

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МВД РОССИИ ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ  
РЯЗАНСКИЙ ФИЛИАЛ

Кафедра государственных и гражданско-правовых дисциплин

Л.В.Ханахмедова

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

**Тезисы (конспект) лекции  
по теме 5**

«Международное морское, воздушное и космическое право»

40.05.01 - Правовое обеспечение национальной безопасности  
Специализация - уголовно-правовая  
Узкая специализация – дознание в органах внутренних дел)

Рязань 2019

## **Тема 5. Международное морское, воздушное и космическое право**

*Цель занятия состоит в формировании знания о пределах действия международного права в рамках международных морских, воздушных, космических отношений.*

**Семинарское занятие – 2 часа**

### *План*

1. Понятие, источники и принципы международного морского права. Правовой режим открытого моря и Международного морского дна.
2. Понятие, источник и принципы международного воздушного права. Правовой режим воздушного пространства.
3. Понятие, источники и принципы международного космического права. Международный правовой режим космического пространства Луны и других небесных тел.

### **Вопрос 1. Понятие, источники и принципы международного морского права. Правовой режим открытого моря и Международного морского дна**

Морское право — одна из наиболее древних и развитых отраслей международного права.

**Международное морское право** представляет собой систему принципов и норм, определяющих правовое положение морских пространств и регулирующих отношения между государствами в процессе их исследования и использования.

**Источниками международного морского права** являются исторически сложившиеся юридические формы сочетания воли государств, при помощи которых устанавливаются, отменяются или изменяются нормы права.

#### **Источники международного морского права:**

##### **1. Международный правовой обычай.**

В течение длительного времени основой деятельности государств в морских пространствах был *обычай*. Затем появились Родосский кодекс, Кодекс Ганзы и другие международные соглашения, однако они содержали притязания феодальных властителей на неограниченный суверенитет над морем. Так, Венеция приписывала себе суверенные права над Адриатическим морем, а Турция - обычай не утратил своего значения, но главенствующее положение стали занимать международные договоры, в которых нашел утверждение принцип свободы открытого моря.

На международных конференциях, проходивших в XVIII в. - начале XIX в. морские державы рассматривали вопросы морского права только в целях обеспечения свободы действий для своих военных флотов. Впоследствии было обращено внимание и на регламентацию гражданского судоходства.

##### **2. Универсальные международные договоры:**

- Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов, 1952 г.;
- Международная конвенция относительно ограничения ответственности владельцев морских судов 1957 г.;
- Женевские конвенции по морскому праву 1958 г. (о территориальном море и прилежащей зоне; об открытом море; о континентальном шельфе);
- Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 г.;
- Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72);
- Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.;
- Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г.;
- Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 г.;
- Конвенция об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г.;
- Конвенция ООН о морской перевозке грузов («Гамбургские правила») 1978 г.;
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.;
- Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (вместе с Соглашением об осуществлении части XI Конвенции, заключенным в 1994 г.);
- Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г.;
- Международная конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.

4. **Локальные двусторонние и многосторонние договоры** по различным вопросам морской деятельности, например:

- ✓ Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г.;
- ✓ Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения 1996 г.;
- ✓ Соглашение между Правительствами СССР и Турции о разграничении континентального шельфа 1979 г.,
- ✓ Соглашение между Российской Федерацией и Азербайджаном о разграничении сопредельных участков дна Каспийского моря 2002 г.;
- ✓ Соглашение о морском торговом судоходстве между Правительствами России и Болгарии 1995 г.

#### 4. **Национальное законодательство.**

В Российской Федерации такими нормативными правовыми актами являются:

- 1) Конституция Российской Федерации;
- 2) Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации»;
- 3) Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

4) Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»;

5) Правила плавания и пребывания иностранных военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в некоммерческих целях, в территориальном море, во внутренних морских водах, на военно-морских базах, в пунктах базирования военных кораблей и морских портах Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства РФ от 2 октября 1999 г. № 1102; и др.

### **Отраслевые принципы международного морского права:**

**1. Принцип свободы открытого моря** (морские пространства, расположенные за пределами национальных границ (за пределами «национальной» юрисдикции), являются пространствами общего пользования на равных и взаимоприемлемых условиях);

**2. Принцип суверенитета государств над внутренними и территориальными водами.**

В Конвенции по морскому праву 1982 г. положения этого принципа сформулированы следующим образом:

- суверенитет прибрежного государства распространяется за пределы его сухопутной территории и внутренних вод, а в случае государства-архипелага - его архипелажных вод, на примыкающий морской пояс, называемый территориальным морем;
- указанный суверенитет распространяется на воздушное пространство над территориальным морем, равно как на его дно и недра;
- суверенитет над территориальным морем осуществляется с соблюдением Конвенции и других норм международного права.

В силу того, что внутренние и территориальные воды являются составной частью территории государства, а государственная территория находится под его исключительной властью, обе эти составные части территории государства юридически принадлежат ему как субъекту международного права.

Принцип суверенитета государств над внутренними и территориальными водами в настоящее время никем не оспаривается. В соответствии с ним каждое государство имеет право устанавливать национальный правовой режим во внутренних и территориальных водах, регулировать все виды деятельности в них и на морском дне под ними, а также в воздушном пространстве над ними.

**3. Принцип иммунитета военных кораблей и государственных судов.**

**Военный корабль** - судно, принадлежащее к вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине.

Практически аналогичные определения военного корабля содержатся в двусторонних соглашениях о предотвращении инцидентов в открытом море,

заключенных СССР с США, Великобританией, ФРГ, Италии и другими странами, а также в соответствующих соглашениях между Россией и Японией, Португалией, Турцией.

К военным кораблям относятся боевые корабли (авианосцы, крейсера, эсминцы, подводные лодки и др.) и вспомогательные суда (спасательные, гидрографические, танкеры и др.), принадлежащие к вооруженным силам и имеющие право нести военно-морской флаг. При этом вооружение корабля, тип его энергетической установки никак не влияют на его правовой статус.

Основные положения принципа иммунитета военных кораблей являются производными от принципа суверенного равенства государств. В силу юридического равенства государств равноправны во взаимоотношениях друг с другом и их полноправные органы. Военные корабли, суда обеспечения и государственные суда, осуществляя свои права, действуют в соответствии с принципом «равный в отношении равного не имеет власти». В силу иммунитета военные корабли и суда обеспечения имеют **особые права и привилегии**:

- они свободны от принуждения и других насильственных действий со стороны иностранных властей (задержание, арест, обыск, конфискации, реквизиции и т.п.);
- они освобождаются от административной, уголовной и гражданской юрисдикции иностранных властей, на них не распространяется действие иностранных законов, кроме законов государства флага;
- они имеют льготы и привилегии как органы своих государств, освобождаются от всех сборов, санитарного и таможенного осмотров и т.д.

Вместе с тем права военных кораблей не носят неограниченного характера. Во внутренних водах и портах иностранных государств, а также во время мирного или транзитного прохода военный корабль должен соблюдать законы и правила прибрежного государства, касающиеся транзита и условий пребывания в порту; в экономических зонах запрещается проводить боевые стрельбы и т.п.

#### **4. Принцип рационального использования морских ресурсов.**

В соответствии со ст. 117 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. все государства принимают такие меры или сотрудничают с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, какие окажутся необходимыми для сохранения ресурсов открытого моря.

В ст. 119 Конвенции 1982 г. перечислены меры по сохранению живых ресурсов открытого моря. Кроме того, в разделе III части XI определены меры по рациональному освоению на морском дне минеральных ресурсов.

#### **5. Принцип предотвращения загрязнения морской среды.**

Он отражен в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. (ст. 24) и обязывает каждое государство издавать правила для предупреждения загрязнения морской воды нефтью с кораблей или из трубопроводов или в результате разработки или разведки поверхности

морского дна или его недр, принимая при этом во внимание постановления действующих договоров по данному вопросу.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 192) в императивной форме обязывает государства защищать и сохранять морскую среду.

#### **6. Принцип использования открытого моря в мирных целях.**

Он зафиксирован в Конвенции 1982 г. (ст. 88), которая содержит положение о том, что открытое море резервируется для мирных целей, его правовой режим должен содействовать использованию морей и океанов в мирных целях.

#### **Правовой режим открытого моря и международного района морского дна**

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. определения открытого моря не содержит. Вместе с тем, согласно ст. 86 Конвенции, положения части VII данной Конвенции, которая носит название «Открытое море», применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага.

Именно эту формулу специалисты в области международного права используют при определении открытого моря, отмечая при этом такую важную деталь: открытое море - это не просто часть моря, а *только его водная часть*, поскольку дно морей и океанов имеет особый правовой статус.

**Открытое море** - это водная часть морского пространства, находящаяся за пределами национальной юрисдикции, открытая на основе норм международного права для использования всеми государствами.

**Правовой режим открытого моря.** Конвенция 1982 г. гласит: «Открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю». Свобода открытого моря (с соблюдением условий, изложенных в Конвенции) включает в себя, в частности, свободу:

- судоходства;
- полетов;
- прокладывать подводные кабели и трубопроводы;
- возводить искусственные острова и другие установки;
- рыболовства;
- научных исследований.

При этом все государства, осуществляя свободу указанных действий, должны учитывать заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря, а также права государств в отношении деятельности в международном районе морского дна.

Государства, не имеющие выхода к морю (внутриконтинентальные), должны иметь *доступ к морю*. С этой целью они заключают договоры с прибрежными странами о транзите через их территорию, доступе к морским портам и их использовании.

Открытое море резервируется для *мирных целей*, и никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

**1. Свобода судоходства** означает, что каждое государство, независимо от того, является ли оно прибрежным или не имеющим выхода к морю, имеет право на то, чтобы суда под *его флагом* плавали в открытом море.

Суда имеют национальность того государства, под флагом которого они вправе плавать. Каждое государство самостоятельно (т.е. на основе внутригосударственного законодательства) определяет условия предоставления своей национальности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Между государством и судном должна существовать реальная связь. Однако в практике международного судоходства распространено использование так называемого «удобного флага», поскольку некоторые государства (Панама, Либерия и др.) предоставляют иностранным судоходным компаниям упрощенный или льготный режим регистрации и налогообложения.

Судно должно плавать под флагом только одного государства. Судно, плавающее под флагами двух или более государств, пользуется ими смотря по удобству, но оно не может требовать признания ни одной из соответствующих национальностей другими государствами и может быть приравнено к судам, не имеющим национальности. Суда, состоящие на официальной службе Организации Объединенных Наций, ее специализированных учреждений или МАГАТЭ, плавают под флагом ООН.

В открытом море торговое судно подчиняется **исключительной юрисдикции** того государства, флаг которого оно несет. При этом государство обязано эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, а также принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море. Уголовное или дисциплинарное преследование против капитана или другого члена экипажа может быть возбуждено только перед судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого является виновное лицо.

Из указанного правила есть ряд исключений, установленных международными договорами. Так, согласно ст. 110 Конвенции 1982 г. военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом, *вправе подвергнуть его осмотру*, если есть разумные основания подозревать, что это судно:

- занимается пиратством;
- занимается работорговлей;
- занимается несанкционированным вещанием;
- не имеет национальности;
- в действительности имеет ту же национальность, что и военный корабль, хотя на нем поднят иностранный флаг или оно отказывается поднять флаг.

Акт вмешательства также возможен, если он основан на правилах, установленных международными договорами.

Возможно также *преследование иностранного судна «по горячим следам»*. Оно может быть предпринято, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило законы и правила этого государства. Условием для осуществления преследования является его непрерывность: оно должно начаться в морских пространствах, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства, и продолжено в открытом море. Право преследования по горячим следам может осуществляться только военными кораблями или летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, состоящими на правительственной службе. Преследование «по горячим следам» прекращается, как только преследуемое судно входит в территориальное море своего государства или в территориальное море какого-либо третьего государства.

При преследовании военные корабли и летательные аппараты могут *применять оружие* против судов-нарушителей в ответ на применение ими силы, а также в других исключительных случаях, когда исчерпаны все меры, обусловленные обстоятельствами, для прекращения нарушения и задержания судна-нарушителя.

*Полным иммунитетом* от юрисдикции какого бы то ни было государства, кроме государства флага, в открытом море пользуются военные корабли, а также суда, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и состоящие только на некоммерческой государственной службе.

В целях обеспечения безопасности судоходства и защиты иных государственных интересов международно-правовыми нормами (и прежде всего Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.) предусматривается ряд мер по *предотвращению и пресечению противоправных действий*, которые могут быть совершены в открытом море.

В частности, каждое государство должно принимать эффективные меры для предотвращения *перевозки рабов на судах*, имеющих право плавать под его флагом, наказания за такие перевозки, а также для предупреждения противозаконного пользования его флагом для этой цели.

Все государства сотрудничают в пресечении пиратства в открытом море. При этом под *пиратством* понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный против любого другого судна или летательного аппарата либо против лиц и имущества, находящихся на борту. Пиратское судно (летательный аппарат) любое государство может захватить в открытом море или в другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства. Судебные органы захватившего государства могут выносить постановления о наложении наказаний и определять меры, которые должны быть приняты в отношении захваченных судов, летательных аппаратов и имущества.

Также все государства сотрудничают в пресечении *незаконной торговли наркотиками* и психотропными веществами, осуществляемой



судами в открытом море в нарушение международных конвенций. Если государство имеет основания считать, что судно, плавающее под его флагом, занимается незаконной торговлей наркотическими или психотропными веществами, оно может просить другие государства о сотрудничестве в пресечении незаконной торговли.

«Несанкционированное вещание» означает передачу в нарушение международных правил звуковых радио- или телевизионных программ с судна или установки в открытом море, предназначенных для приема населением, за исключением передачи сигналов бедствия. Государства развивают сотрудничество в целях пресечения несанкционированного вещания из открытого моря. Лицо, занимающееся таким вещанием, может быть привлечено к ответственности в суде государством:

- флага судна;
- регистрации радиовещательной установки;
- гражданином которого оно является;
- на территории которого могут приниматься передачи;
- санкционированному радиовещанию которого чинятся помехи.

**2. Свобода полетов**, являющаяся составной частью режима свободы открытого моря, означает, что воздушные суда всех государств имеют право осуществлять полеты в воздушном пространстве над открытым морем. Государства обязаны принимать меры по обеспечению безопасности таких полетов и не создавать помех использованию моря в иных целях.

**3. Свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов** распространяется на дно открытого моря за пределами континентального шельфа. При этом государства должны принимать во внимание уже проложенные по дну моря кабели и трубопроводы, не создавать препятствий свободе использования открытого моря, а также вводить ответственность за намеренный или преступно небрежный разрыв кабелей судами, плавающими под их флагами.

**4. Свобода возведения искусственных установок и островов** означает право каждого государства на возведение островов, установок и сооружений и их эксплуатацию в открытом море и на континентальном шельфе. Однако эти острова и установки не должны создавать помехи для использования признанных судоходных морских путей.

**5. Свобода рыболовства** (право промысла рыбы в открытом море) предоставлена всем государствам при условии соблюдения ими договорных обязательств, интересов прибрежных государств и требований международно-правовых актов о сохранении живых ресурсов открытого моря.

**Меры по регулированию промысла и сохранению живых ресурсов**, включают в себя, в частности:

- определение допустимых норм улова с учетом новейших научных данных;
- регулирование промысла в отдельных районах открытого моря;

- создание государствами органов и организаций, исследующих морскую фауну и разрабатывающих рекомендации по ее сохранению.

**6. Свобода научных исследований** означает, что все государства, независимо от их географического положения, и компетентные международные организации имеют право проводить морские научные исследования при условии соблюдения прав и обязанностей других государств.

Морские научные исследования должны проводиться только в мирных целях, надлежащими методами и средствами и таким образом, чтобы не создавать помех другим видам использования моря.

### **Правовой режим международного района морского дна**

В настоящее время режим морского дна закреплен в части XI Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., именуемой «Район».

**Международный район морского дна** определен в данной Конвенции как дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции.

Кроме того, в Конвенции содержится термин **«ресурсы»**, означающий все твердые, жидкие или газообразные минеральные ресурсы, включая полиметаллические конкреции, находящиеся в состоянии недрожимости в районе на морском дне или в его недрах. Ресурсы, когда они извлечены из района, рассматриваются как **«полезные ископаемые»**.

Район морского дна и его ресурсы являются общим наследием человечества. Поэтому ни одно государство не может претендовать на суверенитет или суверенные права или осуществлять их в отношении какой бы то ни было части района или его ресурсов, и ни одно государство, физическое или юридическое лицо не может присваивать какую бы то ни было их часть.

Все права на ресурсы международного района морского дна принадлежат всему человечеству, от имени которого действует **Международный орган по морскому дну** (орган), включающий в себя в качестве членов все государства - участники Конвенции 1982 г.

Орган является организацией, основанной на суверенном равенстве ее членов, посредством которой государства осуществляют и контролируют деятельность в международном районе морского дна, и прежде всего в целях управления его ресурсами.

Ресурсы района не подлежат отчуждению. Добываемые здесь полезные ископаемые могут быть отчуждены лишь в соответствии с Конвенцией 1982 г., а также с нормами, правилами и процедурами органа.

Деятельность в районе осуществляется на благо всего человечества независимо от географического положения государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю, и с особым учетом интересов и нужд развивающихся государств и народов. Справедливое распределение финансовых и других экономических выгод, получаемых от такой деятельности, обеспечивается органом через соответствующий механизм на недискриминационной основе.

В целях осуществления непосредственной разработки района, транспортировки, переработки и сбыта добытых полезных ископаемых Международный орган по морскому дну создает предприятие. Государства, государственные предприятия, юридические и физические лица осуществляют деятельность в районе только на основе контракта с органом.

Конвенция 1982 г. провозглашает, что международный район морского дна должен использоваться исключительно в мирных целях (в том числе для научных исследований).

Вся деятельность в районе не должна затрагивать правового статуса вод, покрывающих район, и правового статуса воздушного пространства над этими водами.

### **Правовое регулирование обеспечения безопасности судоходства и спасания на море**

Многие морские государства придают большое значение обеспечению безопасности судоходства, оказанию быстрой и эффективной помощи судам, терпящим бедствие на море. Решению указанных задач служат Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов на море 1972 г., Международная конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 г. и Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.

В соответствии с Конвенцией 1972 г. каждое судно должно постоянно вести надлежащее визуальное и слуховое наблюдение, также как и наблюдение с помощью всех имеющихся средств, применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям, чтобы полностью оценить ситуацию и *опасность столкновения*. Каждое судно должно всегда следовать с безопасной скоростью, с тем чтобы оно могло предпринять надлежащее и эффективное действие для предупреждения столкновения и могло быть остановлено в пределах расстояния, требуемого при существующих обстоятельствах и условиях. Кроме того, каждое судно должно использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями для определения наличия опасности столкновения, и если имеются сомнения в отношении наличия опасности столкновения, то следует считать, что она существует.

Любое *действие, предпринимаемое для предупреждения столкновения*, если позволяют обстоятельства, должно быть уверенным, своевременным и соответствовать хорошей морской практике. В том числе и любое изменение курса и (или) скорости, предпринимаемое для предупреждения столкновения, если позволяют обстоятельства, должно быть достаточно большим, чтобы оно могло быть легко обнаружено другим судном.

Когда два судна с механическими двигателями идут пересекающимися курсами так, что возникает опасность столкновения, Конвенция 1972 г. предписывает судну, которое имеет другое на своей правой стороне, уступить дорогу другому судну, и при этом оно должно, если позволяют обстоятельства, избегать пересечения курса другого судна у него по носу.

Судно с *механическим двигателем* на ходу должно уступать дорогу:

- судну, лишенному возможности управляться;

- судну, ограниченному в возможности маневрировать;
- судну, занятому ловом рыбы;
- парусному судну.

При ограниченной видимости каждое судно должно следовать с безопасной скоростью, установленной применительно к преобладающим обстоятельствам и условиям ограниченной видимости. При этом судно с механическим двигателем должно держать свои машины готовыми к немедленному маневру.

Судно, лишенное возможности управляться, обязательно должно выставлять привлекающие внимание световые и звуковые сигналы.

Согласно Конвенции 1974 г. ее участники обязуются принимать в законодательном или ином порядке любые соответствующие меры, необходимые для полного осуществления Конвенции и Приложения к ней.

По вопросам *оказания помощи и спасания на море* государства *обязались*:

- принимать необходимые меры в деле обеспечения надлежащего поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море у их берегов;
- обеспечивать координацию средств, требующихся для поиска и спасания;
- создавать национальные органы для общей координации поиска и спасания;
- назначать в качестве спасательных единиц государственные или другие соответствующие общественные либо частные службы, размещенные и оснащенные надлежащим образом, или их подразделения;
- координировать работу своих поисково-спасательных организаций и, при необходимости, координировать поисково-спасательные операции со службами соседних государств;
- разрешать, если нет иной договоренности, немедленный допуск в свои территориальные воды или на свою территорию либо в воздушное пространство спасательных единиц других стран, исключительно для целей поиска мест морских происшествий для спасания людей, оставшихся в живых после таких происшествий;
- обеспечивать как можно более тесную координацию морских и аэронавигационных служб в целях проведения действенного и эффективного поиска и спасания в своих поисково-спасательных районах и воздушном пространстве над ними;
- предоставлять спасательно-координационным центрам и спасательным подцентрам свободный доступ к информации, касающейся местоположения, курса, скорости, а также позывных или опознавательных данных судовых радиостанций судов, находящихся в их зоне, которые могут оказать помощь судам или людям, терпящим бедствие на море;
- обеспечивать несение непрерывных радиовахт на международных частотах бедствия.

### **Правовой режим международных проливов, каналов и рек**

**Международные проливы** - это используемые для международного судоходства мировые водные пути, соединяющие моря и океаны и их части, которые на протяжении длительного исторического периода служили для свободного плавания.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. *вид правового режима* международного пролива зависит от того, к какой части морского пространства он относится и какие части соединяет.

При этом в основу определения режима проливов положено правило сочетания интересов прибрежных государств и других государств, пользующихся проливами.

**1. Проливы, не перекрываемые территориальными водами.** Они имеют режим, основанный на *принципе свободы открытого моря*.

**2. Проливы, перекрываемые территориальными водами.**

Здесь действует *право транзитного прохода*.

**Транзитный проход** - осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны.

Требование о непрерывном и быстром транзите не исключает прохода через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство.

Суда при транзитном проходе обязаны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры и практику, касающиеся безопасности на море, а также правила, процедуры и практику предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов. Суда несут ответственность за любой ущерб или убытки, причиненные прибрежным государствам.

Прибрежные государства не имеют права препятствовать транзитному проходу или приостанавливать его. Но они могут устанавливать морские коридоры и предписывать схемы разделения движения для судоходства в проливах, когда это необходимо для содействия безопасному проходу судов.

Государства, граничащие с проливами, могут *принимать законы и правила*, относящиеся к транзитному проходу через проливы, в отношении следующих вопросов:

- безопасности судоходства и регулирования движения судов;
- предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения;
- недопущения рыболовства, в том числе требования относительно уборки рыболовных снастей;
- погрузки или выгрузки любых товаров или валюты, посадки или высадки лиц в нарушение таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил государств, граничащих с проливами.

Такие законы и правила должны быть надлежащим образом опубликованы, а иностранные суда, осуществляющие право транзитного прохода, обязаны их соблюдать.

В том случае, когда пролив образуется островом государства, граничащего с проливом и его континентальной частью (если в сторону моря от острова имеется столь же удобный с точки зрения навигационных и гидрографических условий путь), между районом открытого моря и территориальным морем применяются правила *«мирного прохода»*.

**3. Проливы, в срединной части которых имеется полоса открытого моря или исключительной экономической зоны, удобная для судоходства.** Здесь действуют правила, принятые для судоходства в открытом море и в исключительной экономической зоне. К таким проливам, в частности, относятся Мозамбикский, Корейский, Тайваньский.

**4. Проливы, режим которых определяется специальными международными соглашениями.** К таковым относятся Черноморские и Балтийские проливы, а также Магелланов пролив.

**Черноморские проливы** (Босфор, Мраморное море и Дарданеллы). Режим плавания регламентируется Конвенцией о режиме проливов 1936 г., заключенной в Монтрё (Швейцария).

В мирное время торговые суда всех стран пользуются свободой прохода и плавания без какой-либо дискриминации флагов при условии санитарного контроля, уплаты санитарного, маячного и спасательного сборов. Санитарный сбор не взимается с военных кораблей, а также в случае, если суда заходят в турецкие порты по вынужденным обстоятельствам. Лощманская проводка через проливы не обязательна.

Правила прохода военных кораблей установлены ст. 8-22 Конвенции. Государства, прибрежные к Черному морю, имеют право проводить через проливы любые корабли (без ограничения тоннажа и класса). При этом линейные корабли проводятся поодиночке, в сопровождении не более чем двух миноносцев; подводные лодки должны плавать днем и на поверхности и проходить через проливы в одиночку. О каждом проходе военных кораблей через проливы турецкому правительству за 8 суток направляется предуведомление.

Для нечерноморских государств установлен другой порядок: они могут проводить через проливы только легкие надводные корабли, малые боевые и вспомогательные суда (калибр орудий не свыше 155 мм). Максимальный тоннаж всех кораблей не может быть более 15 000 т, а состоять отряд может не более чем из 9 кораблей. Время пребывания в Черном море не должно превышать 21 дня. Предуведомление Турции должно направляться за 15 суток.

Во время войны, когда Турция является воюющей стороной, проход военных кораблей зависит исключительно от усмотрения ее правительства.

**Балтийские проливы** (Каттегат, Большой Бельт, Малый Бельт, Скагеррак и Зунд) соединяют Северное и Балтийское моря. Режим плавания через проливы определен Копенгагенским трактатом об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе через проливы Зунда и обоих Бельтов (1857 г.), который действует до настоящего времени.

Установлена свобода прохода торговых судов всех сторон без дискриминации. Лоцманская проводка не обязательна.

Прход военных кораблей определяется национальным законодательством Дании и Швеции с учетом положений Трактата. Для прохода через шведскую часть Балтийских проливов никаких ограничений не установлено. Если проход по датской части Большого Бельта и Зунда длится более 48 часов или если проходят одновременно более трех кораблей одного государства, датскому правительству необходимо давать предварительное уведомление за 8 суток. Подводные лодки обязаны следовать в надводном положении.

*Магелланов пролив* соединяет Тихий и Атлантический океаны. Оба его берега принадлежат Чили. Правовой режим пролива определен договорами между Аргентиной и Чили 1881 и 1941 гг. Пролив открыт для свободного прохода невоенных судов и военных кораблей всех флагов. При этом введены контроль за проходом судов и обязательная лоцманская проводка.

### **Режим международных каналов**

**Международные каналы** - искусственные водные пути, расположенные в пределах территории определенных государств на путях интенсивного мирового судоходства и используемые в соответствии с принципами и нормами международного права.

Основные каналы можно объединить в две группы:

1) каналы, имеющие международное значение для большинства государств (Суэцкий, Панамский);

2) каналы, используемые для регионального судоходства (Кильский, Коринфский, Сайменский).

Режим использования международных каналов определяется следующими **принципами**:

- свободный проход всех видов судов всех стран без дискриминации;
- уважение суверенных прав государств, по территории которых проходят каналы;
- демилитаризация и нейтрализация зоны каналов;
- недопустимость применения к каналу блокады и запрещение ведения военных действий в зоне канала;
- национальное обеспечение свободы судоходства и военной защиты зоны канала;
- обязанность государств — пользователей каналом соблюдать международно-правовые нормы и национальные правила относительно свободы судоходства и безопасности плавания;
- разрешение споров относительно использования каналов мирными средствами в соответствии с международным правом.

**1. Суэцкий канал.** Проходит он по территории Египта, соединяет Средиземное и Красное моря, является важнейшей транспортной магистралью. Длина канала от Порт-Саида до порта Суэц составляет 162 км. Строился он с 1859 по 1869 год. В 1956 г. декретом президента Египта канал был национализирован.

Правовой режим канала определен Конвенцией относительно обеспечения свободного плавания по Суэцкому каналу 1888 г., подписанной в г. Константинополе. Как в мирное, так и в военное время он объявлен свободным и открытым для всех коммерческих и военных судов без различия флагов. Высокие Договаривающиеся Стороны обязались ни в чем не нарушать правила свободного пользования Суэцким каналом и никогда не применять к нему право блокады.

Для прохода судна по каналу его следует зарегистрировать в Администрации канала и не позднее чем за 5 суток до предполагаемого прохода уведомить ее о прибытии в район ожидания. За 48 часов до подхода судна к району ожидания капитан судна обязан сообщить необходимые сведения о своем судне.

Военные корабли проходят канал свободно на основе общих положений о режиме плавания судов. В случае войны военные суда воюющих сторон имеют право снабжаться в канале и во входных портах провиантом и запасами лишь в пределах строгой необходимости. Проход этих судов по каналу должен совершаться в самый короткий срок и без всяких остановок, за исключением тех, которые будут вызваны потребностями службы. Срок пребывания судов в Порт-Саиде и на Суэцком рейде не может превышать 24 часов, за исключением случаев вынужденной остановки. При этом воюющие державы не имеют права ни высаживать, ни принимать на суда в канале и его входных портах войск, снарядов и военных принадлежностей.

Управление и эксплуатация канала осуществляется Администрацией Суэцкого канала, действующей на основании закона Египта от 19 июля 1957 г. Проход производится за плату после получения мерительного свидетельства, невоенные суда обязаны брать египетских лоцманов и прожектористов. О предполагаемом проходе военных кораблей МИД Египта должен уведомляться не менее чем за 10 дней до момента прибытия в один из входных портов.

**2. Панамский канал.** Он проходит по территории Панамы, соединяя два океана - Атлантический и Тихий. Длина его достигает 81,7 км, время прохождения судов составляет 10-15 часов, пропускная способность - до 50 судов в сутки.

Канал был введен в строй в 1914 г. 18 ноября 1903 г. был заключен Договор между Панамой и США, по которому США получили «на вечные времена» право использовать, оккупировать и контролировать 10-километровую зону с правом нахождения там американских вооруженных сил и военных баз.

Под давлением мирового общественного мнения и борьбы панамского народа за расторжение указанного договора в феврале 1974 г. правительства Панамы и США подписали «Декларацию принципов» о будущем канала: Договор 1903 г. должен быть аннулирован, США откажутся от концепции «вечности», Панама восстановит свою юрисдикцию.



7 сентября 1977 г. США и Панама подписали два новых договора: Договор о Панамском канале и Договор о постоянном нейтралитете и эксплуатации Панамского канала с Протоколом к нему и Правилами плавания по Панамскому каналу, изданными администрацией США (Советский Союз присоединился к Протоколу в 1988 г.).

Договорами был установлен срок окончания американского колониального присутствия в зоне Панамского канала — в полдень по панамскому времени 31 декабря 1999 г. С 2000 г. в зоне канала нет администрации США, только Панама ведает управлением и обороной канала, осуществляет полицейскую, пожарную и таможенную службы, отправляет правосудие. Действуют только панамские уголовные и гражданские законы. Республика Панама объявила о нейтралитете канала, который к настоящему времени признан значительным числом государств.

Как в мирное время, так и в годы войны канал открыт для мирного транзита судов всех стран на условиях полного равенства. Условиями прохода являются соблюдение правил, обеспечивающих безопасность канала и судоходства по нему, уплата транзитных сборов, а также предоставление гарантии выплаты разумной и соразмерной компенсации, соответствующей международной практике и нормам за ущерб, являющийся результатом действий или упущений судов при проходе через канал.

Военные и вспомогательные суда всех государств имеют право на транзит через канал в любое время, причем вне зависимости от их внутреннего распорядка, средств тяги, происхождения, места назначения или вооружения, не подвергаясь в качестве условия для транзита инспекции, обыску или наблюдению. Однако к таким судам может быть предъявлено требование подтвердить, что они выполняют все применимые медицинские, санитарные и карантинные правила.

**3. Кильский канал.** Открыт для плавания в 1895 г. Соединяет Балтийское и Северное моря кратчайшим путем. По Версальскому мирному договору 1919 г. канал объявлен международным с правом свободы судоходства всех стран и его нейтрализации (ст. 380—386). В настоящее время режим судоходства по нему регламентируется национальным законодательством ФРГ, в частности, Правилами плавания по фарватерам в водах ФРГ 1971 г.

Невоенные суда могут проходить по каналу в любое время суток, уплатив сборы за транзит и получив пропуск на проход. Для них обязательны лоцманская проводка, использование рулевых канала, санитарный осмотр перед входом в канал и таможенный досмотр в пути следования по каналу. Суда обязаны выполнять все правила судоходства и обеспечения безопасности канала.

Военные корабли могут проходить через канал после получения разрешения от компетентных властей Германии, но они могут отказаться от услуг рулевых канала и во время следования по каналу пользуются полным иммунитетом от юрисдикции властей ФРГ. Плавание по каналу может быть

ограничено германскими властями, если они найдут это необходимым в интересах поддержания канала в пригодном для эксплуатации состоянии.

**4. Коринфский канал.** Он соединяет Ионическое и Эгейское моря. Правила его использования регламентируются законодательством Греции. В соответствии с установленными правилами иностранные суда не имеют права входить в канал без получения на то специального разрешения от Администрации канала.

**5. Сайменский канал.** Соединяет оз. Сайма с Финским заливом. Правовой режим канала определен Договором между СССР и Финляндской Республикой о передаче в аренду Финляндии советской части Сайменского канала и о. Малый Высоцкий от 27 сентября 1962 г.

Для совместной эксплуатации канала и его обслуживания создано специальное Управление с местом пребывания на территории Финляндии. Разногласия по вопросам толкования и применения договора решаются Смешанной комиссией, в которую входят по два члена от России и Финляндии.

### **Международные реки**

**Международные реки** - судоходные реки, которые до впадения в море пересекают территории нескольких государств и на основе международного соглашения открыты для торгового судоходства всех стран.

Отдельные участки таких рек входят в состав территории каждого прибрежного государства и подчиняются суверенитету этого государства. Вместе с тем государства не имеют права в одностороннем порядке изменять течение реки и обязаны использовать свой участок реки таким образом, чтобы не причинять ущерба другим прибрежным государствам.

Крупнейшими международными реками являются:

- Дунай и Рейн - в Европе;
- Нил, Конго, Нигер - в Африке;
- система рек Ла-Платы и Амазонки - в Южной Америке;
- система Великих озер - в Северной Америке;
- Евфрат, Меконг, Брахмапутра- в Азии.

Особенность правового режима таких рек обусловлена тем, что они представляют собой единый природный комплекс и в то же время поделены между разными государствами.

Поэтому все вопросы исследования и использования рек и озер требуют согласованного подхода, сотрудничества всех заинтересованных (прибрежных) государств.

Международная практика идет по пути выработки *соглашений*, касающихся использования конкретных международных рек, озер или их бассейнов. Среди них:

- 1) Договор о бассейне р. Ла-Плата 1969 г.;
- 2) Договор о сотрудничестве в Амазонии 1978 г.;
- 3) Конвенция развития оз. Чад 1964 г.;
- 4) Соглашение о международной комиссии по охране р. Рейн 1963 г.;

5) Конвенция о режиме судоходства на Дунае 1948 г.

Вместе с тем пока нет универсальной конвенции, которая кодифицировала бы основные принципы и нормы *«международного речного права»*.

Единственный документ общего характера - Хельсинкские правила использования вод международных рек 1966 г. - является рекомендательным, но может рассматриваться как отражение международного обычного права.

Существуют следующие **основополагающие правовые принципы использования вод международных рек и озер:**

- суверенитета государства над своей частью водного бассейна;
- справедливого водоиспользования;
- свободы судоходства для невоенных судов;
- не причинения ущерба природной среде или интересам другого прибрежного государства.

Так, Конвенцией о режиме судоходства на Дунае 1948 г. навигация на Дунае провозглашается свободной и открытой для граждан, торговых судов и товаров всех государств на основе равенства в отношении портовых и навигационных сборов и условий торгового судоходства.

Судоходство в низовьях Дуная и в районе Железных Ворот осуществляется в соответствии с правилами плавания, установленными специальными речными администрациями указанных районов. Судоходство на остальных участках Дуная осуществляется согласно правилам, установленным соответствующими придунайскими странами, по территории которых протекает Дунай, а в тех районах, где берега Дуная принадлежат двум разным государствам, - согласно правилам, установленным по соглашению между этими государствами. Суда, плавающие по Дунаю, имеют право с соблюдением правил, установленных придунайскими государствами, заходить в порты, производить в них погрузочные и разгрузочные операции, посадку и высадку пассажиров, а также пополнять запасы топлива, предметов снабжения и т.д.

Плавание по международным рекам иностранных военных кораблей неприбрежных государств в большинстве случаев, в том числе по Дунаю, запрещено. Особые правила действуют в отношении пограничных рек.

Международными договорами часто предусматривается создание уполномоченных органов - международных речных комиссий, которые обязаны содействовать решению вопросов совместного использования международных рек.

## **Вопрос 2. Понятие, источник и принципы международного воздушного права. Правовой режим воздушного пространства**

**Международное воздушное право** - система норм, регулирующих отношения между государствами и иными субъектами международного права в связи с использованием воздушного пространства в целях

осуществления международных воздушных сообщений и обеспечения их безопасности.

**Пространственная сфера действия** определена практикой полетов космических объектов и спутников на околоземной орбите привела к общему признанию государствами того факта, что граница между воздушным и космическим пространством не должна превышать **100 -110 км над уровнем океана.**

Международное воздушное право осуществляет регулирование отношений между государствами по поводу использования в воздушном пространстве особого вида летательных аппаратов, а именно воздушных судов.

**Воздушное судно** - такой вид летательного аппарата, который способен не только совершать полеты, но и маневрировать в воздушном пространстве благодаря взаимодействию с воздухом.

В соответствии с положениями Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. **международным воздушным сообщением** считается воздушное сообщение, осуществляемое гражданскими воздушными судами с целью общественных перевозок пассажиров, багажа и груза по найму и вознаграждение через пространство более чем одного государства и независимо от того, являются ли такие перевозки регулярными или нерегулярными.

Многие нормы международного воздушного права направлены на обеспечение *безопасности международных воздушных сообщений.*

Под безопасностью понимается:

- обеспечение технической безопасности и пригодности самого воздушного судна;
- надлежащая квалификация и подготовка экипажа воздушных судов;
- наличие универсальных правил международных полетов;
- надежное аэронавигационное и наземное оборудование и обслуживание;
- защита воздушных судов от нападения, захвата и угона, т.е. от различного рода уголовных посягательств.

Проблема обеспечения безопасности воздушных судов имеет актуальный характер и составляет одну из важнейших задач международного права.

### **Источники международного воздушного права**

**1. Международный правовой обычай** (всеобщее признание в качестве обычной нормы снискало положение об обязательном оказании помощи воздушным судном другому воздушному судну или морскому судну, терпящему бедствие, а также о предоставлении таким судам права на несанкционированный влет (вхождение) в пределы иностранной территории).

### **2. Международный договор.**

**2.1. К числу многосторонних договоров** международного воздушного права относятся:

- 1). Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская), 1929 г.;
- 2). Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская) 1944 г.;
- 3). Конвенция о признании прав на воздушное судно (Женевская) 1948 г.;
- 4). Конвенция об ущербе, причиненном иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности (Римская) 1952 г.;
- 5). Конвенция о преступлениях и некоторых других актах на борту воздушного судна (Токийская) 1963 г.;
- 6). Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская) 1970 г.;
- 7). Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреальская) 1971 г.;
- 8). Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию (Монреальский), 1988 г.;
- 9) Договор по открытому небу (Хельсинкский) 1992 г.

Важнейшей среди перечисленных выше международных актов в области воздушного права является **Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) 1944 г.** (с поправками, принятыми в 1954, 1961, 1962, 1971 и 1974 гг.). Для СССР она вступила в силу в 1970 г.

В **первой части Конвенции** установлены правила полетов над территорией стран-участников, меры содействия аэронавигации, условия, подлежащие соблюдению в отношении воздушных судов, и др. Особо отмечено, что Конвенция не применяется к государственным воздушным судам, под которыми понимаются суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службе. Все остальные суда отнесены к гражданским, хотя они могут находиться в государственной собственности.

Во **второй части Конвенции** содержатся положения об учреждении Международной организации гражданской авиации (ИКАО), ее целях, структуре и полномочиях.

**Третья часть** содержит нормы об аэропортах и других аэронавигационных средствах, международных авиатранспортных организациях совместной эксплуатации.

В **четвертой части** содержатся заключительные положения.

## **2.2. Двусторонние соглашения.**

## **2.3. Договоры государств с международными организациями**

## **2.4. Соглашения международных организаций между собой.**

3. Национальное законодательство (Например, в Российской Федерации основным законодательным актом такого рода выступает Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г., который содержит главу XI «Международные полеты воздушных судов»).

## **Основные принципы международного воздушного права**

**1. Принцип полного и исключительного суверенитета государства над воздушным пространством в пределах его территории** (государство само определяет содержание правового режима воздушного пространства над своей территорией. При этом государство не вправе устанавливать такие национальные нормы, которые направлены на нарушение суверенитета над воздушным пространством других стран. Например, недопустимо произвольное и одностороннее закрытие воздушных трасс).

В силу суверенитета государство осуществляет *права*, относящиеся:

- к регулированию воздушных передвижений в пределах территории государства;
- к регулированию коммерческой деятельности воздушно-транспортных предприятий, действующих на территории данного государства;
- к осуществлению административной, гражданской, уголовной и иной юрисдикции государства по отношению к воздушным судам, их экипажам и находящимся на этих судах пассажирам, грузам и почте.

Согласно Воздушному кодексу РФ под воздушным пространством Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией России, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Структура воздушного пространства России включает в себя:

- зоны, районы и маршруты обслуживания воздушного движения (воздушные трассы, местные воздушные линии и т.п.);
- районы аэродромов и аэроузлов;
- специальные зоны и маршруты полетов воздушных судов,
- запретные зоны, опасные зоны (районы полигонов, взрывных работ и т.п.), зоны ограничений полетов воздушных судов;
- другие структурные элементы, установленные для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

**2. Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации.**

**3. Принцип свободы полетов в международном воздушном пространстве.**

**Международное воздушное пространство** - часть атмосферы, расположенная за пределами государственных границ.

В соответствии с положениями современного международного права воздушное пространство над открытым морем и международными морскими проливами является свободным для полетов воздушных судов всех государств.

При этом воздушные суда обязаны соблюдать все предписания, установленные международно-правовыми актами.

Свобода полетов над открытым морем является составной частью общепризнанного принципа современного международного права - принципа *свободы открытого моря*, закреплённого в конвенциях по морскому праву 1958 и 1982 гг.

## **Правовой режим воздушного пространства**

Понятие **правового режима воздушного пространства** включает в себя ряд элементов:

- определение процедуры наделения летательных аппаратов статусом воздушных судов;
- вопросы гражданской принадлежности воздушного судна;
- характер и объем прав и обязанностей, профессиональная квалификация членов экипажей воздушных судов;
- порядок совершения международных и внутренних полетов, основания и условия их выполнения;
- регулирование гражданских правоотношений, возникающих в процессе использования воздушного пространства в связи с перевозками грузов, пассажиров, багажа, почты;
- установление ответственности за сохранность объектов перевозки и порядка возмещения причиненного вреда;
- вопросы поиска и спасания терпящих бедствие людей и воздушных объектов и т.д.

Международные воздушные передвижения регулируются Чикагской конвенцией 1944 г. и национальным законодательством (в Российской Федерации - Воздушным кодексом РФ и подзаконными актами).

**Международным полетом** считается такой, при котором воздушное судно должно пересечь границы более чем одного государства.

**Международные полеты могут совершаться:**

1) **регулярно**, т.е. специально определенными государством авиапредприятиями по согласованному между сторонами расписанию и по линиям - маршрутам, обусловленным в соответствующем международном договоре;

2) **нерегулярно**, т.е. вне расписания (дополнительные, чартерные рейсы).

В отношении нерегулярных полетов Чикагской конвенцией 1944 г. установлено, что все воздушные суда государств - участников Конвенции, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право осуществлять полеты на территорию любого государства или транзитные беспосадочные полеты и совершать посадки с некоммерческими целями. Получать предварительное разрешение при этом нет необходимости.

Однако должно соблюдаться условие о том, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки.

Вместе с тем каждое государство имеет право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты.

Некоторые государства в последние годы стали заключать двусторонние соглашения о нерегулярных воздушных сообщениях.

## Международные полеты над государственной территорией

Каждое государство устанавливает порядок допуска воздушных судов в свое воздушное пространство, исходя из принципа полного и исключительного суверенитета государств на воздушное пространство.

Когда **иностранное воздушное судно** прибывает на территорию другого государства, оно должно иметь в обязательном порядке **ряд документов**:

- свидетельство о его регистрации;
- удостоверение о его годности к полетам;
- соответствующие свидетельства на каждого члена экипажи;
- бортовой журнал;
- разрешение на бортовую радиостанцию;
- список фамилий пассажиров с указанием пунктов отправления и назначения;
- манифест и подробные декларации на груз.

Чикагская конвенция 1944 г. определяет, что удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства, которые выданы государством, где зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими государствами.

При этом требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы, должны соответствовать минимальным стандартам, устанавливаемым в соответствии с Конвенцией, или превышать их.

Согласно действующему законодательству воздушные суда пересекают Государственную границу Российской Федерации по специально выделенным воздушным **коридорам пролета** с соблюдением правил, устанавливаемых Правительством РФ и публикуемых в документах аэронавигационной информации.

Пересечение государственной границы вне выделенных коридоров, кроме случаев его вынужденного пересечения, допускается только с особого разрешения Правительства России.

Взлет и посадка воздушных судов при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся только в международных аэропортах и на *открытых* для международных полетов воздушных судов аэродромах (в них проводится пограничный и таможенный контроль).

Также запрещается залет воздушных судов в запретные для полетов районы, которые каждое государство - участник Чикагской конвенции 1944 г. может установить по соображениям военной необходимости или общественной безопасности.

Такие запретные зоны должны иметь разумные размеры и местоположение, чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации.

Кроме того, каждое государство имеет право немедленно при исключительных обстоятельствах (в период чрезвычайного положения или в



интересах общественной безопасности) временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств, независимо от их национальности.

За влет или вылет с территории иностранного государства без соответствующего разрешения, за несоблюдение указанных в разрешениях маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полетов, за иное нарушение правил международных полетов следует, согласно законодательству страны, уголовная, гражданская, административная *ответственность*.

При **бедствии воздушного судна** государство, на территории которого это произошло, принимает меры по оказанию помощи данному воздушному судну. В случае происшествия с воздушным судном иностранное государство назначает расследование обстоятельств происшествия.

Согласно дополнению к Чикагской конвенции участники Конвенции при перехвате нарушившего границу или уклонившегося от авиатрассы иностранного воздушного судна должны действовать так, чтобы не поставить под угрозу жизнь находящихся на борту судна пассажиров.

Указанная статья явилась важной мерой безопасности полетов и возникла после инцидента с южнокорейским авиалайнером «Боинг-747», который в 1983 г. был сбит в советском воздушном пространстве.

Заключение международного соглашения или выдача специального разрешения, предоставляющего право полета в пределах воздушного пространства государства, требует выполнения определенных условий, содержащихся в международных договорах и в национальных законах.

Правила, установленные государством для влета на его территорию, передвижения в его воздушном пространстве и вылета из него, должны строго соблюдаться.

Вместе с тем государства в последние годы стали исходить из того, что их полный суверенитет над воздушным пространством не препятствует сотрудничеству для решения согласованных задач.

24 марта 1992 г. в Хельсинки был подписан Договор по открытому небу, депозитариями которого являются правительства Канады и Венгрии. Россия подписала указанный Договор в целях содействия ограничению вооружения и контролю за соблюдением обязательств в этой области.

**Режим открытого неба** устанавливается для проведения наблюдательных полетов над территорией государств - участников договора с использованием невооруженных самолетов, зарегистрированных уполномоченными органами государств и оборудованных предусмотренной договором аппаратурой наблюдения.

Договором установлены квоты — количество наблюдательных полетов для каждого участника соглашения.

Полученные аппаратурой наблюдения данные предоставляются всем участникам Договора по открытому небу.

**Международное воздушное пространство** находится над открытым морем, исключительной экономической зоной, международными проливами и архипелажными водами, а также над Антарктикой.

Полеты над открытым морем регулируются Конвенцией 1958 г. об открытом море, принятой в Женеве. В основе международно-правового режима воздушного пространства над открытым морем лежит принцип свободы полетов.

Такая свобода была подтверждена и Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.

Все государства вне зависимости от того, являются ли они прибрежными или у них нет прямого выхода к морю, *имеют право свободно осуществлять воздушное судоходство над открытым морем и не приобретают в отношении этого воздушного пространства суверенных прав.*

При пользовании свободой полетов над открытым морем государства *обязаны:*

- соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО;
- предотвращать загрязнение воздушного пространства над открытым морем в результате всякой деятельности, которая включает в себя применение радиоактивных материалов или других вредоносных веществ;
- предотвращать инциденты в воздушном пространстве над открытым морем;
- оказывать помощь терпящим бедствие морским и воздушным судам;
- не использовать воздушное пространство над открытым морем для проведения любых испытаний ядерного оружия;
- не допускать полетов своих военных, гражданских воздушных судов без национальных знаков отличия и регистрационного номера;
- воздерживаться от угрозы силой или ее применения.

При полете над открытым морем воздушное судно должно иметь национальные знаки отличия и регистрационный номер не более чем одного государства. Государство сохраняет свою юрисдикцию над зарегистрированным им воздушным судном, осуществляющим полет в международном воздушном пространстве.

При этом государства обязаны не допускать создания со стороны их воздушных судов угрозы безопасности полетов судам других государств и безопасности мореплавания.

С этой целью государства заключают договоры о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним (например, подобное соглашение было заключено между правительствами Российской Федерации и Японией в 1993 г.).

Не допускаются, в частности, выполнение военными самолетами опасных облетов иностранных военных судов, имитация атак с применением оружия по самолетам и кораблям.

Помимо свободы полетов воздушных судов над открытым морем существует свобода научных исследований посредством воздушных судов, свобода использования летательных аппаратов для обеспечения рыболовства и возведения искусственных установок и сооружений.

Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. установлено право *транзитного пролета в воздушном пространстве над большинством международных проливов*. Это означает свободу полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через воздушное пространство над проливом.

При этом принимаются во внимание суверенитет, территориальная целостность и политическая независимость прибрежных государств, а также выполняются навигационные правила, установленные ИКАО.

Пролеты над Черноморскими проливами не должны осуществляться вопреки аэронавигационным предписаниям, установленным соответствующими властями Турции как припроливного государства. Это правило зафиксировано в Конвенции Монтрё 1936 г.

**Режим воздушного пространства над Антарктикой** и право полетов в нем определяются Договором об Антарктике 1959 г.

Все государства, независимо от их участия в данном договоре, имеют право свободно осуществлять над Антарктикой полеты гражданских воздушных судов, строго придерживаясь стандартов ИКАО.

Антарктика, включая воздушное пространство над нею, используется только в мирных целях.

Поэтому военные летательные аппараты могут осуществлять в нем полеты только для осуществления целей Договора 1959 г., в частности, для доставки и вывоза персонала и имущества полярных станций.

#### **Международные организации в области гражданской авиации**

В настоящее время существует несколько международных авиационных организаций как всемирного, так и регионального характера.

**Международная организация гражданской авиации.** Международная организация гражданской авиации (ИКАО) была создана в 1944 г. на Чикагской конференции по вопросам гражданской авиации. Часть вторую Конвенции, принятой на этой конференции, составляет Устав ИКАО. Практическая деятельность ИКАО началась с момента вступления в силу 4 апреля 1947 г. Конвенции о международной гражданской авиации. Место нахождения ИКАО — Монреаль (Канада).

*Целями и задачами ИКАО* являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы:

- обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации во всем мире;
- поощрять искусство конструирования и эксплуатации воздушных судов в мирных целях;
- поощрять развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;

- удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- предотвращать экономические потери, вызванные неразумной конкуренцией;
- обеспечивать полное уважение прав государств и справедливые для каждого из них возможности использовать авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении;
- избегать дискриминации в отношении членов Организации;
- способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации;
- оказывать общее содействие развитию международной гражданской аэронавтики во всех ее аспектах.

Главным органом ИКАО является *Ассамблея* — созываемое один раз в три года или на чрезвычайные сессии общее собрание государств-членов, каждое из которых имеет один голос. Как правило, решения принимаются большинством голосов государств-членов, присутствующих на заседании.

*Совет* ИКАО является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей. Он состоит из 30 представителей государств — членов Организации, играющих ведущую роль в воздушном транспорте, избираемых Ассамблеей тайным голосованием. Сессии Совета обычно созываются три раза в год. Его функции включают в себя разработку и принятие стандартов и рекомендаций, оформляемых в виде приложений к Чикагской конвенции, выполнение рекомендаций Ассамблеи, доведение до сведения Ассамблеи фактов нарушения положений Чикагской конвенции 1944 г., а также разрешение между ее участниками разногласий относительно толкования и применения отдельных конвенционных положений. Совет вправе создавать вспомогательные органы (комитеты и комиссии), издавать статистические сборники и распоряжаться финансами ИКАО.

Постоянным рабочим органом, обеспечивающим деятельность всех основных и вспомогательных органов ИКАО, является *Секретариат* Организации.

**Региональные международные организации.** В Европе в сфере гражданской авиации действуют две межправительственные организации.

*Европейская конференция гражданской авиации* (ЕКАК), созданная в 1954 г., занимается изучением проблем воздушного транспорта Западной Европы, содействует координации соответствующей деятельности стран региона, более эффективному использованию и развитию международного невоенного воздухоплавания. Дислоцируется в г. Страсбурге (Франция).

Под эгидой ЕКАК разработаны Типовое соглашение о воздушных сообщениях («страсбургский тип»), а также ряд рекомендательных документов для государств-членов, касающихся упрощения формальностей при оформлении пассажиров, багажа и грузов. Важным направлением деятельности ЕКАК выступает стандартизация требований к авиационному оборудованию, системам аэронавигации и связи.

*Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации* (Евроконтроль) была создана на основании соответствующей конвенции,

подписанной в 1960 г. Штаб-квартира находится в г. Брюсселе (Бельгия). Организация была создана в целях предупреждения столкновений в воздухе военных и гражданских летательных аппаратов и совершенствования управления воздушным движением над территорией Западной Европы.

Евроконтроль разрабатывает унифицированные правила полетов и деятельности наземных аэронавигационных служб, определяет зоны обслуживания полетной информацией и т.д. В роли исполнительного органа Евроконтроля выступает Агентство по безопасности аэронавигации.

*Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК) и Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА)* осуществляют сотрудничество в области гражданской авиации на Африканском континенте. Членами АФКАК (действует с 1969 г.) являются 32 государства, членами АСЕКНА (создано в 1959 г.) — 12 государств.

Эти организации призваны способствовать более эффективному использованию и совершенствованию африканского воздушного транспорта, обеспечивать регулярность и безопасность полетов над территориями государств-членов, совершенствовать управление, эксплуатацию и содержание аэродромов. Решения, принимаемые в рамках АФКАК, носят рекомендательный характер; в АСЕКНА решения его главного органа — Совета — имеют для государств-членов обязательную силу с момента принятия.

*Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА)* решает вопросы сотрудничества в области международной гражданской авиации на Латиноамериканском континенте. Она начала свою работу в 1961 г. и непосредственно обеспечивает в соответствии с региональным планом ИКАО управление воздушным движением над территориями государств региона. Причем КОКЕСНА предоставляет свои услуги не только государствам, но и их юридическим и физическим лицам, владеющим летательными аппаратами.

С 1973 г. в регионе действует *Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК)*. Основной ее задачей является координация деятельности воздушного транспорта государств-членов посредством сбора и систематизации информации о международных воздушных перевозках, исследования практики установления тарифов, разработки рекомендаций об их использовании.

*Совет гражданской авиации Лиги арабских государств (КАКАС)*, основанный в 1965 г., содействует развитию сотрудничества в области международной гражданской авиации арабских государств. Он собирается на сессии один раз в год, а его работа направлена на изучение международных стандартов и рекомендованной практики ИКАО, разработку проектов унифицированных актов о гражданской авиации для арабских государств. Совет также наделен правом урегулирования споров и разногласий между государствами-членами по вопросам деятельности гражданской авиации.

В рамках Содружества Независимых Государств создан *Межгосударственный авиационный комитет (МАК)* как постоянно действующий

исполнительный орган, уполномоченный осуществлять практическую реализацию Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 г. Он также обеспечивает работу Совета по авиации и использованию воздушного пространства и выполнение его решений.

МАК пользуется на территории каждого участника Соглашения в соответствии с его национальным законодательством правоспособностью и правосубъектностью, необходимыми для выполнения его функций. Он может иметь в своем ведении научно-исследовательские организации, экспертные и консультативные органы, органы управления воздушным движением, аэронавигационной информации, сертификации, инспектирования. Место пребывания штаб-квартиры МАК — г. Москва.

### **Вопрос 3. Понятие, источники и принципы международного космического права. Международный правовой режим космического пространства Луны и других небесных тел**

**Международное космическое право** - это совокупность норм и принципов, регулирующих отношения, возникающие между субъектами международного права в связи с исследованием и использованием космического пространства и небесных тел.

**Субъектом** международного права вообще и международного космического права в частности понимается потенциальный участник международно-правового отношения, который способен обладать правами и обязанностями и в надлежащих случаях нести международно-правовую ответственность:

**1. Государства**, реально занимающиеся космической деятельностью, соответственно степени участия и особенностям правового статуса подразделяются на так называемые *«запускающие» государства и государства регистрации*. Выделяют также государства, участвующие в запуске (в том числе в проектировании, изготовлении или оснащении искусственного космического объекта), государства-эксплуатанты и государства, с территории которых запускаются космические объекты.

**2. Международные межгосударственные (межправительственные) организации** - участники космического сотрудничества могут быть субъектами международного космического права только тогда, когда большинство их участников являются сторонами Договора о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (1967 г.), и иных отраслевых универсальных договоров.

Такое ограничение обусловлено повышенной опасностью космической деятельности и необходимостью распространения на все ее виды и формы базовых международно-договорных норм отрасли, поскольку международные организации участниками договоров по космосу не

являются. В остальном их деятельность регламентируется уставными документами, предоставляющими им полномочия иметь собственные спутники, приобретать, арендовать имущество, связанное с космической деятельностью, и т.п.

Наиболее активно участвуют в освоении космоса следующие организации:

- Европейское космическое агентство (ЕКА);
- Международная организация спутниковой связи (ИНТЕЛСАТ);
- Арабская организация спутниковой связи (АРАБСАТ).

По инициативе представителей бизнеса или на основе межгосударственных соглашений создаются и *неправительственные организации*, объединяющие национальные юридические лица для коммерческой деятельности в космосе. Примерами могут служить европейский концерн Arianspace, компания Iridium Satellite, ракетно-космический консорциум «Морской старт».

С проблемами субъектов очень тесно связана проблема объекта права вообще и международного космического права в частности. Поскольку, согласно общей теории права, объектом является всегда то, на что воздействует субъект, применительно к международному праву его объектом являются международные отношения, т.е. то, что регулирует международное право, на что направлено его воздействие.

**Объект международного космического права** - международные отношения, возникающие по поводу и в связи с космической деятельностью, такие как установление режимов космического пространства, естественных и искусственных небесных тел, вопросы контроля за использованием космоса, ответственности субъектов космической деятельности.

### **Основные источники международного космического права**

**1. Международный правовой обычай** (Несмотря на сравнительно молодой возраст космического права, оно широко использует *обычные нормы*. Прежде всего здесь идет речь о двух основополагающих принципах космической деятельности - *свободы* исследования и использования космического пространства и небесных тел и *неприсвоения* космоса, космического пространства и небесных тел.

Обычным правом также до сих пор регулируются вход и выход космических объектов через суверенное пространство иностранных государств, определение нижней границы космического пространства (верхней границы государственного суверенитета).

### **2. Международные договоры:**

#### **2.1. Универсальные договоры:**

- Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (*Договор по космосу*), от 27 апреля 1967 г. (ратифицирован СССР в 1967 г.);

- Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, 1968 г.;

- Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г.;
- Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 г.;
- Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах (Соглашение о Луне) 1979 г. (Россия в этом соглашении не участвует).

## **2.2. Резолюции Генеральной Ассамблеи ООН:**

- Декларация правовых принципов, регулирующих деятельность государств по исследованию и использованию космического пространства, 1963 г.;
- Принципы использования государствами искусственных спутников Земли для международного непосредственного телевизионного вещания 1982 г.;
- Принципы, касающиеся дистанционного зондирования Земли из космоса. 1986 г.;
- Принципы, касающиеся использования ядерных источников энергии в космическом пространстве, 1992 г.;

## **Принципы международного космического права**

**1. Космическое пространство и небесные тела открыты для использования всеми государствами,** без какой бы то ни было дискриминации, на основе равенства и в соответствии с международным правом, при свободном доступе во все районы небесных тел (ст. 1 Договора 1967 г.). Космос — это общее достояние человечества.

**2. Запрещается национальное присвоение космического пространства и небесных тел.**

Так, в Договоре по космосу говорится: «Космическое пространство, включая Луну и небесные тела, не подлежит национальному присвоению ни путем провозглашения на них суверенитета, ни путем использования им оккупации, ни любыми другими средствами». Впервые этот принцип был сформулирован в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН 1721 (XV) 1961 г.

Установленный запрет существует лишь на те виды и способы использования космического пространства и его частей, которые представляют собой присвоение, постоянное завладение, обращение в собственность. Временное занятие отдельных участков космического пространства и небесных тел международным космическим правом не запрещено.

**3. Принцип свободы исследования космоса тесно связан с принципом неприсвоения.**

Так, в Договоре 1967 г. говорится, что «космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела, свободно для научных исследований, и государства содействуют и поощряют международное сотрудничество в таких исследованиях».



**4. Принцип сотрудничества** (дает право так называемым «некосмическим» государствам на пользование результатами освоения космоса).

**5. Принцип неприменения силы или угрозы силой в космосе** имеет особое значение и для космоса, и для населения Земли. Запрещаются: ведение военных действий в космическом пространстве и на небесных телах; использование в агрессивных целях спутников; пропаганда действий в космосе, которые могли бы создать или усилить угрозу миру.

**6. Принцип международной охраны космической среды** тесно связан с основным принципом международной охраны окружающей среды и им обусловлен. Его содержание обязывает государства не наносить ущерб космосу в процессе его исследования и использования. При этом случаи нанесения ущерба космосу при ведении военных действий, размещении и применении вооружений подпадают под действие основных принципов международного права.

### **Международно-правовой режим космического пространства, Луны и других небесных тел**

**Космическое пространство** означает обширную территорию, простирающуюся от внешней границы воздушного пространства (100-110 км от поверхности Земли) до пределов лунной орбиты («ближний космос») и за ее пределами - далее 384 тыс. км («дальний космос»).

**Естественные небесные тела** - сами небесные тела, представляющие собой естественные необитаемые космические образования, движущиеся по постоянным орбитам и пригодные для освоения и использования.

При этом в указанное понятие Соглашением о Луне 1979 г. не включаются внеземные материалы — астероиды, метеориты и т.п., достигающие поверхности Земли естественным путем. Естественные небесные тела являются общим достоянием человечества, а внеземные материалы становятся собственностью того государства, на территории которого они обнаружены.

Режим космического пространства и естественных небесных тел (прежде всего Луны) определен Договором по космосу 1967 г. и другими международно-правовыми документами на основе общих принципов международного права и специальных принципов международного космического права, а также представлений человечества о развитии Вселенной.

**Правовое положение космического пространства**, включая небесные тела, определяется тем, что на него не распространяется суверенитет какого-либо государства, что космическое пространство открыто или свободно для исследования и использования всеми государствами.

В доктрине господствует позиция (принцип) *частичной демилитаризации космического пространства и полной демилитаризации естественных небесных тел.*

### **Перечень видов деятельности, запрещенных на Луне и других небесных телах (Договор по космосу):**

- создание военных баз, сооружений и укреплений;
- испытание любых типов оружия и проведение военных маневров;
- использование военного персонала для научно-исследовательских или иных мирных целей. Не запрещается также использование любого оборудования и средств, необходимых для мирного исследования Луны и других небесных тел.

Перечень запрещенных видов использования Луны был дополнен и расширен в Соглашении о Луне 1979 г., которым запрещено:

- выводить на орбиту вокруг Луны и на другую траекторию полета к Луне или вокруг нее объектов с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения;
- установка и использование такого оружия на поверхности Луны или в ее недрах;
- применение угрозы силой, или применение силы, или любые другие враждебные действия, или угроза совершения враждебных действий;
- использование Луны для совершения любых подобных действий либо применения подобных угроз в отношении Земли, Луны, космических кораблей, персонала космических кораблей или искусственных космических объектов.

*Исследование и использование космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, осуществляются на благо и в интересах всех стран (независимо от степени их экономического или научного развития) и являются достоянием всего человечества.*

### **Обязанности государств (по Соглашению о Луне 1979 г.):**

- *информировать* Генерального секретаря ООН, общественность и международное научное сообщество о своей деятельности, связанной с исследованием и использованием Луны;
- *сообщать* в кратчайшие сроки после запуска в отношении каждой экспедиции на Луну сведения о времени, целях, местах проведения, параметрах орбиты и продолжительности;
- *представлять* информацию о результатах проведения каждой экспедиции, включая научные результаты, представляется после ее завершения;
- *информировать* международное сообщество о любых природных ресурсах, которые они могут обнаружить на Луне;
- предоставлять часть образцов с Луны, имеющих в распоряжении тех государств, которые обеспечили их сбор, в распоряжение других заинтересованных государств и международного научного сообщества.

### **Права государств:**

- осуществлять посадку своих космических объектов на Луну и их запуск с Луны;

- размещать свой персонал, космические аппараты, оборудование, установки, станции (обитаемые и необитаемые) и сооружения в любом месте поверхности Луны или ее недр;

- собирать и вывозить *образцы* минеральных и других веществ при проведении научных исследований на Луне.

Вместе с тем размещение на поверхности Луны или в ее недрах персонала, космических аппаратов, оборудования, установок, станций и сооружений, включая конструкции, неразрывно связанные с ее поверхностью или недрами, не создает права собственности на поверхность или недра Луны или их участки.

В ходе исследования и использования Луны государства сохраняют юрисдикцию и контроль над своим персоналом, космическими аппаратами, оборудованием, установками, станциями и сооружениями на Луне.

*Права собственности* на эти аппараты, оборудование и установки остаются незатронутыми во время их нахождения на Луне.

**Ответственность в международном космическом праве** Согласно положениям Договора по космосу 1967 г., Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (1972 г.) и других соглашений государства несут **международную ответственность за деятельность в космическом пространстве** независимо от того, кем она осуществляется - правительственными или неправительственными органами.

*Основания ответственности:*

■ космическая деятельность государства (международной организации), соответствующая международному праву, но причинившая вред другому государству, т.е. это ответственность за правомерную деятельность, приведшую к неблагоприятным последствиям на Земле;

■ космическая деятельность государства (международной организации), причинившая вред вследствие нарушения принципов и норм международного права; посягая на основы международного правопорядка в космосе и нанося вред другим государствам, виновное государство совершает международное правонарушение.

*Особенности* института ответственности в космическом праве обусловлены особыми характеристиками космоса, в первую очередь - признанием его территории зоной особого риска относительно как Земли, так и находящихся в нем космических объектов:

1. При совершении правонарушений и в случае причинения ущерба из космоса Земле в отрасли действует принцип *абсолютной ответственности*. Когда государства (международные организации) действуют в космосе, ответственность зависит от вины каждой из сторон, и объективное вменение не имеет места.

2. Основным субъектом ответственности за космическую деятельность является государство. В случае участия в ней межгосударственной организации ответственность наравне с ней несут государства-члены.

3. Государство несет ответственность за деятельность в космосе своих граждан и национальных юридических лиц.

4. Пострадавшее государство или международная межгосударственная организация имеют право на возмещение ущерба со стороны государств - причинителей вреда и даже третьих государств, если ущерб, причиненный космическим объектом, представляет серьезную угрозу для окружающей космической среды или жизни людей либо может серьезно ухудшить условия жизни населения.

5. Претензия за ущерб может быть предъявлена потерпевшей стороной как государству регистрации, так и любому участнику запуска. Таким образом, предполагается, что:

- ущерб возмещается на солидарной основе;
- возможно использование регрессного иска.

6. Если причинителем ущерба оказывается межгосударственная организация, ответчиками будут также ее государства-члены.

7. Когда потерпевшей оказывается сама международная организация, иск от ее имени может быть предъявлен одним из государств-членов.

8. Государство, ведущее деятельность в космосе, имеет право допустить к ней своих физических лиц и их объединения, однако при этом оно не только имеет право защищать их интересы, но и обязано нести ответственность за их действия.

*Претензии* о компенсации за нанесенный ущерб предъявляются по дипломатическим каналам. Но если переговоры не приводят к урегулированию претензии, то по требованию любой из заинтересованных сторон создается *Комиссия по рассмотрению претензии*. Она устанавливает ее обоснованность и в случае положительного решения определяет сумму компенсации. Если стороны об этом заранее договорились, то решение комиссии является окончательным и обязательным для сторон; в иных случаях она выносит определение, имеющее рекомендательный характер.

### **Правовой режим космических объектов**

**Космические объекты** - созданные человеком искусственные спутники Земли, автоматические и пилотируемые корабли и станции, ракеты-носители и т.д. К таким объектам относятся их составные части и средства доставки.

Космические объекты могут *принадлежать*:

- одному или нескольким государствам;
- международной межправительственной организации;
- неправительственному юридическому лицу.

Международное космическое право регулирует деятельность, связанную с космическими объектами с момента запуска или сооружения в космическом пространстве (в том числе и на небесных телах). После возвращения на Землю космический объект вновь подпадает под действие

национального (внутригосударственного) права, как и во время создания и подготовки к запуску космического объекта.

Важное место в определении правового режима космических объектов занимает их *регистрация*. В соответствии с резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 1721 (XV) 1961 г. государства, запускающие космические объекты, с 1962 г. стали направлять в ООН на добровольной основе информацию о космических объектах, запущенных ими «на орбиту и дальше». После этого отдел по вопросам космического пространства Секретариата ООН заносит полученные от государств сведения в специальный реестр, а копии этих сведений рассылаются всем государствам - членам ООН. Регистрация космических объектов в ООН носит характер централизованного учета космических объектов и обеспечивает, в случае необходимости, дополнительные средства идентификации таких объектов.

С вступлением в силу Конвенции ООН о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (1976 г.), национальная и международная регистрация космических объектов для участников этой Конвенции приобрела обязательный характер. Космический объект, запущенный на орбиту вокруг Земли или дальше, должен быть занесен в национальный регистр (в Российской Федерации этот регистр ведется Советом «Интеркосмос» при Академии наук РФ), а также зарегистрирован в *Реестре ООН*.

Согласно Конвенции государство регистрации направляет Генеральному секретарю ООН следующие *сведения о каждом космическом объекте*, занесенном в его регистр:

- название запускающего государства или государств;
- обозначение или регистрационный номер объекта;
- дату и территорию или место запуска;
- основные параметры орбиты (период обращения, наклонение, апогей, перигей);
- общее название космического объекта (корабля).

Также государство регистрации в максимально возможной степени и в ближайший практически осуществимый срок уведомляет Генерального секретаря ООН об объектах, которые больше не находятся на орбитах вокруг Земли. К информации, содержащейся в Реестре ООН, обеспечивается полный и открытый доступ.

С регистрацией космического объекта связаны определенные *юридические последствия* для космического объекта и его экипажа. В Договоре по космосу 1967 г. сказано, что государство, в регистр которого занесен объект, запущенный в космическое пространство, сохраняет *юрисдикцию* и контроль над таким объектом и над любым экипажем такого объекта во время их нахождения в космическом пространстве. Государство сохраняет свои суверенные права в отношении своих космических объектов и их экипажей во время их пребывания в космическом пространстве и на небесных телах.

Международное космическое право (Соглашение о Луне 1979 г.) содержит *правила нахождения космических объектов* на небесных телах. Так, государства могут осуществлять посадку своих объектов на Луну и их запуск с Луны, размещать свои космические аппараты, установки и сооружения в любом месте Луны и ее недр. Указанные космические объекты и их персонал могут свободно передвигаться (перемещаться) по поверхности Луны, однако такие действия не должны создавать помех для деятельности других государств.

Государства также могут создавать на Луне *обитаемые и необитаемые станции*, занимая при этом только такую площадь, которая необходима для обеспечения потребностей этой станции, и немедленно информируя Генерального секретаря ООН о месторасположении и целях этой станции. Станции должны располагаться таким образом, чтобы не препятствовать свободному доступу персонала, аппаратов и оборудования других государств, осуществляющих деятельность на Луне.

Ряд норм международного космического права регулирует вопросы *возвращения космических объектов* на Землю. Согласно Договору по космосу 1967 г. такие объекты или их составные части, обнаруженные за пределами государства, в регистр которого они занесены, должны быть возвращены этому государству с предварительным предоставлением до возвращения соответствующих опознавательных данных.

Соглашение 1968 г. о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство, более детально разрешает указанные вопросы. Оно устанавливает, что каждая страна, которая получает сведения или обнаруживает, что космический объект или его составные части оказались на территории, находящейся под ее юрисдикцией, или в открытом море, обязана немедленно информировать власти, осуществившие запуск, а также Генерального секретаря ООН. По просьбе властей, осуществивших запуск, и с помощью этих властей, если их попросят, государство, на территории которого обнаружен космический объект, принимает такие меры, которые она сочтет практически осуществимыми для спасания этого объекта или его составных частей. Объекты, запущенные в космическое пространство, или их составные части, обнаруженные за пределами территории властей, осуществивших запуск, возвращаются представителям этих властей.

### **Правовой статус космонавтов**

Для обозначения *лиц, совершающих космические полеты*, в соглашениях по международному космическому праву используются различные термины:

- космонавты;
- пилоты;
- персонал;
- представители;
- лица на борту космического объекта.

Так они именуются независимо от того, кем являются: военными или гражданскими, управляют они космическим кораблем или выполняют научно-исследовательские функции.

Все они с точки зрения международного космического права имеют одинаковый *статус космонавтов*.

В морском и воздушном праве проводится различие между экипажем и пассажирами судна, а в космическом пространстве такого различия в настоящее время не существует, хотя в будущем, в случае совершения регулярных путешествий, может появиться необходимость в выработке особого правового режима пассажиров космических кораблей, тем более что «*космический туризм*» (полеты на борту космических кораблей за счет средств желающих) получает все большее распространение.

Международное космическое право рассматривает космонавтов как *посланцев человечества в космос*, а потому устанавливает особый режим для лиц, находящихся на борту космических пилотируемых кораблей, орбитальных станций и других сооружений в космосе.

**Космонавт** - член космического экипажа - гражданин одного из государств, участвующих в запуске, находящийся в космическом объекте, выполняющий функциональные обязанности во время пребывания в космическом пространстве.

Космонавт или экипаж космического корабля независимо от гражданства космонавтов находится под юрисдикцией государства регистрации.

Предоставление одинакового статуса космонавтов всем лицам (членам экипажа) не исключает того, что внутригосударственное право может разграничить их права и наделить *командира корабля* специальными властными полномочиями и правами в целях:

- выполнения полетного задания;
- обеспечения безопасности персонала;
- поддержания дисциплины и порядка на борту корабля.

В России приняты следующие наименования должностей: командир корабля, бортинженер, космонавт-исследователь. В экипажах американских кораблей «Спейс-Шаттл» их члены именуются так: командир, пилот, специалисты по программе полета.

Международное космическое право исходит из того, что порядок осуществления юрисдикции и контроля определяет само государство путем издания соответствующих законов или других нормативных актов.

*Безопасность космических полетов* зависит от надежности используемых технических средств, правильности принимаемых решений, должного медико-биологического обеспечения.

Действующие правовые нормы в этой области относятся главным образом к оказанию возможной международной помощи космонавтам, терпящим бедствие в космическом пространстве, а также в случае их аварийного приземления.

Так, Договор о космосе 1967 г. и Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в

космическое пространство, 1968 г., *возлагают на государства определенные обязанности:*

- оказывать космонавтам всемерную помощь в случае аварии, бедствия или вынужденной посадки на своей территории или территориях, открытых для всех государств (открытое море, Антарктида);

- предоставлять терпящим бедствие лицам, находящимся на небесных телах, укрытие на своих станциях, аппаратах, сооружениях и других установках;

- информировать Генерального секретаря ООН и государство регистрации об обнаружении космонавтов и о мерах, принимаемых ими для спасания;

- незамедлительно принимать меры для возвращения космонавтов;

- сотрудничать с другими государствами, и в первую очередь с государством регистрации, в принятии мер по сохранению жизни и возвращению космонавтов;

- информировать Генерального секретаря ООН, другие государства, международное научное сообщество об установленных явлениях в космическом пространстве и на небесных телах, которые могли бы представлять опасность для жизни и здоровья человека.

Соответственно, государства, осуществляющие запуск, имеют право требовать выполнения указанных обязанностей от всех участников договоров по космосу.