

Международно-правовые проблемы СНГ

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА УЧАСТНИКОВ СНГ

Ф.И. Сапрыкин *

Распад Союза ССР повлек, кроме прочего, расчленение того воздушного пространства, в котором именно Союзу ССР принадлежал полный и исключительный суверенитет.

По прошествии трех с лишним лет каждое из новообразовавшихся государств закрепило в национальном законодательстве принцип полного и исключительного суверенитета над своим воздушным пространством, являющимся неотъемлемой частью государственной территории. Сформированы авиационные управленческие структуры, активно идет процесс создания национальных авиапредприятий (в одной России, по неофициальным данным, на 1 марта 1996 г. их зарегистрировано около 400), проводятся мероприятия по нанесению на воздушные суда национальной символики (флагов, эмблем, регистрационных номеров), а также кодов Международной организации гражданской авиации (ИКАО), отрабатывается правовой режим пересечения воздушных границ полетов и иной деятельности в воздушном пространстве.

При этом необходимо особо отметить отсутствие нового авиационного законодательства в абсолютном большинстве государств — участников СНГ. На 1 марта 1996 г. базовые акты воздушного законодательства (воздушные кодексы) приняты только на Украине и в Узбекистане (готовится к выходу в России и Казахстане). Не говоря уже о несовершенстве этих документов, в остальных государствах по-прежнему используется нормативная база Союза ССР (Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г., Основные правила полетов 1985 г., наставления и инструкции МГА СССР и др.), которые значительно устарели и не соответствуют новым правовым, политическим и экономическим реалиям.

Одновременно по Соглашению о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства от 25 декабря 1991 г.¹

* Второй секретарь Департамента СНГ МИД РФ.

(далее Минское соглашение) воздушное пространство, расположенное над их территориями в целом, квалифицируется как «единое».

Воздушное пространство как территория

Правовое положение воздушного пространства как части государственной территории и как части международной территории общего пользования получило фундаментальное исследование в научной литературе². Тем не менее некоторые юридические реалии в рамках СНГ заставляют по-новому оценивать сложившиеся теоретические подходы в данной области.

Вопрос о правовом статусе воздушного пространства в современной правовой науке всегда рассматривался в тесной связи с вопросами правового режима. Эти два понятия между собой тесно связаны, но тем не менее не равнозначны.

Правовой статус как юридическое понятие определяет общее правовое положение воздушного пространства как части территории и в зависимости от этого характеризуется либо распространением на него полного и исключительного суверенитета государств (суверенное воздушное пространство), либо действием «принципа свободы» в пределах международной территории общего пользования (открытое воздушное пространство).

Правовой режим составляет систему юридических норм и правил, которые регулируют деятельность и поведение субъектов права на данной территории³.

Принцип полного и исключительного суверенитета государства в пределах его территории первоначально сложился как международно-правовой обычай, который со временем получил договорное оформление, как, например, в статье 1 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.⁴ (далее Чикагская конвенция). Теоретически верховенство государства на его территории носит неограниченный характер (иначе это не «верховенство»), однако в сообществе государств плюрализм суверенов и определенные международно-правовые нормы его частично ограничивают⁵.

В современном международном праве понятие «территория» уже не рассматривается, как это было ранее, под углом зрения отношений собственности (территория объекта), а признается пространственными рамками, где государство осуществляет свои суверенные полномочия. Опираясь на эту точку зрения, под «территорией» можно понимать определенный объем трехмерного пространства, включая сушу, «водную поверхность и воздушное про-

странство (среду)»⁶, в котором устанавливается и действует по принципу *ratione loci* определенный юридический порядок.

Воздушным же пространством принято считать любое пространство, наполненное воздухом. Однако не все надземное воздушное пространство входит в общий объем нормативного воздушного пространства, то есть в пространство, правовой статус которого определен нормами воздушного права. Ввиду известной конвекционности воздуха совершенно невозможно привязать часть государственной территории (нормативное воздушное пространство) к атмосферному слою земной поверхности (действительное воздушное пространство)⁷.

Вместе с тем ни в одном общем многостороннем договоре универсального характера не содержится норма, включающая в понятие «территория» расположенное над ней воздушное пространство⁸.

Несмотря на так и не закончившийся спор относительно юридической природы воздушного пространства, в доктрине международного права и в дипломатической практике сложился подход, согласно которому используемое пространство над сушей и водами государства является частью территории такого государства⁹.

Сфера действия полного и исключительного суверенитета государства в воздушном пространстве

Суверенитет государства действует в пространстве и во времени: во времени — с момента появления государства как субъекта международного права и до момента прекращения его существования как такового; в пространстве — в пределах вертикального и горизонтального пределов государственной территории.

Вертикальный предел действия суверенитета

В начале века среди специалистов в области международного права господствовала точка зрения, согласно которой суверенитет государства над воздушным пространством распространялся вверх до бесконечности¹⁰ и вниз до центра земли, в целом представляя собой форму усеченного конуса¹¹.

Если к последней формуле отношение юристов остается неизменным, то открытие космической эры в середине нынешнего столетия заставило изменить подход к решению проблем верхнего предела действия суверенитета государства¹². Понадобился четкий нормативный подход для разграничения двух пространственных сфер — воздушной и космической. Как оказалось, режимы их

использования основаны на противоположных друг другу принципах — суверенитете в воздушном пространстве над государственной территорией и полном отсутствии такового в космическом пространстве.

Несмотря на многочисленные попытки и методы, предложенные для урегулирования вопроса верхнего предела воздушного пространства¹³, по-прежнему он остается открытым.

В результате в таком же состоянии остаются проблемы, связанные с запуском государствами космических объектов, с притязанием группы экваториальных государств по поводу геостационарной орбиты и ее правового режима.

В настоящее время наиболее оптимальным и приемлемым, по мнению специалистов, остается предложение юридического подкомитета Комитета ООН по мирному использованию космоса, которое получило в 1976 году наиболее широкую поддержку государств¹⁴. Оно предусматривает высоту нижнего предела границы космического пространства 100—110 км над уровнем моря.

Горизонтальный предел действия суверенитета

Проблема горизонтального предела действия суверенитета в международном праве решается в зависимости от его распространения либо на сухопутную территорию государств, либо за ее пределы.

В том, что касается государств, не имеющих выхода к морским просторам, как общее правило, их суверенное воздушное пространство заканчивается там, где заканчиваются сухопутные границы. Такое положение, по мнению автора, аксиоматично и не требует дополнительной аргументации.

Прибрежное же государство осуществляет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством, а также и над **территориальным морем**¹⁵. Соответственно, горизонтальный предел действия суверенитета будет определяться размерами территориальных вод. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года устанавливает 12-мильный предел территориального моря. Однако практика государств по этому вопросу неоднородна, поскольку государства по-разному подходят к определению фактической ширины территориального моря, что приводит к разночтениям в отношении размера границ воздушного пространства¹⁶.

Существует другая категория воздушного пространства, действие суверенитета государства над которым ограничено международным правом. К нему можно отнести **архипелажные воды и международные проливы**.

Ограничение суверенитета в данном случае заключается в том, что другие государства имеют право на осуществление архипелажного пролета, а в воздушном пространстве над международными проливами — транзитного пролета¹⁷. Государство-архипелаг и прибрежное государство не должны препятствовать осуществлению таких пролетов.

Не вдаваясь в описание различий режимов этих двух воздушных пространств, следует отметить одно общее сходство — их правовой статус нельзя полностью отнести к суверенному воздушному пространству, несмотря на то что они составляют часть территории того или иного государства. Видимо, наиболее точное его определение будет отражено в понятии воздушного пространства *sui generis*¹⁸.

В международной практике существует также ряд исключений в отношении пределов распространения действия суверенитета государств над воздушным пространством. Эти исключения делятся на две группы, которые **общепризнаны** государствами и которые остаются **спорными**.

К **общепризнанным** следует отнести исключения, которые ограничивают суверенные права государств на основе международного договора между двумя или группой государств. К таковым можно отнести Договор по Антарктике 1959 года¹⁹, в соответствии с которым Антарктика является международной территорией общего пользования и, соответственно, ни одно государство не имеет права претендовать на осуществление в ней своего суверенитета²⁰. Воздушное пространство над Антарктикой открыто для всех государств мира для его использования исключительно в мирных целях²¹.

Однако, несмотря на то что оно является частью международного воздушного пространства, его юридическая природа (ввиду указанного выше ограничения) не идентична воздушному пространству над открытым морем: по этой причине его также по юридическим соображениям можно отнести к воздушному пространству *sui generis*²².

К другому примеру общепризнанного исключения можно отнести **воздушное пространство над территориями, находящимися под мандатом и территориями под опекой ООН**.

Соответствующее соглашение наделяло государство-мандатария правом осуществлять свое территориальное верховенство в воздушном пространстве над подмандатными государствами²³. Однако оно не носило абсолютного характера, предоставляющего первому праву без основания запрещать полеты иностранных воздушных судов над этой территорией.

Несмотря на то что Чикагская конвенция 1944 года не включает в понятие «территория» воздушное пространство над подопечными территориями, государства, назначенные для управления ими, рас-

сма тривали последние как свои собственные²⁴. Вышеприведенные примеры тем не менее признаны государствами (*opinio juris*) как неоспоримые международные факты с вытекающими из этого соответствующими юридическими последствиями.

К исключениям из общепринятой международной практики распространения и действия суверенитета над воздушным пространством и являющимся спорным с точки зрения международного права можно отнести воздушное пространство над Суэцким каналом²⁵ и Панамским каналом²⁶.

В заявлении Союза ССР от 20 июля 1957 г. говорилось, что бухта Петра Великого (Владивосток) является внутренними водами СССР²⁷. Правительство СССР мотивировало это тем, что указанная бухта является историческим заливом, принадлежащим СССР.

Северная Корея в одностороннем порядке 1 августа 1977 г. установила в целях безопасности 50-мильную пограничную зону у своих берегов²⁸.

9 октября 1973 г. Ливия заявила о том, что залив Сидра (Большой Цирт) является ныне ее внутренними водами и подпадает под ее полный и исключительный суверенитет²⁹.

Не вдаваясь в подробности юридических последствий таких действий, можно констатировать, что подобные акции были встречены неоднозначно другими государствами, поскольку нарушали или препятствовали осуществлению их законных прав в открытом или международном воздушном пространстве.

Сфера действия «принципа свободы» открытого воздушного пространства

В открытом воздушном пространстве (или в воздушном пространстве над открытым морем) ни одно государство не может осуществлять свой суверенитет, а должно пользоваться своими правами и выполнять обязанности в установленном международным правом объеме³⁰.

В таком пространстве полеты воздушных судов всех государств мира осуществляются в соответствии с «принципом свободы» полетов при соблюдении ряда определенных правил³¹.

«Принцип свободы» полетов означает, что свобода в данном случае выражается в отсутствии необходимости запрашивать разрешение на осуществление таких полетов у какого-либо государства. Реализация этого принципа также связана с обязанностью всех государств не подчинять воздушное пространство над открытым морем своему суверенитету и не препятствовать воздушным судам других государств осуществлять полеты в этом пространстве³².

Правовой статус «единого воздушного пространства» государств—участников СНГ

Не вызывает сомнения, что воздушное пространство над территориями государств — участников СНГ по своей правовой природе относится к суверенному воздушному пространству каждого из них. В соответствии с принципом полного и исключительного суверенитета государства над воздушным пространством участники СНГ с учетом своих обязательств по двусторонним и многосторонним договорам должны установить в своем воздушном пространстве соответствующий нормативный порядок его использования, который будет составлять правовой режим данной территории, а также осуществлять контроль за его соблюдением.

В соответствии с Минским соглашением **«единое воздушное пространство»** включает воздушное пространство его участников, а также районы открытого воздушного пространства, где, согласно межгосударственным договорам, обслуживание воздушного движения было возложено на бывший Союз ССР.

«Единое воздушное пространство» по своей юридической природе в целом невозможно отнести к категории суверенного воздушного пространства уже по одному тому факту, что СНГ не обладает собственной суверенной территорией. Вызывает также серьезные сомнения и возможность произвольного объединения двух различных видов пространств — открытого воздушного пространства и суверенного — в единую целостность.

В отношении собственной территории государства, конечно, вправе договариваться (да и то при строгом учете своих других международно-правовых обязательств) об установлении «единого воздушного пространства», имеющего строго функциональную природу, составляющего арифметическую сумму суверенных воздушных пространств. Гораздо сложнее дело с включением в эту категорию открытого воздушного пространства.

С международно-правовой точки зрения «единое воздушное пространство» по своему правовому статусу напоминает спорные примеры распространения суверенитета государств за пределы их территорий. В данном случае группа государств как бы в одностороннем порядке распространяет правовой режим их суверенных воздушных пространств на области открытого воздушного пространства.

Такой подход не имеет аналогов в мировой практике, и, видимо, учитывая известную специфику отношений стран Содружества, было бы правильным отнести «единое воздушное пространство» к категории воздушного пространства *sui generis*. С понятийно-терминологических позиций в данном случае, на наш взгляд, вполне

оправданно использование концепции функционального воздушного пространства, предложенной Ю.Н. Малеевым в 1986 году³³.

«Функциональное воздушное пространство, — пишет Ю.Н. Малеев, — устанавливается и может правомерно использоваться субъектами права в целях осуществления какой-либо деятельности, действий, прав, т.е. функций, и определяться исключительно целью выполнения этой функции».

Примером подобного функционального воздушного пространства может послужить воздушное пространство над территориями ряда европейских государств (Бельгии, Великобритании, Нидерландов, Люксембурга, Франции, ФРГ и Ирландии), которые в соответствии с Конвенцией о сотрудничестве в области аэронавигации и совместной организации и обеспечения обслуживания воздушного движения (ОВД) в верхнем воздушном пространстве Западной Европы от 1960 года (далее «Брюссельская конвенция») создали в этих целях региональную организацию — Европейскую организацию по безопасности аэронавигации («Евроконтроль»)³⁴.

Аналогичный функциональный подход был применен в рамках Европейского союза, для чего начиная с 1 января 1993 г. внутри Евросоюза установлен многосторонний правовой режим, отменяющий все предыдущие двусторонние договоренности по вопросам деятельности воздушного транспорта, устанавливающий своего рода «открытое небо» для перевозчиков государств-участников³⁵.

Отмена воздушных границ и различного вида контроля не означает полное слияние территорий европейских государств в единое образование: они по-прежнему остаются существовать как самостоятельные субъекты международного права. Это также не влияет на правовую оценку полетов внутри Союза — они продолжают с точки зрения Чикагской конвенции 1944 года носить международный характер³⁶.

Тем не менее сотрудничество европейских государств неизбежно привело к пониманию необходимости частичного, чисто функционального ограничения их суверенитета в целях совместного решения общих задач.

Развитие современных международных отношений, особенно на региональном уровне, позволяет нам справедливо констатировать, что суверенитет как политико-правовая категория не вечен и его сущность может изменяться. В конечном итоге неизбежно также его ограничение, на чем, собственно, и основано современное международное право³⁷.

В этом контексте, как представляется, и следовало бы рассматривать сотрудничество стран СНГ в области использования воздушного пространства и толковать явление «единого воздушного пространства» как региональную систему отношений, основанную

на ограниченном суверенитете государств-участников по определенному кругу полномочий. Однако при этом, по мнению автора, категорически нельзя согласиться с отнесением к «единому воздушному пространству» части открытого воздушного пространства. При всей условности аналогий совершенно очевидно, что данное «единое» пространство призвано сохранить хоть какой-то (пусть временный) правопорядок в том пространстве, которое раньше входило в состав территории СССР. Иное было бы чревато катастрофическими последствиями для международной авионавигации всех государств мира. Но никому раньше и в голову не могло прийти включать части открытого воздушного пространства в состав «единого» союзного пространства, пусть даже в функциональных целях. Полагаем, что политики и ученые еще попросту не опомнились от подобной «новации» в нынешних условиях, и не сомневаемся, что конструктивная критика такого подхода не заставит себя ждать, едва станет очевидно, что договорные отношения между государствами—участниками СНГ в рассматриваемой области приведены в устойчивую систему.

Предложения по совершенствованию сложившейся ситуации

Единое воздушное пространство имеет целый ряд преимуществ как политического, экономического, так и юридического характера.

Остается экономически выгодной «прозрачность» воздушных границ, сохраняется относительно унифицированная правовая база деятельности авиации и использования воздушного пространства (правила полетов, правила сертификации, расследования авиационных происшествий, поиска и спасания воздушных судов, терпящих бедствие, борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации), не изменилась и структура воздушного пространства бывшего Союза ССР с системой управления и организацией воздушного движения, выработаны общие принципы и методы противовоздушной обороны государств-участников.

Отмечая положительное значение «единого воздушного пространства» как формы сотрудничества стран СНГ, тем не менее следует упомянуть некоторые негативные факторы, порожденные Минским соглашением.

Так, например, по-прежнему остаются в силе во многом устаревшие законодательные акты Союза ССР, призванные регулировать деятельность по использованию воздушного пространства в нормативном воздушном пространстве одного государства.

Устаревшая во многом правовая база, и в частности отсутствие механизма ответственности, не имеет дальнейших перспектив в реализации режима «единого воздушного пространства». Более того, в таких условиях с юридической точки зрения вряд ли правомерно говорить и об адекватном международно-правовом режиме «единого воздушного пространства»: здесь речь, видимо, должна идти о постепенном становлении такого режима посредством подписания соответствующих дву- и многосторонних соглашений в рамках СНГ.

В русле этого процесса представляется целесообразным заключение рамочной конвенции по воздушному праву, предусматривающей (допустимо на базе бывшего союзного законодательства) унифицированный режим воздушного пространства государств — участников Содружества.

При этом начать следует с корректировки правового статуса воздушного пространства.

Воздушное пространство в пределах территорий стран СНГ должно стать по своей функциональной природе не «единым», как предлагалось в Минском соглашении, а **воздушным пространством совместного пользования**. Терминологически такое название будет в большей степени отражать его сущность, поскольку «единое воздушное пространство» может располагаться только над территорией одного государства — федеративного или унитарного — или в другом случае должно означать полное слияние воздушных пространств государств-участников, что в международно-правовой практике вряд ли осуществимо.

Воздушное пространство совместного пользования означает, что каждое государство-участник, реализуя свой суверенитет, самостоятельно осуществляет организацию, координацию и контроль за порядком использования воздушного пространства над своей территорией. В силу невозможности по каким-либо причинам осуществления некоторых суверенных функций государство может либо передать их осуществление другому государству, либо делегировать эти полномочия общему авиационному органу со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями.

Воздушное пространство совместного пользования по своему правовому статусу будет также относиться к воздушному пространству *suī generis* ввиду функциональных изъятий из полного и исключительного суверенитета государств-участников в пользу другого участника либо общего авиационного органа в целях совместного решения тех или иных задач.

На практике скорее всего так и получится: большинству стран СНГ будет легче и дешевле передать определенные функции, пожертвовав, таким образом, частью своего суверенитета в пользу «более сильного соседа» либо общего авиационного органа.

Предложенная теоретическая модель сотрудничества государств в рассматриваемой области, на взгляд автора, нацелена на постепенное, по мере объективной готовности государств Содружества, развитие институциональной системы использования воздушного пространства. Теоретически это не должно ущемить суверенитет и интересы того или иного государства-участника, в отличие от мгновенного объединения частей их территорий в «единое воздушное пространство».

Концепция воздушного пространства совместного пользования, по мнению автора, в полной мере отвечает потребностям и задачам региональной интеграции и будет способствовать как в ближайшем будущем, так и в перспективе установлению в его пределах гибкого с экономической точки зрения режима воздушного пространства.

¹ Соглашение о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. ИКАО, Reg. № 3720, ст. 1.

² *Верещагин А.Н.* Международное воздушное право. — М., 1966. — С. 9—39; *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики. — М., 1986. — С. 42—85; *Matte N.M.* Traité de droit aérien-aéronautique. — P. 1980. — P. 53—70; *Bin Cheng.* The Law of International Air Transport. — L., 1962. — P. 12.

³ *Молодцов С.В.* Международное морское право. — М., 1987. — С. 47.

⁴ The convention on International Civil Aviation, 7 Dec. 1944, 15 UNTS 295. — ICAO. — Doc. 7300/6.

⁵ *Le Fur L.* La souveraineté de l'Etat et ses limites nécessaires//Extrait de la Revue Politique. — 1932. — P. 8.

⁶ *Ch. Rousseau.* D.I.P. — T. III. — 1977. — P. 9.

⁷ *Малеев Ю.Н.* Указ. соч. — С. 45—47.

⁸ Там же. — С. 50.

⁹ См., например, *Bin Cheng.* Op. cit. — P. 121.

¹⁰ *Ki-Gab Park.* La protection de la souveraineté aérienne. — P., 1991. — P. 25.

¹¹ *Малеев Ю.Н.* Указ. соч. — С. 51.

¹² *Верещагин А.Н.* Указ. соч. — С. 31.

¹³ См., например, *Ki Gab Park.* Op. cit. — P. 88; *Bin Cheng.* Delimitation of outerspace: is it necessary?//Rapport présenté au symposium tenu les 15 et 16 oct. 1981, Centre of Air and Space Law, McGill University. — P. 230—274; *N. Matesco-Matte.* Spatialisme ou fonctionnalisme juridique?//Rapport présenté au symposium tenu les 15 et 16 oct. 1981; *ibid.* — P. 287—320.

¹⁴ Etude sur l'altitude des satellites artificiels de la Terre, A/AC.105/164, Doc. 6 janv. 1976; *Ivan A. Vlasic.* The nineties: Problems and prospects. — 1991, vol. XVII, part I, Ann of air and Sp. Law, McGill University. — P. 37.

¹⁵ *Молодцов С.В.* Указ. соч. — С. 69.

¹⁶ *Ki-Gab Park.* Op. cit. — P. 57—59.

¹⁷ *Молодцов С.В.* Указ. соч. — С. 209, 234—236.

¹⁸ *Ki-Gab Park.* Op. cit. — P. 123.

¹⁹ The Antarctic Treaty, 1959, UNTS 6, 402. — P. 71.

²⁰ IBID, art. 6.

²¹ IBID, art. 9.

²² *Stinson S.A. International airspace with emphasis on the polar regions.* — These LLM, non publiée, Institut de Droit Aérien et Spatial, McGill Univers. — 1982. — P. 176.

²³ *Ki-Gab Park.* Op. cit. — P. 149.

²⁴ Так, в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении Великобритании с другими государствами в понятие "территория" входили также и территории, находящиеся под ее опекой. США провозгласили находящуюся под их опекой Микронезию "стратегической зоной", поделив ее на шесть управляемых районов (Палаос Яп, Трук, Понапе, группа Каролинских островов, Маршалловы острова и Марианские острова). См. подробнее *Bin Cheng.* Op. cit. — P. 292.

²⁵ Согласно англо-египетскому Договору о дружбе и сотрудничестве от 1936 года, воздушное пространство над Суэцким каналом долгое время находилось под юрисдикцией Великобритании, несмотря на то что сам Договор предоставлял Египту независимость, а египетский Декрет-закон от 1935 года о воздушной навигации распространял суверенитет Египта на все его воздушное пространство. См. *Ki-Gab Park.* Op. cit. — P. 155.

²⁶ В соответствии с двусторонним Договором между Панамой и США по Панамскому каналу от 1977 года признается, что Панама осуществляет свой суверенитет над воздушным пространством над этим каналом. Однако при этом за Соединенными Штатами сохраняется до конца XX века основная ответственность за защиту и охрану канала (*Ibid.*, p. 162).

²⁷ *Revue General de Droit International Public.* — 1958. — P. 63.

²⁸ *American Journal of International Law.* — Vol. 72. — 1978, № 4. — P. 866—875.

²⁹ Письмо Ливии от 20 августа 1981 г. в Совет Безопасности ООН (*Doc. du Conseil de Sécurité des N.U., S/14636*).

³⁰ *Международное воздушное право в двух томах.* — Кн. 1. — С. 118.

³¹ *Saeed A.F. AL — Ghamdi. Towards Globalization in the 21st century (trend Analysis for civil aviation), (1994), Monograph Series No. 1, P. 88.*

³² *Бордунов В.Д., Котов А.И., Малеев Ю.Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов. — М., 1988. — С. 50.

³³ *Малеев Ю.Н.* Указ. соч. — С. 74—76.

³⁴ "Евроконтролю" были переданы полномочия по УВД и ОВД как гражданских, так и государственных воздушных судов в верхнем воздушном пространстве государств-участников (с высоты 7200 м), включая определение общей политики в отношении структуры воздушного пространства. "Евроконтроль" в пределах своих полномочий также был наделен определенной международной правоспособностью. С 1981 года, после подписания Протокола к Брюссельской конвенции, большинство государств (кроме стран Бенилюкса и некоторых северных земель Германии) отзывали эти исключительные полномочия, передав их своим национальным компетентным органам (*Yväs Lambert. EUROCONTROL et l'OACT.* — (1994) XIX, Part I, Ann. air and Sp. Law. — P. 351—355.

³⁵ В пределах Европейского союза снимаются ограничения в отношении доступа на рынки государств-участников, авиакомпаниям разрешается самостоятельно устанавливать и обслуживать маршруты внутри единого рынка, осуществлять воздушные сообщения и полеты без получения предварительного разрешения соответствующего государства, а также предусматривается возможность осуществления каботаж (до 1997 г. — последовательный каботаж (consecutive cabotage), ограниченный определенным объемом перевозок, а с 1 апреля 1997 г. — полный (неограниченный) каботаж (stand alone cabotage) (*J. Ducrest. L'Union Européenne, Futur membre de l'OACI?* (1994) XIX, Part II, Ann. Air and Sp.Law. — P. 241.

³⁶ *Ludwig Weber. EEC Air Transport Liberalization and the Chicago Convention* (1992) XVII, Part I, Ann. Air and Sp.Law. — P. 252.

³⁷ *Евинтов В.И. Международное сообщество и правопорядок.* — Киев. 1990. — С. 64.

Статья поступила в редакцию в апреле 1996 г.