществу в последние годы посвятили работы ведущие российские ученые-правоведы Ю. Н. Малеев[1], Г. М. Мелков[2], Б. Р. Тузмухамедов[3] и другие, мнение которых сходится в одном — необходимо установить международно-правовые основания и процедуры для противодействия указанным угрозам и вызовам. Такого же мнения придерживается М. Л. Хабачиров, предлагая «разработать (для рассматриваемых целей. — *А. Т.*) международные стандарты чрезвычайного «законодательства»[4].

Можно предположить, что после принятия Пекинской конвенции 2010 г. интерес ученых, специалистов и в целом государств к данной теме значительно возрастет. Это объясняется тем, что данный универсальный международный договор свидетельствует о признании мировым сообществом возможности повторения трагических событий 11 сентября 2001 г. в США, квалифицируя их как преступления (подп. «f» п. 1 ст. 1 Конвенции). Кроме того, признается реальным совершение в будущем таких ужасающих деяний, как «высвобождение или выбрасывание с борта воздушного судна...» или «использование против воздушного судна любого биологического, химического или ядерного оружия и взрывчатых, радиоактивных или аналогичных веществ таким способом, который причиняет или может причинить смерть, серьезное телесное повреждение или значительный ущерб имуществу или окружающей среде» (подп. «d» и «h» п. 1 ст. 1 Конвенции).

Признавая возможность совершения указанных преступлений, государствам просто необходимо в кратчайшие сроки разработать международно-правовые нормы, обязывающие пресекать эти действия еще до их

---

[1] *Малеев Ю. Н.* Реабилитация адекватного и пропорционального применения силы // Московский журнал международного права, 2004. № 3. С. 31–47.

[2] *Мелков Г. М.* Гуманитарное вмешательство: Международно-правовые аспекты // Российский ежегодник международного права. 2000. Специальный выпуск. СПб.: Россия — Нева, 2000.

[3] *Тузмухамедов Б. Р.* Упреждение силой // Независимая газета. 2005. 24 июня.

[4] *Хабачиров М. Л.* О формировании международного чрезвычайного права как новой отрасли международного права // Международное право. International law. Praxis. 2 (42) 2010. С. 32–35.

совершения, в том числе посредствам применения оружия. Даже в превентивном аспекте эти нормы будут иметь ограничительное значение.

Как правильно пишут сотрудники ООН Ж. Лабордэ и А. Тресо, «прочные юридические рамки позволяют гарантировать, что террористы никогда не будут иметь безопасного неба».[1]

Кроме того, крайне важно в предлагаемой Конвенции об аэронавигации определить, что решение о применении оружия и боевой техники в отношении летательных аппаратов-нарушителей с пассажирами или другими лицами, непричастными к правонарушению, должны принимать высшие должностные лица государства. Это необходимо сделать в связи с тем, что зачастую принятие таких сложнейших и ответственных решений политическое руководство государств перекладывает на военных начальников, которые, в силу своих специфических обязанностей, не в состоянии реально оценить возможный ущерб от действий летательного аппарата-нарушителя или установить, что от таких действий ущерба не возникнет.

Для подтверждения сказанного следует привести характерные, хотя и парадоксальные примеры.

Первый пример связан со сбитием 12 июня 1952 г. шведского военного самолета радиоразведки DC-3 в международном воздушном пространстве над Балтийским морем (район о. Готланд) советским истребителем МиГ-15 (летчик Г. Осинский). Приказ об уничтожении DC-3 был отдан командующим войсками противоздушной обороны Прибалтийского района полковником Ф. Шинкаренко, несмотря на то что этот шведский самолет даже не нарушал государственную границу СССР. При расследовании и разборе данного инцидента на заседании у И. Сталина многие военные руководители (например, министр Военно-Морского Флота СССР Кузнецов) предлагали отдать Ф. Шинкаренко под суд военного трибунала за «пиратские действия». Дискуссию по данному вопросу прекратил И. Сталин фразой: «А почему, товарищи, у нас полковник Шинкаренко еще не генерал?» В результате Ф. Шинкаренко стал генералом, летчик МиГ-15 Г. Осинский был награжден орденом Боевого Красного Знамени, а шведское правительство было правдиво проинформировано о данном событии только через сорок лет.

Второй пример связан с уничтожением 1 сентября 1983 г., по решению советского военного руководства (конкретное должностное лицо установить не удалось) южно-корейского пассажирского самолета «Боинг-747» над островом Сахалин. В результате летчик ПВО, сбивший самолет, был награжден орденом Боевого Красного Знамени, а государственная авиакомпания «Аэрофлот» (в советские времена эта

[1] *Лабордэ Ж. П., Тресо А.* Сотрудничество — важный аспект эффективной борьбы с терроризмом // Журнал ИКАО. 2006. № 1. С. 24–25.

авиакомпания функционировала как государственный хозрасчетный орган, подведомственный МГА СССР) в связи с введением большинством стран в знак протеста на действия «империи зла» запретов на полеты к ним понесла огромные убытки, которые государство покрыло из бюджета за счет советских налогоплательщиков.

Третий пример связан с несанкционированным полетом М. Руста на самолете «Цесна» и посадкой его на Красной площади в центре Москвы 27 мая 1987 г. Военное руководство не приняло решения о пресечении этого полета, хотя весь полет «Цесны» наблюдали советские органы ПВО и был осуществлен его перехват самолетом-истребителем. К этому времени уже была принята поправка 3 bis к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) о воздержании применения оружия против гражданских воздушных судов-нарушителей. Однако поправка 3 bis еще не была ратифицирована СССР и тем более не вступила в силу[1]. Военное руководство, естественно, не зная этих международно-правовых тонкостей, тем не менее, основываясь на положениях этой статьи и понимая, что этот самолет не представляет никакой реальной угрозы, позволило ему продолжить несанкционированный полет и совершить посадку.

В результате высшее военное руководство было отстранено от занимаемых должностей, а два офицера ПВО, контролировавших воздушное пространство в районе полета М. Руста, понесли уголовное наказание. Напрашивается вопрос: как поступят российские военные, если вновь произойдет аналогичный случай? По нашему мнению, ответ напрашивается сам собой — воздушное судно-нарушитель будет уничтожено.

Четвертый пример связан с уничтожением 12 сентября 1995 г. в воздушном пространстве Республики Беларусь американского монгольфьера (теплового шара) военным вертолетом Ми-24. Это американское воздушное судно участвовало в соревнованиях и маршрут его полета должен был проходить через воздушное пространство Польши. Однако в результате изменения ветровых потоков монгольфьер отклонился от запланированной линии пути и залетел на территорию Белоруссии. О возможности такого отклонения белорусские власти были заблаговременно информированы. Несмотря на это, монгольфьер был сбит, в результате чего два американских воздухоплавателя погибли. Не трудно догадаться, кто в 1995 г. в Белоруссии мог отдать приказ об уничтожении этого воздушного судна, объяснив в последствии это решение мировому сообществу тем обстоятельством, что монгольфьер приближался к запретной зоне, где расположены секретные военные объекты и мог иметь разведовательные цели полета. В конце XX в. та-

[1] Статья 3 bis Чикагской конвенции 1944 г. ратифицирована СССР 24.08.1998, вступила в силу 01.10.1998.

кие объяснения кажутся или смехотворными, или ужасающими своим цинизмом.

Пятый пример связан с полетом 4 июля 1989 г. советского самолета-истребителя МиГ-23 (без летчика на борту) с аэродрома Колобжег (Польша) через воздушное пространство ГДР, ФРГ, Бельгии и падением его в г. Куртрэ (Бельгия). В результате погиб бельгийский гражданин и был разрушен его дом. Это произошло по причине катапультирования летчика сразу после взлета, предположившего остановку работы двигателя самолета. В результате расследования этого происшествия было установлено, что полет российского истребителя непрерывно контролировался радиолокационными средствами НАТО и сопровождался их самолетами-перехватчиками. Российский боевой самолет не был уничтожен в связи с отсутствием у военного руководства НАТО уверенности в том, что в кабине МиГ-23 нет пилота. Этот пример демонстрирует иной подход государств к воздушным судам-нарушителям государственной границы, даже относящимся не только к военным, но и к боевым летательным аппаратам.

Приведенные примеры достаточно наглядно показывают различные подходы государств к случаям нарушения иностранными воздушными судами их суверенного воздушного пространства, а также к разведывательным полетам близи их территории.

Жизни людей не могут зависеть от субъективных воззрений лидеров различных стран на защиту суверенитета над воздушным пространством своих государств, а мировое сообщество в целом просто обязано определить в универсальных нормах международного права, кто и на каких основаниях может, а в некоторых случаях обязан отдать распоряжение о применении оружия против воздушных судов-нарушителей национального законодательства или международных договоров.

При этом необходимо учитывать жесткую позицию, которую занял Совет Безопасности ООН после уничтожения 24 июля 1996 г. кубинскими ВВС двух гражданских легкомоторных воздушных судов. Принятая 26 февраля 1996 г. по этому вопросу Советом Безопасности Резолюция 1067 (1996), подтверждая, что «государство, обладая полным и исключительным суверенитетом над своей территорией», одновременно подчеркивала, что, осуществляя это право, государства должны руководствоваться «принципами, правилами, стандартами и рекомендуемой практикой, зафиксированной в Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (см. приложение № 2) и в приложениях к ней, включая правила, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов, а также принципами международного обычного права о неприменении оружия против таких воздушных судов в полете».

В предлагаемой Конвенции об аэронавигации также необходимо определить право и регламентировать процедуру преследования по горя-

чим следам летательных аппаратов-нарушителей за пределами суверенного воздушного пространства, используя mutatis mutandis положения ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5).

Представляется возможным все процедурные (процессуальные) положения в рассматриваемой области разместить в приложении к будущей Конвенции, которое должно, как и другие приложения к ней, являться неотъемлемой частью этой Конвенции по аналогии с Парижской конвенцией 1919 г. и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Во второй части предлагаемой Конвенции об аэронавигации следует разместить нормы, участвующие в установлении правового режима суверенного воздушного пространства.

Основываясь на принципе суверенитета в отношении воздушного пространства, государства самостоятельно формируют правовой режим своего воздушного пространства. Однако, как справедливо утверждал Г. И. Тункин, абсолютного суверенитета не бывает. Он писал: «Когда мы говорим о суверенитете государства, мы имеем в виду не абсолютный суверенитет, а скорее суверенитет в рамках международного права»[1].

Исходя из этого утверждения, попытаемся в начале отобрать нормы международного права, в соответствии с которыми государства устанавливают правовой режим суверенного воздушного пространства. Следует начать с одного из главных элементов указанного правового режима — разрешительного порядка использования суверенного воздушного пространства иностранными летательными аппаратами. Нормы, устанавливающие такой порядок, можно составить, используя прежде всего законодательство государств и современную национальную практику. Одновременно необходимо предусмотреть возможность влета иностранных летательных аппаратов в воздушное пространство государств без предварительного получения административных разрешений в чрезвычайных ситуациях, например, для оказания помощи терпящим или потерпевшим бедствие, а также в других случаях, угрожающих жизни и здоровью людей. Для этого можно использовать положения главы 2 приложения к Гамбургской конвенции 1979 г. (см. приложение № 6)[2].

Кроме того, в этой части Конвенции следует установить, «что при пролете через воздушное пространство иностранных государств космический объект пользуется правом “безвредного” (мирного) пролета»[3].

Будущая «аэронавигационная конвенция» должна содержать нормы, предоставляющие право государствам устанавливать запреты и ограни-

---

[1] *Tunkin G. I.* The problem of Sovereignity and Organization of European Security. Revue de droit international. 1974. № 1. P. 3.

[2] Международная конвенция по поиску и спасанию на море. М: ЦРИА Морфлот, 1982.

[3] *Жуков Г. П.* Международное космическое право и вызовы XXI столетия // РУДН. М., 2011. С. 52.

чения использования своего воздушного пространства на временной или постоянной основе. Для составления этих норм следует использовать положения ст. 9 Чикагской конвенции 1944 г. «Запретные зоны».

Очень важным для составления будущей Конвенции является положение ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) об обязанности государств «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области (имеются в виду правила полетов. — *А. Т.*) и правил, устанавливаемых в соответствии с настоящей Конвенцией». Речь идет прежде всего о приложении № 2 «Правила полетов» (см. приложение № 3) и приложении № 11 «Обслуживание воздушного движения» (см. приложение № 4), а также о документе ИКАО «Правила полетов и ОВД»[1].

Исключительно важным материалом для совершенствования международного воздушного права являются положения, закрепленные государствами в многостороннем Договоре по открытому небу.[2] На основании этого Договора стандарты и рекомендуемая практика, а также правила в области полетов и ОВД, действий командира летательного аппарата приобрели для участников данного Договора статус норм международного права.

В настоящее время участниками Договора по открытому небу (см. приложение № 8) являются 34 государства с различным уровнем развития аэронавигации и тем не менее, по-видимому, способных применять процедуры ИКАО в своем воздушном пространстве в отношении государственных воздушных судов. Для государств, не участвующих в Договоре по открытому небу, нормы этого Договора устанавливающие правила полетов и ОВД, вполне приемлемы, так как стандарты и рекомендуемая практика в области аэронавигации в связи с их единообразием и многолетним применением легко адаптировать в подавляющем большинстве государств и для организации полетов государственных воздушных судов

Изложенное позволяет сделать вывод, что нормы Договора по открытому небу, а также стандарты и рекомендуемая практика, установленные в приложении № 2[3] и приложении № 11[4] к Чикагской конвенции 1944 г., могут быть использованы при подготовке предлагаемого универсального договора об аэронавигации. При этом указанные стандарты и практика технически могут быть размещены в приложениях к будущему договору.

В отдельном разделе части II будущей Конвенции об аэронавигации необходимо регламентировать полеты летательных аппаратов

---

[1] Правила полетов и ОВД. Doc 4444-ATM/501.

[2] Договор по открытому небу. Подписан 24 марта 1992 г. Вступил в силу 1 января 2002 г.

[3] Приложение № 2. «Правила полетов».

[4] Приложение № 11. «Обслуживание воздушного движения».

в суверенном воздушном пространстве над международными проливами и архипелажными водами, используя для этой цели положения частей III и IV Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Статьи 38, 39 и 44 устанавливают право транзитного пролета, обязанности летательных аппаратов при таком пролете, а также обязанности припроливных государств не создавать препятствия транзитному пролету и оповещать летательные аппараты о любой известной им опасности для полета над проливом. Правила транзитного пролета над архипелажными водами практически идентичны правилам транзитного пролета над проливами. Поэтому нормы, составляющие указанные правила, можно было бы разместить в одной главе будущей Конвенции, добавив при этом некоторые положения, относящиеся только к архипелажному пролету, основываясь на положениях ст. 53 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). В соответствии с данной статьей следует определить право и способ транзитного пролета летательных аппаратов по воздушных коридорам, устанавливаемым государством-архипелагом по линии пути обычных международных полетов над архипелажными водами и над прилегающим территориальным морем и определенных серией непрерывных осевых линий от точек влета до точек вылета. Аэронавигация при этом должна осуществляться в соответствии с правилами и процедурами, установленными ИКАО (которые в настоящее время действуют только в отношении гражданских воздушных судов).

Третья часть предлагаемой Конвенции об аэронавигации должна содержать положения, формирующие правовой режим международного воздушного пространства. При установлении такого режима необходимо учитывать выводы Конференции высокого уровня по безопасности полетов[1], указывающие на необходимость улучшения аэронавигационного обслуживания в океанических и удаленных районах. Учитывая, что ответственность за аэронавигацию а таких районах лежит на государствах, в РПИ которых находятся эти районы, в будущей Конвенции необходимо предусмотреть предоставление необходимых и достаточных прав указанным государствам в области организации безопасного использования воздушного пространства в их РПИ за пределами суверенной территории. Для этого необходимо воспользоваться по аналогии положениями ст. 56 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. «Права, юрисдикция и обязанности прибрежного государства в исключительной экономической зоне».

В целях реализации этой нормотворческой процедуры следует воспользоваться существующими толкованиями термина «юрисдикция».

[1] Доклад Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (Монреаль, 29 марта 2010 г.) Doc ICAO 9935.

Из всего многообразия толкования этого термина наиболее подходящим для нас является определение, указанное в «Словаре международного права»: «Юрисдикция — права судебных и административных органов по рассмотрению и разрешению дел в соответствии с их компетенцией»[1] и в монографии «Правовые проблемы полетов человека в космос»: «К юрисдикции относятся любые полномочия, осуществляемые государством в пределах своей территории»[2].

Если скомплексировать эти два определения и учесть применение этого термина за пределами территории государства, как это сделано в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. Приложение № 5, ст. 56, п. 1, подп. «b»), то можно было бы включить в третью часть Конвенции следующее положение: «Государства в установленных для них районах полетной информации в международном воздушном пространстве осуществляют юрисдикцию в отношении организации воздушного пространства, планирования и координации использования воздушного пространства, при осуществлении в нем любых видов деятельности, а также в отношении обслуживания воздушного движения управляемых летательных аппаратов».

При осуществлении такой юрисдикции государства должным образом учитывают права и обязанности других государств в отношении использования международного воздушного пространства, включая свободу использования открытого воздушного пространства».

Третья часть указанной Конвенции может состоять из двух разделов:

Раздел I. Воздушное пространство над исключительной экономической зоной и Антарктикой (воздушное пространство ограниченного пользования).

Раздел II. Открытое воздушное пространство.

Раздел I должен содержать статьи, построенные в соответствии с положениями частей V Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Основу правового режима воздушного пространства над исключительной экономической зоной составят нормы ст. 58 и 78 указанной Конвенции. Статья 58 определяет правовой статус воздушного пространства над исключительной экономической зоной как аналогичный статусу открытого воздушного пространства, установленного ст. 87 Конвенции, т. е. статус, основанный на свободе полетов. Однако п. 1 ст. 58 устанавливает, что принцип свободы полетов действует в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной «при условии соблюдения соответствующих положений настоящей Конвенции». Кроме того, п. 2 ст. 58 определяет, что «статьи 88–115 и другие соответствующие нормы международного права применяются к исклю-

[1] Словарь международного права. М.: Международные отношения, 1982. С. 232–233.

[2] Правовые проблемы полетов человека в космос. М.: Наука, 1986. С. 31.

чительной экономической зоне постольку, поскольку они не являются несовместимыми с настоящей частью», т. е. с частью V «Исключительная экономическая зона». Указанные статьи размещены в главе VII и относятся к открытому морю. Из указанных статей нас интересуют только те, которые формируют правовой режим открытого воздушного пространства. Но для рассматриваемого вопроса наибольший интерес представляют нормы, которые не могут применяться в отношении воздушного пространства над исключительной экономической зоной. При составлении положений будущей Конвенции об аэронавигации, касающихся правового режима воздушного пространства над исключительной экономической зоной, необходимо учитывать ограничения свободы полетов, которые обусловлены указанными выше «условиями» и ограничениями, содержащимися в главах V и VI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5). Для этого следует определить, что представляют собой эти «условия» и ограничения.

Необходимо констатировать, что в воздушном пространстве ограниченного пользования, как и в открытом воздушном пространстве, должны действовать правила полетов, установленные в соответствии со ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г., т. е. правила, опубликованные в приложении № 2 к этой Конвенции «Правила полетов» (см. приложение № 3), а также стандарты и рекомендуемая практика приложения № 11 «Обслуживание воздушного движения ОВД» (см. приложение № 4); Doc.4444-ATM/501 «Правила аэронавигационного обслуживания. Организация обслуживания воздушного движения». Необходимо отметить, что указанные документы действуют только в отношении гражданских воздушных судов, поэтому при разработке будущей Конвенции об аэронавигации потребуется распространить их применение на летательные аппараты всех категорий, за исключением определенных типов боевых летательных аппаратов, неспособных выполнять установленные данными документами правила по своим техническим характеристикам или из-за сложной конфигурации пилотирования, связанной со спецификой деятельности государственной или экспериментальной авиации. За исключением вышесказанного, применить правила ИКАО ко всем категориям летательных аппаратов вполне реально. Аналогичной точки зрения придерживается М. М. Стребков, утверждающий, что государственные транспортные воздушные суда должны выполнять правила, установленные в конкретном районе международного воздушного пространства для гражданских воздушных судов. Он также справедливо отмечает, что «такая обычно-правовая норма уже сложилась в современном воздушном праве»[1]. Это, хотя

[1] *Стребков М. М.* Полеты государственных воздушных судов над открытым морем: особенности международно-правового и национально-правового регулирования. МГТУ ГА № 144. М., 2009. С. 43–44.

и косвенно, подтверждается Договором по открытому небу 1992 г., который устанавливает применение таких правил ИКАО в отношении государственных летательных аппаратов даже в суверенном воздушном пространстве.

Различия в правовых режимах рассматриваемого воздушного пространства и открытого воздушного пространства заключаются в наличии административного (государственного) разрешительного порядка для определенной категории полетов в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной, обусловленного суверенными правами и юрисдикцией прибрежного государства, установленными ст. 56 и 77 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5), а также обязанностями других государств «соблюдать законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями настоящей Конвенции» (п. 3 ст. 58).

Основываясь на вышеизложенном, в предлагаемом универсальном международном договоре об аэронавигации необходимо определить категории полетов, на производство которых над исключительной экономической зоной требуется разрешение прибрежного государства. Из смысла ст. 56 и 77 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) к указанным категориям следует, например, отнести полеты: для разведки природных живых и неживых ресурсов в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах; для любой иной экономической разведки; с целью морских научных исследований; со сверхзвуковой скоростью и на предельно малых высотах над местами скопления охраняемых живых ресурсов в целях их защиты и сохранения. Кроме того, в будущем договоре на основании ст. 60 указанной Конвенции необходимо предусмотреть получение от прибрежного государства разрешений на создание аэродромов и посадочных площадок на искусственных островах, установках и сооружениях, а также на производство полетов на этих аэродромах и площадках.

Статья 60 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5) устанавливает порядок обеспечения безопасности мореплавания и искусственных объектов в исключительной экономической зоне и mutatis mutandis на континентальном шельфе (ст. 80) путем установления вокруг искусственных островов, установок и сооружений зон безопасности. К сожалению, данная Конвенция не предусматривает меры безопасности для аэронавигации. Поэтому в предлагаемой Конвенции необходимо предусмотреть порядок установления «зон ограничения» (термин ИКАО)[1] вокруг указанных выше объектов. Кроме того, в будущем договоре следует предусмотреть обязанность владельцев

[1] Doc ICAO, Doc 9569, 1991 (такие зоны устанавливаются в суверенном воздушном пространстве).

указанных объектов размещать на них дневные и ночные маркировочные знаки и огни в соответствии с гл. 6 приложения №14 к Чикагской конвенции 1944 г.[1]

В предлагаемой Конвенции об аэронавигации необходимо также сформировать правовой режим воздушного пространства над Антарктикой, основываясь на соответствующих положениях Договора об Антарктике 1959 г. (см. приложение № 7)[2]. Для этого необходимо руководствоваться двумя основополагающими принципами указанного договора.

Первый — установлен ст. I, норма которого запрещает «проведение военных маневров и испытания любых видов оружия». Если исходить из того, что государства, принимавшие данный Договор, предполагали широкое толкование этой статьи, то в будущей Конвенции необходимо установить запрет для всех полетов над Антарктикой военных летательных аппаратов с целью учебно-боевой подготовки.

Второй — установлен ст. VI, определяющей, что настоящий Договор «не затрагивает прав любого государства или осуществление этих прав, признанных международным правом в отношении открытого моря, в пределах... района... южнее 60 параллели южной широты». Этот принцип дает возможность в будущей Конвенции установить для полетов над указанным районом, также как и для открытого воздушного пространства, правила, установленные приложением № 2 к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 3). Вместе с тем правовой режим воздушного пространства Антарктики в отличие от правового режима открытого воздушного пространства содержит административный (государственный) уведомительный порядок, предусмотренный п. 5 ст. VII Договора. Поэтому в предполагаемой Конвенции следует определить, что государство обязано заблаговременно уведомлять другие государства о всех предстоящих полетах летательных аппаратов в район Антарктики.

Во втором разделе ч. III предполагаемой Конвенции об аэронавигации необходимо разместить нормы, основанные на положениях ч. VII Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5 «Открытое море»), двусторонних международных договоров о предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним, ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2 «Правила полетов»), а также на стандартах и рекомендуемой практике приложений № 2 (см. приложение № 3) и 11 (см. приложение № 4) к Чикагской конвенции 1944 г.

---

[1] Приложение № 14 к Конвенции о международной гражданской авиации «Визуальные средства для обозначения препятствий».

[2] Договор об Антарктике 1959 г. Подписан 1 декабря 1959 г. Вступил в силу 23 июня 1961 г.

Основу правового режима открытого воздушного пространства, которую необходимо зафиксировать в нормах будущего аэронавигационного договора, составляют положения подп. «b» п. 1 ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (см. приложение № 5 «Свобода полетов») и ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 2) о применении в данном воздушном пространстве правил полетов, установленных Приложением 2 к этой конвенции (см. приложение № 3). Следует отметить, что единообразные правила полетов должны действовать в отношении летательных аппаратов всех категорий (а не только гражданских), а также указать на главный отличительный признак правового режима открытого воздушного пространства — отсутствие административного (государственного) разрешительно-уведомительного порядка.

Нормы предлагаемой Конвенции, устанавливающие единообразные правила полетов в открытом воздушном пространстве, должны носить ясно выраженный императивный характер, чтобы избежать в будущем двустороннее противоправное нормотворчество, примеры которого, в частности, приводят В. Д. Бордунов и М. П. Копылов[1]. Они пишут: «Некоторые двусторонние соглашения о воздушном сообщении иногда включают положения, регулирующие отношения между государствами по поводу полетов над открытым морем. Так, например, в Дополнительном соглашении к Соглашению между СССР и США «О воздушном сообщении» в ст. 1 п. 6 (б) указывается, что «все полеты, проводимые по договорным линиям над открытым морем, должны осуществляться в соответствии с применяемыми правилами, положениями, инструкциями и процедурами стран, обеспечивающих диспетчерское обслуживание воздушного пространства над открытым морем, в котором находятся воздушные суда»[2]. Во-первых, норма Дополнительного соглашения противоречит ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г., а во-вторых, она не обеспечивает безопасность аэронавигации, так как воздушные суда других государств обязаны выполнять полеты по тем же маршрутам в соответствии с правилами приложения № 2 «Правила полетов» к Чикагской конвенции 1944 г. (см. приложение № 3). При этом общий порядок использования воздушного пространства для любых видов деятельности, включающий правила полетов и ОВД, организацию воздушного пространства (установление структуры воздушного пространства: районов полетной информации, районов контролированного и консультативного воздушного пространства, воздушных трасс и др.) должен быть размещен в приложении к будущей Конвенции об аэронавигации, которое, как и другие приложения,

[1] *Бордунов В. Д., Копылов М. П.* Правовой режим международного воздушного пространства. Вопросы международного морского и воздушного права. ИГПАН. М., 1979. С. 120.

[2] См.: Международные воздушные сообщения Союза ССР. Москва, 1970.

будет являться неотъемлемой ее частью. Особое место в предлагаемой Конвенции должно быть уделено безопасности аэронавигации. В этих целях прежде всего следует использовать положения двусторонних международных соглашений о предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним. Эти соглашения подписали большинство развитых в авиационном отношении государств, и действуют, начиная с 1972 г. За этот период они подтвердили свою эффективность и в связи с этим практически приобрели обычный характер.

В четвертой части предполагаемой Конвенции об аэронавигации необходимо учредить международную межправительственную организацию (ММПО) с возможным названием «Всемирный аэронавигационный союз» (ВАС), целью и задачами которой будет являться разработка принципов и методов всеобъемлющей аэронавигации, а также содействие ее планомерному развитию. Всемирный аэронавигационный союз как международный механизм в том числе станет обеспечивать взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства путем глобального мониторинга внутригосударственного законодательства и подготовки на его основе предложений по совершенствованию международного воздушного права в области использования воздушного пространства над суверенной территорией и за ее пределами.

Структуру ВАС предпочтительно построить по трехзвенной схеме. Пример такого построения приводится А. Я. Капустиным в работе «Международные организации в глобализирующемся мире»[1].

Всемирный аэронавигационный союз должен иметь: пленарную ассамблею (Ассамблея ВАС), в которой принимают участие все государства — члены Союза; орган с ограниченным составом государств — членов Союза (Совет ВАС), который обеспечивает управление Союзом в перерывах между ассамблеями; секретариат ВАС, уполномоченный решать административные вопросы.

«Первые два органа по обыкновению формируются из правительств, в то время как третий — из персонала ММПО, т. е. из международных служащих»[2].

Анализируя опыт проведенного в октябре 2009 г. Глобального форума ИКАО по сотрудничеству гражданских и военных органов в области ОрВД (ранее в настоящей монографии упоминалось об этом), в работе которого принимало участие, кроме государств, большое количество представителей ММПО (НАТО, «Евроконтроль» и др.), коммерческих и некоммерческих организаций, можно сделать вывод о значительной

[1] *Капустин А. Я.* Международные организации в глобализирующемся мире.М., 2010. С. 160.

[2] Там же.

заинтересованности широкого круга лиц (помимо государств) в рассмотрении проблем аэронавигации. Поэтому решая вопрос о членстве в ВАС, следует обратиться к опыту создания и деятельности Международного союза электросвязи (МСЭ). Статья 2 Устава этой ММПО гласит, что МСЭ «является международной правительственной организацией, основанной на сотрудничестве государств-членов и секторальных членов в достижении целей Союза»[1]. Поэтому вопросу А. Я. Капустин пишет: «Принцип универсальности членства в МСЭ покоится на идее сотрудничества правительств и частного сектора, разрешившей участвовать в ее работе ООН»[2].

Учитывая изложенное, членство в ВАС следует установить таким образом:

— полномочными членами являются государства–члены ВАС;

— секторальными или ассоциированными членами ВАС являются государственные и частные организации ОрВД, научно-исследовательские институты и бюро, другие коммерческие и некоммерческие организации, осуществляющие деятельность в области аэронавигации.

Данный Союз мог бы полностью или частично заменить Аэронавигационную комиссию ИКАО, которая в силу своих ограниченных полномочий, касающихся только гражданской авиации, не в состоянии всеобъемлюще решать вопросы аэронавигации с учетом потребностей всех пользователей воздушного пространства.

Создание ВАС должно осуществляться в соответствии с положениями Устава ООН. Финансирование Союза может производиться государствами–членами ВАС за счет средств, выделяемых в настоящее время на обеспечение работы Аэронавигационной комиссии и региональных бюро ИКАО. Конвенция об аэронавигации будет являться учредительным документом ВАС, а ее глава IV — Уставом этой организации, где разместятся положения, устанавливающие права и обязанности ВАС, а также подробно регламентирующие деятельность Всемирного аэронавигационного союза.

По нашему мнению, только такая новая организация способна на универсальной основе и всемирном уровне обеспечить эффективную и безопасную всеобъемлющую аэронавигацию в глобализирующем мире.

---

[1] Устав МСЭ. Ст. 2.

[2] *Капустин А. Я.* Указ. соч. С. 156.

КОНВЕНЦИЯ О РЕГУЛИРОВАНИИ ВОЗДУШНОЙ НАВИГАЦИИ[1]

(Париж. 13 октября 1919 г.)

Соединенные Штаты Америки, Бельгия, Боливия, Бразилия, Британская империя, Китай, Куба, Эквадор, Франция, Греция, Гватемала, Гаити, Хиджазе, Гондурас, Италия, Япония, Либерия, Никарагуа, Панама, Перу, Польша, Португалия, Румыния, Сербско-Хорватско-Словенское государство, Сиам, Чехословакия и Уругвай,

ПРИЗНАВАЯ прогресс воздушной навигации, а также тот факт, что установление универсальных правил поведения будет в интересах всех государств;

ВЫСОКО ОЦЕНИВАЯ необходимость скорейшего заключения соглашения, основанного на принципах и правилах, рассчитанных на предотвращение возникновения споров;

ЖЕЛАЯ способствовать развитию мирных взаимоотношений между народами посредством воздушных сообщений;

РЕШАЯ для этих целей разработать Конвенцию и назначая в качестве своих полномочных представителей следующих лиц, оставляя за собой право замены указанных лиц на других с целью подписания настоящей Конвенции; согласились о нижеследующем:

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ

Статья 1

Высокие Договаривающиеся Стороны признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

Для целей настоящей Конвенции под территорией государства следует понимать национальную территорию государства, состоящую из метрополии и колоний, и территориальных вод, прилегающих к ним.

Статья 2

Каждое Договаривающееся государство обязуется в мирное время предоставить свободу мирного прохода над своей территорией для воз-

[1] Неофициальный перевод с английского Е. О. Ганенкова и Р. Лули.

душных судов других Договаривающихся государств при условии соблюдения положений, изложенных в настоящей Конвенции.

Правила, относящиеся к допуску на свою территорию воздушных судов других Договаривающихся государств, должны применяться без различия к национальности воздушного судна.

Статья 3

Каждое Договаривающееся государство имеет право по военным соображениям или в интересах общественной безопасности запрещать пролет воздушных судов других Договаривающихся государств над частью своей территории под угрозой применения к таким воздушным судам санкций, предусмотренных законодательством государства, в воздушном пространстве которого осуществляется полет.

В этом случае информация о запретных зонах должна быть опубликована и доведена заблаговременно до сведения других Договаривающихся государств.

Статья 4

Каждое воздушное судно, которое обнаружит, что находится над запретной зоной, должно, как только это поймет, подать сигнал бедствия, предусмотренный в пункте 17 приложения D и приземлиться как можно скорее за пределами запретной зоны на одном из ближайших аэродромов государства, над запретной зоной которого, был осуществлен незаконный пролет.

ГЛАВА II
НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 5

Договаривающиеся государства не будут разрешать полет над своей территорией воздушным судам, не имеющим национальности Договаривающихся государств. Исключение составляют: специальные и временные разрешения.

Статья 6

В соответствии с положениями раздела I (c) приложения A воздушные суда имеют национальность государства, в реестре которого они зарегистрированы.

Статья 7

Воздушное судно вносится в реестр одного из Договаривающихся государств, если оно полностью принадлежит лицам, имеющим национальность этого государства.

Компания не может быть зарегистрирована в качестве владельца воздушного судна, если она не зарегистрирована в государстве, в котором зарегистрировано воздушное судно, а также если президент или председатель правления компании и по крайней мере две трети директоров не являются гражданами государства, где зарегистрировано воздушное судно, и если компания не выполняет все иные условия, которые могут быть предписаны законодательством государства, национальность которого имеет воздушное судно.

Статья 8

Воздушные суда не могут быть зарегистрированы более чем в одном государстве.

Статья 9

Ежемесячно Договаривающиеся государства обмениваются между собой и передают Международной комиссии по аэронавигации, указанной в статье 34, копии документов, связанных с регистрацией и отменой регистрации, которые должны были быть внесены в официальный реестр за прошедший месяц.

Статья 10

В соответствии с приложением А все воздушные суда, занятые в международной навигации, должны иметь национальные и регистрационные знаки, а также информацию о названии и месте нахождении владельца воздушного судна.

ГЛАВА III
СЕРТИФИКАТЫ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ И КОМПЕТЕНТНОСТЬ

Статья 11

В соответствии с условиями, изложенными в приложении В, каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, должно иметь сертификат летной годности, выданный или признаваемый действительным государством, национальностью которого обладает воздушное судно.

Статья 12

В соответствии с условиями, изложенными в приложении Е, командир, пилоты, инженеры и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна должны иметь удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными государством, национальностью которого обладает воздушное судно.

Статья 13

В соответствии с правилами, установленными в приложении B и приложении E, а также Международной комиссией по аэронавигации, сертификат летной годности, сертификат о квалификации, свидетельства, выданные или признаваемые действительными государством, национальностью которого обладает воздушное судно, должны признаваться действительными другими Договаривающимися государствами.

Каждое государство имеет право не признавать для целей полетов в воздушном пространстве над своей территорией сертификаты о квалификации и свидетельства, выданные гражданину этого Договаривающегося государства другим Договаривающимся государством.

Статья 14

Беспроводные устройства не должны использоваться без специального удостоверения, выданного государством, национальностью которого обладает воздушное судно. Беспроводные устройства должны использоваться только членами экипажа, имеющими специальные удостоверения на использование указанных устройств.

Каждое воздушное судно, используемое как общественный транспорт, пассажировместимостью десять или более лиц должно быть оборудовано беспроводными устройствами отправки и получения сообщений, как только способы применения таких устройств будут установлены Международной комиссией по аэронавигации.

Международная комиссия по аэронавигации в дальнейшем может наложить обязанность использования беспроводных устройств на других типах воздушных судов в условиях и в соответствии со способами, которые будут определены.

ГЛАВА IV
ВХОД В ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО НАД ИНОСТРАННОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ

Статья 15

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства имеет право пересекать воздушное пространство другого государства без посадки. В этом случае оно должно следовать по маршруту, установленному государством, над которым осуществляется полет. Тем не менее по соображениям общей безопасности воздушное судно должно осуществить посадку, если ему приказано ее осуществить с помощью сигналов, закрепленных в приложении D.

Каждое воздушное судно, которое осуществляет полет из одного государства в другое, должно, если правила последнего государства это устанавливают, приземлиться на одном из аэродромов, указанных по-

следним. Уведомления о данных аэродромах должны быть переданы Договаривающимися государствами Международной комиссии по аэронавигации. Комиссия передает эти уведомления всем Договаривающимся государствам.

Создание международных воздушных трасс подлежит согласованию с государствами, над которыми будет осуществляться полет.

Статья 16

Каждое Договаривающееся государство имеет право вводить ограничения и запреты в пользу национальных воздушных судов в связи с перевозкой людей и грузов по найму между двумя точками над своей территорией.

Такие ограничения и запреты должны быть немедленно опубликованы и должны быть доведены до сведения Международной комиссии по аэронавигации, которая уведомляет относительно таких ограничений и запретов другие Договаривающиеся государствах.

Статья 17

Воздушное судно Договаривающегося государства, которое вводит ограничения и запреты в соответствии со статьей 16, может быть подвергнуто аналогичным ограничениям и запретам со стороны другого Договаривающегося государства, хотя последнее государство и не вводило ограничения и запреты на иностранные воздушные суда.

Статья 18

Каждое воздушное судно, осуществляющее полет над территорией одного из Договаривающихся государств, в том числе осуществляющее посадки и остановки, разумно необходимые для транзита над территорией данного государства, должно быть освобождено от конфискации на основании нарушения патентов, чертежей или моделей при условии сдачи на хранение обеспечительной суммы по месту конфискации, которая при отсутствии мирового соглашения должна быть установлена с минимально возможной задержкой компетентным органом Договаривающегося государства по месту конфискации.

ГЛАВА V
ПРАВИЛА, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОБЛЮДЕНИЮ ПРИ ВЫЛЕТЕ, ПОЛЕТЕ И ПОСАДКЕ

Статья 19

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации должно иметь:

a) свидетельство о регистрации в соответствии с приложением A;

b) сертификат летной годности в соответствии с приложением B;

c) свидетельства на командира, пилота и других членов экипажа в соответствии с приложением E;

d) список имен пассажиров, если осуществляется пассажирская перевозка;

e) коносамент и манифест, если осуществляется перевозка грузов;

f) бортовой журнал в соответствии с приложением C;

g) специальное удостоверение на беспроводные устройства, предусмотренные статьей 14, если воздушное судно оснащено ими.

Статья 20

Бортовые журналы должны храниться в течение двух лет после внесения последней записи.

Статья 21

Перед вылетом или после посадки воздушного судна власти государства имеют право на посещение воздушного судна и проверку всей документации, которая должна находиться на борту воздушного судна.

Статья 22

К воздушным судам Договаривающихся государств применяются такие же меры по оказанию помощи при осуществлении посадки в том числе в случае чрезвычайных ситуаций, как и к национальным воздушным судам.

Статья 23

При крушении воздушного судна на море спасание будет осуществляться в соответствии с принципами морского права при отсутствии соглашения об ином.

Статья 24

Каждый аэродром в Договаривающемся государстве, который является открытым для общественного пользования национальными воздушными судами и на котором взимается плата за обслуживание, также должен быть открыт для воздушных судов других Договаривающихся государств.

На каждом аэродроме должен быть предусмотрен единый тариф платы за посадку и продолжительность пребывания, который применяется как к национальным, так и иностранным воздушным судам.

Статья 25

Каждое Договаривающееся государство обязуется принять меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судна, осуществляющее полет за пределами своей территории, где бы оно ни осуществляло

полет, было маркировано знаком, отражающим национальность воздушного судна, который соответствует положениям, содержащимся в приложении D.

Каждое из Договаривающихся государств обязуется обеспечить судебное преследование и наказание всех лиц, нарушивших эти правила.

ГЛАВА VI
ЗАПРЕТЫ НА ТРАНСПОРТЕ

Статья 26

На воздушных судах, участвующих в международной навигации, запрещена перевозка взрывчатых веществ, оружия и боеприпасов. Ни одно иностранное воздушное судно не может перевозить указанные грузы между любыми двумя точками в одном Договаривающемся государстве.

Статья 27

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регулировать перевозку или использование фотографического аппарата при осуществлении воздушной навигации. Данные запреты или регулирование должны быть немедленно доведены до сведения Международной комиссии по аэронавигации, которая доводит эту информацию до сведения других Договаривающихся государств.

Статья 28

В качестве мер обеспечения общественной безопасности перевозка объектов, не указанных в статьях 26 и 27, может быть ограничена любым Договаривающимся государством. Любые подобные ограничения должны быть немедленно доведены до сведения Международной комиссии по аэронавигации, которая доводит эту информацию до сведения других Договаривающихся государств.

Статья 29

Все ограничения, упомянутые в статье 28, применяются как к национальным, так и иностранным воздушным судам.

ГЛАВА VII
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЗДУШНОЕ СУДНО

Статья 30

Государственными воздушными судами должны считаться следующие виды воздушных судов:

а) военное воздушное судно;

b) воздушные суда, исключительно используемые на государственной службе, такой как почта, таможня, полиция.

Все остальные воздушные суда должны считаться частными.

Все государственные воздушные суда, кроме военных, таможенных и полицейских, должны рассматриваться как частные воздушные суда, и к ним должны применяться все положения настоящей Конвенции.

Статья 31

Каждое воздушное судно, которое находится под командованием лица, состоящего на военной службе специально для этой цели, будет считаться военным воздушным судном.

Статья 32

Ни одно воздушное судно Договаривающегося государства не должно осуществлять полет над территорией другого Договаривающегося государства без специального разрешения. В случае такого разрешения военные воздушные суда должны пользоваться, при отсутствии специальных оговорок, привилегиями, которые обычно предоставляются иностранным военным кораблям.

Военное воздушное судно, которое вынуждено приземлиться или которому было приказано приземлиться, не приобретает право на привилегии, упомянутые в предыдущем пункте.

Статья 33

Специальные соглашения между Договаривающимися государствами будут определять, в каких случаях полицейские и таможенные воздушные суда могут получить разрешение пересечь границу. Данные воздушные суда не пользуются привилегиями, указанными в статье 32.

ГЛАВА VIII
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМИССИЯ ПО АЭРОНАВИГАЦИИ

Статья 34

Под руководством Лиги Наций будет создана постоянная комиссия под названием Международная комиссия по аэронавигации, которая должна состоять из двух представителей от каждого из следующих государств: Соединенные Штаты Америки, Франция, Италия и Япония.

Один представитель от Великобритании и по одному от британских доминионов и Индии.

Один представитель от каждого из других Договаривающихся государств.

Каждое из первых пяти названных государств (Великобритания, британские доминионы и Индия для данной цели считаются как одно государство) должно иметь наименьшее количество голосов, которое, превысив по крайней мере на один голос общее число голосов при умножении на пять, будет равно количеству голосов всех других Договаривающихся Государств.

Каждое государство, кроме первых пяти названных, должны иметь по одному голосу.

Международная комиссия по аэронавигации примет свои правила процедуры и установит место постоянного местонахождения. В то же время Международная комиссия по аэронавигации также может проводить заседания в тех местах, которые она сочтет удобными. Ее первое заседание состоится в Париже. Это заседание должно быть созвано Правительством Французской Республики, как только большинство подписавших государств уведомят о ратификации настоящей Конвенции.

В обязанности этой Комиссии входит:

a) принятие предложений и подготовка предложений для любого из Договаривающихся государств о внесение изменений или дополнений положений настоящей Конвенции и уведомление Договаривающихся государств о принятых изменениях и дополнениях;

b) выполнение обязанностей, возложенные на нее настоящей статьей и статьями 9, 13, 14, 15, 17, 27, 28, 36 и 37 настоящей Конвенции;

c) внесение поправок в положения приложений A–G;

d) сбор и сообщение Договаривающимся государствам информации, касающейся международной аэронавигации;

e) осуществление сбора и передачи Договаривающимся государствам всей информации, относящейся к беспроводной телеграфии, метеорологии и медицинской науке, которая может представлять интерес для аэронавигации;

f) обеспечение публикации карт для аэронавигации в соответствии с положениями приложения F;

g) консультирование Договаривающихся государств по вопросам, которые Договаривающиеся государства могут представить на обсуждение.

Международная комиссия по аэронавигации может внести изменение в любое положение приложений, если такое изменение было утверждено 3/4 от общего числа голосов членов Международной комиссии по аэронавигации, при условии, что все Договаривающиеся государства были представлены на голосовании. Данное изменение вступит в силу с момента, когда Международная комиссия по аэронавигации уведомит об этом все Договаривающиеся государства.

Любые предлагаемые изменения в статьи настоящей Конвенции должны рассматриваться Международной комиссией по аэронави-

гации, в случае если это инициатива исходит от одного из Договаривающихся Государств, и в случае, если инициатива исходит от самой Комиссии. Такое изменение нельзя предлагать для принятия Договаривающимися государствами, если оно будет одобрено менее чем двумя третями голосов членов Международной комиссии по аэронавигации.

Все изменения и дополнения в статьи Конвенции (но не в положения приложений) должны быть официально приняты Договаривающимися государствами, прежде чем они вступят в силу.

Расходы на организацию и функционирование Международной комиссии по аэронавигационного должны нести Договаривающиеся государства пропорционально числу голосов, находящихся в их распоряжении.

Расходы, связанные с отправкой технических делегаций, будут покрываться Договаривающимися государствами, которые организуют делегации.

ГЛАВА IX
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 35

Высокие Договаривающиеся Стороны обязуются сотрудничать, насколько это возможно, в принятии международных мер в отношении:

а) сбора и распространения статистической, текущей и специальной метеорологической информации в соответствии с положениями приложения G;

б) публикации стандартных аэронавигационных карт, а также создания единой системы наземных знаков для полетов в соответствии с положениями приложения F;

с) использования беспроводной телеграфии в области аэронавигации, создания необходимых беспроводных станций и соблюдения международных правил беспроводной связи.

Статья 36

Общие положения в сфере таможни, которые связаны с международной воздушной навигацией, являются предметом специального соглашения, содержащегося в приложении H к настоящей Конвенции.

Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся государствам заключению в соответствии со своими принципами специальных протоколов в отношении таможенных вопросов, вопросов, связанных с полицейской и почтовой службами, а также других вопросов, представляющих взаимный интерес в связи с воздушной навигацией. Любые протоколы такого рода должны быть немедленно доведены до сведения Международной

комиссии по аэронавигации, которая доводит эту информацию до сведения других Договаривающихся государств.

Статья 37

В случае появления разногласия между двумя или более Договаривающимися государствами, касающегося толкования настоящей Конвенции, спорный вопрос должен разрешаться Постоянной палатой международного правосудия, которая будет создана Лигой Наций, а до ее создания — в арбитраже.

Если стороны не договорятся о выборе арбитров, они должны действовать следующим образом.

Каждая из сторон должна назначить арбитра, арбитры должны назначить председателя. Если арбитры не могут прийти к согласию, каждая из сторон должна назвать третье государство. Третье названное государство должно назначить председателя при наличии соглашения между сторонами или предложить по одной кандидатуре от каждой из сторон, а затем определить председателя, проведя жребий.

Разногласие, касающееся технических правил, прилагаемых к настоящей Конвенции, должны быть урегулированы решением Международной комиссии по аэронавигации, принятым большинством голосов.

В случае, если разногласие включает в себя вопрос о толковании положений Конвенции в целом или отдельной ее нормы, то тогда окончательное решение принимается арбитражным судом, как это предусмотрено в части первой настоящей статьи.

Статья 38

В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободы действий Договаривающихся государств в качестве воюющей стороны или как нейтральной.

Статья 39

Положения настоящей Конвенции дополняются приложениями A–H, которые в соответствии со статьей 34 (c) имеют ту же юридическую силу и вступают в силу в то же время, когда и сама Конвенция.

Статья 40

Британские доминионы и Индия должны считаться государствами для целей настоящей Конвенции.

Территории и граждане протекторатов или территорий, управление которыми осуществляется от имени Лиги Наций, для целей настоящей Конвенции приравниваются к территориям и гражданам государства-протектора или мандатных государств.

Статья 41

Государства, которые не принимали участия в войне 1914–1919 гг., имеют право присоединиться к настоящей Конвенции.

Об этом присоединении должны быть уведомлены по дипломатическим каналам Правительство Французской Республики. Правительство Французской Республики уведомляет об этом все подписавшие или присоединившиеся государства.

Статья 42

Государство, которое приняло участие в войне 1914–1919 гг., но которое не является участником настоящей Конвенции, может присоединиться, только если оно является членом Лиги Наций или до 1 января 1923 г., если его присоединение утверждено Союзными и Ассоциированными державами, подписавшими Мирный договор, заключенный с указанным государством. После 1 января 1923 г. это присоединение может быть принято, если по крайней мере 3/4 подписавших и присоединившихся государств проголосуют за это в соответствии с условиями, предусмотренными статьей 34 настоящей Конвенции.

Заявления для присоединения должны быть адресованы Правительству Французской Республики, которое будет сообщать о них другим Договаривающимся государствам. За исключением того государства заявителя, которое присоединяется в силу самого факта (ipso facto), что оно является членом Лиги Наций. В иных случаях Правительство Французской Республики проведет голосование среди государств-членов и объявит государствам-членам результаты этого голосования.

Статья 43

Настоящая Конвенция не может быть денонсирована до 1 января 1922 г. В случае денонсации об этом должно быть уведомлено Правительство Французской Республики, которое доводит это до сведения других Договаривающихся государств. Денонсация вступает в силу по истечении одного года после уведомления Правительства Французской Республики и вступает в силу только по отношению к Державе, которая уведомила о денонсации.

Настоящая Конвенция подлежит ратификации.

Каждая Держава будет отправлять ратификационные грамоты Правительству Французской Республики, которое будет информировать другие подписавшие ее Державы.

Ратификационные грамоты будут храниться в архивах Правительства Французской Республики.

В знак уважения к другим Державам, которые уже ратифицировали ее, настоящая Конвенция вступит в силу для каждой подписавшей дер-

жавы в течение сорока дней с даты сдачи на хранение своей ратификационной грамоты.

С вступлением в силу настоящей Конвенции Правительство Французской Республики будет передавать заверенные копии Державам, которые в соответствии с Мирными договорами взяли на себя обязательство обеспечивать соблюдение правил воздушной навигации в соответствии с положениями, содержащимися в настоящей Конвенции.

Совершена в Париже, тринадцатого октября тысяча девятьсот девятнадцатого года в единственном экземпляре, который будет храниться в архивах Правительства Французской Республики, официальные копии которого должны быть направлены Договаривающимся государствам.

Указанные копии могут быть подписаны до тринадцатого апреля тысяча девятьсот двадцатого года.

Удостоверяется, что так называемые в дальнейшем полномочные представители, полномочия которых были представлены в хорошей и надлежащей форме, подписали настоящую Конвенцию на французском, английском и итальянском языках, которые являются равно аутентичными.

Приложения к Конвенции о регулировании воздушной навигации (13 октября 1919 г.)

Приложение A «Маркировка воздушных судов».

Приложение B «Сертификаты летной годности».

Приложение C «Бортовой журнал».

Приложение D «Правила, касающиеся световых и других сигналов. Правила полетов».

Приложение E «Минимальные требования, необходимые для получения сертификатов летчиков и штурманов».

Приложение F «Международные аэронавигационные карты и разметки на летном поле».

Приложение G «Сбор и распространение метеорологической информации».

Приложение H «Таможня».

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Чикаго. 07.12.1944 года
(Извлечение)

ПРЕАМБУЛА

Принимая во внимание, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности;

Принимая во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире;

Поэтому нижеподписавшиеся Правительства, достигнув согласия относительно определенных принципов и мер 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; заключили в этих целях настоящую Конвенцию.

ЧАСТЬ I
АЭРОНАВИГАЦИЯ

ГЛАВА I
ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ И ПРИМЕНЕНИЕ КОНВЕНЦИИ

Статья 1
Суверенитет

Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией.

Статья 2
Территория

В целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориаль-

ные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства.

Статья 3
Гражданские и государственные воздушные суда

a) Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам.

b) Воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах, рассматриваются как государственные воздушные суда.

c) Никакое государственное воздушное судно Договаривающегося государства не производит полета над территорией другого государства и не совершает на ней посадки, кроме как с разрешения, предоставляемого специальным соглашением или иным образом и в соответствии с его условиями.

d) Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов.

Статья 3 bis

a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.

b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт «a» данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.

c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом «b» настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.

d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт «a» и не затрагивает пункты «b» и «c» настоящей статьи.

Статья 4
Ненадлежащее использование гражданской авиации

Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции.

ГЛАВА II
ПОЛЕТ НАД ТЕРРИТОРИЕЙ ДОГОВАРИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ

Статья 5
Право нерегулярных полетов

Каждое Договаривающееся государство соглашается, что все воздушные суда других Договаривающихся государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений настоящей Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое Договаривающееся государ-

ство сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также с учетом положений статьи 7, привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

Статья 6
Регулярные воздушные сообщения

Никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции.

Статья 7
Каботаж

Каждое Договаривающееся государство имеет право отказывать воздушным судам других Договаривающихся государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. Каждое Договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любой такой исключительной привилегии от любого другого государства.

Статья 8
Беспилотные воздушные суда

Никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета без пилота над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения. Каждое Договаривающееся государство обязуется при полете такого воздушного судна без пилота в районах, открытых для гражданских воздушных судов,

обеспечить такой контроль этого полета, который позволял бы исключить опасность для гражданских воздушных судов.

Статья 9
Запретные зоны

a) Каждое Договаривающееся государство может по соображениям военной необходимости или общественной безопасности ограничить или запретить на единообразной основе полеты воздушных судов других государств над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других Договаривающихся государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории Договаривающегося государства, а также любые последующие изменения в них в возможно кратчайшие сроки направляются другим Договаривающимся государствам и Международной организации гражданской авиации.

b) Каждое Договаривающееся государство также сохраняет за собой право немедленно при исключительных обстоятельствах, или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств независимо от их национальности.

c) Каждое Договаривающееся государство на основании правил, которые оно может установить, может потребовать от любого воздушного судна, входящего в зоны, предусмотренные выше в подпунктах «a» или «b», произвести посадку в возможно кратчайший срок в каком-либо указанном аэропорту в пределах его территории.

Статья 10
Посадка в таможенном аэропорту

За исключением случаев, когда по условиям настоящей Конвенции или специального разрешения воздушным судам разрешается пересекать территорию Договаривающегося государства без посадки, любое воздушное судно, которое входит на территорию Договаривающегося государства, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории Договаривающегося государства такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения

о всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством и направляются Международной организации гражданской авиации, основанной в соответствии с частью II настоящей Конвенции, для передачи всем другим Договаривающимся государствам.

Статья 11
Применение правил о воздушных передвижениях

При условии соблюдения положений настоящей Конвенции законы и правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам всех Договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства.

Статья 12
Правила полетов

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией. Каждое Договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты.

Статья 13
Правила о въезде и выпуске

Законы и правила Договаривающегося государства, относящиеся к допуску на его территорию или отправлению с его территории пассажиров, экипажа или груза воздушных судов, такие, как правила, касающиеся въезда, выпуска, иммиграции, паспортного и таможенного контроля и карантина, соблюдаются такими пассажирами и экипажем или от их имени, а также в отношении груза при прибытии, убытии или во время нахождения на территории этого государства.

Статья 14
Предотвращение распространения болезней

Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, применяемых к воздушным судам. Такие консультации осуществляются без ущерба для применения любой действующей по этому вопросу международной конвенции, участниками которой могут являться Договаривающиеся государства.

Статья 15
Аэропортовые и подобные им сборы

Каждый аэропорт в Договаривающемся государстве, открытый для общественного пользования его национальными воздушными судами, открыт также, с учетом положений статьи 68, на единообразных условиях для воздушных судов всех других Договаривающихся государств. Такие же единообразные условия применяются при пользовании воздушными судами каждого Договаривающегося государства всеми аэронавигационными средствами, включая радио- и метеорологическое обеспечение, которые могут быть предоставлены для общественного пользования в целях обеспечения безопасности и оперативности аэронавигации.

Любые сборы, которые могут взиматься или разрешены для взимания Договаривающимся государством за пользование такими аэропортами и аэронавигационными средствами воздушными судами любого другого Договаривающегося государства, не превышают:

a) в отношении воздушных судов, не занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов того же класса, занятых в аналогичных сообщениях; и

b) в отношении воздушных судов, занятых в регулярных международных воздушных сообщениях, — сборов, которые взимались бы со своих национальных воздушных судов, занятых в аналогичных международных воздушных сообщениях.

Информация о всех таких сборах публикуется и сообщается Международной организации гражданской авиации, при этом по заявлению заинтересованного Договаривающегося государства сборы, взимаемые за пользование аэропортами и другими средствами, подлежат рассмотрению Советом, который представляет по ним доклад и дает рекомендации для рассмотрения заинтересованным государством или

государствами. Никакое Договаривающееся государство не взимает каких-либо пошлин, налогов или других сборов только лишь за право транзита через его территорию, или влета на его территорию, или вылета с его территории любого воздушного судна Договаривающегося государства или находящихся на нем лиц или имущества.

Статья 16
Досмотр воздушных судов

Компетентные власти каждого Договаривающегося государства имеют право без необоснованной задержки производить досмотр воздушных судов других Договаривающихся государств при их прибытии или убытии и проверять удостоверения и другие документы, предусмотренные настоящей Конвенцией.

ГЛАВА III
НАЦИОНАЛЬНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 17
Национальность воздушных судов

Воздушные суда имеют национальность того государства, в котором они зарегистрированы.

Статья 18
Двойная регистрация

Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве, но его регистрация может переходить от одного государства к другому.

Статья 19
Национальное законодательство, регулирующее регистрацию

Регистрация или смена регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся государстве производится в соответствии с его законами и правилами.

Статья 20
Наличие знаков

Каждое воздушное судно, занятое в международной аэронавигации, имеет соответствующие национальные и регистрационные знаки.

Статья 21
Уведомление о регистрации

Каждое Договаривающееся государство обязуется предоставлять по запросу любому другому Договаривающемуся государству или

Международной организации гражданской авиации информацию относительно регистрации и принадлежности любого конкретного воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве. Кроме того, каждое Договаривающееся государство направляет Международной организации гражданской авиации в соответствии с теми правилами, которые последняя может установить, уведомления, содержащие такие соответствующие данные, какие могут быть предоставлены о принадлежности и контроле над воздушными судами, зарегистрированными в этом государстве и обычно занятыми в международной аэронавигации. Данные, полученные таким путем Международной организацией гражданской авиации, предоставляются ею другим Договаривающимся государствам по их просьбе.

ГЛАВА IV
МЕРЫ СОДЕЙСТВИЯ АЭРОНАВИГАЦИИ

Статья 22
Упрощение формальностей

Каждое Договаривающееся государство соглашается путем издания специальных правил или иным образом принимать все возможные меры по содействию и ускорению навигации воздушных судов между территориями Договаривающихся государств и по предотвращению не вызванных необходимостью задержек воздушных судов, экипажей, пассажиров и груза, в особенности при применении законов, касающихся иммиграции, карантина, таможенного контроля и выпуска.

Статья 23
Таможенные иммиграционные процедуры

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет возможным, устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международной аэронавигации, в соответствии с практикой, которая время от времени может устанавливаться или рекомендоваться согласно настоящей Конвенции. Ничто в настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее созданию аэропортов, свободных от выполнения таможенных формальностей.

Статья 24
Таможенные пошлины

а) При полетах на территорию, с территории или через территорию другого Договаривающегося государства воздушные суда временно допускаются без уплаты пошлин с учетом таможенных правил этого государства. Топливо, смазочные масла, запасные части, комплектное оборудование и запасы, находящиеся на борту воздушного судна Договаривающегося

государства по прибытии на территорию другого Договаривающегося государства и остающиеся на борту при убытии с территории этого государства, освобождаются от таможенных пошлин, досмотровых сборов и подобных государственных или местных пошлин и сборов. Это освобождение не применяется к любым выгруженным грузам независимо от их количества и наименования, за исключением случаев, предусмотренных таможенными правилами данного государства, которые могут требовать, чтобы они содержались под таможенным надзором.

b) Запасные части и оборудование, ввозимые на территорию Договаривающегося государства для установки или использования на воздушном судне другого Договаривающегося государства, занятого в международной аэронавигации, освобождаются от таможенных пошлин при условии соблюдения правил данного государства, которые могут предусматривать, чтобы данные предметы содержались под таможенным надзором и контролем.

Статья 25
Воздушные суда, терпящие бедствие

Каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и при условии осуществления контроля со стороны своих властей, разрешать собственникам этих воздушных судов или властям государства, в котором эти воздушные суда зарегистрированы, оказывать такие меры помощи, какие могут диктоваться данными обстоятельствами. Каждое Договаривающееся государство при организации поиска пропавшего воздушного судна будет сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут рекомендоваться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 26
Расследование происшествий

В случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство. Государству, в котором зарегистрировано воздушное судно, предоставляется возможность назначить наблюдателей для присутствия при

расследовании, а государство, проводящее расследование, направляет этому государству отчет и заключение о расследовании.

Статья 27
Освобождение от ареста по патентным искам

a) При осуществлении международной аэронавигации любой разрешенный влет воздушного судна одного Договаривающегося государства на территорию другого Договаривающегося государства или разрешенный транзитный полет через территорию такого государства с посадками или без посадок не влечет наложения ареста на это воздушное судно или его задержания, предъявления какого-либо иска собственнику или эксплуатанту последнего или какого-либо иного вмешательства со стороны или от имени этого государства или любого находящегося на его территории лица на том основании, что конструкция, механизмы, узлы, вспомогательное оборудование воздушного судна или его эксплуатация являются нарушением каких-либо прав на патент, промышленный образец или модель, должным образом выданных или зарегистрированных в государстве, на территорию которого прибыло это воздушное судно; при этом подразумевается, что в государстве, на территорию которого прибыло такое воздушное судно, ни при каких обстоятельствах не требуется залог в связи с вышеназванным освобождением от наложения ареста или задержания воздушного судна.

b) Положения пункта «a» настоящей статьи распространяются также на хранение запасных частей и запасного оборудования для воздушных судов и на право их использования и установки при ремонте воздушного судна Договаривающегося государства на территории любого другого Договаривающегося государства при условии, что любая запатентованная деталь или оборудование, хранящиеся таким образом, не будут продаваться или распространяться внутри страны или экспортироваться в коммерческих целях из Договаривающегося государства, на территорию которого прибыло это воздушное судно.

c) Привилегии, предусмотренные настоящей статьей, распространяются лишь на такие государства–участники настоящей Конвенции, которые либо 1) являются участниками Международной конвенции по охране промышленной собственности и любых поправок к ней, либо 2) приняли патентное законодательство, признающее изобретения граждан других государств — участников настоящей Конвенции и обеспечивающее их надлежащую защиту.

Статья 28
Аэронавигационные средства и стандартные системы

Каждое Договаривающееся государство обязуется, насколько оно сочтет это возможным:

a) предоставлять на своей территории аэропорты, радио- и метеорологические службы и другие аэронавигационные средства для содействия международной аэронавигации в соответствии со стандартами и практикой, рекомендуемыми или устанавливаемыми время от времени в соответствии с настоящей Конвенцией;

b) принимать и вводить в действие надлежащие стандартные системы процедур связи, кодов, маркировки, сигналов, светооборудования и другую эксплуатационную практику и правила, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией;

c) сотрудничать в международных мероприятиях по обеспечению издания аэронавигационных карт и схем в соответствии со стандартами, которые время от времени могут рекомендоваться или устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

ГЛАВА V
УСЛОВИЯ, ПОДЛЕЖАЩИЕ СОБЛЮДЕНИЮ В ОТНОШЕНИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Статья 29
Документация, имеющаяся на воздушном судне

Каждое воздушное судно Договаривающегося государства, занятое в международной навигации, в соответствии с условиями, установленными настоящей Конвенцией, имеет на борту следующие документы:

a) свидетельство о его регистрации;

b) удостоверение о его годности к полетам;

c) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;

d) бортовой журнал;

e) если оно оборудовано радиоаппаратурой — разрешение на бортовую радиостанцию;

f) если оно перевозит пассажиров — список их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения;

g) если оно перевозит груз — манифест и подробные декларации на груз.

Статья 30
Радиооборудование воздушных судов

a) Воздушные суда каждого Договаривающегося государства, находящиеся на территории или над территорией других Договаривающихся государств, могут иметь радиопередающую аппаратуру только в том случае, если компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно, выдано разрешение на установку и использование такой аппаратуры. Использование радиопередающей

аппаратуры на территории Договаривающегося государства, над которой производится полет, осуществляется в соответствии с правилами, установленными данным государством.

b) Радиопередающая аппаратура может использоваться только членами летного экипажа, имеющими на то специальное разрешение, выданное компетентными властями государства, в котором зарегистрировано воздушное судно.

Статья 31
Удостоверения о годности к полетам

Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полетам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

Статья 32
Свидетельства на членов экипажа

a) Пилот каждого воздушного судна и другие члены летного состава экипажа каждого воздушного судна, занятого в международной навигации, обеспечиваются удостоверениями о квалификации и свидетельствами, которые выданы или которым придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано.

b) Каждое Договаривающееся государство сохраняет за собой право отказаться признать для целей выполнения полета над его собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные любому из его граждан другим Договаривающимся государством.

Статья 33
Признание удостоверений и свидетельств

Удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, где зарегистрировано воздушное судно, 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.

Статья 34
Бортовые журналы

На каждом воздушном судне, занятом в международной навигации, ведется бортовой журнал, в который заносятся данные о воздушном судне, его экипаже и каждом полете в такой форме, какая может

время от времени устанавливаться в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 35
Ограничения в отношении грузов

a) Никакое военное снаряжение или военные материалы не могут перевозиться на территорию или над территорией государства на воздушных судах, занятых в международной навигации, кроме как с разрешения такого государства. Каждое государство в своих правилах определяет, что является военным снаряжением или военными материалами применительно к настоящей Статье, должным образом учитывая в целях единообразия такие рекомендации, какие может время от времени давать Международная организация гражданской авиации.

b) Каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою территорию или над своей территорией иных предметов, кроме тех, которые перечислены в пункте «a», при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом, а также при условии, что не будут устанавливаться никакие ограничения, которые могут препятствовать перевозке и использованию на воздушных судах аппаратуры, необходимой для эксплуатации воздушных судов или навигации либо для обеспечения безопасности членов экипажа или пассажиров.

Статья 36
Фотографическая аппаратура

Каждое Договаривающееся государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов над своей территорией.

ГЛАВА VI
МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

Статья 37
Принятие международных стандартов и процедур

Каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем

вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.

С этой целью Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся:

a) систем связи и аэронавигационных средств, включая наземную маркировку;

b) характеристик аэропортов и посадочных площадок;

c) правил полетов и практики управления воздушным движением;

d) присвоения квалификации летному и техническому персоналу;

e) годности воздушных судов к полетам;

f) регистрации и идентификации воздушных судов;

g) сбора метеорологической информации и обмена ею;

h) бортовых журналов;

i) аэронавигационных карт и схем;

j) таможенных и иммиграционных процедур;

к) воздушных судов, терпящих бедствие, и расследования происшествий;

а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными.

Статья 38

Отклонения от международных стандартов и процедур

Любое государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. В случае изменения международных стандартов любое государство, которое не внесет соответствующих изменений в свои собственные правила или практику, уведомляет об этом Совет в течение шестидесяти дней после принятия поправки к международному стандарту или указывает меры, которые оно предполагает принять. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между одним или несколькими положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства.

Статья 39
Отметки в удостоверениях и свидетельствах

a) В удостоверение о годности к полетам любого воздушного судна или его части, в отношении которых существует международный стандарт годности к полетам или летных характеристик и которые в каком-либо отношении не соответствуют этому стандарту в момент сертификации, вносится или прилагается к нему полный перечень деталей, по которым воздушное судно или его часть не соответствует такому стандарту.

b) В свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям.

Статья 40
Действительность удостоверений и свидетельств с внесенными отметками

Ни одно воздушное судно, а также ни один член персонала, имеющие удостоверения или свидетельства с указанными отметками, не участвуют в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых они прибывают. Регистрация или использование любого такого воздушного судна или любой его сертифицированной части в любом ином государстве, кроме того, в котором оно первоначально сертифицировано, остаются на усмотрение государства, в которое импортируется воздушное судно или его часть.

Статья 41
Признание существующих стандартов годности к полетам

Положения настоящей главы не применяются к воздушным судам и авиационному оборудованию таких типов, прототип которых представлен компетентным национальным органам для сертификации до истечения трех лет со дня принятия международного стандарта годности к полетам для такого оборудования.

Статья 42
Признание существующих стандартов квалификации персонала

Положения настоящей главы не применяются к персоналу, которому первоначально выданы свидетельства до истечения одного года после первого принятия международного стандарта о квалификации такого персонала; однако они в любом случае применяются ко всему персоналу, свидетельства которого остаются действительными в течение пяти лет с даты принятия такого стандарта.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
(приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.)

(Извлечение)

ГЛАВА 2
ПРИМЕНЕНИЕ ПРАВИЛ ПОЛЕТА

2.1. Территориальная сфера действия правил полетов

2.1.1. Правила полетов распространяются на воздушные суда, имеющие национальные и регистрационные знаки Договаривающегося государства, независимо от их местонахождения при условии, что эти правила не противоречат правилам, опубликованным государством, осуществляющим юрисдикцию над пролетаемой территорией.

Примечание. Совет Международной организации гражданской авиации при утверждении приложения 2 в апреле 1948 г. и поправки 1 к этому приложению в ноябре 1951 г. постановил, что приложение представляет собой правила, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов в соответствии со смыслом статьи 12 Конвенции. В связи с этим данные правила применяются без исключения при полетах над открытым морем.

2.1.2. Если Договаривающееся государство не уведомит Международную организацию гражданской авиации о своем несогласии, и до тех пор, пока оно не сделает это, считается, что в отношении воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве, оно согласилось со следующим: при полете над теми участками открытого моря, в отношении которых какое-либо Договаривающееся государство в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями приняло на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, «соответствующий полномочный орган ОВД», упоминаемый в настоящем Приложении, является именно тем полномочным органом, который назначен государством, несущим ответственность за обеспечение такого обслуживания.

Примечание. Выражение «региональное аэронавигационное соглашение» относится к соглашению, одобренному Советом ИКАО, как правило, по рекомендации регионального аэронавигационного совещания.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.)

(Извлечение)

ГЛАВА 2
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Создание полномочного органа

2.1.1. Договаривающиеся государства в соответствии с положениями настоящего приложения и для территорий, находящихся под их юрисдикцией, определяют те части воздушного пространства и те аэродромы, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения. После этого они принимают меры к организации и обеспечению такого обслуживания в соответствии с положениями настоящего приложения, за исключением тех случаев, когда по обоюдному соглашению одно государство может передать другому государству ответственность за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения в районах полетной информации, диспетчерских районах или диспетчерских зонах, находящихся над территорией первого государства.

Примечание. Если одно государство передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией, оно делает это без ущерба своему национальному суверенитету. Аналогичным образом ответственность государства, обеспечивающего обслуживание, ограничивается техническими и эксплуатационными соображениями и не выходит за рамки соображений, относящихся к обеспечению безопасности и ускорению потока воздушных судов, использующих соответствующее воздушное пространство. Кроме того, обеспечивающее обслуживание государство при предоставлении обслуживания воздушного движения в пределах территории государства, передающего ответственность за такое обслуживание, делает это в соответствии с требованиями последнего государства, которое, как предполагается, создаст для использования предоставляющим обслуживание государством такие средства и службы, которые необходимы в соответствии с договоренностью. Далее предполагается, что государство, передающее ответственность, не будет изымать или модифицировать такие средства и службы без предвари-

тельной консультации с государством, обеспечивающим обслуживание. И передающее ответственность, и обеспечивающее обслуживание государства могут в любое время прекратить действие заключенного между ними соглашения.

2.1.2. Части воздушного пространства над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, где будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Затем Договаривающееся государство, взявшее на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в таких частях воздушного пространства, принимает меры к организации и обеспечению этого обслуживания в соответствии с положениями настоящего приложения.

Примечание 1. Выражение «региональные аэронавигационные соглашения» означает соглашения, утверждаемые Советом ИКАО, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний.

Примечание 2. При утверждении предисловия к настоящему приложению Совет отметил, что Договаривающееся государство, принимающее на себя ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, может применять данные стандарты и рекомендуемую практику в соответствии с порядком, принятым для воздушного пространства, находящегося под его юрисдикцией.

2.1.3. Когда решение об обеспечении обслуживания воздушного движения принято, заинтересованные государства назначают полномочный орган, ответственный за обеспечение такого обслуживания.

Примечание 1. Полномочным органом, ответственным за организацию и обеспечение обслуживания, может быть государство или соответствующее учреждение.

Примечание 2. При организации и обеспечении обслуживания воздушного движения на участке маршрута или на всем маршруте международного полета возникают следующие ситуации:

Ситуация 1. Маршрут или часть маршрута проходит в пределах воздушного пространства, находящегося под суверенитетом государства, организующего и обеспечивающего свое собственное обслуживание воздушного движения.

Ситуация 2. Маршрут или часть маршрута проходит в пределах воздушного пространства, находящегося под суверенитетом государства, которое по обоюдному соглашению передало ответственность за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения другому государству.

Ситуация 3. Часть маршрута, проходящего в пределах воздушного пространства над открытым морем или в воздушном пространстве, суверенитет над которым не определен, в отношении которого государство взяло на себя ответственность за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения. Для целей настоящего приложения государством, которое назначает полномочный орган, ответственный за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения, является: в ситуации 1 — государство, обладающее суверенитетом над соответствующей частью воздушного пространства; в ситуации 2 — государство, которому передана ответственность за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения; в ситуации 3 — государство, которое взяло на себя ответственность за организацию и обеспечение обслуживания воздушного движения.

2.1.4. В том случае, когда организуется обслуживание воздушного движения, публикуется информация, необходимая для пользования таким обслуживанием.

2.2. Задачи обслуживания воздушного движения

Задачами обслуживания воздушного движения являются:

a) предотвращение столкновений между воздушными судами;

b) предотвращение столкновений воздушных судов, находящихся на площади маневрирования, с препятствиями на этой площади;

c) ускорение и поддержание упорядоченного потока воздушного движения;

d) предоставление консультаций и информации, необходимых для обеспечения безопасного и эффективного производства полетов;

e) уведомление соответствующих организаций о воздушных судах, нуждающихся в помощи поисково-спасательных служб, и оказание таким организациям необходимого содействия.

2.3. Виды обслуживания воздушного движения

Обслуживание воздушного движения состоит из следующих трех видов обслуживания.

2.3.1. Диспетчерское обслуживание воздушного движения, предназначенное для решения задач, указанных в подпунктах «a», «b» и «c» п. 2.2, причем это обслуживание подразделяется на следующие три части:

a) районное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания контролируемых полетов, кроме тех частей каждого из таких полетов, которые указаны ниже в подпунктах «b» и «c» п. 2.3.1, для решения задач «a» и «c» в п. 2.2;

b) диспетчерское обслуживание подхода: обеспечение диспетчерского обслуживания частей контролируемых полетов, которые связаны с прибытием и вылетом, для решения задач «a» и «c» в п. 2.2;

c) аэродромное диспетчерское обслуживание: обеспечение диспетчерского обслуживания аэродромного движения, кроме частей полетов, указанных выше в подпункте «b» п. 2.3.1, для решения задач «a», «b» и «c» в п. 2.2.

2.3.2. Полетно-информационное обслуживание, которое предназначено для решения задачи «d» в п. 2.2.

2.3.3. Служба аварийного оповещения, которая предназначена для решения задачи «e» в п. 2.2.

2.9. Создание и определение органов, обеспечивающих обслуживание воздушного движения

Обслуживание воздушного движения обеспечивается органами, которые создаются и определяются следующим образом.

2.9.1. Центры полетной информации создаются для обеспечения полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах районов полетной информации, если ответственность за обеспечение такого обслуживания в пределах района полетной информации возлагается на орган управления воздушным движением, имеющий необходимые средства для осуществления функций, связанных с такой ответственностью.

Примечание. Это не исключает передачи функций по обеспечению некоторых элементов полетно-информационного обслуживания другим органам.

2.9.2. Органы управления воздушным движением создаются для обеспечения диспетчерского обслуживания воздушного движения, полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в пределах диспетчерских районов, диспетчерских зон и контролируемых аэродромов.

Примечание. Виды обслуживания, обеспечиваемого различными диспетчерскими органами, указаны в п. 3.2.

2.16. Координация действий между эксплуатантом и службами воздушного движения

2.16.1. При выполнении своих задач органы обслуживания воздушного движения должным образом учитывают потребности эксплуатанта, вытекающие из его обязательств, указанных в приложении 6, и если это требуется для эксплуатанта, предоставляют ему или назначенному им представителю такую имеющуюся информацию, которая позволит ему или назначенному им представителю выполнять свои обязанности.

2.16.2. По запросу эксплуатанта ему или назначенному им представителю в соответствии с согласованным на местах порядком по мере возможности немедленно предоставляются сообщения (в том числе донесения о местоположении), получаемые органами обслуживания воздушного движения и касающиеся эксплуатации воздуш-

ных судов, руководство полетами которых обеспечивается этим эксплуатантом.

Примечание. В отношении воздушных судов, ставших объектами незаконного вмешательства, см. п. 2.23.2.

2.17. Координация действий между военными полномочными органами и службами воздушного движения

2.17.1. Полномочные органы обслуживания воздушного движения организуют и осуществляют тесное взаимодействие с военными полномочными органами, ответственными за осуществление деятельности, которая может затрагивать полеты гражданских воздушных судов.

2.17.2. Координация деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов, осуществляется в соответствии с положениями п. 2.18.

2.17.3. Между органами обслуживания воздушного движения и соответствующими военными органами достигается договоренность в отношении незамедлительного обмена информацией, относящейся к безопасному и беспрепятственному производству полетов гражданских воздушных судов.

2.17.3.1. Органы обслуживания воздушного движения либо на текущей основе, либо по запросу в соответствии с согласованными на местах правилами обеспечивают соответствующие военные органы необходимым планом полета и другими данными, относящимися к полетам гражданских воздушных судов. Для того чтобы установить или уменьшить необходимость в перехватах, полномочные органы обслуживания воздушного движения устанавливают любые районы или маршруты, где ко всем полетам применяются требования приложения 2, касающиеся планов полета, двусторонней связи и сообщений о местоположении, для обеспечения соответствующих органов обслуживания воздушного движения всеми относящимися к этим полетам данным, в частности с целью облегчения опознавания гражданских воздушных судов.

Примечание. В отношении воздушных судов, ставших объектами незаконного вмешательства, см. п. 2.23.2 и 2.24.1.3.

2.17.3.2. Устанавливаются специальные правила для обеспечения того, чтобы:

a) органы обслуживания воздушного движения ставились в известность в том случае, если военный орган наблюдает, что воздушное судно, которое является или может быть гражданским воздушным судном, приближается к району, в котором может возникнуть необходимость в перехвате, или вошло в этот район;

b) предпринимались все возможные усилия для подтверждения принадлежности данного воздушного судна и для обеспечения его навигационным наведением, необходимым для устранения потребности в перехвате.

2.23. Обслуживание воздушных судов в случае возникновения аварийного положения

2.23.2. В том случае, когда имеет место незаконное вмешательство или предполагается, что воздушное судно подвергается незаконному вмешательству, органы ОВД незамедлительно отвечают на просьбы данного воздушного судна. Продолжается передача информации, относящейся к безопасному выполнению полета, и предпринимаются необходимые действия для ускорения выполнения всех этапов полета, особенно безопасной посадки воздушного судна.

КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ

Монтего-Бей. 10.12.1982 года
(Извлечение)

ЧАСТЬ I
ВВЕДЕНИЕ

РАЗДЕЛ 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 2
Правовой статус территориального моря, воздушного пространства над территориальным морем, а также его дна и недр

1. 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.

2. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра.

3. Суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением настоящей Конвенции и других норм международного права.

РАЗДЕЛ 2
ГРАНИЦЫ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО МОРЯ

Статья 3
Ширина территориального моря

Каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с настоящей Конвенцией.

Статья 4
Внешняя граница территориального моря

Внешней границей территориального моря является линия, каждая точка которой находится от ближайшей точки исходной линии на расстоянии, равном ширине территориального моря.

РАЗДЕЛ 3
МИРНЫЙ ПРОХОД В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ МОРЕ
ПОДРАЗДЕЛ А. ПРАВИЛА, ПРИМЕНЯЕМЫЕ КО ВСЕМ СУДАМ

Статья 19
Понятие мирного прохода

1. Проход является мирным, если только им не нарушается мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства. Такой проход должен совершаться в соответствии с настоящей Конвенцией и другими нормами международного права.

2. Проход иностранного судна считается нарушающим мир, добрый порядок или безопасность прибрежного государства, если в территориальном море оно осуществляет любой из следующих видов деятельности:

a) угрозу силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;

b) любые маневры или учения с оружием любого вида;

c) любой акт, направленный на сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства;

d) любой акт пропаганды, имеющий целью посягательство на оборону или безопасность прибрежного государства;

e) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого летательного аппарата;

f) подъем в воздух, посадку или принятие на борт любого военного устройства;

g) погрузку или выгрузку любого товара или валюты, посадку или высадку любого лица вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным законам и правилам прибрежного государства;

h) любой акт преднамеренного и серьезного загрязнения вопреки настоящей Конвенции;

i) любую рыболовную деятельность;

j) проведение исследовательской или гидрографической деятельности;

k) любой акт, направленный на создание помех функционированию любых систем связи или любых других сооружений или установок прибрежного государства;

l) любую другую деятельность, не имеющую прямого отношения к проходу.

РАЗДЕЛ 4
ПРИЛЕЖАЩАЯ ЗОНА

Статья 33
Прилежащая зона

1. В зоне, прилежащей к его территориальному морю и называемой прилежащей зоной, прибрежное государство может осуществлять контроль, необходимый:

a) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил в пределах его территории или территориального моря;

b) для наказания за нарушение вышеупомянутых законов и правил, совершенное в пределах его территории или территориального моря.

2. Прилежащая зона не может распространяться за пределы двадцати четырех морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

ЧАСТЬ III
ПРОЛИВЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОГО СУДОХОДСТВА

РАЗДЕЛ 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 34
Правовой статус вод, образующих проливы, используемые для международного судоходства

1. Режим прохода через проливы, используемые для международного судоходства, устанавливаемый в настоящей части, не затрагивает в других отношениях ни правового статуса вод, образующих такие проливы, ни осуществления государствами, граничащими с проливами, их суверенитета или юрисдикции над такими водами, воздушным пространством над ними, их дном и недрами.

2. Суверенитет или юрисдикция государств, граничащих с проливами, осуществляется с соблюдением настоящей части и других норм международного права.

Статья 36
Пути в открытом море или исключительной экономической зоне, находящиеся в проливах, используемых для международного судоходства

Настоящая часть не применяется к проливу, используемому для международного судоходства, если в этом проливе имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий

путь, проходящий в открытом море или в исключительной экономической зоне; на таких путях применяются другие соответствующие части настоящей Конвенции, включая положения, касающиеся свобод судоходства и полета.

РАЗДЕЛ 2
ТРАНЗИТНЫЙ ПРОХОД

Статья 37
Сфера действия настоящего раздела

Настоящий раздел 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.

Статья 38
Право транзитного прохода

1. В проливах, указанных в статье 37, все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий, за исключением того, что, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью, транзитный проход не применяется, если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь в открытом море или в исключительной экономической зоне.

2. Транзитный проход представляет собой осуществление в соответствии с настоящей частью свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

3. Любая деятельность, которая не является осуществлением права транзитного прохода через пролив, подпадает под действие других применимых положений настоящей Конвенции.

Статья 39
Обязанности судов и летательных аппаратов во время транзитного прохода

1. Суда и летательные аппараты при осуществлении права транзитного прохода:

a) без промедления следуют через пролив или над ним;

b) воздерживаются от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости государств, граничащих с проливом, или каким-либо другим образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе Организации Объединенных Наций;

c) воздерживаются от любой деятельности, кроме той, которая свойственна их обычному порядку непрерывного и быстрого транзита, за исключением случаев, когда такая деятельность вызвана обстоятельствами непреодолимой силы или бедствием;

d) соблюдают другие соответствующие положения настоящей части.

2. Суда при транзитном проходе:

a) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, включая Международные правила предупреждений столкновения в море;

b) соблюдают общепринятые международные правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов.

3. Летательные аппараты при транзитном пролете:

a) соблюдают правила полетов, установленные Международной организацией гражданской авиации, поскольку они относятся к гражданской авиации; государственные летательные аппараты будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов;

b) постоянно контролируют радиочастоты, выделенные компетентным органом по контролю за воздушным движением, назначенным в международном порядке, или соответствующие международные частоты, выделенные для передачи сигналов бедствия.

Статья 42
Законы и правила государств, граничащих с проливами, в отношении транзитного прохода

1. При условии соблюдения положений настоящего раздела государства, граничащие с проливами, могут принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в отношении всех нижеследующих вопросов или любого из них:

a) безопасности судоходства и регулирования движения судов, как предусматривается в статье 41;

b) предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе;

c) в том, что касается рыболовных судов, — недопущения рыболовства, в том числе требования относительно уборки рыболовных снастей;

d) погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами.

2. Такие законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не должно на практике сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода, как он определен в настоящем разделе.

3. Государства, граничащие с проливами, надлежащим образом опубликовывают все такие законы и правила.

4. Иностранные суда, осуществляющие право транзитного прохода, соблюдают такие законы и правила.

5. Когда судно или летательный аппарат, обладающие суверенным иммунитетом, действуют таким образом, что это противоречит таким законам и правилам или другим положениям настоящей части, государство флага судна или государство регистрации летательного аппарата несет международную ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные государствам, граничащим с проливами.

Статья 44
Обязанности государств, граничащих с проливами

Государства, граничащие с проливами, не должны препятствовать транзитному проходу и должны соответствующим образом оповещать о любой известной им опасности для судоходства в проливе или пролета над проливом. Не должно быть никакого приостановления транзитного прохода.

ЧАСТЬ IV
ГОСУДАРСТВА-АРХИПЕЛАГИ

Статья 46
Употребление терминов

Для целей настоящей Конвенции:

a) «государство-архипелаг» означает государство, которое состоит полностью из одного или более архипелагов и может включать другие острова;

b) «архипелаг» означает группу островов, включая части островов, соединяющие их воды и другие природные образования, которые настолько тесно взаимосвязаны, что такие острова, воды и другие природные образования составляют единое географическое, экономическое и политическое целое или исторически считаются таковым.

Статья 49
Правовой статус архипелажных вод, воздушного пространства над архипелажными водами, а также дна и его недр

1. Суверенитет государства-архипелага распространяется на ограниченные архипелажными исходными линиями, проведенными в соответствии со статьей 47, воды, называемые архипелажными водами, независимо от их глубины или расстояния от берега.

2. Указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над архипелажными водами, а также на их дно и недра, равно как и на их ресурсы.

3. Этот суверенитет осуществляется при условии соблюдения настоящей части.

4. Режим архипелажного прохода по морским коридорам, устанавливаемый в настоящей части, в других отношениях не затрагивает статус архипелажных вод, включая морские коридоры, или осуществление государством-архипелагом своего суверенитета над такими водами, воздушным пространством над ними, дном и его недрами и их ресурсами.

Статья 53
Право архипелажного прохода по морским коридорам

1. Государство-архипелаг может устанавливать морские коридоры и расположенные над ними воздушные коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого прохода иностранных судов через его архипелажные воды и прилегающее территориальное море и пролета иностранных летательных аппаратов над ними.

2. Все суда и летательные аппараты пользуются правом архипелажного прохода по таким морским коридорам и пролета по таким воздушным коридорам.

3. Архипелажный проход по морским коридорам представляет собой осуществление в соответствии с настоящей Конвенцией права нормального судоходства и пролета единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита из одной части открытого моря или исключительной экономической зоны в другую часть открытого моря или исключительной экономической зоны.

4. Такие морские и воздушные коридоры пересекают архипелажные воды и прилегающее территориальное море и включают все обычные пути прохода, используемые в качестве путей для международного судоходства в архипелажных водах или пролета над ними, а на таких путях, в том что касается судов,— все обычные судоходные фарватеры при условии, что нет необходимости дублировать одинаково удобные пути между одними и теми же пунктами входа и выхода.

5. Такие морские и воздушные коридоры определяются серией непрерывных осевых линий от точек начала путей прохода до их конечных точек. Суда и летательные аппараты при архипелажном проходе по морским коридорам не должны отклоняться более чем на 25 морских миль в любую сторону от таких осевых линий во время прохода, при условии, что такие суда и летательные аппараты не будут приближаться к берегам ближе, чем на десять процентов расстояния между ближайшими точками на островах, граничащих с морским коридором.

6. Государство-архипелаг, которое устанавливает морские коридоры в соответствии с настоящей статьей, может также предписывать схемы разделения движения для безопасного прохода судов по узким фарватерам в таких морских коридорах.

7. Государство-архипелаг может, когда этого требуют обстоятельства, после надлежащего о том оповещения заменять любые морские коридоры или схемы разделения движения, установленные или предписанные им ранее, другими морскими коридорами или схемами разделения движения.

8. Такие морские коридоры или схемы разделения движения должны соответствовать общепринятым международным правилам.

9. При установлении или замене морских коридоров или предписании или замене схем разделения движения государство-архипелаг передает предложения компетентной международной организации с целью их утверждения. Эта организация может утверждать только такие морские коридоры и схемы разделения движения, которые могут быть согласованы с государством-архипелагом, после чего государство-архипелаг устанавливает, предписывает или заменяет их.

10. Государство-архипелаг четко обозначает осевые линии установленных или предписанных им морских коридоров и схем разделения движения на морских картах, которые должны быть надлежащим образом опубликованы.

11. Суда при архипелажном проходе по морским коридорам должны соблюдать применимые морские коридоры и схемы разделения движения, установленные в соответствии с настоящей статьей.

12. Если государство-архипелаг не устанавливает морских или воздушных коридоров, право архипелажного прохода по морским коридорам может осуществляться по путям, обычно используемым для международного судоходства.

Статья 54

Обязанности судов и летательных аппаратов во время их прохода, исследований и гидрографических съемок, обязанности государства-архипелага и законы и правила государства-архипелага, касающиеся архипелажного прохода по морским коридорам.

ЧАСТЬ V
ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗОНА

Статья 55
Особый правовой режим исключительной экономической зоны

Исключительная экономическая зона представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, который подпадает под установленный в настоящей части особый правовой режим, согласно которому права и юрисдикция прибрежного государства и права и свободы других государств регулируются соответствующими положениями настоящей Конвенции.

Статья 56
Права, юрисдикция и обязанности прибрежного государства в исключительной экономической зоне

1. Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет:

a) суверенные права в целях 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;

b) юрисдикцию, предусмотренную в соответствующих положениях настоящей Конвенции, в отношении:

i) создания и использования искусственных островов, установок и сооружений;

ii) морских научных исследований;

iii) защиты и сохранения морской среды;

c) другие права и обязанности, предусмотренные в настоящей Конвенции.

2. Прибрежное государство при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывает права и обязанности других государств и действует в порядке, совместимом с положениями настоящей Конвенции.

3. Права, изложенные в настоящей статье в отношении морского дна и его недр, осуществляются в соответствии с частью VI.

Статья 57
Ширина исключительной экономической зоны

Ширина исключительной экономической зоны не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря.

Статья 58
Права и обязанности других государств в исключительной экономической зоне

1. В исключительной экономической зоне все государства как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются, при условии соблюдения соответствующих положений настоящей Конвенции, указанными в статье 87 свободами судоходства и полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, такими как связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов и подводных кабелей и трубопроводов, и совместимыми с другими положениями настоящей Конвенции.

2. Статьи 88–115 и другие соответствующие нормы международного права применяются к исключительной экономической зоне постольку, поскольку они не являются несовместимыми с настоящей частью.

3. Государства при осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей по настоящей Конвенции в исключительной экономической зоне должным образом учитывают права и обязанности прибрежного государства и соблюдают законы и правила, принятые прибрежным государством в соответствии с положениями настоящей Конвенции и другими нормами международного права, постольку, поскольку они не являются несовместимыми с настоящей частью.

Статья 60
Искусственные острова, установки и сооружения в исключительной экономической зоне

1. Прибрежное государство в исключительной экономической зоне имеет исключительное право сооружать, а также разрешать и регулировать создание, эксплуатацию и использование:

a) искусственных островов;

b) установок и сооружений для целей, предусмотренных в статье 56, и для других экономических целей;

c) установок и сооружений, которые могут препятствовать осуществлению прав прибрежного государства в зоне.

2. Прибрежное государство имеет исключительную юрисдикцию над такими искусственными островами, установками и сооружениями, в том числе юрисдикцию в отношении таможенных, фискальных, санитарных и иммиграционных законов и правил, а также законов и правил, касающихся безопасности.

3. О создании таких искусственных островов, установок или сооружений должно даваться надлежащее оповещение, а постоянные средства предупреждения об их наличии должны содержаться в исправном состоянии. Любые покинутые или более неиспользуемые установки

или сооружения должны быть убраны в целях обеспечения безопасности судоходства с учетом любых общепринятых международных стандартов, установленных в этой связи компетентной международной организацией. При удалении таких установок или сооружений должным образом учитываются также интересы рыболовства, защиты морской среды, права и обязанности других государств.

О глубине, местонахождении и размерах любых установок или сооружений, которые убраны не полностью, дается надлежащее оповещение.

4. Прибрежное государство может там, где это необходимо, устанавливать вокруг таких искусственных островов, установок и сооружений разумные зоны безопасности, в которых оно может принимать надлежащие меры для обеспечения безопасности как судоходства, так и искусственных островов, установок и сооружений.

5. Ширина зон безопасности определяется прибрежным государством с учетом применимых международных стандартов. Эти зоны устанавливаются таким образом, чтобы они разумно соотносились с характером и функцией искусственных островов, установок или сооружений, и не простирались вокруг них более чем на 500 метров, отмеряемых от каждой точки их внешнего края, за исключением случаев, когда это разрешено общепринятыми международными стандартами или рекомендовано компетентной международной организацией. О протяженности зон безопасности дается надлежащее оповещение.

6. Все суда должны уважать эти зоны безопасности и соблюдать общепринятые международные стандарты в отношении судоходства вблизи искусственных островов, установок, сооружений и зон безопасности.

7. Искусственные острова, установки и сооружения и зоны безопасности вокруг них не могут устанавливаться, если это может создать помехи для использования признанных морских путей, имеющих существенное значение для международного судоходства.

8. Искусственные острова, установки и сооружения не обладают статусом островов. Они не имеют своего территориального моря, и их наличие не влияет на определение границ территориального моря, исключительной экономической зоны или континентального шельфа.

ЧАСТЬ VI
КОНТИНЕНТАЛЬНЫЙ ШЕЛЬФ

Статья 76
Определение континентального шельфа

1. Континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естествен-

ного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или на расстояние 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, когда внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

5. Фиксированные точки, составляющие линию внешних границ континентального шельфа на морском дне, проведенную в соответствии с пунктом 4 «а» (i) и (ii), должны находиться не далее 350 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, или не далее 100 морских миль от 2500-метровой изобаты, которая представляет собой линию, соединяющую глубины в 2500 метров.

Статья 77
Права прибрежного государства на континентальный шельф

1. Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов.

2. Права, упомянутые в пункте 1, являются исключительными в том смысле, что, если прибрежное государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без определенно выраженного согласия прибрежного государства.

3. Права прибрежного государства на континентальный шельф не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления.

4. Упомянутые в настоящей части природные ресурсы включают минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам», то есть организмы, которые в период, когда возможен их промысел, либо находятся в неподвижном состоянии на морском дне или под ним, либо не способны передвигаться иначе, как находясь в постоянном физическом контакте с морским дном или его недрами.

Статья 78
Правовой статус покрывающих вод и воздушного пространства и права и свободы других государств

1. Права прибрежного государства на континентальный шельф не затрагивают правового статуса покрывающих вод и воздушного пространства над этими водами.

2. Осуществление прав прибрежного государства в отношении континентального шельфа не должно ущемлять осуществление судоход-

ства и других прав и свобод других государств, предусмотренных в настоящей Конвенции, или приводить к любым неоправданным помехам их осуществлению.

Статья 80
Искусственные острова, установки и сооружения на континентальном шельфе

Статья 60 применяется mutatis mutandis к искусственным островам, установкам и сооружениям на континентальном шельфе.

ЧАСТЬ VII
ОТКРЫТОЕ МОРЕ

РАЗДЕЛ 1
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 86
Применение положений настоящей части

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.

Настоящая статья не влечет за собой какого-либо ограничения свобод, которыми пользуются все государства в исключительной экономической зоне в соответствии со статьей 58.

Статья 87
Свобода открытого моря

1. Открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в настоящей Конвенции, и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю:

a) свободу судоходства;

b) свободу полетов;

c) свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы с соблюдением части VI;

d) свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, с соблюдением части VI;

e) свободу рыболовства, с соблюдением условий, изложенных в разделе 2;

f) свободу научных исследований, с соблюдением частей VI и XIII.

2. Все государства осуществляют эти свободы, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также должным образом учитывая права, предусмотренные настоящей Конвенцией в отношении деятельности в районе.

Статья 88
Резервирование открытого моря для мирных целей

Открытое море резервируется для мирных целей.

Статья 89
Неправомерность претензий на суверенитет над открытым морем

Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Статья 95
Иммунитет военных кораблей в открытом море

Военные корабли пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

Статья 96
Иммунитет судов, состоящих только на некоммерческой государственной службе

Суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе, пользуются в открытом море полным иммунитетом от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага.

Статья 98
Обязанность оказания помощи

1. Каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров:

a) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель;

b) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать;

c) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому

судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдет.

2. Каждое прибрежное государство способствует организации, деятельности и содержанию соответствующей эффективной поисково-спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда того требуют обстоятельства, сотрудничает в этих целях с соседними государствами посредством взаимных региональных договоренностей.

Статья 99
Запрет перевозки рабов

Каждое государство принимает эффективные меры для предотвращения перевозки рабов на судах, имеющих право плавать под его флагом, наказания за такие перевозки, а также для предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели. Раб, нашедший убежище на судне, под каким бы флагом это судно ни плавало, ipso facto свободен.

Статья 100
Обязанность сотрудничать в пресечении пиратства

Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.

Статья 101
Определение пиратства

Пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

a) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

b) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

c) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпункте «a» или «b».

Статья 102
Пиратские действия, совершаемые военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж

Пиратские действия, определяемые в статье 101, когда они совершаются военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершаемым частновладельческим судном или частновладельческим летательным аппаратом.

Статья 103
Определение пиратского судна или пиратского летательного аппарата

Судно или летательный аппарат считается пиратским судном или пиратским летательным аппаратом, если они предназначаются лицами, имеющими над ними власть, для совершения любого из действий, предусматриваемых в статье 101.

Это относится также к судну или летательному аппарату, которым пользовались для совершения таких действий, до тех пор пока они остаются под властью лиц, виновных в этих действиях.

Статья 104
Сохранение или утрата национальности пиратским судном или пиратским летательным аппаратом

Судно или летательный аппарат могут сохранять свою национальность, несмотря на то, что они стали пиратским судном или пиратским летательным аппаратом. Сохранение или утрата национальности определяется внутренним правом того государства, которым она была предоставлена.

Статья 105
Захват пиратского судна или пиратского летательного аппарата

В открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно, или летательный аппарат, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов,

летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц.

Статья 106
Ответственность за захват без достаточных оснований

Если захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве совершен без достаточных оснований, государство, совершившее захват, отвечает перед государством, национальность которого имеет судно или летательный аппарат, за любой ущерб или любые убытки, причиненные захватом.

Статья 107
Суда и летательные аппараты, которые уполномочены осуществлять захват за пиратство

Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели.

Статья 108
Незаконная торговля наркотиками или психотропными веществами

1. Все государства сотрудничают в пресечении незаконной торговли наркотиками и психотропными веществами, осуществляемой судами в открытом море в нарушение международных конвенций.

2. Любое государство, которое имеет разумные основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотиками или психотропными веществами, может обратиться к другим государствам с просьбой о сотрудничестве в пресечении такой незаконной торговли.

Статья 109
Несанкционированное вещание из открытого моря

1. Все государства сотрудничают в пресечении несанкционированного вещания из открытого моря.

2. Для целей настоящей Конвенции «несанкционированное вещание» означает передачу, в нарушение международных правил, звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением, однако, передачи сигналов бедствия.

3. Любое лицо, занимающееся несанкционированным вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде:

a) государства флага судна;

b) государства регистрации установки;

c) государства, гражданином которого является это лицо;

d) любого государства, где могут приниматься передачи; или

e) любого государства, санкционированной радиосвязи которого чинятся помехи.

4. В открытом море государство, имеющее юрисдикцию в соответствии с пунктом 3, может при соблюдении статьи 110 арестовать любое лицо или судно, занимающееся несанкционированным вещанием, и конфисковать передающую аппаратуру.

Статья 110
Право на осмотр

1. За исключением случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно, иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом в соответствии со статьями 95 и 96, не вправе подвергать его осмотру, если нет разумных оснований подозревать, что:

a) это судно занимается пиратством;

b) это судно занимается работорговлей;

c) это судно занимается несанкционированным вещанием, а государство флага военного корабля имеет юрисдикцию в соответствии со статьей 109;

d) это судно не имеет национальности; или

e) хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг, это судно в действительности имеет ту же национальность, что и данный военный корабль.

2. В случаях, предусматриваемых в пункте 1, военный корабль может произвести проверку права судна на его флаг. С этой целью он может послать шлюпку под командой офицера к подозреваемому судну. Если после проверки документов подозрения остаются, он может произвести дальнейший досмотр на борту этого судна со всей возможной осмотрительностью.

3. Если подозрения оказываются необоснованными и при условии, что осмотренное судно не совершило никаких действий, которые оправдывали бы эти подозрения, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

4. Настоящие положения применяются mutatis mutandis к военным летательным аппаратам.

5. Настоящие положения также применяются к любым другим должным образом уполномоченным судам или летательным аппаратам, имеющим четкие опознавательные знаки, свидетельствующие о том, что они состоят на государственной службе.

Статья 111
Право преследования по горячим следам

1. 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. Такое преследование должно начаться тогда, когда иностранное судно или одна из его шлюпок находится во внутренних водах, в архипелажных водах, в территориальном море или в прилежащей зоне преследующего государства, и может продолжаться за пределами территориального моря или прилежащей зоны только при условии, если оно не прерывается. Не требуется, чтобы в то время, когда иностранное судно, плавающее в территориальном море или прилежащей зоне, получает приказ остановиться, судно, отдающее этот приказ, также находилось в пределах территориального моря или прилежащей зоны. Если иностранное судно находится в прилежащей зоне, определенной в статье 33, преследование может начаться только в связи с нарушением прав, для защиты которых установлена эта зона.

2. Право преследования по горячим следам применяется mutatis mutandis к нарушениям в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе, включая зоны безопасности вокруг установок на континентальном шельфе, законов и правил прибрежного государства, применимых в соответствии с настоящей Конвенцией в отношении исключительной экономической зоны или континентального шельфа, включая такие зоны безопасности.

3. Право преследования по горячим следам прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или в территориальное море какого-либо третьего государства.

4. Преследование по горячим следам считается начатым только при условии, если преследующее судно удостоверилось при помощи находящихся в его распоряжении и практически применимых средств, что преследуемое судно или одна из его шлюпок, или другие плавучие средства, которые действуют совместно и используют преследуемое судно в качестве судна-базы, находятся в пределах территориального моря или, в зависимости от случая, в прилежащей зоне, или в исключительной экономической зоне, или над континентальным шельфом. Преследование может быть начато только после подачи сигнала остановиться, зрительного или звукового, с дистанции, позволяющей иностранному судну увидеть или услышать этот сигнал.

5. Право преследования по горячим следам может осуществляться только военными кораблями или военными летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели.

6. В случае преследования по горячим следам летательным аппаратом:

a) применяются mutatis mutandis положения пунктов 1–4;

b) летательный аппарат, отдающий приказ об остановке, должен сам активно преследовать судно, пока какое-либо судно или какой-либо другой летательный аппарат прибрежного государства, вызванный этим летательным аппаратом, не прибудет на место, чтобы продолжать преследование, если только летательный аппарат не может сам задержать судно. Чтобы оправдать задержание судна вне территориального моря, недостаточно того, чтобы оно было просто замечено летательным аппаратом как совершившее нарушение или как подозреваемое в совершении нарушения, если оно не получило приказа остановиться и одновременно не было преследуемо этим летательным аппаратом или другими летательными аппаратами или судами, продолжающими непрерывное преследование.

7. Освобождения судна, задержанного в пределах юрисдикции какого-либо государства и отконвоированного в порт этого государства с целью проведения расследования компетентными властями, нельзя потребовать лишь на том основании, что судно в ходе своего следования конвоировалось через какую-либо часть исключительной экономической зоны или открытого моря, когда обстоятельства сделали это необходимым.

8. Если судно было остановлено или задержано вне территориального моря в условиях, которые не оправдывают осуществления права преследования по горячим следам, ему должны быть возмещены любые причиненные убытки или ущерб.

ЧАСТЬ XI
РАЙОН

Статья 135
Правовой статус покрывающих вод и воздушного пространства

Ни настоящая часть, ни какие-либо права, предоставляемые или осуществляемые в соответствии с ней, не затрагивают правового статуса вод, покрывающих район, или правового статуса воздушного пространства над этими водами.

ЧАСТЬ XII
ЗАЩИТА И СОХРАНЕНИЕ МОРСКОЙ СРЕДЫ

РАЗДЕЛ 5

Статья 212
Загрязнение из атмосферы или через нее

1. Государства принимают законы и правила по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской сре-

ды из атмосферы или через нее, применимые к воздушному пространству под их суверенитетом, к судам, плавающим под их флагом, и судам или летательным аппаратам, зарегистрированным в них, принимая во внимание согласованные в международном порядке нормы, стандарты и рекомендуемые практику и процедуры, а также безопасность воздушной навигации.

2. Государства принимают другие меры, которые могут быть необходимы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем такого загрязнения.

3. Государства, действуя, в первую очередь, через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию, стремятся установить глобальные и региональные нормы, стандарты и рекомендуемые практику и процедуры в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем такого загрязнения.

РАЗДЕЛ 6

Статья 222

Обеспечение выполнения в отношении загрязнения из атмосферы или через нее в воздушном пространстве под их суверенитетом или в отношении судов, плавающих под их флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в них, государства обеспечивают выполнение своих законов и правил, принятых в соответствии с пунктом 1 статьи 212 и с другими положениями настоящей Конвенции, а также принимают законы и правила и другие меры, необходимые для осуществления установленных через компетентные международные организации или дипломатическую конференцию применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды из атмосферы или через нее в соответствии со всеми относящимися к этому международными нормами и стандартами, касающимися безопасности воздушной навигации.

Статья 246
Морские научные исследования в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе

1. Прибрежные государства в осуществление своей юрисдикции имеют право регулировать, разрешать и проводить морские научные исследования в своей исключительной экономической зоне и на своем континентальном шельфе в соответствии с относящимися к этому положениями настоящей Конвенции.

2. Морские научные исследования в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе проводятся с согласия прибрежного государства.

5. Прибрежные государства могут, однако, по своему усмотрению отказать в согласии на осуществление другим государством или компетентной международной организацией в исключительной экономической зоне или на континентальном шельфе прибрежного государства морского научно-исследовательского проекта, если этот проект:

а) имеет непосредственное значение для разведки и разработки природных ресурсов как живых, так и неживых;

б) включает бурение на континентальном шельфе, использование взрывчатых веществ или привнесение вредных веществ в морскую среду;

в) включает строительство, эксплуатацию или использование таких искусственных островов, установок и сооружений, которые упоминаются в статьях 60 и 80;

г) содержит информацию, предоставленную на основании статьи 248, в отношении характера и целей проекта, которая является неточной, или если проводящие исследование государство или компетентная международная организация имеют невыполненные обязательства перед прибрежным государством, вытекающие из ранее осуществленного исследовательского проекта.

Статья 262

Опознавательные знаки и средства предупреждения упоминаемые в настоящем разделе, установки или оборудование несут опознавательные знаки с указанием государства регистрации или международной организации, которой они принадлежат, а также имеют надлежащие согласованные в международном порядке средства предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПО ПОИСКУ И СПАСАНИЮ НА МОРЕ 1979 г.

Гамбург, 27.04.1979 года
(Извлечение)

Глава 2. Организация

2.1. Мероприятия по обеспечению и координации поиска и спасания.

2.1.1. Стороны обеспечивают принятие необходимых мер в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море у их берегов.

2.1.2. Стороны направляют Генеральному секретарю информацию о своей организации поиска и спасания и в последующем о ее существенном изменении, включая сведения о:

1. национальной морской поисково-спасательной службе;

2. местонахождении созданных спасательно-координационных центров, номерах их телефонов и телексов и о зонах ответственности; и

3. основных имеющихся в их распоряжении спасательных единицах.

2.1.3. Генеральный секретарь в подходящей форме передает всем Сторонам информацию, указанную в пункте 2.1.2.

2.1.4. Каждый поисково-спасательный район устанавливается по соглашению между соответствующими Сторонами. Генерального секретаря уведомляют о таком соглашении.

2.1.5. В случае недостижения между соответствующими Сторонами соглашения о точных границах поисково-спасательного района такие Стороны предпринимают все возможные усилия для достижения соглашения о соответствующих мерах, согласно которым в такой зоне обеспечивается равноценная общая координация поиска и спасания. Генерального секретаря уведомляют о таких мерах.

2.1.6. Генеральный секретарь уведомляет все Стороны о соглашениях или мерах, упомянутых в пунктах 2.1.4 и 2.1.5.

2.1.7. Делимитация поисково-спасательных районов не имеет отношения к делимитации каких-либо границ между государствами и не наносит ей ущерба.

2.1.8. Сторонам следует организовать работу своих поисково-спасательных служб таким образом, чтобы они могли незамедлительно отвечать на вызов при бедствиях.

2.1.9. По получении сообщения о том, что лицо терпит бедствие на море в зоне, в пределах которой Сторона обеспечивает общую коор-

динацию поисково-спасательных операций, соответствующие власти этой Стороны немедленно принимают меры для оказания любой возможной помощи.

2.1.10. Стороны обеспечивают оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море. Они осуществляют это независимо от национальной принадлежности или статуса такого лица или обстоятельств, при которых это лицо было обнаружено.

Глава 3. Сотрудничество

3.1. Сотрудничество между государствами.

3.1.1. Стороны координируют работу своих поисково-спасательных организаций и при необходимости им следует также координировать поисково-спасательные операции с таковыми соседних государств.

3.1.2. Если нет иной договоренности между соответствующими государствами, Стороне следует разрешать, при условии соблюдения применимых национальных законов и правил, немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию либо в воздушное пространство над ними спасательных единиц других Сторон исключительно для целей поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий. В таких случаях поисково-спасательные операции координируются, насколько это практически осуществимо, соответствующим спасательно-координационным центром Стороны, разрешившей допуск, или таким иным органом, назначенным этой Стороной.

3.1.3. Если нет иной договоренности между соответствующими государствами, органы Стороны, желающие того, чтобы спасательные единицы были допущены в территориальные воды или на территорию либо в воздушное пространство над ними другой Стороны, исключительно для целей поиска мест морских происшествий и спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий, передают просьбу с указанием полных сведений о намечаемой миссии и надобности в этом спасательно-координационному центру такой другой Стороны либо другому органу, назначенному такой другой Стороной.

3.1.4. Компетентные органы Сторон:

1. немедленно подтверждают получение такой просьбы; и

2. как можно скорее указывают условия, если таковые имеются, на которых может быть предпринята намеченная миссия.

3.1.5. Сторонам следует вступать в соглашения с соседними государствами относительно условий допуска своих спасательных единиц в территориальные воды, или на территорию друг друга, или в воздушное пространство над ними. В этих соглашениях также следует предусматривать положения, способствующие быстрому допуску таких единиц при соблюдении минимальных формальностей.

3.1.6. Каждой Стороне следует уполномочивать свои спасательно-координационные центры:

1. запрашивать у других спасательно-координационных центров любую требующуюся помощь, включая суда, летательные аппараты, персонал или снабжение;

2. выдавать любое необходимое разрешение на допуск в свои территориальные воды или на территорию либо в воздушное пространство над ними таких судов, летательных аппаратов, персонала или снабжения; и

3. принимать совместно с таможенными, иммиграционными и другими властями необходимые меры в целях ускорения допуска.

3.1.7. Каждой Стороне следует разрешать своим спасательно-координационным центрам оказывать помощь другим спасательно-координационным центрам по их просьбе, включая помощь судами, летательными аппаратами, персоналом или снабжением.

3.1.8. Сторонам следует вступать в соглашения по поиску и спасанию с соседними государствами относительно объединения их возможностей, установления общего порядка действий, проведения совместной подготовки и учений, регулярных проверок межгосударственных каналов связи, обмена визитами между персоналом спасательно-координационных центров и обмена информацией относительно поиска и спасания.

3.2. Координация действий с аэронавигационными службами.

3.2.1. Стороны обеспечивают как можно более тесную координацию морских и аэронавигационных служб в целях проведения наиболее действенного и эффективного поиска и спасания в своих поисково-спасательных районах и воздушном пространстве над ними.

3.2.2. Каждой Стороне, когда это практически осуществимо, следует объединять спасательно-координационные центры и спасательные подцентры для морских и аэронавигационных нужд.

3.2.3. Когда создаются раздельные морские и аэронавигационные спасательно-координационные центры или спасательные подцентры для обслуживания одной и той же зоны, соответствующая Сторона обеспечивает как можно более тесную координацию действий этих центров и подцентров.

3.2.4. Стороны, насколько это практически осуществимо, обеспечивают применение спасательными единицами морских и аэронавигационных служб общего порядка действий.

ДОГОВОР ОБ АНТАРКТИКЕ

Вашингтон, 01.12.1959 года
(Извлечение)

Статья I

1. Антарктика используется только в мирных целях. Запрещаются, в частности, любые мероприятия военного характера, такие как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых видов оружия.

2. Настоящий Договор не препятствует использованию военного персонала или оснащения для научных исследований или для любых других мирных целей.

Статья IV

1. Ничто, содержащееся в настоящем Договоре, не должно толковаться как:

a) отказ любой из Договаривающихся Сторон от ранее заявленных прав или претензий на территориальный суверенитет в Антарктике;

b) отказ любой из Договаривающихся Сторон от любой основы для претензии на территориальный суверенитет в Антарктике или сокращение этой основы, которую она может иметь в результате ее деятельности или деятельности ее граждан в Антарктике или по другим причинам;

c) наносящее ущерб позиции любой из Договаривающихся Сторон в отношении признания или непризнания ею права или претензии, или основы для претензии любого другого государства на территориальный суверенитет в Антарктике.

2. Никакие действия или деятельность, имеющие место, пока настоящий Договор находится в силе, не образуют основы для заявления, поддержания или отрицания какой-либо претензии на территориальный суверенитет в Антарктике и не создают никаких прав суверенитета в Антарктике. Никакая новая претензия или расширение существующей претензии на территориальный суверенитет в Антарктике не заявляются, пока настоящий Договор находится в силе.

Статья VI

Положения настоящего Договора применяются к району южнее 60-й параллели южной широты, включая все шельфовые ледники, но ничто в настоящем Договоре не ущемляет и никоим образом не затра-

гивает прав любого государства или осуществления этих прав, признанных международным правом в отношении открытого моря, в пределах этого района.

Статья VII

1. Для содействия достижению целей и для обеспечения соблюдения положений настоящего Договора каждая Договаривающаяся Сторона, представители которой имеют право участвовать в совещаниях, предусмотренных в статье IX настоящего Договора, имеют право назначать наблюдателей для проведения любой инспекции, предусмотренной настоящей статьей. Наблюдатели должны быть гражданами тех Договаривающихся Сторон, которые их назначают. Фамилии наблюдателей сообщаются каждой из Договаривающихся Сторон, имеющей право назначать наблюдателей; подобное сообщение делается и об окончании срока их назначения.

2. Каждый наблюдатель, назначенный в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет полную свободу доступа в любое время в любой или все районы Антарктики.

3. Все районы Антарктики, включая все станции, установки и оборудование в этих районах, а также все морские и воздушные суда в пунктах разгрузки и погрузки груза или персонала в Антарктике всегда открыты для инспекции любыми наблюдателями, назначенными в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи.

4. Наблюдение с воздуха может производиться в любое время над любым или всеми районами Антарктики каждой Договаривающейся Стороной, имеющей право назначать наблюдателей.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон по вступлении для нее в силу настоящего Договора информирует другие Договаривающиеся Стороны и в дальнейшем уведомляет их заблаговременно:

a) о всех экспедициях в Антарктику или в пределах Антарктики, совершаемых ее судами или гражданами, и всех экспедициях в Антарктику, организуемых на ее территории или направляющихся с ее территории;

b) о всех станциях в Антарктике, занимаемых ее гражданами;

c) о любом военном персонале или оснащении, предназначенном для направления ею в Антарктику с соблюдением условий, предусмотренных в пункте 2 статьи I настоящего Договора.

ДОГОВОР ПО ОТКРЫТОМУ НЕБУ

Хельсинки. 24.03.1992 года
(Извлечение)

Статья VI
ВЫБОР САМОЛЕТА НАБЛЮДЕНИЯ, ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К ПРОВЕДЕНИЮ НАБЛЮДАТЕЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ И ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАНИРОВАНИЮ МИССИИ

Раздел I
Выбор самолета наблюдения и общие положения применительно к проведению наблюдательных полетов

14. При проведении наблюдательных полетов согласно настоящему Договору все самолеты наблюдения эксплуатируются в соответствии с положениями настоящего Договора и в соответствии с утвержденным планом полета. Без ущерба для положений пункта 2 раздела II настоящей статьи наблюдательные полеты также проводятся с соблюдением:

A) опубликованных стандартов и рекомендованной практики ИКАО; и

B) опубликованных национальных правил управления воздушным движением, процедур и директив по безопасности полетов Государства-участника, над чьей территорией осуществляется полет.

15. Наблюдательные полеты имеют приоритет по отношению к любым регулярным воздушным полетам. Наблюдаемая Сторона обеспечивает, чтобы ее органы управления воздушным движением способствовали проведению наблюдательных полетов в соответствии с настоящим Договором.

Раздел II
Требования к планированию миссии

4. План миссии включает всю необходимую информацию для оформления плана полета и предусматривает, что:

A) наблюдательный полет не превышает соответствующую максимальную дальность полета, указанную в разделе III приложения A к настоящему Договору;

B) маршрут и профиль наблюдательного полета удовлетворяют условиям безопасности наблюдательного полета в соответствии со стандартами и рекомендованной практикой ИКАО с учетом существующих

различий в национальных правилах полета без ущерба для положений пункта 2 настоящего раздела;

C) план миссии учитывает информацию об опасном воздушном пространстве, предоставляемую в соответствии с положениями приложения I к настоящему Договору;

D) высота полета самолета наблюдения над уровнем земли не позволяет наблюдающей Стороне превышать ограничения на разрешающую способность на местности каждой аппаратуры наблюдения, указанные в пункте 2 статьи IV;

E) расчетное время начала наблюдательного полета наступает не ранее чем через 24 часа после представления плана миссии, если не согласовано иное;

F) самолет наблюдения летит по прямой между координатами или навигационными точками, указанными в плане миссии, в заявленном порядке; и

G) если не согласовано иное, маршрут полета не пересекается в одной и той же точке более одного раза, а самолет наблюдения не совершает круговых облетов какой-либо одной точки, если не согласовано иное. Положения настоящего подпункта не применяются для целей взлета, полета над проверочными мирами или посадки самолета наблюдения.

7. Если запланированный маршрут наблюдательного полета подходит к границе других Государств-участников или других Государств, наблюдаемая Сторона может уведомлять это Государство или эти Государства о расчетном маршруте, дате и времени наблюдательного полета.

8. На основе согласованного плана миссии Государство-участник, предоставляющее самолет наблюдения, по согласованию с другим Государством-участником, незамедлительно оформляет план полета, который имеет содержание, указанное в приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации, и имеет формат, определенный документом ИКАО Doc. 4444-RAC/501/12 «Правила полетов и обслуживания воздушного движения» с внесенными поправками или изменениями.

Статья VII
ТРАНЗИТНЫЕ ПОЛЕТЫ

2. Наблюдаемая Сторона имеет право запретить наблюдательный полет до его начала в случае, если наблюдающая Сторона не прибывает в пункт въезда в течение 24 часов после расчетного времени прибытия, указанного в уведомлении, представленном в соответствии с пунктом 5 раздела I статьи VI, если не согласовано иное между заинтересованными Государствами-участниками.

Статья VIII
ЗАПРЕЩЕНИЯ, ОТКЛОНЕНИЯ ОТ ПЛАНОВ ПОЛЕТА И ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЕ СИТУАЦИИ

Раздел II
Отклонения от плана полета

1. Отклонения от плана полета разрешаются во время наблюдательного полета в том случае, если они вызваны:

A) погодными условиями, негативно влияющими на безопасность полетов;

B) техническими трудностями, связанными с самолетом наблюдения;

C) необходимостью оказания срочной медицинской помощи любому лицу на борту самолета; или

D) инструкциями управления воздушным движением, относящимися к условиям, вызванными форс-мажорными обстоятельствами.

2. Кроме того, если погодные условия препятствуют эффективному использованию оптической аппаратуры наблюдения и инфракрасных устройств линейного сканирования, отклонения допускаются при условии, что:

A) выполнены требования, связанные с безопасностью полетов;

B) в тех случаях, когда этого требуют национальные правила, выданы разрешения органами управления воздушным движением; и

C) эксплуатационные характеристики аппаратуры наблюдения не превышают способности, указанные в пункте 2 статьи IV, если не согласовано иное.

3. Наблюдаемая Сторона имеет право запретить использование конкретной аппаратуры наблюдения во время отклонения, которое заставляет самолет наблюдения опускаться ниже минимальной высоты над уровнем земли для эксплуатации этой конкретной аппаратуры наблюдения в соответствии с ограничением на разрешающую способность на местности, указанным в пункте 2 статьи IV. В случае, если отклонение сопряжено с необходимостью для самолета наблюдения изменить его маршрут более чем на 50 километров по сравнению с указанным в плане полета маршрутом, наблюдаемая Сторона имеет право запретить использование всей аппаратуры наблюдения, установленной на самолете наблюдения, за пределами 50-километрового ограничения.

4. Наблюдающая Сторона имеет право прекратить наблюдательный полет во время его осуществления в случае возникновения неполадок в аппаратуре наблюдения. Командир самолета наблюдения имеет право прекратить наблюдательный полет в случае возникновения технических трудностей, влияющих на безопасность самолета наблюдения.

5. В случае, если отклонения от плана полета, допускаемое пунктом 1 настоящего раздела, приводит к прекращению наблюдательного полета или прекращение происходит в соответствии с пунктом 4 настоящего раздела, наблюдательный полет засчитывается в квоты обоих Государств-участников, если только такое прекращение не вызвано:

A) неполадками в аппаратуре наблюдения на самолете наблюдения, предоставленном наблюдаемой Стороной;

B) техническими трудностями, связанными с самолетом наблюдения, предоставленным наблюдаемой Стороной;

C) необходимостью оказания срочной медицинской помощи члену летного экипажа наблюдаемой Стороны или бортконтролерам; или

D) инструкциями управления воздушным движением, связанными с условиями, вызванными форс-мажорными обстоятельствами.

В таких случаях наблюдающая Сторона имеет право принять решение о том, засчитывается ли полет в квоты обоих Государств- участников.

Раздел III
Чрезвычайные ситуации

1. В случае, если возникает чрезвычайная ситуация, командир самолета наблюдения руководствуется Правилами аэронавигационного обслуживания — правилами полетов и обслуживания воздушного движения (документ ИКАО Doc. 4444-RAC/501/12) с внесенными изменениями или поправками, национальными правилами полетов наблюдаемой Стороны и руководством по летной эксплуатации самолета наблюдения.

2. Каждому самолету наблюдения, объявившему о возникновении чрезвычайной ситуации, оказывается помощь всеми имеющимися в распоряжении наблюдаемой Стороны аварийными и навигационными средствами с тем, чтобы обеспечить самую безотлагательную доставку самолета на ближайший подходящий аэродром.

3. В случае авиационного происшествия с самолетом наблюдения на территории наблюдаемой Стороны операции по поиску и спасанию осуществляются наблюдаемой Стороной в соответствии с ее собственными правилами и порядком проведения таких операций.

4. Расследование авиационного происшествия или инцидента с самолетом наблюдения проводится наблюдаемой Стороной с участием наблюдающей Стороны в соответствии с рекомендациями ИКАО, изложенными в приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации («Расследование авиационных происшествий самолетов») с внесенными изменениями или поправками и в соответствии с национальными правилами полетов наблюдаемой Стороны.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ИНЦИДЕНТОВ В ОТКРЫТОМ МОРЕ И В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ НАД НИМ

Москва. 25.05.1972 года
(с изменениями, внесенными по договоренности Сторон в 1979 г. и 1986 г.)

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Соединенных Штатов Америки, стремясь обеспечить безопасность плавания кораблей своих вооруженных сил в открытом море и полетов своих военных самолетов в воздушном пространстве над открытым морем, руководствуясь при этом принципами и нормами международного права, решили заключить настоящее Соглашение и согласились о нижеследующем:

Статья I

Для целей настоящего Соглашения будут использоваться следующие определения:

1. «Корабль» означает:

а) боевой корабль, принадлежащий военно-морским силам Сторон, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли его национальности, находящийся под командованием офицера, состоящего на государственной службе, фамилия которого включена в списки военно-морских сил, и укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военно-морской дисциплине;

б) вспомогательные суда военно-морских сил Сторон, которые включают все военно-морские суда, имеющие право нести флаг вспомогательных судов ВМС в тех случаях, когда такой флаг предусмотрен любой из Сторон.

2. «Самолет» означает все военные пилотируемые летательные аппараты тяжелее и легче воздуха, исключая космические аппараты.

3. «Соединение» означает упорядоченное расположение двух или более кораблей, следующих вместе и обычно совместно маневрирующих.

Статья II

Стороны примут меры по неукоснительному соблюдению командирами кораблей духа и буквы Международных правил для предупрежде-

ния столкновений судов в море (МППСС-72). Обе Стороны признают, что основой свободы плавания (операций) в открытом море являются принципы, признанные международным правом, изложенные в Женевской конвенции об открытом море 1958 года.

Статья III

1. Во всех случаях корабли, действующие вблизи друг от друга, исключая моменты, когда в соответствии с МППСС-72 кораблям необходимо сохранить постоянный курс и скорость, должны оставаться на достаточном удалении, чтобы избежать риска столкновения.

2. Корабли, встречающиеся с соединением кораблей другой Стороны или действующие вблизи от него, во исполнение МППСС-72 избегают такого маневрирования, которое затруднило бы выполнение маневров этим соединением.

3. Соединения кораблей не будут проводить маневров в районах интенсивного судоходства, где введены в действие международные схемы разделения движения судов.

4. Корабли, ведущие наблюдение за другими кораблями, обязаны удерживаться на расстоянии, исключающем риск столкновений, а также избегать каких-либо маневров, стесняющих действия или создающих опасность кораблям, за которыми ведется наблюдение. За исключением тех случаев, когда корабль-наблюдатель должен в соответствии с МППСС-72 идти прежним курсом и с той же скоростью хода, он в соответствии с хорошей морской практикой будет предпринимать заблаговременные и уверенные действия, чтобы не создавать помех и не подвергать опасности корабли, за которыми ведется наблюдение.

5. При маневрировании на видимости друг у друга корабли Сторон для обозначения своих действий и намерений должны придерживаться тех сигналов (флажных, звуковых и световых), которые предусмотрены в МППСС-72, Международном своде сигналов, или других взаимно согласованных сигналов.

6. Корабли Сторон не должны предпринимать имитации атак путем разворота орудий, пусковых установок, торпедных аппаратов и других видов оружия в направлении встречного корабля другой Стороны, не должны выбрасывать в направлении встречных кораблей другой Стороны какие-либо предметы, а также не должны использовать прожекторы или другие мощные осветительные средства для освещения ходовых мостиков встречных кораблей другой Стороны.

7. При проведении учений с подводными лодками, находящимися в подводном положении, для предупреждения кораблей о присутствии подводных лодок в данном районе корабли обеспечения должны нести соответствующий сигнал по Международному своду сигналов.

8. Корабли одной Стороны при приближении к кораблям другой Стороны, перечисленным в правиле 3 «g» МППСС-72, в частности, к кораблям, занятым выпуском или приемом самолетов, а также к кораблям, занятым пополнением снабжения на ходу, должны принимать надлежащие меры к тому, чтобы не стеснять маневров таких кораблей и оставаться от них на достаточном удалении.

Статья IV

Командиры экипажей самолетов каждой из Сторон должны проявлять величайшую осторожность и благоразумие при приближении к самолетам другой Стороны, действующим над открытым морем, и кораблям другой Стороны, действующим в открытом море, в частности, к кораблям, занятым выпуском или приемом самолетов, и в интересах взаимной безопасности не должны допускать: имитации атак путем имитации применения оружия по самолетам, любым кораблям, выполнения различных пилотажных фигур над кораблями и сбрасывания вблизи них различных предметов таким образом, чтобы они представляли опасность для кораблей или помехи для мореплавания.

Статья V

1. Корабли Сторон, находящиеся на видимости друг у друга, должны поднимать соответствующие сигналы о намерении начать обеспечение взлета или приема самолетов.

2. Самолеты Сторон при полетах над открытым морем в темное время и при полетах по приборам должны иметь включенными, когда это возможно, аэронавигационные огни.

Статья VI

Обе Стороны будут:

1. Обеспечивать через установленную систему радиопередач извещений и предупреждений мореплавателям, как правило, не менее чем за 3–5 суток, передачу оповещений о действиях в открытом море, которые представляют опасность для мореплавания или полетов самолетов.

2. Осуществлять расширенное использование информационных сигналов, содержащихся в Международном своде сигналов, для обозначения намерений своих кораблей, маневрирующих вблизи друг от друга. Ночью или в условиях пониженной видимости, или в таких условиях освещенности и таких расстояний, когда флажные сигналы неразличимы, следует использовать сигнальный прожектор для оповещения кораблей о маневрах, которые могут мешать движению других кораблей или создавать опасность столкновения.

3. Помимо сигналов, содержащихся в Международном своде сигналов, использовать в опытном порядке дополнительные сигналы,

представив их в Межправительственную морскую консультативную организацию <*> на рассмотрение и для информирования других государств. С 1982 г. — Международная морская консультативная организация — ИМО.

Статья VII

Обе Стороны будут обмениваться соответствующей информацией о случаях столкновений, инцидентов, в результате которых был нанесен материальный ущерб, или других инцидентов на море между кораблями и самолетами Сторон. ВМС США будут предоставлять такую информацию через военно-морского атташе СССР в Вашингтоне, а ВМФ СССР будет предоставлять такую информацию через военно-морского атташе США в Москве.

Статья VIII

Настоящее Соглашение вступает в силу в день его подписания и будет действовать в течение 3 лет. В дальнейшем оно будет автоматически продлеваться каждый раз на 3 года.

Действие настоящего Соглашения может быть прекращено любой из Сторон через 6 месяцев после письменного уведомления об этом другой Стороны.

Статья IX

Не позднее чем через год со дня подписания настоящего Соглашения представители Сторон встретятся, чтобы рассмотреть претворение в жизнь его положений. Впоследствии подобные консультации будут проводиться ежегодно или более часто, как это будет решено Сторонами.

Статья X

Стороны назначат комиссию, которая рассмотрит конкретные меры в соответствии с настоящим Соглашением. Комиссия, в частности, рассмотрит практическую осуществимость конкретных фиксированных расстояний, которые надлежит соблюдать при сближении кораблей, самолетов, самолетов и кораблей.

Комиссия встретится в течение 6 месяцев со дня подписания настоящего Соглашения и представит такие рекомендации для принятия решения Сторонами во время консультаций, предусмотренных в статье IX.

Совершено 25 мая 1972 г. в г. Москве в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД

(Лондон. 15.07.1986 года)

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии,

СТРЕМЯСЬ обеспечить безопасность плавания кораблей своих вооруженных сил и полетов своих военных самолетов за пределами территориальных вод,

ПРИЗНАВАЯ, что запрещаемые настоящим Соглашением действия не должны применяться и в отношении невоенных судов Сторон,

РУКОВОДСТВУЯСЬ при этом принципами и нормами международного права,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья I

Для целей настоящего Соглашения будут использоваться следующие определения:

1. «Корабль» означает:

а) боевой корабль, принадлежащий вооруженным силам Сторон, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли его национальности, находящийся под командованием офицера, состоящего на государственной службе, фамилия которого включена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военной дисциплине;

б) вспомогательные суда, принадлежащие вооруженным силам Сторон, которые включают все суда, имеющие право нести флаг вспомогательных судов в тех случаях, когда такой флаг предусмотрен любой из Сторон.

2. «Самолет» означает все военные пилотируемые летательные аппараты тяжелее и легче воздуха, исключая космические аппараты.

3. «Соединение» означает упорядоченное расположение двух или более кораблей, следующих вместе и обычно совместно маневрирующих.

Настоящее Соглашение применяется к кораблям и самолетам, действующим за пределами территориальных вод.

Статья 2

Стороны примут меры по неукоснительному соблюдению командирами кораблей духа и буквы Международных правил для предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МПСС-72). Стороны признают, что основой свободы плавания (операций) за пределами территориальных вод являются принципы, признанные международным правом, изложенные в Женевской конвенции об открытом море 1958 года.

Статья 3

1. Во всех случаях корабли Сторон, действующие вблизи друг от друга, исключая моменты, когда в соответствии с МПСС-72 кораблям необходимо сохранить постоянный курс и скорость, должны оставаться на достаточном удалении, чтобы избежать риска столкновения.

2. Корабли, встречающиеся с соединением кораблей другой Стороны или действующие вблизи от него, во исполнение МПСС-72 избегают такого маневрирования, которое затруднило бы выполнение маневров этим соединением.

3. Соединения кораблей не будут проводить маневров в районах интенсивного судоходства, где введены в действие международные схемы разделения движения судов.

4. Корабли, ведущие наблюдение за кораблями другой Стороны, обязаны удерживаться на расстоянии, исключающем риск столкновений, а также избегать каких-либо маневров, стесняющих действия или создающих опасность кораблям, за которыми ведется наблюдение. За исключением тех случаев, когда корабль-наблюдатель должен в соответствии с МПСС-72 идти прежним курсом и с той же скоростью хода, он в соответствии с хорошей морской практикой будет предпринимать заблаговременные и уверенные действия, чтобы не создавать помех и не подвергать опасности корабли, за которыми ведется наблюдение.

5. При маневрировании на видимости друг у друга корабли Сторон для обозначения своих действий и намерений должны придерживаться тех сигналов (флажных, звуковых и световых), которые предусмотрены в МПСС-72, Международном своде сигналов и в Таблице специальных сигналов, которые содержатся в приложении к настоящему Соглашению. Ночью или в условиях пониженной видимости, или в таких условиях освещенности и таких расстояний, когда флажные сигналы неразличимы, следует использовать для этих целей сигнальный прожектор или средства УКВ радиосвязи на 16 канале (156,8 мГц).

6. Корабли Сторон не должны предпринимать имитации атак путем разворота орудий, пусковых установок, торпедных аппаратов и других

видов оружия в направлении встречных кораблей другой Стороны, не должны выбрасывать какие-либо предметы в направлении встречных кораблей другой стороны таким образом, чтобы они представляли опасность для этих кораблей или помехи для мореплавания, а также не должны использовать прожекторы или другие мощные осветительные средства для освещения ходовых мостиков встречных кораблей другой Стороны.

Такие же действия корабли Сторон не должны предпринимать и в отношении невоенных судов другой Стороны.

7. При проведении учений с подводными лодками, находящимися в подводном положении, для предупреждения кораблей о присутствии подводных лодок в данном районе корабли обеспечения должны нести соответствующий сигнал по Международному своду сигналов или по таблице специальных сигналов, которые содержатся в приложении к настоящему Соглашению.

8. Корабли одной стороны при приближении к кораблям другой Стороны, которые согласно правилу 3 (g) МПСС-72 являются ограниченными в возможности маневрировать, в частности к кораблям, занятым обеспечением взлета или приема самолетов, а также к кораблям, занятым пополнением снабжения на ходу, должны принимать надлежащие меры к тому, чтобы не стеснять маневров таких кораблей и оставаться от них на достаточном удалении.

Статья 4

1. Командиры экипажей самолетов каждой из сторон должны проявлять величайшую осторожность и благоразумие при приближении к самолетам и кораблям другой Стороны, и в особенности к кораблям, занятым выпуском или приемом самолетов, и в интересах взаимной безопасности не должны допускать: имитации атак путем имитации применения оружия по самолетам и кораблям другой Стороны, выполнения различных пилотажных фигур над кораблями другой Стороны и сбрасывания вблизи них различных предметов таким образом, чтобы они представляли опасность для кораблей или помехи для мореплавания.

Такие же действия самолеты Сторон не должны предпринимать и в отношении невоенных судов другой Стороны.

2. Самолеты Сторон при полетах в темное время или при полетах по приборам должны иметь включенными, когда это возможно, аэронавигационные огни.

Статья 5

Стороны предпримут меры, чтобы поставить в известность невоенные суда каждой Стороны о положениях настоящего Соглашения, направленных на обеспечение взаимной безопасности.

Статья 6

Стороны будут обеспечивать через установленную систему радиопередач извещений и предупреждений мореплавателям, как правило, не менее чем за 3–5 суток, передачу оповещений о действиях за пределами территориальных вод, которые представляют опасность для мореплавания или полетов самолетов.

Статья 7

Стороны будут своевременно обмениваться соответствующей информацией о случаях столкновений, инцидентов, в результате которых был нанесен материальный ущерб, и других инцидентов на море между кораблями и самолетами Сторон. ВМФ СССР будет предоставлять такую информацию через военно-морского или другого военного атташе Великобритании в Москве, а ВМС Великобритании будут предоставлять такую информацию через военно-морского или другого военного атташе СССР в Лондоне.

Статья 8

Настоящее Соглашение вступает в силу в день его подписания. Действие настоящего Соглашения может быть прекращено одной из Сторон через 6 месяцев после письменного уведомления об этом другой Стороны.

Статья 9

Не позднее чем через год со дня подписания настоящего Соглашения представители Сторон встретятся, чтобы рассмотреть претворение в жизнь его положений, а также возможные пути обеспечения более высокого уровня безопасности плавания своих кораблей и полетов своих самолетов за пределами территориальных вод. Впоследствии подобные консультации будут проводиться ежегодно или более часто, как это будет решено Сторонами.

В удостоверение вышеизложенного нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на это своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Лондоне 15 июля 1986 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФЕДЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКИ ГЕРМАНИИ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ИНЦИДЕНТОВ НА МОРЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ВОД

(Москва. 25.10.1988 года)

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Федеративной Республики Германии,

стремясь обеспечить безопасность плавания кораблей своих вооруженных сил и полетов своих военных воздушных судов за пределами территориальных вод,

стремясь в соответствии с выраженным в Договоре Союза Советских Социалистических Республик и Федеративной Республики Германии от 12 августа 1970 года желанием внести вклад в дело укрепления мира и безопасности в Европе и во всем мире,

признавая, что запрещаемые настоящим Соглашением опасные действия не должны применяться и в отношении невоенных судов Сторон,

руководствуясь при этом принципами и нормами международного права,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Для целей настоящего Соглашения будут использоваться следующие определения:

1. «Корабль» означает:

а) боевой корабль, принадлежащий вооруженным силам одной из Сторон, имеющий внешние знаки, отличающие боевые корабли его национальности, находящийся под командованием командира, состоящего на государственной службе, фамилия которого включена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и укомплектованный экипажем, подчиняющимся регулярной военной дисциплине;

б) вспомогательное судно, принадлежащее вооруженным силам одной из Сторон и имеющее право нести флаг вспомогательных судов в тех случаях, когда такой флаг предусмотрен соответствующей Стороной.

2. «Воздушное судно» означает любой военный пилотируемый летательный аппарат, исключая космические корабли.

3. «Соединение» означает упорядоченное расположение двух или более кораблей, оперирующих совместно друг с другом.

Статья 2

Стороны примут меры по соблюдению командирами кораблей духа и буквы Международных правил для предупреждения столкновений судов в море 1972 года (МППСС-72). Стороны признают, что основой свободы осуществления операций за пределами территориальных вод являются принципы, признанные международным правом, изложенные, в частности, в Женевской конвенции об открытом море 1958 года.

Статья 3

1. Во всех случаях корабли Сторон, действующие вблизи друг от друга, исключая моменты, когда в соответствии с МППСС-72 кораблям необходимо сохранить постоянный курс и скорость, должны оставаться на достаточном удалении, чтобы избежать риска столкновения.

2. Корабли, встречающиеся с соединением другой Стороны или действующие вблизи от него, во исполнение МППСС-72 должны избегать такого маневрирования, которое затруднило бы выполнение маневров этим соединением.

3. В интересах прочего судоходства соединения Сторон не должны проводить маневров в районах, где введены в действие международные схемы разделения движения судов.

4. Корабли, ведущие наблюдение за кораблями другой Стороны, должны удерживаться на расстоянии, исключающем риск столкновений, а также избегать маневров, которые могут стеснять действия и создавать опасность кораблям другой Стороны. За исключением тех случаев, когда корабль-наблюдатель должен в соответствии с МППСС-72 идти прежним курсом и с той же скоростью хода, он в соответствии с хорошей морской практикой будет предпринимать заблаговременные и уверенные действия, чтобы не создавать помех и не подвергать опасности корабли, за которыми ведется наблюдение.

5. Корабли Сторон, действующие на видимости друг у друга, для обозначения своих действий и намерений должны применять сигналы (флажные, звуковые и световые), которые предусмотрены в МППСС-72, Международном своде сигналов и в таблице специальных сигналов (приложение к настоящему Соглашению). Ночью, или в условиях пониженной видимости, или в условиях такой освещенности и таких расстояний, когда флажные сигналы не различимы, следует использовать для этих целей сигнальный прожектор или средства УКВ радиосвязи на 16 канале (156,8 мГц).

6. Корабли Сторон не должны предпринимать имитации атак путем разворота орудий, пусковых установок, торпедных аппаратов и имитации применения других видов оружия в направлении кораблей или воздушных судов другой Стороны, не должны выбрасывать какие-либо предметы в направлении кораблей или воздушных судов другой Стороны таким образом, чтобы они представляли опасность для этих кораблей или воздушных судов либо помехи для мореплавания или воздушной навигации, а также не использовать прожекторы или другие мощные осветительные средства для освещения ходовых мостиков кораблей другой Стороны.

Такие же действия корабли Сторон не должны предпринимать и в отношении невоенных судов другой Стороны.

7. При проведении учений с подводными лодками, находящимися в подводном положении, для предупреждения других кораблей о присутствии подводных лодок в данном районе корабли обеспечения должны нести соответствующий сигнал по Международному своду сигналов или по таблице специальных сигналов (приложение к настоящему Соглашению)*.

8. Корабли одной Стороны при приближении к кораблям другой Стороны, которые, согласно правилу 3 «g» МППСС-72, являются ограниченными в возможности маневрировать, в частности к кораблям, занятым обеспечением взлета или приема воздушных судов, а также к кораблям, занятым пополнением снабжения на ходу, должны принимать надлежащие меры к тому, чтобы не стеснять маневров таких кораблей и оставаться от них на достаточном удалении.

Статья 4

1. Командиры воздушных судов каждой из Сторон должны проявлять величайшую осторожность и благоразумие при приближении к воздушным судам и кораблям другой Стороны, и в особенности к кораблям, занятым выпуском или приемом воздушных судов, и в интересах взаимной безопасности не должны допускать: имитации атак путем имитации применения оружия по воздушным судам и кораблям другой Стороны, выполнения различных пилотажных фигур над кораблями другой Стороны и сбрасывания вблизи них каких-либо предметов таким образом, чтобы они представляли опасность для кораблей или помехи для мореплавания.

Такие же действия воздушные суда Сторон не должны предпринимать и в отношении невоенных судов другой Стороны.

2. Воздушные суда Сторон при полетах в темное время или при полетах по приборам должны иметь включенными, когда это возможно, аэронавигационные огни.

---

* Приложение не приводится.

Статья 5

Стороны предпримут меры, чтобы поставить в известность невоенные суда каждой Стороны о положениях настоящего Соглашения, направленных на обеспечение взаимной безопасности.

Статья 6

Стороны будут обеспечивать через установленную международную систему радиопередач извещений и предупреждений мореплавателям, как правило не менее чем за 5 суток, передачу оповещений о действиях за пределами территориальных вод, которые представляют опасность для мореплавания или воздушной навигации.

Статья 7

Стороны будут безотлагательно обмениваться соответствующей информацией о случаях столкновений, инцидентов, в результате которых был нанесен материальный ущерб, и других инцидентов на море между кораблями и воздушными судами Сторон. Военно-Морской Флот Союза Советских Социалистических Республик будет предоставлять такую информацию через военно-морского или другого военного атташе Федеративной Республики Германии в Москве, а Военно-Морские Силы Федеративной Республики Германии будут предоставлять такую информацию через военно-морского или другого военного атташе Союза Советских Социалистических Республик в Бонне.

Статья 8

Настоящее Соглашение с приложением к нему вступает в силу через один месяц после его подписания. Действие настоящего Соглашения может быть прекращено одной из Сторон через 6 месяцев после письменного уведомления об этом другой Стороны.

Статья 9

Не позднее чем через год со дня подписания настоящего Соглашения представители Сторон встретятся, чтобы рассмотреть претворение в жизнь его положений, а также возможные пути к дальнейшему совершенствованию безопасности плавания своих кораблей и полетов воздушных судов. Впоследствии подобные консультации будут проводиться ежегодно или более часто, если одна из Сторон сочтет это желательным.

Совершено в Москве 25 октября 1988 года в двух экземплярах, каждый на русском и немецком языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ РАЙОННЫМ ДИСПЕТЧЕРСКИМ ЦЕНТРОМ ХАБАРОВСК, РАЙОННЫМ ДИСПЕТЧЕРСКИМ ЦЕНТРОМ АНКОРИДЖ И РАЙОННЫМ ДИСПЕТЧЕРСКИМ ЦЕНТРОМ ТОКИО

(Вашингтон. 19.11.1985 года)

I. Цель

I. I. Настоящим Соглашением реализуются условия трехстороннего Меморандума о договоренности между Союзом Советских Социалистических Республик, Соединенныих Штатов Америки я Японией от 29 июля 1986 года относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана.

1.2. Целью выработанных процедур является координация действий между органами обслуживания воздушного движения СССР, США и Японии, предусмотренная Меморандумом о договоренности.

1.3. Меморандум о договоренности предусматривает, в частности, следующее:

«Стороны,

Желая повысить безопасность полетов, выполняемых по маршрутам в северной части Тихого океана (НОПАК),

Признавая полезным улучшение связи с этой целью,

Принимая во внимание важную роль Конвенции о международной гражданской авиации и применяемых ими положений связанных с ней документов и признавая необходимость строгого соблюдения этой Конвенции,

Признавая также положения указанной Конвенции и применяемых ими положений связанных с ней документов, касавшихся предоставления полетно-информационного обслуживания и аварийного оповещения в соответствующих районах полетной информация (РПИ) СССР, США и Японии, а также ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, которую несут по системе маршрутов НОПАК, и

Признавая, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией,

Согласились о нижеследующем:

1. Районные диспетчерские центры (РДЦ) Хабаровск, Анкоридж и Токио назначаются в качестве пунктов контактов между соответственно, органами обслуживания воздушного движения СССР, США и Японии. Основным пунктом контактов будет РДЦ Токио.

2. Контакты между органами обслуживания воздушного движения СССР, США и Японии, которые будут осуществляться на основе первоочередности, преследуют цель координации действий для оказания помощи гражданскому воздушному судну, которое находится в аварийной обстановке для достижения этой цели:

2.1. РДЦ Токио и Анкоридж будут первыми устанавливать связь с РДЦ Хабаровск для предоставления всей имеющейся информации в отношении такого воздушного судна, выполняющего полет по маршруту НОПАК, когда им известно о его возможном входе в РПИ СССР.

2.2. При необходимости РДЦ Хабаровск будет первым устанавливать связь с РДЦ Токио/Анкоридж дня обмена информацией; о неопознанном воздушном судне, которое появилось в РПИ СССР.

2.3. Подлежит обмену в имеющемся объеме следующая информация: информация о возникновении ситуации со стороны соответствующего районного диспетчерского центра, данные о типе воздушного судна, его радиопозывном, коде приемоответчика, о национальной принадлежности, эксплуатанте, местонахождении, высоте и скорости полета, времени и характере происшествия, намерениях пилота, если они известны, предпринятых действиях и запрошенной помощи, информация органам, ответственным за поиск и спасание.

2. Применяемые документы.

Предусмотренные в настоящем Соглашении процедуры являются процедурами, которые указаны в пункте 5 Меморандума о договоренности и которые согласуются с Конвенцией о международной гражданской авиации и связанными с ней документами. Учитывается, что между такими документами и установленными национальными правилами, касающимися гражданской авиации, могут существовать различия и что три страны согласились информировать друг друга об этих различиях путем обмена Сборниками аэронавигационной информации (АИП).

3. Процедуры связи и их обеспечение.

3.1. Для целей обмена информацией между РДЦ Хабаровск, Анкоридж и Токио средства связи будут обеспечены круглосуточно на основе первоочередности.

3.2. Основным средством обмена информацией между РДЦ Хабаровск, Анкоридж и Токио является прямая речевая связь с использованием новой прямой цепи Хабаровск — Токио и существующей цепи Токио — Анкоридж. Для связи между РДЦ Хабаровск и РДЦ Анкоридж вышеуказанные цепи соединяются вручную и РДЦ Токио; при этом предусматривается дополнительное подключение РДЦ Токио.

3.3. Соответствующее резервирование для речевой связи обеспечивается путем дублирования. Дополнительное резервирование обеспечивается через телетайпную связь с использованием сети авиационной

фиксированной связи (АФТН) с применением приоритета SS и адресных индикаторов заинтересованных РДЦ, которые опубликованы в разделе с документами ИКАО 7910 «Адресные индикаторы».

3.4. При невозможности установления прямой связи между РДЦ Хабаровск и РДЦ Анкоридж необходимая информация передается в РДЦ Токио, который принимает немедленные меры для передачи этой информации соответственно в РДЦ Хабаровск или РДЦ Анкоридж.

3.5. РДЦ Хабаровск, Анкоридж и Токио в 00.00 всемирного координированного времени (ВКВ) производят ежедневную проверку готовности к работе цепи прямой речевой связи. Первым начинает проверку РДЦ Токио.

3.6. В случае временных обстоятельств технического характере, препятствующих осуществлению связи между двумя или более РДЦ, тот РДЦ, который первым узнает о таком положении, сообщает о нем и, если известно, о его предполагаемой продолжительности другим заинтересованным РДЦ. Такое сообщение передается по сети АФТН с использованием приоритета DD и адресных индикаторов, указанных в пункте 3.3 или имеющихся альтернативных средств. До восстановлении нормальных условий об этом незамедлительно сообщается другим заинтересованным РДЦ.

3.7. Канал Хабаровск — Токио является каналом речевой связи согласно рекомендации Международного консультативного комитета телеграфии и телефонии (МККТТ) М1040. Сигнализация вызова по каналу Хабаровск — Токио передается на частоте 2100 Гц по каналу Токио — Анкоридж ТИПОМ SS-1.

3.8. Соответствующие администрации заинтересованных РДЦ будут выбирать и организовывать установку оконечного оборудования с учетом требований взаимного сопряжения.

3.9. Стороны будут продолжать усилия по улучшению связи между центрами.

4. Процедуры координации между районными диспетчерскими Хабаровск, Анкоридж и Токио.

4.1. Общие положения.

4.1.1. Контакты между РДЦ Хабаровск, Токио и Анкоридж могут устанавливаться круглосуточно и осуществляются на основе первоочередности на английском языке.

4.1.2. Разнообразие обстоятельств по каждой аварийной обстановке не позволяет установить точный подробный порядок действий, которого следует придерживаться. Изложенные в данном документе процедуры приводятся в качестве общего руководства.

4.1.3. Любой из трех РДЦ может запросить и/или передать в целях оказания помощи воздушному суду, находящемуся в аварийной обстановке, такие дополнительные сведения, как остаток топлива, выра-

женный во времени, расчетное и наблюдаемое местонахождение, количество пассажиров и членов экипажа и подобную информацию.

4.1.4. Если РДЦ Хабаровск потребуется передать какие-либо указания и информацию воздушному судну, находящемуся в РПИ СССР, однако у него отсутствует или затруднен контакт с таким воздушным судном, то РДЦ Хабаровск может попросить РДЦ Анкоридж и/или Токио передать эти указания и информацию упомянутому воздушному судну. РДЦ Анкоридж и/или Токио могут передать такие указания и информацию, если они имеют контакт с таким воздушным судном.

4.2. Процедуры координации по оказанию помощи гражданскому воздушному судну, которое находится в аварийной обстановке.

4.2.1. Аварийная обстановка в полете, вызванная отказом авиационной техники на борту воздушного судна, при которой требуется вынужденная посадка,

4.2.1.1. Если РДЦ Анкоридж и/или Токио становится известно о том, что находящееся в аварийной обстановке вследствие отказа авиационной техники на борту воздушное судно не может произвести посадку на территории США или Японии, обслуживающий это воздушное судно РДЦ устанавливает контакт с РДЦ Хабаровск и передает в имеющемся объеме следующую информацию:

— характер аварийной ситуации и необходимость вынужденной посадки;

— радиопозывной;

— эксплуатант / национальная принадлежность;

— тип воздушного судна;

— последнее доложенное местонахождение воздушного судна (широта / долгота)/время;

— высота (в метрах) и скорость (в км/час);

— намерения пилота;

— количество пассажиров и членов экипажа.

4.2.1.2. РДЦ Хабаровск будет оказывать возможную помощь при аварийной посадке на территории СССР такому воздушному судну с учетом конкретных обстоятельств в каждом отдельном случае.

4.2.1.3. РДЦ Хабаровск информирует заинтересованный РДЦ о ходе развития обстановки и РДЦ продолжают координацию в зависимости от обстановки.

4.2.2. Незаконный захват воздушного судна.

4.2.2.1. Если РДЦ Анкоридж и/или Токио становится известно, что воздушное судно незаконно захвачено и может направляться в РПИ СССР, обслуживающий это воздушное судно РДЦ устанавливает контакт с РДЦ Хабаровск и передает в имеющемся объеме следующую информацию:

— факт незаконного захвата;

— радиопозывной;
— эксплуатант / национальная принадлежность;
— тип воздушного судна;
— последнее известное местонахождение воздушного судна (широта / долгота) / направленне полета / время;
— высота (в метрах) и скорость (в км/час);
— описание обстановки;
— источник информации;
— намерения/просьбы пилота;
— остаток топлива, выраженный во времени;
— количество пассажиров и членов экипажа;
— другая необходимая информация.

4.2.2.2. РДЦ Хабаровск, Анкоридж и Токио продолжают координацию в зависимости от обстановки.

4.2.3. Потеря связи.

4.2.3.1. Если РДЦ Анкоридж и/или Токио не могут установить контакт с воздушным судном имеющимися у них средствами и если обслуживающему это воздушное судно РДЦ становится известно о возможном входе воздушного судна в РПИ СССР, этот РДЦ устанавливает контакт с РДЦ Хабаровск и передает в имеющемся объеме следующую информацию:
— обстоятельства потери связи;
— радиопозывной;
— эксплуатант / национальная принадлежность;
— тип воздушного судна;
— последнее доложенное местонахождение воздушного судна долгота) / время;
— следующее ожидаемое местонахождение (широта/долгота) /время;
— высота (в метрах) и скорость (в км/час);
— остаток топлива, выраженный во времени;
— количество пассажиров и членов экипажа.

4.2.3.2. РДЦ Хабаровск по просьбе РДЦ Анкоридж, Токио, предпринимает попытки установить связь с воздушным судном с целью получения от этого воздушного судна и передачи РДЦ Анкоридж/Токио в имеющемся объеме следующей информации:
— местонахождение (широта/долгота);
— намерения пилота;
— требуемая помощь.

4.2.3.3. Заинтересованные РДЦ продолжают координацию в зависимости от обстановки.

4.3. Процедуры координации в отношении неопознанного воздушного судна.

4.3.1. Если РДЦ Хабаровск имеет основание полагать, что неопознанное воздушное судно, которое появилось в РПИ СССР, может быть воздушным судном, выполняющим полет по маршруту НОПАК, он передает РДЦ Анкоридж/Токио в имеющемся объеме следующую информацию:

— время;

— местонахождение (широта/долгота);

— высота (в метрах) и скорость (в км/час);

— установленное направление полета.

4.3.2. После получения такой информации от РДЦ Хабаровск РДЦ Анкорида/Токио принимают меры по опознаванию такого воздушного судна и передают РДЦ Хабаровск в имеющемся объеме следующую информацию:

— радиопозывной;

— эксплуатант / национальная принадлежность;

— тип воздушного судна;

— установленное местонахождение воздушного судна (широта/долгота);

— намерения пилота, если они известны;

— предпринятые действия.

4.3.3. После того как воздушное судно будет опознано, РДЦ Хабаровск оказывает возможную помощь воздушному судну, если это необходимо.

4.3.4. Заинтересованные РДЦ продолжают координацию в зависимости от обстановки.

4.4. Процедуры координации в отношении воздушного судна в случае его возможного входа в РПИ СССР.

4.4.1. Если РДЦ Анкоридж/Токио становится известно, что воздушное судно потеряло ориентировку или сошло с маршрута и могло войти в РПИ СССР, обслуживающий это воздушное судно РДЦ принимает необходимые меры по выводу этого воздушного судна из РПИ СССР, если оно не находится в воздушном пространстве над территорией СССР, и информирует РДЦ Хабаровск о предпринятых действиях. Если местонахождение воздушного судна неизвестно, обслуживающий это воздушное судно РДЦ устанавливает контакт с РДЦ Хабаровск и передает в имеющемся объеме следующую информацию:

— о возникновении ситуации и характере события;

— радиопозывной;

— эксплуатант / национальная принадлежность;

— тип воздушного судна;

— последнее известное местонахождение воздушного судна (широта/долгота) /направление полета/время;

— следующее ожидаемое местонахождение (широта/долгота) /время;

— высота (в метрах) и скорость (в км/час);

— намерения пилота, если они известны.

4.4.2. Заинтересованные РДЦ продолжают координацию в зависимости от обстановки и принимают меры для оказания возможной помощи воздушному судну, если это необходимо.

5. Финансовые вопросы.

5.1. Каждая сторона несет расходы за свои соответствующие средства связи и обслуживание следующим образом:

5.1.1. оконечное оборудование, установленное в своем РДЦ;

5.1.2. внутренняя линия связи между своим РДЦ и соответствующим входом в международную сеть;

5.1.3. свою часть соответствующей международной цепи, т. е. между входом в международную цепь и теоретической средней точкой на этой цепи согласно установленной международной практике в области связи.

6. Заключительные положения.

6.1. Настоящее Соглашение может быть изменено путем письменного соглашения между тремя сторонами. По просьбе любой из сторон их представители будут встречаться с целью рассмотрения настоящего Соглашения и внесения в него необходимых изменений. Такие изменения вступят в силу в порядке, предусмотренном в пункте 6.2.

6.2. Настоящее Соглашение вступит в силу с даты, когда все три стороны известят друг друга в письменной форме о том, что Соглашение одобрено их соответствующими компетентным органами. Такое извещение состоится как можно скорее после подписания настоящего Соглашения, техническое применение настоящего Соглашения начнется по завершении подготовки средств связи и их обслуживания, указанных в пункте 3. Согласовано, что подготовка этой связи будет завершена не позднее чем через 210 дней после даты вступления настоящего Соглашения в силу и что стороны информируют друг друга в письменной форме, как только подготовка связи будет завершена.

6.3. Настоящее Соглашение остается в силе до тех пор, пока остается в силе Меморандум о договоренности.

Совершено в Вашингтоне 19 ноября 1985 года на русском, английской и японском языках, причем каждый текст является равно аутентичным.