

ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

И.В.Гринева, Военно-морская Академия, Санкт-Петербург

Правовой режим воздушного пространства и правовое регулирование отношений, возникающих в связи с использованием авиации при международных полетах, основываются как на принципах и нормах международного (публичного) права, так и на нормах национального (внутригосударственного) права. Это обстоятельство создает определенные трудности при исследовании предмета международного воздушного права.

На начальном этапе международное воздушное право развивалось под влиянием двух научных теорий: «свободы воздуха» (теория П.Фошеля) и распространение государственного суверенитета на воздушное пространство (Р.Грюнвальд и др.). Представители последней теории обосновывали вывод, что каждое государство обладает суверенитетом в воздушном пространстве над его сухопутной и водной территорией до высоты, которое оно само определяет. Парижская конференция 1919 г. приняла первую Международную конвенцию о воздушных передвижениях, в ст.1 которого был признан принцип суверенитета государства над своим воздушным пространством. В тот период отстаивание этого принципа позволяло государствам сохранять свою экономическую независимость, осуществляя контроль над деятельностью иностранных авиокомпаний, служащих интересам крупного промышленников.

Однако после второй мировой войны некоторые зарубежные ученые начали заявлять, что с вводом в строй сверхзвуковых самолетов «территориальный суверенитет становится все в меньшей и меньшей степени логической основой распределения воздушного пространства между государствами, ибо сама основа принципа суверенитета над воздушным пространством испытывает глубокое влияние со стороны новых технических возможностей» [1, с. 42]. В западной правовой доктрине появляется одна из наиболее распространенных теорий (С.Бересфорд и др.), согласно которой воздушное пространство не входит в состав государственной территории. Она основывается на ст.2 Чикагской конвенции 1944 г., где говорится, что «воздушное пространство над территорией государства «не является частью его территории и, следовательно, не подпадает под его суверенитет, за исключением случаев, предусмотренных особыми соглашениями» [2, с.283]. Однако в то же время ст.1 Конвенции гласит: «Договаривающиеся Государства признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, расположенным над его территорией». В любом случае наличие или отсутствие подобной статьи не может повлиять на правовую природу юрисдикции государства на свое воздушное пространство. Государственный суверенитет над воздушным пространством существует независимо от участия того или иного государства в Чикагской конвенции 1944 г. или ином международном договоре. Государство обладает суверенитетом в силу факта своего существования [1, 41].

Современное понимание государственного суверенитета над своим воздушным пространством представляет собой совокупность прав, которые можно разделить на три группы: 1) права, относящиеся к регулированию воздушных передвижений в пределах территории государства; 2) права, относящиеся к

регулированию коммерческой деятельности; 3) права, относящиеся к осуществлению административной, гражданской, уголовной и иной юрисдикции государства по отношению к воздушным судам, их экипажам и находящимся на этих судах пассажирам, грузам и почте.

Принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве неразрывно связан с принципом государственного суверенитета над воздушным пространством и относится к основным принципам международного права. В соответствии с ним свободным для полетов всех воздушных судов является воздушное пространство, не находящееся над суверенной территорией и территориальным морем, а также над международными проливами [3]. Определяют правовое положение международного воздушного пространства в первую очередь Женевская конвенция об открытом море 1958 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [4].

Воздушное пространство над открытым морем исключено из-под власти какого-либо государства, поэтому любые действия государств, направленные на распространение власти над ним являются незаконными. Никакое государство не вправе препятствовать другому государству пользоваться свободой полетов над открытым морем на основе принципа равенства. Однако свобода полетов означает признание государствами не только прав, но и определенных обязанностей, поэтому они должны воздерживаться от каких-либо действий, которые могли бы неблагоприятно отразиться на использовании права свободы полетов над открытым морем другими государствами. В целом же государства обязаны соблюдать правила полетов, рекомендованных ИКАО [5, ст.12]. Они должны также предотвращать загрязнение воздушного пространства над открытым морем в результате деятельности, которая включает применение радиоактивных материалов или других ядовитых и вредоносных веществ; не использовать воздушное пространство для проведения любых испытаний ядерного оружия и др.

Литература:

1. Международное воздушное право. – М.: Наука, кн.1, 1980.- 365 с.
2. Beresford S.M. Surveillance Aircraft and Sattelites – Problem of International Law. - Journal of Air Law and Commerce, 1960, v.27, № 2.
3. Бараболя П.Д. Проблема международных проливов // В кн. Советское государство и международное право. – М.: ИГПАН, 1977. С.19-33.
4. Международное публичное право. Сборник документов. Т.2. – М.: Издательство БЕК, 1966. – 539 с.
5. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США от 25 мая 1972 года «О предотвращении инцидентов в открытом море и воздушном пространстве над ним» // ГАРАНТ-Максимум. Практика ФАС округов. Прайм. Версия от 04.02.06: Россия (Электрон. Ресурс / ООО «Гарант»).