

МІЖНАРОДНЕ ПУБЛІЧНЕ ТА ПРИВАТНЕ ПРАВО

Бутенко В.А.

студент;

Стрельцова Е.Д.

кандидат юридических наук, доцент,

Одесский национальный университет имени И.И. Мечникова

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ НАД ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТЕРРИТОРИЕЙ

Ежедневно территорию каждого отдельно взятого государства пересекают десятки иностранных воздушных судов, в связи с чем возникает вопрос, правопорядком какого государства или нормами какого международного договора регулируются данные полеты, то есть, как решить коллизионную проблему. Из-за участившихся случаев незаконного пересечения государственной границы вопрос о правовом регулировании международных полетов над государственной территорией является актуальным.

Режим международных полетов в суверенном воздушном пространстве основывается на полном и исключительном суверенитете государства и вытекающих из него суверенных правах [1, с. 94]. Государство устанавливает порядок пересечения иностранными воздушными судами своей границы, регулирует в пределах своего воздушного пространства все воздушные передвижения, осуществляет в отношении иностранных воздушных судов и их экипажей административную, уголовную юрисдикцию, реализует нормы, регулирующие международные полёты [2, с. 152].

В соответствии со статьей 11 Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция) от 1944 года, законы и правила, касающиеся допуска территории государства или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, применяются к воздушным судам всех договаривающихся государств вне зависимости от их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государств [3, ст. 11]. Этим государства-участники Чикагской конвенции установили, что законы каждой из стран, регулирующие полёты в суверенном воздушном пространстве, взаимно признаются и соблюдаются при международных полетах воздушных судов, зарегистрированных в них, в пределах территории других государств.

Аналогичным образом двусторонние соглашения о воздушном сообщении в обязательном порядке содержат указание о применении законов о допуске и вылете к воздушным судам другой стороны. Практически в любом двустороннем соглашении можно найти положение о том, что каждая договаривающаяся сторона вправе устанавливать маршруты полетов иностранных воздушных судов над своей территорией, как и ворота пролета государственных границ, по своему усмотрению [1, с. 109].

В двусторонних договорах четко устанавливаются взаимные обязанности, направленные на обеспечение безопасности полетов по договорным линиям. Прежде всего, стороны обязаны предоставлять воздушным судам назначенного авиапредприятия необходимые для эксплуатации договорных линий наземное радио-, светотехническое и другое аэронавигационное оборудование. Примером может служить Соглашение об открытом небе между Украиной и США от 2015 г.

Безопасность полетов по договорным линиям во многом зависит также от предоставления информации по широкому кругу вопросов, относящихся к полету иностранного воздушного судна по установленному маршруту над территорией государств. Многие двусторонние соглашения предусматривают положения о том, какая информация должна предоставляться во время полетов по договорным линиям участниками соглашения. По общему правилу эта информация должна быть достаточной для удовлетворения разумных требований по обеспечению безопасности воздушных судов [1, с. 110].

Заключение международного договора или выдача специального разрешения, предоставляющего право полёта в пределах воздушного пространства государства, требует выполнения определённых условий, содержащихся как в международных договорах, так и в национальных законах. К таким условиям, независимо от категории полёта, относятся: особый порядок пересечения государственных воздушных границ (пересечение границы в специально выделенных воздушных коридорах под контролем органов управления воздушного движения и на высотах, специально определённых для таких полетов); правила посадки в определённом аэропорту с прохождением таможенного и иного контроля; выполнение в аэропортах административных предписаний; осуществление досмотра воздушных судов; обязательное наличие на борту воздушного судна необходимой документации и т. д.

Таким образом, согласие государства на международные воздушные полёты над его территорией не даёт иностранным воздушным судам права на свободу передвижения в пределах этой территории. Правила, установленные государством для влёта на его территорию, передвижения в его воздушном пространстве по специальным трассам, вылета за пределы территории государства, должны строго соблюдаться [2, с. 153].

В то же время государства исходят из того, что их полный и исключительный суверенитет над своим воздушным пространством не препятствует сотрудничеству для решения согласованных задач.

Так, например, 24 марта 1992 г. Россия, Франция, ФРГ, Великобритания, Украина и другие европейские государства, а также США и Канада подписали Договор об открытом небе.

Режим открытого неба устанавливается для проведения наблюдательных полётов над территорией государств-участников с использованием невооруженных самолётов, зарегистрированных соответствующими органами государства-участника и оборудованных предусмотренной аппаратурой наблюдения. Полет осуществляется в соответствии с планом полёта. Вопросы, связанные с соблюдением положений Договора, рассматриваются Консультативной комиссией по открытому небу, состоящей из представителей каждого государства-участника.

В соответствии с Договором об открытом небе 1992 г., подписанным представителями 23 государств-членов Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе, наблюдательные полеты имеют приоритет по отношению к любым регулярным воздушным полетам. Данные наблюдательных полётов передаются всем государствам-участникам Договора и в Консультативную комиссию по открытому небу, которая принимает рекомендации на основе консенсуса [4].

Государствами, образовавшими Содружество Независимых Государств, в конце 1991 г. заключено Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Его участники подтвердили полный и исключительный суверенитет каждого государства над своим воздушным пространством, установили, что разработка правил его использования, контроль за их соблюдением, организация единого управления воздушным движением находятся в сфере совместного ведения и регулирования.

Таким образом, можно сделать вывод, что правовое регулирование международных полётов над государственной территорией осуществляется при помощи национального законодательства, двусторонних соглашений и международных договоров. Они взаимодополняют друг друга и нацелены на устранение пробелов в правовом регулировании. Однако проблема коллизий всё равно сохраняется, и для её разрешения необходима более детальная регламентация вопросов международных полетов в суверенном воздушном пространстве.

Список использованных источников:

1. Бордунов В. Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В. Д. Бордунов. – М.: Научная книга, 2006. – 464 с.
2. Ушаков Н. А. Международное право: учебное пособие / Н. А. Ушаков. – М.: Юристъ, 2000. – 304 с.
3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://helisport.org/files/ChicagoConvention.pdf> – Название с экрана.
4. Договор об открытом небе 1992 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа к ресурсу: <http://www.osce.org/tu/library/14131?download=true> – Название с экрана.

Дімчев В.О.

студент,

Інститут післядипломної освіти,

Інститут міжнародних відносин

Київського національного університету

імені Тараса Шевченка

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ЛІБЕРАЛІЗАЦІЯ ПОВІТРЯНИХ СПОЛУЧЕНЬ НА ДОСВІДІ ТУРЕЧЧИНИ

Чинне міжнародне повітряне право, крім публічно-правових питань, пов'язаних з використанням суверенного повітряного простору з метою міжнародної аеронавігації, все більш втягується в спільне з національним