**Международное воздушное право**

**Понятие международного воздушного права.**

Международное воздушное право - совокупность международно-правовых принципов и норм, регулирующих международные полеты и иные виды использования воздушного пространства. Не могу не оговориться, что это определение не является общепризнанным. Более распространено ограниченное понимание международного воздушного права как регулирующего только отношения, связанные с гражданской авиацией^ Действительно, международное воздушное право возникло и развивалось как право гражданской авиации. Однако ПОСТЕПЕННО начали появляться нормы, -регулирующие и иные виды использования воздушного океана, прежде всего, нормы, относящиеся к военному использованию и к экологической защите. Соответствующие положения появились и в актах Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которые содержат требование к государствам при определении правил полетов правительственных воздушных судов учитывать интересы безопасности навигации гражданских судов и выполнять по мере возможности общие правила полетов. Необходимость такого рода предписаний не вызывает сомнений. В результате формируется понятие международного воздушного права в широком смысле.

Интересно, что римское право рассматривало воздух как естественную среду, абсолютно необходимую для жизни и доступную всем - общее достояние (res communis). Но как только появилась возможность использовать воздушное пространство в коммерческих и военных целях, государства единодушно заявили свое право на суверенитет над воздушным пространством, включили его в состав территории. Это положение было закреплено первой же многосторонней Парижской конвенцией 1919 г.: "Каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над его территорией". -Суверенитет над воздушным пространством был с самого начала положен в основу международного воздушного права. Он подтвержден и основным актом международного воздушного права - Чикагской конвенцией о гражданской авиации 1944 г.' Установление суверенитета над территориальным воздушным пространством означало признание свободы воздушного пространства над открытым морем. Так оформился второй основной принцип международного воздушного права. Это право сравнительно новая и активно развивающаяся отрасль международного права.

Система источников международного воздушного права довольно сложна. Ими являются универсальные и региональные конвениии, множество двусторонних соглашений формируются обычные нормы. Кроме того нормы международного воздушного права содержатся в конвенциях, посвященных другим вопросам. Как мы видели, Конвенция по морскому праву 1982 г. подтверждает свободу полетов над открытым морем, содержит положения о транзитном пролете через проливы и архипелажные воды. Всемирная почтовая конвенция регулирует перевозку международной авиапочты. Велико значение\_резолюций международных организаций, прежде всего, такой всемирной\_организации, как зданной на основе Чикагской конвенции 1944г Существуют и региональные организации в этои области, напримёр Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации.

Особо отмечу тесную связь международного воздушного права с национальным воздушным правом, точнее с той его частью, которая относится к международным полетам. Национальное право и в данном случае не является источником международного права. Но без него картина правового регулирования в рассматриваемой области будет неполной. Попутно замечу, что в этой области влияние международного права на внутреннее право особенно ощутимо.

Основным актом внутреннего воздушного права в нашей стране является Воздушный кодекс СССР 1983 г. Немало существенных норм содержат и другие законы, прежде всего Закон о Государственной границе РФ 1993 г. Прямое отношение к воздушному праву имеют некоторые нормы гражданского, уголовного, трудового, таможенного и других отраслей внутреннего «права РФ.

**Свобода полетов в международном воздушном пространстве**

В соответствии с принципом свободы полетов в международном воздушном пространстве воздушные суда подчинены в этой сфере юрисдикции государства флага, государства регистрации. Порядок регистрации определяется внутренним правом, а национальная принадлежность обозначается на самолете. Отмечу, что решения ИКАО носят характер рекомендаций, за исключением тех, что относятся к полетам в международном пространстве, которые являются обязательными.

Государства обязаны осуществлять контроль за соответствием зарегистрированных в нем воздушных судов требованиям безопасности полетов и за соблюдением ими международных норм. Это относится не только к летательным аппаратам, но и к аэропортам и другим структурам обслуживания.

Особое значение в наше время приобрела борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской -авиации. Конвенция по морскому праву 1982 г. содержит ряд статей, относящихся к воздушному пиратству. Под последним понимается любой неправомерный акт насилия, задержания, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами частного летательного аппарата. Этот акт совершается в международном пространстве и направлен против другого морского или воздушного судна либо лиц или имущества, находящихся на их борту (ст. 101).

В отношении пиратства установлена универсальная уголовная юрисдикция. В международном пространстве правительственные суда любого государства могут захватить пиратский летательный аппарат, арестовать захвативших его лиц и предать суду своего государства (ст. 105).

Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. установила универсальную юрисдикцию в отношении перечисленных в ней актов. Любое государство обязано либо судить, либо выдать совершивших их лиц. Соответствующие положения включаются и в двусторонние соглашения о воздушном сообщении, например, в соглашение России с США 1986 г. В данном случае мы наблюдаем весьма распространенное в международном праве явление, пересечение двух отраслей - международного воздушного права и международного уголовного права.

**Юрисдикция государства в своем воздушном пространстве**

Юрисдикция государства определяется его территориальным верховенством. Воздушное пространство - часть территории государства. Его граница представляет вертикальную плоскость, начинающуюся от линии границы. В соответствии с Воздушным кодексом, России принадлежит полный и исключительный суверенитет над ее воздушным пространством.

Из сказанного следует, что пользование воздушным пространством государства допустимо только с его разрешения. В этих целях между государствами заключаются двусторонние соглашения о воздушном сообщении. Эти соглашения, а также внутренние акты, определяют правила полетов в воздушном пространстве государства.

В соответствии с Законом о Государственной границе РФ пересечение границы допустимо в местах, определяемых международными договорами РФ либо решениями Правительства, которые также устанавливают порядок следования от границы до пунктов пропуска и в обратном направлении. Пунктом пропуска является аэропорт, открытый для международных полетов. При полете в воздушном пространстве РФ, включая транзит, воздушным судам запрещается посадка в немеждународных аэропортах, залет в запретные для полетов районы.

Исключение из общих правил сделано для случаев вынужденного влета в воздушное пространство РФ в силу чрезвычайных обстоятельств. В таких случаях командир судна обязан немедленно сообщить о случившемся администрации ближайшего аэропорта и действовать в соответствии с полученными указаниями.

В целях обеспечения безопасности границы существенными полномочиями наделены Войска противовоздушной обороны. Они контролируют соблюдение правил пересечения границы; пресекают незаконное пересечение границы или нарушение порядка пользования воздушным пространством; оказывают содействие судам, незаконно пересекшим границу в случае форс-мажорных обстоятельств.

При осуществлении своих функций Войска ПВО имеют право использовать имеющиеся в их распоряжении средства для опознания воздушных судов даже за пределами территориальных вод РФ, но до границ других государств, при возникновении угрозы незаконного пересечения границы РФ; принимать меры по предупреждению или прекращению незаконного пересечения границы; приглашать членов экипажа незаконно пересекших границу судов для выяснения обстоятельств и передачи их органам дознания и следствия.

Государства довольно рано осознали необходимость унификации национальных норм относительно правил воздушных перевозок. Уже в 1929 г. большое число государств подписали Варшавскую конвенцию для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. В дальнейшем к ней присоединился и СССР.' В последующие годы в Конвенцию вносились изменения и дополнения.

Конвенция посвящена унификации правил, относящихся к документам о воздушной перевозке и ответственности перевозчика. Определены реквизиты, которые должны содержать билет и багажная квитанция. В результате они обрели международный' стандарт. Одновременно установлено, что утеря документов не влияет на действительность договора перевозки.

Определена ответственность перевозчика, который отвечает за всякий ущерб, причиненный пассажиру или грузу, а также за опоздание. Установлена предельная сумма ответственности. Всякая оговорка, клонящаяся к ограничению ответственности, объявлена недействительной. Иск об ответственности может быть предъявлен либо в стране перевозчика или по месту нахождения его агентства, с которым был заключен договор, либо перед судом места назначения. Здесь мы видим пример взаимодействия международного воздушного права и гражданского процессуального права. Значительное место в системе национального воздушного права занимают унифицированные международными договорами нормы гражданского права, например, фрахт и аренда воздушных судов, ответственность за вред, причиненный иностранным судном третьим лицам на поверхности, страхование.