

Малеев Ю.Н. Международно-правовые проблемы режима воздушного пространства: Дис.... д-ра. юрид. наук в форме научн. доклада, выполняющ. функции автореф./ ИГПАН. - М., 1987.

Диссертация в форме научного доклада подготовлена в секторе международного морского, воздушного и космического права Института государства и права Академии наук СССР и в Государственном научно-исследовательском институте гражданской авиации

Официальные оппоненты:

доктор юридических наук, профессор Василенко В.Л.

доктор юридических наук, профессор Куков Г.П.

доктор юридических наук, профессор Колосов Ю.М.

Ведущая организация- Институт государства и права Академии наук УССР

Защита состоится 1 декабря 1987 г. в 10:00 час.

на заседании специализированного Совета Д.002.09.04. по защите докторских диссертаций при Институте государства и права Академии наук СССР (119 841, Москва, ул. Фрунзе, 10).

С научными трудами диссертанта можно ознакомиться в библиотеке Института государства и права Академии наук СССР.

Научный доклад, выполняющий функции автореферата, разослан 29 октября 1987 г.

Ученый секретарь Специализированного Совета кандидат юридических наук В.Д. Бордунов

Общие положения

Актуальность темы.

Программа Коммунистической партии Советского Союза, принятая XXVII съездом КПСС, исходит из необходимости нового политического мышления в международных отношениях, что предполагает более тесное объединение усилий государств в процессе укрепления и расширения платформы международного правопорядка с учетом взаимозависимости современного мира. Этой установкой определяются задачи советской правовой науки при исследовании актуальных проблем международного права.

Безусловно, важнейшими из таких проблем, по их предметному содержанию, являются глобальные проблемы современности и, прежде всего, вопросы войны и мира, выживания человечества, достижения всеобщей и всеобъемлющей системы международной безопасности. Вместе с тем, не меньшее значение имеет укрепление международно-правовых средств мирного, конструктивного сотрудничества государств в области экономики, культуры и т.д. в масштабах всей планеты, в отдельных районах и регионах Земного шара. Такое сотрудничество, способствуя прогрессу человечества в целом, а также отдельных стран и народов, в свою очередь создаст благоприятные условия для укрепления системы международной безопасности, поскольку направлено на создание оптимальных условий удовлетворения интересов государств на равноправной, взаимовыгодной основе, сдерживания или ликвидации конфликтных ситуаций.

Современные международные отношения усложняются не только по предметному содержанию, но и в пространственном аспекте. Общая стабилизация государственных границ и, соответственно, границ международной территории общего пользования (за исключением отдельных спорных вопросов) и возникновение такой новой политико-правовой категории как международное сообщество государств в целом, объективно приводят к необходимости урегулирования международных проблем в пределах устоявшихся пространственных сфер, попытки противоправного передела которых чреваты глобальным ядерным конфликтом и гибелью человечества. Отсюда на повестку дня выдвигается задача такого совершенствования правового режима различных

пространственных сфер Земного шара, которое в оптимально возможной степени высвобождало бы созидательный потенциал мирного международного сотрудничества.

Позитивным примером в этом отношении служит заключение Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., посредством которой создан единый международно-правовой механизм по использованию пространств и ресурсов морей и океанов. Ряд факторов современной международной жизни свидетельствуют о необходимости сходного подхода к решению вопросов использования воздушного пространства планеты за пределами государственной территории. Одновременно существуют предпосылки для кодификации в международном праве прогрессивно развивающихся норм в отношении унифицированного правового режима суверенного воздушного пространства в части, касающейся международных полетов летательных аппаратов.

В настоящее время воздушное пространство планеты все активнее используется в самих различных целях. К ним относятся: воздушные перевозки, авиационные работы (авиационно-химические, лесоавиационные, строительные, монтажные, рыбоисследовательские, по выполнению воздушных съемок и пр.), учебные, испытательные, исследовательские, методические, перегонные, демонстрационные, поисково-спасательные, спортивные, деловые, любительские и другие полеты. Значительно повышается интенсивность полетов военных воздушных судов в целях патрулирования, базирования, военно-воздушных учений и маневров. В воздушном пространстве производятся воздушные и наземные (артиллерийские) стрельбы, запуск исследовательских и метеорологических ракет и шаров-зондов, испытываются баллистические и крылатые ракеты-носители. Через воздушное пространство осуществляется запуск и посадка космических аппаратов и выпадают на Землю их обломки. Появился принципиально новый вид летательного аппарата-аэрокосмического самолета Х-30-, который, развивая скорость в двадцать пять раз превышающую скорость звука, в состоянии летать как в воздушном, так и в космическом пространстве. Заметно усиливается воздействие не «воздушную деятельность» наземных видов деятельности, что иногда вызывает негативные последствия для международной авионавигации, о также приводит к возрастанию количества и ужесточению ограничений и запретов для полетов над населенными пунктами, заповедниками, зонами отдыха, консервации, запретными зонами, временно опасными зонами и т.п., число которых прогрессивно увеличивается. Причем довольно определенно выявилась невозможность абсолютно отделить правовые вопросы использования суверенного воздушного пространства для сугубо внутренних целей от его использования при международных полетах, поскольку между тем и другим существует тесная взаимосвязь с точки зрения обеспечения безопасности полетов.

Каждый из указанных видов деятельности, развиваясь относительно автономно, требует для своей реализации все большего пространственного объема или резкой интенсификации использования одних и тех же участков воздушного пространства. Это приводит к напряжению и перенапряжению «пространственных узлов связи» и соответственно - к возникновению конфликтных межгосударственных отношений. Отсюда возрастает роль и значение международно-правовых аспектов использования воздушного пространства, его правового режима в рамках существующих двух видов: национального режима (в пределах государственной территории) и международного режима (в пределах международной территории общего пользования).

В силу единства воздушного пространства, где не может быть естественных или искусственных преград, а также значительных скоростей полетов, в особенности за счет реактивной тяги, правовое регулирование каждого из

указанных видов деятельности отдельно, в рамках автономных групп норм, все более усиливает эффект торможения в достижении сбалансированного, наиболее рационального использования воздушного пространства в интересах всего человечества и каждого из государств.

Однако развитие общих многосторонних договоров универсального характера в области международного воздушного права, в том числе основного из них - Чикагской конвенции 1944 г. о международной гражданской авиации, пошло по пути регулирования деятельности исключительно гражданской авиации, занятой в международных воздушных сообщениях. Вопросы правового регулирования других видов деятельности в воздушном пространстве были почти полностью отданы на откуп правовой практике. Восполняя этот пробел, часть государств предпринимают попытки на региональном, локальном и двустороннем уровне выработать согласованные условия использования районов воздушного пространства, в которых у них существует общий интерес, без ущерба для правового статуса суверенного воздушного пространства каждого из государств. Этим же целям служит унификация воздушного законодательства по вопросам аэронавигации (например, в скандинавских странах). Но это лишь тенденция, а не всеобщая, универсальная практика.

В целом же правовой режим как суверенного, так и открытого воздушного пространства отличается значительной степенью неупорядоченности, неадекватности той взаимозависимости всех государств и народов мира, в общем плане, и конкретных видов деятельности в различных пространственных сферах, которая сегодня становится все очевиднее и получает всеобщее признание. Исследование международно-правовых проблем режима воздушного пространства дает возможность научно проанализировать одну из важнейших сторон такой взаимозависимости с позиций международного правопорядка и законности, нового политического мышления в международных отношениях. В таком комплексном концептуальном охвате данная проблематика до сих пор не освещалась в мировой юридической литературе.

Предмет исследования - международные правоотношения по поводу использования воздушного пространства.

Цель исследования состоит в том, чтобы с позиций советской науки международного права, на основе анализа международно-правовых проблем режима воздушного пространства, определить теоретические и нормативные основы его использования с точки зрения действующего права и тенденций его прогрессивного развития в интересах человечества и государств.

Теоретической и методологической базой исследования являются труды классиков марксизма-ленинизма, документы и материалы съездов КПСС, пленумов ЦК КПСС, труды, статьи, выступления руководителей партии и Советского государства, материалы коммунистического и рабочего движения. Проанализированы международно-правовые акты - Устав ООН, Чикагская конвенция 1944 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., другие конвенции, договоры и соглашения; документы международных организаций, законодательные акты.

Автор опирался также на труды таких советских юристов как Л.А. Алексидзе, И.Н. Арцибасов, Ю. Г. Барсегов, Ю. Я. Баскин, А.С. Бахов, И.П. Блищенко, Р.Л. Бобров, О.В. Богданов, М.М. Богуславский, В.Г. Буткевич, Э.Г. Василевская, В.А. Василенко, А.М. Васильев, А.Н. Верещагин, В.С. Верещетин, Л.И. Волова, Л.Н. Галенская, В.И. Денисов, Г.П. Жуков, Г.П. Задорожный, Л.А. Иванашенко, Г.В. Игнатенко, А.И. Йорыш, В.А. Карташкин, Б. М. Клименко, О.С. Колбасов, А. Л. Колодкин, Ю.М. Колосов, В.Н. Кудрявцев, П.М. Курис, М.И. Лазарев, Д.Б. Левин, И.И. Лукашук, А.Л. Маковский, С.А. Малинин, В.И. Менжинский, Н.В. Миронов, Ю.Я.

Михеев, А.П. Мовчан, С.В. Молодцов, Р.А. Мюллерсон, Д.Д. Остапенко, Э.А. Пушмин, Ю.А. Решетов, А.А. Рубанов, Ю.М. Рыбаков, О.Н. Садиков, В.С. Семенов, Э.И. Скакунов, В.К. Собакин, А.Н. Талалаев, И.Е. Тарханов, Р.А. Тузмухамедов, Г. И. Тункин, Н. Н. Ульянова, Е.Т. Усенко, Н.А. Ушаков, Д.И. Фельдман, С.И. Черниченко, Г.Х. Шахназаров, Е.А. Шиббаева, В.М. Шуршалов, М.Л. Энтин и др.

Кроме того, в исследовании использованы работы Л.И. Аралова, Я.М. Балаховского, П.Д. Бараболи, К.А. Бекяшева, В.Д. Бордунова, Р.М. Валеева, Н.И.Васильева, М.М. Волкова, А.С. Гавердовского, С.В. Виноградова, А.Ф. Высоцкого, В.В. Гнатюка, С.П. Головатого, В.С. Грязнова, С.А. Гуреева, Г.М. Даниленко, В.Н. Дежкина, Р.В. Деканозова, В.И. Евинтова, Н.В. Захаровой, А.В. Зиневича, Н.С. Игнатовой, Е.П. Каменецкой, Х. Койтеля, М.Н.Копылова, А.И. Котова, Э.С. Кривчицкой, В. И. Кузнецова, Г.И. Курдюкова, М.Л. Лопатина, В.И. Лукьяновича, А.Г. Ляхова, Е.Г. Ляхова, А.И. Рудева, Ю.М. Рупина, В.И. Рыжого, В.М. Сенчило, В.П. Серегина, Г.П. Савичева, Л.В. Скаловой, Ю.М. Смирнова, Н.Н. Смысловой, Л.В. Сперанской, В.Г. Старкова, А.С.Тимошенко, Л.Н. Шестакова, Г.Г. Шинкарецькой, В.Г. Эмина и др.

Принципиальное значение для автора имели оценки Ю.М. Колосовым и А.П. Мовчаном затронутых в исследовании проблем с позиций глобальных проблем современности, международного правопорядка.

Более глубокому пониманию проблематики, затронутой в диссертации, автору помогли работы некоторых юристов социалистических стран: С. Березовского, В. Ляхса (Польша), Г. Гала (Венгрия), Э. Константинова (Болгария), Д. Попеску (Румыния) и др.

Критическому анализу подвергнуты в работе над диссертацией труды таких западных юристов как: Д. Анцилотти, Я. Броунли, Г. Гудойс, Дж. Вертплатс, Дж. Бенцин, Дж. Вассенберг, К. Бьюмонт, Ле Гофф, Т. Бюргенталь, Г. Кельзен, Дж. Купер, Б. Ченг, П. Фошиль, Дж. Фитцджеральд, А. Кин, М. Лемуан, О. Ризе, С. Шоукросс, Р. Райт и др.

Научная новизна исследования состоит в том, что в нем впервые в советской и мировой юридической литературе предпринимаются попытки всесторонне рассмотреть международно-правовые проблемы режима использования воздушного пространства с точки зрения регулирования любых видов деятельности в нем и обеспечения безопасности полетов и представлены предложения по совершенствованию такого режима.

Автором разработаны и выносятся на защиту:

-понятие нормативного воздушного пространства, которое выражает юридическую сущность и содержание правового статуса и пространственную протяженность части воздушного пространства планеты, находящейся в пределах государственной территории (суверенное воздушное пространство) и в пределах международной территории общего пользования (открытое воздушное пространство). Отличие правового положения двух указанных видов нормативного воздушного пространства от правового положения атмосферного воздуха, являющегося универсальным и разделяемым природным ресурсом, не имеющим нормативных границ

-положение о том, что суверенное воздушное пространство следует оценивать как часть государственной территории с позиций теории предела (пространственной), в соответствии с которой территориальное верховенство государства в воздушном пространстве выражается в его полновластии в той части надземного пространства, которое определено совокупностью границ земельных и водных участков, входящих в состав государства как страны в целом и в которых действуют публично-вещные (государства) и частно-вещные (физических лиц) права собственников.

При этом территориальное верховенство государства превалирует над правами любых других субъектов права. Обоснование высотного предела государственного суверенитета до высоты 100-110 км над уровнем Мирового океана положение о том, что разрешительный порядок использования суверенного воздушного пространства распространяется на любые виды деятельности в нем, на любые полеты (регулярные,

нерегулярные, разовые) и на любые виды летательных аппаратов. Основанием для использования суверенного воздушного пространства при международных полетах являются договоры и разовые разрешения допускающего государства, а также сложившиеся международно-правовые нормы обычного характера, касающиеся пролета космических аппаратов для целей вывода на орбиту и посадки, транзитного пролета через международные проливы, перекрываемые территориальными водами, и архипелажного пролета. Права государств на внешние связи, вытекающие из их суверенитета, не могут составлять такого основания, которое, как правило, возникает на нормативно-согласительной стадии. Нарушение разрешительного порядка и отказ выполнить подаваемые команды (исправить нарушение) порождает основания для применения силы к летательному аппарату-нарушителю

- положение о взаимодействии и необходимости тесного согласования правовых режимов отдельных частей суверенного воздушного пространства разных государств на международных воздушных трассах с большой плотностью движения, на основе прогрессивного метода регулирования потоков воздушного движения;

- концепция открытого воздушного пространства, расположенного над открытым морем (в том числе исключительной экономической зоной) и Антарктикой и открытого для всех государств на равных основаниях. Предложение квалифицировать эту часть международной территории общего пользования как *espace omnium communis*, в отличие от квалификации атмосферного воздуха, в пределах открытого воздушного пространства как *res omnium communis*;

- концепция свобода открытого воздушного пространства, предусматривающая, что в таком пространстве дозволены все виды деятельности, не запрещаемые современным международным правом, а не только «свобода полетов», о которой говорится в документах по международному морскому праву и в правовой доктрине;

- концепция функционального (функционально-нормативного) воздушного пространства, которое должно, при наличии возможности, четко определяться для целей ограничения пространственной сферы действия прав или осуществления конкретных видов деятельности. Обоснование функциональной природы воздушного пространства, непосредственно прилегающего к акватории исключительной экономической зоны, установкам и сооружениям в такой зоне, а также в открытом море в целом, к земельным и водным участкам и объектам в пределах государственной территории;

- обоснование складывающегося международно-правового принципа обеспечения безопасности полетов, содержащих иностранный элемент, в соответствии с которым государства, исходя из общепризнанных принципов и норм общего международного права, своих договорных обязательств обязаны принимать все возможные меры к тому, чтобы обеспечивать безопасность или не создавать опасности для полетов любых летательных аппаратов (не только гражданских воздушных судов), если соответствующие полеты содержат иностранный элемент и намеренно не создают угрозы важным интересам государств, охраняемым международным правом;

- предложения об упорядочении правового режима суверенного воздушного пространства в направлении детальной разработки его структуры, определения приоритетности видов деятельности, установления четких границ функциональных пространств, выработки единого (всеобъемлющего) правового режима, призванного обеспечить бесконфликтное и безопасное использование воздушного пространства государств при международной авионавигации, а также эффективную защиту их важных интересов, вытекающих из полного и исключительного суверенитета.

- предложения об упорядочении правового режима открытого воздушного пространства путем совершенствования системы районов полетной информации, прогрессивного развития и максимально возможной международной кодификации правил полетов, установления и согласования на двусторонней, региональной и иной основе

функциональных воздушных пространств вокруг установок и сооружений, а также выделяемых(объявляемых) для видов деятельности посредством летательных аппаратов;

- предложения по разработке общего многостороннего договора универсального характера -Конвенции по воздушному праву -,по аналогии с Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву, призванного заменить Чикагскую конвенцию 1944 г. о международной гражданской авиации, положения которой не адекватны современным реалиям использования воздушного пространства в различных целях и складывающемуся единому режиму различных видов воздушного пространства.

Апробация работы. Результаты исследования обсуждены на заседании сектора международного морского, воздушного и космического права Института государства и права АН СССР (1987 г.), на заседании отраслевого Совета Института государства и права АН СССР (1987 г.), на заседании секции «Воздушное право» Научно-технического совета Государственного научно-исследовательского института гражданской авиации (1986 г.), ряд положений и выводов диссертации отражены в докладе автора XXVII ежегодному собранию Советской ассоциации международного права (1984 г.).

Внедрение результатов исследования. Обобщения, выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертации, использованы советскими делегациями на 20, 21, 22, 23, 24, 25 (Чрезвычайной) и 26 сессиях Ассамблеи ИКАО (1973- 1986 годы), на заседаниях Юридического комитета ИКАО и его подкомитетов в течение того же периода, а также в 1987 году, на дипломатических конференциях в Риме в 1973 году, в Монреале в 1975 и 1977 годах, при двусторонних переговорах по вопросам обеспечения безопасности международных воздушных сообщений.

Автор в составе советской делегации принимал активное участие в подготовке материалов, касающихся темы диссертации, на Комитете ООН по использованию космического пространства в мирных целях (Нью-Йорк,1979 г.) на VI Иbero-американском конгрессе по воздушному праву (Лима,1979 г.), на подкомитете Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 1980 г.), на совещании представителей стран-членов СЗВ (Москва,1984 г.), на 25 чрезвычайной Ассамблее ИКАО (Монреаль, 1984 г.),на подкомитете Юридического комитета ИКАО (Монреаль, 1984 г.), на группе экспертов ИКАО (Монреаль, 1985 г.),на советско-турецких переговорах по разграничению районов полетной информации (Москва,1985 г.).

На протяжении пятнадцати лет автор является членом Административно-юридического комитета Комиссии СССР по делам ИКАО, подготовив в этом качестве ряд документов программного характера, а также по конкретным вопросам работы Комитета и участия СССР в деятельности ИКАО.

Положения диссертации опубликованы автором в монографии «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики» и коллективном двухтомном курсе «Международное воздушное право». Эти работы были предметом рецензий в советской и зарубежной юридической литературе. Кроме того, положения диссертации отражены в многочисленных статьях автора в советских и зарубежных изданиях, в частности, в «Советском ежегоднике международного права»,в журналах «Советское государство и право», «Правоведение», «Человек и закон», «Гражданская авиация», «Спутник», в газетах «Правда» и «Комсомольская правда» и др, в изданиях Дипломатической академии МИД СССР, Гос НИИ гражданской авиации, ИГПАН АН СССР, НИИ МВД, издательств «Наука», «Международные отношения», «Советская энциклопедия».

По теме диссертации автором прочитаны лекции в Академии гражданской авиации, Академии внешней торговли, Дипломатической академии МИД СССР, в подразделениях системы Министерства гражданской авиации.

Многие положения и выводы, содержащиеся в диссертации, изложены автором в научных отчетах и внедрены в международных документах, а также в нормативных актах общесоюзного, межведомственного и ведомственного характера: русском аутентичном

тексте Чикагской конвенции 1944 г., резолюциях Ассамблеи и Совета ИКАО, в документах Юридического комитета

ИКАО и его подкомитетов, в Воздушном кодексе Союза ССР 1983 г., Законе о Государственной границе СССР 1982 г., Положении об использовании воздушного пространства СССР 1984 г., Положении о Единой системе управления воздушным движением СССР 1983 г. и др.

Разработанные автором положения и выводы могут быть использованы в научных исследованиях по воздушному праву и теории международного права, в процессе разработки позиции СССР по актуальным проблемам международного воздушного права, при чтении лекций в высших учебных заведениях и на юридических факультетах.

ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ, ИССЛЕДОВАННЫЕ В ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТАХ АВТОРА

Содержание понятий «нормативное воздушное пространство» и «правовой режим воздушного пространства»

По своей семантике термин «воздушное пространство» обозначает объем смеси различных газов, газообразной среды, именуемой атмосферным воздухом, и с этих позиций понимается как форма существования определенного вида материи, имеющая наименование «атрибутивное» или «действительное» пространство (Л. Фейербах). Однако только философский и естественнонаучный подход в рассматриваемом вопросе недостаточен, поскольку сама постановка вопроса предполагает поиски ответа в правовой сфере. Диссертант выявляет различие между атрибутивным пространством в воздушном пространстве как правовой категорией, составляющий исходный элемент категориального аппарата в международном воздушном праве.

Отдельные авторы (А.И. Котов, Е.Я. Черномордик) в свое время полагали, что воздушное пространство безгранично и, более того, занимает не только часть пространства, наполненного воздухом, но и часть безвоздушного пространства». Это уже логический нонсенс. Выводить воздушное пространство за пределы атмосферы недопустимо, как недопустимо считать морскими пространствами зоны, где нет воды. Однако сам концептуальный подход, в соответствии с которым объем атмосферного воздуха над поверхностью земного шара и пространственная сфера, в которой действует установленный «воздушный правопорядок» (нормативное воздушное пространство), не совпадают - в научном отношении верен. Адекватным выражением этой правовой реалии и является, по мнению диссертанта, термин «нормативное воздушное пространство».

С этих позиций представляется возможным оценивать инициативу СССР на 22 сессии Комитета ООН по космосу в 1979 году о том, чтобы рассматривать надземное пространство выше 100-110 км над уровнем Мирового океана как космическое пространство, а конкретную границу между воздушным и космическим пространством согласовать и договорно закрепить на высоте, не превышающей указанную выше. По убеждению диссертанта, данная инициатива предусматривает верхний предел не воздушного пространства как такового, а именно нормативного воздушного пространства.

В работах многих советских юристов-международников (В.Д. Бордунова, Э.Г. Василевской, А.Н. Верещагина, В.С. Верещетина, Г.П. Жукова, Е.П. Каменецкой, Ю.М. Колосова, А.П. Мовчана, В.Г. Эмина и др.) содержится должное обоснование указанного предела. Считаю необходимым лишь подчеркнуть, что атмосферный воздух, находящийся выше этого предела, входит в состав нормативного космического пространства, которое, согласно преобладавшему в доктрине

международного права мнению, также имеет свои пределы - условные границы Галактики, дальше которых, в соответствии с предлагаемой нами терминологией, простирается ненормативное космическое пространство, правовое положение которого не охватывается нормами антропоцентрического права.

В плане теории права более привычно обоснование данной проблематики с позиций действия соответствующих норм в пространстве, в отличие от их действия во времени, по кругу лиц и по объектам. Но в вопросах «пространственного регулирования» следует различать две группы норм. Одна из них, сравнительно немногочисленная, предшествует всем остальным нормам, определяя границы, наименование, правовой статус пространственной сферы: государственная территория, международная территория общего пользования и т.п. Такие нормы можно назвать исходными. Они действуют как бы сами в себе, в «создаваемой» ими же нормативном пространстве, в отличие от всех других норм, действующих в нормативной пространственной сфере, уже установленной исходными нормами.

Назначение таких исходных норм состоит единственно в том, чтобы очертить пределы нормативного пространства, в котором действует твердо установленный правопорядок или предполагается его установление с помощью других норм. Создаваемые такими исходными нормами пространства существует не объективно, а только в этих нормах и исчезают одновременно с утратой ими силы. Этого не происходит и не может происходить с атрибутивными (действительными) пространствами и с пространством Вселенной как идеальной, бесконечной протяженностью, которая существует независимо от норм антропоцентрического права.

Использование термина «нормативное воздушное пространство», по мнению диссертанта, удобно в научных и практических целях, придавая однозначность называемому понятию, исключая смешение и подмену понятий, что происходит довольно часто, когда стороны оперируют термином «воздушное пространство», а одна из них имеет в виду суверенное или открытое воздушное пространство, а другая - пространство, занимаемое атмосферным воздухом.

Правовое положение атмосферного воздуха не совпадает с правовым положением двух основных видов нормативного пространства Земли. Атмосферный воздух не может быть ни государственной территорией, ни международной территорией общего пользования. По мнению автора, он является универсальным и разделяемым природным ресурсом. Универсальным как в силу своего расположения над всем земным шаром, так и того, что им на равных основаниях пользуются все государства мира, вообще все живое на Земле. Качество разделяемости атмосферного воздуха связано с тем,

что несмотря на сказанное, а также на «неразрывные внутренние связи и физическое единство, государства пользуются им в пределах своей территории (суверенного воздушного пространства) на раздельной, строго суверенной основе.

Что касается правового режима воздушного пространства, то он означает установленный и действующий правовой порядок его использования. В пределах государственной территории элементы этого правопорядка по многим странам, например, в СССР, отличаются значительной взаимосвязанностью, регламентируя в рамках системы структуру воздушного пространства (верхнее, нижнее воздушное пространство, маршруты, трассы полетов, запретные зоны, зоны ограничения полетов, районы аэродромов, авиационных работ, районы полетной информации и т.п.), определяя порядок деятельности в нем. Однако, как показывает далее, далеко не всегда и не во всех странах этот режим является унифицированным и упорядоченным, а в открытом воздушном пространстве исключительно раздроблен при наличии лишь некоторых устойчивых элементов.

Обоснование правовой природа воздушного пространство, расположенного над сухопутной и водной территориями государств, как части государственной территории

В международном праве общепризнано, что воздушное пространство, расположенное над сухопутной и водной территорией государств, также является их территорией. Однако ни в одном многостороннем договоре не содержится соответствующей нормы. Согласно ст. 2 Чикагской конвенции 1944 г. под территорией государства понимаются «сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды, находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства». А ст. 1 конвенции исходит из признания полного и исключительного суверенитета каждого государстве «в отношении воздушного пространства, над (подчеркнуто мною - В.М.) своей территорией».

Однако даже с формальной точки зрения, вряд ли, можно предположить, чтобы пространственная протяженность, в которой действует полный и исключительный суверенитет (не суверенные права или исключительная юрисдикция), являлась чем либо иным, кроме как государственной территорией. Намерения участников Чикагской конференции 1944 г. основывались именно на этом смысле. Поэтому во многих двухсторонних соглашениях указывается, что под территорией договаривающихся сторон понимается сухопутное и водное пространство, прилегающие к ним территориальные воды и воздушное пространства над ними.

Примеры такой квалификации встречаются и в национальном законодательстве (Закон о Государственной границе СССР 1982г., ст. 1; Воздушный кодекс СССР 1983 г., ст. I Закон о воздушных сообщениях ГДР 1983 г., ст. I и др.). Однако в науке международного права спор о юридической природе «государственного воздушного пространства» продолжается ввиду различных теоретических подходов к самому понятию «территория государства».

Согласно старейшей теории объекта (или объектной теории) государство, являющееся публично-правовым единством, обладает публично-вещными правами собственности на земли и вода, находящиеся в пределах государства как страны в целом, т.е. последние в совокупности и являются указанным объектом и, соответственно, территорией государства. При этом публичная власть государства превалирует над правами частных земельных собственников.

В советской юридической литературе (Ю.Г. Барсеговым, Б.М. Клименко, Н.А. Ушаковым и др.) дана обстоятельная критика объектной теории. В суммированном виде она сводится к недопустимости отождествлять земли и вода с государственной территорией. Публично-вещные права государства могут распространяться только на материальные объекты, которые можно квалифицировать как «вещи», т.е. на землю, воды, недра и пр. Но эти вещные объекты в совокупности лишь образуют границы того пространства, которое называется государственной территорией.

В межгосударственных отношениях имеют место случаи приобретения, уступки, продажи, аренда земельных и водных участков, входящих в государственную территорию. Но только в целях лаконизма в таких случаях говорится о территории. В действительности передаются (арендуются и т.п.) только земли (вода), и передающее государство само решает проблемы (если они возникают) с частновещными правами земельных собственников на передаваемые объекты. Что касается территории государства, то она может только увеличиваться или уменьшаться в зависимости от размера приобретаемого, уступаемого земельного (водного) участка, а при аренда остается неизменной.

Уязвимость объектной теории особенно очевидна, когда предметом анализа становится такой вид территории как воздушное пространство, которое с позиций

объекта не может находиться в том же положении, что и земля (вода). С ними можно сравнивать только однопорядковый объект, атмосферный воздух, который не может на исключительной основе принадлежать ни одному государству. Поэтому вещный подход здесь неприменим. Применение объектной теории приводит к тому, что в законодательстве некоторых стран (в основном, латиноамериканских) в качестве «воздушной территории» государства определена атмосфера, что выводит нормативное воздушное пространство далеко за пределы 100-110 км над уровнем Мирового океана. Пока что конфликтных отношений такое явление не вызвало (если не считать претензий группы экваториальных стран на распространение своего суверенитета на геостационарную орбиту). Но само наличие такого подхода потенциально содержит негативные последствия для космической деятельности.

Правильное объяснение правовой природы государственной территории дает теория предела, или пространственная теория, впервые сформулированная русским юристом В.А. Незабитовским и во многом воспринятая советской доктриной международного права. Суть ее состоит в признании территорией государства сферы его властвования (суверенитета), которая образуется совокупностью земельных и водных участков, входящих в состав государственной территории как страны в целом (и соответственно определяет, по современным подходам к проблеме, границы выше расположенного суверенного воздушного пространства).

Применение пространственной теории опирается на фиксированные горизонтальные и вертикальные границы государств. Поскольку Земля (условно) - шар, вертикальная линия таких границ проецируется из центра Земли, проходит через государственные границы на поверхности и далее проецируется на предельную высоту до границы с нормативным космическим пространством (теоретически высота границ государственного суверенитета может быть и ниже такого предела, однако, при незыблемости последнего). С учетом изгиба государственных границ на поверхности территория государства является пространством, замкнутым по горизонтали в своеобразном конусе с вершиной вниз, в сторону центра Земли. В глубинах земного шара внешний предел такой территории (он может быть назван и «внутренним») не имеет всеобщего признания. Видимо, он ограничен реальными возможностями государств по освоению недр.

Некоторые капиталистические страны предпринимают попытки законодательно закрепить выведение своей территории за пределы указанного конуса. Так, США закрепили в своем законодательстве положения, относящиеся к «воздушной территории» США и воздушное пространство над теми сухопутными и водными участками (территориями), которые юридически не входят в состав Соединенных Штатов Америки как государства, а управляются ими неправомочно с точки зрения международного права (раздел 1108 Федерального авиационного акта США). Неоколониалистские устремления подкрепляются в данном случае «территориальными» нормами в законе.

Подобные тенденции проявляются и в практике двусторонних соглашений о воздушном сообщении между отдельными капиталистическими странами. Например, в Бермудском соглашении между США и Великобританией 1977 г. (Бермуды- 2) под территорией понижаются «сухопутные районы, находящиеся под суверенитетом, юрисдикцией, покровительством или опекой Договаривающихся сторон, и прилегающие к ним территориальные воды».

Такой подход находится, видимо, в русле так называемой теории компетенции, которая развивается в работах ряда западных юристов, прежде всего американского автора Г. Кельзена. Согласно этой теории, территория государства определяется как сфера валидаторности национального юридического порядка или, иначе, как «пространство, в пределах которого, согласно общему международному праву,

органы определенные национальным юридическим порядком, уполномочены осуществлять этот порядок». Земля, ее недра, вода данного государства перестают быть критерием определения границ государственной территории. Такой подход является иным выражением принципа эффективности, который отвергается современным международным правом. Национальная принадлежность территории, принцип самоопределения при территориальных изменениях утрачивает в таком случае какой-либо смысл.

В заключение необходимо отметить, что встречающийся термин «государственное воздушное пространство» допускает двойное толкование. Он может пониматься в смысле государственной собственности на воздушное пространство, находящееся над государственными землями и водами, в отличие от частно-вещной «собственности» соответствующих физических лиц на воздушное пространство, расположенное над их земельными и водными участками, в русле объектного подхода, а также в смысле воздушного пространства, на которое распространяется полный и исключительный суверенитет государств. Это приводит к правовой неоднозначности указанного термина.

Поэтому существуют основания использовать термин «суверенное воздушное пространство», который адекватно отражает сущность территориального верховенства государств в воздушном пространстве, не являясь элементом, связанным с правом собственности.

Указанный термин, по мнению диссертанта, имеет право на существование, как и другие юридические лаконизмы, которые стали привычными. В качестве сравнения можно привести устоявшийся термин «суверенные права». Права не могут обладать качеством суверенности. Они могут быть неограниченными, широкими, ограниченными, исключительными и т.п., и с точки зрения международного права означают «права суверена» или «права, вытекающие из суверенитета».

Содержание и применение разрешительного порядка, использования суверенного воздушного пространства

В системе принципов и норм международного воздушного права ведущее место занимает принцип уважения полного и исключительного суверенитета государств в воздушном пространстве, расположенном над их сухопутной и водной территориями. Этот принцип выражает общее свойство государственного суверенитета: верховенство государства на всей своей территории и независимость в международных отношениях и имманентно определяет разрешительный порядок использования суверенного воздушного пространства.

Важнейшее значение в этой связи имеет вопрос об основаниях и условиях выполнения полетов в воздушном пространстве иностранного государства. В западной юридической литературе отмечаются попытки обосновать право государств на внешние сношения (в том числе на конкретике транспортных сообщения), исходя из концепций «основных прав» государств, которая берет свое начало в доктрине «естественного права». При этом, как правило, односторонне трактуется общепризнанное положение о том, что вступая в международные отношения, в том числе связанные с перемещением транспортных и иных средств на территорию друг друга, государства реализуют принцип суверенного равенства, который не является договорным и не может быть «разрешен», а внутренне присущ каждому государству как субъекту международного права.

Составляя элемент общей правоспособности государств в донормативной фазе, их право на внешние связи может быть реализовано лишь в рамках возникших правоотношений (в нормативной фазе). Поэтому нельзя согласиться с мнением некоторых западных ученых (например, с западногерманским юристом А. Мейером),

что признание «основного права на сообщение» дает основания притязать на «свободу воздушного сообщения» в пределах иностранной территории. Здесь с очевидностью смешиваются две указанные выше фазы. У других государств существует лишь обязанность, уважать суверенное право государств на внешние сношения, в том числе трансграничные передвижения, которое очень редко действует *proprio vigore* (собственной силой), приобретая со временем форму международного обычая: мирного прохода морских судов через территориальные воды, пролёта космических аппаратов через иностранное воздушное пространство на участке выхода в космос и посадки, несанкционированного влета в случае бедствия. В абсолютном большинстве случаев реализовать указанное право нельзя, минуя нормативно-согласительную стадию, завершающуюся подписанием договора (с последующим разрешением каждого конкретного полета при соблюдении необходимых условий) или выдачей (получением) специального разрешения как на выполняемую деятельность посредством полета, так и на сам полет в соответствии с установленными условиями.

Особое внимание данный вопрос вызывает у юристов и дипломатов применительно к проблеме нерегулярных полетов. Это связано с тем, что ст. 5 Чикагской конвенции, часть первая, устанавливает, что иностранные воздушные суда, не занятые в регулярных воздушных сообщениях, имеют

право осуществлять полеты на территорию государств-участников или транзитные беспосадочные полеты через их территорию и совершать посадки с некоммерческими целями «без необходимости получения предварительного разрешения» и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки.

Сразу же после вступления в силу Чикагской конвенции в 1947 году выяснилось, что мнения государств разделились в отношении ключевого пункта статьи 5 – «без необходимости получения предварительного разрешения». В последующем одни государства стали допускать нерегулярные полеты на свою территорию «по уведомлению», другие, в том числе СССР, распространяют разрешительный порядок на все виды полетов.

В советской юридической литературе (В.Д. Бордуновым, А.Н. Верещагиным, В.С. Грязновым, В.Н. Дежкиным, А.В. Зиневичем, А.И. Котовым) указывается, что рассматриваемая норма выходит за рамки основного содержания Чикагской конвенции и находится в противоречии с принципом полного и исключительного суверенитета государств и, соответственно, с разрешительным порядком использования суверенного воздушного пространства. Однако, вряд ли, можно признать этот аргумент достаточным. Все-таки, статья 5 -норма международного договора, в отношении которой не предусмотрела возможность оговорки. Принятие указанной аргументации влечет за собой серьезные последствиям этих позиций можно было бы оправдать невыполнение большого числа норм международного права: право мирного прохода морских судов через территориальное море, пролета космических аппаратов через иностранное воздушное пространство, транзитного пролета через международные проливы и архипелажного пролета и др.

Диссертант полагает, что аргументация в данном случае должна быть иной. Как известно, статья 5 Чикагской конвенции восходит к статье 2 Парижской конвенции 1919 года, в которой был закреплен действовавший в то время между рядом стран Европы обычай предоставления «мирного пролета» воздушного судна. В отношениях между многими другими странами такого обычая не существовало. Напомним, что именно положения статьи 2 Парижской конвенции явились одной из причин того, что РСФСР {позднее -СССР} не присоединилась к конвенции.

Ко времени заключения Чикагской конвенции и в особенности в последующий период, с возникновением большого числа независимых государств, число стран, для которых положения части первой ст. 5 в принципе неприемлемы, значительно возросло. Но поскольку Чикагская конвенция не предусматривает возможность оговорки по ст. 5, многим государствам пришлось присоединиться к конвенции, имея в виду, что они не будут применять ее положения в отношении нерегулярных полетов по уведомлению (без предварительного разрешения), признавая закрепленный в общем многостороннем договоре универсального характера региональный обычай только в отношении его действия между другими странами.

Несоблюдение указанной нормы многими государствами сегодня молчаливо признается также многими государствами, хотя иногда и направляются протесты и запросы. Но это не означает, как полагает Г.М. Даниленко, что применение разрешительно порядка в данном случае является свидетельством формирования нового обычая (или утраты частью первой ст. 5 своей силы путам *desuetudo*, т.е. постепенно, незаметно и неформально из-за неприемлемости ее предписаний), а свидетельство изначальной неэффективности самой нормы как нормы универсального характера, которая в действительности не является таковой и потому применяется лишь частью государств-участников Чикагской конвенции. Длительное применение разрешений в отношении указанного вида нерегулярных полетов многими государствами, до и после вступления в силу Чикагской конвенции, молчаливое признание этой практики большинством государств, свидетельствует о том, что она не является нормой универсального действия, хотя и содержится в общем многостороннем договоре универсального характера.

Разрешительный порядок полётов в суверенном воздушном пространстве, если принимать во внимание собственно основания на совершение полета, содержит некоторые изъятия, но они проявляются в других вопросах: транзитного пролета между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой часть открытого моря или исключительной экономической зоны через международные проливы, перекрываемые территориальными водами (в отношении некоторых проливов действует специальный режим по международным соглашениям как, например, в отношении Черноморских проливов согласно Конвенции Монтре 1936 г.), а также при архипелажном пролете и пролете космических аппаратов на основе обычая.

Вместе с тем, указанное изъятие не следует воспринимать в плане ограничения (самоограничения, автолимитации) суверенитета государств.

В данном случае действие нормы международного права происходит в пространственных пределах территориального верховенства государств - ситуация далеко не единичная. Пример тому - право мирного прохода морских судов через территориальное море и др. Общепризнано также право государств, не имеющих выхода к морю, на транзитный проход территории соседнего прибрежного государства к морю (хотя это право не относится к воздушно-транспортным средствам).

Но все это не имеет отношения к лимитации или автолимитации суверенитета государств, через территорию которых осуществляется подобный транзит, как утверждают многие западные и некоторые отечественные ученые. Абсолютного суверенитета в системе международного сообщества вообще не существует и не может существовать. Есть только суверенитет в рамках международного права, о чем уже давно говорили Е.А. Коровин, Г.И. Тункин и другие авторы. По убеждению диссертанта, известная формула «жить в обществе и быть свободным от общества нельзя» полностью применима и к «жизни» отдельных государств в международном сообществе государств, связанном с такой правовой категорией как целостная

глобальная система, являющаяся проявлением «растущей взаимозависимости государств и определенной целостности мира» (Г.И. Тункин). Известные трудности в определении сообщества государств как субъекта международного права (при отсутствии хотя бы одного «контрсубъекта») не могут приводить к отрицанию фактического положения, выражающегося в наличии единого «международного сообщества государств в целом» (А.П. Мовчан), как новой политико-правовой категории.

Суверенитет государств может быть ограничен правомерно по договорам типа Потсдамских соглашений (ограничение суверенитета государства-деликвента Германии), либо неправомочно в рамках кабальных, неравноправных договоров. Но по своей сущности система международного права является «осознанной и созданной самими государствами основой их поведения поэтому нет никаких оснований говорить об ограничении, разрушении или поглощении государственного суверенитета международным правом» (В.А. Василенко).

Поэтому как право транзитного пролета через проливы, так и право архипелажного пролета означает лишь выполнение соответствующим государством договорной или обычно-правовой обязанности гарантировать охраняемые международным правом права других государств в пределах своей территории, осуществляя свою суверенную власть не абсолютно, а в рамках международного права, с учетом его вполне конкретных действующих принципов и норм.

Критикуя крайность и правовую несостоятельность концепции абсолютного суверенитета, некоторые авторы впадают, вместе с тем, в другую крайность, абсолютизируя положения Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. о том, что транзитному пролету через проливы и архипелажному пролету не должно чиниться никаких препятствий. И в самой Конвенции 1982 г. можно найти нормы, опровергающие такой подход. Транзитный пролет должен, например, осуществляться единственно с целью непрерывного и быстрого транзита. Если же вертолет зависает над проливом или осуществляет деятельность, не имеющую отношения к пролету как таковому, то действие указанного правила приостанавливается. Кроме того, создание воздушным судном (летательным аппаратом) угрозы применения силы или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости проливного государства также дает основания для вмешательства в полет. Для рейсовых, а также военных самолетов все эти условия не имеют практического значения, слишком мал временной интервал пролета в таких случаях, чтобы проливное государство могло предпринять какие-либо действия при совершении летательным аппаратом указанных нарушений (более вероятно их применение архипелажными государствами). В большинстве случаев такие меры могут применяться против вертолетов, дирижаблей, легких летательных аппаратов, число которых в мире стремительно растет.

Определенная абсолютизация международно-правовых норм наблюдается в довольно противоречивых положениях Конвенции 1982 г. в отношении соблюдения правил полетов установленных ИКАО, при транзитном пролете через проливы (ст.39 а), а также архипелажном пролете, «поскольку эти правила относятся к гражданской авиации». Специальный докладчик ИКАО в 1985 году пришел к выводу о том, что в данном случае имеет место «расширение правообразующей функции Совета ИКАО де факто». Такой вывод представляется диссертанту сомнительным по двум причинам. Во-первых, Совет ИКАО не обладает компетенцией разрабатывать и принимать правила полетов, которые были бы обязательны не только над открытым морем, а и в пределах государственной территории, каковой является воздушное пространство над указанными проливами и в архипелажных коридорах. Без изменения Чикагской конвенции, положениями которой строго определяются функции и компетенция Совета ИКАО, невозможно их расширить ни de facto, ни de jure. Во-вторых, таких правил, которые принимались бы Советом ИКАО в отношении

транзитного и архипелажного пролета, попросту не существует на сегодняшний день, и в случае вступления в силу Конвенции ООН 1982 г. практически неясно, каким образом применять ее положения в данном вопросе, не говоря уже о правовых проблемах.

О том, что это не просто теоретизирование, говорят весьма настораживающие факты последнего времени. Так, Бразилия после завершения процедуры подписания Конвенции 1982 г. в Монте-бей (Ямайка) выразила сомнения в возможности применения решений Совета ИКАО в отношении пролетов над проливами. На правовую двусмысленность ст. 39, п. 3 указывают и другие страны. Дело в том, что в соответствии с п 2.1.1 Приложения 2 к Чикагской конвенции «Правила полетов» предусматривается, что эти правила применяются «при условии», что они не противоречат правилам, «опубликованным государством, осуществляющим юрисдикцию над пролетаемой территорией». Нормы Приложения 2 применяются без исключения только над открытым морем, а поскольку указанные проливы и архипелажные коридоры не являются таковыми, представляется невозможным совместить положения ст. 39, п. 3 Конвенции 1982 г. с правом государств устанавливать собственные правила полетов в пределах суверенного воздушного пространства без соответствующего изменения Чикагской конвенции.

Наличие данной проблемы отмечают Швейцария, ЧССР, Канада, другие страны, призывая к достижению консенсуса в рамках ИКАО. Консенсус, конечно, будет полезен, но его достижение не заменяет, а предполагает последующее дополнение статьи 12 Чикагской конвенции. Не менее серьезные проблемы вызывают положение п. 3 а статьи 39 Конвенции 1982 г. о том, что государственные летательные аппараты (имеются в виду прежде всего военные самолеты) будут обычно соблюдать правила полетов, устанавливаемые ИКАО при транзитном пролете. Но, не говоря уже о том, что Чикагская конвенция в принципе неприменима к государственным воздушным судам, в одном и том же участке воздушного пространства не может быть двух правовых режимов, это подрывает принцип обеспечения безопасности в самой основе. Данный пример показывает, что, во всяком случае, в некоторых районах воздушного пространства необходимо установление единообразных, однозначных правил полетов в отношении любых летательных аппаратов. По мнению Греции, это должен быть режим полетов, устанавливаемый ИКАО (в пределах проливов). Это мнение заслуживает поддержки, но его реализация возможна, на наш взгляд, на иной универсальной международно-правовой основе, чем Чикагская конвенция, относящаяся только к гражданской авиации.

Уход от решения указанных проблем способствует неопределенности в отношении правил полетов, применимых в воздушном пространстве основных международных проливов, может приводить к созданию угрозы безопасности полетов в тех случаях, когда экипаж воздушного судна ориентируется на правила ИКАО, а проливное государство вводит свои правила, а также когда государственные летательные аппараты, в отношении правил полетов которых ИКАО вообще не правомочна принимать какие-либо требования, совершают полеты по иным правилам, чем гражданские летательные аппараты. Аналогичная проблема свойственна и архипелажному полету.

Сказанное имеет серьезные последствия с точки зрения применения санкций к воздушным судам-нарушителям, которые квалифицируются в качестве таковых не только при нарушении самого права на влет или при влете, когда такое право априорно (для транзитного пролета проливов и архипелажного пролета нет необходимости в получении указанного права), но и при нарушении установленного режима использования суверенного воздушного пространства, том числе действующих в нем правил полетов.

Концепция открытого воздушного пространства как части международной территории общего пользования

За пределами действия государственного суверенитета находится международная территория общего пользования (открытое море, включая исключительную экономическую зону, Антарктика, включая воздушное пространство над ними, а также космическое пространство), которую традиционно обозначают формулой *res omniū communis*, некритически перенесенной из римского права, где она имела гражданско-правовое содержание, в международное право. В юридической литературе довольно обширно представлена критика толкования этой формулы как «для всех общее», «общая всем вещь». Но критика касается толкования, а не самой формулы, которая остается общепризнанной. Между тем, наличие в данной формуле слова *res* (вещь) исключает ее применение к территории, которая не обладает вещными свойствами с позиций публичного права. Поэтому необходимо проводить четкое различие между водами открытого моря, морским дном, атмосферным воздухом, небесными телами и т.п., которые действительно являются «вещами» (точнее, материальными объектами), и пространством, которое они занимают (атрибутивным или действительным). Как полагает диссертант, какими бы устойчивыми не были исторические традиции в данном вопросе, квалификация правовой природы международной территории общего пользования, как и государственной территории, с вещных позиций несостоятельна. Такая территория также должна квалифицироваться в русле пространственной концепции, хотя здесь возникают сложные теоретические вопросы, связанные с определением субъекта-носителя прав на такую территорию.

Можно полагать, что такого единого субъекта не существует. Поэтому правовая наука традиционно ограничивается констатацией того, что в отношении пространств, не находящихся под суверенитетом государств, общим является то, что они не состоят над чьей-либо верховной властью, не подлежат присвоению государствами и находятся в общем пользовании.

Но в наши дни, с возникновением такой новой политико-правовой категории как «мировое сообщество государств в целом» трудно уйти от постановки вопроса о качествах, свойствах указанного сообщества, в отличие от качеств, свойств каждого отдельного государства и объединений государств. По-видимому, основным из таких свойств является своеобразное «верховенство» мирового сообщества государств в пределах территории общего пользования.

С этих позиций основы международного правопорядка в пределах международной территории общего пользования, в том числе в открытом воздушном пространстве, направлены на обеспечение интересов, прежде всего, мирового сообщества государств также законных прав каждого из государств в отдельности и объединений государств. При этом интересы мирового сообщества государств, имеющие глобальное значение (вопросы международного мира и безопасности, экологические глобальные проблемы), являются преобладающими.

С учетом сказанного важное значение имеет однозначное понимание правового содержания самого термина «международная территория общего пользования». По мнению диссертанта, когда имеется в виду именно территория за пределами действия государственного суверенитета, а не материальные объекты, адекватным выражением ее правового статуса служит формула *espace omniū communis* – пространство общего пользования. Терминологическая определенность необходима в данном случае для того, чтобы предельно отграничить недопустимость, противоправность присвоения международной территории общего пользования от правомерности присвоения результатов использования «вещей» (*res*) в ее пределах.

Пояснительно к воздушному пространству, находящемуся в пределах международной территории общего пользования советской юридической литературе (В.Д. Бордуновым,

М.Н. Копыловым и др.) предпринималась попытка дать ему наименование «международное воздушное пространство». Представляется, что этот подход, правомерный сам по себе, лишь вычленил из международной территории общего пользования одну ее часть, воздушное пространство, не называя его правового статуса. Кроме того, в свете работы III конференции ООН по морскому праву этот подход следует с осторожностью применять и по другим причинам. Как известно, на конференции некоторыми странами предпринимались усилия к тому, чтобы закрепить понятие «международное морское пространство» с образованием международного органа, который определял бы все вопросы использования такого пространства. В современном, разделенном противоречиями мире подобные идеи несостоятельны с тем, чтобы не давать повода для аналогичных подходов в отношении «международного воздушного пространства» (нечто подобное отмечалось на конференции в Чикаго в 1944 году, когда западные страны предлагали передать в руки международной организации типа ИКАО всю гражданскую авиацию мира с правом распределения «квот» и порядка ее использования государствами), указанный термин предпочтительнее не использовать.

Более правильным представляется термин «открытое воздушное пространство», который введен диссертантом в научный оборот в 1985 году в книге «Международное воздушное право. Вопросы теории и практики» получил поддержку в работах В.Д. Бордунова, С.А. Гуреева, В.Н. Дежкина, по аналогии с термином «открытое море».

Как отмечают многие авторы (В.С. Верететин, А.Л. Колодкин, С.В. Молодцов и др.), уже сам термин «открытое море» говорит о том, что оно открытое есть свободно для всех государств на равных началах (видимо, точнее называть его «свободным морем», если следовать «оригиналу»- латинскому выражению *mare liberum*). Такую же природу имеет воздушное пространство над открытым морем и Антарктикой, хотя до сих пор и не получило самостоятельной правовой квалификации.

Указанная квалификация воздушного пространстве за пределами действия государственного суверенитета необходима также затем, чтобы показать его относительную автономность в рамках общей территории, а не рассматривать как своего рода продолжение вверх открытого моря и Антарктики, точнее их международно-правового режима. Последний подход сложился в начале нынешнего века и по инерции поддерживается некоторыми юристами и сегодня, а также прослеживается в международных документах по морскому праву. В своем крайнем выражении такой подход привел к появлению концепции, в которой доказывается невозможность подчинения разным правовым режимам поверхности морского дна, его недр, поверхлежащих вод и столба воздуха, расположенного над ними (Йенес, Колумбия).

Но теория вертикального единства уязвима уже потому, что правовой статус морского дна, как общего наследия человечества, не совпадает с правовым статусом собственно открытого моря, вода которого относится к *res omnium communis*. Над исключительной экономической зоной, кроме прилежащего к ней функционального пространства, не существует суверенных прав и исключительной юрисдикции прибрежного государства. Над континентальным шельфом находятся воды открытого моря, в то время как на шельфе действуют суверенные права государств. К чему может привести теория вертикального единства, можно видеть на примере действий США и некоторых других стран, которые вопреки положениям Конвенции ООН 1982 г., не присоединяясь к ней и игнорируя общепризнанные нормы международного права, разрабатывают ресурсы морского дна (в последнее время, правда, менее заинтересованно), исходя из того, что дно такая же «вещь общего пользования» как и выше расположенное море.

В теории вертикального единства содержится рациональное зерно, но оно может быть связано только с пространственными пределами всей территории общего пользования в целом, поскольку в ней заключены каждая из отдельных территорий, о которых говорилось выше. Однако правовой режим таких частей не совпадает или не полностью совпадает.

В целом правовой статус открытого воздушного пространства можно определить как установленное нормами международного права правовое положение части международной территории общего пользования, находящейся над открытым морем и Антарктикой до границы с космическим нормативным пространством и являющейся открытой для всех субъектов международного права на равных основаниях. Конкретные «свободы» открытого воздушного пространства имеют как договорное, так и обычно-правовое происхождение, как и «свободы» открытого моря.

Концепция и содержание принципа свободы открытого воздушного пространства

В советской юридической литературе уже ставился вопрос о наличии в международном воздушном праве принципа свободы воздушного пространства над открытым морем, в свете изложенного выше представится более точным говорить о свободе открытого воздушного пространства.

Отталкиваясь от нормативного материала Женевской конвенции 1958 г., об открытом море и Конвенции ООН 1982 г., абсолютное большинство авторов обосновывают единственную «свободу» в открытом воздушном пространстве – «свободу полетов» над открытым морем, раскрывая ее содержание как через свободу летать, так и осуществлять правомерные виды деятельности посредством летательных аппаратов. Теоретически более точна, на наш взгляд, позиция Ю.М. Колосова, который, полагая, что «в международных отношениях сложился принцип свободы использования воздушного пространства над открытым морем, которое открыто для всех наций как и само открытое море», заключает, что на практике эта свобода сводится к свободе деятельности посредством летательных аппаратов. Здесь правильно расставлены необходимые постулаты: дано более точное определение самого принципа, а содержание его привязано к правомерным видам деятельности. Указание на то, что такие виды деятельности осуществляются практически посредством полетов летательных аппаратов, лишь констатирует объективный факт, не являясь аргументом для узкого понимания принципа «свободы полетов».

Следует особо отметить, что в суверенном воздушном пространстве дозволяемые виды деятельности уже давно выделены из общего «права полетов». Этот процесс начался в 20-х годах и на сегодня практически завершен. Те же самые виды деятельности выполняются в открытом воздушном пространстве, однако здесь они нормативно не выделены. Причина этого кроется в различном правовом положении суверенного и открытого воздушных пространств. В первом применяется разрешительный порядок выполнения какой-либо деятельности, которая обычно затрагивает жизненно важные экономическое, оборонные и другие интересы государств, их права, вытекающие из полного и исключительного суверенитета.

В открытом воздушном пространстве положение иное. Для выполнения в нем какой-либо деятельности не требуется получать разрешения иностранных государств, поэтому здесь вся деятельность, осуществляемая посредством летательных аппаратов, может быть объединена условным понятием «полет», подобно тому как в начале этого столетия воздушные перевозки в суверенном воздушном пространстве не выделялись в отдельные «коммерческие права». Поэтому многие авторы при анализе данной проблематики (так, например, В.Д. Бордунов, М.Н. Копылов, С.А. Гуреев, В.Н. Дежкин, В. П. Серегин, В. Михалев, И. Тарханов, А.И. Котов) хотя и упоминают о принципе свободы воздушного пространства над открытым морем, но все конкретные виды «свобод» понимают как разновидность «свободы полетов». В 1986 году В.Д. Бордунов, вслед за автором настоящей диссертации, отметил наличие более общего принципа свобода

открытого воздушного пространства, но не предпринял попытки показать, что свобода полетов сосуществует с другими видами «свобод», а не подменяется ими.

Свобода полетов в открытом воздушном пространстве должна быть признаваема наряду с другими «свободами», ввиду того, что в таком пространстве сталкиваются интересы государств, связанные как с порядком и правилами передвижения летательных аппаратов, так и с содержанием деятельности, выполняемой посредством летательных аппаратов. Например, над исключительной экономической зоной свобода полетов признается только при условии, что деятельность, осуществляемая пролетающим летательным аппаратом, не посягает на суверенные права или исключительную юрисдикцию прибрежного государства в такой зоне. Сведение вопроса целиком к свободе полетов замыкает ее решение в рамках оснований на выполнение полетов, что в состоянии определить основы только «навигационного правопорядка», не затрагивая конфликтующих экономических, военных, научных и других интересов (соответствующих отношений), которыми детерминированы сами такие полеты, не способствует решению вопроса об условиях, размерах и периоде использования функциональных пространств. Поэтому сегодня, с учетом прогрессивного развития ряда международно-правовых обычаев в данной сфере, «свобода» открытого воздушного пространства должны быть выделены в полном объеме.

В этом отношении определенным аналогом служит развитие «свободы открытого моря», принципа, который первоначально означал лишь свободу судоходства и морского промысла, а позднее также свободу прокладки кабелей, возведения искусственных островов и сооружений, научных исследований и т.п.

В открытом воздушном пространстве *mutatis mutandis* действуют все свободы открытого моря, а также специальные свободы: свободы полетов, научных исследований в атмосфере, использования летательных аппаратов для авиационных работ, воздушных перевозок, зондирования акватории и глубин открытого моря и объектов на поверхности, военных учений и маневров, испытания обычных видов оружия и ракет-носителей, пролета космических аппаратов, право преследования по «горячим следам», право борьбы с пиратством, работоторговлей и несанкционированным радиовещанием и т.д.

Упорядоченное, согласованное регулирование всех подобных видов деятельности в конкретных участках открытого воздушного пространства является делом исключительной сложности, а во многих случаях нереальна и не вызывается острой необходимостью. Поэтому выработка всеобъемлющего правового режима использования открытого воздушного пространства сегодня может касаться лишь основных принципов в данном вопросе, а также тех конкретных проблем, которые с очевидностью требуют единообразного решения на международно-правовой основе. Определяющим критерием при этом является необходимость выработки оптимальных решений, способствующих недопущению и ликвидации конфликтных отношений, использованию открытого воздушного пространства на основе равенства всех государств.

Концепция функционально-нормативного воздушного пространства

Любая деятельность или действия субъектов права или действие их прав происходят в определенном пространственном объеме. В одних случаях такой объем изначально устанавливается (район авиационных работ, зоны взлета и посадки, воздушные трассы и т.п.). В других, как например, при запуске шаров-зондов, этого не происходит. Но и когда указанные пространственные пределы строго фиксируются, нередко это делается в одностороннем порядке, без согласования с другими субъектами права, которые также осуществляют или могут осуществлять деятельность в том же или смежном участке воздушного пространства.

Ввиду интенсификации различных видов деятельности как в суверенном, так и в открытом воздушном пространстве, необходимости сведения к минимуму возможных конфликтов и отрицательных последствий, в наши дни все очевиднее становится потребность в фиксации пространственных границ выполнения какой-либо деятельности или действия прав в воздушном пространстве. Диссертант полагает целесообразным называть любую подобную пространственную сферу как функциональное воздушное пространство, границы которого, время и условия использования должны в максимально возможной степени определяться функцией, содержанием соответствующей деятельности.

В правовой науке чаще принято, говорить о пространственном и функциональном режимах правового регулирования, которые, однако, «не могут находиться в изолированном состоянии. Они тесно соприкасаются, а чаще переплетаются друг с другом» (М.И. Лазарев).

По мнению диссертанта, это «переплетание» выражается в том, что любой пространственный режим обязательно основывается на какой-то функции, а при любом функциональном режиме, как правило, существуют разумные, функционально оправданные пространственные пределы выполнения той или иной деятельности или действия прав.

Большое значение вопрос о точном определении функционального пространства, в основном, в узком значении - создании зон безопасности, приобрел в космическом праве, учитывая повышенные требования к безопасности полетов космических аппаратов, их возможного негативного воздействия на другие объекты. Многие авторы сегодня отвечают потребность в международной договоренности относительно создания зон безопасности, в пределах которых государство регистрации космической станции могло бы осуществлять права по юрисдикции и контролю станций и других космических аппаратов в целях избежания взаимного столкновения или неблагоприятных последствий- А.И. Рудов полагает целесообразным определение пространственных пределов таких зон, и также «формирование соответствующих международно-правовых норм, касающихся единых правил передвижений на околоземных орбитах».

Более широкий подход к определению функционального пространства, которое должно быть строго детерминировано выполняемой функцией, содержится в статье 9 Договора по космосу 1967 г., которая устанавливает, что государства-участники могут создавать на Луне обитаемые и необитаемые станции, но при этом должны использовать такую площадь, которая необходима для обеспечения потребностей этих станций.

Исторически первым вопрос о функциональном воздушном пространстве возник в трудах юристов средневековья, которые под влиянием римского права выработали известную максиму *suius est solum eius est summitas usque ad coelim*, обычно переводимую на русский язык следующим образом: «Кому принадлежит земля, тому принадлежит и верх вплоть до небес». С тех пор в мировой юридической литературе не прекращается спор о том, до каких пределов распространяются вверх права земельных собственников, а также о том, может ли соответствующее воздушное пространство быть объектом частной собственности или является только сферой применения прав земельного собственника, возникающих в связи с реализацией им своих прав на поверхности.

Диссертант рассматривает как ошибочные любые теории, квалифицирующие воздушное пространства с позиций вещной собственности, хотя и сегодня приходится сталкиваться с отдельными нормами иностранного законодательства и судебными решениями, основанными на таком подходе. Не вызывает сомнения, что это юридические архаизмы, сохранившиеся со времен, когда правовая природа

нормативного воздушного пространства фундаментально не исследовалась, а выводилась с позиции «вертикального единства».

Вертикальная протяженность функционального воздушного пространства, которым «обладает» земельный собственник или пользователь земельным участком, чрезвычайно редко закрепляется в писаном праве. Но это не дает им права запрещать или ограничивать, полеты над обоими земельными владениями, в том числе международные. Встречающиеся примеры подобных претензий в настоящее время справедливо опровергаются как неправомерное вмешательство в правовой режим воздушного пространства, установленный в конкретном государстве. Вопрос состоит лишь в недопустимости ущемления прав владельцев земельных участков в узком Функциональном воздушной пространстве.

В отношении полетов размеры соответствующего функционального пространства устанавливаются, как правило, в подзаконных актах с ориентацией на цифровое регламентирование. Эту тенденцию следует рассматривать как отражение объективной необходимости в преобладании конкретных, детализированных норм в данном вопросе.

Вместе с тем, в воздушном пространстве осуществляется деятельность, для которой установление фиксированного функционального пространства объективно исключается, например, для полетов в целях поиска, и спасания, преследования нарушителей. В таких случаях функциональное пространство, которому в документах ИКАО присвоено наименование «движущееся воздушное пространство», вытекает из Фактических условий полета, связанных с реализацией конкретной деятельности. Несмотря на необычность, семантическую уязвимость данного термина, поскольку пространство как таковое не может перемещаться, им точно передается произвольный и постоянно изменяющийся функционально-пространственный элемент при выполнении некоторых видов деятельности.

В открытом воздушном пространстве, в силу его свободы, установление функциональных пространств не опирается на такую твердую правовую основу, каким является разрешительный порядок использования суверенного воздушного пространства. В результате свободное, рамках дозволенного международным правом, усмотрение государств и других субъектов права в открытом воздушной пространстве все чаще оказывается в возрастании объема неупорядоченной деятельности в данной сфере. Относительный порядок существует лишь на международных воздушных трассах и треках над открытым морем, хотя и здесь нередко появляются летательные аппараты, в основном военные, которые ориентируются на «движущееся воздушное пространство».

К числу проблемных относится вопрос об определении функционального воздушного пространства над исключительной экономической зоной. Согласно Конвенции ООН 1982 г. в такой зоне за прибрежными государствами закрепляются отдельные суверенные права и, по определенным вопросам, исключительная юрисдикция. Эти права локализованы целями разведки, разработки и сохранения природных ресурсов, как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, управления этими ресурсами, а также вопросами экономической разведки и разработки указанной зоны, такими как производство энергии путем использования воды, течений и ветра.

Указанная конвенция не закрепляет никаких суверенных прав или исключительной юрисдикции прибрежного государства в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной, которое является таким же «открытым» как и над остальной частью моря. Отсюда следует, что на суверенной или исключительной основе прибрежное государство может пользоваться только таким функциональным пространством над зоной, которое необходимо для реализация

его суверенных прав и исключительной юрисдикции на поверхности океана, в частности прилегающим к ресурсным и иным объектам.

Новейшая информация, в частности, материалы Юридического комитета ИКАО, очередная сессия которого состоялась в апреле-мае 1987 года, показывает, что ряд стран категорически выступают против такого подхода, а фактически-против положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Особой крайностью отличается позиция Бразилии, заявляющей, что воздушное пространство над исключительной экономической зоной обладает точно таким же правовым режимом как и воздушное пространство, над сухопутной территорией и территориальным морем.

По мнению Уругвая, все воздушное пространство над этой зоной, не являющейся якобы открытым морем, имеет такой же правовой статус, как и саде зона на поверхности моря и на подпадает под действие норм, регулирующих полеты над открытым морем.

В том же плане ставит вопрос Мексика, полагая, что нельзя утверждать будто в исключительной экономической зоне сохраняются традиционные свободы открытого моря. Такие свободы должны лишь признаваться и в этой зоне, т. е. в пространственной сфере, не являющейся частью открытого моря.

Сходных подходов множество. Они свидетельствуют о назревании конфликтной ситуации в данном вопросе, которая на поддается единообразному решению обычно-правовой практикой. Последняя может пойти в диаметрально противоположных направлениях, способных привести к размыванию режима воздушного пространства над исключительной экономической зоной, вытекающего из положений Конвенции ООН 1982 г. В этих условиях диссертант полагает целесообразным поддержать предложения Международной Федерации ассоциации линейных пилотов о необходимости уточнения статьи 12 Чикагской конвенции положениями в том, что правила полетов над открытым морем применяются в том числе над экономической зоной.

Еще одна проблема связана с тем, что в открытом море, в основном в исключительной экономической зоне и водах, покрывающих континентальный шельф, в настоящее время находится большое число морских судов, морских буровых установок, искусственных островов и сооружений, которые используют самолеты и вертолеты. Функциональное пространство при полетах последних с берега и на берег, а также в пределах указания объектов определяется прибрежными и иными государствами в одностороннем порядке, а зачастую такие полеты выполняются в «движущемся воздушном пространстве», сводя на-нет принцип свободы полетов в разных частях воздушного пространства над поверхностью моря.

Зоны безопасности в 500 м, которые устанавливаются по горизонтали вокруг указанных объектов, согласно Конвенции 1982 г, не могут решить указанной проблемы. В результате одни государства утверждают, что в воздушном пространстве над такими объектами и в их пределах вообще нет никаких ограничений для полетов воздушных судов, обслуживающих установки и сооружения, а также с берега и на берег другие государства полагают, что требуется установить соответствующие зоны и в воздушном пространстве. Последнее представляется правильным и будет подтверждаться тем быстрее, чем быстрее будет происходить процесс дальнейшего освоения и использования Мирового океана.

Сказанное предполагает, что все государства при планировании выполнении какой-либо деятельности как в суверенном, так и в открытом воздушном пространстве должны стремиться к точному определению функционального

воздушного пространства, которое не является изолированным в правовом отношении, а подчиняется правовому статусу и правовому режиму использования соответствующего нормативного пространства и поэтому имеет функционально-нормативную природу.

Выработка правовых критериев определения функционального воздушного пространства, как и введение в научный оборот самого понятия, призваны способствовать достижению оптимального соотношения прав различных пользователей воздушным пространством, охране их законных интересов, активизации международного сотрудничества в использовании воздушного пространства в мирных целях, ликвидации или уменьшению числа конфликтных отношений, укреплению международного правопорядка в воздушном пространстве.

Обеспечение безопасности полетов, содержащих иностранный элемент, как принцип поведения при использовании воздушного пространства планеты

В настоящее время отсутствует общий международно-правовой режим воздушного пространства земного шара и на ближайшее время нереально рассчитывать на его становление. Однако некоторые основополагающие начала использования как суверенного так и открытого воздушного пространства имеют прочные основания в международном праве, например, - обеспечения безопасности полетов, содержащих «иностраный элемент» (в специальном, публично-правовом значении данного термина).

Начиная с 70-х годов в советской юридической литературе появился ряд работ (Ю.М. Колосова, В.И. Рыжего, В.И. Лукьяновича, автора настоящей диссертации и др.), в которых обосновывался принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. В 1987 году А.Г. Ляховым защищена специальная диссертация по данной теме.

Однако несомненное наличие в международном воздушном праве такого принципа, который раскрывается в двух аспектах - техническом и политическом, т. е. защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, не исключает, а предполагает выявление более общего принципа «обеспечение безопасности полетов», когда предметом рассмотрения становится правовой режим воздушного пространства, а не нормы международного воздушного права, относящиеся к гражданской авиации.

С этой точки зрения, во-первых, недостаточно определять объектом правовой охраны только международную гражданскую авиацию. Любые полеты в воздушном пространстве подчиняются правовед режиму его использования и взаимно влияют на безопасность друг друга. Поэтому, планируя и выполняя полеты на иностранной территории, или в открытом воздушном пространстве государства обязаны принимать все меры к тому, чтобы не создавалась угроза безопасности любым полетам, содержащим иностранный элемент. Например, для государства А иностранный элемент будет присутствовать при международном полете своих воздушных судов, которые не должны создавать опасности при полетах в воздушном пространстве государства В любым летательным объектам, в том числе совершающим внутренние полеты. Равным образом это относится к недопущению угрозы безопасности летательным объектам в открытом воздушном пространстве. Нормативным выражением этой обязанности служат положения статей 11 и 12 Чикагской конвенции, в которых устанавливается, что каждое воздушное судно, несущее национальный знак государства, где бы оно не находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов, а также обязательство государств поддерживать максимально возможное единообразие своих правил полетов с правилами, устанавливаемыми ИКАО.

Указанная обязанность обеспечивать безопасность действует и в отношении военных воздушных судов. В частности, статья 3d Чикагской конвенции предусматривает, что при

установлении правил для своих государственных воздушных судов государства обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. Игнорируя эту обязанность, военные самолеты США в послевоенный период многократно совершали облеты советских самолетов, учебное пикирование на них. С принятием соответствующего соглашения между СССР и США в 1972 году и протокола к нему в 1973 году положения ст. 3 Чикагской конвенции были развиты на двусторонней основе. Учитывая продолжающиеся в различных частях открытого моря противоправные акты со стороны военных самолетов капиталистических стран в отношении полетов гражданских и иных летательных объектов, существует необходимость в заключении общего многостороннего договора универсального характера на основе советско-американского соглашения 1972 г. Об этом было сделано официальное предложение советской делегацией в рамках Хельсинского совещания в 1986 г. Данный вопрос, кроме того, может войти составной частью в предмет возможной в будущем всеобъемлющей конвенции по воздушному праву.

Во-вторых, нет оснований полагать, что сфера действия указанного принципа по объектам распространяется только на гражданские воздушные суда. Несомненно, что военные самолеты и вертолеты в случае правомерного полета в иностранном воздушном пространстве или в открытом воздушном пространстве пользуются одинаковым режимом с гражданскими воздушными судами, если только не совершают агрессивных действий и иных противоправных актов.

В третьих, в современных условиях речь нельзя вообще вести только о воздушных судах. Космическим аппаратам при пролете ими воздушного пространства не может чиниться помех, создающих угрозу их безопасности, хотя это непосредственно не зафиксировано ни в Договоре по космосу 1967 г., ни в Соглашении о спасании космонавтов и возвращении космонавтов и космических объектов 1968 г. В свою очередь такие аппараты не должны создавать угрозу безопасности другим летательным объектам в воздушном пространстве. Это относится также к полетам ракет в открытом воздушном пространстве для целей испытаний, зондирования верхних слоев атмосферы, стрельб и т.д.

Принцип обеспечения безопасности полетов, содержащий иностранный элемент, непосредственно не кодифицирован в международном праве, как и принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Однако его наличие вытекает из различного нормативного массива: общепризнанных принципов и норм международного права, общих многосторонних договоров универсального характера, региональных и двусторонних соглашений, норм международной морали.

Необходимость упорядочения правового режима использования двух видов режима воздушного пространства

В юридической литературе термин «правовой режим» употребляется в различном смысле. Поскольку для целей настоящей диссертации он означает правовой порядок использования воздушного пространства, здесь применим общий подход к пониманию правопорядка и международного правопорядка. По определению А.Л. Мовчана последний олицетворяет собой оптимально достижимое на данном историческом этапе развития человечества сочетание национальных интересов с потребностями и интересами международного сообщества в целом.

Это определение точно выражает, на наш взгляд, сущность международного правопорядка, что касается его содержания, то, по-видимому, «олицетворяемые интересы» присутствуют в нем уже в снятом, оптимально согласованном виде. Реально существующий и действующий правопорядок выражает итог «приведения общественных отношений в состояние урегулированности и порядка с помощью всех правовых средств формирования общественных отношений» (А.М. Васильев), поэтому в отношении его нет необходимости указывать также на «социальные цели», которые в ней отражены.

Указанный итог можно понимать двояко : как устойчивую и общепризнанную систему

принципов и норм, обладающих единством, взаимосвязанностью и взаимозависимостью, и как обычную арифметическую совокупность правоотношений, которая не всегда адекватно отражает потребности отдельных государств и всего мирового сообщества. В последнем случае принято говорить об отставании нормативного регулирования от таких потребностей или об «неупорядоченном правовом порядке» (Ю.М. Батурлин, Ф.М. Бурлацкий и др.). Именно таковым, по мнению автора, являются современные виды правового режима воздушного пространства планеты : национальный и международный.

Некоторые общие международно-правовые начала свойственны обоим из указанных режимов. Это :обязательность подчинения того и другого общепризнанным принципам и нормам международного права; противоправность установления такого режима, при котором ущемлялись бы правомерные интересы других государств или сообщества государств; обеспечение безопасности полетов, содержащих иностранный элемент.

Решение конкретных правовых вопросов, касающихся должного и возможного поведения при определенных видах деятельности входит в содержание каждого из указанных двух видов режимов в отдельности. Однако при внимательном изучении становится очевидным, что оба эти режима хотя и в разной мере, отстают от потребностей практики внутренней и международной жизни. Казалось бы, национальный режим суверенного воздушного пространства, в силу действия в нем полного и исключительного суверенитета и разрешительного порядка выполнения любых видов деятельности и полетов, по своему смыслу должен быть всеобъемлющим и предусматривать однозначные правила поведения. Однако это далеко не всегда так.

Во-первых, во многих странах отсутствуют четкие правовые нормы, определяющие различные виды, протяженность и эффективный порядок использования функциональных пространств. Иногда это приводит к тому, что воздушные суда, занятые в международных воздушных сообщениях, не в состоянии совершить полет на территорию соседнего государства ввиду превышения «порога насыщения» на конкретных международных трассах в невозможности перераспределить функциональные воздушные пространства для решения возникшей ситуации. Именно такая ситуация возникла, например, в 1982 году в зоне Вилан-Клагенфурт ла границах Австрии и Югославии. В таких случаях особенно наглядно проявляется взаимодействие различных видов деятельности в воздушном пространстве конкретного государства, а также взаимодействие национальных режимов воздушного пространства различных государств при международных воздушных сообщениях. Из этого, соответственно, вытекает необходимость согласования правовых режиме использования суверенных воздушных пространств государств для целей эффективного осуществления их международно-правовых обязательств.

Во-вторых, отсутствие общепризнанных и однозначных критериев международной стандартизации различных типов воздушных пространств, которые выделяются для полетов по приборам, либо для визуальных полетов, способствует учащению случаев столкновения воздушных судов в пределах государственной территории, в особенности в районах аэропортов. А различие в национальной практике государств, касающейся объема диспетчерского обслуживания и методов эшелонирования, способствует вероятности возрастания таких случаев, учитывая также авторитетные прогнозы о значительном возрастании международного воздушного движения. В этой связи представляется необходимым поддержать выработанную ИКАО стандартную форму основных типов воздушных пространств с сохранением за каждым государством права выбирать и вводить у себя наиболее приемлемые типы только из этого перечня. Подобное решение усиливает «вмешательство» международного права во внутренние дела, государств, но представляется оправданным, поскольку рассматриваемый вопрос относится к числу тех важных вопросов для всего сообщества государств, традиционное регулирование которых национальным правом перестает быть абсолютным под воздействием объективных потребностей международной жизни.

В-третьих, далеко не во всех странах правовой режим воздушного пространства стал всеобъемлющим, распространяющимся на любые виды деятельности в нем и содержащим общеобязательные нормы. В ряде государств такой режим, как целостный правопорядок, относится к полетам лишь гражданских воздушных судов при отсутствии даже единых систем управления воздушным движением. В результате - многочисленные конфликты, столкновение и ущемление интересов различных пользователей воздушным пространством, в том числе иностранных.

В этой связи необходимо, указать на прогрессивную практику отдельных стран, например, СССР. Воздушный кодекс СССР 1983 г. впервые, в отличие от Воздушных Кодексов 1932, 1935 и 1961 годов, предусматривает применимость его положений по ряду основных вопросов не только к гражданской авиации, но ко всем видам авиации в пределах СССР. Статья 2 Воздушного кодекса СССР также впервые вводит в советское законодательство такой нормативный акт как Положение об использовании воздушного пространства СССР, которое утверждено Советом Министров СССР в 1984 году и распространяется на любые виды деятельности в воздушном пространстве СССР, даже на некоторые виды загрязнения атмосферы вблизи аэропортов и аэродромов. Данное Положение следует рассматривать как основной кодификационный акт советского законодательства, определяющий режим воздушного пространства СССР наряду с Законом о Государственной границе СССР 1982 г.

Подобные нормы и нормативные акты дают основания утверждать о сложившемся в СССР всеобъемлющем национальном режиме воздушного пространства, который под влиянием объективных социальных факторов, усложнением отношений, связанных с использованием воздушного пространства, пришел на смену относительно самостоятельным группам норм по отдельным вопросам и видам деятельности в рамках правового статуса суверенного воздушного пространства. Диссертант рассматривает это как позитивный пример направления развития правового режима воздушного пространства и других стран, способствующий упорядочению различных элементов такого режима, приведению их во взаимоувязанную систему в интересах как национальных, так и иностранных пользователей воздушным пространством государств.

Не менее актуальна проблема упорядочения правового режима открытого воздушного пространства. Здесь диссертант считает, прежде всего, необходимым отметить ошибочность некоторых распространенных оценок и подходов, согласно которым режим использования «международного воздушного пространства» регулируется только нормами международного права. Теоретически это должно быть так. Но жизнь свидетельствует о другом, если иметь в виду не правовой статус пространственной сферы, а именно правовой режим использования ее частей, при конкретных видах деятельности.

Во-первых, на практике отсутствует единство горизонтальных границ открытого воздушного пространства. Теоретически, они должны «начинаться» над водами Мирового океана не дальше чем 12 миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных вод в соответствии с положениями Конвенции 1982 г. Но картина в данном вопросе настолько пестрая, что в практической деятельности в открытом воздушном пространстве затруднительно во всех случаях опираться на 12-мильный предел. Меньшая, чем 12 миль, ширина территориальных вод особых проблем не составляет. Но многими латиноамериканскими и африканскими странами установлены территориальные воды шириной в 50, 100 и 200 миль, а Уругвай в 300 миль. Можно и должно доказывать противоправность подобного раздела открытого моря, но с точки зрения реально действующего, а не теоретического режима воздушного

пространства над таким «территориальными водами» трудно подходить к его оценке с той же меркой, как и в отношении остального открытого воздушного пространства.

Противоправность установления указанной ширины «территориальных вод» не изменяет факта их наличия, определяющего конкретный режим использования воздушного пространства над ними. С точки зрения соответствующих прибрежных государств, но не международного права, этот факт позволяет говорить о действии разрешительного порядка полетов над подобными «территориальными водами» в той же мере, как и над всей остальной частью государственной территории. То, что соответствующие латиноамериканские и африканские государства неоднократно, на совещаниях в Санто-Доминго, Яунде и пр., а также в одностороннем порядке, заявляли, что они «разрешают» свободные международные полеты над такими водами, как и над открытым морем, только усугубляет проблему. По сути дела, такое «разрешение» и есть выражение разрешительного порядка, попытка узаконить противоправные претензии. Кроме прочего это таит в себе опасность того, что указанное «разрешение» может быть в любой момент отменено с негативными последствиями для международной авионавигации. По мнению диссертанта, следует активизировать усилия ученых и практиков по обоснованию и утверждению противоправности как самих «территориальных вод» за пределами 12 миль, так и указанных «разрешений».

Во-вторых, острой остается проблема установления районов полётной информации (РПИ) в открытом воздушном пространстве. В соответствии с рекомендательными нормами ИКАО, которые содержатся в приложениях к Чикагской конвенции, региональных авионавигационных планах и региональных процедурах (положения самой Конвенции данный вопрос вообще не регламентируют) соответствующие обязательства государства принимают на себя добровольно. Соседним государствам предлагается достигать договоренностей об установлении РПИ путем соглашений. Соответствующие районы и названия государств, которые приняли на себя ответственность за обслуживание воздушного движения в них, публикуются в документах ИКАО. Но соглашения не всегда удается достичь и не всегда государства в одностороннем порядке соглашаются принять на себя ответственность в РПИ. Попытки отдельных стран добиться так называемого «полного регионального планирования» (решения указанного вопроса самим Авионавигационным совещанием) пока что ни к чему не привела и нереальны по существу. Никакое совещание не может возложить на суверенное государство обязанности, которые оно не намерено принимать. При всей сложности этого вопроса определенное место в котором занимают попытки передела, пересмотра границ РПИ, метод соглашения между заинтересованными государствами или добровольного принятия ими на себя обязательств при отсутствии конкурирующих претензий, является единственно приемлемым. В этом отношении диссертант целиком поддерживает позицию, обоснованную А.И. Котовым.

В третьих, бытующие в советской юридической литературе утверждения о том, что правила полетов, принимаемые Советом ИКАО, действуют в открытом воздушном пространстве (в том числе над исключительной экономической зоной) без каких-либо исключений, и только они, не соответствует реальному положению дел.

Основанием для таких утверждений служат положения статьи 12 Чикагской конвенции о том, что над открытым морем действующими являются правила, «установленные в соответствии с настоящей Конвенцией», а также Приложения 2 к Конвенции (введение) о том, что нормы этого Приложения над открытым морем действуют «без каких-либо исключений».

В этой связи отметим, что последнее выражение отсутствует в тексте Чикагской конвенции, а введено Советом ИКАО в Приложение 2 только в апреле 1948 года. Можно оспаривать правомерность такого решения Совета ИКАО, не имеющего правовых оснований в уставном документе ИКАО - Чикагской конвенции. Но длительное и всеобщее признание всеми государствами (даже не членами ИКАО) этого решения в отношении полетов гражданских воздушных судов над открытым морем (только их) свидетельствует о сложившейся обычно-правовой практике в данном вопросе. Более того, этот обычай выразился в признании указанных правил полетов как отраслевых императивных норм.

Но это всего лишь часть проблемы. Правила, принимаемые Советом ИКАО и закрепленные в Приложении 2, действуют в основном на международных воздушных трассах над открытым морем, за пределами которых воздушные суда летают по правилам полетов, закрепленных в нормативных документах своего государства. Но даже для полетов по международным трассам (маршрутам, трекам) Приложение 2 содержит лишь наиболее общие, наиболее важные нормы, необходимые для обеспечения безопасности полетов. На практике же ни одно воздушное судно не в состоянии ни вылетать, ни совершить полет в открытом воздушном пространстве, руководствуясь только правилами полетов Приложения 2. Это хорошо известно всем пилотам. Конкретные, более детальные правила полетов устанавливаются нормами национального права. Статья 12 Чикагской конвенции и Приложение 2 к ней, таким образом, вовсе не препятствуют применению национальных правил полетов к своим воздушным судам. Здесь содержится лишь запрет на установление для полетов в открытом воздушном пространстве таких национальных правил, которые противоречили бы международным правилам полетов, принимаемых ИКАО.

Это особенно доказательно на тех примерах, когда государства на экспериментальной основе вводят в отдельных районах открытого воздушного пространства специальные правила полетов, действующие иногда значительное время, прежде чем Совет ИКАО примет их за основу для введения во всеобщую международную практику. Именно такое положение первоначально сложилось, например, в вопросе о применении минимальных навигационных характеристик при полетах над Северной Атлантикой.

В целом правовой режим использования открытого воздушного пространства на международных трассах характеризуется большой степенью упорядоченности и устойчивости, а применяемые здесь отдельные национальные нормы, относящиеся к правилам полетов, можно трактовать с позиций реализации (правоосуществления) международно-правовых норм Приложения 2 во внутригосударственном праве и рассчитанных на применение за пределами государственной территории

И, наоборот, за пределами международных воздушных трасс (треков) преобладает элемент неупорядоченности в использовании открытого воздушного пространства и значительного преобладания национальных норм (правил полетов) над международными нормами, если иметь в виду не основные принципы международного воздушного права, а конкретно применимый режим деятельности и полетов. Подобная неупорядоченность свойственна выполнению многочисленных видов авиационных работ: при рыбной разведке, аэрофотосъемке, прокладке курсов для судов, обследовании шельфовой зоны с воздуха, инспектирования в целях поиска нарушителей, ликвидации аварийных разливов нефти и пр. Подобная ситуация складывается и при проведении научных исследований в открытом море с помощью воздушных судов. Сегодня научно-исследовательские суда (НИС), наряду с автоматическими и управляемыми по радио ракетами, располагают и пилотируемыми воздушными судами, расположенными на их борту или на берегу. При

отсутствии международного договора, детально регламентирующего научную деятельность в Мировом океане, каждая страна лишь уведомляет о временно опасных районах, объявляемых для таких целей. Но и эта практика не является юридически обязательной.

С учётом интенсификации научной деятельности в открытом воздушном пространстве, возрастанием количества проектов активного воздействия на атмосферу над Мировым океаном, следует согласиться с высказываемыми предложениями относительно официальной регистрации экспериментов в атмосфере и кодификации соответствующих норм. Требуется кодификация и обычно-правовая норма, в соответствии с которой государства должны производить запуски ракет с бортов НИС и иным образом в стороне от основных морских путей и воздушных трасс.

В отношении использования летательных аппаратов на искусственных островах, установках и сооружениях в открытом море Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. в ст. 262 предусматривает лишь необходимость «согласованных в международном порядке средств предупреждения для обеспечения безопасности морской и воздушной навигации, с учетом норм и стандартов, установленных компетентными международными организациями». Но пока что в данной области, как показано выше, не существует каких-либо разработанных и общепризнанных норм и стандартов. А полеты летательных аппаратов в пределах указанных объектов практически полностью выполняются по национальным правилам различных государств, взаимно не согласованным зачастую с другими полетами.

Видимо, здесь же следует отметить возникающую новую проблему, связанную со строительством международных аэропортов в Мировом океане, на искусственных островах.

Процесс «продвижения» аэропортов в сторону океана уже начался. Об этом свидетельствует, например, сообщение газеты «Правда» от 23 февраля 1987 г. о том, что в Осаке (Япония) состоялась церемония открытия нового международного аэропорта в 5 км от побережья на искусственном острове, хотя этот аэропорт, строительство которого полностью предполагается закончить в 1993 году, расположен в пределах территориальных вод, его использование неизбежно приведет к изменению структуры и режима использования функционального воздушного пространства над открытым морем.

Соответственно это повлияет на возможность пользоваться свободой полетов в части открытого воздушного пространства, прилегающего к району аэропорта, где уже введены некоторые ограничения. Строительство же международных аэропортов, а также городов-акваполисов на искусственных островах в открытом море вызовет еще большие проблемы, которые необходимо учитывать уже сегодня и решение которых нельзя найти в системе норм современного международного воздушного права или международно-правового режима воздушного пространства.

Наконец, нельзя не отметить относительную регламентацию полетов военных самолетов в открытом воздушном пространстве, учебных стрельб, испытаний ракет-носителей. Сложилась устойчивая практика объявления государствами временно опасных зон в этих целях. Но с учётом всего сказанного и того очевидного факта, что самые различные виды деятельности в открытом море и открытом воздушном пространстве становятся все интенсивнее и реализуются во все большем пространственном объеме, уже сейчас можно предсказать, что «пространственные узлы связи» будут в возрастающей степени иметь тенденцию к напряженности и перенапряженности. И чтобы не допустить закономерных и случайных взрывоопасных ситуаций, чреватых обострением межгосударственных отношений, необходимо опережающее международно-правовое урегулирование возникающих проблем.

В этом отношении диссертант полагает, что форма упорядочения международно-правового режима открытого воздушного пространства должна

быть такой, как она выражена в кандидатской диссертации В.И. Лукьяновича (научный руководитель Ю.М. Колосов): «имеются предпосылки для проведения в рамках ИКАО кодификации норм современного, международного воздушного права и разработки единой универсальной конвенции, содержащей как основные принципы использования международного воздушного пространства, так и определение режима использования воздушного пространства».

Этот подход фактически суммирует высказываемые уже давно, начиная с 1902 года и до наших дней, многочисленные точки зрения о том, что международное воздушное право должно регламентировать отношения между субъектами международного права не только по поводу международных воздушных сообщений, но и вообще любых видов использования воздушного пространства. Но до новейшего времени такие высказывания (Э. Ниса, Дж. Верплатса, М. Легофа, Ш. Вишера) носили чисто прогностический характер с позиций *de lege ferenda*. Сегодня сходные высказывания Ю.М. Колосова, М.И. Лазарева, Г.В. Игнатенко и Д.Д. Остапенко, Н.В. Миронова, В.П. Серегина, Н. Матте и др. уже опираются на реалии современной международной жизни, хотя, по мнению диссертанта требуют привязки к правовому режиму воздушного пространства.

Несомненна необходимость сближения «предмета» правового режима воздушного пространства с предметом международного воздушного права, кодификации новых норм, относящихся к режиму воздушного пространства.

Безусловно, прав И.И. Лукашук, когда подчеркивает важность использования новых методов и форм осуществления действующих норм международного права, поскольку именно сюда «переносится центр тяжести борьбы за реальное содержание норм и их эффективность».

Но не меньшую значимость сегодня имеет, как отмечают Г.В. Игнатенко и С.А. Малинин, регулирование международным правом «новых» отношений, прежде по различным причинам не подвергавшимся международно-правовой (договорной) регламентации и обеспечения подлинной универсальности общих многосторонних договоров.

При этом последние два автора отмечают ощутимое возрастание роли временного фактора в международном нормотворчестве. Этот фактор, детерминируемый особой остротой современных международных отношений, диктует необходимость быстрее принятия международно-правовых норм по проблемам глобального характера, особенно с точки зрения создания всеобщей и всеобъемлющей системы международной безопасности.

Актуальные международно-правовые вопросы режима воздушного пространства относятся именно к этой категории.

В настоящее время между народным сообществом, прежде всего СССР и другими

социалистическими странами, предприняты энергичные усилия к тому, чтобы выработать всеобъемлющий режим использования морских пространств, пространств морского дна и космического пространства в мирных целях. В то же время между поверхностью земного шара и космическим пространством остается недостаточно полно охваченным современными международно-правовыми тенденциями воздушное пространство, а действующая Чикагская конвенция 1944 г. применяется, во-первых, только в отношении гражданских воздушных судов и, во-вторых, почти целиком, за исключением положений статьи 12, в том, что касается полетов, содержит нормы, определяющие условия использования суверенного воздушного пространства.

Сохранение правовой неупорядоченности в регулировании использования воздушного пространства планеты неадекватно современным международным

отношениям в данной сфере. Заполнить существующий пробел в этой области международного воздушного права представляется делом исключительной важности. В этом отношении автор полагает целесообразным высказаться за скорейшую разработку Конвенции по воздушному праву, которая заменила бы собой Чикагскую конвенцию о международной гражданской авиации. Эта идея, в общем, «естественно» вытекает из современного состояния международных отношений по поводу использования воздушного пространства и уже активно обсуждается специалистами по международному воздушному праву. Как представляется, она в наибольшей степени отвечает задачам укрепления международного правопорядка, решения глобальных проблем современности в духе нового мышления, к которому призвал XXVII съезд КПСС во всех областях международных отношений.

Таким образом, разработанная в диссертации общая концепция правового режима воздушного пространства состоит из следующих основных элементов: обоснование и использование такой правовой категории как «нормативное воздушное пространство»; достижение единого подхода к пониманию правовой природы суверенного воздушного пространства и открытого воздушного пространства, введение в научный и нормативный оборот данных понятий; точное определение содержания и правовых рамок применения разрешительного порядка использования суверенного воздушного пространства и унификация национального режима его использования; применение правовой категории «открытое воздушное пространство» с конкретизацией действующих в нем «свобод»; кодификация новых норм, относящихся к полетам над международными проливами и в архипелажных коридорах, а также при полетах в пределах искусственных островов, установок и сооружений в Мировом океане; определение границ функциональных воздушных пространств; кодификация принципа обеспечения безопасности полетов, содержащих иностранный элемент; упорядочение правовых режимов использования суверенного и открытого воздушных пространств планеты на основе новой конвенции по воздушному праву.

Настоящий доклад составлен на основе работ автора, вышедших в период с 1973 по 1987 годы, с необходимым привлечением некоторых новейших материалов по международному воздушному праву.

ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ,

опубликованные автором по теме диссертации

1. Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения, 1986. 14, 36 п. л.
2. Международное воздушное право (колл. авторов). М.: Наука. Книга I, 1980 г. (под ред. А.П. Мовчана). 18,5 п. л., лично автора- 5 п. л.; Книга 2, 1981 г. (под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова), 19,2 п. л., лично автора- 5, 25 п. л.
3. О правовом содержании понятия «воздушное пространство». - Советский ежегодник международного права, 1976. М.: Наука, 1978. 1 п. л., в соавторстве.
4. Вклад СССР в прогрессивное развитие международного воздушного права.-Сб. Великий Октябрь и современное международное право. М.: Дипломатическая академия МИД СССР, 1978. 0,8 п. л.
5. Правовая регламентация полетов над Северной Атлантикой.- Сб. Деятельность государств в Мировом океане. М.: Институт государства и права АН СССР, 1983. 0,7 п. л., в соавторстве.
6. Воздушный кодекс Союза ССР и международное право. - Советский ежегодник международного права, 1983. М.: Наука, 1984. 1,2 п. л.

7. Обеспечение безопасности международной гражданской авиации как принцип международного воздушного права. - Советский ежегодник международного права, 1975. М.: Наука, 1977. 1,2 п. л.

8. Словарь международного морского права. Междунар. отношения, 1985. 15 п. л., лично автора - 0,5 п. л.;

9. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Понятийно-терминологический аппарат. - Советский ежегодник международного права, 1973. М.: Наука, 1974. 0,8 п. л.

10. Технические регламенты в международном воздушном праве. - Советский ежегодник международного права, 1977. М.: Наука, 1979. 1, 2 п. л., в соавторстве.

11. Безопасность международной аэронавигации при аренде воздушных судов, - Правоведение. Изд. Ленинградского университета. Л.:1978, У4. 0,8 п. л., в соавторстве.

12. Защита границ - суверенное право государств. - Правда, 8 сентября 1983 г. (интервью), 0,1 п. л.

13. Принцип «выдать или показать» в отношении преступления «незаконный захват воздушного судна». - Советское государство и право, 1974, Я 10. 0,7 п. л.

14. Вопросы воздушного права в деятельности ИКАО, - Советский ежегодник международного права, 1976. М.; Наука, 1978. 1, 0 п. л.

15. Совещание группы экспертов по правовому статусу командире воздушного судна.

-

Советский ежегодник международного права, 1980. М.: Наука, 1981. 0,6 п. л.

16. Основные вопросы международного воздушного права в деятельности ИКАО в 1974 г. - Сб. М.: ОНТЭИ Гос НИИ ГА, 1975, заказ 12/148. 1,7 п. л., в соавторстве.

17. Структура и деятельность международной организации гражданской авиации. - Сб. М.: ОНТЭИ Гос НИИ ГА, 1976, заказ 73/90-1976. 3,8 п. л., в соавторстве.

18. Воздушное пиратство - вне закона.- Человек и закон, 1978, в. I

19. Командир экипажа. - Гражданская авиация, 1987, в. I. 0,5 п. л., в соавторстве.

20. Шлагбаумы на пути пиратства. - Спутник, май 1987, 0,5 п. л.

21. Угон воздушного судна. - Юридический энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия. 1-е издание 1984, 2-е издание 1987. 0,1 п. л.

Автором опубликован также ряд других статей, в которых затрагиваются отдельные аспекты темы диссертации, осуществлена научная разработка актуальных проблем международного воздушного права в 19 научных отчетах по месту работы и в подготовленных к изданию 5 коллективных трудах общим объемом около 120 п. л. (лично автора около 15 п. л.).

Подп, в печ. 21.04.87, Формат 60x84/16. 2,3 усл. печ. л.

2,5 уч.-изд. л. Тираж 100 экз. Заказ 293. Бесплатно

Гос НИИ ГА. 103340, Москва, К-340, аэропорт Шереметьево

Ротапринтная Гос НИИ ГА