



МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ КАЗЕННОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«МОСКОВСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ МВД РОССИИ
ИМЕНИ В.Я. КИКОТЯ»

РЯЗАНСКИЙ ФИЛИАЛ

УТВЕРЖДАЮ

Начальник кафедры государственных
и гражданско-правовых дисциплин
подполковник полиции

А.И. Попов

10 января 2019 г.

ФОНДОВАЯ ЛЕКЦИЯ

по теме: «Международное морское, воздушное и космическое право»
учебной дисциплины «Международное право»

Специальность 40.05.02 Правоохранительная деятельность

Специализация – оперативно-розыскная деятельность

(узкая специализация – деятельность оперуполномоченного уголовного
розыска)

Квалификация выпускника: юрист

Рязань 2019

Фондовая лекция учебной дисциплины «Международное право» подготовлена в соответствии с рабочей программой учебной дисциплины «Международное право» по специальности 40.05.02 – Правоохранительная деятельность, специализация – оперативно-розыскная деятельность, узкая специализация – деятельность оперуполномоченного уголовного розыска.

Фондовая лекция подготовлена доцентом кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин, кандидатом юридических наук Ханахмедовой Л.В.

Фондовая лекция обсуждена и одобрена:

на заседании кафедры государственных и гражданско-правовых дисциплин 10 января 2019 г., протокол № 1.

ПЛАН

Введение	с.4–5
Вопрос 1. Понятие, источники и принципы международного морского права. Правовой режим открытого моря и Международного морского дна	с.6–29
Вопрос 2. Понятие, источник и принципы международного воздушного права. Правовой режим воздушного пространства	с.30–52
Вопрос 3. Понятие, источники и принципы международного космического права. Международный правовой режим космического пространства Луны и других небесных тел	с.52–69
Заключение	с.70
Список использованных источников	с.71–77

Введение

Актуальность темы фондовой лекции обусловлена тем, что в последнее время особую актуальность в международных отношениях приобрело взаимодействие государств по вопросам морского, воздушного и космического регулирования определенных объектов. Так, возникла необходимость в закреплении подобного регулирования.

Международно-правовые принципы и нормы, регулирующие отношения между публичными лицами по поводу правового положения морских пространств, морского дна и пользования ими, составили международное морское право.

В свою очередь международное воздушное право закрепило принципы и нормы, регулирующие правовое положение воздушного пространства и отношения по его использованию.

Совокупность международных правовых принципов и норм, регулирующих отношения правового регулирования космического пространства и его использования, явились основой международного космического права.

Теоретическая значимость темы фондовой лекции состоит в углубленном анализе международных правовых вопросов международного морского, воздушного и космического права.

Предметом фондовой лекции являются правоотношения, возникающие между государствами по поводу правового положения морских пространств, морского дна и пользования ими; воздушного пространства и отношения по его использованию, а также космического пространства и его использования.

Целью настоящей фондовой лекции является углубление теоретических знаний о составляющих международного морского, воздушного и космического права.

В связи с обозначенными целями следует выделить следующие задачи:

- обобщить и систематизировать основные теоретические позиции международного права, касающиеся разработки вопросов международного морского, воздушного и космического права;
- раскрыть содержание понятия, принципов и источников международного морского, воздушного и космического права;
- сформировать целостное представление о понятии и правовом положении объектов международного морского, воздушного и космического права.

Исследованность темы. Вопросами международного сотрудничества в морском, воздушном и космическом пространстве занимались С.А. Гуреев, А.Л. Колодкин, Ю.М. Колосов, А.В. Яковенко.

Взаимосвязь с ранее изученными и последующими темами.

Тема фондовой лекции логически связана с ранее пройденными темами курса международного права, а также теории государства и права и конституционного права.

Тема лекции напрямую связана со следующими темами курса «Понятие, субъекты, источники, основные принципы и система современного международного права», «Право международных договоров», «Международно-правовые вопросы населения и территории» и др.

Структура лекции состоит из введения, трех вопросов, заключения и списка использованных источников.

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

Исходя из существующего определения отрасли международного права можно считать, что международное морское право стало обладать всеми ее признаками лишь с момента вступления в силу четырех Женевских конвенций по морскому праву, принятых в 1958 г. на I Конференции ООН по морскому праву: об открытом море¹; о территориальном море и прилежащей зоне²; о континентальном шельфе³; о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря⁴. Наряду с ними на I Конференции ООН по морскому праву был принят Факультативный протокол об обязательной процедуре разрешения споров⁵.

С учетом изложенного международное морское право можно определить, как отрасль международного права, представляющую собой совокупность обязательных юридических принципов и норм (договорных и обычных), устанавливающих правовой статус и режим морских пространств и регулирующих отношения между субъектами

¹ См. Конвенция об открытом море (заключена в г. Женева 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII. М., 1967. С. 222-232.

² См. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIII. М., 1970. С. 94-101.

³ См. Конвенция о континентальном шельфе (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIII. М., 1970. С. 101 - 105.

⁴ См. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря // URL. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf (дата обращения 04.01.2019).

⁵ См. Факультативный протокол об обязательном разрешении споров (принят резолюцией 2530 (XXIV) Генеральной Ассамблеи ООН от 8 декабря 1969 года) // URL. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/sp_missions_prot.shtml (дата обращения 04.01.2019).

международного права по исследованию и использованию Мирового океана, его дна и недр в различных целях¹.

Таких реальных оснований для возникновения международного морского права конечно же не было ни в рабовладельческий, ни в средневековые периоды, ни в период существования классического международного права. Деятельность в Мировом океане ограничивалась вначале в основном судоходством и рыболовством в прибрежных водах.

Действовавшие в средневековый период «кодексы» (*Consolato del Mare*, «Законы Висби» и др.) содержали не нормы международного права, а обыкновения, сложившиеся в торговле между портами определенных географических регионов, не санкционированные суверенными государствами. Они регулировали скорее в качестве рекомендательных правил имущественные, т. е. частноправовые, отношения и не относились к источникам международного (публичного) права. В этот период морские пространства не разграничивались на внутренние морские воды, территориальное море, открытое море. Все морские пространства того времени были разделены вплоть до 1494 г. между двумя великими державами - Испанией и Португалией.

В XV-XVII вв. предпринимались попытки обосновать свободу открытого моря. Так, в 1609 г. в работе «*Mare liberum*» («Свободное море») голландский ученый Г. Гроций, которого нередко называют отцом науки международного права, указывал на то, что открытое море не может быть предметом владения государств и частных лиц и что пользование им одним государством не должно препятствовать использованию его другими государствами.

¹ См. Международное морское право: учеб. пособие / отв. ред. С. А. Гуреев. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : ИНФРА-М. 2011. 432 с. ² Декларация о вооруженном нейтралитете 1780 г. // Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. СПб. 1990. Т. 9(10). С. 307-310. ³ См. А. Джентили «Три книги о праве войны» // URL. <http://interlaws.ru/personalii/alberiko-dzhentili/> (дата обращения 05.01.2018).

Принцип свободы открытого моря формировался в отношениях между двумя ведущими феодальными государствами того времени - Испанией и Португалией, с одной стороны, и государствами с развивавшимся в них капиталистическим способом производства - Англией, Нидерландами и Францией, отстаивавшими принцип свободы морей, с другой стороны.

Потребность в развитии всемирных экономических связей в результате складывавшегося международного разделения труда и рынков сбыта товаров послужила основной причиной признания во второй половине XVIII в. в качестве обычной нормы международного права - принципа свободы открытого моря. На формирование этого принципа оказала влияние Россия, провозгласившая в Декларации о вооруженном нейтралитете 1780 г.¹ принцип свободы судоходства для нейтральных государств в период военных конфликтов.

Одновременно со становлением института открытого моря формировались как обычные нормы международного права положения, которые относились к прибрежному морскому поясу, получившему название «территориальные воды», или «территориальное море», или «прибрежное море».

В основном для обоснования необходимости существования данного морского пространства использовались такие доводы, как потребность в обеспечении защиты прибрежного государства от нападения на него неприятеля с моря и закреплении за прибрежным государством его исключительных прав на морской промысел в этих морских пространствах. Еще в XIV в. в трудах некоторых юристов

¹ Декларация о вооруженном нейтралитете 1780 г. // Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. СПб. 1990. Т. 9(10). С. 307-310. ² См. А. Джентили «Три книги о праве войны» // URL. <http://interlaws.ru/personalii/alberiko-dzhentili/> (дата обращения 05.01.2018).

отмечалось, что морское пространство, прилегающее к сухопутной территории какого-либо государства, подчинено его юрисдикции.

В работах английского юриста второй половины XVII в. А. Джентили¹ обосновывалось положение о включении в состав территории государства морского пространства, прилегающего к суше, которое именовалось территориальными водами. При этом предлагались различные критерии для определения его ширины. Например, итальянский юрист М. Гальяни предложил считать пределом территориальных вод три морские мили. Большинство же государств устанавливало ширину своего территориального моря в пределах от 3 до 12 морских миль.

Говоря о Международном морском праве как отрасли права, также необходимо отметить тот факт, что оно имеет ряд особенностей².

Во-первых, международное морское право – особая правовая система, представляющая собой совокупность правовых норм, в основе которых лежат международно-правовые положения, формирующиеся в особом международно-правом порядке. Главной особенностью такого порядка является согласованность воли субъектов международного морского права, которая основывается на принципах добровольности и равенства сторон.

Во-вторых, в основе международного морского права лежат не только договорные нормы, но и нормы обычного права.

В-третьих, в рамках международного морского права, как правило, не применяются меры принуждения, а используется метод координационного регулирования.

¹ См. А. Джентили «Три книги о праве войны» // URL. <http://interlaws.ru/personalii/alberiko-dzhentili/> (дата обращения 05.01.2018).

² См. Международное морское право: учеб. пособие / отв. ред. С. А. Гуреев. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : ИНФРА-М, 2011. С. 273.

В-четвертых, международное морское право возникло и развивалось в процессе развития национального и международного мореплавания, а равно и других видов использования пространств и ресурсов Мирового океана.

Говоря о генезисе понятия международное морское право и соответствующей отрасли международного права, нельзя оставить без обозрения и классификацию морских пространств. Однако необходимо учитывать тот факт, что данную классификацию нельзя рассматривать как сформировавшуюся и не требующую дополнений, так как с развитием правового регулирования виды таких пространств изменялись и дополнялись. Первоначально все воды Мирового океана рассматривались как воды открытого моря и обладали единым правовым статусом; в дальнейшем появились особые правовые категории, такие, как территориальные воды, а впоследствии – новая категория «морские пространства». Сегодня классификация морских пространств Мирового океана включает в себя следующие категории: внутренние морские воды; территориальное море (территориальные воды); архипелажные воды; прилежащие зоны; континентальный шельф; исключительные (морские) экономические зоны; воды международных проливов; замкнутые или полузамкнутые моря; воды открытого моря; международный район морского дна¹.

При этом правовое регулирование каждой из категорий имеет свои особенности. Так, в зависимости от характера юрисдикции все морские пространства можно разделить на две категории²:

находящиеся в национальной юрисдикции:

¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 48. Ст. 5493.

² См. Анцелевич Г.А. Международное морское право. Киев. : Издательский дом «Слово». 2004. С. 175 (400 с.)

✓ полная юрисдикция: внутренние морские воды, территориальное море, архипелажные воды;

✓ ограниченная юрисдикция: прилежащие зоны, континентальный шельф и исключительные (морские) экономические зоны;

находящиеся в международной юрисдикции:

✓ региональное влияние: воды международных проливов, замкнутые или полузамкнутые моря;

✓ без регионального влияния: воды открытого моря и международный район морского дна.

Таким образом, заметим, что международное морское право, как самостоятельная отрасль международного права, характеризуется рядом соответствующих признаков (предмет правового регулирования, субъективный состав, однородность совокупности правовых норм и т.д.) и включает в себя как национальное, так и наднациональное (международное / транснациональное) право (договорное и обычное).

Исходя из вышеизложенного, можно прийти к выводу, что международное морское право – это самостоятельная, исторически обусловленная отрасль международного права, включающая совокупность транснациональных (договорных и обычных) и национальных правовых норм, определяющих правовой статус и режим морских пространств и регулирующих трансграничные и транснациональные отношения между субъектами международного права по поводу использования отдельных морских территорий в коммерческих, научных и иных целях, определяющих юрисдикцию государств по отношению к каждому виду таких территорий.

Исходным (определяющим) принципом международного морского права является принцип свободного моря, который обобщает в себе: свободу судоходства; свободу полетов; свободу прокладывания трубопроводных кабелей; свободу рыболовства; свободу научных

исследований; принцип использования открытого моря в мирных целях; принцип рационального использования морских ресурсов; принцип предотвращения загрязнения морской среды; принцип свободы научных исследований.

Несмотря на изменчивость содержания норм международного права, относящихся к режиму морских пространств, до середины XX, как правило, такие нормы имели обычно-правовой характер.

Принцип свободы открытого моря, провозглашенный Г. Гроцием, первоначально включал в себя свободу судоходства и свободу промысла (рыболовства), а впоследствии, с развитием науки, культуры и техники, свое признание в качестве международно-правовых обычаев получили: свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов, свобода полетов летательных аппаратов над открытым морем и свобода научных исследований¹.

Так, например, в Декларации Института международного права, принятой в Лозанне в 1927 г., указывалось, что принцип свободы открытого моря, помимо свободы судоходства и рыболовства, включает в себя свободу прокладки подводных кабелей и свободу воздушных перелетов².

В проекте «Законы морской юрисдикции», принятом Ассоциацией международного права на Венской конференции в 1926 г., предусматривалось ограничение права верховенства (привилегии или прерогативы), касающегося какой-либо части открытого моря, и

¹ См.: Международное морское право / под ред. С. Б. Крылова (Предисл.); пер. с англ.: Зайцева В. В., Кузьминский Н. И., Москва: Изд. иностр. Лит. 1953. С. 247.

² См.: Дорская А. А. Институт международного права: опыт неофициального научного сообщества // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2010. № 134. Режим доступа: URL. <https://cyberleninka.ru/article/n/institut-mezhdunarodnogo-prava-opyt-neofitsialnogo-nauchnogo-soobshchestva> (дата обращения: 05.01.2018).

запрещалось чинить препятствия, направленные на ограничение свободного или неограниченного использования открытого моря¹.

В Положении о территориальном море, принятом Институтом международного права в Стокгольме в 1928 г., указано, что государство обладает суверенитетом над зоной моря, находящейся у его берегов, которая называется территориальным морем².

На конференции по кодификации международного права 1930 г. в Гааге был рассмотрен вопрос о суверенитете государств над территориальным морем; по результатам конференции был разработан проект, учитывающий нормы действующего международного права, тем самым было признано право мирного прохода всех иностранных судов через территориальное море. Но проект не нашел своего отражения в подписанном в итоге международном договоре.

Сформировавшиеся первоначально как норма обычного права правило о свободе прохода судов всех государств через международные проливы, соединяющие две части открытого моря, впоследствии было закреплено в различных межгосударственных соглашениях. Так, например, подобная норма о свободе прохода через Суэцкий канал предусматривалась в Константинопольской конвенции 1888 г., а Договор между США и Панамой 1903 г. предусматривал свободный проход через Панамский канал³.

В остальном роль договоров как источников международного права в сфере морской деятельности до середины XX в. ограничивалась

¹ См.: Поляков К. И., Никифоров В. А. Принципы международного морского права // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2015. № 2. Режим доступа: URL. <https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-mezhdunarodnogo-morskogo-prava> (дата обращения: 05.01.2018).

² См.: Международное право: учебник / Дипломат. акад. МИД РФ; МГИМО МИД РФ; под ред.: Ю.М. Колосова, В.И. Кузнецов. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Международные отношения. 1998. С.456 (620 с.)

³ См. Международное морское право: учеб. пособие / отв. ред. С. А. Гуреев. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : ИНФРА-М, 2011. С. 20.

регулированием деятельности государств только в специальных областях. Например, в 1898 г. были приняты Правила для предупреждения столкновений судов в море (которые впоследствии неоднократно пересматривались), в 1914 г. была принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (также неоднократно пересматривалась). Позже, в 1923 г., приняты Конвенция и Статут о международном режиме морских портов, а в 1930 г. – Конвенция о грузовой марке, которая в 1966 г. была заменена одноименной Конвенцией¹.

В настоящее время основным источником международного морского права являются *международные договоры* (универсальные, региональные, двусторонние), среди которых главенствующее значение имеет Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (далее – Конвенция ООН 1982 года)². В данной конвенции сформулированы важнейшие нормы, регулирующие межгосударственные отношения в сфере исследовательской деятельности и использования Мирового океана. Конвенция включает в себя 17 частей, 320 статей и 9 приложений.

23 июля 1994 г. в дополнение к Конвенции было подписано Соглашение об осуществлении ее части XI. Данным соглашением определялось, что часть XI Конвенции и само соглашение толкуются и применяются только в своей совокупности, как единый акт, а при наличии противоречий в нормах Конвенции и Соглашения преимущественную силу имеют нормы Соглашения³.

¹ См.: Поляков К.И., Никифоров В.А. Принципы международного морского права // Ученые записки ОГУ. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2015. № 2. Режим доступа: URL. <https://cyberleninka.ru/article/n/printsiipy-mezhdunarodnogo-morskogo-prava> (дата обращения: 05.01.2018).

² Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 48. Ст. 5493.

³ Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года (заключено в г.

Наравне с процессом кодификации норм основных правовых институтов международного морского права велась и работа по кодификации специальных норм, которые касались конкретных вопросов международного морского права.

В результате деятельности, связанной с кодификацией специальных норм международного морского права, были приняты конвенции, направленные на обеспечение технической безопасности мореплавания; защиту морской среды, включая предотвращение загрязнения моря с судов, установок и платформ, предназначенных для различных целей; осуществление промыслов живых ресурсов и разработка минеральных ресурсов; определение режима морских портов и требования к иностранным судам в них; регулирование вопросов разработки живых и минеральных ресурсов Антарктики; решение вопросов транзитной торговли внутриконтинентальных государств; демилитаризацию и нейтрализацию отдельных районов Мирового океана, и создание безъядерных зон.

Принятые конвенции, регулирующие обозначенные проблемные направления, представляют собой важный этап в развитии морского права и являются источниками общего международного права. В силу взаимодействия международного морского права с международным правом некоторые конвенции содержат в себе нормы международного экологического, воздушного и права международной безопасности. Систему международных актов, составляющих основу международного морского права, можно представить, как совокупность международных соглашений, соотносимых с основополагающими принципами международного морского права¹:

Нью-Йорке 23.07.1994) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 1997. № 52. Ст. 5720.

¹ См. Международное морское право : учеб. пособие / отв. ред. С. А. Гуреев. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : ИНФРА-М, 2011. С. 21.

Универсальные конвенции, регулирующие вопросы:

обеспечения безопасности в Мировом океане: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г.¹ и Протокол 1978 года к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года; Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года; Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г.²; Конвенция № 185 Международной организации труда «Пересматривающая Конвенцию 1958 года об удостоверении личности моряков»³; Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.⁴;

охраны морской среды: Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г.⁵; Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г.⁶ и Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами

¹ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение № 1, ч. 1). С. 3 - 211.

² Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (заключена в г. Лондоне 07.07.1978) // URL. <http://www.pravo.gov.ru> (режим доступа 05.01.2019).

³ Конвенция № 185 Международной организации труда «Пересматривающая Конвенцию 1958 года об удостоверении личности моряков» (принята в г. Женеве 19.06.2003 на 91-ой сессии Генеральной конференции МОТ) // Бюллетень международных договоров. 2011. № 1.

⁴ Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (заключена в г. Гамбурге 27.04.1979) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М. 1990. С. 225 - 238.

⁵ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. // URL. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/pollution_from_ships.pdf (дата обращения 05.01.2019).

⁶ Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (заключена в г. Брюсселе 29.11.1969) // документ опубликован не был.

иными, чем нефть 1973 г.¹; Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.²; *добычи животных и минеральных ресурсов*: Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 г.³, Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 г.⁴, Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов 1988 г.⁵;

✓ *режима морских портов*: Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г.⁶, Конвенция по облегчению морского судоходства 1965 г.⁷;

✓ *правового режима отдельных территорий*: Договор об Антарктике 1959 г.⁸, который объявил территорию к югу от 60-ой параллели южной широты нейтральной и демилитаризованной зоной, на которой действует принцип свободы научных исследований для всех государств;

¹ Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами иными, чем нефть 1973 г. // Собрание Постановлений Правительства СССР (отдел второй). 1983. № 5.

² Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (вместе с «Техническим меморандумом о соглашении на конференции»), (заключена в г. Вашингтоне, Лондоне, Мехико, Москве 29.12.1972) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXII. М., 1978. С. 540 - 549.

³ Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV, М. 1980. С. 431 – 437.

⁴ Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики (заключена в г. Канберре 20.05.1980) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVIII. М., 1984. С. 383 – 395.

⁵ Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики (вместе с «Приложением по Арбитражному трибуналу»), (заключена в г. Веллингтоне 02.06.1988) // документ опубликован не был.

⁶ Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. // Информационный сборник, вып.40. Изд. «Морской транспорт». Ленинград. 1959.

⁷ Конвенция по облегчению международного морского судоходства (заключена в г. Лондоне 09.04.1965) // документ опубликован не был.

⁸ Договор об Антарктике (подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 664 – 669.

✓ *торговли*: Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г.¹;

✓ *демилитаризации морского пространства*: Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г.², Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения 1971 г.³.

Региональные конвенции: Конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г.⁴, Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1992 г.⁵ и др.

Существенный вклад в развитие Международного морского права внесли I, II и III конференции ООН по морскому праву, ИМО, Международная океанографическая комиссия ЮНЕСКО, Программа ООН по окружающей среде и некоторые международные организации,

¹ Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. // Международное публичное право: Сборник документов в 2 томах. М.: БЕК. 1996.

² Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой (подписан в г. Москве 05.08.1963) // Действующее международное право. Т. 2. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 336 – 338.

³ Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения (подписан в г. г. Москве, Лондоне, Вашингтоне 11.02.1971) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 5 – 8.

⁴ Конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г. // Материалы по морскому праву и международному мореплаванию. М.: Транспорт. 1980.

⁵ Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г. (Хельсинкская конвенция) (вместе с «Вредными веществами», «Критериями использования наилучшей экологической практики и наилучшей доступной технологии», «Критериями и мерами, касающимися предотвращения загрязнения из наземных источников», «Предотвращениями загрязнения с судов, в результате деятельности на шельфе», «Исключениями из общего запрета захоронения отходов и других материалов в районе Балтийского моря», «Реагированием на случаи загрязнения», «Списком поправок»), (заключена в г. Хельсинки 09.04.1992) // Конвенция на русском языке подготовлена для публикации в системах КонсультантПлюс. URL. <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=3628#03736506704185951> (дата обращения 02.01.2019).

такие, как Институт международного права, Ассоциация международного права и др.

Помимо международных соглашений Международное морское право включает в себя и нормы обычного права (международный обычай). Важную роль в формировании международно-правового обычая играют единообразная политика государств по вопросам морепользования и договорная практика.

В качестве критериев, ведущих к возникновению международного обычая, можно выделить: постоянство, всеобщность, единообразие и продолжительность применения определенных правил или процедур.

Значение обычая может заключаться в восполнении пробелов, имеющих в международных конвенциях. Так, представитель Генерального секретаря ООН на III Конференции ООН по морскому праву¹ подчеркнул, что Конвенция 1982 г. не наносит ущерба сохранению в силе норм обычного международного права, действующего в отношении тех вопросов, которые не были урегулированы особо ее положениями. Положения ст. 10 Конвенции 1982 г. о заливах не распространяются на так называемые исторические заливы (например, залив Петра Великого в России). Этот вопрос регулируется обычными нормами международного права.

Роль международного обычая заключается в способности расширения сфер действия договорных норм международных конвенций. Так, согласно ст. 38 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г., содержащаяся в договоре норма может стать обязательной для государств как норма обычного права².

Таким образом, можно говорить о том, что в систему Международного морского права входят нормы международных

¹ URL. <https://www.un.org/ru/law/lawsea/> (дата обращения 01.01.2019)

² См.: Анцелевич Г.А. Международное морское право. К.. 2004. С. 22-32.

соглашений (общих и специальных конвенций), региональные соглашения, международно-правовые обычаи и нормы национального права. При этом сфера регулирования (юрисдикция правовых норм) отличается в зависимости от того, на какую территорию они распространяются, и соотносится с основополагающими принципами Международного морского права, которые являются общепризнанными (и соответственно, специального подробного анализа не требуют).

Принципы международного морского права

К международному морскому праву в полном объеме применяются общепризнанные принципы международного права, являющиеся императивными и имеющие универсальный характер в любых отношениях между государствами.

Кроме того, можно выделить специальные (отраслевые) принципы, присущие международному морскому праву.

К примеру, принцип *свободы открытого моря*, получивший закрепление в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. (далее – Конвенция об открытом море)¹, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и во многих других международных соглашениях.

Как обычная норма международного права этот обобщенный принцип утвердился в последней трети XVIII в. Затем он был закреплен в качестве договорной нормы в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. с включением в него менее обобщенных принципов, которые уже стали обычными нормами международного морского права.

Это свобода судоходства, свобода полетов, свобода прокладки подводных кабелей и трубопроводов и свобода рыболовства.

Принцип свободы полетов воздушных гражданских судов над открытым морем получил договорное закрепление также в Чикагской

¹ Конвенция об открытом море (заключена в г. Женева 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII.- М., 1967. С. 222 - 232.

конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.¹, а принцип свободы рыболовства - в многочисленных международных соглашениях о рыболовстве в отдельных районах Мирового океана.

На III Конференции ООН по морскому праву при рассмотрении вопроса о достижении договоренности о перечне свобод открытого моря подавляющее число участников признало, что в качестве обычной нормы международного морского права оформился также *принцип свободы научных исследований в открытом море*, который и был включен без особых возражений в перечень свобод открытого моря в процессе кодификации международных обычаев.

Что касается *свободы возводить искусственные острова и установки*, то из-за отсутствия постоянной и единообразной практики всех или почти всех государств по этому вопросу соответствующий международный обычай еще не сложился. Несмотря на это, III Конференция ООН по морскому праву, учитывая развивающуюся под влиянием научно-технической революции практику государств по сооружению таких установок для исследования и использования Мирового океана, включила в число свобод открытого моря и свободу возводить искусственные острова и установки в рамках прогрессивного развития международного морского права.

Принцип свободы открытого моря - это универсальный и императивный принцип международного морского права, имеющий важнейшее значение для решения одной из общечеловеческих проблем (разработки природных ресурсов Мирового океана в интересах обеспечения продуктами питания населения Земли, экономического

¹ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // URL. <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&ts=1117229869019727245071535338&cacheid=08129EB24ED38ACFA0584C8379BF3DCC&mode=splus&base=LAW&n=133602&rnd=56C7DB88DFA4863419E2F55F29A319C5#18u5ep6twm> (дата обращения 02.01.2019)

роста всех государств, развития всемирных экономических связей, международного судоходства). Из содержания п. 1 ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву вытекает, что перечень перечисленных в нем свобод не является исчерпывающим, а также то, что он применяется ко всем государствам, как к прибрежным, так и к не имеющим выхода к морю.

Принцип свободы открытого моря - стержневой отраслевой принцип международного морского права, оказавший непосредственное влияние на формирование других принципов (и норм) этой отрасли.

Производным от общепризнанного принципа неприменения силы или угрозы силой является *принцип использования Мирового океана в мирных целях или исключительно в мирных целях*. Этот принцип направлен на ограничение гонки вооружений, сокращение военной деятельности, укрепление мира и безопасности в тех или иных пространствах. Развитие названного принципа, в свою очередь, способствует повышению эффективности принципа неприменения силы или угрозы силой в международных отношениях.

В международном праве нет пока общего положения, раскрывающего содержание данного принципа. В связи с этим для регулирования деятельности государств имеют значение международные договоры, в которых конкретизируется содержание принципа мирного использования различных пространств, включая Мировой океан.

По Договору об Антарктике 1959 г.¹ на ее территории и в прилегающих к материку морских пространствах запрещаются любые мероприятия военного характера: создание военных баз и укреплений,

¹ См. Договор об Антарктике (подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) // Действующее международное право. Т. 3.- М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 664 - 669.

проведение военных маневров, а также испытание любых видов оружия. Антарктика может использоваться исключительно в мирных целях для проведения научных исследований.

Заключенные в последние годы международные договоры развивают и конкретизируют принцип использования Мирового океана в мирных целях применительно, в частности, к конкретным его пространствам и видам деятельности. К таким договорам относятся, помимо Договора об Антарктике, Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г., Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения 1971 г. и другие.

В Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. включен ряд статей об использовании Мирового океана в мирных целях применительно к конкретным его пространствам и видам деятельности государств.

Наиболее общая формула этого принципа, раскрывающая его содержание, включена в новую ст. 301 Конвенции. В ней предусматривается, что государства-участники *воздерживаются от угрозы силой или ее применения против территориальной целостности или политической независимости любого государства* или каким-либо иным образом, не совместимым с принципами

Запрещая применение силы или угрозы силой, современное международное право не запрещает вместе с тем военного мореплавания вообще. Военное мореплавание регулируется Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. *Свобода судоходства* означает свободу как торгового, так и военного мореплавания. В Конвенции 1982 г. дано определение понятия «военный корабль» (ст. 29), устанавливается полный иммунитет военных кораблей от юрисдикции какого-либо государства, кроме государства его флага (ст. 32).

Военные корабли, другие специально уполномоченные государственные суда и летательные аппараты согласно Конвенции 1982 г. в строго установленных ею случаях вправе осуществлять вмешательство в плавание иностранных судов, не пользующихся полным иммунитетом. Те же военные корабли и летательные аппараты вправе захватывать пиратские суда, осуществлять преследование иностранных судов в открытом море в случаях нарушения ими законов и правил прибрежных государств.

Следовательно, на современном этапе использование открытого моря в мирных целях и запрещение применения силы или угрозы силой не понимаются таким образом, что государствам запрещается иметь военно-морские флоты, направлять их для плавания в открытое море, проводить в его пределах учения и маневры. Однако эти действия не должны препятствовать осуществлению другими государствами общепризнанных свобод открытого моря.

Осуществляя право мирного прохода через территориальное море иностранных государств, военные корабли и летательные аппараты не вправе применять силу или угрозу силой против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства или каким-либо иным образом в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН, проводить маневры или учения с оружием любого вида.

В случае «если какой-либо военный корабль не соблюдает законов и правил прибрежного государства... и игнорирует любое обращенное к нему требование об их соблюдении, прибрежное государство может потребовать от него немедленно покинуть территориальное море» (ст. 30 Конвенции 1982 г.).

Резюмируя изложенное, можно сделать вывод о том, что, действуя в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и других

международных договоров, военные корабли обеспечивают соблюдение судами всех государств правопорядка в открытом море.

Производными от принципа государственного суверенитета применительно к морским пространствам являются принципы: исключительного суверенитета государства над своими внутренними морскими водами; суверенитета государства над территориальным морем; суверенитета государства над территориальным морем, образующим международный пролив, соединяющий между собой открытые моря или исключительные экономические зоны; суверенитета государства-архипелага над архипелажными водами.

На внутренние морские воды распространяется полный и исключительный суверенитет прибрежного государства. Это означает, что без его разрешения иностранные суда не вправе заходить в такие воды, кроме свободного захода иностранных невоенных судов в порты, открытые государством для международного торгового судоходства. Военные корабли могут заходить в них только по разрешению, согласованному в дипломатическом порядке.

Иной характер имеет принцип суверенитета государства над своим территориальным морем. По внешнему его пределу проходит государственная граница прибрежных государств. Согласно Конвенции ООН по морскому праву суверенитет прибрежного государства распространяется на воздушное пространство над территориальным морем и осуществляется с соблюдением Конвенции и других норм международного права.

Указание в Конвенции 1982 г. на соблюдение прибрежным государством конвенционных и других норм международного права означает обязанность всех прибрежных государств предоставлять в этом морском пространстве право мирного прохода всем иностранным судам

без необходимости получения какого-либо разрешения на такой проход (ст. 2, 17).

Одним из важных отраслевых принципов международного морского права является принцип защиты морской среды. На его формирование, наполнение конкретным содержанием оказали влияние уже упомянутые международные договоры о запрещении испытаний ядерного оружия, его размещения на дне морей и океанов, а также договоры о запрещении производства и применения бактериологического и химического оружия, Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1976 г.

В обобщенном виде принцип защиты морской среды четко выражен в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., согласно которой государства обязаны защищать и сохранять морскую среду (ст. 192).

Принцип защиты морской среды предполагает: во-первых, предотвращение, ограничение и запрещение загрязнения морской среды; во-вторых, охрану и рациональное использование морских природных ресурсов; в-третьих, запрещение деятельности одних государств, причиняющей ущерб морской среде других государств и районам, находящимся за пределами национальной юрисдикции; в-четвертых, обязанность государств и межправительственных организаций сотрудничать в области защиты морской среды и обязанность государства, причинившего ущерб, возместить его потерпевшим государствам.

Все рассмотренные элементы принципа защиты морской среды вытекают из положений перечисленных ранее международных конвенций и других международно-правовых актов. Так, в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. указано, что государства осуществляют

свободы открытого моря, должным образом учитывая заинтересованность других государств в пользовании свободой открытого моря (ст. 87). В той же Конвенции установлено, что все государства принимают такие меры или сотрудничают с другими государствами в принятии в отношении своих граждан таких мер, какие окажутся необходимыми для сохранения живых ресурсов открытого моря (ст. 117). Деятельность в Районе осуществляется, в частности, в целях обеспечения упорядоченного, безопасного и рационального использования ресурсов Района (ст. 150). Международный орган по морскому дну (Орган) принимает нормы и правила для предотвращения сокращения и сохранения под контролем морской среды и защиты природных ресурсов.

В отношении Района и его ресурсов в Конвенции 1982 г. применяется концепция общего наследия человечества (ст. 136).

В качестве специального принципа международного морского права можно рассматривать принцип предоставления прибрежному государству в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе суверенных прав в целях разведки, разработки и сохранения природных ресурсов и юрисдикции, связанной с этой деятельностью (части V и VI Конвенции ООН по морскому праву). Из этого принципа вытекает, что другие государства не вправе без согласия прибрежного государства заниматься в указанных морских пространствах названными видами деятельности. Иными словами, устанавливается разрешительный порядок рыболовства и добычи других живых, а также минеральных ресурсов Мирового океана, проведения морских научных исследований, создания искусственных островов, сооружений и установок. В случае получения такого согласия условия осуществления указанной деятельности определяет прибрежное

государство в соответствии с относящимися к этому положениями Конвенции.

Необходимо подчеркнуть, что все рассмотренные принципы международного морского права применяются в тесной взаимосвязи с общепризнанными принципами и нормами международного права.

Относительно определения термина «*открытое море*» заметим, что это морское пространство, находящееся за пределами территориального моря прибрежных государств, на которое не распространяется суверенитет какого-либо государства.

Для определения понятия «открытое море» необходимо, таким образом, наличие двух признаков: географического и правового. Из-за разногласий государств, придерживавшихся на III Конференции ООН по морскому праву различных мнений по поводу статуса открытого моря, вышеизложенное определение не было включено в Конвенцию 1982 г. Как известно, одна группа государств, в которую входил и СССР, придерживалась совершенно справедливой позиции, заключавшейся в том, что прилежащая и исключительная экономическая зоны - это части района открытого моря со специфическими режимами. Другая группа, в основном развивающихся государств, еще со времен проведения ими своих региональных конференций и на III Конференции ООН по морскому праву стремилась к тому, чтобы 200-мильная морская зона имела либо статус территориального моря (допуская признание действия в ней некоторых свобод открытого моря), либо самостоятельный статус зоны национальной юрисдикции с широким кругом прав прибрежного государства.

В результате интенсивной работы всех делегаций, стремившихся к максимально сбалансированному и взаимоприемлемому решению этого вопроса, была разработана Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., анализ статей которой показывает, что, несмотря на отсутствие в ней

определения понятия «открытое море», фактически прилежащая и исключительная экономическая зоны рассматриваются как районы открытого моря со специфическими режимами.

Заметим, что в соответствии со ст. 55 Конвенции 1982 г. *исключительная экономическая зона* представляет собой район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему. Ко всему открытому морю, в том числе к исключительным экономическим зонам, применяется, таким образом, и ст. 89 Конвенции.

Резюмируя вышесказанное, отметим, что международному морскому праву, как самостоятельной отрасли международного права, свойственны черты и иных его отраслей, так как оно фактически обобщает в себе ряд норм, относящихся к международному экологическому праву, праву международных договоров, международному воздушному праву и т.д. Также, несмотря на обширность норм, включенных в международное морское право, в его структуре имеются и международно-правовые обычаи, что в совокупности определяет специфику регулирования предметных межгосударственных отношений. Международное морское право имеет большое значение для теории международного права в силу широты предмета правового регулирования данной отрасли, который в определенном смысле можно обозначить как использование Мирового океана. В силу сложносоставного характера предмета правового регулирования система источников рассматриваемой отрасли права также имеет свои особенности, в частности, классификация морских территорий позволяет говорить о различиях в их правовом статусе, имеющих существенное правоприменительное значение.

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

Международно-правовая политика государств, основанная на общности межгосударственных интересов, привела к образованию в системе международного права особой отрасли - международного воздушного права. В силу особенностей предмета регулирования его принципы и нормы неприменимы к регулированию межгосударственных отношений, возникающих в сфере морского, речного, автомобильного и железнодорожного транспорта.

Предметом международного воздушного права являются отношения, возникающие между государствами по поводу использования воздушного пространства в целях:

- 1) регулярных и нерегулярных международных полетов гражданской авиации над государственной территорией;
- 2) полетов государственной и гражданской авиации за пределами государственной территории над:
 - а) исключительной экономической зоной,
 - б) открытым морем,
 - в) международными проливами,
 - г) архипелажными водами,
 - д) Антарктикой;
- 3) обслуживания международной аэронавигации над государственной территорией и над морскими пространствами Мирового океана;
- 4) управления безопасностью полетов;
- 5) обеспечения авиационной безопасности.

Урегулирование этих вопросов отвечает решению задачи, поставленной в преамбуле Чикагской конвенции о гражданской авиации

1944 года (далее - Чикагская конвенция 1944 года)¹, созданию международно-правовых условий, при которых «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом».

Чикагская конвенция также содействует рациональному и экономичному осуществлению международных воздушных сообщений «на основе равенства возможностей». В этой связи между государствами складываются отношения по поводу:

- 1) установления международных воздушных сообщений;
- 2) международных воздушных маршрутов;
- 3) выполнения транзитных полетов через государственную территорию;
- 4) допуска и условий выполнения нерегулярных полетов;
- 5) допуска назначенных авиапредприятий к осуществлению коммерческой деятельности;
- 6) обмена коммерческими «свободами воздуха».

Чикагская конвенция содержит Устав Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Деятельность ИКАО привела к появлению особых межгосударственных отношений между ее государствами-членами. Их возникновение связано с реализацией прав, признанных Уставом ИКАО, за каждым государством-членом. Главное из них - право на участие в формировании общей мировой политики ИКАО в сфере международной гражданской авиации. Участвуя в работе Ассамблеи, Совета ИКАО и других ее органов, государства-члены вносят свою лепту в принятие общих решений ИКАО по различным вопросам ее уставной деятельности, касающимся выработки стандартов

¹ См. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 44.

и рекомендуемой практики ИКАО, принятия новых конвенций, инструктивных материалов, руководств и других документов, важных для упорядочения деятельности международной гражданской авиации.

Использование авиацией воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами над морскими пространствами Мирового океана потребовало упорядочения отношений государств нормами международного права. Возникновение этого процесса в международном праве в начале XX в. привело к появлению обособленных международно-правовых норм, специально предназначенных для регулирования деятельности авиации в воздушном пространстве. Они определили статус и режим воздушного пространства, расположенного как над государственной территорией, так и за его пределами над морскими пространствами Мирового океана. Тем самым четко и однозначно выделилась и определилась пространственная сфера действия части международного права, теперь признаваемой наукой и практикой в качестве ее специальной отрасли и называемой международным воздушным правом. Решение вопроса о статусе и режиме воздушного пространства над территорией государства и за ее пределами имело принципиальное значение для стимулирования использования авиации в гражданских целях, а именно для перевозок пассажиров и грузов между странами и континентами. На протяжении всего XX в. наблюдалась бурная эволюция гражданской авиации. В 60-е годы появились высокоскоростные воздушные суда с большими провозными емкостями. Эта авиационная техника освоила международные маршруты между всеми странами и континентами. Благодаря этому сложилась всемирная сеть международных воздушных сообщений. Во многом своему успешному функционированию она обязана международно-правовой политике ИКАО. Вырабатываемые единообразные правила международной аэронавигации помогли и

помогают международному авиационному сообществу в единении, создании единого правового, информационного, технологического, эксплуатационного, экономического, коммерческого и иного пространства, в котором международный воздушный транспорт действует свободно и безопасно во благо поддержания делового, социального, культурного, экономического, туристического и иного мирового общения народов и наций всего земного шара.

Сложившееся международное воздушное право ценно не только своим нормативным и правовым багажом. Это также инструмент выработки и проведения как собственной международно-правовой политики самими государствами, так и региональной и многосторонней правовой политики в сфере международного воздушного транспорта. Особую ценность и значение имеет международно-правовая политика ИКАО, которая укрепляет и расширяет нормативный материал действующего международного воздушного права, обогащает его новым содержанием.

Следует согласиться с мнением С. А. Егорова в том, что *международное воздушное право* – это совокупность принципов и норм, согласованных между собой и предназначенных оказывать регулирующее воздействие на авиационную деятельность международной гражданской авиации и отношения между государствами и международными авиационными организациями по использованию воздушного пространства в целях осуществления международных воздушных сообщений¹.

Сотрудничество между государствами по самым разным вопросам международных полетов, международных авиаперевозок и международных воздушных сообщений реализуется, как правило, в форме *международного договора и обычая*. Нормативную базу

¹ См. Международное право: учебник / Отв. ред. д.ю.н., проф. С.А. Егоров. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Статут. 2016. – 848 с.

современного международного воздушного права составляют:

✓ универсальная Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года¹. Долгое время полеты воздушных судов за пределами государственной территории регулировались только ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. Теперь такие полеты над исключительной экономической зоной, открытым морем, международными проливами и архипелажными водами регулируются также Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.;

✓ соглашения о коммерческих «свободах воздуха» - например, Соглашение о международном воздушном транспорте 1944 года²;

✓ конвенции для унификации правил: Конвенция для унификации правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 года³ (далее – Варшавская конвенция 1929 года), Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.⁴ (далее - Монреальская конвенция 1999 г.), Конвенция об ответственности за ущерб, причиненный иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г.⁵ (далее - Римская конвенция 1952 г.);

✓ конвенции о борьбе с угоном и захватом самолетов: Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г.⁶ (далее - Токийская конвенция 1963 г.), Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.⁷

¹ См. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 44.

² URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900528> (дата обращения 04.01.2019).

³ URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900153> (дата обращения 04.01.2019).

⁴ URL: <http://docs.cntd.ru/document/901784390> (дата обращения 04.01.2019).

⁵ URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900321> (дата обращения 04.01.2019).

⁶ Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (заключена в г. Токио 14.09.1963) // Действующее международное право. Т. 3.- М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 571 - 576. (Извлечение).

⁷ Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (заключена в г. Гааге 16.12.1970) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций,

(далее - Гагская конвенция 1970 г.), Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г.¹ (далее - Монреальская конвенция 1971 г.) и др.;

✓ конвенции об унификации норм, гарантирующих защиту финансовых интересов кредиторов при лизинге воздушных судов: [Конвенция](#) о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования² (далее - Кейптаунская конвенция 2001 г.).

Важную часть нормативной базы действующего международного воздушного права образуют и региональные многосторонние соглашения.

Особое значение в проведении мировой правовой политики ИКАО имеют *вспомогательные источники международного воздушного права*. К ним относятся также стандарты и рекомендуемая практика, принимаемые Международной организацией гражданской авиации в целях обеспечения единообразия правил, касающихся международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. Хотя международные стандарты ИКАО не являются строго обязательными и государства вправе по своему усмотрению применять или не применять их в своей национальной практике, заложенные в них параметры безопасности, основанные на мировом опыте гражданской авиации, побуждают государства широко пользоваться ими. В противном случае они подвергают себя самоизоляции.

Важную роль в правовом регулировании международных воздушных сообщений играют *эксплуатационные соглашения между*

заклученных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М. 1974. С. 292 - 296.

¹ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (заключена в г. Монреале 23.09.1971) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. М., 1975. С. 90 - 95.

² Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (заключена в г. Кейптауне 16.11.2001) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 36. Ст. 5124.

авиаперевозчиками по вопросам коммерческого и технического обслуживания. По своей юридической природе эти соглашения не являются межправительственными и заключаются авиаперевозчиками в развитие и дополнение межправительственных двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Поскольку они регулируют гражданско-правовые, коммерческие, информационные, финансовые, технико-эксплуатационные и иные, частноправовые по своей сути, отношения по поводу полетов и перевозок между авиаперевозчиками из разных государств, такие соглашения следует считать источниками международного частного воздушного права.

Мировая политика в сфере международной гражданской авиации строится на прочном международно-правовом фундаменте - основных принципах. Выработаны они государствами для достижения общих целей, определенных Чикагской конвенцией 1944 г., а также установления верховенства основных принципов по отношению к другим нормам международного воздушного права.

Основные принципы образуют правовые ценности, которыми являются верховенство права, уважение суверенных прав и законных интересов государств, которые производны от общепризнанных принципов международного права, закрепленных в Уставе ООН¹ осуществление международно-правовой политики в сфере международной гражданской авиации - многосторонней, региональной и двусторонней немыслимо без основных принципов. Их юридические параметры и потенциал различны.

Принцип суверенитета над воздушным пространством

¹ Устав Организации Объединенных Наций (принят в г. Сан-Франциско 26.06.1945) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. М. 1956. с. 14 – 47.

подтвержден в ст. 1 Чикагской конвенции 1944 г. В ней предусмотрено суверенное право каждого государства осуществлять полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его государственной территорией. Эта данность отражена в воздушных кодексах многих государств. В силу суверенитета власть государства независима в определении режима использования национального воздушного пространства в целях осуществления внутренних и международных воздушных сообщений и полетов. На этом строится правовая политика любого государства. Однако не стоит воспринимать категорию «независимость» гипертрофированно. Как часть общности государств, разделяющих цели и задачи Чикагской конвенции 1944 г., каждое государство, осуществляя свое верховенство и юрисдикцию в отношении воздушного пространства, должно устанавливать законы и правила, определяющие:

- а) режим и порядок выполнения международных и внутренних полетов в пределах государственной территории;
- б) порядок и условия коммерческой деятельности авиапредприятий;
- в) функции и компетенцию исполнительных авиатранспортных органов государства в соответствии с международными обязательствами, установленными в этой конвенции и других договорах по воздушному праву.

Принцип суверенитета является исходным при регулировании вопросов международной аэронавигации, которые включают:

- а) обеспечение безопасности полетов;
- б) условия допуска к полетам гражданских воздушных судов;
- в) организацию полетов, управление и контроль за ними аэронавигационных служб;
- г) защиту суверенного воздушного пространства от незаконных

посягательств и агрессии;

д) оказание помощи терпящим бедствие воздушным судам.

Принцип разрешительного порядка международных полетов и перевозок в воздушном пространстве государства является производным от принципа полного и исключительного суверенитета над воздушным пространством. В соответствии с этим принципом любые международные полеты и авиаперевозки иностранных предприятий и лиц допускаются только с разрешения суверенного государства. Получить его непросто. Воздушное судно и его экипаж должны выполнить ряд требований, установленных Чикагской конвенцией 1944 г. Во-первых, согласно ст.17 воздушное судно должно иметь национальность, т.е. зарегистрировано надлежащим образом в реестре государства, а на его борту должны быть соответствующие документы, указанные в ст. 29. Отсутствия регистрации и документов на борту воздушного судна достаточно для отказа в выдаче разрешения на полет. Получение разрешения подчинено порядку, определяемому национальными законами и правилами. В них указываются полномочные органы, объем их властных полномочий по правовому регулированию международных полетов в пределах государственной территории.

В области аэронавигации функции контроля за соблюдением разрешительного порядка выполняют органы обслуживания воздушного движения, которые контролируют все международные полеты национальных и иностранных воздушных судов начиная со времени пересечения ими государственной границы и следования по установленной международной трассе до посадки в аэропорту назначения. Аналогичным образом органы воздушного движения контролируют вылет национальных и иностранных воздушных судов из аэропорта вылета до выхода ими за пределы государственных границ.

Органы воздушного движения не занимаются охраной воздушных границ. Эти функции осуществляют органы противовоздушной обороны.

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации направлен на создание таких условий для международной гражданской авиации, при которых она может развиваться «безопасным и упорядоченным образом». Чикагская конвенция 1944 г. объявила эту цель главной задачей. Правовой наказ Чикагской конвенции воплощается в международно-правовой политике ИКАО, поддерживаемой государствами-членами, и в первую очередь он касается безопасности полетов. Это понятие в приложении 19 «Управление безопасностью полетов» к Чикагской конвенции, вступившем в силу в ноябре 2013 г., ИКАО определяет как «*состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня*». Данное определение содержит новый подход ИКАО, выработанный в XXI в., к пониманию безопасности полетов.

История развития системы обеспечения безопасности полетов прошла три этапа:

- ✓ а) техническую эру - с начала 1990-х по конец 1960-х годов;
- ✓ б) эру человеческого фактора - с 1970-го г. по середину 1990-х годов;
- ✓ с) организационную эру - с середины 1990-х годов по настоящее время.

В последний период безопасность полетов стала рассматриваться системно, т.е. с охватом как организационного, так и человеческого и технического факторов. Правовое предназначение принципа обеспечения безопасности полетов заключается в динамичном

упорядочении ИКАО организационных, эксплуатационных, технических и иных условий деятельности международной гражданской авиации на основе единообразия правил, принимаемых ИКАО время от времени в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов, занятых в международной аэронавигации. Содержание правил не статично. Это принципы обеспечения безопасности исключают. Их задача состоит в обеспечении динамичного и непрерывного мониторинга состояния безопасности полетов в мире и совершенствовании процесса выявления рисков и факторов рисков безопасности полетов. Решение этой задачи возложено на ИКАО и национальный механизм обеспечения безопасности полетов, который должен быть создан каждым государством - членом ИКАО в соответствии со стандартами. В соответствии с этими принципами выстраивается мировая правовая политика в области обеспечения безопасности полетов. Ее творцом является ИКАО, а проводником - государства-члены. Такая политика привела к образованию в международном воздушном праве специального института обеспечения безопасности международной гражданской авиации.

В 70 - 80-е годы XX в. ИКАО выработаны процедуры, касающиеся сотрудничества по вопросам устранения или разрешения ситуаций, связанных с актами или угрозами незаконного вмешательства, направленными против безопасности гражданской авиации. В 1986 г. Совет ИКАО принял типовую статью об авиационной безопасности и рекомендовал ее для использования в двусторонних соглашениях. В совокупности с принципом обеспечения безопасности международной гражданской авиации международно-правовые нормы по безопасности гражданской авиации образуют соответствующий международно-правовой режим института "безопасность полетов и авиационная безопасность".

Принцип взаимности способствует достижению коммерческой прибыльности и эффективности авиаперевозок, для чего государства взаимно предоставляют друг другу коммерческие права или преимущества, которыми пользуются затем назначенные ими авиакомпании, выполняющие между ними перевозки. Двусторонние соглашения о воздушном сообщении предусматривают обычно равное количество воздушных линий, устанавливаемых между государствами, и равное количество коммерческих прав. Принцип взаимности не требует абсолютной идентичности прав и преимуществ, предоставляемых друг другу сторонами двусторонних соглашений. Взаимность предполагает учет взаимных интересов и возможностей, реальных обстоятельств, связанных с организацией регулярных полетов. Однако даже если использованы все ресурсы принципа взаимности, получение коммерческих выгод и преимуществ не всегда автоматически гарантируется их перевозчику. Большое влияние на прибыльность, доходность международных рейсов авиакомпании оказывает конъюнктура рынка международных авиаперевозок. Именно поэтому принцип взаимности выполняет роль экономического регулятора международных авиаперевозок.

Принцип свободы полетов за пределами государственной территории действует в воздушном пространстве, расположенном над исключительной экономической зоной и открытым морем. Такое воздушное пространство принято считать международным, или открытым. В соответствии с принципом свободы полетов любые воздушные суда (военные и невоенные) вправе свободно летать в международном воздушном пространстве, которое исключено из-под власти какого-либо государства. Свобода полетов сосуществует с комплексом прав, которые может осуществлять каждое государство в отношении международного воздушного пространства. Все государства

имеют право осуществлять юрисдикцию над своими воздушными судами, обеспечивать безопасность полетов за пределами суверенного воздушного пространства, использовать воздушные суда для преследования иностранных морских судов в открытом море за нарушение законов и правил прибрежного государства, борьбы с пиратством и работорговлей. Кроме того, при реализации принципа свободы полетов государства обязаны соблюдать правила полетов, рекомендованные ИКАО, предотвращать инциденты в воздушном пространстве над открытым морем и его загрязнение, оказывать помощь терпящим бедствие морским и воздушным судам, не допускать полеты воздушных судов без опознавательных знаков.

Регулирование международных полетов над государственной территорией относится к области внутренней компетенции государства. Из признания этого юридического факта исходит ст. 11 Чикагской конвенции. Законы и правила, «касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации», применяются «к воздушным судам всех государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства».

Вылетая за пределы территории государства регистрации, гражданское воздушное судно пересекает свои государственные границы и границы других государств, что достаточно для признания полета в качестве международного. Национальный закон обычно определяет два основания правомерного выполнения полета иностранным воздушным судном в пределах национального воздушного пространства - это международный договор или, если такового нет, специальное разрешение. Именно из этого исходит Воздушный кодекс

Российской Федерации¹.

Допуская полеты в своем воздушном пространстве, государство также определяет *порядок следования иностранного воздушного судна над государственной территорией*: маршрут полета иностранного воздушного судна и место его посадки. После пересечения Государственной границы России полеты иностранных воздушных судов в российском воздушном пространстве осуществляются только по установленным международным воздушным маршрутам и они имеют право совершать посадку лишь в аэропорту, открытом для международных полетов.

В практике международных воздушных сообщений часто оговариваются случаи транзитного пролета. Под таковым следует понимать пролет иностранного воздушного судна в пределах государственной территории как без посадки, так и с посадкой в чисто технических, некоммерческих или коммерческих целях, который является частью воздушного маршрута, начинающегося и кончающегося вне пределов транзитного государства. Право позволить или не позволить транзитный пролет над своей территорией относится к исключительной компетенции каждого государства. Это право основывается на принципе разрешительного порядка полетов, в соответствии с которым государство по своему усмотрению решает вопросы транзитного пролета иностранных воздушных судов над своей территорией. Однако если государство участвует в Чикагском многостороннем соглашении о международном воздушном транзите 1944 г., то его воздушным судам можно осуществить транзитный пролет над территорией другого государства-участника либо без посадки, либо

¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

с посадкой с «некоммерческими целями». Кроме того, ст. 5 Чикагской конвенции 1944 года формально допускает возможность транзитных беспосадочных полетов через территории государств без предварительного их разрешения. Но содержащиеся в ней оговорки столь широки, что используются государствами для обоснования получения разрешения на выполнение беспосадочных транзитных полетов над своей территорией. В целом международный воздушный транзит регулируется национальным законодательством или в рамках двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

*Правовое регулирование полетов над открытым морем,
международными проливами и архипелажными водами*

Свобода полетов над открытым морем не является единственной, определяющей режим использования воздушного пространства, расположенного за пределами территориального моря. По смыслу ст. 12 Чикагской конвенции 1944 года над открытым морем действуют правила полета, установленные ИКАО. К правилам полетов, которые должны в обязательном порядке соблюдаться над открытым морем воздушными судами всех государств - участников Чикагской конвенции 1944 года, относятся только те правила, которые установлены ИКАО в виде международных стандартов. Требование ст. 12 Чикагской конвенции 1944 года о безусловном соблюдении в воздушном пространстве над открытым морем правил полетов ИКАО призвано обеспечить единый безопасный режим полетов для всех гражданских воздушных судов. Правила полетов, предусмотренные в Приложении 2, не распространяются на воздушные суда, которые используются на военной, таможенной и полицейской службе.

Режим полетов над международными проливами формировался под влиянием практики свободного и беспрепятственного пролета через них любых летательных аппаратов. В результате сложился обычай,

предусматривающий свободу полетов через международные проливы. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. по существу отразила эту практику, но в отношении не всех международных проливов. Под действие Конвенции не попали проливы, режим пользования которыми был урегулирован ранее, - Балтийские, Черноморские и Магелланов проливы. Не применяется Конвенция и к проливам, которые не перекрываются территориальными водами и в которых действует режим открытого моря (Ла-Манш, Отранто, Скагеррак). Не подпадают под Конвенцию также проливы, ведущие из открытого моря, включая исключительную экономическую зону, в территориальное море. Над такими проливами, за исключением Черноморских, действует свобода полетов. В соответствии с Конвенцией о режиме проливов 1936 года¹ (далее – Конвенция Монтре). Турция несет определенные обязательства по обеспечению полетов гражданских воздушных судов над Черноморскими проливами. Летать над ними можно только по установленным для этого воздушным маршрутам, о чем турецкое правительство должно уведомляться. За три дня оно должно быть поставлено в известность об эпизодических воздушных рейсах, а что касается регулярных рейсов, то ему нужно послать общее уведомление о датах пролета.

Конвенция Монтре в ч. III установила специальный режим пользования проливами, перекрываемыми территориальными водами и соединяющими разные части открытого моря (Гибралтарский, Баб-эль-Мандебский и т.п. проливы). Его основу составляют транзитный проход и пролет, под которыми понимается осуществление свободы судоходства и пролета, но предоставляемой «единственно с целью

¹Конвенция о режиме проливов (заключена в г. Монтре 20.07.1936) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 493 - 501. (Извлечение)

непрерывного и быстрого транзита через пролив». Пользоваться транзитным пролетом могут любые летательные аппараты при условии, что они будут без промедления следовать через пролив, воздерживаться от угрозы силой или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости припроливных государств. По общему смыслу положений ч. III Конвенции Монтре право транзитного пролета предусматривает:

а) право всех государств свободно пользоваться открытым для транзитного пролета воздушным пространством над международными проливами;

б) право любых летательных аппаратов всех государств беспрепятственно и без согласия припроливного государства следовать транзитом через международные проливы, перекрываемые территориальными водами. В основе этих прав лежит свобода полетов в целях транзита через международные проливы, тесно связанная со свободой полетов над открытым морем.

Режим полетов над архипелажными водами имеет много сходства с «транзитным пролетом». Особенность географического положения государств-архипелагов, состоящих полностью из одной или нескольких групп островов, привела к установлению режима международных полетов, несколько отличного от транзитного пролета летательных аппаратов в международных проливах. С этим режимом связаны два круга государств: государства, которые пользуются архипелажными водами, и сами государства-архипелаги. Всем воздушным судам любого государства предоставляется право архипелажного пролета по воздушным коридорам, расположенным над морскими коридорами, "единственно с целью непрерывного, быстрого и беспрепятственного транзита" из одной части открытого моря в другую его часть.

Согласно ст. 41 Конвенции Монтре государство-архипелаг может указать специальные воздушные коридоры, приемлемые для пролета над архипелажными водами. Если оно этого не делает, то воздушные суда вправе проследовать по воздушным коридорам над архипелажными водами, обычно используемыми для выполнения международных полетов. Применительно к архипелажному пролету не указывается на то, что он является «осуществлением свободы пролета», как это сказано в отношении транзитного пролета. Однако по существу открытый и доступный характер архипелажного пролета свидетельствует о прямом его родстве со свободой полетов.

Международные авиационные организации

Вопросами гражданской авиации занимаются многие международные организации. Лидером среди них является Международная организация гражданской авиации - специализированное учреждение ООН. Существует также группа региональных межправительственных авиационных организаций. Одни из них занимаются вопросами обеспечения региональной международной аэронавигации, другие - экономико-правовыми проблемами регионального международного воздушного транспорта. К первым относятся Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (учреждена в 1960 г.), Агентство по обеспечению безопасности в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА - учреждено в 1959 г.), Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА - учреждена в 1960 г.). Во вторую группу входят Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК - учреждена в 1954 г.), Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК - учреждена в 1969 г.), Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК - учреждена в 1973 г.), Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного

пространства - исполнительный орган СНГ (учрежден в декабре 1991 г.).

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) существует с 4 апреля 1947 г. Уставные положения, касающиеся целей и задач, структуры и ее компетенции, содержатся в ч. II Чикагской конвенции 1944 г. В то же время нормы, относящиеся к ИКАО, встречаются в ч.ч. ч. I и I ч. III Чикагской конвенции 1944 г. В этом заключается особенность Устава ИКАО.

Цели и задачи ИКАО указаны в ст. 44 Чикагской конвенции 1944 г.:

- ✓ обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире;
- ✓ поощрение искусства конструирования и эксплуатации воздушных судов, создание и развитие воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств для международной гражданской авиации;
- ✓ удовлетворение потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте;
- ✓ предотвращение экономических потерь, вызванных неразумной конкуренцией;
- ✓ содействие безопасности полетов.

Функции и компетенция ИКАО имеют специальный характер. В целях разработки принципов и методов международной аэронавигации, содействия развитию международного воздушного транспорта ИКАО выполняет координационные, оперативные, контрольные, регулирующие и арбитражные функции. Для их осуществления ИКАО наделена специальной компетенцией, т.е. правом принимать решения или участвовать в решении вопросов международной аэронавигации и международного воздушного транспорта.

Общая компетенция ИКАО проявляется в компетенции ее органов: Ассамблеи, Совета, Секретариата и многочисленных рабочих

органов. Например, только Ассамблея полномочна принимать программу работы ИКАО, новые рекомендации, принимать поправки к Чикагской конвенции.. В свою очередь только Совет ИКАО имеет право назначить Генерального секретаря ИКАО, образовывать рабочие органы, принимать международные стандарты и рекомендации, разрешать споры между государствами-членами.

Общая характеристика Устава ИКАО. Особую группу образуют в Уставе ИКАО нормы, обеспечивающие функционирование организационно-правового механизма этой организации. Именно эти нормы определяют, какими органами располагает и в какой зависимости и подчиненности они находятся, какими методами они могут пользоваться для осуществления своих функций, в какой организационной форме должны осуществлять свою деятельность.

В целом Устав ИКАО определяет порядок членства, структуру и организацию работы органов, применение правил процедур, унификацию правил международной аэронавигации, упрощение формальностей, принятие поправок к Чикагской конвенции, разработку и принятие новых конвенций, разрешение споров и разногласий между государствами-членами, оказание технической помощи, содействие развитию международного воздушного транспорта и осуществление административной деятельности ИКАО.

Членство в ИКАО. Чтобы стать членом ИКАО, достаточно подписать Чикагскую конвенцию и направить депозитарию (США) уведомление о присоединении данного государства к Чикагской конвенции. На 30-й день с момента получения уведомления правительством США присоединение вступает в силу, о чем депозитарий извещает всех участников конвенции.. Различаются первоначальные и присоединившиеся члены ИКАО. К первым относятся государства, участвовавшие в Чикагской конференции 1944 г. и

подписавшие Чикагскую конвенцию после ее завершения. Ко вторым принадлежат государства, присоединившиеся к Конвенции после ее вступления в силу. Каких-либо преимуществ вхождение в ту или иную группу для конкретного государства не создает.

Структура ИКАО - это совокупность ее постоянных органов, образованных на основании и в соответствии с Уставом. Структура ИКАО построена по определенным организационным правилам. Главным из них является четкое определение целей, функций и компетенции каждого органа ИКАО. Другим таким правилом является четкое распределение рода занятий каждого органа ИКАО ради их объединения и выполнения ими общих целей и задач ИКАО. Поэтому структура ИКАО дает представление о том, как распределена деятельность между ее органами и каким образом между ними происходит координация действий.

Высший орган ИКАО - Ассамблея, созываемая один раз в три года для определения основных направлений деятельности ИКАО в области международной аэронавигации и международного воздушного транспорта. В работе Ассамблеи принимают участие все члены ИКАО.

Совет ИКАО - исполнительный, постоянно действующий орган ИКАО, проводит в жизнь решения Ассамблеи и руководит текущей деятельностью организации в период между сессиями ИКАО. В состав Совета избираются по особым правилам и критериям 33 государства. Объем функций и компетенции Совета весьма значителен, что позволяет ему эффективно направлять деятельность ИКАО. В прямом подчинении Совета находятся Аэронавигационная комиссия, Авиатранспортный комитет, Комитет по совместной поддержке аэронавигационного обеспечения, Комитет по незаконному вмешательству, Юридический комитет, Финансовый комитет и Секретариат.

Для обеспечения безопасности международных полетов ИКАО

периодически принимает технико-нормативные документы, содержащие технико-юридические требования к воздушным судам, их экипажу и аэронавигационным службам. Эти требования отражаются в стандартах, рекомендуемой практике, правилах для аэронавигационных служб, рекомендациях и процедурах. Хотя технико-юридические требования и предписания, в какой бы форме они ни закреплялись, являются рекомендательными, между ними существует четкая иерархия. Стандарт содержит высшие эталонные требования, которым необходимо следовать в интересах безопасности международной аэронавигации, чего нельзя сказать о требованиях рекомендуемой практики.

Соглашаясь с теми или иными стандартами, рекомендуемой практикой или правилами, государство может в любое время их отклонить, если сочтет это необходимым. Но поскольку многие технико-юридические предписания ИКАО гарантируют необходимый уровень безопасности международных полетов, государства стремятся их выполнять досконально. Уклонение от их соблюдения неминуемо ведет к снижению уровня безопасности международных полетов. Вот почему государства предпочитают применять и исполнять стандарты ИКАО, а не игнорировать их.

Помимо межправительственных авиационных организаций существует группа (около 200) неправительственных авиационных организаций. Среди них различаются экономические, эксплуатационно-технические, профсоюзные, научные авиационные организации. Существуют также неправительственные авиационные организации, специализирующиеся по вопросам воздушного страхования, авиационного туризма и спорта, авиационной медицины и т.д. Бесспорным лидером этих организаций следует считать Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА), объединяющую авиакомпании пяти континентов мира. В настоящее

время ИАТА является второй по важности после ИКАО организацией, играющей важную роль в формировании единой экономической, правовой, технической политики авиакомпаний в области международного воздушного транспорта в глобальном масштабе.

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

Международное космическое право сложилось как отрасль международного права в 60-е годы XX в. в связи с практическим освоением космического пространства, начало которому было положено запуском в СССР первого искусственного спутника Земли (4 октября 1957 г.) и первым пилотируемым полетом в космос советского космонавта Ю.А. Гагарина (12 апреля 1961 г.).

На первых этапах развития космонавтики главную роль в осуществлении космической деятельности играли государства, в первую очередь Советский Союз и Соединенные Штаты Америки. Это объяснялось высокой стоимостью космических проектов, значительным техническим риском, тесной связью такой деятельности с оборонными и другими интересами государств. Вместе с тем космическая деятельность ввиду экстерриториальности ее осуществления затрагивала интересы всех государств. Поэтому изначально космическое право сложилось как право межгосударственное и составило новую отрасль международного публичного права. Подтверждением этому является значительная роль, которая принадлежит ООН в становлении и развитии космического права.

Современное *международное космическое право* - это отрасль международного права, представляющая собой систему принципов и

норм, устанавливающих правовой режим космического пространства и небесных тел, а также регулирующих отношения между субъектами международного права в связи с осуществлением ими космической деятельности. Основными источниками международного космического права выступают международные договоры и международно-правовые обычаи.

Еще до появления специальных международных договоров о космосе некоторые принципы и нормы космического права сложились в качестве *международно-правовых обычаев*. К ним можно отнести принципы нераспространения государственного суверенитета на космическое пространство, равного права всех государств на исследование и использование космоса, соответствия космической деятельности общему международному праву, международной ответственности государств за национальную космическую деятельность.

В 1959 г. был создан Комитет ООН по использованию космического пространства в мирных целях (Комитет ООН по космосу) в составе 24 государств-членов. Этот постоянный Комитет, являющийся вспомогательным органом Генеральной Ассамблеи ООН. Комитету было поручено заниматься научно-техническими и правовыми вопросами исследования и использования космического пространства и выполнять роль центрального координирующего органа в области международного сотрудничества в освоении космоса.

В рамках Комитета были разработаны *основные многосторонние международно-правовые документы*, регулирующие деятельность государств в области освоения космического пространства: Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела 1967

года¹ (далее - Договор о космосе); Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство 1968 года² (далее - Соглашение о спасании космонавтов); Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами 1972 года³ (далее - Конвенция об ответственности за ущерб); Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1975 года⁴ (далее - Конвенция о регистрации); Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 года⁵ (далее - Соглашение о Луне).

Отдельные нормы, относящиеся к деятельности в космосе, содержатся в *многосторонних договорах*, регулирующих иные области отношений. Так, Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 года⁶ и Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного

¹ Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (подписан в г. г. Вашингтоне, Лондоне, Москве 27.01.1967) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXV. М. 1972. С. 41 - 45.

² Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (заключено в г. г. Москве, Лондоне, Вашингтоне 22.04.1968) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 371 - 373.

³ Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (заключена в г. г. Москве, Лондоне, Вашингтоне 29.03.1972) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 362 - 368.

⁴ Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (заключена 12.11.1974) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 634 - 638.

⁵ Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах (заключено 05.12.1979) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 639 - 647.

⁶ Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой (подписан в г. Москве 05.08.1963) // Действующее международное право. Т. 2. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 336 - 338.

использования средств воздействия на природную среду 1977 года¹ устанавливают определенные запретительные нормы, которые распространяются в том числе на действия в космическом пространстве.

Большую группу договорных источников образуют *международные соглашения, регламентирующие те или иные конкретные формы сотрудничества государств* в освоении и использовании космического пространства. К ним относятся учредительные акты правительственных организаций, занимающихся космической деятельностью (например, Европейского космического агентства и др.), а также двусторонние и многосторонние научно-технические соглашения, регулирующие совместную деятельность государств по осуществлению международных космических проектов и программ сотрудничества в космосе (например, Межправительственное соглашение о международной космической станции 1998 г.).

Вспомогательными источниками международного космического права, носящими рекомендательный характер, являются резолюции Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам космоса.

В Комитете ООН по космосу неоднократно обсуждались вопросы о целесообразности разработки универсальной всеобъемлющей конвенции по международному космическому праву, а также о создании международной (всемирной) организации по освоению космоса. Соответствующие предложения пока на практике не реализованы.

Субъекты и объекты международного космического права

Исходя из общепринятого понимания международного космического права как отрасли международного публичного права, его основными (первичными) *субъектами*, т.е. обладателями прав и

¹ Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (заключена 10.12.1976) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV. М., 1980. С. 437 - 440.

носителями обязанностей, являются *государства*. Их международная космическая правосубъектность не зависит от какого-либо правового акта или волеизъявления других участников международных отношений.

Производными (вторичными) субъектами международного космического права являются *международные организации*, участвующие в деятельности по исследованию и использованию космического пространства. Объем космической правосубъектности таких организаций определяется волей их государств-участников и фиксируется в международных договорах, на основании которых они учреждаются.

С точки зрения теории современного международного публичного права иные виды лиц (например, космонавты или частные компании, участвующие в запуске и обеспечении полетов космических объектов) субъектами международного космического права не являются. Возможность правомерного осуществления космической деятельности неправительственными организациями (в том числе частными, коммерческими компаниями) не исключается. Однако Договор о космосе 1967 г. предусматривает международную ответственность государства «за национальную деятельность в космическом пространстве, включая Луну и другие небесные тела, независимо от того, осуществляется ли она правительственными органами или неправительственными юридическими лицами».

В конце XX в. некоторыми исследователями высказывалась точка зрения, которая была основана на концепции «общего наследия человечества», отраженной в Соглашении о Луне 1979 г., и которая декларировала в качестве субъекта международного космического права «человечество в целом». Эта позиция не была признана научно обоснованной: во-первых, человечество «в целом» не является чем-то

единым в качестве носителя определенных прав и обязанностей, а во-вторых, отсутствуют иные субъекты общественных отношений, во взаимодействии с которыми могли бы быть реализованы соответствующие права и обязанности.

Объектами международного космического права (т.е. всем тем, по поводу чего субъекты космического права могут вступать в международные правоотношения) являются:

- ✓ космическое пространство, включая Луну и другие небесные тела;
- ✓ деятельность по исследованию и использованию космического пространства, результаты такой деятельности;
- ✓ космические объекты и их экипажи (космонавты).

В ряде случаев к объектам космического права целесообразно также относить наземные компоненты космических систем (например, когда они используются для запуска в космос тех или иных искусственных объектов).

Таким образом, нормы международного космического права, с одной стороны, связаны с пространственной сферой деятельности государств, а именно с космическим пространством. С другой стороны, они направлены на регламентацию самой космической деятельности. Причем такая деятельность не ограничивается только космосом, но может иметь место и на Земле (в тех случаях, когда она непосредственно связана с запуском, функционированием, возвращением космических объектов, использованием результатов их работы).

Договорных определений понятий «космическое пространство» и «космическая деятельность» не существует. Вопрос о делимитации (высотном разграничении воздушного и космического пространства) продолжительное время рассматривался Комитетом ООН по космосу. Практика государств и правовая доктрина подтверждают сложившуюся

обычную международно-правовую норму, согласно которой суверенитет государства не распространяется на пространство, находящееся выше орбиты наименьшего перигея искусственного спутника Земли (эта высота составляет приблизительно 100 - 110 км над уровнем океана). Указанная «граница» носит условный характер и связана с тем, что примерно на этой высоте ни один аэродинамический летательный аппарат не может осуществлять полет, основанный на принципе подъемной силы (в силу крайней разреженности атмосферы). В то же время на той же высоте атмосфера достаточно плотна для того, чтобы ни один космический объект, вследствие трения об атмосферу, не смог бы совершить более одного орбитального витка вокруг Земли. Иначе говоря, выше этой высоты ни один "традиционный" самолет не может летать, используя свое аэродинамическое качество, а ниже этой высоты любой космический объект неизбежно упадет на Землю.

Что касается понятия *космической деятельности*, то к ней принято относить как деятельность человека по непосредственному исследованию и использованию космического пространства (включая естественные небесные тела внеземного происхождения), так и операции, осуществляемые на Земле в связи с запуском космических объектов, их управлением и возвращением на Землю.

Основу регулирования международных отношений, возникающих в связи с освоением космического пространства, составляет Договор о космосе 1967 г. Он устанавливает наиболее общие международно-правовые принципы деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства (по состоянию на конец 2012 г. его участниками являются более 100 государств). Соглашение о Луне 1979 г. развивает и детализирует положения Договора 1967 г. относительно правового режима небесных тел.

Правовой режим космоса определяется общим международным

правом и исходит из отнесения космического пространства к международным территориям. Согласно Договору о космосе 1967 г. космическое пространство и небесные тела открыты для исследования и использования всеми государствами без какой бы то ни было дискриминации, на основе равенства, при свободном доступе во все районы небесных тел. Они свободны для научных исследований; такие исследования осуществляются на благо и в интересах всех стран и являются достоянием всего человечества. Космическое пространство и небесные тела не подлежат национальному присвоению.

Деятельность в космосе должна соответствовать общему международному праву, включая Устав ООН. При ее осуществлении государства обязаны должным образом учитывать соответствующие интересы всех других государств, а также избегать загрязнения космического пространства и небесных тел.

Соглашение 1979 г. объявляет Луну и другие небесные тела и их ресурсы «общим наследием человечества». Уточняется, что запрет на "национальное присвоение" небесных тел распространяется на их поверхность, недра и природные ресурсы и действует в отношении не только государств, но и международных организаций, юридических и физических лиц. Государства - участники Соглашения обязались установить международный режим эксплуатации природных ресурсов Луны, когда такая эксплуатация станет возможной.

Соглашение уточняет, что нормы, установленные в отношении Луны (в том числе определяющие ее демилитаризованный режим), действуют и в отношении орбит траекторий полета к Луне и вокруг нее. Соглашение провозглашает свободу научных исследований на Луне для всех государств на основе равенства и подробно регламентирует порядок осуществления таких исследований. Необходимо, однако, отметить, что Соглашение о Луне 1979 г. не получило широкой

поддержки.

Особое значение для практического использования космоса имеет *область орбит так называемых геостационарных спутников*. Это часть космического пространства, отстоящая от поверхности Земли на расстоянии примерно 35800 км и находящаяся в плоскости земного экватора (такое пространственное «кольцо», или, точнее, тор, также называют геостационарной орбитой или геостационарным пространством).

Геостационарные спутники обладают важнейшей особенностью: период обращения их вокруг Земли равен земным суткам, что обеспечивает постоянное положение спутника над определенной точкой земного экватора. При этом в пределах видимости спутника находится до трети площади всей поверхности Земли. Это создает оптимальные условия для некоторых прикладных видов космической деятельности (например, для использования спутников связи, телевизионного вещания, метеорологического наблюдения и др.). Вследствие этого более половины всех существующих спутников расположены на геостационарной орбите. Однако в этом пространстве можно разместить лишь ограниченное число спутников, поскольку при близком их расположении друг к другу бортовая радиоизлучающая аппаратура может создавать взаимные помехи. Все это явилось причиной для дискуссии относительно правового режима этой части космического пространства.

В 1976 г. ряд экваториальных стран заявили о распространении их суверенитета на соответствующие их территориям участки геостационарной орбиты. Эти притязания были отвергнуты большинством государств как противоречащие принципу запрещения национального присвоения космоса. Позже этими странами предлагалось установить для геостационарной орбиты правовой режим

особого рода. Определенная координирующая работа по экономному использованию геостационарного пространства проводится Международным союзом электросвязи (МСЭ). Устав МСЭ 1992 года¹ определяет, что радиочастоты и орбита геостационарных спутников являются ограниченными естественными ресурсами, которые надлежит использовать рационально, эффективно и экономно, чтобы обеспечить справедливый доступ к этой орбите и частотам разным странам, учитывая при этом особенности географического положения некоторых государств и особые потребности развивающихся стран. С целью рационального использования ресурса геостационарной орбиты и избежания взаимных радиопомех в рамках МСЭ проводятся согласование, выделение и регистрация радиочастот и орбитальных позиций для заявляемых различными государствами геостационарных спутников. При этом в отношении выделения орбитальных позиций нельзя говорить как о национальном присвоении соответствующей части космического пространства.

Особую важность имеет вопрос о запрещении использования космоса в военных целях. Борьба международного сообщества за недопущение превращения космоса в арену военного противостояния началась с первых шагов освоения космического пространства. Еще первые резолюции Генеральной Ассамблеи ООН по вопросам космоса отмечали общую заинтересованность всего человечества в развитии использования космического пространства в мирных целях.

Международное космическое право устанавливает частично демилитаризованный режим космического пространства и полностью демилитаризованный режим Луны и других небесных тел. Так, Договор

¹ Устав Международного союза электросвязи (принят в г. Женеве 22.12.1992) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 48. Ст. 5370.

о космосе 1967 г. запрещает выводить на орбиту вокруг Земли любые объекты с ядерным оружием или любыми другими видами оружия массового уничтожения, устанавливать такое оружие на небесных телах и размещать его в космическом пространстве каким-либо иным образом. Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г. обязывает его участников не производить испытательные и любые другие ядерные взрывы в космическом пространстве. По Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду 1977 г. ее участники обязались не прибегать к использованию средств воздействия на природную среду космического пространства, которые имели бы широкие, долгосрочные или серьезные последствия.

Согласно Договору о космосе Луна и другие небесные тела должны использоваться государствами исключительно в мирных целях. Помимо запрета на размещение на их поверхности и орбитах ядерного и других видов оружия массового уничтожения запрещается создание на небесных телах военных баз, сооружений и укреплений, испытание любых типов оружия, проведение военных маневров. Вместе с тем необходимо отметить, что уже много десятилетий активно эксплуатируются спутники самого разного назначения (оповещения о ракетном нападении, сбора информации, военной связи, навигации, картографирования, метеорологии). Такие спутники не являются оружием, и их использование способствует поддержанию стабильности в международных отношениях.

Ограничения военного использования космоса позволяют говорить о постепенно складывающемся международно-правовом принципе использования космического пространства в мирных целях. На становление этого принципа в космическом праве направлены

мирные инициативы Российской Федерации, касающиеся запрещения применения силы в космосе и запрещения размещения в космическом пространстве оружия любого рода, включая системы противоракетной обороны.

Правовой статус космонавтов и космических объектов

В международно-правовых документах, включая все международные соглашения о регулировании космической деятельности, под космическими объектами подразумеваются любые разновидности созданных человеком технических устройств, предназначенные для использования в космическом пространстве (искусственные спутники Земли, автоматические и пилотируемые космические аппараты и станции, ракеты-носители и т.д.). В отличие от них космические объекты естественного происхождения (например, Луна, планеты) охватываются понятием «*небесные тела*».

Международные правоотношения, связанные с космическим объектом, как правило, возникают с момента запуска космического объекта в космос и продолжаются до его приземления или прекращения существования (как исключение, например, можно привести случаи приземления космического объекта на территорию иностранного государства).

Важным критерием определения космического объекта является его *регистрация*. На ее основе решаются вопросы юрисдикции и контроля над космическими объектами, их национальной принадлежности, ответственности за ущерб, причиненный ими, и т.д. Регистрация запущенных космических объектов ведется в ООН с 1961 г. Позже была заключена специальная международная Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство 1975

года¹ (далее - Конвенция о регистрации). Согласно Конвенции о регистрации *космические объекты* регистрируются на национальном уровне в регистре, имеющемся у каждого государства, причастного к космической деятельности, и на международном уровне - в реестре, который ведет Генеральный секретарь ООН. При этом Генеральному секретарю ООН представляется следующая информация о занесенном в регистр государства космическом объекте: название запускающего государства, регистрационный номер объекта, дата и место запуска, параметры его орбиты, общее назначение космического объекта. К информации, содержащейся в реестре ООН, обеспечивается полный и открытый доступ для всех государств. В случае совместного запуска несколькими государствами национальная регистрация производится одним из запускающих государств.

Национальная регистрация космических объектов влечет определенные последствия по международному праву. Так, Договор о космосе 1967 г. устанавливает, что государство, в регистр которого занесен космический объект, сохраняет юрисдикцию и контроль над таким объектом во время его нахождения в космическом пространстве. При этом права собственности на объект «остаются незатронутыми» во время его нахождения в космическом пространстве или по возвращении на Землю (т.е. он принадлежит тому же государству или лицу, которому принадлежал до полета). Космический объект должен быть возвращен государству, в регистр которого он занесен, в случае обнаружения объекта за пределами территории этого государства. Такое возвращение осуществляется по просьбе властей и за счет государства, проводившего запуск.

¹ Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (заключена 12.11.1974) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 634 - 638.

Международное право рассматривает *космонавтов как «посланцев человечества в космос»*. Это не означает, что тем самым они приобретают некий наднациональный статус, а отражает общую обязанность государств принимать все возможные меры для их спасения, охраны их жизни, здоровья и безопасности. Как и в отношении космических объектов, Договор по космосу определяет, что государство, в регистр которого занесен объект, сохраняет юрисдикцию и контроль над его экипажем во время нахождения космонавтов в космическом пространстве.

Некоторые сложности по вопросу юрисдикции над экипажем могут возникать при международных полетах. Чаще всего юрисдикцию осуществляет государство регистрации космического объекта в отношении всего международного экипажа. Но сотрудничающие государства соглашением могут установить и иной порядок. Например, Соглашение о международной космической станции 1998 г. предусматривает, что каждое государство сохраняет юрисдикцию и контроль над элементами станции, которые оно зарегистрировало в качестве своих космических объектов. При этом государство сохраняет юрисдикцию и контроль над своими гражданами в пределах всей международной космической станции. Следует, однако, отметить, что последующими документами, реализующими Соглашение 1998 г., был уточнен особый статус командира экспедиции на МКС, которому были предоставлены определенные властные полномочия, например, в случае необходимости применения мер для обеспечения безопасности экипажа при нештатных ситуациях. В каждой длительной экспедиции назначается такой командир, чей правовой статус, таким образом, несколько отличается от статуса обычного члена экипажа (экспедиции). В практике эксплуатации МКС каких-либо коллизий между такого рода полномочиями командира и общим принципом юрисдикции государств

регистрации над отдельными сегментами станции не возникало.

Договор о космосе 1967 г. и Соглашение о спасании космонавтов 1968 г. обязывают государства оказывать космонавтам всемерную помощь в случае аварии, бедствия или вынужденной посадки на территории, находящейся под их юрисдикцией, или в открытом море. В таких случаях государства должны принять все возможные меры по поиску и спасанию космонавтов. Им должна быть обеспечена безопасность. Они незамедлительно возвращаются государству, осуществившему запуск. Причем в отличие от случаев с космическими объектами поиск и возвращение космонавтов не обусловлены просьбой государства запуска и обязательством возместить расходы.

Находясь в космическом пространстве или на небесных телах, космонавты различных государств должны оказывать друг другу возможную помощь. Государства обязались информировать международное сообщество об установленных ими явлениях в космосе, которые могли бы представлять опасность для жизни или здоровья космонавтов.

Ответственность в международном космическом праве

Международно-правовую ответственность за национальную космическую деятельность несут соответствующие государства. Это отличает вопросы ответственности в космическом праве от общего международного права, где государства не несут ответственности за действия своих юридических и физических лиц, если такие лица не действуют от их имени или по их поручению. При этом космическая деятельность связана с высоким техническим риском и, как следствие, с возможностью причинения материального ущерба другим государствам, их юридическим и физическим лицам. Поэтому материальная ответственность по международному космическому праву может иметь место вне зависимости от вины (так называемая абсолютная

ответственность) запускающего государства, а вследствие лишь самого факта нанесения ущерба космическим объектом. Вопросы ответственности подробно регламентированы источниками международного космического права - Договором о космосе 1967 г. и Конвенцией об ответственности за ущерб 1972 г.

Согласно Договору о космосе в случае международного правонарушения государства несут международную ответственность за всю национальную деятельность в космическом пространстве независимо от того, кто осуществляет космическую деятельность - правительственные органы или неправительственные юридические лица государства. Порядок реализации материальной ответственности установлен Конвенцией об ответственности за ущерб.

Конвенция, определяя понятие *«запускающее государство»*, включает в него не только государство, которое осуществляет или организует запуск космического объекта, но и государство, с территории или установок которого осуществляется запуск. В случае, когда имеется несколько запускающих государств, они должны нести солидарную ответственность за любой причиненный ущерб. В свою очередь формально для определения того, какое же государство является в каждом случае *«запускающим»*, следует обратиться к Конвенции о регистрации 1975 г., которая уточняет, что *запускающее государство* - это государство, в регистр которого занесен соответствующий космический объект (государство регистрации). В понятие ущерба включаются лишение жизни, повреждение здоровья, уничтожение или повреждение имущества государств, международных организаций, юридических и физических лиц.

Конвенция определяет, что запускающее государство несет абсолютную ответственность за выплату компенсации за ущерб, причиненный его космическим объектом на поверхности Земли или

воздушному судну в полете. Причем Конвенция не устанавливает верхний предел выплачиваемой компенсации, что характерно для абсолютной ответственности в других отраслях международного права. Отступление от принципа абсолютной ответственности допускается Конвенцией в том случае, когда космическому объекту одного государства причинен ущерб космическим объектом другого государства при их нахождении вне поверхности Земли. В этом случае ответственность основана на принципе вины.

Положения Конвенции не применяются к случаям ущерба гражданам запускающего государства и иностранцам, когда иностранцы участвуют в операциях, связанных с этим космическим объектом. Конвенция подробно определяет порядок предъявления и рассмотрения претензий о компенсации за ущерб, причиненный космическими объектами.

В истории космических запусков неоднократно отмечались случаи, когда стечение обстоятельств (в основном связанных с нештатной работой космических объектов и их падением на Землю) приводило к предпосылкам для применения положений Конвенции об ответственности за ущерб 1972 г. Но до настоящего времени все подобного рода ситуации урегулировались дипломатическим путем, без применения международных судебных процедур. Так, при разрушении над территорией Канады (и произошедшем вследствие этого радиоактивном заражении местности) в январе 1978 г. советского искусственного спутника Земли с ядерной энергетической установкой «Космос-954» правительство Канады, основываясь на положениях Конвенции, предъявило СССР соответствующие требования о возмещении ущерба, однако в ходе переговоров вопрос о выплате согласованной суммы компенсации был решен без обращения к каким-либо формальным процессуальным мерам. В 1991 г. произошел

нештатный спуск на Землю советской орбитальной станции «Салют-7», негоревшие в атмосфере обломки которой упали на территорию Аргентины рядом с чилийской границей. Однако в этом случае каких-либо претензий по Конвенции об ответственности за ущерб не предъявлялось вообще вследствие отсутствия реального ущерба при падении частей космического объекта в малонаселенной горной местности.

В целом можно надеяться на то, что космическое пространство останется мирным, а содействие практическому освоению его неисчерпаемых возможностей - основной задачей прогрессивного развития международного космического права.

Заключение

Резюмируя вышеизложенное отметим, что такие отрасли международного права, как международное морское право, международное воздушное право и международное космическое право имеют большое значение в теории и практики международных отношений.

Так, морское право - одна из наиболее древних и развитых отраслей международного права. Под международным морским правом понимается система принципов и норм, определяющих правовое положение морских пространств и регулирующих отношения между государствами в процессе их исследования и использования.

В свою очередь международное воздушное право - это 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.

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.

Список использованных источников

Нормативно-правовые акты

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.

2. Декларация о вооруженном нейтралитете 1780 г. // Мартенс Ф.Ф. Собрание трактатов и конвенций, заключенных Россией с иностранными державами. СПб. 19900. Т. 9(10). С. 307-310.

1. Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой (подписан в г. Москве 05.08.1963) // Действующее международное право. Т. 2. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 336 – 338.

2. Договор о запрещении размещения на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения (подписан в г. г. Москве, Лондоне, Вашингтоне 11.02.1971) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 5 – 8.

3. Договор о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела (подписан в г. г. Вашингтоне, Лондоне, Москве 27.01.1967) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXV. М. 1972. С. 41 - 45.

4. Договор об Антарктике (подписан в г. Вашингтоне 01.12.1959) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 664 – 669.

5. Конвенция № 185 Международной организации труда «Пересматривающая Конвенцию 1958 года об удостоверении личности

моряков» (принята в г. Женеве 19.06.2003 на 91-ой сессии Генеральной конференции МОТ) // Бюллетень международных договоров. 2011. № 1.

6. Конвенция и Статут о международном режиме морских портов 1923 г. // Информационный сборник, вып.40. Изд. «Морской транспорт». Ленинград. 1959.

7. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (заключена в г. Гааге 16.12.1970) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М. 1974. С. 292 - 296.

8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (заключена в г. Монреале 23.09.1971) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIX. М., 1975. С. 90 - 95.

9. Конвенция о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (заключена 10.12.1976) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV. М., 1980. С. 437 - 440.

10. Конвенция о континентальном шельфе (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIII. М., 1970. С. 101 - 105.

11. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2006. № 44.

12. Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами (заключена в г. г. Москве,

Лондоне, Вашингтоне 29.03.1972) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 362 - 368.

13. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (заключена в г. Кейптауне 16.11.2001) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2011. № 36. Ст. 5124.

14. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (заключена в г. Токио 14.09.1963) // Действующее международное право. Т. 3.- М.: Московский независимый институт международного права, 1997. С. 571 - 576. (Извлечение).

15. Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство (заключена 12.11.1974) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 634 - 638.

16. Конвенция о режиме проливов (заключена в г. Монтре 20.07.1936) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 493 - 501. (Извлечение)

17. Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря // URL. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf

18. Конвенция о сохранении морских живых ресурсов Антарктики (заключена в г. Канберре 20.05.1980) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XXXVIII. М., 1984. С. 383 – 395.

19. Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIV, М. 1980. С. 431 – 437.

20. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне (заключена в г. Женеве 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXIII. М., 1970. С. 94-101.

21. Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств 1965 г. // Международное публичное право: Сборник документов в 2 томах. М.: БЕК. 1996.

22. Конвенция об открытом море (заключена в г. Женева 29.04.1958) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII. М., 1967. С. 222 - 232.

23. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 48. Ст. 5493.

24. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г. (Хельсинкская конвенция) (вместе с «Вредными веществами», «Критериями использования наилучшей экологической практики и наилучшей доступной технологии», «Критериями и мерами, касающимися предотвращения загрязнения из наземных источников», «Предотвращением загрязнения с судов, в результате деятельности на шельфе», «Исключениями из общего запрета захоронения отходов и других материалов в районе Балтийского моря», «Реагированием на случаи загрязнения», «Списком поправок»), (заключена в г. Хельсинки 09.04.1992) // Конвенция на русском языке подготовлена для публикации в системах КонсультантПлюс.

25. Конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения 1976 г. // Материалы по морскому праву и международному мореплаванию. М.: Транспорт. 1980.

26. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (заключена в г. Лондоне 09.04.1965) // документ опубликован не был.

27. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (вместе с «Техническим меморандумом о соглашении на конференции»), (заключена в г. г. Вашингтоне, Лондоне, Мехико, Москве 29.12.1972) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXII. М., 1978. С. 540 - 549.

28. Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики (вместе с «Приложением по Арбитражному трибуналу»), (заключена в г. Веллингтоне 02.06.1988) // документ опубликован не был.

31. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (заключена в г. Лондоне 07.07.1978) // URL. <http://www.pravo.gov.ru>.

32. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (заключена в г. Брюсселе 29.11.1969) // документ опубликован не был.

33. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (заключена в г. Лондоне 01.11.1974) // Бюллетень международных договоров. 2011 (приложение № 1, ч. 1). С. 3 - 211.

34. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (заключена в г. Гамбурге 27.04.1979) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М. 1990. С. 225 - 238.

35. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. // URL. http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/pollution_from_ships.pdf.

36. Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами иными, чем нефть 1973 г. // Собрание Постановлений Правительства СССР (отдел второй). 1983. № 5.

37. Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах (заключено 05.12.1979) // Действующее международное право. Т. 3. М.: Московский независимый институт международного права. 1997. С. 639 - 647.

38. Соглашение о спасании космонавтов, возвращении космонавтов и возвращении объектов, запущенных в космическое пространство (заключено в г. г. Москве, Лондоне, Вашингтоне 22.04.1968) // Международное публичное право. Сборник документов. Т. 2. М.: БЕК. 1996. С. 371 - 373.

39. Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года (заключено в г. Нью-Йорке 23.07.1994) // Собр. Законодательства Рос. Федерации. 1997. № 52. Ст. 5720.

40. Устав Международного союза электросвязи (принят в г. Женеве 22.12.1992) // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 48. Ст. 5370.

41. Устав Организации Объединенных Наций (принят в г. Сан-Франциско 26.06.1945) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. М. 1956. с. 14 – 47.

42. Факультативный протокол об обязательном разрешении споров (принят резолюцией 2530 (XXIV) Генеральной Ассамблеи ООН от 8 декабря 1969 года) // URL. [http: //www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/sp_missions_prot.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/sp_missions_prot.shtml).

Книги, статьи, диссертации

1. А. Джентили «Три книги о праве войны» // URL. <http://interlaws.ru/personalii/alberiko-dzhentili/>.
2. Анцелевич Г.А. Международное морское право. Киев. : Издательский дом «Слово». 2004. С. 175 (400 с.)
3. Дорская А. А. Институт международного права: опыт неофициального научного сообщества // Известия РГПУ им. А.И. Герцена. 2010. № 134.
4. Международное морское право / под ред. С. Б. Крылова (Предисл.); пер. с англ.: Зайцева В. В., Кузьминский Н. И., Москва: Изд. иностр. Лит. 1953. С. 247.
5. Международное морское право : учеб. пособие / отв. ред. С. А. Гуреев. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма : ИНФРА-М, 2011. 432 с.
6. Международное право: учебник / Отв. ред. д.ю.н., проф. С.А. Егоров. 6-е изд., перераб. и доп. М.: Статут. 2016. – 848 с.

Электронные ресурсы

1. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900153>.
2. URL: <http://docs.cntd.ru/document/190032>.
3. URL. <https://www.un.org/ru/law/lawsea/>.
4. URL:<http://docs.cntd.ru/document/901784390>.
5. URL:<http://docs.cntd.ru/document/1900528>.