

*На правах рукописи*

**Сокова Евгения Александровна**

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА  
ЗА ПРЕДЕЛАМИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

Специальность 12.00.10 – Международное право; Европейское право

**АВТОРЕФЕРАТ**  
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК

Москва – 2018

Работа выполнена на кафедре международного права Юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

**Научный руководитель:**

**Травников Александр Иванович**  
кандидат юридических наук, доцент, доцент  
кафедры международного права ФГАОУ ВО  
«Российский университет дружбы народов»

**Официальные оппоненты:**

**Бекашев Дамир Камильевич**  
доктор юридических наук, доцент, профессор  
кафедры международного права МГИМО  
МИД России

**Баталов Александр Александрович**  
кандидат юридических наук, заместитель  
представителя Российской Федерации при  
Международной организации гражданской  
авиации (ИКАО)

**Ведущая организация:**

**Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение высшего  
образования «Московский государственный  
университет имени М.В. Ломоносова»**

Защита диссертации состоится «20» февраля 2019 г. в \_\_\_ часов на заседании Диссертационного совета Д 212.203.36 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Учебно-научном информационном библиотечном центре (Научной библиотеке) ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия автореферата диссертации размещена на сайте ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: <http://dissovet.rudn.ru>; отправлена на сайт ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 г.

**Ученый секретарь**

Диссертационного совета Д 212.203.36  
кандидат юридических наук, доцент

 **Ю.А. Артемьева**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** В настоящей диссертационной работе проведен научно-практический анализ сложившегося международно-правового режима использования воздушного пространства (в первую очередь, осуществления полетов) за пределами государственных территорий, которое располагается над открытым морем, исключительной экономической зоной, Арктическим и Антарктическим регионами. Данное воздушное пространство в соответствии с региональными международными соглашениями разграничено на районы полетной информации (далее – РПИ)<sup>1</sup> прибрежных государств (например, Соглашение об установлении районов полетной информации над Черным морем<sup>2</sup>). Прибрежные государства в установленных для них РПИ на основе норм международного права определяют структуру воздушного пространства и осуществляют обслуживание воздушного движения, т.е. выделяют необходимые объемы воздушного пространства для безопасного осуществления различной деятельности, включая воздушные перевозки пассажиров и грузов, полеты для охраны государственных границ, боевой и учебной подготовки военной авиации, испытаний новых образцов авиационной техники, проведения поисково-спасательных работ, строительства установок и сооружений, разведки живых и неживых ресурсов, морских научных исследований и др.

Все государства, осуществляющие любую деятельность за пределами государственных территорий, могут задействовать различные типы летательных аппаратов и иных технических устройств. К ним относятся транспортные и боевые воздушные суда, экранопланы, ракеты, управляемые и неуправляемые снаряды и пр.

В условиях, когда статус рассматриваемого воздушного пространства определяется в основном правилами и нормами двух отраслей международного права – международного воздушного и международного морского права, и при

---

<sup>1</sup> Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение. Doc ICAO 9569. С. 123.

<sup>2</sup> Соглашение опубликовано в документе ИКАО «Аэронавигационный план. Европейский регион». 2001. Doc. ICAO 7754.

этом эти отрасли по-разному применяют базовые понятия, возникают сложности категориального и практического характера. Речь идет, прежде всего, о базовом понятии, которое по-английски обозначается термином «*aircraft*». Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (далее – Чикагская конвенция 1944 г.) и другие международные договоры по воздушному праву оперируют в русскоязычном тексте термином «воздушное судно», в то время как в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. употребляется понятие «летательный аппарат», т.е. широкое понятие, включающее в себя такие устройства, как ракеты, снаряды и т.п., к которым не применимы нормы воздушного права. Такое расхождение в терминах затрудняет применение соответствующих норм в практической деятельности.

Сложности теоретического и практического характера возникают и в связи с тем, что нормы, определяющие режим воздушного пространства в РПИ, характеризуются фрагментарностью: нормы, регулирующие порядок выполнения полетов за пределами государственной территории, содержатся, в основном, в источниках международного морского права; международное воздушное право в этом отношении имеет множество пробелов или же находится на уровне международной практики, при помощи которой обеспечивается безопасность воздушного движения.

Ситуация усложняется также отсутствием в современном международном воздушном праве:

- норм об иммунитете военных летательных аппаратов и норм, устанавливающих правила полетов государственных воздушных судов (военных, таможенных, полицейских и пр.) за пределами государственных территорий;

- положений, ограничивающих свободу полетов иностранных летательных аппаратов над исключительной экономической зоной и континентальным шельфом (например, разведка живых и неживых ресурсов), если цель этих полетов нарушает суверенные права соответствующего прибрежного государства;

- норм, определяющих порядок производства полетов и осуществления поисково-спасательных операций в Антарктике.

Комплексный и всеобъемлющий анализ отмеченных положений, обстоятельств и проблем с позиции теории и практики современного международного права обуславливает актуальность выбранной темы диссертационного исследования.

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Цель диссертационного исследования заключается в выявлении пробелов в международном воздушном праве и анализе его фрагментарного состояния применительно к порядку использования воздушного пространства в районах полетной информации над исключительной экономической зоной, открытым морем, Антарктикой и в разработке предложений по эффективному и безопасному обслуживанию воздушного движения в этих РПИ.

В рамках достижения указанной цели были определены следующие **научные задачи:**

– комплексное изучение процесса становления и развития международного воздушного права в части регулирования использования воздушного пространства за пределами государственных территорий;

– анализ существующей международно-правовой базы, определяющей порядок использования воздушного пространства за пределами государственных территорий, в частности, Чикагской конвенции 1944 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и других международно-правовых документов;

– рассмотрение особенностей правового регулирования различных категорий воздушного пространства за пределами государственных территорий в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.;

– выявление правовых пробелов и противоречивых положений в действующих международных договорах, регулирующих деятельность государств в воздушном пространстве за пределами государственных территорий;

– изучение процесса организации и планирования воздушного пространства, а также процесса координации и управления воздушным движением на основании документов ИКАО;

– выработка научно-обоснованных предложений по модернизации Чикагской конвенции 1944 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. применительно к регулированию полетов в воздушном пространстве над открытым морем, проливами и архипелажными водами;

– изучение международно-правового режима воздушного пространства над территорией Арктического и Антарктического регионов в целях его совершенствования.

**Объектом диссертационного исследования** являются отношения, возникающие в результате сотрудничества государств в связи с установлением международно-правового порядка осуществления полетов гражданской и государственной авиации и иной деятельности в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной, открытым морем, Арктикой и Антарктикой.

**Предметом диссертационного исследования** выступают международные договоры, акты международных межправительственных организаций, международная практика, национальные законодательства и доктрина о правовом статусе воздушного пространства над исключительной экономической зоной, открытым морем, Арктикой и Антарктикой.

**Степень научной разработанности темы исследования.** В науке международного права отсутствует современное всестороннее комплексное исследование по данной теме. Среди научных работ по основным аспектам темы настоящего исследования следует отметить диссертацию профессора М.Н. Копылова, посвященную международно-правовому регулированию полетов воздушных судов над открытым морем, представленную в 1980 г., т.е. до разработки единой Конвенции ООН по морскому праву (1982 г.)<sup>3</sup>.

Вопросы регулирования деятельности военной авиации над открытым морем были проанализированы в диссертационном исследовании М.М. Стребкова<sup>4</sup>.

Также были изучены научные работы профессора Ю.Н. Малеева о влиянии Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. на формирование правового режима воздушного пространства<sup>5</sup>.

По вопросу реализации международно-правового режима воздушного пространства при осуществлении обслуживания воздушного движения были использованы труды к.ю.н., доцента А.И. Травникова<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> *Копылов М.Н.* Международно-правовое регулирование полетов воздушных судов над открытым морем: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Михаил Николаевич Копылов. М., 1980. 226 с.

<sup>4</sup> *Стребков М.М.* Международно-правовое регулирование полетов военных воздушных судов над открытым морем: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Михаил Михайлович Стребков. М., 2007. 207 с.

<sup>5</sup> *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М.: Междунар. отношения, 1986. 239 с.

<sup>6</sup> *Травников А.И.* Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность. М.: Проспект, 2014. 224 с.; *Травников А.И.* Международное аэронавигационное право: учеб. пособие. М.: РУДН, 2013. 201 с.

Также при написании диссертации были учтены отдельные, однако, ключевые аспекты по организации воздушного пространства и регламентации полетов за пределами суверенной территории, которые комплексно были изучены коллективом авторов с участием доцента В.Д. Бордунова<sup>7</sup>.

При проведении исследования были использованы работы А.А. Баталова, включающие анализ правового регулирования международных воздушных сообщений, в том числе на примере Европейского союза<sup>8</sup>.

В работе учтен анализ деятельности Арктического совета, содержащийся в исследовании д.ю.н., доцента Д.К. Бекяшева<sup>9</sup>.

Диссертация широко опирается на материалы, приведенные в монографии М. Мильде, в которой содержится анализ разных аспектов регулирования воздушного движения за пределами государственной территории (гл. 4 «Международный правовой режим воздушного пространства»)<sup>10</sup>.

Исследование опирается также на полученные результаты анализа А. Филда о порядке регулирования использования воздушного пространства за пределами государственных территорий (гл. 6 «Обеспечение обслуживания воздушного движения»)<sup>11</sup>.

В написании работы были также использованы общетеоретические труды по международному воздушному и морскому праву зарубежных и

---

<sup>7</sup> Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н. Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. М., 1988. 209 с.; Бордунов В.Д. Чикагская конвенция 1944 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. о полетах над морскими пространствами // Сотрудничество государств в исследовании и использовании мирового океана. М.: Изд-во ИГПАН СССР, 1986. С. 102–117; Бордунов В.Д., Копылов М.Н. Правовой режим международного воздушного пространства // Вопросы международного морского и воздушного права. М.: Изд-во ИГПАН АН СССР, 1979. С. 116–133.

<sup>8</sup> Баталов А.А. Европейский союз и правовое регулирование международных воздушных сообщений // Вестник Московского университета. 2001. том 11, № 2, с. 69-77; Баталов А.А. Некоторые международно-правовые вопросы предоставления права пролетов при осуществлении регулярных воздушных сообщений // Московский журнал международного права. 2006. № 4. С. 73-92; Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. 2008. М.: ИКД «Зерцало-М», 224 с.; Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / Александр Александрович Баталов. М., 2003. 179 с.

<sup>9</sup> Бекяшев К.А., Бекяшев Д.К. Арктический совет: правовой статус и деятельность в области защиты морской среды и исследования морских живых ресурсов // Рыбное хозяйство. 2015. № 2. С. 32–37.

<sup>10</sup> Milde M. International Air Law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

<sup>11</sup> Field A. International air traffic control: Management of the World's airspace. Oxford: Pergamon Press, 1985. 231 p.

отечественных авторов, таких как В.Э. Грабарь<sup>12</sup>, Дж. Купер<sup>13</sup>, И.С. Перетерский<sup>14</sup>, П. Фошиль<sup>15</sup>, Г. Хазелтайн<sup>16</sup> и др.

**Методологическая основа исследования** представлена общефилософскими, общенаучными и частнонаучными специально-юридическими методами.

Методологическим базисом работы послужил общефилософский диалектический метод, необходимый для изучения процесса становления и развития международного воздушного права и научно-технического прогресса в области аэронавигации в их взаимосвязи и развитии.

Формально-логический метод исследования при использовании таких логических приемов, как анализ, синтез, дедукция, индукция, сравнение, аналогия, абстрагирование и обобщение, позволил обеспечить обоснованность и достоверность сформулированных по результатам исследования выводов, выраженных в представлении автором предложений по изменениям и дополнениям Чикагской конвенции 1944 г., Договора об Антарктике 1959 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике 2011 г.

Для раскрытия целостности объекта исследования и выявления различных типов связей в изучаемом объекте (например, координации деятельности гражданских и военных органов управления воздушным движением) применялись общие частнонаучные методы – системный и структурно-функциональный.

Специфика рассмотрения процессов формирования норм и институтов международного воздушного права определила особую роль историко-правового метода исследования. Изучение понятий в международных и национальных правовых актах обусловило необходимость применения сравнительно-правового метода.

---

<sup>12</sup> Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР. Вып. I / под ред. П.И. Баранова и др. М.: Авиационисты, 1927. С. 39–56 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/435/840/5347/34354?view=1> (дата обращения: 21.07.2018).

<sup>13</sup> Cooper J.C. The International Air Navigation Conference. Paris, 1910 // The Journal of Air Law and Commerce. 1952. Vol. 19. № 2. P. 127–143.

<sup>14</sup> Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1923. 140 с.

<sup>15</sup> Fauchille P. Le Domaine Aérien et le Régime Juridique des Aérostats // Revue Générale de Droit International Public: Droit des Gens, Histoire Diplomatique, Droit Pénal, Droit Fiscal, Droit Administratif. Paris, 1901. P. 414–485.

<sup>16</sup> Haseltine H.D. Law of the Air. London, 1911. 166 p.



Для использования согласованного понятийно-категориального аппарата в исследовании таких ключевых аспектов, как понятие прибрежного государства и его юрисдикция по международному воздушному праву, транзитного прохода, архипелажного пролета и др., был применен формально-юридический метод.

**Теоретическую основу диссертационного исследования** составили работы общетеоретического характера (научные статьи, диссертационные и монографические исследования) ведущих отечественных ученых, юристов-международников: А.Х. Абашидзе, А.И. Абдуллина, К.А. Бекашева, И.П. Блищенко, В.С. Верещетина, А.Н. Вылегжанина, Г.П. Жукова, А.С. Исполинова, А.Я. Капустина, Ф.И. Кожевникова, Ю.М. Колосова, М.Н. Копылова, И.И. Лукашука, Ф.Ф. Мартенса, А.П. Мовчана, А.А. Моисеева, В.П. Серегина, Н.А. Соколовой, М.А. Таубе, Г.И. Тункина, С.В. Черниченко и др.

В рамках диссертационного исследования также были изучены труды зарубежных специалистов по международному воздушному и морскому праву: Д. Джонсона, Дж.К. Купера, М. Мильде, Э. Ричардса, П. Фошиля, А. Филда, Г.Д. Хазелтайна, И.Л. Хэда и др.

**Нормативную основу диссертационного исследования** составляют:

– многосторонние международные договоры (Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г., Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и Приложения к ней, Конвенция об открытом море 1958 г., Договор об Антарктике 1959 г., Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Договор по открытому небу 1992 г. и др.);

– региональные международные соглашения об установлении районов полетной информации, которые официально опубликованы в региональных аэронавигационных планах ИКАО;

– двусторонние международные соглашения (прежде всего соглашения о предотвращении инцидентов за пределами государственной территории);

– акты Международной организации гражданской авиации – ИКАО (резолуции Ассамблеи ИКАО, Циркуляр ИКАО «Сотрудничество гражданских

и военных органов при организации воздушного движения»<sup>17</sup>, Руководство по планированию обслуживания воздушного движения<sup>18</sup>, Руководство по регулированию международного воздушного транспорта<sup>19</sup>, Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД<sup>20</sup> и др.);

– национальное законодательство Российской Федерации (Воздушный кодекс РФ 1997 г., Федеральные правила использования воздушного пространства РФ 2010 г.), законы США, КНР и других государств в сфере регулирования деятельности авиации.

**Научная новизна диссертационного исследования** выражается в получении новых знаний о пробелах в действующих международно-правовых актах и фрагментарном состоянии правил, регулирующих порядок использования воздушного пространства в районах полетной информации прибрежных государств.

Новизной являются также уточнения в полном объеме полномочий международных межправительственных организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание в воздушном пространстве за пределами государственных территорий на основании договоров, заключенных между прибрежными государствами.

Элементом новизны следует считать обоснование соискателем на основе доктрины «непосредственного прилегания» суверенных прав у прибрежных государств в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной и континентальным шельфом, обеспечивающих с помощью принадлежащих им воздушных судов разведку, разработку и защиту живых и неживых природных ресурсов, охрану искусственных островов, установок и сооружений, а также предотвращение полетов иностранных воздушных судов, нарушающих указанные суверенные права прибрежных государств.

Научная новизна проявляется также в раскрытии особенностей и проблем авиационной деятельности государств в воздушном пространстве Арктического и Антарктического регионов, а также в предложении о разработке международного регионального договора о поиске и спасании в Антарктике, учитывающего специфику этого района.

---

<sup>17</sup> Циркуляр ИКАО «Сотрудничество гражданских и военных органов при организации воздушного движения». 2011. Doc. ICAO 330-AN/189.

<sup>18</sup> Руководство по планированию обслуживания воздушного движения. 1984. Doc. ICAO 9426-AN.

<sup>19</sup> Руководство по регулированию международного воздушного транспорта. 2004. Doc. ICAO 9626.

<sup>20</sup> Глобальная эксплуатационная концепция ОрВД. 2005. Doc. ICAO 9854 AN/458.

### **Положения, выносимые на защиту:**

1. Доказана необходимость международно-правового закрепления юрисдикции прибрежных государств в их районах полетной информации для осуществления прав по установлению бесконфликтной структуры воздушного пространства в соответствии с международными техническими требованиями, принимаемыми государствами под эгидой ИКАО, в целях обеспечения максимально возможной безопасности воздушного движения за пределами государственных территорий.

2. Обосновывается обязательный характер стандартов Приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г. при обслуживании воздушного движения за пределами государственных территорий и необходимость исключения из него рекомендуемой практики. Для этого предлагается внести изменения в ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. с целью установления обязанности государств соблюдать правила полетов и обслуживания воздушного движения, опубликованных в Приложениях 2 и 11, как над открытым морем, так и над иными районами, находящимися за пределами суверенных территорий.

3. С целью обеспечения безопасности полетов в неконтролируемом воздушном пространстве предлагается принять международный договор о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве за пределами государственной территории для государственных воздушных судов, а в качестве основы такого договора рассматриваются двусторонние соглашения, заключенные между Российской Федерацией и некоторыми государствами – членами НАТО. Важной составляющей предлагаемого международного договора должно стать положение об иммунитете военных воздушных судов.

4. Для бесконфликтного осуществления воздушного движения над международными проливами и архипелажными водами, предотвращения опасных сближений и столкновений гражданских и государственных воздушных судов, а также устранения противоречий между положениями ст. 56–58 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. предлагается:

а) внести изменения в п. 3 «а» ст. 39 и дополнения в ст. 53 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в соответствии с которыми при выполнении транзитного полета над проливами и архипелажного пролета государственные воздушные суда должны соблюдать правила, установленные для гражданской авиации;

б) внести дополнения в п. 4 и 5 ст. 60 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., предусматривающие возможность установления воздушных зон безопасности вокруг искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе. Данные об этих зонах должны публиковаться в документах аэронавигационной информации;

в) зафиксировать в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. положение, согласно которому без разрешения прибрежного государства не должны допускаться полеты иностранных воздушных судов, выполняющих задания, нарушающие суверенные права соответствующего прибрежного государства (рыбная разведка, зондирование морского дна и т.п.).

5. Обосновывается необходимость создания в рамках Договора об Антарктике 1959 г. Международного центра обеспечения безопасности воздушного движения в данном регионе. Установлено, что в международном воздушном праве сложилась обычно-правовая норма, на основании которой государственные воздушные суда выполняют полеты над Антарктикой в соответствии с правилами, установленными для международной гражданской авиации. Указанный обычай требует кодификации с целью установления единообразия в сфере осуществления полетов в антарктическом воздушном пространстве.

6. Предлагается в Соглашении о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике 2011 г. заменить разрешительный порядок влета воздушных судов в иностранное воздушное пространство, который значительно затрудняет проведение поисково-спасательных операций, на уведомительный во избежание потери времени при спасании терпящих бедствие и оказания им необходимой помощи.

**Теоретическая значимость результатов исследования.** Проведенный в работе международно-правовой анализ вопросов статуса и правового режима международного воздушного пространства имеет существенное значение для развития науки международного права. Полученные диссертантом результаты (разработка конкретных предложений по принятию новых правил в области регулирования использования международного воздушного пространства) вносят определенный вклад в перспективное направление интегративного и систематического изучения проблем международного воздушного права. Положения и выводы о статусе воздушного пространства за пределами

государственных территорий, о юрисдикции прибрежных государств в отношении такого воздушного пространства, а также об особенностях правового режима воздушного пространства над Арктикой и Антарктикой могут быть использованы при подготовке учебных пособий по международному воздушному и морскому праву.

**Практическая значимость исследования** заключается в том, что осуществленный комплексный международно-правовой анализ вопросов статуса и правового режима международного воздушного пространства общего пользования может стать основой правовых решений международных организаций, обеспечивающих безопасность полетов.

В частности, результаты исследования и подготовленные диссертантом предложения могут быть использованы государствами при разработке новых норм международного воздушного права:

а) связанных с закреплением юрисдикции прибрежных государств и специализированных международных организаций по установлению структуры международного воздушного пространства;

б) в области регулирования режима воздушного пространства над международными проливами и архипелажными водами и предотвращения инцидентов за пределами суверенного воздушного пространства.

Результаты исследования могут быть также применены в учебно-педагогической деятельности в процессе преподавания учебной дисциплины «Международное публичное право» и спецкурсов «Международное воздушное право» и «Международное морское право», а также в разработках, направленных на дальнейшее развитие отечественной научной школы международного воздушного права.

**Обоснованность и достоверность исследования.** Полученные в ходе исследования результаты подтверждаются многообразием используемых методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании настоящей диссертации научных трудов, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала, включающего в себя международные договоры в области воздушного, морского и других отраслей международного права и др.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты проведенного исследования были опробованы на Международном конгрессе «Блищенковские чтения» в 2018 г. (14 апреля, Москва, РУДН), а также на

Международной научной конференции «Безопасность: информация, техника, управление» в 2018 г. (31 октября, Санкт-Петербург).

Основные положения диссертационного исследования нашли отражение в 6 научных публикациях, 5 из которых опубликованы в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации, общим объемом 1,2 п.л.

**Личный вклад автора** является определяющим и заключается в непосредственном участии на всех этапах исследования – от постановки целей и задач и их практической реализации до представления результатов в научных публикациях и докладах.

**Соответствие паспорту специальности.** Диссертационная работа соответствует содержанию специальности 12.00.10 «Международное право; Европейское право» и включает в себя исследование основных принципов и норм международного права; международно-правовых понятий, категорий и концепций, характеризующих особенности международного права; международных договоров, институтов международного права; механизмов международно-правового регулирования; объектов международно-правового регулирования, а также субъектов международного воздушного права и их правового статуса.

**Структура и содержание диссертации** обусловлены кругом исследуемых проблем в области международного воздушного права и отвечают поставленным цели и задачам, объекту и предмету диссертационного исследования. Настоящая работа состоит из введения, трех глав, включающих в себя девять параграфов (и два подпараграфа), последовательно раскрывающих понятие, генезис, правовую природу, сущность и особенности исследуемых проблем, а также заключения, списка литературы и пяти приложений, содержащих предложения автора по модернизации действующих международных договоров и заключению нового международного соглашения. Общий объем диссертации составляет 188 страниц.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования и устанавливается степень ее научной разработанности; определяются объект, предмет, цели и задачи исследования; отмечается научная новизна исследования; указываются использованные автором научно-исследовательские методы; раскрываются теоретическая основа и нормативные источники исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; подчеркиваются теоретическая и практическая значимость работы; обозначаются обоснованность и достоверность исследования, а также ее соответствие паспорту специальности.

**Первая глава «Становление и современное состояние правового режима международного воздушного пространства»** посвящена исследованию исторического развития международного воздушного права, изучению его основных источников, мнений отечественных и западных правоведов относительно статуса и режима воздушного пространства.

В **первом параграфе «Исторический процесс развития международно-правового регулирования использования воздушного пространства»** рассмотрены виды и различные классификации воздушного пространства, проанализирован процесс нормативного закрепления государственного суверенитета в отношении воздушного пространства над государственной территорией.

Подробно изучены позиции европейских государств начала XX в. относительно статуса воздушного пространства, представленные в ходе Парижской конференции 1910 г. Германия настаивала на абсолютном суверенитете государства в отношении воздушного пространства над суверенной территорией. Франция придерживалась права на свободу аэронавигации с учетом необходимой защиты государством своей целостности. Великобритания также поддерживала свободу аэронавигации, однако предлагала предоставлять собственникам земельных участков право ограничивать воздушное движение над их собственностью.

Автор прослеживает развитие концепта «свобода полетов над открытым морем» в доктрине и международных договорах, анализируя Чикагскую

конвенцию 1944 г., Конвенцию об открытом море 1958 г. и Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. Отмечено, что первое законодательное закрепление обязанности государств получать специальное разрешение на осуществление деятельности, представляющей угрозу безопасности полетов, произошло в 1983 г. в Воздушном кодексе СССР. Тщательно проанализированы соглашения о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве за пределами государственной территории, заключенные СССР и западными государствами. Благодаря таким соглашениям деятельность военной авиации подвергалась некоторым ограничениям, в силу чего повысилась безопасность полетов гражданской авиации.

Кроме того, был прослежен процесс возникновения и развития нормы о предоставлении иммунитета военным воздушным судам: Парижская конвенция 1919 г. предусматривала наличие такого иммунитета для военных воздушных судов. Чикагская конвенция 1944 г. отменила действие Парижской конвенции 1919 г., и, таким образом, военные воздушные суда лишились иммунитета, закрепленного нормой международного права. В настоящее время такой иммунитет существует в форме обычая и требует кодификации.

Особое внимание уделено соотношению понятий «суверенитет» и «суверенные права» государства, поскольку в контексте международного воздушного и морского права суверенные права в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе имеют определяющее значение. Установлено, что суверенитет является основанием суверенных прав, но не равен их сумме.

**Второй параграф «Правовой режим международного воздушного пространства»** посвящен изучению норм действующих международных договоров по воздушному и морскому праву с целью выделения специальных норм, закрепляющих статус международного воздушного пространства и правил полетов в нем. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. определяет категории воздушного пространства за пределами государственной территории: над открытым морем, над исключительной экономической зоной, над архипелажными водами и над проливами.

Автор обращает внимание на существующие пробелы в международном праве и доказывает применимость теории «непосредственного прилегания» по отношению к таким категориям воздушного пространства, как воздушное пространство над исключительной экономической зоной, континентальным



шельфом и открытым морем. Диссертант обосновывает необходимость разграничения правового режима воздушного пространства над различными морскими пространствами и важность закрепления юрисдикции прибрежных государств в отношении установления структуры воздушного пространства за пределами территориального моря. Доказана позиция, в соответствии с которой свобода полетов в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной и континентальным шельфом должна быть ограничена целью полета. Полеты, направленные на нарушение суверенных прав прибрежного государства, должны быть выявлены и прекращены.

Анализ правового режима Антарктики позволяет выделить воздушное пространство над ней в отдельную категорию, поскольку, по мнению автора, в корне неверно приравнивать воздушное пространство над открытым морем к воздушному пространству над материком *res communis*. Кроме того, существующий уведомительный порядок совершения полетов над Антарктикой частично противоречит принципу свободы полетов. Предлагается новый подход к пониманию правового режима воздушного пространства над континентальным шельфом: поскольку суверенные права на сам шельф не оспариваются, государства должны быть наделены юрисдикцией в отношении воздушного пространства над ним для защиты своих суверенных прав.

**Третий параграф «Особенности правового режима воздушного пространства над историческими проливами и архипелажными водами»** раскрывает сущность отдельной категории международного воздушного пространства – воздушное пространство ограниченного пользования. Отмечено, что такое воздушное пространство отведено для использования всеми воздушными судами, однако присутствует особенность – это пространство располагается над суверенной территорией. В связи с данным фактом правовой режим воздушного пространства над некоторыми территориями (историческими проливами и архипелажными водами) отличается по своему регулированию.

Согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., режим прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не затрагивает суверенитета или юрисдикции прибрежного государства в отношении воздушного пространства над такими проливами. При этом припроливное государство ограничивается в праве принимать в одностороннем порядке меры

законодательного, исполнительного и иного порядка по отношению к воздушному судну, нарушающему обязанности по транзитному пролету.

В соответствии со ст. 53 Конвенции, государство-архипелаг может устанавливать воздушные коридоры, приемлемые для непрерывного и быстрого пролета иностранных летательных аппаратов над ним. Все летательные аппараты пользуются правом архипелажного пролета по таким воздушным коридорам.

Во второй главе **«Реализация правового режима воздушного пространства за пределами государственной территории»** рассмотрены правила организации воздушного пространства, планирования и координации воздушного движения на основании действующих универсальных договоров и международных авиационных регламентов.

**Первый параграф «Организация воздушного пространства»** посвящен изучению структуры воздушного пространства и ее отдельных элементов (международные воздушные трассы, районы полетной информации), а также порядок установления такой структуры. Автор анализирует положения приложений к Чикагской конвенции 1944 г. и их правовую природу и приходит к выводу, что международные авиационные регламенты являются не вспомогательным, а полноценным источником международного права в силу процесса их разработки и принятия государствами, а не международной организацией.

Подробно изучена юрисдикция прибрежных государств на основании Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и мнения специалистов в этой области. Диссертантом сделан вывод о фактическом осуществлении юрисдикции в воздушном пространстве над открытым морем на основании обычно-правовой нормы: десятилетиями государства действовали на единообразной основе, устанавливая структуру воздушного пространства и обеспечивая обслуживание воздушного движения в установленном для них РПИ. Представленная обычная норма, несомненно, нуждается в кодификации.

Рассмотрены основы организации воздушного пространства в соответствии с документами ИКАО. Отмечено, что структура воздушного пространства состоит из следующих элементов: район полетной информации, диспетчерский район, диспетчерская зона, маршрут обслуживания воздушного движения (воздушная трасса, маршрут зональной навигации, местные

воздушные линии). Приведен порядок установления таких элементов структуры, как РПИ и воздушная трасса.

Рассмотрены положения некоторых приложений к Чикагской конвенции 1944 г., а также проанализирован вопрос правовой природы самих приложений. Автор приходит к выводу о принадлежности приложений к категории международных договоров.

**Во втором параграфе «Планирование использования воздушного пространства»** подробно рассмотрены положения Руководства ИКАО по планированию обслуживания воздушного движения. Отмечено, что планирование является важным этапом функционирования систем управления воздушным движением. Приводятся определения, виды и порядок планирования. Рассмотрены источники права, в соответствии с которыми осуществляется планирование использования воздушного пространства. Отмечается, что в ряде элементов структуры воздушного пространства планирование производится согласно национальным правилам.

Изучен процесс предоставления органами ОВД информации пользователям воздушного пространства.

Изучены понятия «запретная зона», «зона ограничения полетов», «опасная зона», «резервирование воздушного пространства» и особенности их правового регулирования. Отдельно рассмотрена практика некоторых государств по установлению зон опознавания противовоздушной обороны. Отмечается, что распространение зон опознавания ПВО за пределы территориального моря признается превышением полномочий и противоречит международному воздушному праву.

**Третий параграф «Координация и непосредственное управление воздушным движением»** посвящен анализу взаимоотношений между гражданскими и военными органами обслуживания воздушного движения. Приведены позиции ИКАО по данному вопросу и предлагаемые пути усовершенствования системы ОВД, а также практика установления рубежей передачи управления в воздушном пространстве между сопредельными государствами.

Координация представляет собой комплекс взаимоотношений с другой стороной с целью достижения согласованного решения какой-либо общей проблемы. Одним из аспектов координации воздушного движения является именно унификация нормативных требований гражданских и военных

ведомств. Для этого создаются специальные координационные органы. Координация осуществляется не только на национальном, но и на региональном уровне. Крайне важно соотносить действия соседних государств путем заключения многосторонних или двусторонних соглашений для успешного осуществления международных полетов. Важным условием должной координации является обмен сведениями, сотрудничество при разработке планов мероприятий, а также сотрудничество с различными ведомствами – поставщиками информации или услуг.

Непосредственное управление воздушным движением за пределами государственной территории осуществляется уполномоченными органами (организациями) государств или специально созданными для этих целей международными межправительственными организациями.

В третьей главе **«Пути прогрессивного развития правового режима воздушного пространства за пределами государственных территорий»** диссертант выделяет основные проблемы и пробелы действующего международного воздушного права, а также предлагает собственное видение необходимых изменений и дополнений.

В первом параграфе **«Совершенствование правового регулирования использования международного воздушного пространства»** проведен анализ позиций отечественных ученых относительно пути развития международного воздушного права. Отмечено, что Ю.Н. Малеев и Е.А. Самородова предлагают создание единой Конвенции по воздушному праву, охватывающей такие сферы, как регулирование авиации, технические вопросы и загрязнение окружающей среды.

Вместе с тем А.И. Травников считает такой вариант неприемлемым для государств и выступает за совершенствование положений Чикагской конвенции 1944 г. Автор диссертации, будучи солидарен с последней позицией, формулирует проект поправок в ст. 9, 12 и 26 Чикагской конвенции 1944 г., а также высказывает предложения по внесению изменений в Приложение 11 к этой Конвенции. В ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г. предлагается внести изменение, в соответствии с которым правила полетов и обслуживания воздушного движения должны применяться не только в воздушном пространстве над открытым морем, но и в любом воздушном пространстве за пределами государственной территории. Предложено также внести дополнение в ст. 9 Чикагской конвенции 1944 г., согласно которому объявление опасных зон становится обязанностью государства.

Кроме того, предлагается проект универсального международного договора о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве за пределами государственной территории. В проект договора включены положения об иммунитете военных воздушных судов, а также об обязанности государственных летательных аппаратов соблюдать в контролируемом воздушном пространстве правила полетов и обслуживания воздушного движения.

Для закрепления существующего обычая государственных транспортных воздушных судов соблюдать над Антарктическим регионом правила полетов, предусмотренные для гражданской авиации, предлагается дополнить Договор об Антарктике 1959 г. новым положением.

**Второй параграф «Правовая регламентация использования воздушного пространства над Арктическим и Антарктическим регионами»** посвящен исследованию современного правового статуса воздушного пространства над полярными районами.

Арктический и Антарктический районы имеют множество сходных характеристик в отношении природных и климатических условий. Обоим регионам присущи магнитные бури, создающие помехи работе радиотехнических средств, обеспечивающих обслуживание воздушного движения. При этом автор отмечает, что существует и ряд отличий.

В первом подпараграфе «Особенности организации воздушного движения над Арктикой» отмечается, что Арктика – перспективный регион, но его освоение обусловлено многочисленными трудностями. Особенность Арктики заключается в том, что воздушное пространство над этим регионом одновременно имеет два правовых статуса: воздушное пространство над государственной территорией (российские, норвежские и канадские острова, датская Гренландия) и над международным воздушным пространством (над открытым морем, ледниками, арктическим шельфом). Более того, по сей день не решена проблема делимитации территории Арктики между заинтересованными государствами.

Автором проведен анализ позиций ученых относительно ситуации в Арктике, обоснованы интересы государств в регионе, исследована деятельность Арктического совета. Вывод таков: особенности режима повлекли за собой ряд проблем, решение которых является насущной задачей. Предложение диссертанта касается введения особого режима в отношении арктических

островов для совершения над ними регулярных полетов без нарушения суверенитета государств.

Кроме того, автором сформулирована концепция изменений в Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике 2011 г. Срочность пересечения границы суверенного воздушного пространства обоснована важностью спасения терпящих бедствие, что обуславливает необходимость заменить разрешительный порядок влета в суверенное воздушное пространство на уведомительный. Российское национальное законодательство можно назвать более прогрессивным в отношении чрезвычайных обстоятельствах и способствующим облегчению поисково-спасательных операций, поскольку Закон РФ от 01.04.1993 № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» в ст. 9 предусматривает возможность вынужденного влета в воздушное пространство России, осуществляемого в случае аварии или стихийного бедствия, сильного шторма, ледохода, доставки спасенных людей, оказания срочной медицинской помощи и др. (перечисленные случаи пересечения границы без получения предварительного разрешения не будут являться нарушением правил пересечения Государственной границы).

**Второй подпараграф «Организация управления воздушным движением над Антарктикой»** посвящен анализу некоторых документов системы Договора об Антарктике 1959 г., а также изучению работы Консультативного Совещания Договора об Антарктике на предмет наличия специализированных авиационных норм или положений в отношении особенностей полетов над регионом. Установлено, что такие положения существуют в форме рекомендаций, однако не все находятся в открытом для изучения доступе.

Проведено исследование существующей системы организации воздушного пространства над Антарктикой. Антарктическое воздушное пространство поделено на 6 районов полетной информации четырех ближайших государств (Австралия, Новая Зеландия, Чили, ЮАР), при этом на самой материке существуют аэродромы и диспетчерские службы иных государств.

Предложено создание Международного центра обеспечения безопасности воздушного движения в Антарктике (далее – Антарктик-контроль). В рамках системы Договора об Антарктике 1959 г. возможно подписание специального Протокола, касающегося обслуживания воздушного движения над

Антарктикой, в соответствии с которым государства согласятся разделить РПИ Австралии, Новой Зеландии, Чили и ЮАР и передать часть их РПИ в ведение Антарктик-контроля. Далее необходимо передать Протокол в ИКАО для обновления региональных аэронавигационных планов и выделения нового Антарктического РПИ.

Предлагаемый Антарктик-контроль следует организовать по аналогии с Евроконтролем, АСЕКНА или КОКЕСНА. Централизация управления воздушным движением и обеспечение безопасности полетов крайне важны для мирового сообщества с целью повышения эффективности изучения региона, а также доставки экспедиций, пассажиров и грузов на территорию Антарктики.

Предлагается также заключение в рамках системы Договора об Антарктике 1959 г. нового международного договора о поиске и спасании в Антарктике по примеру Соглашения о спасании в Арктике 2011 г.

Аналогично северному региону, южный характеризуется увеличением роста морских и воздушных перевозок, а также суровыми климатическими условиями, в которых скорейшее спасание терпящих бедствие представляется крайне важным.

**В третьем параграфе «Модернизация Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. в целях прогрессивного развития международного воздушного права»** рассмотрены положения Конвенции, относящиеся к международным полетам.

Автор предлагает собственное видение поправок в Конвенцию, в частности, аргументирует исключительную важность закрепления юрисдикции прибрежных государств в отношении воздушного пространства за пределами территориального моря. Предлагаемые изменения должны быть направлены на закрепление обязанности государств соблюдать правила полетов в воздушном пространстве над исключительной экономической зоной, а также придерживаться установленной структуры воздушного пространства.

Автору представляется необходимым внести изменения и дополнения в ст. 60 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в соответствии с которыми будет установлено обязательство прибрежных государств фиксировать зону безопасности для летательных аппаратов.

Учитывая необходимость использования как вод над континентальным шельфом, так и воздушного пространства над ним для осуществления прибрежным государством суверенных прав, необходимо дополнить ст. 78

Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. п. 3, согласно которому иные государства обязуются учитывать права и обязанности прибрежного государства, соблюдать его законы и правила.

Модернизация Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. позволит значительно усовершенствовать правовой режим воздушного пространства за пределами государственной территории, применение которого приведет не только к более эффективному и безопасному его использованию в целях обеспечения деятельности военной и гражданской авиации, но и создаст международно-правовые условия для полноценной реализации и защиты суверенных прав прибрежных государств в отношении исключительной экономической зоны и континентального шельфа.

В **заклучении** формулируются основные выводы по итогам проведенного исследования.

В **приложениях** приведены авторские проекты по изменению Чикагской конвенции 1944 г. (изменение и дополнение ст. 9, 12 и 26), Приложения 11 к Конвенции (изменение п. 2.1.2), Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (изменение и дополнение ст. 39, 53, 58, 60, 78); Договора об Антарктике 1959 г. (дополнение ст. VI bis, в соответствии с которой над Антарктикой все воздушные суда обязуются соблюдать правила полетов и обслуживания воздушного движения). Прилагается примерное содержание международного договора под рабочим названием «Договор о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве за пределами государственной территории» (положениями договора предлагается закрепить юрисдикцию прибрежных государств в отношении организации воздушного пространства в установленных для них РПИ, наделить военные воздушные суда иммунитетом, установить обязанность военных воздушных судов соблюдать в контролируемом воздушном пространстве правила выполнения полетов и обслуживания воздушного движения).



## СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

*а) в рецензируемых научных журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации:*

1. Сокова, Е.А. Нормализация международной авионавигации в воздушном пространстве над черным морем. Международно-правовой анализ / А.И. Травников, Е.А. Сокова // Закон и право. – 2017. – № 10. – С. 92–94 (0,2 п.л.).

2. Сокова, Е.А. Совершенствование правового режима международного воздушного пространства / Е.А. Сокова // Закон и право. – 2017. – № 12. – С. 126–129 (0,25 п.л.).

3. Сокова, Е.А. Роль процессуальных норм в международном воздушном праве / Е.А. Сокова // Закон и право. – 2018. – № 1. – С. 81–83 (0,2 п.л.).

4. Сокова, Е.А. Юрисдикция прибрежных государств в международном воздушном пространстве / Е.А. Сокова // Евразийский юридический журнал. – 2018. – № 2 (117). – С. 61–64 (0,25 п.л.).

5. Сокова, Е.А. Правовая регламентация использования воздушного пространства над Арктическим регионом / Е.А. Сокова // Закон и право. – 2018. – № 11. – С. 123–127 (0,3 п.л.).

*б) в иных изданиях:*

6. Сокова, Е.А. Обеспечение безопасности полетов над Антарктическим регионом / Е.А. Сокова // Сборник избранных статей по материалам научных конференций ГНИИ «Нацразвитие» (Санкт-Петербург, Октябрь 2018). – СПб.: ГНИИ «Нацразвитие», 2018. – С. 142–145 (0,3 п.л.).

**Сокова Евгения Александровна**  
*(Российская Федерация)*

**МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА  
ЗА ПРЕДЕЛАМИ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

В диссертации проведен комплексный международно-правовой анализ организации воздушного движения в международном воздушном пространстве с теоретической и практической точек зрения. Актуальность данной проблемы связана с тем, что существующие универсальные договоры в сфере международного воздушного права не затрагивают аспекты военной и иной государственной деятельности в воздушном пространстве за пределами государственной территории, что влияет на уровень безопасности.

В этой связи в исследовании обоснована необходимость изменения существующих международных договоров по воздушному и морскому праву, наделяющих прибрежные государства правом устанавливать структуру воздушного пространства в своем районе полетной информации.

Также представлено обоснование необходимости и своевременности заключения международного договора о предотвращении инцидентов в воздушном пространстве за пределами суверенной территории для улучшения координации полетов государственных воздушных судов.

**Evgeniya A. Sokova**  
*(Russian Federation)*

**INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE USE  
OF AIR SPACE OUTSIDE THE STATES TERRITORIES**

In the thesis, a comprehensive international legal analysis of the air traffic management in international airspace from theoretical and practical points of view was carried out. The importance of this issue is related to the fact that the existing universal treaties in the field of international air law do not address aspects of military and other state activities in the airspace outside the state territory, which affects the level of security.

In this regard, the study substantiates the need to amend the existing international treaties on air and maritime law, giving the littoral states the right to establish the structure of airspace in their flight information regions.

It also presents the rationale for the necessity and timeliness of concluding an international treaty on the prevention of incidents in the airspace outside the sovereign territory in order to improve the coordination of flights of state aircraft.