

**Колосов Ю.М., Кузнецов В.И. Международное право. Учебник. Главы XXI и XXII. - М., 1994. 450 с.**

## **Тема XXI. Международное воздушное право**

### **1. Понятие международного воздушного права**

Международное воздушное право – часть международного права, представляющая собой совокупность специальных принципов и норм, регулирующих отношения между субъектами международного права в связи с использованием воздушного пространства и определяющих его правовой режим.

Считается общепризнанным, что международное воздушное право регулирует аэронавигационные аспекты использования воздушного пространства и не распространяется на природоохранные отношения, использование солнечной энергии, воздействие на атмосферные процессы и т.п. Использование военной авиации также остается за рамками международного воздушного права.

Вместе с тем в последние десятилетия появляются региональные международные организации по регулированию всей аэронавигации, в ряде стран вводятся единые системы управления движением в воздушном пространстве двух и более государств как гражданских, так и военных летательных аппаратов. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года содержит нормы, в соответствии с которыми государственные летательные аппараты (по определению Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. к государственным относятся воздушные суда, состоящие на военной, таможенной и полицейской службе) должны обычно соблюдать правила полетов ИКАО (Международной организации гражданской авиации) при транзитном пролете через проливы и при архипелажном пролете.

В рамках ИКАО активно разрабатывается глобальная система управления воздушным движением, которая обеспечивала бы полеты как гражданских, так и военных воздушных судов. Документ Стокгольмской конференции по мерам доверия (1986 г.), проходившей в рамках Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, предусматривает комплекс мер «воздушного доверия» в военной области, в том числе проведение воздушного контроля (инспекции). В 1992 году был подписан Договор по открытому небу, регламентирующий проведение таких инспекций. Воздушный контроль с помощью военных воздушных судов допускается Договором об Антарктике 1959 года.

Сложилась устойчивая практика уведомления об испытаниях ракетносителей в Мировом океане в пределах объявляемых зон морского и воздушного пространств, а также уведомлений о запуске ракет с бортов научно-исследовательских судов. Советским Союзом были заключены с рядом стран (в 1972 г. – с США, 1986 г. – с Великобританией, в 1988 г. – с ФРГ и Францией) однотипные соглашения, где речь идет о военных самолетах, о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод и в воздушном пространстве над ним.

### **10. Международные авиационные организации**

Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Учреждена на основании ч.II Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года. Уставными целями ИКАО, существующей с 1947 года, являются обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире и другие аспекты

организации и координации международного сотрудничества по всем вопросам деятельности гражданской авиации, в том числе международных авиаперевозок.

Высшим органом является Ассамблея, в которой представлены все государства-члены. Собирается Ассамблея не реже одного раза в три года.

Постоянным органом ИКАО является Совет, ответственный за свою деятельность перед Ассамблеей. В Совете представлены 33 государства, избираемые Ассамблеей. СССР был членом Совета с 1971 года. В настоящее время Россия входит в состав Совета. Советом руководит президент, избираемый на три года. Сессии Совета обычно проводятся три раза в год.

Другими органами ИКАО являются Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Юридический комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Финансовый комитет, Комитет по незаконному вмешательству в дела гражданской авиации.

Юридический комитет играет большую роль в разработке проектов многосторонних договоров по воздушному праву, которые затем рассматриваются на дипломатических конференциях, созываемых под эгидой ИКАО.

В структуре ИКАО предусмотрены региональные бюро: Европейское (Париж), Африканское (Дакар) Ближневосточное (Каир), Южно-Американское (Лима), Азиатско-Тихоокеанское (Бангкок), Северной Америки и Карибского бассейна (Мехико), Восточно-Африканское (Найроби).

Постоянным обслуживающим органом ИКАО является секретариат во главе с генеральным секретарем – главным исполнительным должностным лицом. Штаб-квартира ИКАО находится в Монреале (Канада).

Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК). Учреждена в 1954 году. Уставные цели – изучение проблем европейского воздушного транспорта, содействие его координации и развитию в регионе, взаимодействие с ИКАО. Функции – консультативные.

Членами ЕКАК являются западноевропейские страны, а также Турция.

Высший орган ЕКАК – Пленарная комиссия. Исполнительный орган – Координационный комитет. ЕКАК тесно сотрудничает с ИКАО, штаб-квартира Регионального бюро которой, как и штаб-квартира ЕКАК, находится в Париже. Более того, подавляющее число функций административного и технического характера для ЕКАК выполняет Региональное бюро ИКАО, оплачивая также косвенные расходы ЕКАК.

Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль). Учреждена в 1960 году. Уставные цели – обеспечение безопасности полетов гражданских и военных воздушных судов.

Высший орган – Постоянная комиссия по обеспечению безопасности аэронавигации. Исполнительный орган – Агентство по безопасности аэронавигации. Штаб-квартира организации находится в Брюсселе (Бельгия).

Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК). Учреждена в 1969 году по образцу ЕКАК, с консультативными функциями. Уставные цели: подготовка региональных планов аэронавигационного обслуживания, содействие интеграции политики государств-членов в области воздушного транспорта, реализации

исследований по использованию аэронавигационных средств, содействие применению стандартов и рекомендаций в регионе и др.

Высший орган – Пленарная сессия. Исполнительный орган – Бюро АФКАК. Штаб-квартира находится в Аддис-Абебе (Эфиопия). АФКАК активно пользуется услугами Африканского бюро ИКАО в Дакаре (Сенегал).

Агентство по обеспечению безопасности в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА). Учреждено в 1959 году. Уставная цель – обеспечение регулярности и безопасности полетов над территориями государств-членов (кроме Франции). Агентство предоставляет полетную, техническую и перевозочную информацию, контролирует воздушное движение, управляет полетами и т.п. В этих целях АСЕКНА может заключать соглашения с любыми государствами, которые согласны пользоваться ее услугами.

Высший орган – Административный совет, принимающий обязательные решения. Исполнительный механизм представлен четырьмя управлениями, счетным бюро и генеральным директором.

Штаб-квартира находится в Дакаре.

Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК). Учреждена в 1973 году. Основная цель – координация деятельности воздушного транспорта государств-членов.

Высший орган – Ассамблея. Исполнительный орган – Исполнительный комитет. Штаб-квартира находится в Мехико (Мексика).

Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА). Учреждена в 1960 году. Цель организации – непосредственное обслуживание управления воздушным движением. В этих целях организация предоставляет обслуживание как юридическим, так и физическим лицам по специально заключаемым контрактам или по международным соглашениям.

Высший орган – Административный совет, решения которого исполняются непосредственно.

Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного пространства. Учрежден в декабре 1991 года уполномоченными глав правительств 12 государств, ранее входивших в состав СССР, на основании Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Соглашением предусмотрено, что воздушное пространство договаривающихся государств, над которым они обладают полным и исключительным суверенитетом, а также районов открытого воздушного пространства, где, согласно международным договорам, обслуживание воздушного движения возложено на бывший СССР в целях организации выполнения полетов и управления движением воздушных судов, рассматривается как единое воздушное пространство.

Согласно этому документу, в сферу совместного ведения и регулирования государств-членов входят: разработка межгосударственных нормативных актов и стандартов с учетом требований ИКАО; сертификация международных эксплуатантов воздушных судов, международных воздушных трасс, аэродромов, воздушных судов, систем управления воздушным движением, навигации и связи, летного и диспетчерского составов; расследование авиапроисшествий; организация разработки и осуществления межгосударственных научных программ; разработка и координация согласованной политики в области международных воздушных сообщений, участие в работе ИКАО;

развитие единых систем аэронавигации, связи, аэронавигационной информации, регулирования потоков воздушного движения; координация межгосударственного расписания воздушного движения; координация общей политики в области авиационных тарифов и сборов.

В соответствии с Соглашением и решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств, принятым в Минске 30 декабря 1991 г., исполнительным органом Межгосударственного совета является Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

Государства, входившие в состав СССР, но не подписавшие Соглашение, могут сотрудничать с участниками Соглашения, взаимодействовать с Советом и МАК на основе специальных соглашений.

Соглашение открыто для присоединения к нему других государств.

Штаб-квартира организации находится в Москве (Россия).

## 11. Ответственность в международном воздушном праве

Ответственность государств. Государства несут политическую ответственность за нарушения принципов и норм международного воздушного права. Она может выражаться, в частности, в форме приостановления права голосования в Ассамблее ИКАО (ст.88 Чикагской конвенции).

Государства несут международную ответственность за нарушение суверенитета иностранных государств на воздушное пространство.

Ответственность авиаперевозчика. Авиаперевозчик (авиапредприятие) несет гражданско-правовую ответственность за ущерб, причиненный пассажиру или владельцу груза. Международные воздушные сообщения требуют единообразного подхода к вопросам материальной ответственности авиаперевозчика в интересах пользователей воздушным транспортом, а также в целях избежания использования авиакомпаниями различных условий ответственности в конкурентной борьбе.

Сотрудничество государств в данной области выразилось в принятии серии договоров, получивших название «Варшавская система». Поскольку субъектами ответственности по условиям этих договоров являются стороны сделки (контракта на продажу услуги), эти вопросы относятся к области международного частного права.

Согласно Варшавской конвенции 1929 года, перевозчик несет ответственность за вред, выразившийся в смерти и любом телесном повреждении пассажира, в уничтожении, утере или повреждении багажа и груза, а также в опоздании при перевозке.

По договорам Варшавской системы установлены максимальные пределы ответственности авиаперевозчика (ограничение ответственности по сумме), что отражает политику своеобразного протекционизма государств в отношении своих национальных авиапредприятий. Ответственность основана на принципе вины (ограниченная ответственность). Регламентирована также процедура возмещения ущерба.

Гвадалахарская конвенция 1961 года, дополнительная к Варшавской, относительно унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки, выполняемой лицом иным, чем договорный перевозчик, распространила основные принципы Варшавской конвенции на перевозки на арендованных воздушных судах.

В настоящее время наблюдается тенденция со стороны наиболее мощных капиталистических авиакомпаний, прежде всего американских, к увеличению максимальных пределов ответственности. В этом находит выражение их конкурентная борьба с молодыми неокрепшими авиапредприятиями развивающихся государств. С этих позиций следует оценивать Монреальское соглашение ряда авиакомпаний 1966 года, увеличившее предел ответственности перевозчика до 75 тыс. долл. США допускают к перевозкам на свою территорию лишь те авиакомпании, которые согласились принять этот предел.

Гватемальский протокол 1971 года увеличил предел ответственности до 100 тыс. долл. за пассажира и принял систему абсолютной ответственности перевозчика (вне зависимости от его вины).

Монреальский протокол №4, принятый в 1975 году, также исходит из принципа абсолютной ответственности перевозчика. Этот протокол, как и Гватемальский, в силу не вступил.

В последние годы стала актуальной проблема предъявления исков непосредственно к изготовителям воздушных судов в случаях авиапроисшествий по техническим причинам. Равным образом возникают вопросы об ответственности органов управления воздушным движением. В международном праве эти проблемы не урегулированы.

Ответственность за ущерб, причиненный третьим лицам. В 1952 году в Риме была заключена Конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности. Она ограничивает размер возмещения за такой вред в зависимости от веса воздушного судна. Субъектом ответственности является эксплуатант воздушного судна (лицо, использующее судно в момент причинения вреда). Под вредом понимаются смерть, телесное повреждение и вред, причиненный имуществу в результате физического воздействия корпуса судна или выпавшего из него предмета.

Россия – участница Римской конвенции (СССР присоединился в 1982 г.).

В 1978 году в Монреале был принят протокол об изменении Римской конвенции, который в силу не вступил.

В настоящее время остаются нерешенными актуальные вопросы об ответственности за вред, причиненный шумом авиадвигателей и в результате звукового удара при эксплуатации сверхзвуковых самолетов.

## **2. Источники международного воздушного права**

Основным документом в области международного воздушного права является Конвенция о международной гражданской авиации, заключенная в Чикаго в 1944 году, участниками которой являются свыше 160 государств, в том числе – с 1970 года – СССР (ныне – республики бывшего СССР). Чикагская конвенция устанавливает общие принципы межгосударственного сотрудничества в области международных полетов, регулирования деятельности воздушного транспорта и обеспечения его безопасности, а также включает уставные положения Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Нормативная система международного воздушного права включает также ряд других договоров, как то:

- Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 году; дополняющие Варшавскую конвенцию Гаагский протокол 1955 года, Гвадалахарская конвенция 1961 года, Гватемальский протокол 1971 года, Монреальские протоколы (№1-4) 1975 года;
- Римская конвенция о возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, 1952 года (действует взамен Римской конвенции 1933 г. и Брюссельского протокола к ней 1938 г.); в 1978 году к ней принят Монреальский протокол;
- Токийская конвенция о правонарушениях и некоторых других актах на борту воздушного судна 1963 года;
- Гаагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года;
- Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года;
- Монреальский протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты, 1988 года (Дополнительный к Монреальской конвенции 1971 г.);
- Женевская конвенция о признании прав на воздушное судно 1948 года;
- Соглашение о транзите 1944 года;
- Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 года.

Большую роль в международном воздушном праве играют принимаемые или одобряемые Советом ИКАО стандарты, рекомендуемая практика, процедуры и т.п., которые известны под общим названием «международные авиационные регламенты».

Стандарты и рекомендации ИКАО закреплены в 18 приложениях к Чикагской конвенции, процедурах аэронавигационного обслуживания, дополнительных аэронавигационных процедурах и других документах, содержащих рекомендательные нормы. За исключением обязательных правил полетов, содержащихся в Приложении 2 к Чикагской конвенции (только применительно к полетам над открытым морем), требований к бортовым журналам и признания свидетельств экипажа и удостоверений летной годности, указанные регламенты соблюдаются государствами по собственному усмотрению.

В юридической литературе встречается точка зрения о якобы договорной (особого рода) природе всех технических регламентов ИКАО. Однако в соответствии со ст.37 Чикагской конвенции государства – члены ИКАО вправе представлять Совету ИКАО любые отклонения от авиационных регламентов (стандартов и рекомендаций), то есть исходить из своей национальной практики, воспринимая стандарты и рекомендации ИКАО лишь как желательный ориентир в унификации весьма разнообразных правил полетов, управления воздушным движением, выдачи свидетельств членам экипажа, связи, маркировки и т. д. Вместе с тем, как показывает международная практика, в сущности все государства стремятся учитывать важнейшие рекомендации ИКАО в интересах дальнейшего развития международных воздушных коммуникаций.

### 3. Основные принципы международного воздушного права

Принцип исключительного и полного суверенитета государств над их воздушным пространством. Этот принцип получил закрепление как в международных соглашениях (ст.1 Чикагской конвенции 1944 г.), так и в законодательстве различных стран.

Основное содержание принципа суверенитета над воздушным пространством состоит в том, что государства самостоятельно устанавливают правовой режим использования своего воздушного пространства.

Воздушное пространство государства может использоваться для полетов иностранных летательных аппаратов только в соответствии с разрешительным порядком (разрешение в форме договора о воздушных сообщениях или разовое разрешение на полет, выдаваемое компетентным государственным органом). Разумеется, государство обязано обеспечить осуществление прав других государств в пределах своей территории в соответствии с международными договорами (предоставление маршрутов и аэропортов для международных полетов, содействие в реализации коммерческих прав, предоставленных иностранным авиакомпаниям, и пр.). Государство также должно использовать свое воздушное пространство таким образом, чтобы при этом не наносился ущерб правомерным интересам других государств. Например, недопустимы полеты в приграничной полосе с прохождением сверхзвукового барьера, если последствия звукового удара (лавины, акустические воздействия на строения, памятники архитектуры и т.п.) носят вредоносный характер на территории соседнего государства.

Каждое воздушное судно во время полета и пребывания в пределах территории какого-либо другого государства обязано строго соблюдать действующие в этом государстве законы и правила, касающиеся воздушных сообщений.

В соответствии с принципом суверенитета над своим воздушным пространством государства обычно устанавливают маршруты или трассы полетов и, если необходимо, запретные зоны для полетов, а также определяют правила радиосвязи и обеспечения безопасности полетов. При прибытии иностранного воздушного судна в аэропорт компетентные органы каждого государства вправе производить его досмотр и проверку документов (свидетельство о регистрации, удостоверение о пригодности к полетам, свидетельства о квалификации членов экипажа, списки пассажиров и т.п.). По российскому законодательству на иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, прибывающих в Россию или отбывающих из нее, распространяются паспортные, таможенные, санитарные и другие правила, а также правила ввоза и вывоза имущества.

Таким образом, иностранное воздушное судно, осуществляющее международные воздушные сообщения, во время своего пребывания в пределах территории какого-либо государства подчиняется его юрисдикции.

Определенное исключение из этого правила имеет место при транзитном пролете через международные проливы, перекрываемые территориальными водами, и при архипелажном пролете, а также в случае наличия специальных соглашений по проливам (например, по Черноморским). В таких случаях действуют специальные правила.

Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве. К открытому или международному воздушному пространству относится воздушное пространство за пределами территориальных вод прибрежных государств.

Все воздушные суда во время своего пребывания в международном воздушном пространстве подчиняются юрисдикции только государства своей регистрации. Однако свобода полетов в международном воздушном пространстве не означает, что государства и их воздушные суда свободны от соблюдения определенных правил и требований, закрепленных в международных соглашениях или в регламентах ИКАО.

Согласно Чикагской конвенции 1944 года, правила полетов, которые устанавливаются ИКАО в соответствии с Конвенцией, действуют над открытым морем без каких-либо исключений. Все государства должны придерживаться этих правил и принимать меры к тому, чтобы они строго соблюдались их воздушными судами во время полетов над открытым морем.

Так, в силу свободы открытого воздушного пространства эксплуатанты и командиры воздушных судов, а также органы, запускающие другие летательные аппараты, формально не связаны обязательством придерживаться здесь каких-либо маршрутов. Тем не менее в интересах безопасности полетов, обеспечение которой значительно сложнее, чем в суверенном воздушном пространстве, сложилась устойчивая обычно-правовая практика выполнения международных полетов над открытым морем по согласованным на международной основе маршрутам ОВД (обслуживания воздушного движения), основные из которых устанавливаются и пересматриваются на региональных аэронавигационных совещаниях, создаваемых в рамках ИКАО. Вместе с тем значительная и все более возрастающая масса полетов имеет место за пределами маршрутов ОВД. В таком случае конкретный маршрут указывается в плане полета, который сообщается органу, обслуживающему конкретный район воздушного пространства.

Система правил полетов, действующих в открытом воздушном пространстве, складывается на основе обобщенных, основных правил, содержащихся в Приложении 2 к Чикагской конвенции, а также в «Процедурах аэронавигационного обслуживания – Правилах полетов и обслуживания воздушного движения» и «Дополнительных региональных процедурах».

Чикагская конвенция и соответственно регламенты, содержащиеся в приложениях к ней и других документах ИКАО, не распространяются на государственные летательные аппараты. В Чикагскую конвенцию лишь включена норма, обязывающая государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов «обращать должное внимание» на безопасность навигации гражданских воздушных судов (ст.3а). В дополнение и развитие этих положений Ассамблея ИКАО в Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области аэронавигации рекомендовала, чтобы полеты государственных воздушных судов выполнялись, «насколько практически возможно», с учетом правил, содержащихся в Приложении 2, согласовывая данный вопрос «со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе».

В большинстве случаев подобное согласование и соблюдение правил полетов ИКАО государственными воздушными судами стали обычно-правовой практикой.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года подтвердила традиционную свободу полетов над открытым морем. Не повлияла на эту свободу и созданная по Конвенции 200-мильная экономическая зона. В воздушном пространстве над зоной по-прежнему существует свобода полетов.



Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. В соответствии с этим принципом государства обязаны: а) принимать меры по обеспечению технической надежности авиационной техники, аэропортов, вспомогательных служб и воздушных трасс; б) вести борьбу с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Одна из основных задач Чикагской конвенции 1944 года и создания ИКАО состояла в том, чтобы «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом» (преамбула). На это направлены прежде всего те единые требования к технике безопасности аэронавигации, которые содержатся в самой Конвенции и в 18 приложениях к ней. Эти требования нуждаются в постоянном уточнении и обновлении с учетом научно-технического прогресса в области авиации. Выполнение данной задачи возложено на ИКАО. С этой целью государства в рамках ИКАО периодически, по мере необходимости, разрабатывают международные регламенты (правила, стандарты, рекомендации и т. д.), которые касаются: годности воздушных судов к полетам и квалификации летного и технического персонала; регистрации воздушных судов и бортовой документации; систем связи и аэронавигационных карт; характеристик аэропортов и посадочных площадок; правил полетов и практики управления воздушным движением, а также всех других вопросов, касающихся безопасности и эффективности аэронавигации.

В целом регламенты ИКАО способствуют повышению безопасности и эффективности международной гражданской авиации, поскольку они содействуют практическому внедрению различными государствами единых или сходных летно-технических норм и правил полетов гражданских самолетов, основанных на новейших достижениях в области международной аэронавигации.

В связи со случаями захвата и угона гражданских воздушных судов, которые подрывали безопасность воздушных сообщений, в ИКАО было разработано специальное Приложение 17 к Чикагской конвенции – «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». В приложении подчеркивается, что во всех вопросах, связанных с защитой международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, первостепенное значение имеет безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и общества в целом.

По инициативе и под эгидой ИКАО в 70-х годах были разработаны международные конвенции, направленные на организацию и развитие сотрудничества государств по борьбе с незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации: Гагская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года и Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года. В этих конвенциях захват находящегося в полете воздушного судна с помощью силы или угрозы ее применения либо другой формы запугивания признается тяжким уголовным преступлением.

В Монреальской конвенции уточнен и расширен (по сравнению с Гагской конвенцией) перечень преступных актов, угрожающих безопасности гражданской авиации: насилие в отношении лиц, находящихся на борту воздушного судна в полете; разрушение или повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; разрушение, повреждение или вмешательство в эксплуатацию наземного аэронавигационного оборудования; сообщение заведомо ложных сведений, создающих угрозу безопасности полета воздушного судна.

Государства – участники этих конвенций обязаны применять в отношении всех таких преступлений суровые меры наказания. Как отмечено выше, в 1988 году принят Протокол к Монреальской конвенции 1971 года, который направлен на борьбу с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные полеты.

Неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности – важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами.

#### **4. Полеты на государственной территории**

Исходя из принципа суверенитета, государства устанавливают в пределах своей территории правила осуществления полетов воздушных судов и других летательных аппаратов.

Согласно ст. 6 Чикагской конвенции, «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территории договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции».

На практике право на регулярные полеты в пределах территории иностранных государств (осуществляемые по определенным линиям, с определенной частотой и по заранее устанавливаемому расписанию) государства получают в соответствии с соглашениями о воздушном сообщении. Некоторые государства (в частности, США) дополнительно выдают авиапредприятиям так называемые эксплуатационные разрешения, содержащие перечень требований, которым должны отвечать воздушные суда, совершающие полеты на их территорию.

В 1952 году Совет ИКАО принял официальное определение регулярных международных воздушных сообщений. Под таким сообщением следует понимать серию полетов, которые осуществляются через воздушное пространство более чем одного государства с целью выполнения за вознаграждение перевозок пассажиров, почты и грузов при условии, что все рейсы открыты для общего пользования либо в соответствии с опубликованным расписанием, либо с такой частотой и регулярностью, которые составляют систематическую серию рейсов.

Полеты, которые не отвечают этим условиям, следует рассматривать как нерегулярные. В соответствии со ст.5 Чикагской конвенции воздушные суда государств-участников, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений Чикагской конвенции, осуществлять полеты на территорию другого государства-участника 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. Вместе с тем каждое государство по соображениям безопасности полетов сохраняет за собой право требовать от воздушных судов, которые намереваются пролетать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальные разрешения на такие полеты.

Полеты могут осуществляться с различными целями: для перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты, в целях научных исследований, поиска и спасания, разведки

природных ресурсов, производства сельскохозяйственных работ и т.д. Однако основная цель полетов – перевозки.

Начиная с 60-х годов объемы авиаперевозок, выполняемых посредством нерегулярных полетов (прежде всего так называемых «чартерных»), настолько возросли, что эти полеты, носившие первоначально только вспомогательный, дополнительный к регулярным, эпизодический характер, приобретают самостоятельное значение.

Практика применения ст.5 Чикагской конвенции в части транзитных нерегулярных полетов без осуществления на данной территории коммерческих прав противоречива. Чаще всего для выполнения таких полетов требуется получить разрешение. Хотя, как правило, в упрощенной форме, по сравнению с регулярными полетами, отдельные страны допускают на свою территорию нерегулярные полеты по уведомлению (диспетчерскому разрешению). Что касается нерегулярных полетов с осуществлением на данной территории коммерческих прав, то разрешения на такие полеты требуются в обязательном порядке.

Особой формой применения разрешительного порядка в данном вопросе является соответствующий международный договор. Так, 30 апреля 1956 г. в Париже было подписано многостороннее Соглашение о коммерческих правах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе, участниками которого стали члены Европейской конференции гражданской авиации.

По Соглашению не занятым в регулярных воздушных сообщениях гражданским воздушным судам договаривающихся государств предоставляется право осуществлять погрузку и выгрузку на их соответствующих территориях без применения каких-либо правил, условий и ограничений, о которых говорится в ст.5 Чикагской конвенции.

Этот пример особого режима для нерегулярных полетов характеризуется более простым, облегченным, по сравнению с регулярными полетами, порядком получения разрешений на полеты. Данный подход в известной мере объясним для того периода, когда авиаперевозки, выполняемые на нерегулярных рейсах, играли второстепенную, подчиненную регулярным авиаперевозкам роль. Сегодня же, когда чартерные перевозки составляют почти треть общего объема перевозок, действующий в отношении них режим, по мнению многих государств и авиакомпаний, должен быть не менее строг, чем по отношению к регулярным полетам.

Российская практика предусматривает получение для разовых полетов специальных разрешений, выдаваемых в установленном порядке.

Если соглашение России о воздушном сообщении предусматривает возможность выполнения полетов по конкретной договорной линии с использованием соответствующих коммерческих прав, то такие полеты могут выполняться как регулярно, так и нерегулярно. Аналогичной практики придерживаются и другие страны, если иное прямо не оговорено в соглашении. Но соглашения о воздушном сообщении направлены прежде всего на установление регулярных воздушных сообщений, и выполнение в соответствии с ними нерегулярных полетов носит эпизодический характер; они могут также выполняться в качестве дополнительных к регулярным.

Между многими странами нет какого-либо специального соглашения о нерегулярных воздушных сообщениях. Нерегулярные воздушные сообщения между этими странами осуществляются на основе двусторонних межправительственных соглашений, определяющих порядок выполнения как регулярных, так и нерегулярных полетов.

Влет на иностранную территорию без разрешения является правонарушением и, за исключением случаев действия «непреодолимой силы», влечет уголовную, административную или дисциплинарную ответственность экипажа (командира воздушного судна), а также международную ответственность государства регистрации судна. Любые полеты должны производиться с соблюдением законов и правил, действующих на территории конкретного государства. По условиям ст.12 Чикагской конвенции государства обязаны принимать меры для того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы оно ни находилось, соблюдало действующие на этой территории правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое государство – член ИКАО должно также поддерживать максимально возможное соответствие своих правил в этой области правилам, устанавливаемым на основании Чикагской конвенции, то есть стандартам, рекомендациям и процедурам ИКАО.

Полеты иностранных воздушных судов должны проходить по предписанным маршрутам (договорным линиям) с использованием тех аэропортов, которые устанавливаются самими государствами (ст.68 Чикагской конвенции).

За исключением разрешенного транзитного пролета, каждое воздушное судно должно, если это требуется в соответствии с правилами конкретного государства, совершать посадку в назначенном аэропорту с целью прохождения таможенного и иного контроля (ст.10 Чикагской конвенции).

Право на производство досмотра при прибытии и убытии устанавливается ст.16 Чикагской конвенции. Могут быть проверены также удостоверения членов экипажа и другие документы, наличие которых предусмотрено Чикагской конвенцией. К примеру, ст.29, носящая название «Документация, имеющаяся на воздушном судне», предусматривает наличие свидетельства о регистрации, удостоверения о годности воздушного судна к полетам, свидетельства на каждого члена экипажа, бортового журнала, разрешения на бортовую радиостанцию, при наличии пассажиров – списка их фамилий с указанием пунктов отправления и назначения, при наличии груза – грузового манифеста и грузовых накладных.

Национальным законодательством могут быть предусмотрены и другие обязательные в таких случаях документы.

В соответствии с Чикагской конвенцией каждое государство может в одностороннем порядке запрещать перевозку на иностранных воздушных судах через свою территорию военного снаряжения и военных материалов. В интересах соблюдения «общественного порядка и безопасности» может быть запрещена перевозка и других материалов, но при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между своими воздушными судами, занятыми в международных сообщениях, и воздушными судами других государств, 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 (ст.35).

Каждое государство может запрещать или регламентировать использование фотографической аппаратуры на борту воздушных судов на своей территории (ст.36).

Чикагская конвенция (ст.9) закрепляет право каждого государства «по соображениям военной необходимости или общественной безопасности» ограничить или полностью

запретить полеты иностранных воздушных судов над определенными зонами своей территории при условии, что в этом отношении не будет проводиться никакого различия между своими воздушными судами, занятыми в регулярных полетах, и воздушными судами иностранных государств, выполняющими подобные полеты. Размеры и расположение таких запретных зон должны быть достаточно разумными, с тем чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Описания таких запретных зон на территории государства и любые последующие изменения в возможно кратчайшие сроки должны направляться другим государствам – членам ИКАО и в ИКАО.

Каждое государство сохраняет за собой право «при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности» немедленно вводить временные ограничения или запрещения полетов над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такие ограничения или запрещения будут применяться к воздушным судам всех иностранных государств, независимо от их национальной принадлежности.

Если иностранное воздушное судно входит в запретную зону, государство, в лице своих компетентных органов, может потребовать от него произвести посадку в возможно кратчайший срок в одном из указанных аэропортов в пределах своей территории.

Подробно правила полетов изложены в Приложении 2 к Чикагской конвенции, распространяющемся на полеты как над государственной территорией, так и над открытым морем. В отношении применимости этих правил в пределах своей территории государства в соответствии с Чикагской конвенцией располагают определенной свободой действий и могут информировать ИКАО об отклонении от тех или иных стандартов и рекомендаций, содержащихся в Приложении 2.

## **5. Полеты над открытым морем, международными проливами и архипелажными водами**

Над открытым морем действует принцип свободы полетов, являющийся реализацией принципа свободы открытого моря, который закреплен в Женевской конвенции об открытом море 1958 года, а также в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Однако эта «свобода» не является безграничной. Воздушные суда при полетах над открытым морем обязаны соблюдать ряд требований международного права.

Прежде всего воздушное судно, как и при полетах над государственной территорией, должно иметь национальные и регистрационные знаки. Им должен управлять экипаж, имеющий соответствующую подготовку и квалификацию. Воздушное судно не должно совершать преднамеренных маневров и действий, угрожающих безопасности морских и воздушных судов, установок и сооружений в открытом море, а также находящимся на них лицам и имуществу, загрязнять открытое море.

Над открытым морем положения Приложения 2 действуют без каких-либо исключений. Это объясняется необходимостью поддержания в интересах безопасности воздушного движения единого режима полетов над открытым морем. В пределах государственной территории такой единый режим устанавливает само государство. В отношении открытого моря эту роль взяла на себя ИКАО. Однако в отдельных его районах применяется и ряд национальных правил прибрежных государств, поскольку Приложение 2 устанавливает только основные, наиболее общие требования к полетам.

В целях обеспечения безопасности влета на государственную территорию со стороны открытого моря и регулирования безопасной аэронавигации в отдельных его районах

государствам разрешается (в лице, как правило, органов УВД) контролировать определенные участки воздушного пространства над открытым морем. Это, однако, не означает распространения суверенитета прибрежных государств на эти районы или их юрисдикции на иностранные воздушные суда.

Некоторые государства установили так называемые «зоны безопасности» или «зоны опознания», при полете в которых воздушные суда иностранных государств вынуждены соблюдать особые требования.

Такие зоны установили, например, США над прибрежными водами открытого моря в Атлантическом и Тихом океанах. Воздушное судно, направляющееся в США со стороны открытого моря, должно сообщить свое местонахождение, направление и план полета при вхождении в такую зону. Подобные зоны установлены Канадой, Грецией и Южной Кореей. По правилам, установленным Южной Кореей, самолеты, не сообщившие время, маршрут и высоту полета при входе в такую зону, могут быть признаны нарушителями воздушного пространства Южной Кореи. В определенной степени это противоречит общепризнанному принципу, согласно которому на воздушное судно в открытом море распространяется юрисдикция государства его регистрации.

Регулирование полетов над международными проливами обладает некоторым своеобразием. Существует несколько видов проливов. К одним из них относятся проливы, соединяющие различные районы открытого моря или исключительной экономической зоны и имеющие значение мировых водных путей: Балтийские, Гибралтарский, Ла-Манш (Английский канал), Мозамбикский, Корейский, Дрейка, Падде-Кале (Дуврский), Сингапурский, Магелланов, Баб-эль-Мандебский и др. Пролет над такими проливами подчиняется всем нормам и правилам, действующим в отношении открытого моря вообще, если эти проливы не перекрываются территориальными водами прибрежного государства. В последнем случае действует правило «транзитного пролета», который должен производиться быстро и непрерывно и единственно с целью перелета из одной части открытого моря (или исключительной экономической зоны) в другую его часть (или исключительную экономическую зону).

Еще одну категорию составляют проливы, соединяющие открытое море с морями типа Черного и являющиеся единственным выходом из последних. В этом случае режим проливов, в смысле правил прохода через них морских судов, пролета воздушных судов, регулируется особыми международными соглашениями. Так, режим проливов Босфор и Дарданеллы определен Конвенцией о режиме Черноморских проливов, подписанной в Монтрё в 1936 году.

В соответствии с положениями ст. 23 Конвенции гражданские воздушные суда, осуществляющие регулярные полеты, могут пересекать зону указанных проливов по маршрутам, установленным турецким правительством, при обязательном уведомлении об утвержденной в расписании полета дате. При нерегулярных полетах такое уведомление должно направляться за три дня до полета.

Полеты воздушных судов над проливами Балтийского моря (Большой и Малый Бельты и Эресунн, он же Зунд) регламентируются международными конвенциями и специальными правилами, издаваемыми Данией.

Сходным с «транзитным пролетом» является пролет над водами архипелажного государства. Правом на архипелажный пролет обладают все воздушные суда либо над традиционными международными морскими путями, либо в пределах специальных воздушных коридоров, устанавливаемых архипелажным государством.

Для установления четких критериев в обслуживании международных полетов над открытым морем (аэронавигационный контроль и обеспечение полетной информации) ИКАО установила четыре основные категории воздушного пространства над открытым морем: консультативное, контролируемое, опасные зоны, зоны ограниченного режима полетов.

Консультативное воздушное пространство – район над открытым морем, в пределах которого воздушным судам предоставляются полетная информация и ограниченное обслуживание диспетчерской службой лишь в целях оптимального рассредоточения воздушных судов в данном районе. Как правило, такое воздушное пространство включает районы и маршруты над открытым морем, где диспетчерская служба по каким-либо причинам (к примеру, в силу удаленности от береговой линии) не может управлять воздушным движением, а соответствующее государство не может нести ответственность за безопасность международных полетов.

Контролируемое воздушное пространство – район открытого моря, в пределах которого диспетчерская служба обеспечивает управление воздушным движением, а соответствующее (прибрежное) государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов. В пределах такого пространства следует выделить контролируемые воздушные трассы и контролируемые аэродромные зоны.

Международные воздушные трассы представляют собой часть контролируемого воздушного пространства в виде коридора шириной 10-15 миль. Контролируемые аэродромные зоны над открытым морем устанавливаются прибрежным государством для обеспечения взлета и посадки воздушных судов.

Такие зоны могут иметь протяженность вокруг аэродромов в радиусе до 50-60 миль, то есть выходить за пределы территориальных вод в случаях, когда аэродром расположен на берегу или вблизи от берега. Расширение аэродромной зоны за пределы территориальных вод прибрежное государство вправе производить в одностороннем порядке, однако это не влечет за собой распространения действия государственного суверенитета на эти зоны.

Опасная зона – район открытого моря, в пределах которого может возникать опасность для полетов воздушных судов.

Зона ограниченного режима полетов – воздушное пространство над открытым морем, в пределах которого производство полетов временно ограничено. В качестве примера можно привести ограничения, устанавливаемые различными государствами для плавания и полетов в определенных районах открытого моря во время испытания межконтинентальных ракет.

Большое значение для регулирования международных полетов вообще и над открытым морем в частности имеют документы региональных конференций ИКАО, в которых определяются наиболее экономичные международные трассы над открытым морем, промежуточные пункты посадки (международные аэропорты), даны рекомендации по организации управления воздушным движением по установленным трассам, обеспечению связи, метеоинформации и др.

В соответствии с решениями региональных конференций установлены следующие районы, для которых разрабатываются специальные аэронавигационные планы: Африка – Индийский океан, Средиземное море – Восточная Азия, Северная Атлантика – Северная Америка – Тихий океан, Карибское море – Северная Америка, Европа – Средиземное море.

## **6. Правовое регулирование международных воздушных сообщений**

Понятие международных воздушных сообщений (перевозок) обычно раскрывается через следующие коммерческие права (или «свободы воздуха»):

1. Право на транзитный полет без посадки на территории государства, предоставляющего это право.
2. Право транзитного полета с посадкой, но не в коммерческих целях, то есть без выгрузки или погрузки пассажиров, грузов и почты (в основном для заправки топливом).
3. Право привозить в иностранное государство пассажиров, грузы и почту, которые были взяты на борт в государстве регистрации (национальности) воздушного судна.
4. Право увозить из иностранного государства пассажиров, грузы и почту, которые летят в государство регистрации (национальности) воздушного судна.
5. Право высаживать на территории иностранного государства пассажиров, выгружать грузы и почту, а равно брать их на борт на территории такого государства для перевозки из любых третьих стран или в любые третьи страны.

Кроме этих основных «свобод воздуха» существуют также:

6. Право осуществлять перевозку между третьими странами через свою территорию.
7. Право осуществлять перевозки между третьими странами, минуя свою территорию.

До заключения Чикагской конвенции авиакомпании развитых западных стран использовали также восьмую «свободу воздуха» — право осуществлять так называемые каботажные перевозки, начало и окончание которых полностью находятся в пределах иностранного государства. В соответствии со ст. 7 Чикагской конвенции такие перевозки запрещены на исключительной основе.

В настоящее время все указанные виды «свобод воздуха» применяются к воздушным судам не только государства регистрации, но и государства-эксплуатанта (арендующего воздушные суда), поскольку последнее самостоятельно договаривается о коммерческих правах при выполнении воздушных перевозок на арендованных воздушных судах.

В Заключительный акт Чикагской конвенции 1944 года включена стандартная форма двусторонних соглашений об обмене коммерческими правами в регулярном международном воздушном сообщении (Чикагская стандартная форма), предусматривающая взаимное предоставление всех пяти «свобод воздуха».

Одним из наиболее популярных, послуживших образцом для большого числа двусторонних соглашений явилось соглашение между США и Великобританией 1946 года («Бермуды-I»).

Основные принципы чикагско-бермудского типа двусторонних соглашений о воздушных сообщениях с некоторыми изъятиями были восприняты в практике заключения таких соглашений многими странами.

С середины 70-х годов резко обостряется конкуренция на рынке авиаперевозок.

В очередном заявлении президента США о политике в области международного воздушного транспорта на 1976 год были заложены основные черты будущей



концепции «дерегулирования»: либерализация чартерных перевозок; свободный доступ к рынкам; гибкость тарифов (свободные цены на чартеры и отказ от субсидирования тарифов на регулярные перевозки); курс на «эффективную конкуренцию» между авиакомпаниями в двусторонних отношениях. Тем самым США пошли на фактическое нарушение принципов, заложенных в «Бермудах-I». Денонсация Великобританией 21 июня 1976 г. Бермудского соглашения 1946 года была вынужденной реакцией на эти шаги.

В октябре 1978 года президент США подписал Закон о дерегулировании деятельности авиапредприятий на внутренних авиалиниях, а в конце 1979 года конгресс США принял Закон о конкуренции на международном воздушном транспорте, который фактически распространил положение Закона 1978 года на международные воздушные перевозки. Положения Закона 1979 года предусматривают применение к тем государствам, которые не согласятся на методы «свободной конкуренции», «санкций», доходящих до «прекращения, приостановления или изменения разрешения иностранному перевозчику выполнять полеты в США».

В русле «политики дерегулирования» США заключили соответствующие договоры с Нидерландами, Перу, ФРГ, Бельгией, Южной Кореей, Сингапуром, Таиландом, Ямайкой, Чили и другими странами. Но только в одном случае (соглашение с ФРГ) США пошли на то, чтобы «открыть небо» США без ограничений для всех видов авиаперевозок и на всех маршрутах (в ответ ФРГ пришлось подписаться под семью «пунктами Картера» о дерегулировании). Бельгии была предоставлена «свобода» только по грузам. В остальных соглашениях США стремятся не перейти ту грань, за которой «либерализация» давала бы возможность всем иностранным перевозчикам действительно конкурировать с перевозчиками США.

Заключение Соединенными Штатами двусторонних соглашений о дерегулировании с отдельными странами *ipso facto* создало новую ситуацию на рынке воздушных перевозок. Она заключается в том, что различные страны конкретного региона оказываются в неравных условиях: авиакомпании одних выполняют перевозки без ограничений или с минимальными ограничениями в отношении коммерческих прав и условий их реализации; авиакомпании других ориентируются на строгие рамки традиционных (чикагско-бермудских) условий, содержащихся в соглашениях о воздушном сообщении. Это вынуждает вторую группу стран каким-либо образом вносить коррективы в традиционные формы регламентации международных воздушных сообщений.

Директивой от 25 июля 1983 г. частичный «либеральный» режим санкционирован Европейским советом в отношении внутрирегиональных воздушных сообщений между странами Западной Европы. Указанный режим распространяется только на полеты воздушных судов емкостью не более 70 мест или с максимальным взлетным весом 30 т.

Новой тенденцией в регулировании коммерческих прав в западноевропейском регионе является закрепление в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении (в частности, в соглашениях Великобритании, заключенных в 1984 г. с Нидерландами, ФРГ и Люксембургом) принципа «открытых регулярных маршрутов», в соответствии с которым правами по пятой «свободе» договаривающиеся стороны пользуются по соглашению между компетентными авиационными органами (а не правительствами). Это, безусловно, не означает изменения субъектов, обладающих правом на международные воздушные сообщения. Такими субъектами остаются государства, делегирующие реализацию своих прав национальным компетентным органам. Одновременно применение данного принципа предполагает взаимное предоставление

государствами привилегий на полеты в любые пункты территории друг друга. Требование назначать для выполнения полетов только одну авиакомпанию сохраняется на маршрутах с низким объемом перевозок, где условия для конкуренции весьма ограничены.

Двусторонние межправительственные соглашения о воздушном сообщении России являются основной формой разрешений, выдаваемых правительством России на полеты иностранных воздушных судов в ее воздушном пространстве. В этих соглашениях содержатся также положения об условиях эксплуатации авиалиний с учетом российского законодательства, об открытии на основе взаимности представительств авиапредприятий обеих стран для выполнения задач, связанных с обслуживанием воздушных судов и пассажиров, для решения конкретных вопросов авиационных перевозок.

Коммерческие права авиапредприятий конкретизируются в заключаемых между ними коммерческих соглашениях. В них определяются расписания полетов, порядок продажи авиабилетов, тарифы, предоставление различного рода услуг, включая техническое обслуживание самолетов. Коммерческие соглашения тесно связаны с практической реализацией межправительственных двусторонних соглашений о воздушных сообщениях, и поэтому их разработка и заключение происходят под контролем ведомств гражданской авиации и с учетом положений многосторонних соглашений в области международной гражданской авиации.

## **7. Правовой статус воздушного судна и экипажа**

Правовой статус воздушного судна. Воздушное судно обладает национальной принадлежностью, определяемой по факту регистрации его в том или ином государстве. Принцип национальной принадлежности создает непосредственную (публично-правовую) связь между государством регистрации и воздушным судном, которое таким образом пользуется защитой этого государства. Зарегистрированное воздушное судно заносится в государственный реестр.

От указанного принципа следует отличать гражданско-правовые вопросы собственности, владения и пользования воздушным судном. Гражданские воздушные суда могут находиться в собственности государства, кооперативных и общественных организаций.

Во многих странах гражданское воздушное судно является объектом гражданского права, права частной собственности. Оно может быть продано, куплено, заложено, арендовано, подарено, входить в состав наследственного имущества и т.п.

В международных воздушных сообщениях принципиальное значение имеет деление воздушных судов на гражданские и государственные. К последним, согласно ст.3 Чикагской конвенции, относятся воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службе.

Правовой статус экипажа. Действуя в пределах своих служебных полномочий, члены экипажа являются представителями эксплуатанта (владельца) судна, который отвечает за их действия.

Каждый член экипажа выполняет строго определенные функции. Командир воздушного судна несет в целом ответственность за воздушное судно, других членов экипажа, пассажиров и грузы в пределах определенного периода времени.

В международном воздушном праве не существует документа, который бы в целом определял правовое положение экипажа. Отдельные права экипажа и командира в отношении принятия мер по предотвращению и пресечению преступных действий на борту во время полета содержатся в гл. III Токийской конвенции 1963 года.

Некоторые общие требования к свидетельствам членов экипажа зафиксированы в ст.32 и 33 Чикагской конвенции, а также в Приложении 1 к ней.

В целом же правовое положение экипажа определяется национальным законодательством государства регистрации воздушного судна. Во многих странах в состав экипажа не могут входить иностранные граждане. Однако ряд стран, не располагающих достаточными авиационными кадрами, прибегают к услугам иностранного авиационного персонала.

## **8. Борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

Понятие актов незаконного вмешательства. Женевская конвенция об открытом море 1958 года определяет пиратство как любые неправомерные акты насилия, задержания или грабежа, совершаемые в личных целях экипажем или пассажирами одного частновладельческого судна или летательного аппарата в отношении другого судна или летательного аппарата и находящихся на борту лиц и имущества. Речь идет о действиях экипажа или пассажиров пиратских морских или воздушных судов. При этом такие акты, по смыслу Женевской конвенции, могут квалифицироваться как «пиратство» только в случае их совершения в открытом море или в воздушном пространстве над ним. Поэтому неверно называть «воздушным пиратством» акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Впервые определение одного из видов незаконного вмешательства, совершаемого непосредственно на борту воздушного судна (незаконного захвата воздушного судна), было дано в Токийской конвенции 1963 года, которая определяет незаконный захват следующим образом: «... когда лицо, находящееся на борту воздушного судна, незаконно, с помощью силы или угрозы применения силы совершило акт вмешательства, захвата или иным образом неправомерно осуществляет контроль над воздушным судном в полете или когда намечается совершение такого акта». Однако конвенция не квалифицирует подобные действия как преступление, а лишь ограничивается определением самого акта незаконного захвата.

В 1970 году в Гааге была подписана Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Гаагская конвенция 1970 года кроме определения акта незаконного захвата, по существу совпадающего с определением, содержащимся в Токийской конвенции, квалифицирует такие действия как преступление (ст.1) и обязывает государства принимать в их отношении суровые меры наказания (ст.2).

В соответствии со ст.1 Монреальской конвенции 1971 года «любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

- a) совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности воздушного судна; или
- b) разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, или причиняет этому воздушному судну повреждение, которое выводит его из строя; или

с) помещает или совершает действия, приводящие к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить такое воздушное судно или причинить ему повреждение, которое выводит его из строя, или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете; или

d) разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если любой такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете; или

e) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете».

Условия применения международных соглашений по борьбе с актами незаконного вмешательства. Токийская, Гагская и Монреальская конвенции применяются во всех случаях, когда воздушное судно находится в полете над территорией иной, чем территория государства регистрации воздушного судна.

Токийская конвенция в целях применения ее положений определяет время полета – «с момента включения двигателя с целью взлета до момента окончания пробега при посадке» (п. 3 ст. 1).

Гагская и Монреальская конвенции определяют начало полета – «с момента закрытия всех внешних дверей после погрузки» и окончание – «с момента открытия любой из таких дверей для выгрузки». В случае вынужденной посадки, согласно Гагской и Монреальской конвенциям, считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц, находящихся на борту.

В соответствии с Токийской конвенцией командир воздушного судна может применить «разумные меры, включая меры принуждения», если он имеет достаточные основания полагать, что лицо совершило или готовится совершить правонарушение на борту воздушного судна или действия, угрожающие его безопасности. Кроме того, любой член экипажа или пассажир, по просьбе командира воздушного судна или без такой просьбы или разрешения, может принять такие превентивные меры самостоятельно и немедленно для обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на нем лиц или имущества (ст.6). Командир обладает даже правом высадить такое лицо и передать компетентным органам того государства – участника Токийской конвенции, на территории которого совершена посадка.

Монреальская конвенция 1971 года применяется также в период нахождения воздушного судна «в эксплуатации». Этот период определяется с начала предполетной подготовки и продолжается в течение 24 часов после совершения воздушным судном посадки. Все три конвенции не применяются в отношении воздушных судов, занятых на военной, таможенной и полицейской службе.

Вопрос выдачи и наказания преступников. Токийская конвенция (ст.4) предусматривает, что осуществлять юрисдикцию во всех случаях может государство регистрации воздушного судна. Однако она позволяет любому государству вмешиваться в полет, если действия на борту самолета направлены против гражданина такого государства, если преступление создает последствия на его территории или угрожает его безопасности либо если вмешательство государства в полет необходимо для выполнения им обязательств по многостороннему международному соглашению.

Согласно Гаагской и Монреальской конвенциям, устанавливать юрисдикцию в отношении преступления могут: государство регистрации воздушного судна; государство основного места деятельности или постоянного места пребывания арендатора воздушного судна, которое сдано в аренду без экипажа; государство, на чьей территории совершает посадку воздушное судно, на борту которого совершено преступление и еще находится преступник; либо иное государство, на чьей территории находится преступник или предполагаемый преступник.

Здесь установлен принцип конкурирующей юрисдикции. Конвенции не содержат каких-либо положений о «предпочтительной юрисдикции» наиболее заинтересованного государства (таковым, как правило, является государство регистрации воздушного судна).

Положения Токийской конвенции оказались малоэффективными в борьбе с незаконным захватом воздушных судов, диверсиями против авиатранспорта на земле и аналогичными преступлениями, принявшими к концу 60-70-х годов угрожающие размеры. В соответствии с Гаагской и Монреальской конвенциями лица, совершившие такие акты, признаны подлежащими либо выдаче, либо суровому наказанию.

Центральными статьями Гаагской и Монреальской конвенций являются ст.7, в соответствии с которыми «договаривающееся государство, на территории которого оказывается предполагаемый преступник, если оно не выдает его, обязано, без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования. Эти органы принимают решение таким же образом, как и в случае любого обычного преступления серьезного характера, в соответствии с законодательством этого государства».

Практика последних лет знает немало случаев выдачи лиц, совершивших угон самолетов. Так, в 1976 году Иран, в 1977 году Финляндия выдали СССР лиц, угнавших советские самолеты в эти страны. В случае невыдачи таких лиц они предстают перед судом (например, в Пакистане отбывает наказание группа лиц, угнавших самолет из СССР).

В рамках ИКАО не раз выдвигались предложения о принятии протокола к Гаагской конвенции с целью установления принципа «предпочтительной юрисдикции» государства регистрации.

## **9. Оказание помощи посредством воздушных судов**

Статья 25 Чикагской конвенции гласит: «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 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».

Международная конвенция для унификации некоторых правил относительно оказания помощи воздушным судам и их спасания на море или помощи и спасания на море посредством воздушных судов 1938 года (не вступила в силу) устанавливала

обязанность помощи лицам, подвергающимся опасности в море, «а также аварийным воздушным судам» (ст.2).

Во время нахождения воздушных судов в воздухе вообще невозможно извне помочь лицам, находящимся внутри самолета или вертолета, за исключением дачи рекомендаций, направляемых по каналам радиосвязи. Вполне естественно поэтому, что «внешним» объектом спасания выступает как бы только воздушное судно, и с этих позиций объяснимы такие формулы, как «договаривающиеся государства оказывают помощь воздушным судам и оставшимся в живых после авиационных происшествий» (п.2.1.2 Приложения 13 к Чикагской конвенции). Оказание помощи лицам поставлено здесь на второе место по указанной выше причине, их жизнь и здоровье становятся непосредственным объектом спасания лишь на поверхности суши или акватории, когда стадия бедствия переросла в авиационное происшествие.

В современной международно-правовой практике в рассматриваемой области относительно стабилизировалась и довольно четко определилась тенденция регулирования общих вопросов помощи воздушным судам, терпящим бедствие в открытом море, на основании источников международного морского права (Брюссельская конвенция 1910 г., Лондонская конвенция 1960 г., Женевская конвенция об открытом море 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.). Некоторые положения по данному вопросу содержатся в Женевской конвенции об улучшении участи раненых, больных и лиц, потерпевших кораблекрушение из состава вооруженных сил на море, 1949 года, ст.12 которой включает в понятие «кораблекрушение» вынужденную посадку самолетов на море или падение в море. Существует также ряд специальных многосторонних и двусторонних соглашений о помощи морским и воздушным судам, а также о спасании человеческих жизней в отдельных морских районах.

Хотя вопросы вознаграждения за спасание по своему содержанию носят гражданско-правовой характер, они тесно связаны с соответствующими обязанностями государств. Это взаимодействие особенно очевидно в тех случаях, когда практическое выполнение операций по поиску и спасанию передано частновладельческим фирмам, добровольным организациям и даже частным лицам.

Что касается поиска и спасания воздушных судов на государственной территории, то, как правило, государства, исходя из полного и исключительного суверенитета на своей территории, осуществляют данную деятельность самостоятельно. Практически только те государства, которые не располагают в этих целях эффективными техническими средствами, прибегают к помощи или разрешают допуск иностранных поисково-спасательных служб.

## **Тема XXII. Международное космическое право**

### **1. Объективная необходимость в международно-правовом регулировании международных отношений в процессе космической деятельности**

Возникновение международного космического права во второй половине XX века отражает особенности деятельности по исследованию и использованию космического пространства.

Надземное пространство делится на воздушное и космическое. Такое деление предопределяется различием технических принципов передвижения летательных аппаратов: для авиации – это подъемная сила крыла и двигательная тяга; для

космонавтики – это в основном инерционное движение под воздействием притяжения Земли и других планет.

Практически любой вид космической деятельности затрагивает интересы всего человечества. Поэтому космос невозможно разделить по аналогии с воздушным пространством на национальное пространство и пространство общего пользования.

Помимо этого осуществление большинства видов космической деятельности немыслимо без международного сотрудничества. Это и обусловило формирование особого правового режима космического пространства.

## 10. Международные космические организации

В 1975 году образовалось Европейское космическое агентство (ЕКА) путем слияния ранее существовавших Европейской организации космических исследований (ЭСРО) и Европейской организации по созданию ракет-носителей (ЭЛДО). Согласно учредительному акту, задача ЕКА – налаживание и развитие сотрудничества европейских государств в области разработки и применения космической науки и техники исключительно в мирных целях. Штаб-квартира ЕКА находится в Париже.

В 1964 году была учреждена на основе Соглашения о временных условиях создания глобальной коммерческой системы спутников связи Международная организация связи через искусственные спутники Земли (ИНТЕЛСАТ). В 1971 году были подписаны постоянные соглашения об ИНТЕЛСАТ. Членами ИНТЕЛСАТ являются свыше 120 государств. Задачи ИНТЕЛСАТ – создание и эксплуатация на коммерческой основе глобальной системы спутниковой связи. Штаб-квартира ИНТЕЛСАТ находится в Вашингтоне.

В 1971 году была создана Международная организация космической связи «Интерспутник». Целью этой организации является координация усилий государств-членов по созданию и эксплуатации системы связи через искусственные спутники Земли. Штаб-квартира находится в Москве.

Международная организация морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) была создана в 1976 году. Ее членами являются более 60 государств. Цели этой организации – обеспечение космического сегмента, необходимого для улучшения морской связи в интересах совершенствования системы оповещения о бедствиях и обеспечения охраны человеческой жизни на море, повышение эффективности работы судов и управления ими, совершенствование служб морской общественной корреспонденции и возможностей радиоопределения. Штаб-квартира ИНМАРСАТ находится в Лондоне.

Существует также ряд других международных межправительственных космических организаций, в том числе Арабская организация спутниковой связи (АРАБСАТ), Европейская организация спутниковой связи (ЕВТЕЛСАТ), Европейская организация по эксплуатации метеорологических спутников (ЕВМЕТСАТ) и др. Определенные направления космической деятельности входят в сферу интересов некоторых специализированных учреждений ООН: МСЭ, ФАО, ВМО, ЮНЕСКО и др.

Правовой основой сотрудничества ряда восточноевропейских и других государств в космической области в течение четверти века являлось заключенное в 1976 году Соглашение о сотрудничестве в исследовании и использовании космического пространства в мирных целях (программа «Интеркосмос»). Основными направлениями сотрудничества в рамках программы «Интеркосмос» являлись изучение физических свойств космического пространства, космическая метеорология, космические биология

и медицина, космическая связь и изучение природной среды из космоса. В настоящее время это сотрудничество активно не осуществляется.

30 декабря 1991 г. в Минске было подписано и в этот же день вступило в силу Соглашение о совместной деятельности по исследованию и использованию космического пространства, участниками которого являются Азербайджан, Армения, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан, Россия, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Согласно этому соглашению, совместная деятельность девяти государств подлежит осуществлению на основе межгосударственных программ. Их реализация координируется Межгосударственным советом по космосу. Выполнение военных космических программ обеспечивается Объединенными стратегическими вооруженными силами. Основа финансирования – долевыми вкладами государств-участников.

Участники соглашения подтвердили свою приверженность нормам международного права и ранее принятым СССР обязательствам по международным договорам в области исследования и использования космического пространства.

Соглашение исходит из сохранения существующих космических комплексов и объектов космической инфраструктуры, которые находились на территориях государств-участников во время их пребывания в составе СССР.

Наиболее авторитетными международными неправительственными космическими организациями являются Комитет по исследованию космического пространства (КОСПАР) и Международная астронавтическая федерация (МАФ).

КОСПАР был создан в 1958 году по инициативе Международного совета научных союзов. Основная задача Комитета – содействие прогрессу в международном масштабе во всех областях научных исследований, связанных с использованием космической техники. В состав КОСПАР входят академии наук и приравненные к ним национальные учреждения около 40 государств, а также более десяти международных научных союзов.

МАФ была официально учреждена в 1952 году, однако временем ее возникновения принято считать 1950 год, когда астронавтические общества ряда западноевропейских стран и Аргентины решили создать международную неправительственную организацию, которая бы занималась проблемами полетов в космос. Цели Федерации включают в себя содействие развитию астронавтики, распространение всевозможной информации о ней, стимулирование интереса и поддержки общественностью развития всех направлений астронавтики, созыв ежегодных астронавтических конгрессов и др. В состав МАФ входят: во-первых, национальные члены – астронавтические общества различных стран (таким членом от России является Совет «Интеркосмос» при Российской Академии наук), во-вторых, различные учебные заведения, готовящие специалистов или проводящие исследования по космической тематике, и, в-третьих, соответствующие международные организации. В состав МАФ входит более 100 членов. В 1960 году МАФ учредила Международную академию астронавтики (МАА) и Международный институт космического права (МИКП), которые впоследствии стали самостоятельными организациями, тесно сотрудничающими с МАФ.

Успехи человечества в освоении космоса, глобальный характер этой деятельности, высокие затраты на ее осуществление ставят в повестку дня вопрос о создании Всемирной космической организации, которая бы соединяла и координировала усилия по исследованию и использованию космического пространства. В 1986 году СССР внес в ООН предложение об учреждении такой организации и впоследствии представил



проект основных положений Устава ВКО, содержащий описание ее целей, функций, структур и порядка финансирования. В этом предложении предусматривалось, в частности, что помимо развития и углубления международного сотрудничества в области мирного освоения космоса ВКО осуществляла бы контроль за соблюдением будущих соглашений по предотвращению гонки вооружений в космическом пространстве.

#### 11. Неправительственная космическая деятельность

Договор по космосу 1967 года не исключает космическую деятельность неправительственных юридических лиц при условии, что она будет проводиться с разрешения и под постоянным наблюдением соответствующего государства – участника Договора. Государства несут ответственность за такую деятельность и за обеспечение ее проведения в соответствии с положениями Договора.

С 80-х годов происходит процесс приватизации и коммерциализации космической деятельности, что ставит в повестку дня формирование международного частного космического права. Этой тенденции способствует развитие в ряде стран национального космического законодательства. Вместе с тем существует точка зрения, согласно которой международная космическая деятельность может регулироваться исключительно нормами международного публичного права, поскольку юридические и физические лица различных стран не могут вступать по этим вопросам в правоотношения без согласия государств, несущих ответственность за всю национальную космическую деятельность.

#### 12. Ответственность в международном космическом праве

Ответственность за нарушение норм международного космического права несут государства, независимо от того, кто осуществляет космическую деятельность – правительственные органы или неправительственные юридические лица государства. В случае осуществления деятельности в космосе международной организацией ответственность несут совместно (солидарно) как сама организация, так и участвующие в ней государства.

Если в ходе правомерной космической деятельности причиняется ущерб иностранному государству или его физическим и юридическим лицам, то обязанность возмещения ущерба возлагается на государство, которое осуществляет или организует запуск космического объекта, а также на государство, с территории или установок которого производится запуск объекта.

Порядок реализации материальной ответственности установлен Конвенцией о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 года.

Конвенция включает в понятие ущерба лишение жизни, телесное повреждение или иное повреждение здоровья либо уничтожение или повреждение имущества государств, физических или юридических лиц и международных организаций.

Эта ответственность носит абсолютный характер в случае причинения вреда на поверхности Земли или воздушному судну в полете. Ответственность за ущерб, причиненный космическим объектом одного государства космическому объекту другого в любом месте, помимо поверхности Земли, основана на принципе вины.

### 13. Актуальные проблемы кодификации и прогрессивного развития международного космического права

С 1966 года в Комитете ООН по космосу рассматривается вопрос о делимитации воздушного и космического пространств. Однако согласия в отношении того, как следует урегулировать эту проблему, достичь пока не удастся. Ряд государств выступает за установление условной границы между воздухом и космосом на высоте, не превышающей 100 км над уровнем океана, с предоставлением космическим объектам права мирного пролета через иностранное воздушное пространство для выхода в космическое пространство или для возвращения на Землю.

Некоторые страны считают, что в установлении такой «произвольной» границы в настоящее время нет необходимости, поскольку ее отсутствие не препятствует успешному освоению космоса и не приводит к каким-либо практическим трудностям.

Многие государства считают, что эксплуатация ГСО, являющейся ограниченным природным ресурсом, нуждается в дополнительном международно-правовом урегулировании. Пути и средства обеспечения рационального и справедливого использования ГСО обсуждаются в Юридическом подкомитете Комитета ООН по космосу совместно с вопросом делимитации.

Все более активная деятельность в космосе растущего числа государств и международных организаций оказывает влияние на космическую среду. Наибольшее внимание в этой связи привлекает к себе в последние годы проблема космического мусора. Суть ее заключается в том, что в результате запуска и функционирования различных объектов в космосе оказывается и накапливается большое количество бесполезных предметов: отработанных маневровых ступеней и двигателей, различных защитных оболочек, отслоившихся частиц краски и др. Следует учитывать, что, во-первых, в силу законов орбитальной механики такие предметы, вращающиеся вокруг Земли на достаточно высоких космических орбитах, будут находиться на них многие годы, перед тем как войти в плотные слои атмосферы, и, во-вторых, огромные скорости перемещения объектов в космосе превращают даже самый мелкий предмет в «пулю», столкновение с которой функционального космического объекта чревато для него фатальными последствиями.

По мнению многих ученых, космический мусор начинает представлять растущую опасность для космических объектов, включая пилотируемые. Некоторые государства высказываются в ООН в пользу включения вопроса о космическом мусоре в повестку дня Комитета по космосу, с тем чтобы, изучив научно-технические аспекты этой проблемы, разработать соответствующие правовые меры, которые бы дополняли и конкретизировали общее обязательство избегать вредного загрязнения космического пространства, установленное Договором по космосу.

В повестке дня Юридического подкомитета Комитета ООН по космосу с 1989 года находится также пункт «Рассмотрение правовых аспектов, касающихся применения принципа, согласно которому исследование и использование космического пространства должны осуществляться на благо и в интересах всех государств, с особым учетом потребностей развивающихся стран».

## **2. Понятие, источники и предмет международного космического права**

Международное космическое право – это совокупность международных принципов и норм, устанавливающих правовой режим космического пространства, включая

небесные тела, и регулирующих права и обязанности участников космической деятельности.

Эти права и обязанности вытекают как из общих принципов и норм международного права, регулирующих все области международных отношений, так и из специальных принципов и норм, отражающих особенности космического пространства и космической деятельности.

Международное космическое право формируется в основном как договорное.

Основными договорными источниками являются: Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 года (Договор по космосу); Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 года (Соглашение о спасании космонавтов); Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 года; Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1974 года; Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 года (Соглашение о Луне).

Отдельные нормы международного космического права содержатся также в других международных договорах, регулирующих правоотношения в военной сфере, в области использования радиосвязи и др.

В случае, если государство не является участником указанных договоров или какой-либо вопрос договорами не урегулирован, действуют обычно-правовые нормы. Их содержание раскрывается в серии резолюций Генеральной Ассамблеи ООН, отражающих всеобщую практику (например, право на осуществление телевизионного вещания с помощью спутников, разграничение воздушного и космического пространств на высоте около 100 км над уровнем моря и др.).

Предметом международного космического права является регулирование международных отношений в процессе космической деятельности (правоотношения субъектов при запуске космических объектов, в процессе использования космической техники для практических целей и т.д.).

### **3. Объект и субъекты международного космического права**

Объектом международного космического права являются космическое пространство (надземное пространство, начиная с высоты около 100 км над уровнем моря), планеты Солнечной системы, Луна, искусственные космические объекты и их составные части, космические экипажи, деятельность по исследованию и использованию космического пространства и небесных тел, результаты космической деятельности (например, данные дистанционного зондирования Земли из космоса, материалы, доставленные с небесных тел на Землю, и др.).

Субъектами международного космического права являются субъекты международного публичного права, то есть главным образом это государства и международные межправительственные организации, в том числе, разумеется, и те, которые сами непосредственно космической деятельности не осуществляют.

#### **4. Основные принципы международного космического права**

Принципы международного космического права закреплены в Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, 1967 года.

Выделяют следующие принципы международного космического права: исследование и использование космоса на благо всего человечества; равное право всех государств на исследование и использование космоса; запрещение национального присвоения космоса; соответствие космической деятельности международному праву; свобода космоса для научных исследований; использование Луны и других небесных тел исключительно в мирных целях; международная ответственность государств за всю национальную космическую деятельность; международная ответственность государств за ущерб, причиненный космическими объектами; сотрудничество и взаимная помощь государств при исследовании и использовании космоса; сохранение государствами юрисдикции и контроля над космическими объектами, занесенными в их регистры; обязанность государств избегать вредного загрязнения космоса.

По договору за государствами признаются следующие права:

- осуществлять исследование и использование космического пространства и небесных тел без какой бы то ни было дискриминации на основе равенства, при свободном доступе во все районы небесных тел;
- свободно осуществлять в космическом пространстве и на небесных телах научные исследования;
- использовать любое оборудование или средства и военный персонал для научных исследований небесных тел или каких-либо иных мирных целей;
- сохранять юрисдикцию и контроль над запущенными космическими объектами и их экипажами, а также право собственности в отношении космических объектов вне зависимости от их местонахождения;
- запрашивать проведение консультаций с государством, планирующим деятельность или эксперимент в космосе, когда есть основание полагать, что они создадут потенциально вредные помехи деятельности других государств по мирному исследованию и использованию космоса;
- обращаться с просьбами о предоставлении возможности для наблюдения за полетом своих космических объектов (с целью заключения соглашений о размещении на территориях других государств станций слежения);
- право посещать (на основе взаимности и после заблаговременного уведомления) все станции, установки и космические корабли на небесных телах.

Договор налагает на государства ряд обязательств:

- содействовать международному сотрудничеству в научных исследованиях космоса;
- осуществлять деятельность по исследованию и использованию космоса в соответствии с международным правом, включая Устав ООН, в интересах поддержания международного мира и безопасности и развития международного сотрудничества и взаимопонимания;

- оказывать космонавтам других государств помощь в случае бедствия и вынужденной посадки (в любом месте за пределами запускающего государства) и незамедлительно возвращать их запустившему государству;
- незамедлительно информировать другие государства или Генерального секретаря ООН об установленных космических явлениях, которые могли бы представить опасность для жизни или здоровья космонавтов;
- нести международную ответственность за деятельность в космосе своих правительственных органов и неправительственных юридических лиц;
- нести международную ответственность за ущерб, причиненный космическими объектами;
- возвращать запустившему государству по его просьбе космические объекты, обнаруженные где-либо за пределами запускающего государства;
- учитывать соответствующие интересы других государств при исследовании космоса;
- принимать меры для избежания вредного загрязнения космоса и неблагоприятных изменений земной среды;
- проводить международные консультации перед проведением эксперимента, чреватого вредными последствиями;
- на равных основаниях рассматривать просьбы других государств о предоставлении им возможности для наблюдения за полетом космических объектов (т. е. о размещении станций наблюдения);
- в максимально возможной и практически осуществимой степени информировать Генерального секретаря ООН, общественность и международное научное сообщество о характере, месте, ходе и результатах своей космической деятельности;
- открывать на основе взаимности для представителей других государств все станции, установки и космические корабли на небесных телах.

Договор запрещает:

- провозглашать суверенитет на космическое пространство и небесные тела и осуществлять их национальное присвоение или оккупацию;
- выводить на орбиту и устанавливать на небесных телах любые объекты с ядерным оружием или другими видами оружия массового уничтожения;
- использовать Луну и другие небесные тела в немирных целях;
- присваивать космические объекты других государств вне зависимости от места их обнаружения.

Как можно видеть, права и обязанности вытекают из договора как для государств, осуществляющих запуск космических объектов, так и для других государств.

## **5. Правовой режим космического пространства и небесных тел**

Большинство элементов этого режима идентично для космоса и небесных тел. В Договоре по космосу почти во всех статьях используется термин «космическое

пространство, включая Луну и другие небесные тела», то есть не проводится принципиального различия с точки зрения их правового режима.

Согласно нормам международного космического права, космическое пространство и небесные тела открыты для исследования и использования всеми государствами на основе равенства, без какой бы то ни было дискриминации. Они не подлежат национальному присвоению ни путем провозглашения на них суверенитета, ни путем использования или оккупации, ни какими-либо другими средствами. Вместе с тем необходимо учитывать и различия в режимах космического пространства и небесных тел. Луна и другие небесные тела, в отличие от космоса, должны использоваться исключительно в мирных целях. На них запрещаются создание военных баз, сооружений и укреплений, испытание любых типов оружия, проведение военных маневров, угроза силой или применение силы, любые другие враждебные действия или угроза их совершения.

По Соглашению о Луне 1979 года Луна и ее природные ресурсы являются общим наследием человечества. Участники этого соглашения обязались установить международный режим эксплуатации природных ресурсов Луны, когда возможность такой эксплуатации станет реальностью.

Особое значение имеет часть космического пространства, известная как геостационарная орбита (ГСО). ГСО представляет собой пространственное кольцо на высоте около 36 тыс. км в плоскости земного экватора. Запущенный в это пространство спутник совершает обороты с угловой скоростью, равной угловой скорости вращения Земли вокруг своей оси. В результате этого феномена спутник постоянно находится в практически неподвижном состоянии относительно поверхности Земли, как бы зависая над определенной точкой. Это создает оптимальные условия для некоторых видов практического использования спутников (например, для осуществления непосредственного телевизионного вещания).

Ряд экваториальных стран в 1976 году на конференции в Боготе (Колумбия) заявили свои претензии на сегменты ГСО, соответствующие их территориям, что противоречит принципу неприсвоения космоса.

## **6. Правовой статус космонавтов и космических объектов**

Согласно Договору по космосу, космонавты рассматриваются как «посланцы человечества в космос». По мнению большинства юристов, это положение носит скорее торжественно-декларативный, а не конкретно-юридический характер и не должно толковаться как предоставляющее космонавту наднациональный статус некоего «гражданина мира». Однако в 1990 году юристы России, США и ФРГ разработали проект Конвенции о пилотируемых космических полетах, в котором данное положение наполняется реальным юридическим содержанием. Международный институт космического права передал этот неофициальный проект Юридическому подкомитету Комитета ООН по использованию космического пространства в мирных целях. Согласно этому проекту, термин «экипаж» применяется к лицам, осуществляющим профессиональную деятельность в ходе космического полета. Подразумевается, что на борту космического объекта помимо экипажа могут находиться и другие лица. Проект содержит перечень полномочий командира пилотируемого космического объекта. Государства обязаны в максимально возможной степени обеспечивать безопасность лиц, принимающих участие в исследовании и использовании космического пространства. Одна из статей посвящена оказанию космическими экипажами взаимопомощи в космосе.

Конкретные характеристики правового статуса космонавтов и космических объектов (имеются в виду объекты искусственного происхождения, т.е. созданные человеком, в отличие от небесных тел) зафиксированы в международных договорах.

Государства обязаны оказывать космонавтам всемерную помощь в случае аварии, бедствия, вынужденной или непреднамеренной посадки на иностранной территории либо в открытом море. В этих ситуациях космонавты должны быть в безопасности и незамедлительно возвращены государству, в регистр которого занесен их космический корабль. При осуществлении деятельности в космосе, включая небесные тела, космонавты различных государств должны оказывать друг другу возможную помощь.

Государства обязаны срочно информировать об установленных ими явлениях в космическом пространстве, которые могли бы представлять опасность для жизни или здоровья космонавтов. Экипаж космического корабля во время нахождения в космическом пространстве, в том числе и на небесном теле, остается под юрисдикцией и контролем государства, в регистр которого занесен этот корабль. Права собственности на космические объекты и их составные части остаются незатронутыми во время их нахождения в космическом пространстве, на небесном теле или по возвращении на Землю. Космические объекты, обнаруженные вне пределов территории запустившего их государства, должны быть ему возвращены. Однако если вышеупомянутое обязательство возвращать космонавтов запустившему космический корабль государству является безусловным и это государство не обязано возмещать расходы, понесенные при проведении операций по поиску и спасанию его космонавтов, то обязательство возвращать космические объекты или их составные части запустившему их государству не является безусловным: для возвращения космических объектов или их составных частей запустившему их государству необходимо, чтобы данное государство, во-первых, попросило об этом и, во-вторых, представило по требованию опознавательные данные. Расходы, понесенные при проведении операций по обнаружению и возвращению космического объекта или его составных частей запустившему их государству, покрываются этим государством.

По Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1976 года каждый запускаемый в космос объект подлежит регистрации путем занесения в национальный реестр. Генеральный секретарь ООН ведет реестр космических объектов, в который заносятся данные, представляемые запускающими государствами в отношении каждого космического объекта.

## **7. Роль ООН в кодификации и прогрессивном развитии международного космического права**

С самого начала космической эры ООН играет ведущую роль в разработке и решении международно-правовых проблем, возникающих в связи с освоением космоса. Уже в 1958 году, спустя всего год после запуска первого искусственного спутника Земли, Генеральная Ассамблея ООН высказалась в пользу создания ее специального вспомогательного органа, в мандат которого входило бы, среди прочего, изучение правовых проблем, которые могут возникнуть в ходе исследования космического пространства. В 1959 году в ООН был учрежден Комитет по использованию космического пространства в мирных целях, которому было поручено заниматься, в частности, разработкой международно-правовых вопросов, связанных с освоением космоса. Для более успешного выполнения этой задачи Комитет впоследствии учредил Юридический подкомитет полного состава (второй подкомитет, учрежденный Комитетом,— Научно-технический).

Комитет, решения которого принимаются на основе консенсуса, представляет доклады Генеральной Ассамблее ООН для рассмотрения на ее сессиях.

За время своего существования Комитет разработал пять договоров, являющихся основными источниками международного космического права.

Кроме того, в Комитете были разработаны четыре международно-правовых документа рекомендательного характера, одобренные впоследствии Генеральной Ассамблеей ООН: Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства, 1963 года (на основе этой декларации впоследствии был выработан текст Договора по космосу 1967 г.), Принципы использования государствами искусственных спутников Земли для международного непосредственного телевизионного вещания 1982 года, Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космического пространства, 1986 года и Принципы использования ядерных источников энергии на борту космических объектов 1992 года. Комитет продолжает работу по кодификации и прогрессивному развитию международного космического права.

## **8. Международно-правовое регулирование прикладных видов космической деятельности**

Прикладной космической деятельностью принято называть те ее виды, которые имеют практическое значение на Земле. Необходимость их международно-правового регулирования предопределяется глобальным характером последствий этих видов деятельности.

Согласно резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 1721 (XVI) от 20 декабря 1961 г., связь с помощью спутников должна стать доступной всем государствам на всемирной основе, исключая дискриминацию.

Координация эксплуатации всех систем спутниковой электросвязи (с целью предотвращения взаимных помех и эффективного функционирования) осуществляется в рамках Международного союза электросвязи (МСЭ).

В Международной конвенции электросвязи 1982 года установлено, что при использовании полос частот для космической радиосвязи члены МСЭ учитывают, что частоты и орбита геостационарных спутников являются ограниченными естественными ресурсами, которые надлежит эффективно и экономно использовать, чтобы обеспечить справедливый доступ к этой орбите и этим частотам с учетом особых потребностей развивающихся стран и географического положения некоторых стран.

Создание техники, позволяющей излучать со спутника связи сигнал, который может быть принят непосредственно на индивидуальные телевизионные приемники, привело к необходимости правового регулирования деятельности по осуществлению международного непосредственного телевизионного вещания (МНТВ).

В 1982 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Принципы использования государствами искусственных спутников Земли для международного непосредственного телевизионного вещания. Согласно этому документу, служба МНТВ может быть создана только на основе соглашений или договоренностей между государством вещания и государством приема передач МНТВ.

Возможность фотографирования из космоса земной поверхности и получения данных о земной поверхности с помощью обработки отражаемых ею лучей, которые



принимаются спутниковой аппаратурой, вызвала к жизни необходимость международно-правового регулирования деятельности по дистанционному зондированию Земли (ДЗЗ) и использованию данных ДЗЗ. С помощью ДЗЗ можно определить состояние элементов суши, океана и атмосферы Земли, изучать природные ресурсы Земли, антропогенные объекты и образования. Разновидностью ДЗЗ является и космический контроль за соблюдением договоров об ограничении вооружений и разоружении.

В 1986 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космического пространства.

Согласно этим принципам, государства должны содействовать развитию международного сотрудничества в данной области. Зондирующие государства должны предоставлять зондируемым государствам первичные данные и обработанные данные ДЗЗ, относящиеся к территориям последних. Данные и информация предоставляются на разумных условиях оплаты, особо принимаются во внимание нужды и интересы развивающихся стран.

Зондирующие государства должны вступать в консультации с государствами, территории которых зондируются, по просьбе последних.

В 1992 году Генеральная Ассамблея ООН приняла Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве. Поводом для их разработки послужила авария советского искусственного спутника Земли «Космос-954», в результате чего в 1978 году произошло радиоактивное заражение северной части территории Канады.

Этот документ исходит из практической целесообразности использования ядерных источников энергии на борту космических объектов. При этом государства должны прилагать усилия для защиты людей и биосферы от радиологических опасностей. Ядерные источники энергии могут использоваться в ходе межпланетных полетов и на достаточно высоких орбитах, а на низких околоземных орбитах — при условии хранения отработавших объектов на достаточно высоких орбитах. Предусмотрено проведение экспертной оценки безопасности ядерных источников энергии до их запуска в космос. Результаты оценки до запуска должны быть опубликованы и сообщены Генеральному секретарю ООН. Информация предоставляется также в случае возникновения опасности возвращения радиоактивных материалов на Землю.

Государства несут международную ответственность за всю национальную деятельность с использованием ядерных источников энергии в космосе. Государства также несут материальную ответственность за ущерб. При этом в понятие ущерба включаются обоснованные расходы на проведение операций по поиску, эвакуации и расчистке зараженных территорий.

## **9. Международно-правовые ограничения военного использования космоса**

Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 года обязывает его участников запретить, предотвращать и не производить любые испытательные взрывы ядерного оружия и любые другие ядерные взрывы в космическом пространстве. Договор по космосу запрещает вывод на орбиту вокруг Земли любых объектов с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения, установку такого оружия на небесных телах и размещение его в космическом

пространстве. Он также обязывает использовать Луну и другие небесные тела исключительно в мирных целях.

По Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 года запрещается прибегать к такого рода воздействию в качестве способов разрушения, нанесения ущерба или причинения вреда другому государству, в том числе для изменения космического пространства, путем преднамеренного управления природными процессами.

Таким образом, можно говорить о полной демилитаризации Луны и других небесных тел и о частичной демилитаризации космического пространства (международное право не запрещает размещения в космосе объектов с обычным оружием на борту, а также пролет через космос объектов с ядерным оружием и другими видами оружия массового уничтожения, если такой пролет не квалифицируется как размещение объекта в космосе).

Следует считать, что не запрещено использование космоса в военных неагрессивных целях (например, для отражения агрессии и в целях поддержания международного мира и безопасности в соответствии с Уставом ООН).

Чрезвычайная опасность превращения космоса в театр военных действий побудила в свое время правительство СССР выступить с инициативой полной демилитаризации и нейтрализации космоса. В 1981 году оно внесло в ООН предложение о заключении Договора о запрещении размещения в космическом пространстве оружия любого рода, а в 1983 году — проект Договора о запрещении применения силы в космическом пространстве и из космоса в отношении Земли. Эти проекты были переданы на обсуждение Конференции по разоружению. С 1985 года в Женеве ведутся также советско-американские (а ныне российско-американские) переговоры по ядерным и космическим вооружениям.

Для ограничения военного использования космоса большое значение имеют советско-американские соглашения об ограничении стратегических наступательных вооружений (СНВ), включающих межконтинентальные баллистические ракеты, траектория которых проходит через космос, и Договор между СССР и США об ограничении систем противоракетной обороны 1972 года.