

**Международно-правовые проблемы использования авиации при
возникновении бедствий и катастроф**

Научный руководитель – Нуцалханов Гамзат Нуцалханович

Магомедсалихов Гамзат Хайрулаевич

Студент (специалист)

Российская правовая академия МЮ РФ, Северо-Кавказский филиал, Юридический факультет, Кафедра уголовно-правовых дисциплин, Махачкала, Россия

E-mail: m-d-salihov@yandex.ru

Нельзя не заметить, что в последние десятилетия значительно возросли частота и масштабы стихийных бедствий и техногенных катастроф во всем мире. Любой район Земного шара подвержен какой-либо разновидности природных бедствий или метеорологических катаклизмов.[1] Сегодня можно точно сказать, что авиация является наиболее эффективным средством во многих сферах деятельности, связанных с уменьшением опасности бедствий и преодолением их последствий. Существует множество примеров эффективного использования авиации при проведении операций МЧС не только на территории России, но и за рубежом: в Европе, Юго-Восточной Азии и Латинской Америке. Вместе с тем стоит отметить основную проблему международно-правового характера, возникающую при использовании авиации в процессе оказания помощи в ситуациях бедствий одним государством другому. Она состоит в том, что для осуществления помощи часто требуется совершение международного полёта, и основная трудность возникает при пролёте суверенного воздушного пространства других государств. Международные полёты осуществляются на основании международных договоров, соглашений о воздушных сообщениях или разовых разрешений, выдаваемых уполномоченными органами государств.

Однако стоит сказать, что в ситуации бедствия или техногенной катастрофы различные промедления препятствуют скорейшему прибытию воздушных судов. Данный порядок, требующий разрешения на выполнение международного полёта, снижает эффективность использования авиации при проведении спасательных операций, что чревато ещё большим усугублением бедственной ситуации. Хорошо, если национальные ведомства государств взаимодействуют чётко и оперативно, но если этого нет, то актуальным становится вопрос о создании международно-правового режима, предусматривающего упрощённый порядок пересечения государственных границ воздушными судами при оказании международной помощи. Обозначенная проблема не нашла должного отражения в актах международного воздушного права. Хотя Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (далее - Чикагская конвенция 1944г) в ст. 5 «Право нерегулярных полётов» предусматривает возможность для воздушных судов одного государства осуществлять полёты и транзитные беспосадочные полёты на территорию другого государства, а также совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения, в ней всё же содержится указание на то, что каждое государство сохраняет за собой право по соображениям безопасности требовать от воздушных судов получать специальное разрешение на такие полёты.

Более того, в сферу действия Чикагской конвенции 1944г не входят государственные воздушные суда, а именно государственная авиация задействуется в операциях по ликвидации бедствий. После принятия Конвенции САР Международная морская организация (ИМО) разделила мировой океан на тринадцать поисково-спасательных зон. В каждой из зон соответствующие государства должны установить границы районов, в которых они несут ответственность за проведение поисково-спасательных операций. В 1995 году

в Конвенцию САР было внесено несколько важных поправок. В частности, некоторые её положения были скорректированы с тем, чтобы соответствовать положениям о поиске и спасании, содержащимся в Приложении 12 к Чикагской конвенции. В связи с тем, что возлагаемые по Конвенции САР на государства обязательства требуют существенных финансовых затрат (например, установление береговых сооружений), её ратифицировало незначительное число государств. Однако важно подчеркнуть позитивный опыт, выработанный в рамках Конвенции САР и Приложения 12 к Чикагской конвенции, который целесообразно использовать и в отношении ситуаций бедствий природного и техногенного характера. [2] Этот опыт предусматривает закрепление на международно-правовом уровне положения, способствующего быстрому допуску морских судов одного государства в территориальное море, на территорию и воздушное пространство над ними спасательных единиц другого государства при соблюдении минимальных формальностей. Это, как уже было отмечено выше, значительно экономит время, что очень важно при ликвидации бедствий и для минимизации их негативных последствий. На сегодняшний день остаётся острая необходимость в принятии международно-правового акта, упрощающего пересечение границ суверенного воздушного пространства государств с целью использования авиации при осуществлении операций по ликвидации стихийных бедствий и проведению гуманитарных операций. И Конвенция САР может послужить хорошим примером для создания аналогичного правового режима.

Источники и литература

- 1) История авиации МЧС России / Сайт Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. URL: <http://www.mchs.gov.ru/dop/sily/Aviacija> (дата обращения: 10 апреля 2018 г.). 85
- 2) Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. // Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. А.И. Травникова, А.Х. Абашидзе. М.: Издательство Юрайт, 2018. С. 230–262.