

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ГЛЮОВА Русана Зауровна

**ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕЖИМА ПОЛЕТОВ НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ,
МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПРОЛИВАМИ И АНТАРКТИКОЙ
PROBLEMS OF THE LEGAL REGIME OF FLIGHTS OVER THE HIGH SEAS,
INTERNATIONAL STRAITS AND ANTARCTIC**

Выпускная квалификационная бакалаврская работа
по направлению 031900 «Международные отношения»

Научный руководитель –
доктор исторических наук,
профессор В. С. Ягья

Студент:

Научный руководитель:

Работа представлена на кафедре

“__” _____ 2017 г.

Заведующий кафедрой:

Санкт-Петербург

2017

Содержание

Введение.....	3
Глава I. Правовые аспекты регулирования полетов в международном воздушном пространстве.....	9
§ 1.1. Правовое регулирование полетов над открытым морем.....	9
§ 1.2. Правовое регулирование полетов над международными проливами.....	16
§ 1.3. Правовое регулирование полетов над Антарктикой.....	21
Глава II. Практика регулирования полетов в международном воздушном пространстве.....	25
§ 2.1. Международно-правовые регуляторы полетов воздушных судов.....	25
§ 2.2. Обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве.....	34
§ 2.3. Совершенствование международно-правового режима полета в воздушном пространстве.....	42
Заключение.....	47
Список использованных источников и литературы.....	51

Введение

Данная выпускная квалификационная работа посвящена анализу проблем правового режима полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой.

В начале прошлого столетия произошло становление авиации как нового эффективного вида транспортного средства, отличающегося своей высокомобильностью и способностью обеспечения развития международных связей между различными государствами мира. Перед государствами стояла задача определения правового режима воздушного пространства, создания правовых инструментов регулирования движения воздушных судов и способов обеспечения их безопасности, решения вопроса распространения государственного суверенитета на определенное воздушное пространство, создания институтов подготовки пилотов и лиц, специализирующихся на воздушной технике, снабжения предельно безопасной авиационной техникой, посадочных площадок и аэродромов.

В первой половине XX века, начиная от заключения Парижской конвенции 1919 года до подписания Чикагской конвенции 1944 года, началось развитие международных полетов в коммерческих целях. В 1920-1930 гг. с возрастающим темпом начали осуществляться пассажирские перевозки, было положено начало развитию конструирование воздушных судов, полеты приобрели новые качества с точки зрения дальности, скорости и их продолжительности. В связи с этим возрастала необходимость в организации регулирующей системы координирования действий в области мировой авиации. Начиная с 1944 года создание правовых норм по регулированию использования воздушного пространства выходит за рамки гражданской авиации. В XXI веке по регулированию полетов в воздушном пространстве разработаны правила и обязательства как в национальном законодательстве отдельного государства, так и в международном воздушном праве. Следует подчеркнуть оказываемое влияние на внутреннее право государства в области регулирования полетов в воздушном пространстве, оказываемое международным правом. Правовое регулирование в данной области без учета национального права представляет неполную картину.

В XXI веке роль и значение Мирового океана в международном сообществе получают особое внимание. Проблема использования и исследования Мирового океана

относится к числу современных проблем современности. Океанические пространства покрывают более 70% земной поверхности, от порядка освоения богатств Мирового океана зависит благосостояния всего человечества. Следовательно, поддержание мира и правопорядка в морских пространствах делает возможным извлечение требуемых благ для населения нашей планеты.

На протяжении длительного времени Мировой океан подпадал под действие доктрины свободы морей, введившая ограничения на национальные права и юрисдикцию государств. Притязания государств морские ресурсы с середины XX века, соперничество военно-морских сил морских держав за сохранение своего присутствия, возникшая угроза загрязнения Мирового океана и угроза морской флоре и фауне требовали принятия международно-правовых шагов в координировании и регулировании действий в Мировом океане. Универсальная всеобъемлющая Конвенция ООН по морскому праву¹, открытая для подписания в 1982 году, явилась итоговым документом девятилетней работы III Конференции ООН по морскому праву.

Являясь частью мировых транспортных коммуникаций международные проливы занимают важное место в обеспечении государственных интересов в различных сферах. Существующее право государств на свободное пользование международными проливами оказывает влияние на развитие экономики и состояние безопасности мирового сообщества. Некоторые проливные государства стремятся использовать своеобразное преимущество своего географического положения с целью повышения своей роли на мировой арене, что обуславливает политическую остроту проблемы правового режим международных проливов. Так, на III Конференции ООН по морскому праву, проходившей с 1973 году по 1982 год, представители нескольких государств (Испании, Марокко, Омана и др.) заявляли об односторонне выгодном для них режиме, при котором проход через проливы осуществлялся в зависимости от усмотрения прибрежных государств. Вопрос о международных проливах на III Конференции ООН по морскому праву относился к числу острых.

Особую значимость сегодня приобретает международное сотрудничество в Антарктике. Межгосударственные отношения в Антарктике регулируются договорными нормами международного права. Данная система регулирования межгосударственных

¹ Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года называют Конституцией морей и океанов.

отношений в пределах данной территории основывается на Договоре об Антарктике 1959 года. Для международного сообщества выдвигаемые новые односторонние претензии в отношении суверенитета Антарктики воспримется в качестве попытки разрушения целостности Системы Договора об Антарктике. Система Договора об Антарктике представляет собой комплекс международных договоров: Договор об Антарктике, принятые на совещаниях сторон Договора рекомендации, Конвенция о сохранении тюленей Антарктики 1972 года, Конвенция об сохранении морских живых ресурсов Антарктики 1980 года, Конвенция по регулированию освоения минеральных ресурсов Антарктики 1988 года, Протокол об охране окружающей среды 1991 года в Договору об Антарктике, Соглашение о сохранении альбатросов и буревестников (качурок) 2001 года, а также меры, действующие в рамках Договора об Антарктике и иных международных договоров, входящих в систему Договора об Антарктике.

Правовой режим полетов в воздушном пространстве Антарктики требует должного выполнения международных обязательств, закрепленных в международном праве. Становление Российской Федерации в качестве морской и полярной державы происходит наряду с возможными угрозами международно-правовому режиму международных территорий общего пользования. В этой связи вопросы регулирования любых видов деятельности в Антарктике являются актуальными.

Сегодня придается особое значение в международном взаимодействии развитию и поддержанию плодотворного и равноправного сотрудничества в сфере использования международного воздушного пространства для полетов гражданских и государственных воздушных судов. Осуществление полетов воздушных судов над международным воздушным пространством и обеспечение их безопасности требует эффективного международно-правового регулирования. Представляется необходимым проведение комплексного исследования проблем правового режима полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой. В этом заключается **актуальность** данного исследования.

Объектом исследования выступает процесс регулирования полетов в воздушном пространстве. **Предметом** изучения являются проблемы правового режима полетов в открытом море, международными проливами и Антарктикой. **Хронологические рамки** исследования охватывают период середины XX века по текущее время. Для выполнения задач исследования охвачен также период начала XX века, характеризующийся

заключением различных соглашений в сфере международной авиации. **Целью** данной работы является выявление проблем правового режима полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой. Для ее достижения необходимо рассмотреть следующие задачи:

1. Изучить основные международно-правовые принципы и нормы, регулирующие правила осуществления полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой.
2. Рассмотреть международно-правовое регулирование полетов в международном воздушном пространстве на практике.
3. Определить влияние государств и их позиций на правовой режим открытого моря, международных проливов и Антарктики.
4. Определить и исследовать проблемы правового режима полетов воздушных судов в международном воздушном пространстве.

Исследование было проведено на основе общетеоретических методов научного познания. Посредством метода сравнительного анализа удалось выявить общие и отличительные черты правовых режимов открытого моря, международных проливов и Антарктики, выделить характеристики правового регулирования полетов над международным воздушным пространством. Полученные данные о правовом регулировании полетов над открытым морем, международными проливами, Антарктикой позволили изучить проблемы правового режима полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой. Для проведения данного исследования был применен системный подход, посредством которого право было рассмотрено как система, структурными элементами которой являются правовые нормы и отрасли.

Вопросами международно-правового регулирования полетов в воздушном пространстве, включая воздушное пространство над открытым морем, международными проливами и Антарктикой, занимались советские/российские и зарубежные ученые.

Теоретическую основу данной работы составляют труды в области международного воздушного права отечественных правоведов: А.Х. Абашидзе, К.А. Бекашева, В.Д. Бордунова, А.Н. Верещагина, С.А. Гуреева, С.А. Егорова, М.Н. Копылова, Ю.Н. Малеева, О.Н. Хлестова и др.

В основу данного исследования легла система регулирования международных полетов, берущая начало от Чикагской конвенции 1944 года, ключевого документа в международном воздушном праве. Нормативными источниками данной работы, являющимися необходимыми для изучения основных международно-правовых принципов и норм, регулирующих правила осуществления полетов над открытым морем, международными проливами и Антарктикой, являются:

- международные договоры (Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.; Конвенция об открытом море 1958 г.; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Договор об Антарктике 1959 г. и др.);

- документы Международной организации гражданской авиации (Doc 4444. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения; ICAO Doc 9554-AN/932. Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations и т.д.).

Для получения данных, посредством которых представляется возможным рассмотреть влияние позиция различных государств относительно существующего международно-правового режима открытого моря, международных проливов и Антарктики, было необходимо обратиться к нормативно-правовым актам некоторых государств (США: Senate Executive Report 2007; Дания: Указ о режиме Балтийских проливов 1976 г. и др.).

Для достижения цели и решения поставленных задач была я обращалась к литературе российских и зарубежных авторов. Среди научных исследований отечественных авторов, специализирующихся в области международного воздушного права, мной рассмотрены работы В.Д. Бордунова², П.А. Гудева³, А.Н. Верещагина⁴, Ю.Н.

² Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988.

³ Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – М.: ИМЭМО РАН, 2014.

⁴ Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. М.: Междунар. отношения, 1966.

Малеева⁵, А.И. Травникова⁶ и др., в которых были проанализированы проблемные аспекты правового режима в отношении авиационного движения в международном воздушном пространстве.

Кандидат юридических наук А.А. Салимгерей, возглавляющий Казахстанскую ассоциацию международного права, рассмотрел проблемы правового режима Балтийских проливов, проанализировал соотношение международного права и национального права в данном вопросе. Автор пришел к выводу о необходимости внесения коррективов в действующие условия прохода судов через Балтийские проливы⁷.

В исследование вопросов международно-правового регулирования морских пространств особый вклад внесли американские авторы Эшли Роуч и Роберт Смит⁸. Под их авторством был издан труд под названием «Чрезмерные морские притязания», в котором рассматривался весь комплекс выдвинутых государствами притязаний на пространства и ресурсы Мирового океана.

Научный сотрудник Центра североамериканских исследований Национального исследовательского института мировой экономики и международных отношений имени Е.М. Примакова Российской академии наук (ЦСАИ ИМЭМО РАН) П.А. Гудев в своей монографии рассмотрел тенденции и противоречия развития сформированного Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года международного режима. Основу монографии составил вопрос претворения Конвенции в «Конституцию морей»⁹.

Структура работы следующая: работа состоит из введения, 2 глав, заключения, списка использованной литературы.

⁵ Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986.

⁶ Травников, А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография / А.И. Травников. – М.: Проспект, 2014.

⁷ Салимгерей А.А. Некоторые теоретико-правовые проблемы правового режима Балтийских проливов / Салимгерей, А.А. // Современное право. М.: Новый Индекс, 2012, № 8. С. 147-152

⁸ Roach J. Ashley, Smith W. Robert. Excessive Maritime Claims. - 3rd ed. - Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. – 925 p.

⁹ Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – М.: ИМЭМО РАН, 2014. 201 с.

Глава I. Правовые аспекты регулирования полетов в международном воздушном пространстве

§ 1.1. Правовое регулирование полетов над открытым морем

Правовой режим соответствующего воздушного пространства, как известно, определяется, режимом территории, над которым оно расположено. Воздушное пространство над исключительной экономической зоной, воздушное пространство над открытым морем, воздушное пространство над международными проливами, воздушное пространство над Антарктикой – виды воздушных пространств, которые относятся к международному воздушному пространству.

Следует дать определения понятиям «правовой режим» и «правовой статус», так как определение правового статуса напрямую влияет на определение правового режима. В доктрине международного права понятие «правовой режим» применительно к морским пространствам определяется как система норм, регулирующих поведение субъектов права на соответствующей морской территории¹⁰. отождествлять понятия «правовой режим» и «правовой статус» недопустимо. Понятие «правовой статус» определяет наличие либо отсутствие суверенитета государства над морским пространством. Следовательно, правовой статус морского пространства определяет какими нормами права – международного или внутригосударственного – будет регулироваться морское пространство¹¹.

Современный правовой режим полетов воздушных судов в международном воздушном пространстве, расположенном над открытым морем, складывался в середине XX века. Международно-правовой режим полетов летательных аппаратов над открытым морем базируется на общепризнанных принципах и нормах международного права. основополагающим документом международного воздушного права считается Конвенция

¹⁰ Барсегов Ю.Г. Мировой океан: право, политика, дипломатия. М.: Междунар. отнош., 1983. С. 160-161; Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Междунар. отнош., 1973. С. 53-59; Молодцов С.В. Международное морское право. Междунар. отнош. М.: 1987. С. 44-50; Правовой режим морских прибрежных пространств // Сб. Мировой океан и международное право. Под. ред. Мовчана А.П. М.: Наука, 1987. С. 7

¹¹ Молодцов С.В. Международное морское право. Междунар. отнош. М.: 1987. С. 49

о международной гражданской авиации, получившая общераспространенное название «Чикагская конвенция» или «Чикагская конвенция 1944 года». Конвенция «О международной гражданской авиации», заключенная в 1944 году в Чикаго, и Приложения к ней занимают ключевое место в регулировании полетов воздушных судов. Принятие Чикагской конвенции было связано со стремлением к упорядоченному движению людских и товарных потоков по воздуху.

Конвенция закрепляет обязательство каждого договаривающегося государства «поддерживать максимально возможное единообразие» правил полетов и маневрирования своих воздушных судов, а также правил, «устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции» (ст. 12). Договаривающиеся государства обязуются «сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее» (ст. 37). Для реализации данной цели «Международная организация гражданской авиации принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры», которые касаются правил полетов и практики управления воздушным движением, и также «других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными» (ст. 37).

Чикагская конвенция 1944 года представляет собой основной источник международного воздушного права, а также является уставным документом Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Международная организация гражданской авиации, являющаяся одним из специализированных учреждений Организации Объединенных Наций, в своей деятельности следует положениям Чикагской конвенции.

Несмотря на то, что Чикагская конвенция не применяется к государственным воздушным судам, а применяется только к гражданским воздушным судам (п. а ст. 3), она содержит норму, обязывающую договаривающихся государств обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов (п. d ст. 3).

Чикагская конвенция не содержит положений, которые определяли бы статус и правовой режим воздушного пространства над открытым морем. Лишь ст. 12 Чикагской конвенции устанавливает, что над открытым морем действуют правила полетов, установленные в соответствии с Конвенцией. Принятые под эгидой ИКАО правила полетов содержатся в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации. Принимая во внимание применение Конвенции исключительно к гражданским воздушным судам, правила полетов, содержащиеся в Приложении 2, распространяются на гражданские воздушные суда при совершении полетов над открытым морем.

В рамках Международной организации гражданской авиации был принят ряд документов, которые затрагивают государственную авиацию¹²¹³¹⁴. Резолюция, принятая в рамках 38-й сессии Ассамблеи ИКАО, постановила, что «совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении», а также что «установленные государствами-членами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2»¹⁵.

¹² ICAO Doc 9554-AN/932. Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations. 1990. URL: http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9554_cons_en.pdf (Дата обращения: 30.01.2017)

¹³ Air Navigation Plan // Asia and Pacific Regions. 2006. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/9673_vol1_en.pdf (Дата обращения: 30.01.2017)

¹⁴ Cir 330. Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения. 2011. URL: http://aviadocs.com/icaodocs/Cir/330_ru.pdf (Дата обращения: 05.05.2017)

¹⁵ Резолюция А38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации / Резолюции Ассамблеи. С. 41 URL: http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_ru.pdf (Дата обращения: 03.02.2017)

В резолюциях Ассамблеи ИКАО, разработанных в рамках 39-й сессии, содержится настоятельный призыв к государствам активизировать усилия по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и их выполнению.

Таким образом, устанавливаемые государствами-членами ИКАО для регулирования полетов собственных государственных воздушных судов над открытым морем правила и процедуры должны обеспечивать безопасность, не подвергать угрозе регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации. Полагается, что полеты государственных воздушных судов должны выполняться с учетом правил полетов, разрабатываемых и принимаемых в соответствии с Чикагской конвенцией, в той степени, насколько представляется практически возможным¹⁶.

В научной литературе предметом дискуссии выступает уровень распространения на полеты государственной авиации международно-правового режима, основывающегося на положениях Чикагской конвенции 1944 года. Некоторые авторы придерживаются точки зрения, согласно которой распространение правил полетов, установленных в рамках ИКАО, на государственные воздушные суда является некорректным, в то время, как их оппоненты считают, что можно говорить об единообразии правил для гражданских и государственных воздушных судов с целью обеспечения безопасности полетов¹⁷.

В этой связи прослеживается иная точка зрения специалистов в области воздушного права: степень соответствия международно-правового режима полетов государственных воздушных судов над открытым морем правилам, устанавливаемым Международной организацией гражданской авиации, непосредственно обусловлено специфическим предназначением такого вида воздушных судов и выполнения ими полетов¹⁸. Государственные воздушные суда, которыми являются, согласно п. б ст. 3 Чикагской конвенции, воздушные суда, используемые на военной, таможенной, полицейской службах, в воздушном пространстве над открытым морем в мирное время осуществляют воздушные

¹⁶ Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. С. 88-89

¹⁷ Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. С. 98-104

¹⁸ Стребков М.М. Полеты государственных воздушных судов над открытым морем: особенности международно-правового и национально-правового регулирования / Стребков, М.М. // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. № 144. С. 43

перевозки пассажиров и грузов, выполняют полеты для обеспечения визитов глав государств на высшем уровне, ведут воздушную разведку, несут боевое дежурство по охране государственной границы с воздуха и т.д. Полеты, ориентированные на выполнение задач ведения воздушной разведки, несения боевого дежурства, обладают некоторыми специфическими чертами, что предполагает «скрытное решение поставленной задачи»¹⁹ при организации таких полетов. Как правило, такие полеты должны выполняться с учетом правил полетов, применяемых к гражданским воздушным судам, за пределами районов интенсивного воздушного движения. Действия государственной авиации не должны подвергать угрозе безопасность остальных пользователей воздушного пространства. Таким образом, особенность задач, выполняемых государственными воздушными судами, влияет на характер полетов и применение требований, предъявляемых к порядку их осуществления.

Правовой статус воздушного пространства над открытым морем, как и правовой статус открытого моря, закрепляет его принадлежность к международной территории общего пользования с принципом свободы полетов. Говоря об открытом море, стоит отметить, что сам принцип «свободы моря» был впервые сформулирован и теоретически обоснован голландским юристом Гуго Гроцием в работе «Mare Liberum» в 1609 году. Доктрина свободного мореплавания легла в основу современного морского права. Как отметил Лукшин И.В., «на этой концепции, ставшей впоследствии всеобъемлющей, базируется в настоящее время свобода судоходства»²⁰. В свою очередь, свобода открытого моря включает для прибрежных и не имеющих выхода к морю государств свободу судоходства, свободу рыболовства, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу полетов над открытым морем²¹, свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, свободу научных исследований²². Открытое море является открытым для всех государств,

¹⁹ Там же. С. 44

²⁰ Лукшин И.В. Международно-правовой режим Мирового океана и неурегулированные вопросы суверенитета государств / Лукшин, И.В. // Право и политика. - М.: Nota Bene. 2002. № 2. С. 62

²¹ Конвенция об открытом море, 1958. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (Дата обращения: 16.02.2017)

²² Конвенция ООН по морскому праву, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (Дата обращения: 16.02.2017)

и государства не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Во второй половине XX века в международном праве, ввиду формирования новых видов деятельности, осуществляемых в воздушном пространстве, как космическая, научно-исследовательская и охрана окружающей среды, сложилась обычная норма – свобода воздушного пространства над открытым морем. Данная норма предполагает свободу осуществления как полетов воздушных судов, так и проведения научных исследований, изучения метеорологической обстановки и состояния окружающей среды, использования пространства с целью запуска и возвращения космических объектов и др.

Можно говорить о том, что под влиянием Международной организации гражданской авиации сформировался обычай соблюдения над открытым морем государственной авиацией стандартов Международной организации гражданской авиации, заключенные в Приложении 2.

В связи с тем, что пользователями воздушного пространства над открытым морем являются и гражданские, и военные воздушные суда, такое воздушное пространство разграничивают на определенные районы обслуживания международных полетов в соответствии с региональными аэронавигационными соглашениями, которые получают одобрение Совета ИКАО.²³ Такие соглашения определяют правомерность прибрежных государств осуществлять контроль в данных районах и предоставлять надлежащую полетную информацию экипажам воздушных судов. Районы обслуживания международных полетов подразделяются на следующие категории:

- консультативное воздушное пространство;
- контролируемое воздушное пространство;
- опасные зоны для полетов;
- зоны ограниченного режима полетов.

Воздушные суда в консультативном воздушном пространстве обеспечиваются полетной информацией, получаемой от соответствующих органов прибрежного

²³ Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. С. 101

государства, а также обслуживаются диспетчерской службой. К консультативному воздушному пространству относятся районы и маршруты, в пределах которых прибрежному государству не удастся осуществлять контроль над воздушным движением – брать на себя ответственность за обеспечение безопасности международных полетов в данном районе воздушного пространства над открытым морем. Деятельность прибрежного государства не выходит за рамки консультативного обслуживания воздушных судов.

В контролируемом воздушном пространстве прибрежное государство посредством соответствующих внутренних органов осуществляет контроль движения воздушных судов, осуществляемого по установленным маршрутам, для предотвращения возможных столкновений. Контролируемое воздушное пространство над открытым морем, в свою очередь, подразделяется на следующие категории: воздушные трассы, контролируемые аэродромы и контролируемые аэродромные зоны.

Опасные зоны воздушного пространства над открытым морем представляют собой районы возникновения опасности для полетов воздушных судов в определенные периоды (учебные стрельбы, испытание ракет и пр.).

Зоной ограниченного режима полетов, как следует из самого названия, является воздушное пространство над открытым морем с ограничением полетов. Как правило, такие зоны устанавливаются на строго фиксированный недолговременный период (испытание межконтинентальных ракет).

Необходимо отметить, что свобода полетов над открытым морем имеет определенные ограничения, касающиеся государственных воздушных судов, имеющих ядерное оружие на борту. 6 августа 1985 года был открыт для подписания государствами-членами Южно-Тихоокеанского форума Договор о безъядерной зоне в южной части Тихого океана²⁴ (Договор Раротонга). Стороны обязуются «не производить или не приобретать любым путем, не владеть и не осуществлять контроль над любыми ядерными взрывными устройствами в любой форме где-либо в пределах и за пределами безъядерной зоны южной

²⁴СССР присоединился к Договору Раротонга в 1986 году, подписав Протоколы 2 и 3. Ратифицировал 21 апреля 1988 года.

части Тихого океана» (п. а ст. 3)²⁵. Следовательно, южная часть Тихого океана относится к числу пяти зон, свободных от ядерного оружия.

Таким образом, регулирование полетов в воздушном пространстве над открытым морем входит в число задач, главным образом, Международной организации гражданской авиации, участниками которой является 191 государство. Основным нормативным регулятором полетов в воздушном пространстве является Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго в 1944 году, в дополнении с Приложениями к ней. Так, Приложение 2 объединяет правила полетов, распространяющиеся на гражданские воздушные суда при совершении полетов над открытым морем. В дополнении к этому, ИКАО способствовала складыванию обычая соблюдения над открытым морем государственными воздушными судами стандартов ИКАО, заключенных в Приложении 2.

Можно говорить об единстве правовых статусов открытого моря и воздушного пространства над ним, поскольку воздушное пространство над открытым морем, как и открытое море, принадлежит к международной территории общего пользования. Открытое море является открытым для всех государств: и для прибрежных государств, и для государств, не имеющих выхода к морю. Ни одно государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету. Существующий принцип свободы открытого моря предполагает свободу судоходства, свободу рыболовства, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу полетов над открытым морем, свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, свободу научных исследований. Свобода воздушного пространства над открытым морем, в свою очередь, включает свободу осуществления полетов воздушных судов, проведения научных исследований, изучения метеорологической обстановки, изучение состояния окружающей среды, использования воздушного пространства над открытым морем для запуска космических объектов и т.п.

§ 1.2. Правовое регулирование полетов над международными проливами

²⁵Договор о безъядерной зоне в южной части Тихого океана. С. 2. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/nuclear_free_pacific.pdf (Дата обращения: 19.02.2017)

Становление авиации обусловило появление международных воздушных трасс над международными проливами, связывающих государства разных континентов. Международные проливы – это используемые для международного судоходства водные пути, которые соединяют моря и океаны и их части. Для международной аэронавигации особое место занимает лишь часть всех существующих проливов. К числу таких проливов относятся Ла-Манш, Па-де Кале, Магелланов, Гибралтарский, Ормузский, Баб-эль-Мандебский, Малаккский, Сингапурский, Балтийские (Зунд, Большой Бельт, Малый Бельт, Скагеррак, Каттегат), Черноморские (Босфор, Дарданеллы, Мраморное море), Мессинский, Отранто. Некоторые из вышеуказанных проливов являются единственными путями для полетов воздушных судов между континентами. Так, через Гибралтарский пролив проложены международные воздушные магистрали, которые связывают Европу с Северной и Латинской Америкой.

Мировое сообщество заинтересовано в использовании международных проливов, беспрепятственном и свободном режиме полетов через них, что определило становление вопроса режима прохода морских судов и пролета воздушных судов, в частности, через международные проливы, которые перекрываются территориальным морем и соединяют части открытого моря. В этой связи, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.²⁶ включает Часть III «Проливы, используемые для международного судоходства», распространяющуюся не на все международные проливы.

Применительно к Балтийским, Черноморским и Магелланову проливам действуют соответствующие международные договоры, принятые до подписания Конвенции ООН по морскому праву. Как известно, Большой Бельт, Малый Бельт и Зунд – единственные водные пути, которые соединяют Балтийское море с Северным морем и Атлантическим океаном. Через эти проливы простираются международные морские пути, соединяющие прибалтийские страны с большинством государств на политической карте мира. В отношении Балтийских проливов действует свобода полетов воздушных судов. Режим прохода морских судов через Балтийские проливы определен положениями Трактата об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов, заключенного в Копенгагене 14 марта 1857 года. Копенгагенский

²⁶ Конвенция ООН по морскому праву подписана в г. Монтего-Бей в 1982 году. Вступила в силу 16 ноября 1994 года. РФ ратифицировала Конвенцию 26 февраля 1997 года.

трактат признает свободу судоходства, хотя не предусматривает гарантий такой свободы. Положения Копенгагенского трактата 1857 года не регламентируют порядок прохода иностранных военных морских судов и пролета иностранных гражданских и военных воздушных судов через Балтийские проливы, что свидетельствует об ограниченной сфере регулирования документа, поскольку он не содержит норм, достаточных для регулирования правового режима Балтийский проливов. Обладая ограниченным суверенитетом над Балтийскими проливами, Дания в одностороннем порядке принимает национальные правила относительно пролета самолетов через районы страны.

Согласно п. с ст. 35 Конвенции ООН по морскому праву, Часть III Конвенции не затрагивает «правового режима проливов, проход в которых регулируется в целом или частично давно существующими и находящимися в силе международными конвенциями, которые относятся специально к таким проливам». Следует отметить, что режим прохода и пролета в таких проливах тождественен обычной свободе прохода и пролета.

Положения Конвенции не затрагивают также проливы, срединная часть которых не перекрывается территориальными водами. В данном случае, такие проливы будут подпадать под действие режима открытого моря, и, следовательно, будет действовать свобода полетов и судоходства, как над открытым морем. К числу таких проливов относится Мозамбикский пролив.

Положения Конвенции ООН по морскому праву закрепили режим мирного прохода, применяемого к проливам между частью открытого моря или исключительной экономической зоны и территориальным морем другого государства (ст. 45). К этой категории относятся Мессинский, Пемба и Тиранский проливы. При этом, «не должно быть никакого приостановления мирного прохода через такие проливы»²⁷. На расположенное над территориальным морем таких проливов воздушное пространство право мирного прохода не применяется.

В соответствии со ст. 37 Конвенции ООН по морскому праву на проливы «между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны» распространяется транзитный

²⁷ Конвенция ООН по морскому праву, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

проход. В проливах, используемых для международного судоходства, в течение долгого времени действовала свобода судоходства и полетов ввиду того, что они являлись частями открытого моря. Статья 38 Конвенции определяет транзитный проход как осуществление свободы судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Международным договором закреплён принцип транзитного прохода, который зиждется на создании самостоятельной категории морских пространств в виде проливов, через территориальное море которых проходит путь международного судоходства²⁸. К проливам, на которые распространяется транзитный проход и пролет, относятся ключевые международные проливы: Ла-Манш, Гибралтарский, Па-де-Кале, Малаккский, Корейский, Сингапурский, Ормузский, Баб-эль-Мандебский и др.

Летательные аппараты обязаны воздерживаться от любой угрозы силой или ее применения против суверенитета, территориальной целостности и политической независимости припроливных государств при осуществлении права транзитного пролета (п. 1 ст. 39 Конвенции ООН по морскому праву). Конвенцией ООН по морскому праву также закреплено, что при транзитном пролете гражданские воздушные суда соблюдают установленные ИКАО правила полетов, а государственные воздушные суда «будут обычно соблюдать такие меры безопасности и постоянно действовать с должным учетом безопасности полетов» (п. 2 ст. 39).

Можно говорить о том, что право транзитного пролета включает право свободного пользования воздушным пространством, расположенным над международными проливами и открытым для транзитного пролета, применительно к государствам, а также распространяющееся для любых летательных аппаратов всех государств право свободного, беспрепятственного и не требующего согласия государства, граничащего с проливом, пользоваться транзитным пролетом через перекрываемые территориальными водами международные проливы. Так, вышеизложенные права базируются на свободе полетов при следовании транзитом через международные проливы, которая, в свою очередь, имеет

²⁸ Остапенко Е.И. Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Остапенко Елена Игоревна; Дипломат. акад. МИД РФ. – М., 2012. С. 20-25

схожие черты со свободой полетов над открытым морем. Из положений Конвенции ООН по морскому праву следует, что существующее право транзитного пролета требует соблюдения определенных обязательств с целью обеспечения законности и правомерности транзитного пролета.

Вопросы правового регулирования полетов над Черноморскими проливами закреплены в Конвенции Монтрё 1936 года. Конвенция о режиме проливов 1936 года, известной под названием Конвенция Монтрё, возлагает на Турцию некоторые обязательства по осуществлению полетов гражданскими воздушными судами над Черноморскими проливами. Совершение полетов над Черноморскими проливами возможно при соблюдении определенных условий: полеты совершаются по установленным воздушным маршрутам, о чем необходимо уведомлять правительство Турецкой Республики. Гражданские воздушные суда должны уведомить турецкое правительство за три дня об эпизодических воздушных рейсах, а о регулярных рейсах необходимо послать общее уведомление о датах прохода.

Таким образом, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву, можно выделить четыре категории международных проливов, в отношении которых распространяется соответствующий правовой режим – специальный режим, свобода судоходства и пролета, транзитный проход и пролет, мирный проход.

Становление международно-правового режима полетов в воздушном пространстве над международными проливами происходило под влиянием практики свободного пролета через международные проливы любых летательных аппаратов, что повлияло на формирование обычной нормы о свободе полетов через международные проливы²⁹. Режим воздушного пространства над международным проливом определяется режимом данного пролива. В международном воздушном праве отдельное внимание уделяется проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны с другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Свобода судоходства через важнейшие проливы, используемые для международного судоходства, является частью существующего

²⁹ Остапенко Е.И. Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Остапенко Елена Игоревна; Дипломат. акад. МИД РФ. – М., 2012. С. 109-113

принципа свободы открытого моря. Общие вопросы полетов над международными проливами регламентируются положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Конвенция закрепляет право транзитного прохода с целью непрерывного и быстрого транзита через проливы. Воздушные суда вправе выполнять транзитный пролет через проливы, соединяющие две части открытого моря или экономической зоны и перекрытые территориальными водами граничащего с проливами государства. Режим пользования проливами, не перекрывающимися территориальным морем, не определен положениями Конвенции ООН по морскому праву. Над проливами, не перекрываемым территориальными водами прибрежного государства, действуют правила полета, что и установленные для полетов над открытым морем. Под действия Части III Конвенции ООН по морскому праву не подпадают так же проливы, применительно к которым ранее были заключены специальные международные соглашения. В этом случае к международным проливам применяются специальные международно-правовые документы. Так, Конвенция о режиме проливов 1936 года, подписанная в Монтрё, регулирует полеты над Черноморскими проливами.

§ 1.3. Правовое регулирование полетов над Антарктикой

Воздушное пространство над Антарктикой является открытым воздушным пространством. Несмотря на различие прав и обязательств государств в отношении Антарктики и в открытом море, Антарктика и открытое море относятся к международной территории общего пользования. Некоторые авторы отвергают объединение воздушного пространства над открытым морем и Антарктикой под одним понятием «международное воздушное пространство». Так, Сергей Гуреев подчеркивает, что свобода воздушного пространства Антарктики распространяется только для гражданских воздушных судов, в то время как воздушное пространство над открытым морем свободно для любых видов авиации.³⁰ Оппоненты такой точки зрения отмечают, что данное различие заключается только в режиме частей международной территории³¹, поскольку свобода полетов в

³⁰ Гуреев С. А. Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами (в свете итогов Третьей конференции ООН по морскому праву) / Гуреев, С.А. // Деятельность государств в Мировом океане. М.: ИГПАН, 1983. С. 79

³¹ Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М.: Наука, 1988. С. 29

воздушном пространстве исключительной экономической зоны также имеет ограничения. Воздушное пространство над Антарктикой и воздушное пространство над открытым морем характеризуются с точки зрения статуса нераспространением на такое воздушное пространство полного и исключительного суверенитета государств.

Режим воздушного пространства и основы выполнения полетов над Антарктикой определены положениями Договора об Антарктике³², заключенного 1 декабря 1959 года и вступившего в силу 23 июня 1961 года. Договор закрепляет положение, согласно которому «никакие действия или деятельность, имеющие место, пока настоящий Договор находится в силе, не образуют основы для заявления, поддержания или отрицания какой-либо претензии на территориальный суверенитет в Антарктике и не создают никаких прав суверенитета в Антарктике», и «никакая новая претензия или расширение существующей претензии на территориальный суверенитет в Антарктике не заявляются, пока настоящий Договор находится в силе» (п. 2 ст. 4). Таким образом, государства-участники Договора об Антарктике обязались не выдвигать новых территориальных претензий в отношении Антарктики, пока Договор находится в силе.

Договор об Антарктике «заморозил» выдвинутые до 1959 года территориальные претензии нескольких стран: Австралии, Аргентины, Великобритании, Новой Зеландии, Норвегии, Франции, Чили. В 1908 году Великобритания заявила о создании Британской антарктической территории. В 1923 году Новой Зеландией был провозглашен суверенитет над Землей Росса и Землей Эдуарда VII, в Норвегией – над приантарктическим островом Петра I, островом Буве и прилегающими к нему территориями («сектор Буве») в 1927-1929 гг. В 1924 году Францией было объявлено о создании Земли Адели, а в 1955 году Франция учредила Французские южные и антарктические территории. Австралия выдвинула претензии на Землю Виктории и Землю Эндерби в 1933 году. В 1939 году Норвегия заявила о своем суверенитете над Землей Королевы Мод, в то время, как Германия заявила о создании Новой Швабии. В 1940 году Чили провозгласила создание Чилийской Антарктики, а Аргентина – Аргентинской Антарктики в 1943 году³³.

³² Участниками Договора об Антарктике 1959 года являются 53 государства: 29 государств обладают статусом консультативных членов, 24 – неконсультативных.

³³ Фененко А.В. Международное соперничество за освоение общих пространств // Международные процессы, 2010. URL: <http://www.intertrends.ru/twenty-second/003.htm#8> (Дата обращения: 11.05.2017)

Антарктика, самый большой в мире природный заповедник, является демилитаризованной нейтральной территорией, используемой исключительно в мирных целях (п. 1 ст. 1 Договора об Антарктике). «Любые мероприятия военного характера, такие как создание военных баз и укреплений, проведение военных маневров, а также испытания любых видов оружия» на данной территории запрещены в соответствии со ст. 1 Договора об Антарктике. При этом, согласно Договору об Антарктике, допустимо использование военного персонала или оснащения для научных исследований или для любых других мирных целей (п. 2 ст. 1). Из содержания ст. 1 и ст. 6 Договора об Антарктике следует, что в международном воздушном пространстве, расположенном над районом южнее 60 параллели южной широты, включая все шельфовые ледники, полеты военных воздушных судов запрещены, за исключением военного оснащения, используемого для проведения научных исследований и для любых других мирных целей.

Договор об Антарктике не содержит самих правил полетов. Все государства обладают правом свободного выполнения полетов гражданских воздушных судов над Антарктикой, строго придерживаясь стандартов, установленных Международной организацией гражданской авиации. Военная авиация вправе осуществлять полеты в воздушном пространстве над Антарктикой только для реализации целей Договора 1959 года (для доставки и вывоза персонала и оснащения станций).

Таким образом, Антарктика является международной территорией общего пользования, воздушное пространство которого относится к открытому международному пространству общего пользования. Международно-правовой режим воздушного пространства Антарктики определен Договором об Антарктике, заключенным в 1959 году. Воздушное пространство Антарктики является свободным для полетов воздушных судов всех государств. Важным является то, что военные воздушные суда вправе выполнять полеты в воздушном пространстве Антарктики только с целью контроля с воздуха за соблюдением положений Договора об Антарктике, а также для доставки и вывоза персонала и оснащения станций. Договор об Антарктике закрепил невозможность заявления новых претензий или расширения существующих претензий на территориальный суверенитет в Антарктике до тех пор, пока Договор находится в силе, тем самым «заморозил» территориальные претензии государств, заявленные в первой половине XX века. Воздушное пространство над Антарктикой используется только в мирных целях, что закреплено в Договоре об Антарктике. В этой связи, запрещены мероприятия военного

характера и испытания оружия. Государства-участники и государства, не участвующие в Договоре об Антарктике, обладают правом свободно выполнять полеты гражданских воздушных судов над Антарктикой, следуя стандартам Международной организации гражданской авиации. Военные летательные аппараты вправе осуществлять полеты исключительно для обеспечения целей Договора об Антарктике.

Глава II. Практика регулирования полетов в международном воздушном пространстве

§ 2.1. Международно-правовые регуляторы полетов воздушных судов

Особое внимание уделяется полетам воздушных судов в международном воздушном пространстве, к которому относятся воздушное пространство над открытым морем, международными проливами, Антарктикой. Обеспечение безопасности полетов воздушных судов находится в прямой зависимости от организации условий и правил осуществления полетов в воздушном пространстве над соответствующей территорией. Практическое выполнение полетов требует установления надлежащего правопорядка и вовлечения максимального числа государств на политической карте мира в обеспечение и поддержание существующего правового режима полетов в международном воздушном пространстве.

III Конференция ООН по морскому праву, проходившая с 1973 по 1982 гг., ознаменовала появление универсальной Конвенции ООН по морскому праву. Своеобразным «инновационным»³⁴ решением стала договоренность участвующих государств о способе принятия решений – на основе консенсуса. Позднее, в п. 8 (e) ст. 161 Конвенции ООН по морскому праву применительно к деятельности Совета «консенсус» определяется как отсутствие какого-либо официального возражения. Стремление достичь значительного содействия принимаемой Конвенции посредством принятия решений в ходе Конференции на основе консенсуса накладывало отпечаток на текст таких решений, который, как правило, характеризовался неясностью и неоднозначностью, поскольку принимался с целью достижения какого-либо компромисса³⁵. Принятие решения на основе консенсуса подвергал такое решение неисполнению вследствие скрытого несогласия при голосовании.

³⁴ Buzan B. Negotiating by Consensus: Developments in Technique at the United Nations Conference on the Law of the Sea / B. Buzan // *The American Journal of International Law*. 1981. Vol. 75. No. 2. P. 324-348

³⁵ Freestone D. The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas / D. Freestone // *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*. Ed. by D. Freestone. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 2-3; Tanaka Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. N.-Y.: Cambridge University Press, 2012. P.28-29

III Конференцию ООН по морскому праву можно с уверенностью назвать главным событием в истории кодификации норм морского права с использованием новых форм и методов ведения переговоров, а также принятий решений. Данная Конференция представляет собой определенную «модель» многосторонних переговоров универсального характера по глобальным проблемам современности, которые затрагивают интересы всех стран³⁶. В результате долгого переговорного процесса удалось достигнуть компромисс, благодаря которому признавалось право транзитного прохода через международные проливы, предусматривалось право расширения прибрежными государствами своего территориального моря до 12 морских миль и право государств на установление ширины исключительной экономической зоны до 200 морских миль от побережий, правовой режим которой определяется в соответствии с частью V Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.³⁷

Ст. 309 Конвенции определяет, что «никакие оговорки к настоящей Конвенции или исключения из нее не могут делаться, кроме случаев, когда они явно допустимы в соответствии с другими статьями настоящей Конвенции». При этом в ст. 310 заявлено, что данное положение «не препятствует государству при подписании, ратификации настоящей Конвенции или присоединении к ней выступать с декларациями или заявлениями в любой формулировке и под любым наименованием с целью, среди прочего, приведения своих законов и правил в соответствие с положениями настоящей Конвенции, при условии, что такие декларации или заявления не предполагают исключения или изменения юридического действия положений настоящей Конвенции в их применении к этому государству». Таким образом, из универсальной применимости Конвенции ООН по морскому праву следует, что государства-участники несут обязанность по исполнению всех ее положений, не обладая правом игнорирования каких-либо из них. На практике некоторые государства трактуют содержащиеся в Конвенции нормы по-своему, выдвигают необоснованные претензии на акватории, нарушая базовые положения Конвенции. В этой связи ценным является труд американских авторов, в которой представлены выдвигаемые

³⁶ Мировой океан: экономика и политика: Международные проблемы освоения / Любимов Л. Л., Рогинко А. Ю., Войтоловский Г. К. [и др.]; под ред. Е. М. Примакова. - М.: Мысль, 1986. С. 292

³⁷ Jon M. Van Dyke. Transit Passage through International Straits / Jon M. Van Dyke // The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff, 2009. P. 179

притязания на пространства и ресурсы Мирового океана,³⁸ отражая позицию США в данном вопросе. Подобные нарушения положений Конвенции обуславливают существование идущих вразрез с Конвенцией норм в национальном законодательстве государств, что размывает целостность Конвенции ООН по морскому праву³⁹, подрывает ее законность, порождает конфликты, угрожает порядку в Мировом океане и представляет угрозу морской среде⁴⁰.

Позиция США в отношении правового режима международных проливов заключается в предоставлении права транзитного прохода всем морским и воздушным судам, в том числе военных кораблям и самолетам, вне зависимости от характера груза, вооружения, флага, пункта отбытия и назначения. Другими словами, военным самолетам, по мнению американской стороны, предоставляется право полета в боевом порядке⁴¹. С американской точки зрения, право прохода гражданских и военных судов через международные проливы действовало и до создания Конвенции ООН по морскому праву⁴².

Встает вопрос соотношения принципа транзитного прохода и нормы обычного права. Помимо Соединенных Штатов Америки, Австралия, Великобритания, Франция и Папуа-Новая Гвинея считают, что транзитный проход можно назвать нормой обычного права. Такие страны, как Албания, Испания, Перу, Китай, Объединенные Арабские Эмираты не согласны с такой точкой зрения, отказываясь считать транзитный проход нормой обычного права. ОАЭ, Марокко и Иран признают право мирного прохода через проливы, перекрытые территориальными водами⁴³. Следует отметить обстоятельство, что,

³⁸См.: Roach J. Ashley, Smith W. Robert. *Excessive Maritime Claims*. - 3rd ed.- Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012.

³⁹Гудев П.А. Перспективы формирования международного режима в Арктике / Гудев, П.А. // *Международная жизнь*. 2014. №2. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1019> (Дата обращения: 08.04.2017)

⁴⁰Churchill R. *The Persisting problem of non-compliance with the Law of the Sea Convention: Disorder in the Ocean* // *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*. Ed. by D. Freestone. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 139-146.

⁴¹Senate Executive Report, 110th Congress, 1st Session, Exec. Rpt. 110-9 (December 19, 2007). P. 20 URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/UNCLOS-Sen-Exec-Rpt-110-9.pdf> (Дата обращения: 20.04.2017)

⁴²Roach J. Ashley, Smith W. Robert. *Excessive Maritime Claims*. - 3rd ed.- Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. P. 686-691

⁴³Гудев П.А. Политика США в Мировом океане / Гудев, П.А. // *Международные процессы*, 2016. Том 14. № 1. С. 113

не признавая транзитный проход нормой обычного права, с точки зрения Тегерана США не обладают правом пользования свободным транзитного прохода, поскольку Соединенные Штаты не являются участником Конвенции ООН по морскому праву 1982 года⁴⁴.

Считается, что право транзитного прохода было создано ввиду достижения международного компромисса. В 1982 году председатель III Конференции ООН по морскому праву заявил: «Эта Конвенция не является Конвенцией, кодифицирующей правовые нормы. Утверждение о том, что, за исключением Части XI, Конвенция представляет собой кодификацию обычного права либо отражает существующую международную практику, является неверным с фактической точки зрения и юридически необоснованным. Режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, и режим архипелажного прохода по морским коридорам являются двумя примерами из многих новых концепций, воплощенных в Конвенции».⁴⁵

Как было отмечено в предыдущей главе, право транзитного прохода предполагает свободу судоходства и полетов с целью непрерывного и быстрого прохода любых судов и полета летательных аппаратов, однако, часть государств стремится к ограничению таких прав. Подписав Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года, руководство Ирана выступило с декларацией, согласно которой только государства-участники Конвенции ООН по морскому праву имеют возможность получения преимуществ, вытекающих из договорных прав, которые содержатся в Конвенции, включая право транзитного прохода через международные проливы.

Дискуссионный характер носит право осуществления военно-морской деятельности в открытом море. Конвенция ООН по морскому праву закрепила положение, по которому открытое море резервируется для мирных целей (ст. 88), что не препятствует проведению военных маневров и испытанию обычных вооружений в открытом море. В этой связи, ст. 301 гласит, что: «При осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей согласно настоящей Конвенции государства-участники воздерживаются от угрозы силой или ее применения против территориальной целостности или политической независимости

⁴⁴ Greene J. K. Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program. Newport, Rhode Island: Naval War College, 1992. P. 9-10

⁴⁵ Конституция для океанов. Высказывания Председателя III Конференции ООН по морскому праву Томи Т.Б. Ко. 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_russian.pdf (Дата обращения: 23.04.2017)

любого государства или каким-либо иным образом, не совместимым с принципами международного права, воплощенными в Уставе Организации Объединенных Наций». В ходе III Конференции ООН по морскому праву сформировалась позиция, согласно которой «использование в мирных целях» не запрещает осуществление военной деятельности, которая также не противоречит Уставу ООН и международному праву. При этом, военная деятельность в мирных целях может быть ограничена заключением дополнительных договоров по контролю или сокращению вооружений⁴⁶.

Руководствуясь отсутствием определения формулировок «мирные цели» и «использование в мирных целях», Соединенные Штаты Америки заявляют о том, что ограничений на право осуществления индивидуальной или коллективной самообороны в мирное и военное время не существует («The United States understands that nothing in the Convention, including any provisions referring to “peaceful uses” or “peaceful purposes,” impairs the inherent right of individual or collective self-defense or rights during armed conflict»)⁴⁷. Таким образом, США считают, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 года не содержит ограничений на осуществление военной деятельности, не лишает государств права на самооборону.

Следует отметить, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 года предполагает регулирование на основе разделения Мирового океана на определенные зоны различной ответственности, степени суверенитета и юрисдикции: территориальное море, исключительная экономическая зона, континентальный шельф, открытое море. Такие зоны различаются также степенью возможностей для осуществления экономической деятельности: свобода судоходства, свобода прокладки кабелей и трубопроводов и др. Такая модель регулирования создает противоречие универсальному и комплексному характеру использования пространств и ресурсов Мирового океана в интересах всех членов международного сообщества. Деление Мирового океана на зоны различной юрисдикции противоречит экосистемному подходу, который приобретает роль основополагающего

⁴⁶ Wilson B., Kraska J. American Security and Law of the Sea // Ocean Development & International Law, 2009. Vol. 40. P. 277. URL: <http://www.webpages.uidaho.edu/fish510/PDF/Wilson%20and%20Kraska%202009%20Law%20of%20Sea.pdf> (Дата обращения: 30.04.2017)

⁴⁷ Senate Executive Report, 110th Congress, 1st Session, Exec. Rpt. 110-9 (December 19, 2007). P. 11-12, 19. URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/UNCLOS-Sen-Exec-Rpt-110-9.pdf> (Дата обращения: 20.04.2017)

принципа комплексного океанического управления⁴⁸. Экосистемный подход основан на рассмотрении Мирового океана как единой целостной модели, не имеющей политические и юридические границы⁴⁹. Применение данного подхода предоставляет возможность введения комплексного подхода в сфере экологического регулирования. Однако, практическое применение данного подхода имеет определенные проблемы для реализации: узкая доступность научных данных в отношении морских экосистем, технологическое отставание развивающихся государств, вопрос совместимости реализуемых экологических мер в области национальной юрисдикции и за ее границами⁵⁰.

Принятие Конвенции ООН по морскому праву 1982 года является действительно значимым событием в области управления пространствами и ресурсами Мирового океана. Несмотря на универсальный характер Конвенции, сложным представляется обеспечение исполнения основополагающих норм, закрепленных в ней. Положения части XV Конвенции ООН по морскому праву, касающиеся урегулирования споров, не затрагивают решения проблем неисполнения базисных статей Конвенции. Для решения данной проблемы видится необходимым создание новых механизмов внутри режима Конвенции ООН по морскому праву с целью исполнения ее положений⁵¹.

Правовое регулирование полетов над Балтийскими проливами не относится к сфере применения положений части III «Проливы, используемые для международного судоходства» Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. Учитывая то обстоятельство, что Копенгагенский трактат 1857 года не регламентирует порядок прохода иностранных военных судов и пролета иностранных гражданских и военных воздушных судов через Балтийские проливы, можно говорить о своеобразной потере регулирующего значения Копенгагенским трактатом. Проблема регулирования правового режима Балтийских проливов не разрешена положениями Трактата об отмене пошлин, взимаемых с купеческих

⁴⁸ Гудев П.А. Будет ли пересмотрена действующая Конвенция ООН по морскому праву? // ИА REGNUM, 2013. URL: <https://regnum.ru/news/1740464.html> (Дата обращения: 01.05.2017)

⁴⁹ Rothwell D.R., Stephens T. *The International Law of the Sea*. – Oxford-Portland: Hart Publishing, 2010. – P. 462-465

⁵⁰ Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – М.: ИМЭМО РАН, 2014. С. 151

⁵¹ Churchill R. *The Persisting problem of non-compliance with the Law of the Sea Convention: Disorder in the Ocean* / R. Churchill // *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*. Ed. by D. Freestone. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. P. 142

судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов. В одностороннем порядке Дания принимает национальные правила в отношении пролета воздушных судов через районы страны. Бесспорным является то, что пролеты воздушных судов через датские внутренние морские воды вызывают обеспокоенность Королевства Дании относительно безопасности своей прибрежной территории. Однако, ряд авторов считает, что данный вопрос следует строго регламентировать на основе не национального права, а международного⁵².

Копенгагенский трактат 1857 года, провозгласив принцип свободы торгового судоходства через Балтийские проливы, лишил Данию права регулировать правовой режим прохода через проливы. Однако, и сегодня регулирование прохода морских судов и пролета воздушных судов через Балтийские проливы определяется де-факто Данией, обладающей ограниченным суверенитетом над этими морскими водами. Дания «пошла по пути решения чисто международно-правовых вопросов с помощью односторонних национальных правовых действий, которые не отвечают ... интересам международного сообщества, противоречат сложившимся по некоторым вопросам обычным нормам и не учитывают тенденции регулирования режима прохода судов и пролета летательных аппаратов через международные проливы, наметившиеся на III Конференции ООН по морскому праву»⁵³. Указ о режиме Балтийских проливов, принятый в Дании в 1976 году, ужесточил режим прохода иностранных военных кораблей через Балтийские проливы и допускал военных судов в воздушное пространство над этими проливами, при этом территориальные воды Королевства Дании были разделены на внешние и внутренние. В пределах внешних вод действует свобода прохода судов и полета летательных аппаратов, а проход для иностранных военных кораблей во внутренних водах Дании осуществляется в уведомительном порядке. Указ 1976 года определяет, что воздушные военные суда государств могут выполнять полеты в воздушном пространстве над Балтийскими проливами при условии получения предварительного разрешения по дипломатическим каналам. В дополнении к этому, датская сторона выдает разрешение на полет в случае получения соответствующей заявки по форме Международной организации гражданской авиации за 8 дней до полета. Своеобразие режима таких проливов заключается в

⁵² Салимгерей А.А. Некоторые теоретико-правовые проблемы правового режима Балтийских проливов / Салимгерей, А.А. // Современное право. М.: Новый Индекс, 2012, № 8. С. 148

⁵³ Международное морское право: учеб. пособие / под ред. Гуреева С.А. М., 2003. С. 195

совмещении суверенитета припроливных государств с правом судов всех других государств на беспрепятственный, свободный проход⁵⁴, однако положения датского правового акта несет в себе противоречие обычной норме международного права, в соответствии с которой военным кораблям предоставляется свобода прохода, а летательным аппаратам – свобода полета над международными проливами, к числу которых относятся Балтийские проливы.

В научных кругах дискуссионным является вопрос применения ссылки на международно-правовой обычай относительно правового режима Балтийских проливов. Ряд авторов считает, что применительно к Балтийским проливам действует принцип свободы прохода военных кораблей и пролета самолетов⁵⁵. По мнению других авторов, применение принципа свободы пролета летательных аппаратов и прохода иностранных судов, включая военных кораблей, через Балтийские проливы является некорректным. Так, А.А. Салимгерей утверждает, что «если право военных кораблей и летательных аппаратов на проход через Балтийские проливы базируется на обычной норме международного права, то какое их количество может одновременно пройти – это уже прерогатива властей Дании»⁵⁶. Таким образом, датское руководство принимает решение по регламентации проходов судов и пролетов летательных аппаратов через Балтийские проливы, руководствуясь целью обеспечения безопасности судоходства, а также удовлетворения своих политических интересов.

Как отмечалось Б.М. Клименко, «основная сложность применения обычно-правовых норм заключается в недостаточной ясности их содержания. Каждое государство имеет свои нюансы в понимании такой нормы. И не всегда очевидно, существует ли вообще какое-то правило в качестве обычно-правовой нормы для всех государств»⁵⁷. Данное обстоятельство

⁵⁴ Колодкин А.Л. Международное морское право // Международное право: учеб. / отв. ред. Тункин Г.И. М., 1982. С. 432

⁵⁵ Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н. Международно-правовой режим важнейших проливов и каналов. М., 1965. С. 43; Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. М., 1982. С. 162; Молодцов С.В. Международное морское право. М., 1987. С. 230-233. Лопатин М.Л. Международные проливы и каналы: правовые вопросы. М., 1985. С. 9-110

⁵⁶ Салимгерей А.А. Некоторые теоретико-правовые проблемы правового режима Балтийских проливов / Салимгерей, А.А. // Современное право. М.: Новый Индекс, 2012, № 8. С. 149

⁵⁷ Клименко Б.М. Проблема эффективности международного права / Клименко, Б.М. // Советский журнал международного права. М.: Междунар. отношения, 1991. № 2. С. 7

является одной из проблем, вытекающих в сформировавшемся правовом режиме Балтийских проливов. Совет государств Балтийского моря (СГБМ), учрежденный в 1992 году в Копенгагене в рамках конференции министров иностранных дел стран Балтийского моря, в решении вышеизложенного вопроса, на мой взгляд, играет основную роль. В состав СГБМ входят Германия, Дания, Латвия, Литва, Норвегия, Польша, Российская Федерация, Финляндия, Швеция, Эстония, Европейская комиссия и Исландия. С целью решить существующие проблемы правового режима Балтийских проливов Совет государств Балтийского моря может включить в повестку своей работы пересмотр Копенгагенского трактата, а, возможно, также заключение международного договора, касающегося режима Балтийских проливов и в подробной форме содержащего положения об осуществлении прохода морскими судами и полетов воздушными судами. Учитывая членство в Организации Североатлантического договора большинства стран СГБМ, за исключением России, Финляндии, Швеции, решение данного вопроса будет иметь определенные трудности. Ввиду плодотворного развития международного сотрудничества пересмотр и изменение существующих нормативных актов в соответствии с современным миропорядком имеет место быть.

Из вышеизложенного очевидно, что Конвенция ООН по морскому праву 1982 года занимает главенствующую позицию в регулировании деятельности государств по освоению пространств и ресурсов Мирового океана. Мировому сообществу следует сфокусировать свое внимание на возможности доработки данной Конвенции путем внесения конкретных поправок или заключения соглашений с целью адаптации конвенционного режима современным условиям международного взаимодействия.

Что касается режима Балтийских проливов, включая регулирование полетов воздушных судов в воздушном пространстве этих проливов, существуют некоторые пробелы в договорном регулировании, вызванные тем, что Копенгагенский трактат 1857 года регламентирует только свободу прохода через Балтийские проливы торговых судов, в то время, как под действие положений Трактата не подпадает большая часть вопросов режима Балтийских проливов. Международной проблемы, касающейся свободы судоходства через данные проливы, не существует, однако, следует отметить, что в Копенгагенском трактате неурегулированными являются вопросы режима прохода военных морских судов и полета летательных аппаратов. Доктрина международного права применительно к воздушной навигации над Балтийскими проливами предписывает

действие обычно-правовой нормы, согласно которой действует свобода полетов воздушных судов. Восполнить пробелы международно-правового режима Балтийских проливов возможно, дополнив и уточнив принятый Копенгагенский трактат, либо путем заключения нового международного договора на многосторонней основе в соответствии с нормами международного права. При этом, международно-правовые регуляторы в виде правовых актов должны соответствовать современным условиям регулирования полета воздушных судов в воздушном пространстве над международными проливами.

§ 2.2. Обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве

Одним из важных аспектов осуществления воздушного движения является безопасность полетов воздушных судов. Как известно, сегодня основными пользователями воздушного пространства являются гражданские и военные воздушные суда. Чикагская конвенция обязует государства-участников принимать меры по обеспечению безопасности полетов гражданских воздушных судов. Согласно ст. 12 Конвенции, «каждое Договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое Договаривающееся государство обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании настоящей Конвенции»⁵⁸. В соответствии с этим, государства-участники несут ответственность за обеспечение безопасности полетов и, в соответствии со ст. 37, обязательство «сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее».

Со становлением авиации складывалась история развития юридических норм, затрагивающих нарушения правил воздухоплавания. Еще в 1912 году Л.И. Шиф писал, что «с развитием воздухоплавания создастся новая обширная область для проявления

⁵⁸ Конвенция о международной гражданской авиации, 1944 г. URL: http://base.garant.ru/2540490/2/#block_12
(Дата обращения: 20.02.2017)

преступной воли человека»⁵⁹. Автор выделил три категории преступлений, связанных с воздухоплаванием:

- преступления, совершаемые в пределах судов;
- преступления, исходящие из судов и направленные против объектов, находящихся вне данных судов;
- преступления, направленные против судов извне.

Уголовное право, по мнению Леона Ильича, столкнется с нарушениями специальных правил передвижения в воздухе. В связи с этим, проблемы воздухоплавания должны быть основательно рассмотрены в юридической науке, поскольку затрагиваются государственные и частные интересы.

В 1922 году И.С. Перетерский выделил две группы: «а) в одних случаях, при полете совершается правонарушение, облагаемое наказаниями на основании общеуголовных законов (например, один пассажир воздушного судна убивает другого пассажира); б) в других случаях, объектом нарушения является норма воздушного права (например, совершается полет на воздушном судне, не имеющем разрешение на воздушное передвижение)»⁶⁰.

П.И. Люблинским была предложена подробная классификация неправомерных деяний, нарушающих правила воздушного передвижения и создающих опасности для него. Данная классификация включает:

1) нарушение правил, установленных для допуска отдельных воздушных судов или лиц экипажа, обслуживающих их, к воздушному передвижению;

2) нарушение правил касательно устройства аэродромов, эксплуатации их установления определенных воздушных линий, открытия предприятий воздушного транспорта;

3) нарушение правил, требующих наличия на воздушном судне во время перелета определенных документов и книг, порядка ведения книг, определенного оборудования

⁵⁹ Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. - СПб.: Изд. «Воздухоплавание», 1912. С. 87

⁶⁰ Перетерский И.С. Воздушное право. – М.: Изд. журн. «Вестник воздушного флота», 1922. – С. 83–84

воздушных судов различными установками, неимения на борту недозволенных, без особого разрешения, предметов;

4) нарушение правил относительно порядка воздушного передвижения (вылета с аэродрома, таможенных осмотров, пересечения границ, полета над запретными зонами, посадки судна);

5) нарушение правил, ограждающих безопасность передвижения как для самих передвижающихся, так и для посторонних лиц (определенная высота полета над населенными местами, запрет акробатических приемов, устройство воздушных состязаний и зрелищ без надлежащего разрешения);

6) совершение действий, могущих нарушить безопасность воздушного передвижения (ложные маячные огни и сигналы, повреждение воздушных судов и приспособлений, обслуживающих их, самовольное проникновение на воздушные суда посторонних лиц, перевозка взрывчатых веществ и пр.);

7) неоказание помощи воздушному судну при аварии как со стороны других воздушных судов, так и со стороны посторонних лиц, осведомившихся об аварии;

8) совершение общих преступлений (государственных, контрабанды, незаконного перехода границы и пр.) путем использования, в целях облегчения или сокрытия преступления, воздушного судна;

9) неподчинение правилам контрольного осмотра, несоблюдение правил отчетности, несообщение об определенных фактах (например, о переходе судна в другие руки, испытанных авариях и пр.);

10) недозволенное обучение искусству управления воздушными судами (открытие школ пилотажа, прием в школы без надлежащего освидетельствования и пр.)⁶¹.

Приложение 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» к Чикагской конвенции 1944 г. определяет акты незаконного

⁶¹ Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1930. – С. 186–187

вмешательства как акты или попытки совершения актов, создающих угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими актами:

- незаконный захват воздушных судов;
- разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах;
- насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы;
- помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, опасного устройства или материала, предназначенных для преступных целей;
- использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде;
- сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации⁶².

Последствия актов незаконного вмешательства в деятельность воздушных судов, которые представляют собой общественную опасность, способны затронуть государственные интересы нескольких стран. Такие правонарушения, справедливо названные «квазимеждународными»⁶³, создают угрозу для большого числа людей и вызывают состояние страха и неуверенности среди мирного населения⁶⁴, оказывают негативное влияние на межгосударственные отношения.

⁶² Приложение 17 «Безопасность. Защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». 2011. С. 17. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf (Дата обращения: 12.05.2017)

⁶³ Рыжий В.И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения / Рыжий, В.И. // Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право. – 1978. – № 15. – С. 63

⁶⁴ Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – М.: Междунар. отношения, 1979. – С. 118

Среди международно-правовых актов, нацеленных на обеспечение безопасности воздушных судов, можно выделить Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, которая была принята 16 декабря 1970 года на Международной конференции по воздушному праву, проходившей в Гааге, и вступила в силу 14 октября 1971 года. Гагская конвенция является первым международно-правовым актом, установившим уголовную ответственность в международном воздушном праве. Следует отметить, что данная Конвенция не применяется к воздушным судам, занятым на военной, таможенной и полицейской службах (п. 2 ст. 3)⁶⁵. Следовательно, под действия Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов подпадают гражданские воздушные суда. Ст. 1 Конвенции определяет, что любое лицо, находящееся на борту воздушного судна, «а) незаконно, путем насилия или угрозы применением насилия, или путем любой другой формы запугивания, захватывает это воздушное судно или осуществляет над ним контроль, либо пытается совершить любое такое действие, или является соучастником лица, которое совершает или б) пытается совершить любое такое действие», совершает преступление. Государство-участник Конвенции, на территории которого находится предполагаемый преступник, в случае, если не выдает его, обязано без каких-либо исключений и независимо от того, совершено ли преступление на его территории, передать дело своим компетентным органам для целей уголовного преследования (ст. 7), которые, в свою очередь, примут решение в соответствии с законодательством своего государства. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов применяется только в том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного пространства находится вне пределов государства его регистрации. Гагская конвенция ратифицирована 185 государствами. Данная Конвенция была дополнена Протоколом, принятым в Пекине в 2010 году, который расширил перечень незаконных актов, признающихся преступлениями, применительно к воздушным судам.

Вторым международным договором, направленным на правовое регулирование актов незаконного вмешательства, является Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятая 23 сентября 1971 года в Монреале. Конвенция определяет, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: а) совершает акт насилия в отношении лица на борту

⁶⁵ Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, 1970. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml (Дата обращения: 03.05.2017)

воздушного судна в полете, если такой акт может угрожать безопасности этого воздушного судна, b) разрушает воздушное судно, которое находится в эксплуатации, или причиняет воздушному судну повреждение, выводящее его из строя или может угрожать его безопасности в полете, c) помещает или совершает действия, которая приводят к помещению на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, устройство или вещество, способное разрушить воздушное судно или причинить ему повреждение, которое может угрожать его безопасности в полете, d) разрушает или повреждает аэронавигационное оборудование или вмешивается в его эксплуатацию, если такой акт может угрожать безопасности воздушных судов в полете, e) сообщает заведомо ложные сведения, создавая угрозу безопасности воздушного судна в полете (ст. 1)⁶⁶.

Гаагская и Монреальская конвенции содержат положения об обязательстве договаривающихся государств применять в отношении преступлений «суровые меры наказания» (ст. 2 Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов и ст. 3 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации). В юридической литературе данные положения признаются общими, поскольку не определяют конкретные меры наказания в отношении преступлений, указанных в конвенциях. Из этого следует, что сегодня вопрос обеспечения международно-правовыми документами неизбежности наказаний за преступления, направленных против безопасности воздушных судов, остается открытым, несмотря на внесенные изменения в виде Протоколов в Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов и Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации.

На практике имеет место быть явление отсутствия юрисдикции, которое в документах Международной организации гражданской авиации обозначается термином «юрисдикционный пробел» (“jurisdictional gap”)⁶⁷. Юрисдикционный пробел – полное либо

⁶⁶ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml (Дата обращения: 03.05.2017)

⁶⁷ См. Special sub-committee of the legal committee for the modernization of the Tokyo convention including the issue of unruly passengers. Report. 2012. С. 32-34. URL: <https://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/References/LC-SC-MOT-REPORT.En.pdf> (Дата обращения: 02.05.2017)

частичное отсутствие в действующих международно-правовых нормах правил, на основании которых хотя бы одно государство обязано установить и осуществить юрисдикцию в отношении какого-либо лица, объекта или явления, в том числе противоправного деяния частного лица⁶⁸. Еще в начале XX века Л.И. Шиф отмечал вероятность возникновения такого явления: «Может получиться такая несообразность: лицо, совершившее в воздухе на иностранном судне преступление и немедленно после сего приставшее к земле и сошедшее с судна на чужую территорию, окажется свободным от юрисдикции местного государства»⁶⁹.

С целью противодействия преступлениям, включая противоправные деяния на воздушном транспорте, был заключен ряд универсальных международных договоров: Конвенция о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов (принята резолюцией 3166 (XXVIII) Генеральной Ассамблеи ООН от 14 декабря 1973 года), Международная конвенция о борьбе с захватом заложников (принята резолюцией 34/146 Генеральной Ассамблеи ООН от 17 декабря 1979 года), Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом (принята резолюцией 52/164 Генеральной Ассамблеи от 16 декабря 1997 года), Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма (принята резолюцией 54/109 Генеральной Ассамблеи ООН от 9 декабря 1999 г.) и др. В данных Конвенциях заключены нормы о юрисдикции государства флага применительно к деяниям на борту воздушного судна в полете. Однако, Конвенции содержат положения общего характера, не учитывая особенности движения воздушных судов.

Говоря о военных воздушных судах, следует отметить, что Международная организация гражданской авиации признает, что некоторые полеты военных воздушных судов влекут за собой несоблюдение правил воздушного движения⁷⁰. В этой связи ИКАО

⁶⁸ Конюхова А.С. Международно-правовые основы противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Конюхова Анастасия Станиславовна; Дипломат. акад. МИД РФ. - Москва, 2017. - С. 33

⁶⁹ Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. - СПб.: Изд. «Воздухоплавание», 1912. – С. 33

⁷⁰ Doc 4444. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения. Глава 16. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/4444_cons_ru.pdf (Дата обращения: 01.05.2017)

предписывает уведомлять соответствующий орган управления воздушным движением о выполнении таких полетов «каждый раз, когда это практически выполнимо»⁷¹.

В начале XXI века ИКАО обратила внимание на проблемы взаимодействия гражданских и военных органов. В 2009 году на Глобальном форуме по организации воздушного движения⁷² с участием большого числа представителей гражданских и военных ведомств из 67 государств-участников было выдвинуто предложение, в соответствии с которым на ИКАО возлагается задача повышения уровня взаимодействия и сотрудничества гражданских и военных органов, способствуя тем самым становлению международных рамок для координированной деятельности гражданских и военных полномочных органов. Гражданскими и военными экспертами был подготовлен циркуляр 330-AN/189⁷³, нацеленный на активизацию сотрудничества гражданских и военных органов, основанного на принятии совместных действий.

Одним из актуальных вопросов международного воздушного права, требующего вовлечения большей части государств, является кодификация международно-правовых норм применительно к регулированию полетов военных воздушных судов в воздушном пространстве открытого моря. Разработка и принятие на многосторонней основе единого международного договора, регламентирующего полеты военных воздушных судов в международном воздушном пространстве, в частности над открытым морем, положительно повлияет на саму природу правового режима полетов в воздушном пространстве. Можно утверждать, что участие большинства государств в международном взаимодействии с целью обеспечения координированных движений воздушных судов в международном воздушном пространстве будет способствовать обеспечению безопасности международной авиации. Действующие Конвенции, касающиеся актов незаконного вмешательства в

⁷¹ Там же.

⁷² Глобальный форум по организации воздушного движения был проведен ИКАО в сотрудничестве с Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (CANSO), Европейской организацией по обеспечению безопасности воздушной навигации (Евроконтроль), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Организацией Североатлантического договора (НАТО), при поддержке Air Traffic Control Association, Inc. (ATCA) и Unmanned Vehicle Systems (UVS) International.

⁷³ Cir 330. Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения, 2011. URL: http://aviadocs.com/icaodocs/Cir/330_ru.pdf (Дата обращения: 05.05.2017)

деятельность воздушных судов, не содержат подробных положений, в частности, которые затрагивали бы степень наказания лиц, совершивших преступление.

§ 2.3. Совершенствование международно-правового режима полета в воздушном пространстве

Правила, стандарты и процедуры, принимаемые Международной организацией гражданской авиации, применительно к движению воздушных судов в воздушном пространстве, обладают фактически рекомендательным статусом, то есть по существу не являются нормами права. Однако, как правило, государства следуют установлениям ИКАО с целью обеспечения безопасности международного воздушного движения.

Как было отмечено в предыдущей главе данной работы, Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, заключенной в Чикаго, не распространяется на государственные воздушные суда, то есть воздушные суда, используемые на военной, таможенной и полицейской службах. Соответственно, Международная организация гражданской авиации так же не занимается вопросами государственной авиации. Для государственных воздушных судов, как правило, положения Конвенции носят обычно-правовой характер. Следовательно, говоря о Чикагской конвенции 1944 года, в отношении государственных воздушных судов отсутствует договорная норма.

Положения Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года не предусматривают процессуальных гарантий по уголовному преследованию и разрешению дел, касающихся актов незаконного вмешательства в деятельность воздушных судов. Подобного рода вопросы, включая вопрос о санкциях, отнесены к компетенции соответствующих органов государств. Такие обстоятельства создают риск толкования и применения положений Конвенций с точки зрения государственных политических интересов. Отсутствие подробных пояснений к заключенной в Конвенциях формулировке «суровые меры наказания»⁷⁴ препятствует

⁷⁴ Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (ст. 2), 1970. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml (Дата обращения: 03.05.2017); Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (ст.

приобретения ею обязательного характера. В данном случае, речь скорее идет о положении декларативного характера. Правила, касающиеся общественной опасности деяний и их степени, различаются в национальном законодательстве государств. Для разрешения данного вопроса целесообразным было бы разработать обязательные процедуры представителями государств, участвующих в Конвенциях, и предусмотреть конкретные санкции при совершении преступлений, угрожающих безопасности полета воздушного судна в воздушном пространстве.

Следует отметить, что ввиду отсутствия в вышеуказанных Конвенциях прямого запрета на отказ в выдаче по политическим мотивам, правоохранные органы государств, которые не выдали совершивших преступление лиц, не ограничены в степени назначения наказаний, в вынесении мягких приговоров или в решении оправдать преступников. Для обеспечения объективного расследования и назначения справедливого наказания совершивших преступление лиц, представляется необходимым предусмотреть обязательство государств, отказавшихся в выдаче лиц, совершивших акт незаконного вмешательства, по обеспечению уголовного преследования данных лиц.

Таким образом, налицо неэффективность действующего механизма противодействия актам незаконного вмешательства в воздушные суда, базирующегося на положениях Гаагской и Монреальской конвенций.

Говоря о международном взаимодействии в области обеспечения безопасности полетов в воздушном пространстве, следует упомянуть о том, что Российская Федерация является участником ряда региональных соглашений, затрагивающих вопросы борьбы с терроризмом и сотрудничества в противодействии неправомерным деяниям на воздушном транспорте, совместно с другими государствами-членами Содружества Независимых Государств и Евразийского экономического союза. К числу таких соглашений относятся:

- Договор о сотрудничестве государств-участников Содружества Независимых Государств в борьбе с терроризмом, заключенный 4 июня 1999 г.;
- Шанхайская Конвенция о борьбе с терроризмом, сепаратизмом и экстремизмом, заключенная 15 июня 2001 г.;

3), 1971. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml (Дата обращения: 03.05.2017)

- Договор о Евразийском экономическом союзе, заключенный 29 мая 2014 г. (Приложение 24 «Протокол о скоординированной (согласованной) транспортной политике»).

Несмотря на существование вышеуказанных соглашений, в законодательстве государств-участников имеются различия в области противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте. Можно выделить согласование норм в законодательствах государств по установлению в отношении неправомерных деяний, совершаемых на воздушном транспорте, юрисдикции на основании территориального принципа и на основании принципа флага⁷⁵.

С целью пресечения актов незаконного вмешательства некоторые государства предприняли меры на уровне национального законодательства. Так, Российская Федерация и Соединенные Штаты Америки признали возможность применения оружия в отношении гражданской авиации, используемой в противоправных целях, создающих угрозу жизни и здоровью людей, провоцирующих наступление экологической катастрофы и угрожающих национальной безопасности. В частности, 14 сентября 2001 года Конгресс США принял Резолюцию S.J.Res.23 «Разрешение на применение военной силы»⁷⁶ (“Authorization for Use of Military Force”), в соответствии с которой Президент США принимает военные меры для пресечения нападений на США⁷⁷.

Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» содержит ст. 7, согласно которой Вооруженные Силы РФ применяют оружие и боевую технику «в целях устранения угрозы террористического акта в воздушной среде или в целях пресечения такого террористического акта»⁷⁸.

Подобного рода нормы в национальном законодательстве государств в некотором смысле противоречат международному праву, ст. 3 bis Конвенции о международной

⁷⁵ Конюхова А.С. Международно-правовые основы противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте : автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Конюхова Анастасия Станиславовна; Дипломат. акад. МИД РФ. - Москва, 2017. - С. 116-117

⁷⁶ Резолюция была подписана Президентом США 18 сентября 2001 года.

⁷⁷ S.J.Res.23 – Authorization for Use of Military Force. URL: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/senate-joint-resolution/23?q=%7B%22search%3A%5B%22S.J.Res.23%5D%7D&r=9> (Дата обращения: 17.05.2017)

⁷⁸ Федеральный закон № 35-ФЗ от 06 марта 2006 г. «О противодействии терроризму» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. № 11. – Ст. 1146. С. 4

гражданской авиации 1944 года, в соответствии с которой на государства-участников возлагается обязательство «воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна». Толкование положений ст. 3 bis является спорным в юридической литературе. Некоторые авторы считают, данная норма не предполагает абсолютный запрет на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете: «воздерживаться» использовано в значении проявлять выдержку и терпение со стороны государств, однако, если воздушное судно создает угрозу для суверенитета государства над своим воздушным пространством, государство может принять ряд принудительных мер⁷⁹.

Данное обстоятельство формирует правовую неопределенность, создающую юридические риски для лиц, применяющих соответствующие нормы⁸⁰. Правовая неопределенность оказывает влияние на эффективность мер по противодействию терроризму, проявляемому посредством использования гражданских воздушных судов, так как, ввиду наличия террористической угрозы, возможным представляется получение противоречивых указаний для военных, а также нежелание брать ответственность за применение оружия против гражданского воздушного судна со стороны должностных лиц.

Правовой режим международных воздушных пространств является недоработанным, что свидетельствует о наличии теоретико-правовых проблем в международно-правовом регулировании полетов воздушных судов в воздушном пространстве открытого моря, международных проливов и Антарктики. Так, режим прохода через Балтийские проливы де-факто определяется датским национальным законодательством. Практика несоблюдения правил воздушного движения как результат несоответствия нынешним условиям регулирования полетов в международном воздушном пространстве указывает на неэффективность правового режима.

Представляется очевидным, что сегодня перед мировым сообществом стоит задача совершенствования международно-правового режима воздушного пространства, включая

⁷⁹ Лули, Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Лули Редион. – М., 2015. – С. 68

⁸⁰ Юрьев С.С. Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления / Юрьев, С.С. // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 107

воздушное пространство над международными территориями общего пользования. Несмотря на наличие положений в документах Международной организации гражданской авиации, затрагивающих движения государственных воздушных судов, целесообразным является кодификация правил и стандартов по выполнению полетов гражданскими и государственными судами в воздушном пространстве, в частности, в международном воздушном пространстве открытого моря, международных проливов и Антарктики, на международном уровне в соответствии с нормами международного права и с учетом основополагающих международно-правовых документов международного воздушного права и международного морского права. Заключение всеобъемлющего международного договора, к разработке которого приступило большинство государств на политической карте мира, содержало бы договорные нормы в отношении регулирования полетов государственных судов, в частности, военных, и, тем самым, заполнило бы пробелы правового режима международного воздушного пространства.

Перед мировым авиационным сообществом стоит задача разрешения возникающих проблем существующего международно-правового режима полета в воздушном пространстве для того, чтобы гарантировать обеспечение безопасности воздушного движения, укрепления международного правопорядка и поддержания стабильности.

Заключение

В сложившемся современном миропорядке государства вынуждены сотрудничать в целях удовлетворения национальных интересов, обеспечения мира и общей безопасности. В частности, открытое воздушное пространство постепенно становится областью активного вовлечения большего числа акторов мировой политики.

Полеты гражданских воздушных судов регламентируются положениями Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в 1944 году в Чикаго, и Приложениями к ней. Правила полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве над открытым морем содержатся в Приложении 2 к Конвенции о международной гражданской авиации. В отношении государственных воздушных судов действует обычай соблюдения стандартов Международной организации гражданской авиации, заключенных в Приложении 2.

Открытое море и воздушное пространство над ним относятся к международной территории общего пользования. Де-юре ни одно государство не может претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету, поскольку открытое море, как и воздушное пространство над ним, являются открытым для всех государств. Действующий принцип свободы моря включает свободу судоходства, свободу рыболовства, свободу прокладывать подводные кабели и трубопроводы, свободу полетов над открытым морем, свободу возводить искусственные острова и другие установки, допускаемые в соответствии с международным правом, и свободу научных исследований. В свою очередь, свобода воздушного пространства над открытым морем включает свободу осуществления полетов воздушных судов, изучения метеорологической обстановки, проведения научных исследований, изучение состояния окружающей среды, использования воздушного пространства над открытым морем для запуска и возвращения космических объектов и т.п.

Безусловно, выполнение безопасных и беспрепятственных полетов летательных аппаратов в воздушном пространстве над открытым морем, международными проливами, Антарктикой требует установления эффективно проработанных правил международно-правового регулирования.

В отношении воздушного пространства над международными проливами действует обычная норма о свободе полетов воздушных судов. Проливам, используемым для

международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны, в международном воздушном праве уделяется особое внимание. Применительно к полетам над не перекрываемым территориальными водами прибрежного государства проливами действующими являются правила полетов, установленные для полетов над открытым морем.

На решение общих вопросов полетов в воздушном пространстве международных проливов сфокусировались положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, положения которой закрепляют право транзитного прохода. Пространственная сфера принципа транзитного прохода охватывает проливы, соединяющие две части открытого моря или экономической зоны и перекрытые территориальными водами государства, граничащего с проливами. К части международных проливов применяются специальные международно-правовые документы (полеты над Черноморскими проливами регулируются Конвенцией о режиме проливов 1936 года, подписанной в Монтре).

Воздушное пространство Антарктики относится к открытому международному пространству общего пользования. Международно-правовой режим Антарктики и воздушного пространства над ней зиждется на Системе Договора об Антарктике 1959 года. Воздушное пространство над Антарктикой используется исключительно в мирных целях. Мероприятия военного характера и испытания оружия запрещены. Гражданские воздушные суда всех государств, независимо от участия в Договоре об Антарктике, обладают правом свободного выполнения полетов над Антарктикой, соблюдая правила и стандарты Международной организации гражданской авиации, при этом военные летательные аппараты совершают полеты в воздушном пространстве Антарктики лишь для обеспечения целей Договора об Антарктике (контроль с воздуха за соблюдением положений Договора, доставка и вывоз персонала и оснащения станций). Договором об Антарктике закреплено невозможность заявления новых претензий или расширения ранее заявленных претензий на территориальный суверенитет в Антарктике до тех пор, пока Договор находится в силе. Территориальные претензии государств, заявленные в до подписания Договора об Антарктике, являются «замороженными».

Интерпретация правовых норм в односторонне выгодном свете, существование норм в национальном законодательстве, противоречащих положениям международных договоров, и притязания на международные территории общего пользования, в частности,

на пространства и ресурсы Мирового океана, обуславливают размывание установившегося конвенционного режима, способствует возникновению конфликтов, тем самым, в конечном итоге, угрожая современному миропорядку.

Регулирование деятельности государств по освоению пространств и ресурсов Мирового океана базируется на положениях Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Сегодня представляется очевидным необходимость доработки данной Конвенции посредством внесения конкретных поправок либо заключения дополнительных соглашений, учитывая современные условия международного взаимодействия.

В договорном регулировании полетов воздушных судов в воздушном пространстве над Балтийскими проливами существуют некоторые пробелы, обусловленные тем, что Трактат об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов, заключенный в Копенгагене в 1857 году, не содержит положений, касающихся большей части вопросов режима данных проливов, поскольку Трактат регламентирует только свободу прохода торговых судов. Неурегулированными являются вопросы режима прохода военных морских судов и полета воздушных судов. Доктрина международного права предписывает действие обычно-правовой нормы о свободе полетов воздушных судов через Балтийские проливы. Восполнить пробелы международно-правового режима Балтийских проливов допустимо посредством дополнения и уточнения Копенгагенского трактата, а также путем заключения нового международного договора на многосторонней основе в соответствии с нормами международного права. Следует брать во внимание то обстоятельство, что международно-правовые регуляторы в виде правовых актов должны соответствовать современным условиям регулирования полета воздушных судов в воздушном пространстве над международными проливами.

Вопрос кодификации международно-правовых норм по регулированию полетов военных воздушных судов в воздушном пространстве открытого моря является актуальным в международном воздушном праве. Совершенствование правового режима полетов в воздушном пространстве возможно при создании многостороннего единого международного договора, по действия которого подпадают полеты военных воздушных судов в международном воздушном пространстве. Участие большинства государств в международном взаимодействии, направленном на обеспечение согласованных движений

воздушных судов в международном воздушном пространстве, окажет содействие достижению максимальной безопасности международной авиации.

Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 года и Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года не содержат подробных положений, связанных со степенью наказания лиц, совершивших преступление. Соответственно, данное обстоятельство подрывает эффективность действующего механизма противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность воздушных судов, заключенного в положениях Гаагской и Монреальской конвенций.

Наличие теоретико-правовых проблем в международно-правовом регулировании полетов воздушных судов в открытом воздушном пространстве указывает на недоработанность правового режима международных воздушных пространств.

На современном этапе развития перед мировым сообществом стоит задача совершенствования международно-правового режима воздушного пространства, включая воздушное пространство над международными территориями общего пользования. В этой связи, целесообразным считается кодификация правил и стандартов, касающихся выполнения полетов гражданскими и государственными судами в воздушном пространстве, в частности, в международном воздушном пространстве открытого моря, международных проливов и Антарктики, на международном уровне в соответствии с нормами международного права, а также, что не менее важно, с учетом основных международно-правовых документов международного воздушного права и международного морского права.

Мировое авиационное сообщество должно разрешить возникающих проблемы существующего международно-правового режима полета в воздушном пространстве с целью обеспечения гарантированной безопасности воздушного движения, содействия международному правопорядку и поддержания стабильности.

Список использованных источников и литературы

Международно-правовые документы:

1. Договор о безъядерной зоне в южной части Тихого океана. URL:http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/nuclear_free_pacific.pdf (Дата обращения: 19.02.2017).
2. Конвенция о международной гражданской авиации, 1944 г. URL: http://base.garant.ru/2540490/2/#block_12 (Дата обращения: 20.02.2017).
3. Конвенция ООН по морскому праву, 1982. URL:http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (Дата обращения: 16.02.2017).
4. Конвенция об открытом море, 1958. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (Дата обращения: 16.02.2017).
5. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml (Дата обращения: 03.05.2017).
6. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, 1970. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aircraft_seizure.shtml (Дата обращения: 03.05.2017).

Документы ИКАО:

7. Резолюция А38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации / Резолюции Ассамблеи. URL: http://www.icao.int/Meetings/a38/Documents/Resolutions/a38_res_prov_ru.pdf (Дата обращения: 03.02.2017).

8. Air Navigation Plan // Asia and Pacific Regions. 2006. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/9673_vol1_en.pdf (Дата обращения: 30.01.2017).
9. Cir 330. Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения. 2011. URL: http://aviadocs.com/icaodocs/Cir/330_ru.pdf (Дата обращения: 05.05.2017).
10. Doc 4444. Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/4444_cons_ru.pdf (Дата обращения: 01.05.2017).
11. ICAO Doc 9554-AN/932. Manual Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations. 1990. URL: http://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/9554_cons_en.pdf (Дата обращения: 30.01.2017).
12. Special sub-committee of the legal committee for the modernization of the Tokyo convention including the issue of unruly passengers. Report. 2012. URL: <https://www.icao.int/secretariat/legal/LC-SC-MOT2/References/LC-SC-MOT-REPORT.En.pdf> (Дата обращения: 02.05.2017).

Литература:

13. Бараболя П.Д., Иванашенко Л.А., Колесник Д.Н. Международно-правовой режим важнейших проливов и каналов. - М., 1965. - 151 с.
14. Барсегов Ю.Г. Мировой океан: право, политика, дипломатия. - М.: Междунар. отнош., 1983. - 237 с.
15. Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. - М.: Наука, 1988. – 209 с.
16. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2007. – 464 с.

17. Верещагин А.Н. Международное воздушное право: Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений. - М.: Междунар. отношения, 1966. – 199 с.
18. Гудев П.А. Будет ли пересмотрена действующая Конвенция ООН по морскому праву? // ИА REGNUM, 2013. URL: <https://regnum.ru/news/1740464.html> (Дата обращения: 01.05.2017)
19. Гудев П.А. Перспективы формирования международного режима в Арктике / Гудев, П.А. // Междунар. жизнь. 2014. №2. URL: <https://interaffairs.ru/jauthor/material/1019> (Дата обращения: 08.04.2017)
20. Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву: проблемы трансформации режима. – М.: ИМЭМО РАН, 2014. - 201 с.
21. Гудев П.А. Политика США в Мировом океане / Гудев, П.А. // Международные процессы. - 2016. Том 14. № 1. - С. 106-120
22. Гуреев С. А. Международно-правовые проблемы полетов воздушных судов над морскими пространствами (в свете итогов Третьей конференции ООН по морскому праву) / Гуреев, С.А. // Деятельность государств в Мировом океане. М.: ИГПАН, 1983. С. 69-81
23. Клименко Б.М. Проблема эффективности международного права / Клименко, Б.М. // Советский журнал международного права. М.: Междунар. отношения. - 1991. № 2. - С. 3-17
24. Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. - М.: Междунар. отнош., 1973. - 231 с.
25. Колодкин А.Л. Международное морское право // Международное право: учеб. / отв. ред. Тункин Г.И. - М., 1982. – 568 с.
26. Конюхова А.С. Международно-правовые основы противодействия неправомерным деяниям на воздушном транспорте: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Конюхова Анастасия Станиславовна; Дипломат. акад. МИД РФ. - Москва, 2017. – 230 с.

27. Копылов М.Н. Полеты над международными проливами / Копылов, М.Н. // Наука и техника гражданской авиации: научно-тех. рефератив. сб. / ГосНИИ гражд. авиации, сер. Международное сотрудничество. - М., 1978. – С. 4-8
28. Копылов М.Н. Международное воздушное право // Международное право: учебник / под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. - М.: НОРМА, 2010. - С. 496-524.
29. Лопатин М.Л. Международные проливы и каналы: правовые вопросы. - М., 1985. – 165 с.
30. Лукшин И.В. Международно-правовой режим Мирового океана и неурегулированные вопросы суверенитета государств / Лукшин, И.В. // Право и политика. - М.: Nota Bene. 2002. № 2. - С. 62-68
31. Лули, Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: международно-правовые аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Лули Редион. – М., 2015. – 200 с.
32. Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права: сб. трудов секции воздушного права Союза ОСОАВИАХИМ СССР и ОСОАВИАХИМ РСФСР. – Вып. 2 / под ред. П.И. Баранова и др. – М.; Л.: Гос. изд-во, 1930. – С. 165-189.
33. Ляхов Е.Г. Проблемы сотрудничества государств в борьбе с международным терроризмом. – М.: Междунар. отношения, 1979. – 168 с.
34. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. - М., 1986.
35. Международное морское право: учеб. пособие / под ред. Гуреева С.А. - М., 2003. – 448 с.
36. Мировой океан: экономика и политика: Международные проблемы освоения / Любимов Л. Л., Рогинко А. Ю., Войтоловский Г. К. [и др.]; под ред. Е. М. Примакова. - М.: Мысль, 1986. – 630 с.
37. Молодцов С.В. Правовой режим морских вод. - М., 1982. – 231 с.

38. Молодцов С.В. Международное морское право. Междунар. отнош. - М.: 1987. – 272 с.
39. Остапенко Е.И. Правовой статус и режим проливов, используемых для международного судоходства: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.10 / Остапенко Елена Игоревна; Дипломат. акад. МИД РФ. – М., 2012. – 203 с.
40. Рыжий В.И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения / Рыжий, В.И. // Вестник Киевского университета. Международные отношения и международное право. – 1978. – № 15. – С. 60-64.
41. Правовой режим морских прибрежных пространств // Сб. Мировой океан и международное право. Под. ред. Мовчана А.П. - М.: Наука, 1987. – 228 с.
42. Перетерский И.С. Воздушное право. – М.: Изд. журн. «Вестник воздушного флота», 1922. – 107 с.
43. Салимгерей А.А. Некоторые теоретико-правовые проблемы правового режима Балтийских проливов / Салимгерей, А.А. // Современное право. - М.: Новый Индекс. 2012. № 8. - С. 147-152.
44. Стребков М.М. Полеты государственных воздушных судов над открытым морем: особенности международно-правового и национально-правового регулирования / Стребков М.М. // Научный вестник МГТУ ГА. - 2009. № 144. - С. 42-47
45. Травников, А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография / Травников, А.И. – М.: Проспект, 2014. – 224 с.
46. Фененко А.В. Международное соперничество за освоение общих пространств // Международные процессы, 2010. URL: <http://www.intertrends.ru/twenty-second/003.htm#8> (Дата обращения: 11.05.2017).
47. Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. - СПб.: Изд. «Воздухоплавание», 1912. – 99с.
48. Юрьев С.С. Правовое регулирование пресечения полета воздушного судна, используемого как орудие преступления / Юрьев, С.С. // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 6 (25). – С. 104-108.

49. Buzan B. Negotiating by Consensus: Developments in Technique at the United Nations Conference on the Law of the Sea // *The American Journal of International Law*. 1981. Vol. 75. No. 2. P. 324-348
50. Churchill R. The Persisting problem of non-compliance with the Law of the Sea Convention: Disorder in the Ocean // *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*. - Ed. by D. Freestone. - Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
51. Freestone D. *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas* // *The Law of the Sea Convention at 30: Success, Challenges and New Agendas*. - Ed. by D. Freestone. - Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013.
52. Greene J. K. *Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program*. Newport, Rhode Island: Naval War College, 1992. – 26 p.
53. Jon M. Van Dyke. *Transit Passage through International Straits // The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff, 2009. – 179 p.
54. Roach J. Ashley, Smith W. Robert. *Excessive Maritime Claims*. - 3rd ed. - Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. – 925 p.
55. Rothwell D.R., Stephens T. *The International Law of the Sea*. – Oxford-Portland: Hart Publishing, 2010. – 516 p.
56. Tanaka Yoshifumi. *The International Law of the Sea*. N.-Y.: Cambridge University Press, 2012. – P. 501.
57. Wilson B., Kraska J. *American Security and Law of the Sea // Ocean Development & International Law*, 2009. Vol. 40. P. 268-290. URL: <http://www.webpages.uidaho.edu/fish510/PDF/Wilson%20and%20Kraska%202009%20Law%20of%20Sea.pdf> (Дата обращения: 30.04.2017).

Другие:

58. Конституция для океанов. Высказывания Председателя III Конференции ООН по морскому праву Томи Т.Б. Ко. URL:

- http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_russian.pdf (Дата обращения: 23.04.2017).
59. Федеральный закон № 35-ФЗ от 06 марта 2006 г. «О противодействии терроризму» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2006. № 11. – Ст. 1146.
60. Senate Executive Report, 110th Congress, 1st Session, Exec. Rpt. 110-9 (December 19, 2007). URL: <http://www.gc.noaa.gov/documents/UNCLOS-Sen-Exec-Rpt-110-9.pdf> (Дата обращения: 20.04.2017).
61. S.J.Res.23 – Authorization for Use of Military Force. URL: <https://www.congress.gov/bill/107th-congress/senate-joint-resolution/23?q=%7B%22search%3A%5B%22S.J.Res.23%22%5D%7D&r=9> (Дата обращения: 17.05.2017).