

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У « Б е л Г У »)

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

КАФЕДРА КОНСТИТУЦИОННОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ

Выпускная квалификационная работа
обучающейся по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение
национальной безопасности.
очной формы обучения, группы 01001314
Трубниковой Дарьи Сергеевны

Научный руководитель:
Доцент кафедры
конституционного
и международного права, к.ю.н.
Макогон Б.В.

Рецензент:
Валуйский межрайонный
прокурор, старший советник
юстиции
Посохов Р.В.

БЕЛГОРОД 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА .	6
1.1. Понятие, источники, принципы международного воздушного права	6
1.2. Ответственность в международном воздушном праве: сущность, субъекты.....	15
2. КЛАССИФИКАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ.....	22
2.1. Ответственность государств	22
2.2. Ответственность авиаперевозчиков	29
2.3. Ответственность за вред, причиненный третьим лицам.....	32
3. ГАРАНТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ (НАСТУПЛЕНИЯ) ОТВЕТСТВЕННОСТИ	37
3.1. Международные организации.....	37
3.2. Внутригосударственные организации	45
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	51
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....	55

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы работы. В современном мире авиационным перевозкам принадлежит значимое место в системе товароперемещения. Настоящий период их развития характеризуется неизменным ростом объемов перевозок по всему миру. Воздушные перевозки товаров в основном осуществляются авиационными компаниями, основной деятельностью которых является перевозка пассажиров, в мире также функционируют авиапредприятия, специализирующиеся на перевозке грузов. В последнее время отмечается рост авиаперевозок пассажиров и грузов в России, это связано с ростом числа отечественных авиационных компаний, осуществляющих деятельность на мировых рынках. Так, перевозки грузов и товаров на международных авиалиниях с каждым годом возрастают.

В настоящее время в международном воздушном праве до сих пор остаются нерешенными некоторые вопросы в области ответственности. Не унифицированы правила об ответственности, возникающей при столкновениях воздушных судов в полете, об ответственности за вред, причиненный шумом и звуковым ударом, эмиссией топлива, об ответственности органов управления воздушным движением.

Обеспечение безопасности, в том числе авиационной, является безоговорочной обязанностью государства. Совершение террористических актов на борту воздушного судна или на территории аэропорта создает ситуацию, при которой можно говорить о том, что государство не выполнило взятые на себя обязательства по обеспечению безопасности. Как уже отмечалось выше, наличие обязанности государства по обеспечению авиационной безопасности не порождает автоматически ответственность по международному праву, т.е. государство может полностью избежать какой-либо ответственности.

Кроме того, все актуальнее становится проблема нормативно-правового регулирования международных воздушных перевозок, что определяет значительность и актуальность выбранной темы.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере ответственности в международном воздушном праве.

Предметом работы выступают нормы права, регламентирующие ответственность в международном воздушном праве.

Целью исследования является анализ ответственности в международном воздушном праве.

Для достижения названной цели в научной работе поставлены и решаются следующие основные **задачи**:

- раскрыть понятие, источники, принципы международного воздушного права;
- проанализировать ответственность в международном воздушном праве: сущность, субъекты;
- рассмотреть ответственность государств;
- охарактеризовать ответственность авиаперевозчиков;
- исследовать ответственность за вред, причиненный третьим лицам;
- раскрыть статус международных организаций: ИКАО, ООН;
- проанализировать внутригосударственные организации.

Методологическая база исследования. При решении поставленных задач были использованы важнейшие методы познания, выработанные наукой и практикой. Среди них ведущая роль отведена диалектическому методу. Не менее важную роль играют системно-структурный, исторический, логический, статистический, функциональный, сравнительный и иные методы познания.

Нормативная основа исследования складывается из норм Конституции Российской Федерации¹, Гражданского кодекса РФ, Воздушного кодекса РФ, Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (г. Варшава, 12 октября 1929 г.) (Варшавская конвенция) и иных нормативных правовых актах, в том числе международных правовых актах.

Структура работы включает введение, три основные части разбиты на параграфы, в заключении делаются выводы, список литературы содержит учебники, монографии и публикации в периодических изданиях.

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 04.08.2014. № 31. Ст. 4398.

1. ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

1.1. Понятие, источники, принципы международного воздушного права

Международные пассажирские и грузовые воздушные полёты являются одним из важнейших элементов международных отношений. Уступая в количестве перевозок по сравнению с другими видами транспортировки, международные перелёты выгодно отличаются от них по определенным показателям. Их преимущества заключаются в оперативности доставки, обусловленной высокими скоростными характеристиками полетов, возможности выбора между различными маршрутами, разнообразии рейсов, возможность оперативно реагировать на изменение спроса на различные направления.

Данные преимущества позволяют международным авиаперевозкам закрепиться на международном рынке: обширные возможности авиационного транспорта по установлению воздушных мостов между всеми точками на планете, специфические технические и эксплуатационные характеристики воздушного судна. Они стали причиной ряда принципиальных уникальных особенностей международных полетов, которые определяются как полеты в воздушном пространстве более чем одного государства¹. Прежде всего, это касается организационно-технических аспектов обеспечения деятельности полётов, эксплуатации авиатранспортных средств и правовой системы регулирования порядка использования воздушного пространства.

Международное воздушное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих отношения между государствами в сфере

¹ Працко Г.С., Губарев А.С. Правовое регулирование в области международных воздушных перевозок гражданской авиации // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей III Международной научно-практической конференции: в 2 ч. 2017. С. 88-91.

использования воздушного пространства, организации воздушных сообщений, коммерческой деятельности, обеспечения безопасности гражданской авиации. Воздушная транспортная среда разделена на международное и воздушное пространство каждого государства, обладающее полным и исключительным суверенитетом в пределах сухопутной и водной границы.

Для участия в международных воздушных связях, государства открывают свое суверенное воздушное пространство для международных полетов и для международных воздушных перевозок пассажиров и груза. При этом государство не заинтересовано в эпизодических полетах, в основном отношения в этой области устанавливаются с другими странами на длительной и постоянной основе.

Юридической формой оформления таких отношений являются соглашения о международных воздушных сообщениях. Это помогает сделать их более стабильными и прочными, обеспечить регулярность и эффективность полетов и перевозок. Поэтому одна из главных целей международного воздушного права является создание условий, обеспечивающих взаимодействие институтов международных полетов и международных авиаперевозок¹.

При этом межправительственные соглашения о воздушном сообщении определяют только основные принципы и нормы для регулирования воздушных перевозок между соответствующими странами, а их детализация происходит в коммерческих соглашениях. Это делает процесс правового контроля отношений, связанных с международным воздушным правом, приобретает большую гибкость и практическую продуктивность. Это позволяет в пределах стабильных положений конвенций о воздушном сообщении видоизменять конкретные методы и формы выполнения достигнутых договоренностей.

¹ Ганева Е.О., Колобов Р.Ю. Международное воздушное право: проблемы развития // Теоретические и практические проблемы развития современной науки сборник материалов X Международной научно-практической конференции. 2016. С. 132-133.

Коммерческие соглашения позволяют также быстрее реагировать на изменение факторов в процессе выполнения международных договоров. Благодаря этому решение некоторых вопросов конкретной реализации прав на осуществление международных воздушных перевозок может переходить в сферу коммерческих соглашений, заключаемых авиакомпаниями. В то же время борьба за рынки авиаперевозок между авиапредприятиями не позволяет договориться на многосторонней основе по определённым существенным вопросам организации международных воздушных сообщений.

Поэтому основную роль в правовом регулировании коммерческих воздушных сообщений играют двухсторонние соглашения о воздушном транспорте. Это относится к установлению маршрутов полетов и обмену коммерческими правами на осуществление воздушных перевозок, к распределению объемов перевозок между перевозчиками при эксплуатации договорных линий и к порядку установления тарифов на воздушные перевозки. Такие соглашения заключаются по образцам, содержащимся в типовых проектах.

Пункт 4 ст. 15 Конституции РФ¹ устанавливает, что «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора». В то же время Воздушный кодекс РФ содержит нормы о применении международных правил, в частности ст. 3 содержит положение, что «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Кодексом, применяются правила международного договора».

Правовой режим международных воздушных перевозок пассажиров и грузов определяется Конвенцией для унификации некоторых правил,

¹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 04.08.2014. № 31. Ст. 4398.

касающихся международных воздушных перевозок (г. Варшава, 12 октября 1929 г.) (Варшавская конвенция)¹.

В конце XX века была принята новая Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 г.)². Многие государства, принявшие и ратифицировавшие Монреальскую конвенцию, не отменили действие положений Варшавской конвенции. Таким образом, в настоящее время параллельно действуют две различные системы – варшавская и монреальская. Такое параллельное участие государств сразу в обеих системах значительно замедляет процесс перехода с варшавских правил на более универсальную систему, предложенную Монреальской конвенцией.

Принятие Монреальской конвенции преследовало две цели. Во-первых, консолидировать все конвенционные правила международных воздушных перевозок в единый документ. Во-вторых, модернизировать режим ответственности авиаперевозчика. Монреальская конвенция содержит новое определение международной воздушной перевозки, наиболее отвечающее времени, под которой понимает всякую перевозку, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников конвенции, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если государство не является государством-участником Монреальской конвенции³.

Монреальская конвенция закрепила два вида перевозочной документации: бумажного и электронного билета. В случае, если применяются электронные средства оформления договора международной

¹ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, - М., 1935, с. 326 – 339.

² Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // СПС «КонсультантПлюс».

³ Демидова Н.С. Правовое регулирование международной воздушной перевозки // Постулат. 2017. № 5-1 (19). С. 36.

воздушной перевозки, пассажиру вручается письменное уведомление о том, что Монреальская конвенция регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков лишь при причинении вреда его жизни и здоровью, несохранности багажа и при задержке.

Варшавская конвенция, в силу своего создания в 1929 г., не могла предусмотреть применение электронного билета. Определенные трудности создает и то обстоятельство, что принятие Монреальской конвенции не разрешило проблему комплексности конвенций.

Нередко встречаются суждения, что на сегодняшний день Монреальская конвенция по сути является лишь еще одним документом, который регулирует международные воздушные перевозки.

Помимо этого, при признании государствами единообразных правил, но для одних – закрепленных в тексте Монреальской конвенции, а для других – в соответствующих документах Варшавской системы, при перевозке между этими государствами формально признанные ими правила могут оставаться бездействующими.

Выход из сложившейся ситуации видится в том, чтобы все государства-участники Варшавской системы как можно быстрее ратифицировали Монреальскую конвенцию, чтобы свести к минимуму количество применяемых режимов Варшавской системы.

Также необходимо произвести скорейшее присоединение РФ к Монреальской конвенции 1999 г., в связи с чем произойдет значительное улучшение защиты прав и интересов пассажиров и грузоотправителей при осуществлении международных воздушных перевозок.

Присоединение РФ Монреальской конвенции решит еще одну проблему. Монреальская конвенция допускает возможность вместо бумажного билета использовать электронный перевозочный документ. Но авиаперевозчики государств, не являющихся участниками Монреальской конвенции, не могут использовать электронные способы оформления перевозки, поскольку в случае отсутствия перевозочного документа в

традиционной форме, лишаются права ссылаться на положения Варшавской конвенции, ограничивающей их ответственность.

Следующим не менее важным документом является Гаагский протокол 1955 г.¹ В нем определены уже основные требования к перевозочным документам, права отправителя на распоряжение грузом во время следования, порядок выдачи груза в пункте назначения, пределы ответственности перевозчика, порядок предъявления к нему претензий и исков.

Поэтому российские перевозчики при выполнении международных воздушных перевозок не могут применять электронную форму договора, не дублируя ее на бумажной авианакладной. Все это актуализирует необходимость скорейшей ратификации Российской Федерацией Монреальской конвенции.

Касательно принципов международного воздушного права отметим следующее. Принципы международного воздушного права, как и в любой другой отрасли права, являются основополагающими началами позволяющими реализовывать право в полной мере. Основные принципы не всегда являются исключительным продуктом международного права.

Так в российской доктрине международного права оценивающим важность применения международного воздушного права, является подход, в основе которого лежат общепризнанные принципы международного права, такие как принципы нерушимости государственных границ, территориальной целостности государств и т.д.² Сообразно отметить, что кроме некоторых принципов международного права, международное воздушное право имеет специальные отраслевые принципы, выделяют следующие.

¹ Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (подписан в г. Гааге 28.09.1955) // Ведомости ВС СССР. 20.04.1957. № 8. Ст. 217.

² Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций от 24. 10. 1970 года [Электронный ресурс]//Официальный сайт Организации Объединённых Наций/ URL: <http://www.un.org>

Принцип полного и исключительного суверенитета государств над их воздушным пространством. Основа, которого заключается в том, что государства независимо устанавливают правовой режим реализации своего воздушного пространства.

Принцип свободы полетов в открытом воздушном пространстве. Главной составляющей, которого является то, что все воздушные суда, подчиняются юрисдикции исключительно государства своей регистрации, вне зависимости от пребывания в международном воздушном пространстве.

Принцип обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Данный принцип обязует государство на принятие всевозможных мер по поддержанию безопасности технической составляющей авиационной техники и воздушных трасс, а также предупреждение и пресечение различного рода вмешательств в деятельность гражданской авиации.

Правовой режим воздушного пространства устанавливается в соответствии с его правовым статусом, который определяется, основываясь на достаточно признанной теории «непосредственного прилегания», в соответствии с которой, статус воздушного пространства является тождественным статусу расположенной под ним территории.

Воздушное пространство, расположенное над территорией государства, имеет статус – «суверенное воздушное пространство» данного государства. Это пространство ограничивается вертикальной плоскостью, проходящей по линии государственной границы, устанавливаемой в соответствии с международными договорами (двусторонними, многосторонними, в том числе Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.)

В суверенном воздушном пространстве государство, над территорией которого оно расположено (и только это государство), осуществляет всю полноту власти и на этом основании самостоятельно формирует правовой режим воздушного пространства. Воздушное пространство, расположенное за пределами территории государства, имеет статус – «международное воздушное пространство», то есть воздушное пространство общего

пользования. В основе правового режима воздушного пространства с любым правовым статусом лежит разрешительный или уведомительный порядок на его использование либо их отсутствие.

Правовой режим суверенного воздушного пространства формируется нормами национального и международного права. Каждое государство имеет воздушное законодательство, в соответствии с которыми устанавливаются:

- порядок влета в суверенное воздушное пространство, в том числе при выполнении международных полетов;

- порядок установления структуры воздушного пространства (воздушные трассы, районы управления воздушным движением, районы аэродромов, зоны испытательных полетов, запретные зоны, зоны ограничения и т.п.);

- порядок планирования и координации использования воздушного пространства;

- правила полетов воздушных судов и управления воздушным движением;

- порядок контроля за использованием воздушного пространства и меры по предупреждению и прекращению нарушений режима воздушного пространства.

Влет в суверенное воздушное пространство иностранных воздушных судов осуществляется на основании международных договоров или разовых разрешений, выдаваемых компетентными органами государств, в воздушном пространстве которых планируется полет¹.

Подавляющее большинство международных полетов гражданских воздушных судов выполняется на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, регламентирующих регулярные воздушные перевозки пассажиров, грузов и почты между государствами. Разовые разрешения на выполнение эпизодических международных полетов

¹ Травников А.И. Значение принципов в международном воздушном праве // Закон и право. 2016. № 5. С. 133-135.

иностранных гражданских воздушных судов, как правило, выдаются по линии ведомств гражданской авиации. В отношении государственных воздушных судов такие разрешения запрашивают и получают по дипломатическим каналам.

Правовой режим международного воздушного пространства над открытым морем формируется положениями ст. 12 Чикагской конвенции 1944 г.¹. Открытое воздушное пространство расположено за пределами суверенного воздушного пространства.

В основе правового режима открытого воздушного пространства лежит положение о «свободе полетов». Понятие «свобода полетов» предполагает право любого государства использовать такое воздушное пространство в любом его районе, в любое время, на любых высотах для полетов любых летательных аппаратов и устройств без получения каких-либо административных разрешений и направления административных уведомлений².

Полеты гражданских воздушных судов в открытом воздушном пространстве должны выполняться в соответствии с правилами, установленными в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.).

В заключение необходимо отметить, что национальное законодательство хоть и содержит нормы об организации международных авиационных перевозок, но, тем не менее, нельзя недооценивать влияние международных соглашений и конвенций в области авиаперевозок. На сегодняшний момент наиболее значимыми международными договорами являются Варшавская конвенция и ее дополнения в виде Гаагского протокола 1955 г., Гвадалахарская конвенция 1961 г., Монреальский протокол № 4 1975

¹ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // СПС «КонсультантПлюс».

² Волостных В.С. Международно-правовая ответственность государств за незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации // Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия Сборник статей по материалам III международной заочной научно-практической конференции. 2017. С. 80-89.

г. и Чикагская конвенция 1944 г. Монреальская конвенция 1999 г. является также частью международного воздушного права, содержащего нормы о перевозке воздушным транспортом, но на данный момент Россия не присоединилась к данному соглашению. Большое влияние на правовое регулирование международной воздушной перевозки оказывают такие ассоциации как ИКАО и IATA, которые оказывают содействие в развитии международного воздушного транспорта, а также разрабатывают принципы и методы организации перевозки воздушным транспортом.

1.2. Ответственность в международном воздушном праве: сущность, субъекты

На сегодняшний день в Российской Федерации при определении пределов ответственности перевозчика по договору международной воздушной перевозки подлежат применению общие положения об ответственности в обязательствах (гл. 25 ГК РФ¹), специальные нормы, применяемые ко всем договорам по перевозке грузов (ст. 793-797 ГК РФ²), а также главы XV и XVII Воздушного кодекса РФ³.

В Российской Федерации основным законодательным актом, в котором получили закрепление положения об ответственности, стал Воздушный кодекс. Рассматривая поэтапно признаки характерные коммерческому договору, можно выделить права и обязанности сторон, возникающие на определенном этапе его заключения.

По российскому законодательству сторонами в договоре перевозки являются транспортное предприятие-перевозчик и грузоотправитель – законный владелец груза либо экспедитор. Каждая из сторон договора

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 05.12.1994. № 32. Ст. 3301.

² Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. № 5. Ст. 410.

³ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.

воздушной перевозки имеет целью удовлетворение определенного имущественного интереса, в связи, с чем договор перевозки является возмездным. В связи с чем, у грузоотправителя появляется обязанность по уплате провозной платы и всех дополнительных расходов, не оговоренных в соглашении предварительно¹.

В силу общих норм гражданского законодательства, ст. 359, 360 ГК РФ, за перевозчиком остается право удержания груза в обеспечение причитающихся ему провозной платы и других платежей. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками (п. 3 ст. 64 ВК РФ).

По своей конструкции договор перевозки груза относится к типам договоров в пользу третьего лица, поэтому грузополучатель, не являющийся стороной договора, пользуется определенными правами и несет соответствующие этим правам обязанности.

Не участвуя в заключение договора, грузополучатель, тем не менее, приобретает право требования к перевозчику о выдаче груза в пункте назначения согласно п. 2 ст. 103 ВК РФ. Грузополучатель имеет право предъявлять требования к перевозчику по поводу недостачи или повреждения груза при неисполнении им обязанности по доставке груза в адрес получателя.

Согласно Воздушному кодексу РФ договор перевозки груза является срочным договором, срок которого определяется сроком исполнения обязательства по перевозке. Срок может быть установлен как в нормативном порядке, так и соглашением сторон. Перевозчик по положению статьи 109 ВК РФ обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в срок, определяемый федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

¹ Шестакова П.Ю. Ответственность сторон международного договора воздушной перевозки по национальному законодательству российской федерации // Таврический научный обозреватель. 2016. № 11-2 (16). С. 140-143.

В Воздушном кодексе предусмотрена также ответственность перевозчика за просрочку доставки груза в пункт назначения в виде штрафа в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за час просрочки, но не более 50% провозной платы. В Гражданском кодексе Российской Федерации целая глава посвящена урегулированию деятельности по договору перевозки.

Согласно ее содержанию, перевозчик несет ответственность за несохранность груза или багажа, произошедшую после его принятия к перевозке и до момента выдачи грузополучателю.

Сравнивая нормы Гражданского и Воздушного кодексов Российской Федерации, становится очевидным некоторое терминологическое разночтение. В статье 796 Гражданского кодекса перевозчик несет ответственность за несохранность, в то время как пункт 2 статьи 118 Воздушного кодекса возлагает на перевозчика ответственность за сохранность.

Исходя из такого основания юридической ответственности как правонарушение, а причинение вреда как одно из его необходимых условий, все сводится к сопоставлению понятий вред и сохранность. Сохранностью в данном случае следует понимать «сохранение в полной целости, отсутствие повреждений». Понятия «сохранность» и «вред» являются противоположными по смыслу. Следовательно, можно прийти к выводу о том, что все же имелось в виду привлечение перевозчика к ответственности за несохранность, но была допущена неточность, и закрепление получила ответственность за сохранность¹.

Характерной особенностью правового регулирования в сфере международных перелётов является то, что правовой режим воздушного пространства государства определяется не только национальным законодательством, но также учитываются и международных воздушные

¹ Дементьев А.А., Травников А.И. Проблемы института ответственности в международном воздушном праве // Закон и право. 2015. № 5. С. 130-133.

соглашения (конвенции), содержащие стандартизированные нормы, которые определяют положения международных авиаперевозок пассажиров, багажа и грузов. Нормы международного права создают права и обязанности для его субъектов, прежде всего для государств.

Официальные органы государства, его юридические и физические лица непосредственно нормам международного права не подчиняются. Чтобы обеспечить реализацию международных обязательств, на внутригосударственном уровне производятся мероприятия по включению международных правовых норм в национальные законы и правила.

Субъекты международного права не могут ссылаться на свое законодательство для объяснения несоблюдения ими международных обязательств. Принятые государствами международные обязательства должны ими добросовестно соблюдаться.

На основе Конвенции была создана Международная организация гражданской авиации ИКАО, основной деятельностью которой является разработка принципов и методов функционирования международного воздушного транспорта, для обеспечения развития международной гражданской авиации, воздушных трасс, аэропортов и аэронавигационных средств, мер безопасности полетов, и другие подобные цели. Под руководством ИКАО был принят ряд международных конвенций и дополнений к ранее принятым конвенциям по вопросам борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, об ответственности перевозчика и эксплуатации воздушных судов и некоторым другим.

Активное координирование международных авиаперевозок также осуществляет Международная ассоциация авиаперевозчиков IATA, основанная в 1919 г. и реорганизованная по окончании Второй мировой войны. Она представляет собой профессиональную ассоциацию авиационных компаний, осуществляющих международные рейсы. Главной функцией IATA является упорядочение международного коммерческого

авиационного сообщения, введение единых для всех членов этой организации правил и процедур и согласование тарифов на пассажирские авиаперевозки на международных авиарейсах. Одна из заслуг организации – введения кода IATA или индивидуального идентификатора из трёх букв латинского алфавита для объектов, имеющих значение для индустрии пассажирских авиаперевозок, таких как аэропорты и города¹.

В ходе своей деятельности IATA условно делит всю территорию земного шара на три больших региона или конференции и пытается добиться установления согласованных тарифов на авиаперевозки и единых стандартов сервиса как в рамках каждой конференции, так и между ними. В России с 1997 года действует Воздушный Кодекс, который устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. Его нормы учитывают основные положения Варшавской конвенции 1929 г. и определяет: понятие международной воздушной перевозки, права и обязанности перевозчика, его ответственность, ответственность владельца воздушного судна, обязательное страхование ответственности перед третьими лицами, размеры страховых сумм.

Россия так же является участницей международных конвенций и большого количества двусторонних международных договоров о воздушном сообщении. В заключение следует отметить важность включения как можно большего количества стран в Международные сообщества, для улучшения качества и расширения географии полётов в любую точку мира².

Единые стандарты позволяют внедрять самые новые тенденции повсеместно, что является особым стимулом для авиакомпаний в стремлении сохранить высокий уровень обслуживания наравне с иностранными партнерами, а также гарантия в сохранении прав пассажиров, пользующимися их услугами. Национальное воздушное законодательство

¹ Ганева Е.О., Колобов Р.Ю. Международное воздушное право: проблемы развития // Теоретические и практические проблемы развития современной науки сборник материалов X Международной научно-практической конференции. 2016. С. 132-133.

² Дементьев А.А. Институт ответственности в международном воздушном праве: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. 188 с.

Российской Федерации также постепенно развивается, включает в себя новые международные стандарты в области правового регулирования воздушных перевозок. Так принятия норм Международных перевозок не только способствует защите от разногласий между странами, но и укреплению сотрудничества и поддержания дружеских отношений между ними.

Основной особенностью нового правового документа – Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной в Монреале 28 мая 1999 г., является новое решение вопросов ответственности авиаперевозчика. Монреальская конвенция 1999 г. вводит двухуровневую систему ответственности. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере до 100 000 специальных прав заимствования (СПЗ) (около 135 000 долл. США) независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.

В европейских странах этот вопрос проработан существенно лучше. В соответствии со статьёй 7 Постановления Европейского Союза № 261/2004 Европейского парламента и Совета Европейского Союза «устанавливающее общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке и отмены либо долговременной задержки рейсов» в случае задержки рейса пассажиру выплачивается компенсация: 250 Евро для полётов на расстояние не более 1500 км, 400 Евро для полётов на расстояние более 1500 км внутри территории Евросоюза или на расстояние от 1500 до 3500 км, 600 Евро для всех прочих полётов¹.

Данный пример наглядно иллюстрирует различия в вопросе ответственности воздушного перевозчика между Россией и европейскими странами. В заключении хотелось бы отметить, что такая отрасль, как гражданская авиация требует более качественного правового регулирования. В российское воздушное законодательство необходимо внести поправки,

¹ Дементьев А.А. Становление института ответственности в международном воздушном праве // Евразийский юридический журнал. 2015. № 7 (86). С. 70-72.

которые бы отвечали сегодняшним реалиям. В частности, нужно большее внимание уделить правам пассажиров и, как следствие, увеличить ответственность перевозчиков. Авиационные перевозки на сегодняшний день являются одними из самых распространённых, поэтому нужно уделить им должное внимание.

2. КЛАССИФИКАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ

2.1. Ответственность государств

Исходя из повышенной опасности деятельности гражданской и государственной авиации, перед международным сообществом постоянно стоит задача обеспечения безопасности полетов воздушных судов. Поэтому вопрос международно-правовых обязательств государств по обеспечению безопасности полетов в суверенном воздушном пространстве, имеет приоритетное значение. Обеспечение безопасной деятельности гражданской авиации на протяжении многих десятилетий является одной из приоритетных задач, решаемых государствами и Международной организацией гражданской авиации (далее – ИКАО).

Несмотря на то, что с начала XX в. в международном воздушном праве, ИКАО был выработан целый ряд универсальных международных договоров, которые содержат в себе нормы об ответственности государств по обеспечению безопасности полетов, следует констатировать, что на сегодняшний день существует ряд неурегулированных вопросов в этой сфере, которые несут потенциальную, но вполне объективную угрозу безопасности гражданской авиации. К таким проблемам, прежде всего, следует отнести обязанность государств по обеспечению безопасности полетов, в частности, ответственность государств за предотвращение незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации¹.

Вопросы обязанности государства по обеспечению безопасности полетов в суверенном воздушном пространстве никогда не являлись предметом комплексного исследования как белорусскими, так и

¹ Дементьев А.А., Травников А.И. Проблемы института ответственности в международном воздушном праве // Закон и право. 2015. № 5. С. 130-133.

российскими, иностранными учеными-правоведами с выделением всех острых нерешенных проблем.

Общие выводы, сформулированные учеными, определили основные направления современных исследований в области международного воздушного права. Правоведы в основном фрагментарно затрагивали вопросы ответственности в международном воздушном праве. Они проводили исследования вопросов, касающихся ответственности государств за нарушение положений Конвенции о международной гражданской авиации, ненадлежащее использование гражданских воздушных судов, ответственности перевозчиков и проблематике использования силы в отношении гражданских воздушных судов.

Следует признать, что существует лишь незначительное количество работ по данной тематике в российской и зарубежной доктринах международного права. В Республике Беларусь данные вопросы изучению и вовсе не подвергались, что было бы более сложным без научных разработок ученых Российской Федерации.

На сегодняшний день существует ряд неурегулированных вопросов в этой сфере, которые требуют дальнейшего глубокого изучения. В связи с этим целью данного параграфа является анализ обязанности государства по обеспечению безопасности полетов в суверенном воздушном пространстве в соответствии с международными нормами с последующей выработкой предложений по дополнению существующих международно-правовых актов для устранения в перспективе указанных проблем¹.

Как отмечалось ранее, острой современной проблемой в международном воздушном праве является вопрос обязанности государства в противостоянии актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и, как следствие, ответственности государства за незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации.

¹ Волостных В.С. Международно-правовые обязательства государств по обеспечению безопасности полетов над зонами конфликтов // Вопросы современной юриспруденции. 2017. № 1 (63). С. 34-41.

Деятельность авиации носит международный характер, поэтому для эффективного обеспечения безопасности необходимо участие всех государств. Универсальной реализации положений по безопасности способствует разработка ряда международных юридических документов (конвенций). Они создают основу для единообразного применения во всем мире положений, касающихся обеспечения безопасности.

В нынешних условиях наиболее важным аспектом положений, содержащихся в конвенциях, является то, что они накладывают на государства-участников обязательство принимать законодательство, согласно которому акты, определенные в этих конвенциях, подлежат суровому наказанию, предусмотренному законами этих государств¹. Проанализировав международные правовые акты, следует заметить, что существует целый спектр актов незаконного вмешательства: незаконный захват воздушных судов; разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; захват заложников на борту воздушных судов или в аэропортах; насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного оборудования или службы; помещение на борту воздушного судна или в аэропорту оружия, взрывного устройства или опасного материала, предназначенных для преступных целей; использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинить смерть, серьезное увечье или значительный ущерб имуществу или окружающей среде; сообщение ложной информации, ставящей под угрозу безопасность воздушного судна в полете или на земле, безопасность пассажиров, членов экипажа, наземного персонала или общественности в аэропорту или в расположении средства или службы гражданской авиации.

Международное сообщество пытается решить эти проблемы на международном уровне уже на протяжении нескольких десятилетий.

¹ Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. № 10 (226). С. 99-110.

История совершения незаконных актов в отношении гражданской авиации неразрывно связана с историей международной аэронавигации. Однако подобные акты не рассматривались в период, когда была создана Чикагская конвенция 1944 г. С середины прошлого века начался активный рост незаконных актов в отношении воздушных судов, которые, по большей части, заключались в угонах воздушных судов. Впервые же незаконные акты в отношении воздушных судов были освещены в 1930 г., когда перуанские революционеры захватили почтовый самолет с целью сбрасывания пропагандистских буклетов над Лимой¹.

11 сентября 2001 г. вывело проблематику незаконных актов в отношении воздушных судов на совершенно иной уровень. После террористического акта в США такие вопросы, как антитеррористическая деятельность и обеспечение безопасности гражданской авиации, остро встали перед международным сообществом.

В течение последних 15 лет произошло много изменений в международном праве и национальных законодательствах с целью достижения максимальной безопасности полетов воздушных судов и обеспечения безопасности в аэропортах. Однако до сегодняшнего времени один аспект остается неурегулированным на международном уровне, а именно – ответственность государства в области авиационной безопасности. Этот вопрос широко обсуждается в доктрине международного права и по-разному решается в национальных законодательствах государств.

В рамках же международного права каждое государство обязуется создавать собственные стандарты безопасности и национальные режимы по обеспечению безопасности на территории аэропортов².

Рассматривая национальную практику, можно сделать вывод о существовании двух подходов к вопросу обеспечения безопасности международной гражданской авиации. Первый подход заключается в том,

¹ Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. № 10 (226). С. 99-110.

² Там же.

что государство несет весь спектр ответственности за обеспечение безопасности, так как именно оно является обладателем обязанностей по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. При втором подходе государство выступает в роли наблюдателя и координатора, а непосредственное осуществление функций по обеспечению безопасности остается за аэропортом.

При первом подходе государство несет ответственность за безопасность гражданской авиации и осуществляет эти функции через специальные государственные органы, такие как, например, Управление гражданской авиации (например, Великобритания), Министерство транспорта (например, Канада и Япония) или правоохрательными органами в лице полиции (например, Германия и Российская Федерация).

В качестве примера второго подхода можно привести Германию. Проведение всех необходимых мероприятий по обеспечению безопасности возлагается на региональные департаменты Германской пограничной полиции, которая является частью Министерства внутренних дел, которое, в свою очередь, несет ответственность за обеспечение безопасности как полномочный орган государства, на котором лежит обязанность по обеспечению безопасности. Сама же Федеральная полиция Германии несет ответственность только за безопасность аэропортовых периметров.

По общему правилу, ответственность государств по международному праву возникает тогда, когда этим государством были нарушены нормы международного права (взяты на себя обязательства).

Приложение 17 к Чикагской конвенции 1944 г. устанавливает ответственность государств за обеспечение безопасности полетов следующим образом: «Первоочередной целью каждого Договаривающегося государства является безопасность пассажиров, экипажа, наземного персонала и публики в целом во всех случаях, связанных с защитой гражданской авиации от актов незаконного вмешательства». Это же было подтверждено на Международной конференции министров по авиационной

безопасности в 2002 г. в контексте, что государства должны совершать все необходимые действия и сотрудничать друг с другом для усовершенствования системы авиационной безопасности.

Кроме того, государства должны принимать все возможные меры для предотвращения незаконных актов использования воздушных судов. Однако на сегодняшний день сложилась такая ситуация, когда подобные обязанности государств автоматически не преобразуются в ответственность по международному праву. Тем не менее, более глубокий анализ позволяет сделать вывод о том, что государства несут ответственность перед гражданами за авиационную безопасность. В 2001 г. Международная комиссия по вопросам вмешательства и суверенитета, созданная под эгидой ООН в 2000 г., отметила, что суверенитет в том числе обязывает государство нести «ответственность за деятельность по обеспечению безопасности граждан». Международный совет ООН по правам человека расширяет эти положения на граждан любого другого государств.

Авиационная безопасность является одним из самых часто нарушаемых обязательств в предотвращении террористических атак, и было бы разумно сказать, что обязанность государств по обеспечению безопасности граждан распространяется и на вопросы авиационной безопасности. Другим примером международно-правового закрепления ответственности государств за авиационную безопасность можно привести Европейскую конвенцию о правах человека, которая устанавливает, что государство должно принимать законы, создавать органы по осуществлению безопасности, чтобы предоставить максимально возможный уровень безопасности для своих граждан.

Таким образом, можно сделать вывод, что обеспечение безопасности, в том числе авиационной, является безоговорочной обязанностью государства. Совершение террористических актов на борту воздушного судна или на территории аэропорта создает ситуацию, при которой можно говорить о том, что государство не выполнило взятые на себя обязательства по обеспечению

безопасности. Как уже отмечалось выше, наличие обязанности государства по обеспечению авиационной безопасности не порождает автоматически ответственность по международному праву, т.е. государство может полностью избежать какой-либо ответственности.

Представляется необходимым выработка международно-правовых норм, которые бы напрямую закрепляли ответственность государства за неисполнение своих обязательств, в результате чего был совершен террористический акт на борту воздушного судна или на территории аэропорта. В качестве примера можно привести трагедию уничтожения самолета Аэробус А321, который разбился на территории Синайского полуострова (Египет) 31 октября 2015 г. в результате взрыва бомбы на борту воздушного судна. На лицо факт того, что Египет не обеспечил должный уровень безопасности, в результате чего террористам удалось пронести на борт воздушного судна взрывное устройство. Хотя египетская сторона признала данный факт, ответственности Египет не понес. Все выплаты пострадавшим в результате катастрофы осуществлялись страховыми компаниями, в которых были застрахованы пассажиры. Подобное положение вещей представляется неправильным и несправедливым, ведь страховые компании не должны нести ответственность за ненадлежащее исполнение Египтом своих обязанностей. Оптимальным разрешением сложившегося пробела в международном воздушном праве представляется модернизация существующих международно– правовых актов, направленных на борьбу с терроризмом при осуществлении международных полетов.

В частности, необходимо установление ответственности государств за осуществление авиационной безопасности в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. Таким образом, необходимо модернизировать положения Чикагской конвенции 1944 г. в виде новой ст. 4 bis, в которой будет закреплена обязанность государств за обеспечение авиационной безопасности.

2.2. Ответственность авиаперевозчиков

Широкое распространение международных полетов, т.е. полетов в воздушном пространстве более чем одного государства, повлекло за собой необходимость регламентации таких полетов и режима воздушного пространства (возникновение публичного международного воздушного права), а также возможных последствий таких полетов, в том числе гражданско-правовой ответственности перевозчика и эксплуатанта воздушных судов перед пассажирами, грузовладельцами и третьими лицами (возникновение частного международного воздушного права).

В настоящее время в международном воздушном праве до сих пор остаются не решенными некоторые вопросы в области ответственности. Не унифицированы правила об ответственности, возникающей при столкновениях воздушных судов в полете, от ответственности за вред, причиненный шумом и звуковым ударом, эмиссией топлива, от ответственности органов управления воздушным движением.

Действуют 9 международных межправительственных авиационных организаций (ММПАО), которые играют значительную роль в системе международного экономического сотрудничества на воздушном транспорте. Международных неправительственных авиационных организаций (МНПАО) с крайне различной профессиональной специализацией насчитывается около 40. Важнейшее место среди международных организаций принадлежит ООН и группе ее специализированных учреждений, одна из них – Международная организация гражданской авиации (ИКАО)¹.

Управление воздушным движением почти не было известно в 1944 г. Сегодня управление воздушным движением, полетная информация и службы оповещения, которые вместе образуют то, что называется обслуживанием

¹ Дементьев А.А. Ответственность органов управления воздушным движением в международном воздушном праве // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права материалы круглого стола XIII Международного конгресса «Блищенковские чтения». 2015. С. 82-87.

воздушного движения, являются одними из наиболее важных составляющих элементов среди обязательных наземных обеспечивающих средств, необходимых для безопасного и эффективного осуществления воздушного движения по всему миру.

Приложение 11 к Чикагской конвенции 1944 г. определяет элементы обслуживания воздушного движения и содержит стандарты и рекомендуемую практику, применяемые для обеспечения этих видов обслуживания.

Главной целью обслуживания воздушного движения, как определено в Приложении 11, является предотвращение столкновений воздушных судов на всех этапах их движения, будь то руление, взлет, посадка, полет на маршруте или по схеме ожидания в аэропорту. Для выполнения этих целей положения Приложения 11 предусматривают создание центров полетной информации и органов управления воздушным движением.

Управление воздушным движением заключается в выдаче диспетчерских разрешений и информации органами управления воздушным движением для обеспечения продольного, вертикального или бокового эшелонирования воздушных судов в соответствии с положениями, изложенными в главе 3 Приложения 11.

Упорядоченный процесс передачи управления требует, чтобы воздушное судно находилось под управлением только одного органа воздушного движения в каждый момент времени. Приложение 11 требует от органов управления воздушным движением оговорить ограничения на поток воздушного движения, которые накладываются при необходимости во избежание чрезмерных задержек воздушных судов в полете¹.

Вопрос об ответственности органов управления воздушным движением неоднократно поднимался в ИКАО, а точнее рассматривался Юридическим

¹ Муратова А.Р. О некоторых вопросах имущественной ответственности перевозчика // Актуальные проблемы развития гражданского права и гражданского процесса на современном этапе: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. Редакция: А.В. Герасимов, Д.Б. Данилов, М.В. Жаботинский, И.К. Харитонов, Н.В. Жукова, А.И. Макаренко. 2016. С. 225-229.

комитетом ИКАО. Однако, после многолетней невозможности прийти к единому мнению в отношении ответственности органов ОВД вопрос был снят с повестки дня.

На сегодняшний день мировое сообщество вновь задумалось о включении его в повестку, так как с каждым годом вопрос становится все острее. Приведем пример: в 1986 г. состоялась очередная сессия Ассамблеи ИКАО, на которой Юридический комитет представлял свой доклад. В тексте доклада говорится о том, что вопрос «ответственности органов обслуживания воздушного движения» был в очередной раз рассмотрен Секретариатом, мнения государств-участников получены, а Юридический комитет продолжает разрабатывать варианты решения данного вопроса.

Именно таким образом ответственность органов ОВД переносилась в повестке дня ИКАО из года в год. Причин тому несколько: во-первых, разное отношение и разная практика государств в отношении данного вопроса на национальном уровне; во-вторых – органы управления воздушного движения имеют различный правовой статус в разных странах.

Чаще всего это органы самого государства, на которые просто не может быть обращено взыскание. Другой вариант – это унитарные предприятия; наконец третий вариант – агентства, то есть частные юридические лица, которым государство делегирует свои полномочия по управлению воздушным движением; и, наконец, четвертый вариант – международные межправительственные организации. В правовом статусе органов ОВД заключается главный камень преткновения, отделяющий государства от достижения консенсуса по вопросу их ответственности.

Таким образом, можно отметить, что в части ответственности перевозчика перед пассажиром положения Монреальской конвенции в сравнении с нормами Воздушного кодекса РФ обеспечивают твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда, создают единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков за несохранность багажа и грузов, а также задержку при их перевозке на

международных линиях. Монреальская конвенция усиливает конкуренцию на рынке авиаперевозок, увеличивает ответственность авиакомпаний перед пассажирами и снимает ограничения на компенсации за потерю багажа или вред жизни и здоровью пассажиров, значительно упрощая механизм ее получения.

К числу достоинств конвенции стоит также отнести пересмотр ИКАО пределов ответственности перевозчика раз в пять лет в целях учета инфляции. Так как Российская Федерация пока не ратифицировала конвенцию, российские пассажиры при международных перевозках обделены правами, которыми располагают пассажиры из стран Монреальской ориентации, а российские перевозчики, отстраненные от новой конвенции, обезоружены и неконкурентоспособны на рынке международных авиаперевозок. Кроме того, российские пассажиры при полетах на самолетах авиакомпаний из стран-участниц Монреальской конвенции, не подпадают под ее юрисдикцию.

Ратифицируя конвенцию, россияне ко всему прочему получают право защищать свои интересы по месту своего жительства, сокращая судебные издержки. Переход к новой Монреальской системе позволит повысить конкурентоспособность российских авиакомпаний.

2.3. Ответственность за вред, причиненный третьим лицам

Статья 130 ВК РФ¹ предусматривает, что за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации. Учитывая, что указанная статья не устанавливает перечень третьих лиц, подпадающих под ее действие, то вполне справедливо предположить, что и

¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 24.03.1997. N 12. Ст. 1383.

рассматриваемые нами третьи лица, и их имущество на поверхности также входят в состав, предусмотренный в ст. 130 ВК. В связи с тем, что данная статья ВК носит отсылочный характер, обратимся к нормам гражданского законодательства, а именно к гл. 59 (обязательства вследствие причинения вреда) ГК.

Одним из оснований для возникновения гражданских прав, как указано в современном законодательстве, является нарушение права. Вследствие этого у лица, чье право было нарушено, возникает обоснованная возможность требовать возмещения причиненного ему ущерба или убытков. В частном случае при причинении вреда одним лицом другому лицу у первого возникает обязательство возместить ущерб, а у второго возникает право требовать возмещения ущерба. Но такой элементарный институт деликтной ответственности, по мнению некоторых авторов¹, получил закрепление, в конструкциях, схожих с современными, в рамках истории Российского государства только в первой половине XIX века, а развивается и видоизменяется по сей день².

Общие правила, закрепляющие обязанность возмещения вреда, устанавливающие принцип генерального деликта, содержатся в статье 1064 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которой «Вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред». Но глава 59 ГК РФ дополняется статьями, дополнительно регулирующими правоотношения, связанные с деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих и отношений, возникающих вследствие причинения вреда жизни и здоровью гражданина.

¹ Муратова А.Р. О некоторых вопросах имущественной ответственности перевозчика // Актуальные проблемы развития гражданского права и гражданского процесса на современном этапе: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. Редколлегия: А.В. Герасимов, Д.Б. Данилов, М.В. Жаботинский, И.К. Харитонов, Н.В. Жукова, А.И. Макаренко. 2016. С. 225-229.

² Дробот Е.И. Коллизии законодательства об обязательствах, возникающих вследствие причинения вреда в международном частном праве // Правовое регулирование современного общества: теория, методология, практика Материалы II Международной научно-практической конференции. 2017. С. 420-422.

Ввиду усложненности элементами, подлежащими дополнительному правовому регулированию, правоотношения, возникшие в результате причинения вреда жизни или здоровью гражданина источником повышенной опасности, считаются специальным деликтом. Дополнительные нормы учитываются при определении обязанностей и прав сторон при возмещении ущерба.

В законодательстве не содержится дефиниции и отдельной статьи, регулирующей возмещение вреда жизни или здоровью гражданина, причиненного источником повышенной опасности. Регулирование такого рода отношений исходит из совмещения двух институтов гражданского права, это «источник повышенной опасности» (ст. 1079 ГК РФ¹) и институт возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина (параграф 2, главы 59 ГК РФ).

Определение, предложенное Л.В. Гесейновым, подходит именно для отношений, характерных для причинения вреда жизни и здоровью личности: «Обязательство, возникающее вследствие причинения вреда, – гражданско-правовое обязательство, в силу которого потерпевший вправе требовать от лица, ответственного за причинение вреда, возместить имущественный вред в натуре или возместить убытки, а также в предусмотренных законом случаях компенсировать неимущественный (моральный) вред, приостановить или прекратить производственную деятельность причинителя»².

Ю.К. Мозолин обуславливает деликт не только наступившими неблагоприятными последствиями, но и вероятностью причинения вреда. При таких обстоятельствах у лица возникает право требовать обезопасить себя от вероятности причинения вреда вызванного действиями потенциального причинителя. Ю.К. Мозолин указывает на защиту нематериальных права человека, которые тоже подлежат возмещению вследствие причинения вреда.

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. N 5. Ст. 410.

² Гусейнова Л.В., Джигерова И.Р. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров // Закон и право. 2016. № 12. С. 71-73.

В научной литературе встречаются мнения о разделении понятий «деликтного обязательства» и «обязательства вследствие причинения вреда». Связывая это с тем, что в основе деликта лежит противоправное деяние, в то время как причинение вреда может быть вызвано вполне законными действиями, такое мнение высказал Д.А. Мирончук¹.

По другому мнению понятие деликта, в которое не входит признак противоправности, является естественным развитием правовых норм. Некоторые авторы упростили понятие деликта, говоря о нем как о юридическом факте, влекущем возникновение обязательств, при этом вне зависимости от формы исполнения этих обязательств в натуре или путем уплаты денежных средств².

При определении дефиниции «возмещения вреда жизни и здоровью, причиненного источником повышенной опасности» необходимо выделить юридическое понятие «жизни» и «здоровья». Более того, юриспруденция рассматривает жизнь как явление, совместно с правом на жизнь, закрепленным в Конституции РФ статья 20³.

Последствия причинения вреда жизни или здоровью подразделяются на два вида: имущественные и неимущественные. Возмещение вреда по двум видам этих обязательств регулируются разными правовыми нормами и имеют разную правовую сущность. Имущественный вред, подлежащий возмещению при причинении личности увечья или иного нарушения здоровья, возможно охарактеризовать как обеспечение потерпевшего теми благами, которыми он пользовался, если бы его права не были нарушены. «Вред здоровью имеет имущественное выражение, т.е. допускает исчисление предстоящих расходов

¹ Мирончук Д.А. Деликтные обязательства, возникшие вследствие причинения вреда жизни и здоровью источниками повышенной опасности // Отечественная юриспруденция. 2017. № 10 (24). С. 20-22.

² Гусейнова Л.В., Джигерова И.Р. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров // Закон и право. 2016. № 12. С. 71-73.

³ Дементьев А.А. Ответственность органов управления воздушным движением в международном воздушном праве // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права: материалы круглого стола XIII Международного конгресса «Блищенковские чтения». 2015. С. 82-87.

на восполнение ухудшения качества жизни пострадавшего (п. 2 ст. 15 ГК)», – пишет И.С. Искевич¹.

Таким образом, условия (фактический состав) наступления деликтной ответственности в международном воздушном праве имеют следующий вид:

- 1) факт вреда жизни или здоровью гражданина;
- 2) факт противоправности действия (бездействия) причинителя;
- 3) причинно-следственная связь между фактом вреда и фактом противоправности его причинения;
- 4) вина причинителя.

Таким образом, в заключение второй главы можно сделать вывод о том, что ответственность в международном воздушном праве это те правовые последствия, которые могут наступить для субъектов международного воздушного права в лице государства, авиаперевозчиков, при условии нарушения ими международно-правовых обязательств. При этом указанная ответственность наступает, если нет оснований, освобождающих субъектов международного воздушного права от ответственности.

Также важным момент является правовое регулирование и решение проблемы компенсирования морального вреда, который был нанесен авиаперевозчиком во время транспортной перевозки, как на международном, так и на национальных уровнях. Сказанное является важным, потому что как Монреальская конвенция, так и национальное законодательство содержат только общие ориентиры для определения размеров возмещения моральной ответственности.

¹ Искевич И.С. Международный опыт правового регулирования обязательств вследствие причинения вреда // В мире научных открытий. 2015. № 9.1 (69). С. 377-385.

3. ГАРАНТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ (НАСТУПЛЕНИЯ) ОТВЕТСТВЕННОСТИ

3.1. Международные организации

Современное общество невозможно представить без авиации. Сегодня это самый скоростной и довольно популярный вид транспорта, который обеспечивает около 15 % пассажирооборота России. Самолеты, вертолеты, другие летательные аппараты перевозят ежегодно миллионы пассажиров, огромное количество грузов, выполняют специальные задания. По оценкам специалистов количество авиапассажиров в ближайшие 20 лет утроится. Но, несмотря на то, что вопросам обеспечения безопасности на авиационном транспорте уделяется первостепенное внимание, чрезвычайные ситуации всё же происходят. На авиационном транспорте это связано с перегрузом самолета, сильной облачностью и несогласованностью действий экипажа, отсутствием связи с другими воздушными судами.

На сегодняшний день в области авиационного движения давно возникла необходимость перемен в секторе обеспечения безопасности воздушного движения. Это повлекло за собой организацию большого количества мероприятий технико-педагогического характера.

Для решения назревших проблем безопасности воздушного движения Международная организация гражданской авиации приняла 101-ю поправку, вносящую изменения в организацию воздушного движения. Одним из её разделов является регламентирование передачи информации от воздушного судна на наземные диспетчерские пункты, то есть каждое воздушное судно должно быть оснащено системами слежения¹.

¹ Щитов А.Н. Анализ современных требований по безопасности полётов гражданской авиации в свете 101-й поправки ИКАО применительно к Российской Федерации // Промышленность, сельское хозяйство, энергетика и инфраструктура: проблемы и векторы развития Сборник научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции. 2017. С. 427-459.

Новая идеология предупреждения авиационных происшествий кардинально изменила систему профилактической работы. Если описываемая идеология определяет в качестве основного источника информации результаты расследования авиационных происшествий, то противоположная идеология ставит своей задачей регулярную деятельность по выявлению факторов являющихся потенциально опасными для отдельных компонентов авиационной системы. Данный подход является правильным, так как обладает возможностью предупреждения авиационного происшествия и вовлекает в себя весь персонал, решающий задачу обеспечения безопасности полётов. Сокращение числа авиакатастроф является основной задачей идеологии предупреждения авиационных происшествий.

Важнейшим звеном в системе управления безопасностью полётов (СУБП) является производственная среда, основной функцией которой выступает задействование персонала в задачах по выявлению потенциально неблагоприятных условий производственной деятельности. К тому же, имеется система добровольных сообщений, являющаяся практическим инструментом добровольного участия персонала в деятельности производства.

Международная организация гражданской авиации (International Civil Aviation Organization, ICAO) – учреждение Организации Объединённых Наций (ООН), устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее её развитие с целью повышения эффективности и безопасности полётов воздушных судов¹.

Гражданская авиация ввиду большой конкуренции между государственными и частными авиакомпаниями перестала быть жёстко регулируемой системой. Из-за уменьшения расходов на авиаперелёты, существенно страдает обеспечение безопасности воздушного движения.

¹ Овсянников О.А. Потенциал организационно-правового регулирования отрасли пассажирских авиаперевозок на основе стандартов и практики ИКАО // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 5 (48). С. 43-45.

Международной организацией в области гражданской авиации всех стран, организованной в 1944 г. в виде специального учреждения ООН, является международная организация гражданской авиации – ИКАО. ИКАО была создана для международного взаимодействия в вопросах стандартизации и практических рекомендаций (SARPs). Целью организации ИКАО являются создание безопасного, устойчивого, надёжного эффективного сектора гражданской авиации. Нормативная база организации ИКАО является универсальным для всех авиакомпаний мира регламентом, опираться на правила и нормы которого обязаны все авиа концерны государств, являющихся членами данной организации.

Последнее десятилетие ИКАО создаёт новые методики для решения задач в области обеспечения безопасности полётов ВС. В работе по этому направлению большой опорой стала конференция, проведенная ИКАО с 29 марта по 1 апреля 2010, основной задачей которой являлась разработка новых стандартов организации. Если старый подход заключался в жёстком следовании нормам и правилам, то в новом основной акцент делался на создании систем безопасности, что стало основой создания государственной программы систем управления безопасностью полётов (СУБП). Данная система основывается на двух критериях оценки: факторов риска и гарантии обеспечения безопасности полётов. ИКАО продолжает создавать новые приоритеты, повышая тем самым общую безопасность воздушного движения¹.

Так увеличивают безопасность ВС при взлёте и посадке, устраняют столкновения исправных ВС с Землёй по халатности экипажа, устраняют недочёты безопасности ВС в полёте связанные с потерей его управления. Механизмом, направленным на достижение общей безопасности воздушного движения, являются:

– приведение средств безопасности полётов к общим стандартам;

¹ Ян Т.С., Надвикова И.А. ИКАО // Международный студенческий научный вестник. 2016. № 5-3. С. 475-476.

- взаимодействие средств обеспечения безопасности ВС;
- необходимые ресурсы для создания воздушного аэропланирования;
- взаимодействие по обмену полётной информацией.

Организация ИКАО является единым элементом для всех государств в области обеспечения безопасности воздушного движения, однако имеется ряд проблем юридического характера. Россия является участником ИКАО, русский язык является одним из рабочих языков организации, на основании постановления, принятого в 2006 г. Законопроект, вносящий статью 24.1 в Воздушный кодекс Российской Федерации был подписан Президентом России 25 декабря 2012 г. Данный законопроект позволяет внести в установившиеся нормы новое положение, в котором рассмотрены ключевые моменты создания Российской СУБП. Законопроект был утверждён в сентябре 2013 г. В статье 24.1 «Обеспечение безопасности полетов гражданских ВС» оговорены принципы утверждающие, что Российская Федерация должна создать государственную СУБП основываясь на стандартах ИКАО.

Правительство в свою очередь должно определить последовательность создания и применения СУБП ВС юридическими лицами в РФ. Также необходимо создание органа РФ, обязанного производить анализ и сбор данных о факторах риска, осложняющих реализацию программы повышения безопасности полетов гражданских судов. Следует отметить, что большая часть функций необходимых для обеспечения безопасного воздушного движения не оговорена в законодательстве Российской Федерации. К функциям обеспечения безопасного воздушного движения относят функции контроля, анализа и защиты от неправомерного использования данных, а также повышения качества СУБП.

Статья, внесённая в Воздушный кодекс Российской Федерации, подразумевает вступление в действие 101-ой поправки международной организации гражданской авиации для подразделений, несущих ответственность за конструкцию и изготовление ВС. Системы «Лётной

годности воздушных судов» уже существовали в аэропортах и авиакомпаниях, а производители комплектующих ВС обязаны были начать их внедрение с 14 сентября 2013 г.

Таким образом, политика международной гражданской авиации существенно изменилась после принятия 101-ой поправки, в результате чего подход к повышению качества безопасности воздушного движения был признан. В результате этого, законодательная документация, требующая от разработчика самолёта, систем, обеспечивающих адекватное реагирование на проблемы, возникающие в ходе эксплуатации. То есть от предприятия, проектирующего ВС требуются две вещи: построение безопасного ВС и отслеживание его технических характеристик. В области авиационного движения давно возникла необходимость перемен в секторе обеспечения безопасности воздушного движения. Это повлекло за собой организацию большого количества мероприятий и технико-педагогического характера. Одним из самых важных показателей безопасности полётов авиации с научной точки зрения является обоснование компетенций (сфер влияния), что является гарантом безопасности воздушного движения¹.

Возможность системы обеспечить достаточный уровень безопасности, сохраняя при этом его показатели, называется надёжностью системы безопасности воздушного движения. Производитель, создающий ВС обязан после проектирования удостовериться в его надёжность. После чего он же обязан создать систему обеспечивающую поддержку лётной годности каждого воздушного судна, после чего начинается процесс взаимодействия с авиазаводом и эксплуатирующей организацией.

Так же следует отметить необходимость контроля и сертификации продукции требованиям лётной годности и её поддержание организациями, отвечающими за техническую эксплуатацию ВС. Эксплуатирующая организация должна использовать не только ВС, но и системы его

¹ Бецков А.В. О правовом обеспечении авиационной безопасности в Российской Федерации // Труды Академии управления МВД России. 2017. № 4 (44). С. 98-104.

технической поддержки вплоть до нормативной документации. В период использования ВС конструкторская организация осуществляет мониторинг его состояния, для того что бы в нужный момент принять меры по устранению причины возникновения неисправностей его жизненно важных систем¹.

В результате принятия 101-ой поправки ИКАО понятие о безопасности воздушного движения существенно изменилось. Так, если до принятия поправки за безопасность воздушного движения несла ответственность только лишь эксплуатирующая организация, то теперь такой же ответственностью обладает и конструкторская организация, которая обязана проводить анализ технического состояния ВС².

Таким образом, разработчик должен обеспечить качество воздушного судна, остающееся постоянным при функционировании в максимально-неблагоприятных условиях эксплуатации. Для этого ВС испытывают в условиях подобного рода, результатом чего является расширение возможностей ВС, выявляемых при эксплуатации, при сохранении определённого уровня его безопасности.

Цель организации – разработка новых методов и принципов международной аэронавигации.

Организация ставит перед собой следующий перечень основных задач:

- обеспечение безопасного и целеустремлённого развития международной авиации по всему миру;
- способствование искусству проектирования, конструирования и эксплуатации ВС в современном обществе;
- развитие маршрутов воздушного движения, инфраструктуры аэропортов и средств аэронавигации для ИКАО;

¹ Карпачёва Н.А., Сафронов В.В. Международно-правовые основы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации международной организацией гражданской авиации (ИКАО) // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2015. Т. 2. № 11. С. 451-453.

² Джунушалиев Б.Д. Политика ИКАО в обеспечении безопасности полетов гражданской авиации // Вестник Кыргызско-Российского славянского университета. 2017. Т. 17. № 4. С. 58-61.

- удовлетворение растущим потребностям безопасности авиAPERелётов;
- предотвращение финансовых потерь, из-за экономии на системах, обеспечивающих безопасности воздушного движения;
- обеспечение справедливой для каждого из стран членов ИКАО возможности эксплуатации авиапредприятий, задействованных в инфраструктуре обеспечения воздушных сообщений;
- способствование развитию международных авиAPERелётов;
- общее содействие и регламентирование международной гражданской авионавигации во всех ее аспектах. Контроль на предприятиях, разрабатывающих ВС со стороны государства является неотъемлемой частью процесса производства воздушного судна после принятия 101-й поправки ИКАО.

Таким образом, в отчёте комиссии ИКАО 2015 г. было замечено, что состояние безопасности полётов в России существенно улучшилось по сравнению с предыдущими годами и превышает средний уровень проверок подобного рода в странах, входящих в состав ИКАО. Также было отмечено, что рекомендации, полученные от специалистов, входящих в состав ИКАО, были учтены и стали основой совершенствования законодательной деятельности регулирования отрасли, авиации. Датой основания ИКАО является 1944 г., организация состоит из 190 членов-государств. Русский язык является официальными языком ИКАО.

Международной организацией в области гражданской авиации всех стран, организованной в 1944 г. в виде специального учреждения ООН, является международная организация гражданской авиации – ИКАО. ИКАО была создана для международного взаимодействия в вопросах стандартизации и практических рекомендаций (SARPs). Целью организации ИКАО являются создание безопасного, устойчивого, надёжного эффективного сектора гражданской авиации. Нормативная база организации ИКАО является универсальным для всех авиакомпаний мира регламентом,

опираться на правила и нормы которого обязаны все авиа концерны государств, являющихся членами данной организации.

Необходимо отметить, что 24–26 октября 2017 года состоялся тринадцатый Симпозиум ИКАО по стратегии реализации Программы идентификации пассажиров (TRIP).

«Стратегия реализации TRIP ИКАО укрепляет глобальный механизм защиты от международного терроризма, трансграничной преступности и многих других угроз безопасности гражданского общества и безопасности полётов международной авиации», – подчеркнула Генеральный секретарь ИКАО д-р Фан Лю в своем выступлении на открытии симпозиума. «Деятельность в области упрощения формальностей в значительной мере содействует достижению целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР), и стратегия реализации TRIP ИКАО также вносит существенный вклад в осуществление резолюций 2178 и 2309 Совета Безопасности ООН».

Будучи главным из проводимых в мире мероприятий по проездным документам и управлению идентификацией, этот Симпозиум по TRIP является важным шагом в осуществлении глобальной контртеррористической деятельности по приоритетным направлениям, которые недавно были определены Советом Безопасности Организации Объединённых Наций¹.

На заседаниях Симпозиума по TRIP 2017 года участники могли получить обновлённую информацию о наиболее современных методах досмотра и обеспечения безопасности, основанных на оценке рисков, при уделении особого внимания важности сотрудничества и наращивания потенциала по мере того, как государства принимают меры по укреплению своих соответствующих механизмов защиты.

В контексте выпуска Сборника ИКАО по TRIP на симпозиуме вновь рассматривался вопрос о необходимых государствам более широких

¹ Шаров В.Д., Воробьев В.В. Ограничения по использованию матрицы ИКАО при оценке рисков для безопасности полетов // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. 2017. № 225. С. 179-187.

рекомендациях по планированию и реализации TRIP. В этом новом и всеобъемлющем справочном документе представлены соответствующие инициативы таких партнёрских организаций, как Управление Организации Объединённых Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Интерпол, Европейский союз, Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) и Международная организация по миграции (МОМ), а также ряд дополнительных инструктивных материалов ИКАО.

Симпозиум по TRIP 2017 года был посвящён теме «Повышение безопасности и эффективности воздушного движения», что отражает стремление сделать хорошо разработанные технологии обеспечения безопасности ещё и средством создания более комфортных условий для пассажиров и повышения эффективности процессов упрощения формальностей в целом. «Только посредством выполнения этих двух первоочередных задач сбалансированным образом мы сможем обеспечить подлинную устойчивость предлагаемых нами подходов», – сказала в заключение д-р Лю.

Участники симпозиума по TRIP 2017 года также ознакомились с большой выставкой, на которой были продемонстрированы новейшие отраслевые технологические и процедурные инновации. В этом мероприятии приняли участие около 600 официальных лиц из 82 государств и 14 международных организаций.

3.2. Внутригосударственные организации

Несмотря на высокий уровень организованности, технологичности, комфортности и безопасности, современная авиация по-прежнему остается высокорисковым транспортным средством и сложной технической системой повышенной опасности. Огромные усилия и средства на всех этапах жизненного цикла авиационных транспортных систем вкладываются

участниками авиационной индустрии в обеспечение надежности, качества, устойчивости и безопасности современного воздушного транспорта.

В соответствии с действующим законодательством практически все правоохранительные органы и специальные службы Российской Федерации так или иначе участвуют в обеспечении как транспортной, так и авиационной безопасности.

Помимо этого государство стимулирует деятельность по обеспечению авиационной безопасности научных и образовательных организаций, промышленных предприятий, политических и общественных движений. Но проблема авиационной безопасности не теряет актуальности и не снимается с повестки дня федеральных органов исполнительной власти. Надо отметить, что жизнь человечества в начале XXI в. полна опасностей. Экстремистские движения свергают действующие правительства в некоторых странах, разжигают вооруженные конфликты, разрушают населенные пункты и территории своего проживания, уничтожают объекты мирового культурного наследия, порождают хаос, беспорядки, болезни¹.

Террористические акты, уносящие тысячи жизней мирных людей, к сожалению, стали регулярной обыденностью международных новостей. В частности, участились случаи террористических актов, совершаемых на транспортных системах, как наиболее уязвимых социально-экономических объектах. В криминальной практике сформировался новый преступный подход по использованию транспортных средств в качестве средств совершения преступлений и осуществления террористических актов.

Нормативные документы Минтранса России и Росавиации предписывают создание в аэропортовых комплексах систем управления качеством на основе «Менеджмента качества», «Менеджмента риска». По нашему мнению, недостающие возможности Службы авиационной безопасности по обеспечению авиационной безопасности целесообразно

¹ Дементьев А.А. Ответственность органов управления воздушным движением в международном воздушном праве // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права: материалы круглого стола XIII Международного конгресса «Блищенковские чтения». 2015. С. 82-87.

дополнить расширением полномочий и повышением эффективности деятельности органов внутренних дел.

Основной закон в области обеспечения транспортной безопасности предписывает деятельность органов внутренних дел по обеспечению безопасности граждан, охране общественного порядка, противодействию преступности непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры железнодорожного, водного, воздушного транспорта и метрополитена совместно с органами Федеральной службы безопасности.

Федеральный орган исполнительной власти в области внутренних дел обладает особыми полномочиями по обеспечению прав и свобод юридических и физических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации, в том числе в области обеспечения безопасности транспортной структуры нашей страны.

Реализуя полномочия в сфере административно-правовой, административно-юрисдикционной, уголовно-правовой, оперативно-розыскной, лицензионно-разрешительной, запретительной, контрольной, консультативной деятельности, органы внутренних дел являются наиболее полноценной структурой, которая может гарантированно выступать субъектом обеспечения безопасности на всех видах транспорта, в том числе на разнообразной структуре авиационного транспорта¹.

Мы говорим о комплексном обеспечении безопасности всей авиационной системы. В многообразной системе авиационной безопасности находит свое, установленное законодателем, место деятельность органов внутренних дел. Работа для сотрудников полиции на воздушном транспорте в обеспечении АБ не только всегда актуальна, но и требует максимальной интеллектуальной, морально-психологической, физической отдачи.

Территориальные органы МВД России, которые на обслуживаемых территориях имеют объекты государственной авиации, состоящей из

¹ Волостных В.С. Международно-правовые обязательства государств по обеспечению безопасности полетов над зонами конфликтов // Вопросы современной юриспруденции. 2017. № 1 (63). С. 34-41.

воздушного транспорта военного, специального, экспериментального назначения, не задействуются в процессе непосредственного обеспечения авиационной безопасности.

Иерархическая система Главного управления на транспорте Министерства Российской Федерации (далее – ГУТ) и его структурные подразделения непосредственно на местах, в аэропортах, проводят предполетные и послеполетные досмотры пассажиров совместно с сотрудниками САБ инфраструктур авиационного транспорта.

Нарастают темпы развития новый сектор современной авиации, а точнее давно забытый сегмент авиации общего назначения, так называемая малая, легкомоторная, бизнес-авиация (частная авиация). Данный вид авиации может быть представлен уникальными легкомоторными моделями летательных аппаратов с разнообразными вариантами конструкций и летно-тактическими данными. Это направление отрасли стартует не только за счет энтузиастов, романтиков и предпринимателей, но и рациональных прагматичных региональных управленцев. Несмотря на наличие правовых проблем в сфере законодательного регулирования данного рода деятельности, авиация общего назначения не отражает реального положения дел¹.

Вполне вероятно, что в рамках Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. целесообразно развивать малую авиацию. Решение Правительства РФ по развитию авиации общего назначения обосновано и связано с государственной стратегией социального развития и авиаперевозками населения удаленных районов Арктической зоны, Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, Байкальского региона и других труднодоступных территорий страны.

¹ Рухлинский В.М. Государственное регулирование деятельности гражданской авиации России в сфере требований ИКАО // Транспортное право. 2014. № 2. С. 25-28.

Одним из условий обеспечения безопасности, социально-экономического и инновационного развития Российской Федерации в «Основах государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2020 года» было требование законодателя сформировать мощную авиационную группировку межрегиональных, региональных и местных воздушных линий в области гражданской авиации.

В целях обеспечения безопасности отечественных пассажиров и членов экипажей воздушных судов Российской Федерации за границей нашей страны можно потребовать от руководства иностранного государства, иностранной авиакомпании осуществления комплекса дополнительных специальных мер, направленных на минимизацию угрозы жизни и материальным ценностям пассажиров, членов экипажей воздушных судов и других лиц, являющихся гражданами Российской Федерации. Дополнительные специальные меры не должны быть направлены на создание помех функционированию инфраструктуры аэропорта несанкционированным вмешательством в систему воздушного движения, а также нарушение традиций и устоев местного населения. Следовательно, целью всех дополнительных специальных мер является безопасность граждан России, возвращение их на родину.

Необходимо иметь возможность предложить оказание помощи властям иностранного государства (правоохранительным структурам), уполномоченным в сфере обеспечения авиационной безопасности, исполнить комплекс дополнительных специальных мер, направленных на минимизацию угрозы жизни и имуществу пассажиров, членов экипажей воздушных судов и других лиц, являющихся гражданами Российской Федерации, что не противоречит нормам международного законодательства.

Для отработки комплекса дополнительных специальных мер по обеспечению безопасности российских граждан целесообразно задействовать

заранее подготовленное подразделение МВД России, состоящее из сотрудников полиции.

Согласно нормам Федерального закона «О полиции» и по решению Президента РФ сотрудники полиции могут участвовать в деятельности по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности. Разумеется, сотрудники делегируемого подразделения должны обладать необходимыми знаниями, умениями, навыками, быть экипированными, вооруженными, а также уполномоченными на проведение мероприятия.

Для такого рода мероприятий наиболее подготовленными могут быть сотрудники специальных подразделений полиции, а также подразделений полиции, специализирующиеся сегодня на охране общественного порядка и обеспечении общественной безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, так как они уже обладают набором необходимых специальных качеств, стрессоустойчивостью, знаниями и опытом оперативно-служебной деятельности на транспорте.

В заключение можно утверждать, что роль государства в системе обеспечения авиационной безопасности должна оставаться доминирующей, государственные функции нерационально делегировать посредническим лицам. В обеспечении авиационной безопасности предпочтение должно отдаваться сотрудникам МВД России, имеющим практический опыт охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах воздушного транспорта.

Целесообразно расширить полномочия органов и подразделений МВД России при обеспечении авиационной безопасности. При необходимости с сотрудниками полиции МВД России могут быть задействованы и сотрудники иных федеральных органов исполнительной власти, уполномоченные в области обеспечения безопасности, особенно при необходимости обеспечения авиационной безопасности за пределами Российской Федерации.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Международное воздушное право представляет собой совокупность правовых норм, регулирующих отношения между государствами в сфере использования воздушного пространства, организации воздушных сообщений, коммерческой деятельности, обеспечения безопасности гражданской авиации. Воздушная транспортная среда разделена на международное и воздушное пространство каждого государства, обладающее полным и исключительным суверенитетом в пределах сухопутной и водной границы.

Для участия в международных воздушных связях, государства открывают свое суверенное воздушное пространство для международных полетов и для международных воздушных перевозок пассажиров и груза. При этом государство не заинтересовано в эпизодических полетах, в основном отношения в этой области устанавливаются с другими странами на длительной и постоянной основе.

Национальное законодательство хоть и содержит нормы об организации международных авиационных перевозок, но, тем не менее, нельзя недооценивать влияние международных соглашений и конвенций в области авиаперевозок. На сегодняшний момент наиболее значимыми международными договорами являются Варшавская конвенция и ее дополнения в виде Гаагского протокола 1955 г., Гвадалахарской конвенции 1961 г., Монреальского протокола № 4 1975 г. и Чикагская конвенция 1944 г. Монреальская конвенция 1999 г. является также частью международного воздушного права, содержащего нормы о перевозке воздушным транспортом, но на данный момент Россия не присоединилась к данному соглашению. Большое влияние на правовое регулирование международной воздушной перевозки оказывают такие ассоциации как ИКАО и IATA, которые оказывают содействие в развитии международного воздушного транспорта, а

также разрабатывают принципы и методы организации перевозки воздушным транспортом.

На сегодняшний день в Российской Федерации при определении пределов ответственности перевозчика по договору международной воздушной перевозки подлежат применению общие положения об ответственности в обязательствах (гл. 25 ГК РФ), специальные нормы, применяемые ко всем договорам по перевозке грузов (ст. 793-797 ГК РФ), а также главы XV и XVII Воздушного кодекса РФ.

Основной особенностью нового правового документа – Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанной в Монреале 28 мая 1999 г., является новое решение вопросов ответственности авиаперевозчика. Монреальская конвенция 1999 г. вводит двухуровневую систему ответственности. Первый уровень устанавливает объективную ответственность в размере до 100 000 специальных прав заимствования (СПЗ) (около 135 000 долл. США) независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.

Острой современной проблемой в международном воздушном праве является вопрос обязанности государства в противостоянии актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и, как следствие, ответственности государства за незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации. Деятельность авиации носит международный характер, поэтому для эффективного обеспечения безопасности необходимо участие всех государств. Универсальной реализации положений по безопасности способствует разработка ряда международных юридических документов (конвенций). Они создают основу для единообразного применения во всем мире положений, касающихся обеспечения безопасности.

В части ответственности перевозчика перед пассажиром положения Монреальской конвенции в сравнении с нормами Воздушного кодекса РФ

обеспечивают твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда, создают единый и понятный правовой режим ответственности авиаперевозчиков за несохранность багажа и грузов, а также задержку при их перевозке на международных линиях. Монреальская конвенция усиливает конкуренцию на рынке авиаперевозок, увеличивает ответственность авиакомпаний перед пассажирами и снимает ограничения на компенсации за потерю багажа или вред жизни и здоровью пассажиров, значительно упрощая механизм ее получения.

Статья 130 ВК РФ предусматривает, что за вред, причиненный жизни или здоровью либо имуществу третьих лиц при воздушной перевозке, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством Российской Федерации. Учитывая, что указанная статья не устанавливает перечень третьих лиц, подпадающих под ее действие, то вполне справедливо предположить, что и рассматриваемые нами третьи лица, и их имущество на поверхности также входят в состав, предусмотренный в ст. 130 ВК. В связи с тем, что данная статья ВК носит отсылочный характер, обратимся к нормам гражданского законодательства, а именно к гл. 59 (обязательства вследствие причинения вреда) ГК.

Анализ судебной практики по спорам из договоров международной воздушной перевозки приводит к выводу о рассогласованности подходов судов к решению вопросов применимого права и подсудности в фактически тождественных ситуациях. Во многих случаях за основу при вынесении решений берутся судебные акты, уже содержащие ошибки. В результате ошибочные решения множатся, на их основе возникает устойчивая судебная практика, изменить которую стороны судебных процессов (их представители) зачастую не в состоянии.

Состояние опасности, возникающей в авиации в результате проявления неправовых действий отдельных пассажиров и террористических актов, должно быть изменено в интересах пассажиров и общества в целом.

Практически эта сторона авиационной безопасности может изучаться и совершенствоваться в рамках теории систем качества и теории рисков по ИКАО.

Новым в выше сформулированных аспектах, относящихся к авиационной безопасности, является то, что международные нормативные правовые документы и соответствующие технические нормы содержат рекомендации по оценке опасности разных явлений через понятия риска. Этот аспект, очевидно, должен быть отражен также и в системах обеспечения авиационной безопасности в транспортном комплексе России. Современные объекты транспортного комплекса и транспортные средства характеризуются сложностью технической эксплуатации, высокими скоростями движения, что приводит к возникновению повышенного риска на всех этапах жизненного цикла объектов и транспортных средств (проектирование, строительство и эксплуатация воздушных судов, аэродромов и т.д.).

Следует признать рекомендации ИКАО о том, что проявление риска – это реализация тех опасностей, которые связаны с видом деятельности в данной системе, в частности это связано с особенностями воздушного транспорта, который должен быть защищен от проявлений терроризма и других АНВ. Разработка методики оценки угроз и построения эффективной системы управления рисками в транспортной отрасли является одной из наиболее сложных в области защиты авиации от актов незаконного вмешательства, что является весьма актуальным в связи с возрастанием угроз террористической направленности, особенно по отношению к объектам инфраструктуры гражданской авиации и воздушным судам.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Нормативные правовые акты

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, – М., 1935, с. 326 – 339.

2. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // СПС «КонсультантПлюс».

3. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) // СПС «КонсультантПлюс».

4. Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 года (подписан в г. Гааге 28.09.1955) // Ведомости ВС СССР. - 20.04.1957. - № 8. - Ст. 217.

5. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 04.08.2014. – № 31. – Ст. 4398.

6. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ (29.12.2017) // Собрание законодательства РФ. – 05.12.1994. – № 32. – Ст. 3301.

7. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ (ред. 05.12.2017) // Собрание законодательства РФ. – 29.01.1996. – № 5. – Ст. 410.

8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. 31.12.2017) // Собрание законодательства РФ. – 24.03.1997. – № 12. – Ст. 1383.

Научная и учебная литература

9. Аввакумова Е.Д., Валеев Д.А. Проблемы международного воздушного права // Правовая система и вызовы современности: материалы XIV Международной научной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых в рамках II Международного юридического молодежного форума. – 2017. – С. 40-44.

10. Бакаева А.В. Международно-правовое регулирование воздушного пространства и надлежащего использования гражданской авиации // Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации сборник статей VII Международной научно-практической конференции: в 4 частях. – 2017. – С. 161-164.

11. Бецков А.В. О правовом обеспечении авиационной безопасности в Российской Федерации // Труды Академии управления МВД России. – 2017. – № 4 (44). – С. 98-104.

12. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учебное пособие. – М.: Авиабизнес, Научная книга, 2007. – 464 с.

13. Бувина В.В. Проблемы защиты прав грузоотправителя при международных воздушных перевозках в случае утраты груза // Intelligence Plus. – 2017. – № 3 (4). – С. 17-26.

14. Волостных В.С. Международно-правовая ответственность государств за незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации // Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия Сборник статей по материалам III международной заочной научно-практической конференции. – 2017. – С. 80-89.

15. Волостных В.С. Международно-правовые обязательства государств по обеспечению безопасности полетов над зонами конфликтов // Вопросы современной юриспруденции. – 2017. – № 1 (63). – С. 34-41.

16. Волостных В.С. Международно-правовые обязательства государств по обеспечению безопасности полетов над зонами конфликтов // Вопросы современной юриспруденции. – 2017. – № 1 (63). – С. 34-41.

17. Ганева Е.О., Колобов Р.Ю. Международное воздушное право: проблемы развития // Теоретические и практические проблемы развития современной науки: сборник материалов X Международной научно-практической конференции. – 2016. – С. 132-133.

18. Гусейнова Л.В., Джигерова И.Р. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров // Закон и право. – 2016. – № 12. – С. 71-73.

19. Данилов Н.И. К вопросу о международно-правовой регламентации деятельности воздушного транспорта в национальном воздушном пространстве России в регионе республики Крым // Образование. Наука. Научные кадры. – 2016. – № 4. – С. 30-33.

20. Дементьев А.А. Институт ответственности в международном воздушном праве: дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2016. – 188 с.

21. Дементьев А.А. Ответственность органов управления воздушным движением в международном воздушном праве // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права: материалы круглого стола XIII Международного конгресса «Блищенковские чтения». – 2015. – С. 82-87.

22. Дементьев А.А. Ответственность производителя авиационной техники // Закон и право. – 2015. – № 11. – С. 143-145.

23. Дементьев А.А. Становление института ответственности в международном воздушном праве // Евразийский юридический журнал. – 2015. – № 7 (86). – С. 70-72.

24. Дементьев А.А., Травников А.И. Проблемы института ответственности в международном воздушном праве // Закон и право. – 2015. – № 5. – С. 130-133.
25. Демидова Н.С. Правовое регулирование международной воздушной перевозки // Постулат. – 2017. – № 5-1 (19). – С. 36-40.
26. Джунушалиев Б.Д. Политика ИКАО в обеспечении безопасности полетов гражданской авиации // Вестник Кыргызско-Российского славянского университета. – 2017. – Т. 17. – № 4. – С. 58-61.
27. Дробот Е.И. Коллизии законодательства об обязательствах, возникающих вследствие причинения вреда в международном частном праве // Правовое регулирование современного общества: теория, методология, практика Материалы II Международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 420-422.
28. Искевич И.С. Международный опыт правового регулирования обязательств вследствие причинения вреда // В мире научных открытий. – 2015. – № 9.1 (69). – С. 377-385.
29. Калугина С.А., Сафронов В.В. Правовое регулирование полетов в международном воздушном пространстве // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2014. Т. 2. – № 10. – С. 273-276.
30. Канашевский В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. – 2015. – № 10 (226). – С. 99-110.
31. Карпачёва Н.А., Сафронов В.В. Международно-правовые основы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации международной организацией гражданской авиации (ИКАО) // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2015. – Т. 2. – № 11. – С. 451-453.
32. Конюхова А.С. ПРАВОНАРУШЕНИЯ на воздушном транспорте и юрисдикция государств: компаративистский аспект // Евразийская адвокатура. – 2016. – № 5 (24). – С. 97-104.

33. Куделич М.И. Допуск перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок: проблемы защиты конкуренции // Закон. – 2017. – № 2. – С. 139-148.

34. Кудряшова Е.С., Черевиченко Т.С. Проблемы развития международного воздушного права: противоречия Варшавской и Монреальской конвенций // Современные научные исследования и разработки. – 2017. – № 8 (16). – С. 281-283.

35. Лю С. Эволюция системы международно-правового регулирования международных полетов гражданских воздушных судов // Народ и власть: взаимодействие в истории и современности: научный ежегодник факультета права Нижегородского филиала Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики». – Нижний Новгород, 2016. – С. 129-145.

36. Любецкая Е.В., Пономарева Н.П. Анализ правового регулирования организации международных грузовых перевозок воздушным транспортом в республике Беларусь // Актуальные вопросы экономики, права и образования в XXI веке: материалы III Международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 242-246.

37. Магденко А.Ю. Ответственность за причинение вреда жизни или здоровью гражданина в сфере предоставления услуг по авиаперевозкам // Тенденции формирования науки нового времени: Сборник статей Международной научно-практической конференции: в 4 частях. Ответственный редактор А.А. Сукиасян. 2014. С. 283-286.

38. Мирончук Д.А. Деликтные обязательства, возникшие вследствие причинения вреда жизни и здоровью источниками повышенной опасности // Отечественная юриспруденция. – 2017. – № 10 (24). – С. 20-22.

39. Муратова А.Р. О некоторых вопросах имущественной ответственности перевозчика // Актуальные проблемы развития гражданского права и гражданского процесса на современном этапе: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции.

Редколлегия: А.В. Герасимов, Д.Б. Данилов, М.В. Жаботинский, И.К. Харитонов, Н.В. Жукова, А.И. Макаренко. – 2016. – С. 225-229.

40. Овсянников О.А. Потенциал организационно-правового регулирования отрасли пассажирских авиаперевозок на основе стандартов и практики ИКАО // Транспорт Российской Федерации. – 2013. – № 5 (48). – С. 43-45.

41. Пиджаков А.Ю., Волков Г.А., Майор М.Н. О принципе обеспечения безопасности международной гражданской авиации // Транспорт Российской Федерации. 2014. – № 6 (55). – С. 28-31.

42. Працко Г.С., Губарев А.С. Правовое регулирование в области международных воздушных перевозок гражданской авиации // Современная юриспруденция: актуальные вопросы, достижения и инновации: сборник статей III Международной научно-практической конференции: в 2 ч. – 2017. – С. 88-91.

43. Сокова Е.А. Совершенствование правового режима международного воздушного пространства // Закон и право. – 2017. – Т. 12. – № 12. – С. 126-129.

44. Травников А.И. Значение принципов в международном воздушном праве // Закон и право. – 2016. – № 5. – С. 133-135.

45. Чинякова Е.В. Правовой режим международных воздушных судов // Научные достижения и открытия современной молодёжи: сборник статей победителей международной научно-практической конференции: в 2 частях. – 2017. – С. 1118-1120.

46. Шаров В.Д., Воробьев В.В. Ограничения по использованию матрицы ИКАО при оценке рисков для безопасности полетов // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2017. – № 225. – С. 179-187.

47. Шестакова П.Ю. Ответственность сторон международного договора воздушной перевозки по национальному законодательству

российской федерации // Таврический научный обозреватель. – 2016. – № 11-2 (16). – С. 140-143.

48. Щитов А.Н. Анализ современных требований по безопасности полётов гражданской авиации в свете 101-й поправки ИКАО применительно к Российской Федерации // Промышленность, сельское хозяйство, энергетика и инфраструктура: проблемы и векторы развития Сборник научных трудов по материалам I Международной научно-практической конференции. – 2017. – С. 427-459.

49. Юрьев С.С. Становление и развитие авиационного (воздушного) права в России // Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. – 2015. – № 196. – С. 27-34.

50. Ян Т.С., Надвикова И.А. ИКАО // Международный студенческий научный вестник. – 2016. – № 5-3. – С. 475-476.