Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

# Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства

**Год:**

2011

**Автор научной работы:**

Травников, Александр Иванович

**Ученая cтепень:**

кандидат юридических наук

**Место защиты диссертации:**

Москва

**Код cпециальности ВАК:**

12.00.10

**Специальность:**

Международное право; Европейское право

**Количество cтраниц:**

198

## Оглавление диссертации кандидат юридических наук Травников, Александр Иванович

Введение.3

Глава 1. Исторический процесс формирования правового режима воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами.19

1.1 .Становление национального режима воздушного пространства до принятия Парижской конвенции 1919года.19

1.2. Развитие национального режима воздушного пространства до принятия Чикагской конвенции 1944 года.27

1.3. Влияние Чикагской конвенции 1944 года на формирование раздельного режима международного и национального воздушного пространства.37

Глава 2. Влияние международного права на действующий режим суверенного и международного воздушного пространства.51

2.1. Общая характеристика источников международного права, участвующих в формировании правового режима воздушного пространства.51

2.2. Правовой режим воздушного пространства Российской Федерации.90

2.3. Место и роль международного права в установлении режима воздушного пространства Российской Федерации.106

Глава 3. Проблемы совершенствования международно-правового режима воздушного пространства.116

3.1. Определение понятий, применяемых в воздушном праве и необходимость их унификации.116

3.2. Влияние национального воздушного права на совершенствование международно-правового режима воздушного пространства.133

3.3. Перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права.144

## Введение диссертации (часть автореферата) На тему "Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства"

Актуальность темы исследования. Взаимосвязь международного и внутригосударственного (национального) права обосновывалась еще в начале двадцатого века. Например, известный российский ученый Ф.Ф.Мартенс в своей монографии «Современное международное право», изданной в 1902 году, придавал изучению этого вопроса особое значение.1 Анализируя утверждения Ф.Ф. Мартенса, применительно к современным условиям Т.Я. Хабриева констатирует следующее: «В XXI веке взаимосвязь международного и национального права очевидна и не требует доказывания, но в эпоху глобализации они становятся системами, взаимодействие которых объективно подвергается существенным изменениям, а значит, они нуждаются в постоянном изучении, коррективах совокупности доктринальных подходов, в приложении дополнительных усилий ученых в данной сфере».2

В настоящее время действует две взаимосвязанные системы норм, устанавливающие правовой режим воздушного пространства, расположенного над государственной территорией (суверенное воздушное пространство) и за ее пределами (международное воздушное пространство). Система норм национального права и система норм международного права, образуют соответственно национально-правовой и международно-правовой режимы воздушного пространства. От качества взаимодействия этих двух систем непосредственно зависит уровень обеспечения эффективности и безопасности использования воздушного пространства при осуществлении в нем различных традиционных и появившихся (появляющихся) новых видов

1 «Обе правовые системы являются тесно соприкасающимися кругами, где и позитивное и негативное влияния обратимы друг на друга. Оторвать системы друг от друга, построив замкнутое, «закрытое общество» вне орбиты международного общения - значит причинить явный вред всему внутригосударственному развитию, взрастить «уродливое дерево государственности». Но гипертрофированный примат абсолютно всех норм международного права без их предварительной адаптации на почву национальную - будет злом не менее опасным, способным разрушить государственные устои, подорвать национальный суверенитет государства». Мартене Ф.Ф. Современное международное право цивилизованных народов. Спб., 1902. с.366.

- Влияние международного права на национальное законодательство. Отв. ред. Т.Я.Хабриева и Ю.А.Тихомиров. - М., 2007. с. 3 деятельности: полеты воздушных судов (гражданских, государственных и экспериментальных), баллистических и иных ракет, снарядов, космических и аэрокосмических аппаратов, использование лазеров и т.п. В настоящее время не существует эффективных международно-правовых норм, регламентирующих действия государств в воздушном пространстве по предотвращению и пресечению противоправных действий с участием летательных аппаратов (в том числе воздушного терроризма), что создавало и создает постоянные «воздушные конфликты», которые приводили порой к катастрофическим последствиям. . Террористические акты 11 сентября 2001 года в США наглядно продемонстрировали абсолютную неготовность мирового сообщества предвидеть и своевременно предотвращать такие бесчеловечные акции. Изощренность мышления, жестокость и полное отсутствие каких-либо нравственных принципов у террористов дают основания полагать, что они способны изобрести новые способы доставки смертоносных веществ и устройств, в том числе "с помощью авиационных и ракетных технических средств.

Национальное законодательство достаточно оперативно реагирует на эти процессы, в то время как международное право бездействует и не предлагает ничего, чтобы разрешить накопившиеся проблемы, выставить правовые заслоны новым актам террористов, устранить угрозы безопасности аэронавигации, особенно в воздушном пространстве, расположенном за пределами государственной территории.

Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства может обеспечивать механизм специально созданный для этой цели мировым сообществом. По замыслу диссертанта данный механизм будет предназначен для 2

Трагические события, связанные с уничтожением советскими истребителями южнокорейскнх гражданских самолетов - Боинга -707 над Карелией в 1978 году, Боинга -747 над Сахалином в 1983 году, американской ракетой иранского пассажирского воздушного судна над Персидским заливом в 1988 году и ракетой украинских войск ПВОроссийского самолета ТУ-154 в международном воздушном пространстве над Черным морем в 2001 году. всестороннего изучения и использования национального правотворческого опыта при разработке норм международных договоров, уточняющих правовой режим воздушного пространства, которые в свою очередь, будут не только регламентировать использование международного воздушного пространства в соответствии с современными объективными потребностями пользователей воздушного пространства4, но и приводить к сближению национальные правовые режимы воздушного пространства. Результатом работы механизма взаимодействия указанных правовых режимов должно стать образование единообразных правил и процедур использования воздушного пространства, как над государственной территорией, так и за ее пределами.

Изложенные выше обстоятельства обуславливают и предопределяют актуальность темы диссертации и вопросов, выносимых диссертантом на защиту.

Целью исследования являются процессы формирования и совершенствования международно-правового режима воздушного пространства, его современное состояние, проблемы, с которыми сталкиваются отдельные государства и мировое сообщество в целом при нормативно-правовой регламентации использования суверенного и международного воздушного пространства, направленной на создание наиболее эффективной, рациональной и безопасной всеобъемлющей аэронавигации (т.е. аэронавигации, охватывающей все виды деятельности в воздушном пространстве), а также на предотвращение и пресечение противоправных действий с участием летательных аппаратов.

Основными задачами исследования являются:

1. установить общность подходов в определении понятий, используемых в национальном воздушном законодательстве, международных договорах по воздушному праву, стандартах и

4 Определение понятия «пользователи воздушного пространства» см. в § 3.1 диссертации рекомендуемой практике ИКАО в целях единообразного их толкования и применения при регулировании вопросов, относящихся к режиму использования воздушного пространства, а также предложить новые понятия в этой области, восполняющиепробелы;

2. проанализировать на примере законодательства России и других стран СНГ влияние национального права на формирование в международном воздушном праве новых норм;

3. определить основные принципы, в соответствии с которыми должны формироваться международно-правовые и национально-правовые режимы воздушного пространства, отвечающие потребностям всех пользователей воздушного пространства;

4. выявить основные критерии, на основании которых определяется правовой статус различных районов воздушного пространства;

5. оценить содержание различных двусторонних и многосторонних договоров в области международного воздушного права, устанавливающих режим воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами, с целью последующего их использования в новом международном договоре в области аэронавигации;

6. установить примерное содержание нового международного договора в области аэронавигации, предназначенного кодифицировать нормы, регулирующие использование воздушного пространства с учетом стандартов и рекомендуемой практики ИКАО и сложившихся обычаев в этой области;

7. разработать предложения по совершенствованию режима использования воздушного пространства, в частности установить основания, процедуры и порядок применения силы в отношении летательных аппаратов-нарушителей;

8. обосновать необходимость учреждения специального международного межправительственного органа под эгидой ООН, функциями и компетенцией которого должны являться обеспечение взаимодействия государств в области регулирования использования воздушного пространства, а также содействие планомерному развитию аэронавигации;

9. обосновать необходимость разработки проекта универсального международного договора в области аэронавигации.

Объектом исследования являются отношения, возникающие между субъектами международного права по поводу использования воздушного пространства в целях обеспечения эффективной и безопасной аэронавигации.

Предметом исследования являются акты международного и национального права, нормы которых устанавливают правовой режим воздушного пространства. Рассмотрено более двадцати международных договоров, проведен их сравнительный анализ и выявлены принципы и нормы, которые могут быть использованы в процессе совершенствования правового регулирования использования воздушного пространства, а также обычно-правовые нормы, содержащиеся в основном в многолетне применяемых стандартах и рекомендуемой практике ИКАО. Кроме того, устанавливаются положения документов ИКАО (приложения 2 и 11, Doc 4444-RAC/501/12), которые в соответствии с Договором по открытому небу приобрели статус норм международного права. Проанализированы нормативные акты государств, положения которых устанавливают режим воздушного пространства, и выявлены положения, которые предполагается использовать при разработке новых норм в целях заполнения имеющихсяпробелов в международном воздушном праве в области аэронавигации.

Степень научной разработанности диссертации можно охарактеризовать следующим образом. Впервые вопрос о необходимости комплексного правового регулирования использования суверенного воздушного пространства был поставлен и всесторонне изучен в процессе дискуссии, связанной с разработкой проекта ВК СССР 1983 года, и получил практическую реализацию в советском воздушном законодательстве после принятия этого Кодекса, утверждения в 1984 году Правительством СССР Положения об использовании воздушного пространства СССР (утв. Постановлением Совета Министров СССР от 22 марта 1984 г. № 251) и Инструкции по применению данного положения (утв. Приказом министра обороны СССР № 0140 в 1984 г.). В отечественной научной юридической литературе проблема комплексного правового регулирования использования воздушного пространства и применения национального (советского) правотворческого опыта в международно-правовой сфере была отражена Ю.Н.Малеевым в работе «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики» (1986 г.). Последнее десятилетие к этой проблематике, в той или иной степени, обращались в своих диссертационных работах: М.Д. Товмасян (2001 г.) и И.А.Круглова (2004 г.) - в сфере пересмотра Чикагской конвенции 1944 г.; П.И.Козаченко (2003 г.) и М.М.Стребков (2007 г.) - в сфере унификации правил полетов военных и гражданских воздушных судов, в том числе над открытым морем; Ш.А.Абдурахманова (2007 г.) при рассмотрении международно-правовых вопросов использования автоматизированных спутниковых систем УВД; Е.К.Самородова (2009 г.), целью исследования которой являлся «анализ международно-правовых аспектов различных видов деятельности человека в воздушном пространстве» (при этом в своей диссертации Е.К Самородова под деятельностью в воздушном пространстве понимает, прежде всего, «транспортировку лиц и объектов за установленную плату», т.е. воздушные перевозки.

Рассматриваемую тему также исследовали известные иностранные ученые-юристы: М.Амброзини, М.Лемуан, Э.Нис, П.Фошель, Дж.К.Купер, Н.М.Матте, М.Легоф, Ш.Вишер, Дж.Верплатса, М.Милде, В.И.Рыжий, К.Бьюмонт и др.

Необходимо отметить, что все указанные авторы в основном изучали вопросы, касающиеся правовых статусов воздушного пространства и деятельности в воздушном пространстве, прежде всего, гражданской авиации в коммерческих целях (подробнее - в соответствующих главах настоящей диссертации). Вопросы же комплексного международно-правового регулирования использования воздушного пространства (организация воздушного пространства, т.е. установление структуры воздушного пространства; унификация основных правил полетов пилотируемых летательных аппаратов; обеспечение использования воздушного пространства для других различных видов деятельности), т.е. проблемы всеобъемлющей аэронавигации указанные выше авторы затрагивали фрагментарно, применительно к исследованию возможностей совершенствования отдельных видов деятельности в воздушном пространстве, исключительно в интересах гражданской авиации (воздушные перевозки, авиационные работы и др.) По мнению же диссертанта вопросы международно-правовой регламентации аэронавигации подлежат отдельному изучению в отрыве от целей деятельности, осуществляемой в воздушном пространстве.

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые в науке международного права:

- проанализирован механизм взаимодействия национального и международного режимов воздушного пространства и сделаны предложения, относительно совершенствования этого механизма в целях обеспечения эффективной и безопасной аэронавигации, путем использования внутригосударственной законодательной практики для принятия международно-правовых положений, устанавливающих для государств единообразный и равноправный порядок использования воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности в соответствии с приоритетами, установленными нормами международного права;

- обосновываются международно-правовые основания и процедуры применения силы (в том числе оружия) в отношении летательных аппаратов, используемых в преступных целях (террористических воздушных судов).

Методологическую основу диссертационного исследования составляют общенаучные и специально-юридические методы. В числе первых - проблемный, формально-логический, системно-прогностический методы, анализ, синтез и другие методы. В числе вторых - историко-правовой, сравнительно-правовой, классификационный и нормативный методы и техническо-юридический анализ.

Теоретическую основу диссертации составляют исследования, проведенные советскими, российскими и иностранными учеными. К таким научным исследованиям относятся работы И.С.Перетерского («Воздушное право», 1923 г.), В.Э.Грабаря («История воздушного права», 1927 г.), В.Л.Лахтина («Воздушное право», 1927 г. и «Содержание и система воздушного права», 1927 г.), А.Н.Верещагина («Международное воздушное право», 1966 г.), А.П.Мовчана (в книге 1 «Международное воздушное право», 1980 г.), М.И.Лазарева («Международное право и научно-техническая революция», 1978 г.), Ю.Н.Малеева («Международное воздушное право. Вопросы теории и практики», 1986 г.), В.П.Серегина («Военные проблемы международного морского и воздушного права», 1986 г.), В.Д. Бордунова, А.И. Котова, Ю.Н.Малеева («Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов», 1988 г.), С.С.Юрьева (в книге «Уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов», 2006 г.), В. Д.Бордунова («Международное воздушное право», 2007г.), А.В.Зиневича (дисс. канд. юр. наук «Правовая регламентация нерегулярных международных полетов гражданских воздушных судов», 1978 г., М.Н.Копылова (в учебнике «Международное право», 2-ое изд. «Норма», 2007г.), А.Я.Капустина («Международные организации в глобализирующемся мире», 2010 г.), М.Н. Копылова (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовое регулирование полетов воздушных судов над открытым морем». 1980 г.),

А.В.Мезенцева (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовые вопросы управления воздушным движением», 1997 г.), Ф.И.Сапрыкина (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ», 1998 г.), М.Д.Товмасяна (дисс. канд. юр. наук «Актуальные проблемы пересмотра Конвенции о международной гражданской авиации: Чикагской конвенции 1944 г.», 2001 г.), А.А.Баталова (дисс. канд. юр. наук «Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений», 2003 г.), И.А.Кругловой (дисс. канд. юр. наук «Правовой статус воздушного пространства на современном этапе», 2005 г.), Ш.А.Абдурахмановой (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовые вопросы использования автоматизированных систем управления воздушным движением», 2007 г.), М.М.Стребкова (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовое регулирование полетов военных воздушных судов над открытым морем», 2007 г. и статья«Полеты государственных воздушных судов над открытым морем: особенности международно-правового и национально-правового регулирования»», 2009 г.), Е.А.Самородовой (дисс. канд. юр. наук «Международно-правовые проблемы разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву», 2009 г.), Т.А. Касим(дисс. магистра права «Международное право и юридический статус военного воздушного судна в мирное время», 1969), J.C.Verplaetse (International Law Vertical Space. N.Y.,1969), J.C.Copper (Exploration in Aerospace Law, Montreal, 1968), M.Milde (United Nations Convention on the Law of the see- Possble Implications for the internationals AirLow- Annals of Air and space Law, 1983.), N.M.Matte (The Chicago Convention - where From To, ICAO, 1994), E.V.Rocha (Annals of Air and Space Law, 1994) и другие.

Нормативными источниками диссертации являются действующие и прекратившие свое действие:

- международные договоры (Устав ООН, Парижская конвенция 1919 г., Чикагская конвенция 1944 г., Конвенция об открытом море 1958 г.,

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Гамбургская конвенция 1979 г., Договор об Антарктике 1959 г., Конвенция Монтрё 1936 г., Пекинская конвенция 2010 г., Декларация об учреждении Арктического Совета 1996 г., Договор по открытому небу 1992 г., соглашения о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод и в воздушном пространстве над ним, Меморандум о договоренности между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана 1985 г. и другие);

- нормативные правовые акты РФ и СССР (Конституция РФ 1993 г., Декрет Совета Народных Комиссаров «О воздушном передвижении» 1921 г., воздушные кодексы СССР 1932 г., 1935 г., 1961 г. и 1983 г., Воздушный кодекс РФ 1997 г., Закон СССР, утвердивший Положение об охране Государственной границе СССР 1927 г., Закон СССР о Государственной границе СССР 1982 г., Закон РФ о государственной границе РФ 1993 г., Закон РФ о международных договорах РФ, Закон РФ об обороне 1996 г. с изменениями 2009 г., Закон РФ о противодействии терроризму 2006 г., Положение об использовании воздушного пространства СССР 1984 г., Положение о ЕС УВД 1983 г., основные правила полетов в воздушном пространстве СССР 1947 г., 1953 г., 1958 г., 1966 г. и 1985 г., Федеральные правила использования воздушного пространства РФ 1999 г., Федеральные правила использования воздушного пространства РФ 2010 г., Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве РФ 2002 г. и другие);

- иностранные правовые акты: Fédérai aviation act, USA, 1958, Regulations to be observed when flying VFR with in airspace of the Federal Republic of Germany 1986, Luftverkehrsgesetz Vomi. August 1992 (RGBL, is. 681), inder Fassungder Bekanntmachung vom 27, Marz 1999 (RGBL. Is 550), zeletzt durch Artikel 53 des Gesetzes vom 27. April 2002 (RGBL, is 1467); Пов1тряни кодекс Украши 1993 року; Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» 2010 г.; Воздушный кодекс Грузии 1996 г. (в редакции 2007 г.); Воздушный кодекс Республики Абхазии 2010 г.; Воздушный кодекс Кыргызской Республики 1994 г.; Воздушный кодеск Республики Таджикистан 1998 г.;

- стандарты, рекомендуемая практика и другие документы ИКАО (Приложения 2, 11, 13, 14 к Чикагской конвенции 1944 г, Правила полетов и обслуживания воздушного движения, Руководство по планированию обслуживания воздушного движения, Заявление Секретариата ИКАО в связи с принятием Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и другие).

Проведенное исследование позволяет сформулировать и вынести на защиту следующие основные положения:

Первое. Обосновывается необходимость совершенствования правовых режимов суверенного и международного воздушного пространства в целях устранения угроз безопасности аэронавигации. Установлены причины несоответствия режима международного воздушного пространства реальным потребностям мирового авиационного сообщества в обеспечении безопасности полетов воздушных судов, его отставания от передовых национальных законодательных решений, позволяющих обеспечить безопасную деятельность военной и гражданской авиации. На этой основе предлагаются новые решения проблемы обеспечения взаимодействия международного и национального права в сфере аэронавигации и обосновывается необходимость принятия нового международного договора, устраняющего риски и угрозы безопасности международной аэронавигации.

Второе. Устанавливается объективная потребность в расширении предметной сферы действия международного воздушного права (установленной в настоящее время Чикагской конвенцией 1944 г.) и распространение его не только на гражданские воздушные суда, но и на государственные воздушные суда и на другие виды деятельности в воздушном пространстве - полеты баллистических ракет, спускаемых космических аппаратов, стрельбы и т.п.

Третье. Учитывая фрагментарность положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в вопросах статуса и режима международного воздушного пространства над исключительной экономической зоной и открытым морем, выдвинуты и обоснованы предложения по устранению пробелов в регулировании использования этого воздушного пространства, уточнению правовых рамок действующего режима воздушного пространства над архипелажными водами, международными транзитными проливами, Антарктикой и Арктикой.

Четвертое. Предлагается ввести в международное воздушное право разработанное диссертантом новое определение понятий: «аэронавигация», «государственный и диспетчерский разрешительно-уведомительный порядок», «экспериментальное воздушное судно», «пользователи воздушного пространства», «структура воздушного пространства» и др., а также произвести унификацию существующих терминов, используемых в национальном и международном воздушном праве;

Пятое. Опираясь на практику инспекционных международных полетов государственных воздушных судов иностранных государств в соответствии с Договором по открытому небу 1992 г., предлагается создать универсальную международно-правовую базу для унификации национальных правил полетов и ОВД (во всяком случае в отношении полетов по маршрутам) в суверенном воздушном пространстве, особенно за пределами диспетчерских зон, используя для этого соответствующие документы ИКАО.

Шестое. Существует необходимость разработки международно-правовых норм, регламентирующих действия государств по предотвращению и пресечению противоправных действий в воздушном пространстве, создающих угрозу жизни и здоровью людей, безопасности воздушных судов в полете, сооружений, устройств и объектов на земле.

Седьмое. Используя передовую законодательную практику государств необходимо разработать принципиально новый международный договор, устанавливающий правовой режим воздушного пространства (суверенного и международного) для организации, осуществления и обеспечения всеобъемлющей аэронавигации. В этот документ должны войти нормы, которые касались бы всех пользователей воздушного пространства и организаций, деятельность которых может представлять угрозу безопасности полетов летательных аппаратов (вне зависимости от их правового статуса), а также органов обеспечивающих аэронавигационные процессы.

Восьмое. Изменения и дополнения, которые предлагают внести многие отечественные и иностранные ученые (Ю.Н. Малеев, М.Д. Товмасян, Э.Роча, М. Милде, П.П.С. Хаанаппель и др.) в Чикагскую конвенцию 1944 г. (вплоть до полного ее пересмотра) содержат в основном положения, касающиеся только гражданской авиации и практически не затрагивают регламентацию аэронавигационных процессов. Чикагская конвенция 1944 г., даже если ее будут пересматривать, должна распространять свое действие только на гражданскую авиацию, к которой предъявляются специальные требования в области обеспечения безопасности воздушных перевозок (например, сертификация авиационного оборудования и аэропортов).

Девятое. Вопросы, касающиеся регулирования отношений между государствами и международными правительственными организациями (ИКАО, ИМО, МСЭ и др.) в области использования автоматизированных спутниковых навигационных систем в целях управления воздушным движением (ГЛОНАСС, GPS, Galileo), необходимо решать в рамках специального международного договора, как это предлагает ИКАО, не смешивая их с другими правовыми проблемами в области аэронавигации.

Десятое. Для реализации изложенных выше положений предлагается учредить международную межправительственную организации — «Всемирный аэронавигационный союз» в компетенцию которого, в том числе, должно войти управление механизмом взаимодействия национального и международного воздушного права путем глобального мониторинга внутригосударственного воздушного законодательства и подготовки предложений, направленных на прогрессивное развитие международного воздушного права, обеспечивающего наиболее эффективную и безопасную аэронавигацию.

Теоретическая значимость исследования состоит в выдвижении концепции составления универсального международного договора в области аэронавигации,.основанной на современном национальном опыте и на выделении из системы международного воздушного права принципов и норм, регулирующих отношения между государствами и международными межправительственными организациями в области использования воздушного пространства. При этом предлагается сохранение без изменений и дополнений действующих международных договоров, нормы которых регулируют отношения только в области гражданской авиации и практически не содержат норм, устанавливающих единый порядок использования воздушного пространства даже для полетов государственных и гражданских воздушных судов и, тем более, устанавливающих такой порядок в отношении иной деятельности в воздушном пространстве (Чикагская конвенция 1944 г.). Это относится и к международным договорам в областипротиводействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (далее - Токийская конвенция 1963 г.), Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (далее - Гаагская конвенция 1970 г.), Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (далее -Монреальская конвенция 1971г.), Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (далее

Пекинская конвенция 2010 г.); унификации норм национального права, регламентирующих международные воздушные перевозки: Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (далее - Варшавская конвенция 1929 г.), Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (далее - Монреальская конвенция 1999г.), а также устанавливающих международно-правовые гарантии в отношении подвижного оборудования: Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (далее - Кейптаунская конвенция 2001 г.) и Протокол по авиационному оборудованию к Кейптаунской конвенции 2001 г.

Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты могут быть использованы при выработке позиции РФ для проведения консультаций и переговоров с государствами, в органах и специализированных учреждениях ООН, с другими международными межправительственными организациями (например, в рамках Программы Россия - НАТО «Инициатива сотрудничества в воздушном пространстве» -2003 г.) относительно международно-правовых аспектов использования воздушного пространства, в том числе, касающихся возможности принятия универсального международного договора в области аэронавигации, разработки мер по противодействиювоздушному терроризму и пиратству, пресечению незаконной перевозки наркотических, психотропных, радиоактивных и отравляющих веществ, оружия, боеприпасов, взрывчатых средств и устройств с учетом положений Пекинской конвенции 2010 года. Результаты исследования можно использовать при подготовке рекомендаций по организации эффективной и безопасной аэронавигации в Арктическом регионе с целью проведения разведки и разработки живых и неживых природных ресурсов и обеспечения должного уровня обороноспособности страны.

Материал диссертации также может быть полезен при проведении научно-исследовательских работ в области национального и международного воздушного права, организации учебного процесса на юридических факультетах Московского, Санкт-Петербургского и иных университетов, в Московском государственном институте международных отношений, Московской государственной юридической академии, в других юридических и авиационных высших учебных заведениях.

Апробация результатов исследования. Основные положения данной диссертации были использованы автором в лекциях и на семинарах проведенных в Российском Университете Дружбы Народов, военных и гражданских авиационных учебных заведениях по темам: «Советское и российское воздушное право», «Международное воздушное право», «Правовой режим воздушного пространства».

## Заключение диссертации по теме "Международное право; Европейское право", Травников, Александр Иванович

V. Заключение

Проведенные диссертантом исследования исторического процесса возникновения и совершенствования нормативно-правового регулирования использования воздушного пространства с полной очевидностью подтверждают, что «все развитие международного права происходило на фоне научно-технического прогресса».249 Это утверждение М.И.Лазарева целиком и полностью относится не только к международному воздушному праву, но также и к национальному воздушному праву государств.

При этом первенство в области прогрессивного развития правового режима воздушного пространства всегда принадлежало внутригосударственному праву.

Изучение исторического процесса формирования и, развития правового режима воздушного пространства позволяет сделать, вывод о том, что в условиях постоянного увеличения интенсивности использования воздушного пространства, при осуществлении в нем различных видов деятельности, необходимо в международных договорах и в национальных законодательствах предусматривать нормы, устанавливающие правовой режим воздушного пространства, обеспечивающий безопасность воздушного движения при выполнении полетов воздушных судов, баллистических ракет, экранопланов, других летательных аппаратов, производстве стрельб, взрывных работ и т.п.

Анализ действующих международных и национальных правовых актов в области воздушного права, а также оценка результатов их взаимодействия, показывают наличие достаточной нормативной базы, которая могла бы составить основу для совершенствования международного правового режима воздушного пространства.

Дальнейшее совершенствование международного воздушного права в области аэронавигации целесообразно осуществлять,

249Лазарев М.И. Международное право и научно-техническая революция. Советский ежегодник международного права. M., 1980 г. с. 42 основываясь на прогрессивных национальных воздушных законодательствах, регламентирующих использование воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности.

Правовой режим международного и суверенного воздушного пространства необходимо совершенствовать не изменяя положений, действующих конвенций в области гражданской авиации.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в силу своих ограниченных полномочий, действующих только в отношении гражданской авиации, не может полноценно осуществлять деятельность в области создания и совершенствования правил и процедур всеобъемлющей аэронавигации.

Совершенствование международно-правового режима воздушного пространства необходимо проводить по средством разработки и принятия принципиально нового универсального международного договора, основанного на общепризнанных принципах международного воздушного права, путем консолидации действующих универсальных норм, универсализации положений двусторонних и многосторонних (но не универсальных) договоров, кодификации обычных - норм и использования прогрессивного национального законодательства в области регулирования использования воздушного пространства для осуществления в нем любых видов деятельности.

В этот договор следует также поместить нормы, устанавливающие основания для применения силы (в том числе оружия) в отношении летательных аппаратов, участвующих в преступных деяниях, а также правила и процедуры, регламентирующие действия государств по предупреждению и пресечению указанных деяний.

Новый универсальный международный договор (Конвенция об аэронавигации) должен основываться на следующих принципах:

- международно-правовое регулирование использования воздушного пространства должно производиться при осуществлении в нем любых видов деятельности;

- международно-правовое регулирование использования воздушного пространства должно производиться при осуществлении деятельности, любыми пользователями воздушного пространства вне зависимости от их государственной или иной принадлежности и организационно-правовой формы;

- международно-правовое регулирование в целях обеспечения безопасности аэронавигации должно осуществляться в любых районах воздушного пространства вне зависимости от его международно-правового статуса (суверенное или международное воздушное пространство).

Конвенция об аэронавигации должна учредить новую международную межправительственную организацию - «Всемирный аэронавигационный союз», в компетенцию которого должны войти разработка предложений в области всеобъемлющего регулирования использования воздушного пространства и контроля за соблюдением его правового режима. Всемирный аэронавигационный союз будет являться механизмом взаимодействия национально-правового и международно-правового режимов воздушного пространства, в том числе посредством мониторинга национальных воздушных законодательств и разработки на их основе предложений, обеспечивающих прогрессивное развитие международного воздушного права.

## Список литературы диссертационного исследования кандидат юридических наук Травников, Александр Иванович, 2011 год

1. Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.) // Действующее международное право, составители Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчинкова. -М: Московский независимый институт международного права, 1996 т. 1.- с 7-33.

2. Конвенция о режиме проливов (Монтрё, 20 июля 1936) // Свод законов СССР, № 13. 1937.

3. Конвенция об открытом море. Подписана 29 апреля 1958 в Женеве (Швейцария). Вступила в силу 30 сентября 1958. Ведомости Верховного Совета СССР, № 46, 1962.

4. Конвенция о международной гражданской авиации, подписана 7 декабря 1944г. в г. Чикаго (США). Вступила в силу 4 апреля 1947 г. (Doc. ICAO 7300/9).

5. Протокол об аутентичном четырехъязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944). Подписан в Монреале 30 сентября 1977 г. Doc. ICAO 9217.

6. Конвенция о преступлениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна. Подписана 14 сентября 1963 в Токио (Япония). Вступила в силу 4 декабря 1969. Doc. ICAO 7615.

7. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов. Подписана 16 декабря 1970 в Гааге (Нидерланды). Вступила в силу 14 октября 1971. Doc. ICAO 8920.

8. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными противбезопасности гражданской авиации. Подписана 23 сентября 1971 в Монреале (Канада). Вступила в силу 26 января 1973. Doc. ICAO 8966.

9. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации. Подписана 10 сентября 2010 г. в Пекине (КНР). www.icao.int.

10. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Подписана 12 октября-1929 г. в Варшаве (Польша). Вступил в силу 18 ноября 1934 г. СЗ СССР, 1934, № 20, отд. 2.

11. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Подписана 28 мая 1999 г. в Монреале (Канада). Вступил в силу 4 ноября 2003 г. Doc ICAO 9740.

12. Конвенция о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. Подписана 16 ноября 2001 г. в Кейптауне (Южно-Африканская Республика). Вступила в силу 1 марта 2006 г. Doc. ICAJ 9793.

13. Протокол по авиационному оборудованию к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования. Подписан 16 ноября 2001 г. в Кейптауне (Южно-Африканская Республика). Вступил в силу 1 марта 2006 г. Doc. ICAO 9794.

14. Соглашение о совместном финансировании некоторого аэронавигационного обслуживания в Гренландии и на Фарерских островах. Подписан 25 сентября 1956 г. в Женеве (Швейцария). Вступил в силу 6 июня 1958 г. Doc. ICAO 9585.

15. Соглашение о совместном финансировании некоторого аэронавигационного обслуживания в Исландии. Подписано 25 сентября 1956 г. в Женеве (Швейцария). Вступил в силу 6 июня 1958 г. Doc. ICAO 9586.

16. Международная конвенция по поиску и спасению на море. Подписана 27 апреля 1979 г. в Гамбурге (ФРГ). Вступила в силу 22 июня 1985 .-М: ЦРИА Морфлот, 1982.

17. Конвенция Организации Объеденных Наций по морскому праву. Подписана 10 декабря 1982 в Монтего-Бее (Ямайка). Вступила в силу 16 ноября 1994.-Нью-Йорк: ООН, 1984.

18. Договор об Антарктике. Подписан 1 декабря 1959 в Вашингтоне (США). Вступил в силу 23 июня 1961. Действующее международное право, составители Ю.М.Колосов, Э.С.Кривчинкова.- М: Московский независимый институт международного права, 1997.-Т. 3.- 664-660.

19. Договор по открытому небу. Подписан 24 марта 1992 в Хельсинки (Финляндия). Вступил в силу 1 января 2002 // Бюллетень международных договоров. 2002. N 4. С. 3 86.

20. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США о предотвращении инцидентов в открытом и воздушном пространстве над ним. Подписано и вступило в силу 25 мая 1972. Известия Советов депутатов трудящихся СССР, 3 июня 1972.

21. Протокол к Соглашению между Правительством СССР и Правительством США о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним. Подписан и вступил в силу 25 мая 1972. Известия Советов депутатов трудящихся СССР, 3 июня 1972.

22. Меморандум о договоренности между СССР, США и Японией относительно повышения безопасности полетов в северной части Тихого океана. Подписан и вступил в силу 29 июля 1985. Официально не опубликован.

23. Соглашение между Правительством СССР и Правительством

24. Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод. Подписан И вступил В силу 15 ИЮЛЯ 1986 // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLII.- М., 1988. С. 79 83.

25. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Франции о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод. Подписано и вступило в силу 4 июля 1989 // Бюллетень международных договоров. 2005. N 7. С. 44 45.

26. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Канады о предотвращении инцидентов на море за пределами территориальных вод. Подписано и вступило в силу 20 ноября 1989 // Бюллетень международных договоров. 2005. N 8. С. 34 35.

27. Стандарты, рекомендуемая практика, термины, другие документы ИКАО и иных международных межправительственныхорганизаций:

Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>