

Как Украина борется за небо Крыма

Фото: airport.crimea.ua

11:00

Более трех месяцев Крым находится под оккупацией России. Украинская власть запретила полеты в крымские аэропорты. Это решения не выполняет лишь страна-оккупант.



Максим Гардус

журналіст

Может ли Украина юридически препятствовать этому?

Примеры контроля

Российско-украинская война - не первый из вооруженных конфликтов со времени подписания Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 7 декабря 1944 года.

Если обобщить примеры из международной практики, то вывод таков. Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO), как и все организации ООН, ориентируется только на решения самой ООН. Исключений из этой тенденции нет. Статус и лоббистские усилия спорящих сторон не важны.

Решение ICAO в отношении воздушного пространства над территорией Крыма и акваторией Черного моря является логичным и ожидаемым.

В этом контексте показательным является опыт Абхазии. ICAO определяет ее небо как небо Грузии.

Также имеется и опыт Кипра. В свое время Турецкая республика Северного Кипра пыталась осуществлять международные полеты с Федеративной Республикой Германия и Великобританией через аэропорт Эркан.

"Республика Кипр обратилась в Международную организацию гражданской авиации, которая, рассмотрев спор, указала, что правительство Республики Кипр является единственным легитимным органом, имеющим юрисдикцию над воздушным пространством Северного Кипра.

Кроме того, рассмотрев вопрос о попытках авиационных компаний Великобритании и ФРГ установить воздушное сообщение с Северным Кипром, ICAO запретила осуществление таких сообщений. Организация указала, что в случае нарушения такого запрета ответственность будет возложена не только на частные авиакомпании, но и на государства-участники, к юрисдикции которых относятся такие компании", - рассказывает Арсений Герасимив, адвокат ЮФ "Ильяшев и Партнеры".

Может ли Украина перекрыть воздух Крыма

Международное сообщество присоединения Крыма к России не признало. Это зафиксировано резолюцией Генассамблеи ООН от 27 марта. ICAO подтвердила неделимость воздушного пространства Украины. Так что, Симферопольский РПИ (район полётной информации) подпадает под сферу ответственности Украины.

Общее правило международного права гласит, что каждая страна имеет полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством. Любой полет иностранного воздушного судна через территорию другого государства, включая приземления в аэропорту, требует разрешения уполномоченного органа.

"Регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию государства, кроме как по специальному разрешению этого государства (ст. 5 и 6 Чикагской конвенции). Осуществление таких полетов над территорией государства по ее разрешению также закреплено в Соглашении о транзите при международных воздушных сообщениях (часть 1 ст. 1)", - рассказывает Герасимив.

Украина может требовать от воздушного судна, которое нарушило порядок использования воздушного пространства над Крымом, осуществить посадку в самый ближайший срок в указанном аэропорту в пределах ее территории для выяснения причин. Такое право включает и возможность перехвата и препровождения воздушного судна в необходимый аэропорт. Эта ситуация предусмотрена Чикагской конвенцией и Положением об использовании воздушного пространства Украины.

Сейчас, вследствие аннексии Крыма Россией, обслуживание воздушного движения в Симферопольском РПИ было организовано через Одесский и Днепропетровский районные диспетчерские центры.

"С 12 марта 2014 Госавиаслужбой Украины и Государственным предприятием обслуживания воздушного движения Украины

("Украероух") принят ряд мер по ограничению использования участков маршрутов обслуживания воздушного движения в пределах Симферопольского РПИ путем издания соответствующих NOTAM (сообщение для пилотов)", - рассказал INSIDER первый замминистра инфраструктуры Александр Малин.

Европейское Агентство по безопасности полетов (EASA) опубликовало рекомендации для пользователей воздушного пространства по ограничению планирования полетов в этом районе и использования альтернативных маршрутов (EASA SIB).

Вылет						Прилёт				
Время	Рейс	Направление	Терминал	Стойка	Сектор	Статус	Время	Рейс	Направление	Статус
2:20	FV-6866	С.-ПЕТЕРБУРГ	С	14,15	4	Вылетел /вылет в 05:15	1:30	FV-6865	С.-ПЕТЕРБУРГ	Прибыл в 04:08
2:50	SU-1827	МОСКВА (SVO)	С	17,18,19	4	Вылетел	1:35	SU-1826	МОСКВА (SVO)	Прибыл в 01:19
4:35	FV-6870	С.-ПЕТЕРБУРГ	С	16	4	Вылетел	3:45	FV-6869	С.-ПЕТЕРБУРГ	Прибыл в 03:35
6:15	SU-1633	МОСКВА (SVO)	С	18,19	5	Вылетел	5:10	SU-1632	МОСКВА (SVO)	Прибыл в 04:38
9:15	7R-926	КУРСК	В	10	1	Вылетел	8:15	7R-923	ВОЛГОГРАД	Прибыл в 08:05
9:45	S7-164	МОСКВА (DME)	В	1,2	1	Вылетел	8:35	GN-3327	НОВОСИБИРСК	Отменен
10:05	SU-1905	МОСКВА (SVO)	С	16,17	5	Вылетел	9:00	S7-163	МОСКВА (DME)	Прибыл в 08:40
10:25	SU-1635	МОСКВА (SVO)	С	13,14	4	Вылетел	9:00	SU-1904	МОСКВА (SVO)	Прибыл в 08:48
10:30	ZG-730	РОСТОВ	В	6	2	Вылетел	9:30	SU-1634	МОСКВА (SVO)	Прибыл в 08:58
11:20	SU-1847	МОСКВА (SVO)	С	18,19,20	5	Вылетел	9:30	U6-2123	С.-ПЕТЕРБУРГ	Прибыл в 09:38
11:30	U6-2124	С.-ПЕТЕРБУРГ	В	8	2	Вылетел	10:20	SU-1846	МОСКВА (SVO)	Прибыл в 10:05

Несмотря на введение в установленном порядке запрета на использование полетов к аэропортам Симферополь и Севастополь (Бельбек), авиакомпании РФ осуществляют полеты в Крым с нарушением требований действующего законодательства Украины и международных рекомендаций.

"Следует заметить, что РФ не входит в состав Евроконтроля, а значит, Евроконтроль не может ей предоставлять никаких прямых рекомендаций по организации полетов, в том числе в Крыму. Однако это не освобождает российскую сторону от ответственности за нарушение требований международного воздушного права и противоправные попытки предоставления аэронавигационного обслуживания для полетов в/из аэродромов Симферополь и Севастополь (Бельбек) на территории АР Крым российским авиакомпаниям", - рассказывает Малин.

Формально Украина имеет основания для борьбы с нарушителями путем запрета на осуществление воздушной связи. Вплоть до выдворения летательных аппаратов, осуществляющих полеты над территорией страны, за пределы Крыма или их принудительной посадки, или уничтожения. Однако реально бороться с нарушителями на территории, которую Российская Федерация считает своей, невозможно.

"Используя международный инструментарий к авиаперевозчикам, нарушающим запрет на осуществление полетов, могут быть применены санкции в виде существенных штрафов и запрета на осуществление полетов и посадку в международных аэропортах иных стран", - считает управляющий партнер ЮК "Правовая гильдия "ВикториАл" Виктор Мороз.

Учитывая невозможность осуществить реализацию решения властей силовыми методами, Украине остаются лишь механизмы юридического воздействия.

Иск на Россию в российский суд

Борьба с нарушителями в судах представляется довольно сложной.

"Украина может подать в суд на авиакомпании, нарушающие ее воздушное пространство, однако судебная перспектива

достаточно туманно. Видимо, этим и обусловлено отсутствие на сегодняшний день поданных исков. Да и с юрисдикцией суда не все так однозначно", - считает Виктор Мороз.

Проблема в том, что на российские авиакомпании придется жаловаться в российские же суды.

"Так как компании-нарушители зарегистрированы в РФ, то и обращаться в Украину за защитой своих интересов придется в суды России. А это значит, что еще до начала рассмотрения таких споров можно сделать однозначный прогноз о решениях, которые будут приняты", - прогнозирует Евгений Огарков, партнер ЮФ U&G Partners.

Информировать не значит влиять

Особенностью авиационного бизнеса является специфическая ситуация с правами собственности на самолеты. Самолет – очень дорогой актив. И позволить себе его покупку могут лишь довольно крупные авиакомпании. Остальные зачастую арендуют воздушные суда у лизинговых компаний, нередко – европейских и американских.

Могут ли украинские власти повлиять на компании, расположенные в тех странах, в которых международное право все же действует?

Юристы имеют различные мнения о перспективах такого пути.

"Если бы использовалось имущество, находящееся в лизинге, Украина могла бы (и это было бы целесообразно) уведомить лизингодателей об осуществлении запрещенных полетов. Однако, насколько мне известно, на сегодняшний день полеты осуществляются на воздушных судах, принадлежащих авиаперевозчикам на правах собственности", - говорит Мороз.

Арсений Герасымив обращает внимание на то, что право собственности в Крыму сейчас фактически не гарантировано никем.

"Украина и Россия являются сторонами Конвенции о международных имущественных правах на подвижное авиационное оборудование. Сторона-участница конвенции предоставляет гарантии в отношении прав залогодержателей. Учитывая то, что Крым является оккупированной территорией, Украина не будет иметь возможности гарантировать права обременителей", - говорит Герасымив.

По его словам, у России тоже отсутствуют полномочия по применению предусмотренных конвенцией инструментов. Вопрос заключается в том, насколько лизингодатели и страховщики готовы нести риски, связанные с эксплуатацией воздушных судов на оккупированной территории. Этот риск относится к их собственной компетенции и является предметом частноправового регулирования.

Страхователи самолетов не помогут

"Что касается воздействия на компании, страхующие авиаперевозчиков, то тут все зависит от условий страхования и договорных отношений между сторонами", - считает адвокат Денис Рабомизо, партнер ЮФ Rabomizo.

"По моему личному мнению, такие компании давно уже проинформированы о том, что их партнеры осуществляют полеты в Крым. И если они до этого времени не приняли каких-либо решений в отношении своих контрагентов, то это может говорить либо о том, что они застрахованы от возможных рисков, либо не имеют возможности влиять на компании-нарушители", - рассказал Евгений Огарков из U&G Partners.

Виктор Мороз также настроен скептически. "Украина может отправить уведомление страховщикам о нарушении правил осуществления международных полетов, но и это вряд ли приведет к какому-либо конкретному положительному результату", - говорит он.

Новые санкции для России

В ситуации, когда аэропорт Симферополь и воздушное пространство над Крымом закрыты, средства юридической борьбы все же есть.

Обе страны являются участниками Чикагской конвенции. Зная, что ряд положений Конвенции нарушается российскими авиакомпаниями, Украина может вынести спор на рассмотрение Совета Международной организации гражданской авиации.

"Исполнение решения Совета может быть приостановлено его обжалованием в третейский суд ad hoc (для данного случая) или в Международный суд. Кроме случая, когда решение касается эксплуатации авиапредприятием международных авиалиний", - описывает процесс Денис Рабомизо.

Авиационные институты с целью соблюдения формальностей и сбора необходимых доказательств, для усиления своей правовой позиции в будущем, направляют требование о посадке воздушным судам, нарушившим воздушное пространство. А также должны проводить расследование по каждому факту нарушения с уведомлением авиационного органа государства, в котором зарегистрирован собственник и/или эксплуатант.

Эта же информация сообщается МИД для информирования им соответствующих органов страны-собственника самолета. Такое расследование проводится в порядке, предусмотренном Положением об использовании воздушного пространства (постановление Кабмина №401 от 29 марта 2002 года). Оно начинается незамедлительно и проводится в 7-дневный срок.

Информацию о накоплении претензий подтверждает и Александр Малин.

"В РФ и ИСАО, начиная с 14 марта, постоянно предоставляется информация о фактах нарушений с требованием обеспечить со стороны РФ соблюдения требований Конвенции и прекращения нарушений", - говорит он.

Чиновник говорит, что, по результатам проверки информации, поступающей от Украэроруха, Госавиаслужбой фиксируется каждое правонарушение в области гражданской авиации со стороны российских авиакомпаний по нарушениям правил и порядка использования воздушного пространства Украины по признакам нарушений ст. 29 Воздушного кодекса Украины.

Важна позиция Ассамблеи ИСАО и ее Совета. Совет может принять решение о неисполнении авиапредприятием решения ИСАО. А это автоматически влечет за собой запрет деятельности авиакомпании в воздушном пространстве любой страны-участницы Чикагской конвенции.

"Самолеты этих компаний не смогут летать в те страны, которые являются участниками Чикагской конвенции. Ни в сами страны, ни в их воздушном пространстве. С учетом количества этих стран, компания вряд ли сможет существовать после таких санкций", - поясняет Денис Рабомизо.

На сегодняшний день речь идет о таких компаниях, как: "Аэрофлот", "Добролет", "Донавиа", "Якутия", "Руслайн", "Транаэро", "Узбекские авиалинии", авиакомпания "Россия", "Турецкие авиалинии" и др.

В этой ситуации Россия будет обязана подчиниться решению ИСАО и прекратить нарушения. Иначе Ассамблея ИСАО может остановить право голоса РФ в Ассамблее и Совете этой организации за неисполнение обязательств по запрету деятельности авиапредприятия-нарушителя. Россия представлена в этом Совете до 2016 года.

Економіка статті

Розділи :