

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА. СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Аннотация. В данной статье рассматривается вопрос использования воздушного пространства, конвенции и законы, регулирующие мою тему. Приводятся примеры недостатков в использовании воздушного пространства. Предлагаются пути и направления для решения возникающих проблем.

Ключевые слова: Использование воздушного пространства, чикагская конвенция, монреальская конвенция, варшавская конвенция, современные проблемы, ответственность за организацию использования воздушного пространства.

Использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушной среде различных материальных объектов, а так-же другая деятельность, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения. Воздушное пространство над государственной территорией уже давно рассматривается и признается международным правом как составная часть территории каждого государства. Согласно этому воздушное пространство принадлежит государству так же, как его сухопутная территория, т. с. оно им владеет, распоряжается и пользуется. С этой точки зрения государство выступает как собственник своего воздушного пространства, которым оно может распоряжаться по своему усмотрению.

С начала 80-х гг. ХХ в. наблюдается устойчивый рост интенсивности использования внутреннего и международного воздушного пространства при осуществлении в нем различных видов деятельности: полеты управляемых и неуправляемых воздушных судов (самолетов, планеров, вертолетов, дирижаблей, аэростатов, шаров-зондов и т. п.). Появились и будут появляться новые виды деятельности, связанные с использованием воздушного пространства или представляющие угрозу безопасности аeronавигации (работы, в процессе которых происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу) [1].

Следует иметь в виду, что в районах, находящихся за пределами территории РФ, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Россию, использование воздушного пространства производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944). Данный нормативный источник определяет также общее правило регулирования международных полетов - таковое относится к области внутренней политики государства.

В соответствии со ст. 11 Чикагской конвенции законы и правила, касающиеся допуска на территорию государства или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аeronавигации", применяются "к воздушным судам всех договаривающихся государств без различия их национальности и соблюдаются такими воздушными судами при прибытии, убытии или во время пребывания в пределах территории этого государства". Этим государства - участники Чикагской конвенции установили, что законы каждой из стран, регулирующие полеты в суверенном воздушном пространстве, взаимно признаются и соблюдаются при международных полетах воздушных судов их регистрации в пределах территории других государств (2].



Однако данные положения Чикагской конвенции порождают проблему преобладания прав государства, над которым находится воздушное пространство [2]. С одной стороны, правовой режим воздушного пространства определяется режимом территории, над которой оно расположено, что справедливо в силу принципа суверенности государства. Согласно его нормам «каждое государство вправе разрешать, ограничивать и запрещать, а также регулировать порядок выполнения любых полетов на свою или через свою территорию, включая полеты с целью коммерческих перевозок пассажиров и грузов».

С другой стороны, запрет или закрытие воздушных сообщений над определенной территорией нарушает суверенные права других государств, ее граждан, подрывает экономические и финансовые связи. Тому недавний пример - ряд государств, в первую очередь европейских, а также Канада и Великобритания, закрыли свое воздушное пространство для российских самолетов в ответ на военную операции на территории Украине в феврале 2022 года. Такие решения были приняты как ответ на российские санкции против авиакомпаний, так и в знак осуждения действий России. Следует установить определенные ограничения в нормах международного права, четко конкретизировать основания полного закрытия государством своего воздушного пространства для пролета иностранных воздушных судов [3].

На сегодняшний день правовое регулирование международных воздушных перевозок закреплено также в Монреальской (1999г.) конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Одна из причин заключения международного договора указана в самой конвенции - недостаточная упорядоченность использования воздушного пространства при осуществлении международных воздушных перевозок в соответствии с принципами и целями Чикагской конвенции 1944 г.; разобщенность и несовершенство правовых документов Варшавской правовой системы, представленной Варшавской конвенцией 1929 г. и связанными с ней другими правовыми актами и пр.

Прежде Россия была участником Варшавской конвенции, которая обеспечивала защиту интересов потребителей при международных воздушных перевозках. Данный документ устанавливал определенный предел ответственности в случае смерти или телесного повреждения пассажиров, и российские перевозчики, связанные правилами Варшавской конвенции, ничего не могли противопоставить своим конкурентам, работавшим по новым монреальским нормам, и они оказались в проигрыше даже на собственном российском национальном рынке международных авиаперевозок.

03.04.2017 Государственная Дума приняла закон о присоединении РФ к Монреальской конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Центральное место в документе занимают вопросы ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров, несохранность груза и багажа, просрочку при их перевозке, а также компенсации причиненного ущерба. Следует также отметить, что постоянно увеличивающийся объем воздушных перевозок влечет за собой рост числа авиационных происшествий. Это выводит на первое место проблему авиационной безопасности использования воздушного пространства, которая связана с необходимостью проведения качественного и объективного расследования авиационных происшествий.

Международно-правовой анализ ситуации вокруг уничтожения малазийского самолета Boeing 777 над Украиной 17 июля 2014 года до сих пор не выявил виновную в происшествии сторону. Таким же образом обстоит дело со сбытым фронтовым бомбардировщиком Су-24М Военно-воздушных сил Российской Федерации на границе Турции и Сирии. Подобные расследования следует проводить незамедлительно после воздушного происшествия, подходить к ним особенно тщательно и путем независимых экспертных исследований. Никаких препятствий для этого не должно быть создано. Если, например, на территории,



прилегающей к месту крушения, ведутся боевые действия, они должны быть прекращены в целях подробного и тщательного расследования обстоятельств воздушного происшествия [3].

До сегодняшнего дня проблема длительности разбирательств происшествий с авиасудном не решена, это вредит деловой репутации воздушного транспорта в целом. Несмотря на наличие большого числа международных конвенций и договоренностей об использовании воздушного пространства в международном воздушном праве существуют и другие проблемы.

Напрашивается вывод о необходимости создания единого общего регулятора воздушных сообщений, создания общего документа с унифицированными нормами, регулирующими наиболее острые вопросы использования воздушного пространства.

Совершенно очевидно, что большая открытость и доступность воздушного пространства над государством хорошо окупается, совершенствование государственного воздушного законодательства и международного правового регулирования использования воздушного пространства над суверенной территорией послужит развитию экономики, это еще одна причина продолжения работы в данном направлении, а также после завершения специальной военной операции, добавится множество новшеств, которые необходимо регламентировать. Примером может служить добавление нового класса воздушного пространства для БПЛА (класс «Н»)

Список литературы:

1. А.И. Травников «Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность. Монография». Москва: Проспект, 2014. - 220 с.
2. В.А. Канащевский «Международное частное право»: Учебник - М.: Международные отношения, 2009. - 752 с.
3. Problems of legal regulation of the international air messages [Интернет - конвенции Омской юридической академии URL: <http://conf.omua.ru/content/problemy-pravovogo-regulirovaniya-mezhdunarodnyh-vozdushnyh-soobshcheniy> (дата обращения 29.03.2019)].
4. Russia has acceded to the Montreal Convention for the unification of rules for international carriage by air [Консультант плюс] URL: <http://www.consultant.ru/law/hotdocs/49229.html/> (дата обращения 22.11.2025).

