

*На правах рукописи*

**Дементьев Андрей Андреевич**

**ИНСТИТУТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ**

Специальность 12.00.10 – Международное право. Европейское право

**АВТОРЕФЕРАТ  
ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ  
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК**

Москва – 2016

Работа выполнена на кафедре международного права Юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

Научный руководитель: **Травников Александр Иванович**  
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»

Официальные оппоненты: **Малеев Юрий Николаевич**  
доктор юридических наук, профессор кафедры международного права ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации»

**Баталов Александр Александрович**  
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

Ведущая организация: **ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»**

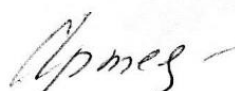
Защита диссертации состоится 18 января 2016 г. в 14:00 ч на заседании Диссертационного совета Д 212.203.36 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Учебно-научном информационном библиотечном центре (Научной библиотеке) ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: 117198, Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Электронная версия автореферата диссертации размещена на сайте ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов» по адресу: <http://dissovet.rudn.ru>; отправлена на сайт ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: <http://vak2.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2016 г.

Ученый секретарь  
Диссертационного совета Д 212.203.36  
кандидат юридических наук, доцент



**Ю.А. Артемьева**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Вопрос об ответственности в международном публичном праве в целом и в отдельных его отраслях имеет непреходящее, особое значение, ибо речь идет о ключевом элементе нормативной системы, каковой является международное право. Не без оснований известный ученый-правовед Пауль Рейтер считает ответственность «сердцем международного права»<sup>1</sup>.

В этом отношении не является исключением и международное воздушное право – одна из наиболее важных отраслей международного права. Исходя из повышенной опасности деятельности гражданской и государственной авиации, перед международным сообществом постоянно стоит задача обеспечения безопасности полетов воздушных судов. Поэтому установление ответственности за нарушения международно-правовых обязательств и за возможный ущерб, причиненный в результате авиационной деятельности, имеет приоритетное значение. С начала XX в. государствами был выработан целый ряд универсальных международных договоров, которые содержат в себе нормы об ответственности в международном праве. Конвенции, принятые в целях защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в ее деятельность в 60–70 гг. XX в., заложили основу системы так называемых «антитеррористических актов» на универсальном уровне<sup>2</sup>.

Несмотря на это следует констатировать, что на сегодняшний день существует ряд неурегулированных вопросов в этой сфере, которые несут потенциальную, но вполне объективную угрозу безопасности гражданской и государственной авиации. К таким проблемам, прежде всего, следует отнести ответственность государств за неправомерные действия (применение оружия и боевой техники) в отношении воздушных судов. Например, уничтожение зенитной ракетой украинской армии гражданского воздушного судна Ту-154М авиакомпании «Сибирь» в 2001 г. в международном воздушном пространстве над Черным морем обнажил изъяны ст. 87 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., закрепляющей свободу полетов над открытым морем, поскольку ее положение носит неопределенный характер, не уточняя, на какие объекты распространяется подобная свобода: государство, запустив ракету, может сослаться на указанную статью, так как ракета тоже

---

<sup>1</sup> *Reuter P. Trois observations sur la codification de la responsabilite internationale des Etats pour fait illicite // Le droit internationale au service de la paix, de la justice et du developpement – Melanges Michel Virally. Paris: Pedone, 1991. P. 390.*

<sup>2</sup> Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов 1963 г. Дос. ICAO 8364; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. Дос. ICAO 8920; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г. Дос. ICAO 9518; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. и др.

производит полет над открытым морем. Следовательно, данное положение позволяет использовать принцип свободы полетов в целях уклонения от ответственности.

Другим примером может служить уничтожение малазийского Боинга в воздушном пространстве Украины. Катастрофа произошла 17 июля 2014 г. в районе села Грабово Донецкой обл. Украины. Следует учитывать, что Украина всегда стояла на позиции, что Донецкая обл. является неотъемлемой частью государства Украина и, следовательно, Украина была обязана обеспечить безопасность аэронавигации над данной территорией.

В международном праве также отсутствуют положения, закрепляющие ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности (англ. security). Это приводит к неэффективности международно-правовых норм о предотвращении террористических актов на борту воздушного судна и в аэропортах.

Документы<sup>3</sup> Конвенции о международной гражданской авиации (далее – Чикагская конвенция 1944 г.) закрепляют обязанность государств обеспечивать аэронавигацию над своей территорией<sup>4</sup>. Тем не менее государства избегают ответственности за ненадлежащее исполнение взятых на себя обязательств из-за отсутствия норм, закрепляющих и регламентирующих механизм ответственности за деятельность органов управления воздушным движением (далее – УВД).

Нерешенным остается и вопрос об ответственности, прежде всего, международных межправительственных организаций за аэронавигационную деятельность. Государства могут делегировать свои обязанности по обеспечению аэронавигации указанным организациям. Такая практика наблюдается в деятельности Европейской организации по безопасности воздушной навигации в Европе (Евроконтроль), Агентства по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре в Африке (АСЕКНА) и Центральноамериканской организации по обслуживанию аэронавигации в Центральной Америке (КОКЕСНА).

Немаловажным вопросом является отсутствие универсальных положений об ответственности государств за ущерб, причиненный государственным воздушным судам других государств. Одним из последних примеров является уничтожение 24 ноября 2015 г. турецкими вооруженными силами российского бомбардировщика Су-24.

За государствами также закреплена обязанность по сертификации и контролю за обеспечением надлежащей летной годности<sup>5</sup>. Однако документы Чикагской конвенции 1944 г. не устанавливают норм об ответственности

---

<sup>3</sup> Под документами понимается совокупность Приложений к Чикагской конвенции 1944 г., содержащих стандарты и рекомендуемую практику.

<sup>4</sup> Приложение 11 к Конвенции о международной гражданской авиации «Обслуживание воздушного пространства» 2001 г. URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an11\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an11_cons_ru.pdf) (дата обращения: 01.04.2016).

<sup>5</sup> Приложение 8 к Конвенции о международной гражданской авиации «Летная годность воздушных судов» 2010 г. URL: [http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an08\\_cons\\_ru.pdf](http://www.6pl.ru/asmap/Annexes//an08_cons_ru.pdf) (дата обращения: 01.04.2016).

государств в случае ненадлежащего выполнения таких обязательств. Аналогичная ситуация складывается и в отношении ответственности государств за подготовку и аттестацию авиационного персонала.

Случаи, при которых был причинен ущерб третьим лицам на поверхности государственными воздушными судами, не имеют международно-правовой базы для решения. Такое положение представляется неопределенным в виду возможности отказа государства от выплат компенсаций за причинение такого ущерба.

Комплексный международно-правовой анализ обозначенных проблем не вызывает сомнений в актуальности выбранной темы исследования с точки зрения теории и практики международного права.

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Целью исследования является комплексное и всеобъемлющее научное исследование международно-правовых проблем, присущих институту ответственности в международном воздушном праве с последующей выработкой предложений по дополнению существующих международно-правовых актов для устранения в перспективе указанных проблем.

Поставленная цель предопределила необходимость решения следующих научных задач:

1) проанализировать существующую международно-правовую базу, устанавливающую ответственность в международном праве;

2) выявить основные проблемы института ответственности в международном воздушном праве;

3) комплексно проанализировать национальные законодательства государств, положения которых можно использовать для создания новых норм международного права для устранения существующих пробелов в институте ответственности в международном воздушном праве;

4) проанализировать положения Чикагской конвенции 1944 г. и выработать научно обоснованные предложения по модернизации этой конвенции в вопросах обеспечения безопасности аэронавигации, установления запретных зон, зон ограничения и опасных зон, а также в области сертификационной и аттестационной деятельности государств и ответственности государств и международных межправительственных организаций за безопасное управление воздушным движением;

5) выработать авторское видение возможного закрепления на универсальном уровне ответственности государств за предотвращение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в том числе воздушного терроризма;

6) проанализировать современную международно-правовую базу с целью обоснования необходимости принятия универсального договора, закрепляющего положения об ответственности за ущерб, причиненный третьим лицам государственными воздушными судами.

**Объектом исследования** являются специфические международно-пра-

вовые отношения, возникающие между государствами, между государствами и международными межправительственными организациями, между международными межправительственными организациями, перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями в случае наступления ответственности.

**Предметом исследования** являются международные договоры и акты национального права, нормы которых регулируют вопросы ответственности при международных полетах и отечественная и зарубежная доктрины международного права.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Международно-правовые аспекты ответственности в международном воздушном праве никогда не являлись предметом комплексного исследования как советскими/российскими, так и иностранными учеными-правоведами с выделением всех остро стоящих нерешенных проблем. Тем не менее среди специализированных монографических исследований необходимо отметить работы А.А. Баталова<sup>6</sup>, Е.О. Ганенкова<sup>7</sup>, Р. Лули<sup>8</sup>, С. Лю<sup>9</sup>, А.И. Травникова<sup>10</sup>, А.А. Эргот<sup>11</sup>, которые на уровне кандидатских диссертаций по специальности «Международное право. Европейское право» фундаментально исследовали ключевые аспекты института ответственности в международном воздушном праве.

Вопросы ответственности в международном воздушном праве рассмотрены в научных исследованиях А.И. Травникова<sup>12</sup>, который подчеркивал необходимость закрепления ответственности государства при осуществлении международных полетов, а также предлагал конкретизацию уже существующих международно-правовых документов. Ю.Н. Малеев<sup>13</sup>, рассматривая некоторые вопросы ответственности в международном воздушном праве, также подчеркивает необходимость более комплексного изучения всех аспектов ответственности в международном воздушном праве наряду с пред-

---

<sup>6</sup> Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2003. 179 с.

<sup>7</sup> Ганенков Е.О. Перспективы международно-правового регулирования аэрокосмической навигации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2015. 184 с.

<sup>8</sup> Лули Р. Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2015. 211 с.

<sup>9</sup> Лю С. Формирование и развитие международно-правовой системы регулирования международных полетов гражданских воздушных судов: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2011, 210 с.

<sup>10</sup> Травников А.И. Взаимодействие международно-правового и национально-правового режимов воздушного пространства: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2011, 198 с.

<sup>11</sup> Эргот А.А. Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общего назначения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2013, 211 с.

<sup>12</sup> См.: Травников А.И. Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография. М.: Проспект, 2014. 224 с.; Травников А.И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и право. 2011. № 5. С. 104–107; Травников А.И. Конвенция об аэронавигации: перспективы прогрессивного развития и кодификации международного воздушного права // Закон и право. 2011. № 4. С. 87–89.

<sup>13</sup> См.: Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986. 240 с.

ложениями о модернизации существующей системы ответственности при международных воздушных перевозках.

В зарубежной науке международного права также освещаются только отдельные вопросы ответственности в международном воздушном праве. Среди исследований зарубежных ученых-юристов следует выделить работы И. ван Богаерта<sup>14</sup>, Дьедерикс-Версхута<sup>15</sup>, Р. Лули<sup>16</sup>, М. Милде<sup>17</sup>, П. Мартина<sup>18</sup>, Р.Х. Манкьевица<sup>19</sup>, М. Франклина<sup>20</sup>, В.Дж. Хикей<sup>21</sup> и др. Общие выводы, сформулированные этими учеными, определили основные направления современных исследований в области международного воздушного права.

Указанные авторы в основном фрагментарно затрагивали вопросы ответственности в международном воздушном праве. Они проводили исследования вопросов, касающихся ответственности государств за нарушение положений Чикагской конвенции 1944 г., ненадлежащее использование гражданских воздушных судов, ответственности перевозчиков и проблематике использования силы в отношении гражданских воздушных судов.

Следует признать, что существует лишь незначительное количество комплексных работ по теме диссертационного исследования в российской/советской и зарубежной доктринах международного права.

Диссертант считает, что вопросы ответственности в международном воздушном праве, которые не имеют универсального международно-правового закрепления, требуют не фрагментарного, а отдельного комплексного исследования.

**Методологическую основу диссертационного исследования** составляют общенаучные и специально-юридические методы. В ходе работы над диссертацией были применены системный и функциональный общенаучные методы исследования, и общие логические приемы, такие как анализ, синтез и др.

Основу диссертационного исследования составляет системный метод,

---

<sup>14</sup> *Bogaert E.* The Relativity of the Notion of the Law of the Air // *Studia Diplomatica*. Brussels, 1979. Vol. XXXII. № 6. P. 621–637.

<sup>15</sup> *Diederiks-Verschoor, Wassenbergh H.A.* An Introduction to Air Law. Netherlands: Kluwer Law International, 2012. 455 p.

<sup>16</sup> *Лули Р.* Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации (международно-правовые проблемы) // *Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки*. 2014. № 4. С. 330–336.

<sup>17</sup> *Milde M.* Liability in International Carriage by Air – the new Montreal Convention of 28 May 1999 // *Uniform Law Review – Revue de Droit Uniforme*. 1999. Vol. 4. № 3. P. 835–860.

<sup>18</sup> *Martin P.* The 1995 IATA Intercarrier Agreement: an Update // *Air and Space Law*. 1996. Vol. XXI. P. 126–131.

<sup>19</sup> *Mankiewicz R.H.* A Galaxy of United Laws Will Replace the Uniform Regime Created in 1929 in Warsaw, or the Death-Blow to the Uniform Regime of Liability in International Carriage by Air // *Air Law*. Basel, 1976. P. 157–160.

<sup>20</sup> *Franklin M.* Code-Sharing and Passenger Liability // *Annals of Air & Space Law*. 1999. Vol. XXIV. № 3. P. 128–133.

<sup>21</sup> *Hickey W.J.* Breaking the Limit – Liability for Wilful Misconduct under the Guatemala Protocol // *JALC*. 1976. Vol. 2. P. 603–622.

направленный на раскрытие целостности объекта и выявление различных типов связи в изучаемом объекте.

Ввиду особенностей специфических правоотношений, исследуемых в диссертации, для достижения поставленных целей и задач были использованы следующие специальные методы: сравнительно-правовой, историко-правовой, классификационный и формально-юридический.

Сравнительно-правовой метод был широко использован для сопоставления существующих международно-правовых норм и норм внутреннего права, регулирующих исследуемые правоотношения в целях установления и восполнения, имеющихся в международном праве пробелов.

Историко-правовой метод нашел свое применение особенно во второй главе диссертации для выявления исторических предпосылок принятия первых международно-правовых норм, касающихся ответственности.

В целях интерпретации положений существующих договоров, представляющих правовую основу для принятия новых универсальных норм международного права, регулирующих ответственность, был использован формально-юридический метод.

**Теоретическая основа диссертации.** В диссертационном исследовании автор опирался на общетеоретические положения, содержащиеся в трудах отечественных ученых-правоведов, таких как А.Х. Абашидзе, К.А. Бекашев, И.П. Блищенко, А.Б. Венгеров, А.Н. Верещагин, С.А. Гуреев, Р.А. Каламкарян, А.Я. Капустин, Ю.М. Колосов, М.Н. Копылов, В.И. Кузнецов, Д.К. Лаббин, И.И. Лукашук, М.И. Лазарев, Ю.Н. Малеев, А.П. Мовчан, А.А. Моисеев, М.В. Немытина, И.С. Перетерский, О.И. Тиунов, Г.И. Тункин, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко и др.

В процессе проведения научного исследования были также использованы труды зарубежных ученых: Р. Абейратне, Я. Броунли, Р. де Витта, В.Г. Витцтума, Н.М. Кательди, Ж.Д. дэ Ла Рошэра, Х.Ф. Листа, А. дэ Люка, М. Милде, Н.М. Поуланцаса, К. Хайльброннера, Р.Ф. Хольмана, Дж.Т. Фельпса и др.

К научным исследованиям, проведенными иностранными учеными-юристами в области международного воздушного права, относятся труды Е. Богаерта<sup>22</sup>, М. Милде<sup>23</sup>, В.Ф. Ролло<sup>24</sup>, Дж.М. Спэйта<sup>25</sup>, Ф.Р. Тайсона<sup>26</sup>, В.П. Хира<sup>27</sup> и др.

---

<sup>22</sup> *Bogaert E. van.* The relativity of the notion of the law of the air // 32 *Studia Diplomatica*. Brussels, 1979. P. 621–637.

<sup>23</sup> *Milde M.* The Chicago Convention – her major amendments necessary or desirable 50 years later? // *Annals of Air and Space Law*. 1994. Vol. XIX-I. P. 401–447.

<sup>24</sup> *Rollo V.F.* *Aviation Law. An introduction.* Lanham, 1979. P. VII–476.

<sup>25</sup> *Spaight J.M.* *Aircraft in peace and the law.* London, 1919. P. XIII–233.

<sup>26</sup> *Tyson F.R.* *National and International aspects of the law relating to aviation.* Thesis: University of Tasmania, 1935.

<sup>27</sup> *Heer W.P.* *Swiss Association of Air and Space Law // Air Law.* Basel, 1976.



**Нормативными источниками диссертации** являются действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу:

– международные договоры (Устав Организации Объединенных Наций; Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.; Конвенция об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, 1952 г.; Конвенция об открытом море 1958 г.; Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г.; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г.; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. и др.);

– стандарты и рекомендуемая практика приложений к Конвенции о международной гражданской авиации Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО);

– правила, руководства и другие документы ИКАО;

– решения международных судов (Решение Международного Суда ООН от 9 апреля 1949 г., Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии против Народной Республики Албания, Дело о проливе Корфу; Решение Международного Суда ООН от 26 мая 1959 г., Дело об инциденте в воздушном пространстве, происшедшем 27 июля 1955 г., Израиль против Болгарии и др.).

**Научная новизна исследования** заключается в комплексном рассмотрении возможностей повышения эффективности института ответственности в международном воздушном праве.

Проведен комплексный и всесторонний анализ института ответственности в международном воздушном праве.

На основе монографического исследования осуществлен всесторонний международно-правовой анализ основных существующих проблем, которые препятствуют эффективному функционированию института ответственности в международном воздушном праве.

Новизна исследования также выражается во введении периодизации развития института ответственности в международном воздушном праве, проведенном сравнительном анализе различных подходов к решению существующих проблем на доктринальном уровне.

Проведен международно-правовой анализ различных прецедентов в международном воздушном праве, на примере которых продемонстрированы пробелы в определении ответственности, доказана необходимость совер-

шенствования института ответственности в международном воздушном праве.

В диссертации на концептуальной основе осуществлена работа по подготовке изменений и дополнений к существующим международно-правовым актам в области международного воздушного права с целью укрепления и развития института ответственности.

**Положения, выносимые на защиту.** Проведенное исследование позволяет сформулировать и вынести на защиту следующие основные положения:

1. В результате комплексного анализа существующей международно-правовой базы, позволяющей государствам избежать ответственности за нарушения норм международного права, автор научно обосновывает необходимость выработки новых международно-правовых положений, предусматривающих ответственность государств за неправомерные действия в отношении любого вида воздушных судов в воздушном пространстве (с любым правовым статусом)<sup>28</sup>.

2. Установлено, что соответствующие положения существующих международно-правовых актов в области международного воздушного права не определяют ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности, в то время как национальные законодательства большинства государств устанавливают, что обеспечение авиационной безопасности является обязанностью государства. Необходимо принятие новых международно-правовых норм об ответственности государств за обеспечение авиационной безопасности, в том числе за террористические атаки на воздушные суда и аэропорты<sup>29</sup>.

3. Определена необходимость регламентировать нормами международного права вопросы ответственности государств за деятельность уполномоченных ими органов управления воздушным движением вне зависимости от правового статуса таких органов (являются ли они государственными или негосударственными структурами)<sup>30</sup>.

4. Установлена необходимость принятия норм международного права, определяющих ответственность за деятельность органов управления воздушным движением в тех случаях, когда полномочия по аэронавигации были делегированы иностранному государству или международной межправительственной организации. В подобных случаях ответственность должно нести государство или международная межправительственная организация, которым были делегированы такие полномочия<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> Предлагаемая редакция ст. 9 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 1 к диссертации.

<sup>29</sup> Предлагаемая редакция ст. 4 bis Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 2 к диссертации.

<sup>30</sup> Предлагаемая редакция ст. 12 bis Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 3 к диссертации.

<sup>31</sup> Предлагаемая редакция ст. 12 bis Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 3 к диссертации.

5. В связи с отсутствием в международном воздушном праве правил и процедур перехвата иностранных государственных воздушных судов необходимо установление единых правил поведения государств в подобных ситуациях на примере Правил перехвата гражданских воздушных судов, установленных в Приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 г.<sup>32</sup>, процедур преследования по горячим следам морских судов, закрепленном в ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.<sup>33</sup>.

6. Исследование показало, что в международном воздушном праве отсутствуют положения об ответственности государств за техническую безопасность воздушных судов, используемых для международных полетов. В связи с этим обоснована целесообразность принятия международно-правовых норм, устанавливающих ответственность государств за сертификацию и обеспечение надлежащей летной годности гражданских воздушных судов<sup>34</sup>.

7. Обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности во многом зависит от человеческого фактора и, прежде всего, от квалификации гражданской авиации. Поэтому установлена необходимость определения международно-правовой ответственности государств за подготовку и аттестацию авиационного персонала (экипаж воздушного судна, работников аэропортов и аэродромов)<sup>35</sup>.

8. Ввиду отсутствия норм международного права о выплате компенсаций в случае причинения ущерба третьим лицам на поверхности иностранными государственными воздушными судами имеется необходимость принятия специального универсального договора, устанавливающего абсолютную ответственность государств принадлежности воздушного судна в подобных случаях по аналогии с Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г.<sup>36</sup>.

**Теоретическая значимость исследования** выражается в том, что оно представляет собой первую комплексную работу, посвященную изучению становления и перспективного развития института ответственности в международном воздушном праве, в выдвигании конкретных предложений по созданию новых универсальных норм в области ответственности в международном воздушном праве.

**Практическая значимость исследования** определяется тем, что его результаты и подготовленные предложения могут быть использованы при

---

<sup>32</sup> Приложение 2 к Конвенции о международной гражданской авиации «Правила полетов» 2005 г. URL: [http://6pl.ru/asmmap/Annexes/an02\\_cons\\_ru.pdf](http://6pl.ru/asmmap/Annexes/an02_cons_ru.pdf) (дата обращения: 03.04.2016).

<sup>33</sup> Конвенция по морскому праву 1982 г., принятая на 37-й Сессии Генеральной Ассамблеи ООН 3 декабря 1982 г.

<sup>34</sup> Предлагаемая редакция ст. 33 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 4 к диссертации.

<sup>35</sup> Предлагаемая редакция ст. 33 Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. См.: Приложение 4 к диссертации.

<sup>36</sup> Конвенцией об ущербе, причиненном иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности 1952 г. Дос. ICAO 7364/310.

разработке универсальных норм международного права об ответственности государств и международных межправительственных организаций за ненадлежащую организацию полетов; при разработке национальных нормативных актов по теме диссертационного исследования; в научных исследованиях, проводимых в области международного воздушного права с акцентом на ответственность при осуществлении международных полетов; в учебно-педагогической деятельности, а именно – в процессе преподавания курса «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право», а также при подготовке соответствующих учебно-методических материалов.

**Обоснованность и достоверность.** Полученные в ходе исследования результаты подтверждаются многообразием используемых методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании настоящей диссертации научных трудов, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала: международные договоры в области воздушного, морского, космического и других отраслей международного права, внутригосударственные нормативно-правовые акты иностранных государств, публикации в официальных средствах массовой информации и др.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и выводы диссертации были обсуждены на заседании кафедры международного права Российского университета дружбы народов в мае 2016 г. Результаты проведенного научного исследования нашли свое отражение в ряде научных публикаций диссертанта, 5 из которых – в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации, общим объемом 2,75 п.л. Большая часть выносимых на защиту положений прошла апробацию во время проведения автором семинарских занятий в течение срока обучения в аспирантуре по курсам «Международное воздушное право» и «Международное космическое право». Результаты диссертации также стали объектом обсуждений на научно-практических конференциях и в научных кружках по актуальным тематикам международного воздушного права.

**Личный вклад автора** является определяющим и заключается в непосредственном участии на всех этапах исследования – от постановки задачи и ее практической реализации до обсуждения результатов в научных публикациях и докладах. Содержащиеся в диссертации положения, выводы, а также материалы использовались автором в рамках учебного процесса в преподавательской практике – на семинарских и практических занятиях.

**Соответствие паспорту специальности.** Диссертационная работа соответствует содержанию специальности 12.00.10 «Международное право. Европейское право» и включает в себя исследование международных договоров, основных принципов и норм международного права и его институтов;

международно-правовых отношений; объектов международного права и правового режима охраны и защиты прав на них; субъектов международного права и их правового статуса; международно-правовых средств разрешения споров.

**Структура и содержание диссертации** обусловлены кругом исследуемых проблем и отвечают поставленным целям, задачам, объекту и предмету исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, включающих в себя десять параграфов, последовательно раскрывающих понятие, правовую природу, сущность и особенности исследуемых проблем, а также заключения, списка использованной литературы и четырех приложений.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во **введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования и устанавливается степень ее научной разработанности; определяются объект, предмет, цели и задачи исследования; выделяется научная новизна темы исследования; указываются использованные автором научно-исследовательские методы; раскрываются теоретическая основа и нормативные источники исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; подчеркивается теоретическая и практическая значимость работы. Представляется мнение ученых-международников о невозможности существования международного права без международной ответственности.

**Первая глава «Сущность и правовая природа международной ответственности»** посвящена теоретическим обоснованиям ответственности, различным точкам зрения о месте ответственности в современном международном праве. В ней анализируются основные виды и формы ответственности в международном праве по основным субъектам международного права. Кроме того, анализируется концепция абсолютной ответственности в международном праве, которая представляется автору как одно из решений части рассматриваемых проблем ответственности в международном воздушном праве.

В **первом параграфе «Ответственность государств в международном праве»** рассматриваются универсальные международные договоры, регулирующие ответственность государств в международном праве. В частности, дается определение «ответственности» на основе анализа работ ученых-международников Ф. Мартенса, Г.И. Тункина, А.Н. Вылегжанина и др.

Автор исследования подчеркивает значимость равенства государств на международной арене и классифицирует виды ответственности государств, исходя из общемировой доктрины международного права:

а) сатисфакция – удовлетворение требований нематериального характера для возмещения вреда, причиненного, например, чести и достоинству гос-

ударства или его политическим интересам;

б) репрессалии – ответные действия пострадавшего государства в отношении государства, причинившего вред;

в) коллективные санкции – коллективные принудительные меры.

Далее автор проводит анализ основополагающих международных договоров об ответственности государств. Диссертант рассматривает нормы и обычаи международного права, которые устанавливают, что ответственность государства возникает тогда, когда в результате его действий или бездействия было нарушено международно-правовое обязательство. В частности, проводится анализ резолюций Генеральной Ассамблеи ООН, например, Резолюции № 26/83 2001 г., которая закрепляет право государства потребовать привлечения другого государства к международной ответственности.

Диссертант также проводит анализ обязательств *erga omnes*:

а) запрет агрессии;

б) геноцид и расовая дискриминация;

в) уважение основных прав человека, включая защиту от рабства.

Особый акцент диссертант делает на анализе положений Проекта статей об ответственности государств Комиссии международного права ООН 2001 г.

Рассматриваются виды материальной ответственности государств: реституция, компенсация, субституция.

Особо подчеркивается значение компенсации для целей настоящей исследовательской работы, так как во всех анализируемых проблемах института ответственности в международном воздушном праве на первое место выходит именно вопрос материальных выплат пострадавшим.

Во втором параграфе «**Ответственность международных межправительственных организаций в международном праве**» рассматриваются виды и формы ответственности международных межправительственных организаций. Такие международные организации являются полноправными субъектами международного права, а также играют немалую роль в отрасли международного воздушного права как непосредственные участники обеспечения и осуществления международных полетов (например, они могут выступать в качестве органа управления воздушным движением). Из данного положения диссертант делает вывод о том, что международные межправительственные организации могут и должны нести ответственность за нарушения международно-правовых обязательств. Диссертантом особенно подчеркивается ответственность международных межправительственных организаций в сфере международной авионавигации. Проводится анализ положений Проекта статей об ответственности международных организаций Комиссии международного права 2008 г.

Подчеркивается, что кодификация, проведенная Комиссией международного права ООН, а также консультативные заключения Международного Суда ООН и работы юристов-международников подтвердили факт того, что

ответственность международных межправительственных организаций рождается из ответственности самих государств, так как последние являются создателями и членами организаций.

При рассмотрении видов и форм ответственности также проводится анализ судебной практики, например, дело «О фабрике в Хожуве» 1928 г., в котором Постоянная палата международного правосудия установила в качестве основных форм ответственности реституцию и компенсацию, а в качестве дополнительной формы – сатисфакцию.

Рассмотрение вышеуказанных источников крайне важно для нахождения путей решения существующих проблем ответственности в международном воздушном праве, в частности, ответственности международных межправительственных организаций за аэронавигационную деятельность.

В конце параграфа диссертант делает вывод, что проект статей Комиссии международного права ООН касается лишь ответственности международных межправительственных организаций за международное противоправное деяния и ответственности государства за международно-противоправное деяние в связи с поведением международной межправительственной организации, что сильно ограничивает потенциал и возможности этого проекта.

**В третьем параграфе «Абсолютная ответственность государств и международных межправительственных организаций в международном праве»** диссертант рассматривает возможности установления абсолютной ответственности к существующим проблемам института ответственности в международном воздушном праве.

Автор акцентирует внимание на том факте, что наступление абсолютной ответственности, как правило, не связано с волей государства или международной межправительственной организации. В основе абсолютной ответственности лежит факт, действие или бездействие, которые полностью или частично связаны с правомерной деятельностью. Однако в результате такой деятельности причиняется ущерб и, следовательно, должна наступать ответственность.

Доктринально с абсолютной ответственностью связаны два фактора: источник повышенной опасности и действия непреодолимой силы. Так как диссертация посвящена институту ответственности в международном воздушном праве, то наиболее частым обстоятельством применения принципа абсолютной ответственности является факт использования воздушного пространства воздушными судами или иными объектами (ракеты, космические объекты и т.п., пролетающие через воздушное пространство). Разумеется, что воздушные суда являются источниками повышенной опасности, ввиду чего в отдельных аспектах, таких как деятельность органов управления воздушным движением, необходимо установление норм, закрепляющих абсолютную ответственность в случае причинения ущерба по вине таких орга-

нов. Таким образом, можно говорить о том, что управление подобным источником повышенной опасности влечет за собой ответственность государств и международных межправительственных организаций даже в тех случаях, когда факту непосредственного причинения ущерба способствовало наличие форс-мажорных обстоятельств.

Автором подчеркивается, что принцип абсолютной ответственности должен применяться не только в отношении государств, но и в отношении международных межправительственных организаций как субъектов международного права, так как они наряду с государствами могут являться субъектами, например, аэронавигационной деятельности. Так, государство может делегировать свои обязанности по обеспечению безопасности аэронавигации над своей территорией международной межправительственной организации. В этом случае, отталкиваясь от принципа абсолютной ответственности государств за обеспечение аэронавигации, международная межправительственная организация, фактически осуществлявшая управление, должна нести все бремя такой ответственности самостоятельно.

Во второй главе «**Ответственность в международном воздушном праве**» диссертант рассматривает процессы развития института ответственности в международном воздушном праве со времен становления авиации, анализирует положения об ответственности, закрепленной в таких международных договорах, как Варшавская конвенция 1929 г. с последующими изменениями в виде дополнительных протоколов; Монреальская конвенция 1999 г. и др. Также диссертантом проводится анализ ответственности перед третьими лицами и спектр международных договоров об уголовной ответственности в сфере авиационной безопасности (security). Также диссертантом проводится анализ ответственности государств за имплементацию норм, содержащихся в таких международных договорах.

В первом параграфе «**Формирование института ответственности в международном воздушном праве**» рассматривается процесс становления института ответственности в международном воздушном праве до принятия Чикагской конвенции 1944 г., начиная с 1903 г., когда был совершен успешный полет первого самолета братьев Райт. Делается акцент на положительных аспектах Парижской конвенции 1919 г. Проводится анализ недостатков этой Конвенции, в том числе отсутствие понятия «воздушного судна» в тексте Конвенции. Рассматриваются иные этапы развития международного воздушного права до принятия Чикагской конвенции 1944 г., в частности, принятие в 1926 г. Иберо-Американской конвенции об аэронавигации в Мадриде. Диссертант отмечает, что основные положения этой Конвенции повторяли Парижскую конвенцию 1919 г., но она охватывала также ряд Латиноамериканских государств, которые были приглашены к участию Испанией. Другим этапом стала процедура, которую в 1927 г. начали США для создания проекта конвенции об аэронавигации для стран Пан-Американского региона,



который впоследствии стал Конвенцией, подписанной в Гаване в 1928 г. Диссертант проводит различия между данной Конвенцией и Парижской конвенцией 1919 г., указывая на отсутствие положений о создании представительного органа наподобие международной комиссии воздушной навигации, предусмотренного Парижской конвенцией 1919 г. Также отсутствуют положения о технических характеристиках. В отличие от своих предшественников, Пан-Американская конвенция не смогла добиться какой-либо унификации правил воздушных передвижений.

Отмечается, что на сегодняшний день не существует каких-либо универсальных документов, которые были бы посвящены ответственности именно летного экипажа воздушного судна, несмотря на то что такие положения закреплены в различных конвенциях.

В конце параграфа диссертант указывает, что во второй половине XX в. международное сообщество столкнулось с новой проблемой, а именно – с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации. Это привело к принятию целого ряда международных договоров, квалифицирующих различные действия физических лиц как преступные и устанавливающие ответственность за такие преступления. К таким договорам относятся: Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна, 1963 г., Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г., Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, 1988 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. и Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, 1970 г.

Диссертант отмечает возникшую необходимость модернизации вышеуказанных документов, расширяя и уточняя отдельные их положения, особенно подчеркивая тот факт, что не вступившая в силу Пекинская конвенция 2010 г. вызвала большое количество споров и дискуссий, в том числе в науке международного права. Причиной тому послужили некоторые практически нереальные составы преступлений, предусмотренные в этой Конвенции.

Во втором параграфе **«Ответственность перед третьими лицами в международном воздушном праве»** подвергаются анализу конвенции об ответственности перед третьими лицами. Отмечается безрезультатность принятия в 1930 г. Римской конвенции и Дополнительного протокола 1938 г. к ней из-за сильного несоответствия положений этих договоров существующим на тот момент реалиям.

Проводится анализ процесса создания новой Римской конвенции, которая была принята в 1952 г. Определяются причины низкого количества ратификаций: низкие пределы ответственности; сомнения в необходимости со-

здания международного инструмента регулирования по данному вопросу; Конвенция не закрепляла ответственность за ущерб, причиненный звуковым ударом и ядерными элементами; были возражения, касающиеся сбора только одного форума (общего собрания). Важным отличием Конвенции 1952 г. от Конвенции 1933 г. было наличие положения о государственной принадлежности воздушного судна, находящегося над открытым морем. Отмечается, что Конвенция с учетом дополнений, внесенных Монреальским протоколом 1978 г., закрепляет в ст. 1 концепцию абсолютной ответственности, которая представляет особый интерес для данной диссертационной работы.

Заключительным аспектом является возможность создания норм международного права, которые регулировали бы ответственность государств за ущерб, причиненный государственными воздушными судами третьим лицам. Диссертантом отмечается, что на сегодняшний день в международном праве не существует норм, закрепляющих подобную ответственность, несмотря на то что в других отраслях международного права можно найти нормы, которые могли бы послужить закреплению ответственности государств перед третьими лицами в международном воздушном праве. В частности, в качестве примера диссертант приводит ст. 2 Конвенции о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г., которая устанавливает такую ответственность, причем используя концепцию абсолютной ответственности.

**В третьем параграфе «Имплементация государствами взятых на себя обязательств в соответствии с договорами в области ответственности в международном воздушном праве»** проводится всесторонний анализ ответственности, установленной Варшавской системой<sup>37</sup> и Монреальской конвенцией 1999 г. Диссертант указывает на то, что данные договоры об ответственности в международном воздушном праве должны рассматриваться как источники международного публичного права. Во-первых, все эти международно-правовые документы были приняты в соответствии с Венской конвенцией о праве международных договоров 1969 г. Принятию большинства из них предшествовала длительная разработка под эгидой Международной организации гражданской авиации, а само принятие окончательного текста происходило на дипломатических конференциях, в которых участвовали государства и международные межправительственные организации. Более того, современная доктрина международного права не отрицает и не уменьшает влияния международного публичного права на регулирование вопросов

---

<sup>37</sup> Под Варшавской системой принято понимать совокупность международно-правовых документов: Варшавская конвенция 1929 г., Гаагский протокол 1955 г., Гвадалахарская конвенция 1961 г. о перевозках, осуществляемых иным лицом, чем перевозчик по договору, Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 1, Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 2, изменяющий Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г., Монреальский дополнительный протокол 1975 г. № 4, изменяющий в отношении грузовых перевозок Варшавскую конвенцию, измененную Гаагским протоколом 1955 г.

ответственности перевозчика в сфере международного воздушного права.

Диссертант подчеркивает, что Варшавская конвенция 1929 г. стала первым в истории международного воздушного права универсальным международным договором, который практически полностью был посвящен вопросам ответственности.

Проводится анализ положений Варшавской конвенции 1929 г. Конвенция устанавливает определение «международной перевозки», которая понимается как всякая перевозка, при которой, согласно определению сторон, место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеется или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, если остановка предусмотрена на территории, находящейся под суверенитетом, сюзеренитетом, мандатом или властью другой даже не Договаривающейся Стороны. Статья 17 Конвенции закрепляет ответственность за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, ст. 18 закрепляет ответственность за ущерб, причиненный грузу, а ст. 19 закрепляет положение об ответственности перевозчика за ущерб, причиненный багажу.

Выделяются три основных исключения из юрисдикции Варшавской конвенции:

1) Конвенция не применяется к экспериментальным полетам и полетам над Северным полюсом (ст. 34);

2) Конвенция не применяется к чрезвычайным полетам (полетам при чрезвычайных обстоятельствах) (ст. 34);

3) Конвенция не применяется к любым почтовым перевозкам (ст. 2 п. 2).

С одной стороны, Варшавская конвенция 1929 г. устанавливает ответственность перевозчика за действия своих служащих и представителей, с другой – п. 2 ст. 20 Конвенции делает исключение из данного правила, закрепляя положение о том, что перевозчик не несет ответственности, если вред был причинен вследствие ошибки пилотирования воздушного судна или навигации. Следует отметить, что данное положение подвергалось неоднократной критике со стороны государств-участников, так как подобная формулировка по факту исключала вообще чью-либо вину.

Следует отметить, что Варшавская конвенция 1929 г. в первую очередь была направлена на защиту интересов гражданской авиации, которая на тот период была недостаточно безопасной вследствие технического несовершенства. Несмотря на защиту интересов перевозчиков, Конвенция 1929 г. предусматривала случаи, когда перевозчик не имел права ссылаться на пределы ответственности, закрепленные в ст. 22.

С течением времени прогрессивная для своего времени Варшавская конвенция стала отставать от реалий современности. Количество международных воздушных перевозок увеличивалось с каждым годом. Сама гражданская

данская авиация становилась все более совершенной и поэтому более безопасной. Все это привело к тому, что положения Конвенции, в частности, о пределах ответственности перевозчика, стали представляться необоснованно низкими. В результате в течение последующих 50 лет Варшавская конвенция 1929 г. подверглась многочисленным изменениям.

Монреальская конвенция 1999 г. имеет прогрессивное значение, которое можно увидеть уже в преамбуле, в которой подчеркивается, что этот договор не имеет своей целью защиту авиакомпаний. Монреальская конвенция 1999 г. призвана защищать тех, кто пользуется международными воздушными перевозками. Впервые был введен термин «consumer», т.е. потребитель, в отличие от Варшавской системы, в которой использовались только термины «пассажиры». Термин же «потребитель» представляется более широким, а следовательно, должен способствовать усилению защиты пассажиров и грузовладельцев. Самые же главные изменения коснулись выплат компенсаций пострадавшим.

Отмечается, что, хотя Монреальская конвенция 1999 г. и является по своей сути более современным аналогом Варшавской конвенции 1929 г., тем не менее не отменяет последнюю. Обе конвенции действуют параллельно. Такое решение было принято в результате того, что не все государства в силу своих экономических и технических возможностей в состоянии исполнять положения Монреальской конвенции 1999 г.

Диссертант особенно отмечает, что Монреальская конвенция 1999 г. имеет большое значение для целей диссертационного исследования, так как именно в ней закрепляется наиболее применимый в отношении государств механизм осуществления компенсаций, который заключается в двухэтапном подходе. Первый этап компенсационных выплат происходит по факту самого причинения ущерба и составляет установленную минимальную величину. Второй этап выплат зависит непосредственно от степени вины ответственного субъекта. Именно на втором этапе могут рассматриваться вопросы регресса в отношении иных субъектов, которые, например, осуществляли непосредственное управление или действия которых привели к причинению ущерба.

В конце параграфа автор указывает на тот факт, что государства несут ответственность за унификацию положений рассматриваемых международных договоров. Однако степень и полноценность такой унификации, тем не менее, никак не влияет на факт того, что эти положения являются нормами международного публичного права и принимаются в виде международного договора государствами.

В третьей главе «Прогрессивное развитие и кодификация института ответственности в международном воздушном праве» диссертант предлагает возможные пути универсального закрепления решения вопросов ответственности, по которым государства на сегодняшний день не смогли прийти

к общему решению.

В первом параграфе «**Ответственность государств за деятельность органов управления воздушным движением**» обосновывается абсолютная ответственность государств за осуществление аэронавигационной деятельности и предлагаются варианты закрепления ответственности государств за деятельность органов управления воздушным движением на универсальном уровне. Проблематика ответственности государств за деятельность органов УВД во многом складывается из-за принципа суверенитета государств. Этот иммунитет приводит к невозможности подачи иска в отношении государства.

Положения об осуществлении государствами аэронавигации закреплены в ст. 28 Чикагской конвенции 1944 г., а также в Приложении 11 к Чикагской конвенции. Однако существующая международно-правовая база позволяет государствам избегать ответственности за ущерб, причиненный вследствие деятельности органов УВД, в частности, ссылаясь на тот факт, что эти органы являются негосударственными организациями.

Диссертантом проводится анализ национальной практики в области аэронавигационного обслуживания таких государств, как Германия, США, Новая Зеландия, Швейцарии, Российская Федерация.

В первую очередь требует корректировки положение ст. 2.1.3 Приложения 11 к Чикагской конвенции, где необходимо установить ответственность государства за деятельность назначенных им полномочных органов для осуществления аэронавигации. Для этого необходимо принять дополнение к ст. 2.1.1 Приложения 11 Чикагской конвенции 1944 г. Таким образом, ст. 2.1.3 будет не только предоставлять государству право на делегирование своих полномочий специальному органу или организации, но и установить абсолютную ответственность этого государства за аэронавигацию.

Кроме того, автор отдельно рассматривает вопрос об ответственности международных организаций за аэронавигационную деятельность на примере таких организаций, как Европейская организация по безопасности воздушной навигации в Европе (Евроконтроль), Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) и Центральноамериканская организация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА). Представляется необходимым установление посредством дополнения в ст. 2.1.3 Приложения 11 к Чикагской конвенции 1944 г. абсолютной ответственности международных межправительственных организаций в случаях, если полномочия по осуществлению аэронавигации были делегированы государством такой организации.

Во втором параграфе «**Ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности**» диссертант проводит анализ национальной практики различных государств по вопросам обеспечения авиационной безопасности (англ. security). История совершения незаконных актов в отношении гражданской авиации неразрывно связана с историей международной аэронавигации. Однако подобные акты не рассматривались как представля-

ющие угрозу мировому сообществу в период, когда разрабатывалась и принималась Чикагская конвенция 1944 г. С середины XX в. начался активный рост незаконных актов в отношении гражданских воздушных судов, которые, по большей части, заключались в угонах воздушных судов<sup>38</sup>. Впервые же незаконный акт в отношении воздушного судна был осуществлен в 1930 г., когда перуанские революционеры захватили почтовый самолет с целью сбрасывание пропагандистских буклетов над Лимой<sup>39</sup>.

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

Национальная практика и законодательство государств позволяет выделить два подхода к рассматриваемой проблеме. При централизованном подходе государство несет ответственность за безопасность гражданской авиации и осуществляет данные функции через специальные государственные органы, такие как, например, Управление гражданской авиацией (например, Великобритания), Министерство транспорта (например, Канада и Япония) или правоохранительными органами в лице полиции (например, Германия и Россия).

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»<sup>40</sup>.

Диссертант отмечает, что оптимальным заполнением сложившегося пробела в международном воздушном праве представляется модернизация существующих международно-правовых актов, направленных на борьбу с терроризмом при осуществлении международных полетов. Поскольку вопросы авиационной безопасности являются очень критичными, особенно на современном этапе глобального противостояния террористической угрозе, в международном праве должна быть закреплена абсолютная ответственность государств за обеспечение авиационной безопасности. Необходимость закрепления такой ответственности доказывается автором на современных примерах, в том числе на примере террористического акта в отношении гражданского воздушного судна, принадлежащего Российской Федерации, произошедшего в воздушном пространстве Египта 31 октября 2015г.

**В третьем параграфе «Ответственность государств за неправомер-**

---

<sup>38</sup> Травников А.И. Международно-правовые проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и право – Law and Legislation. М.: Юнити-Дана, 2011. № 5. С. 104–107.

<sup>39</sup> Wells A.T. S. Young, Airport planning & management. N.Y.: McGraw Hill, 2004.

<sup>40</sup> Приложение 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., гл. 1. URL: [http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an17\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an17_cons_ru.pdf) (дата обращения: 12.01.2016).

**ные действия в отношении воздушных судов»** рассматриваются возможности закрепления ответственности государств за применение вооруженной силы в отношении государственных воздушных судов.

Для решения поставленных в диссертации целей и задач диссертантом проводится анализ национального законодательства в области применения вооруженной силы в отношении воздушных судов в США, Российской Федерации, Германии, Польши. Рассматриваются существующие международно-правовые нормы, ограничивающие или запрещающие применение вооруженной силы к гражданским воздушным судам. Диссертант приходит к выводу о необходимости создания упрощенного механизма регулирования применения силы в отношении государственных воздушных судов в зависимости от типовой конструкции судна (беспилотный или пилотируемый, транспортный или боевой) и от степени реальной, а не мнимой угрозы, которую представляет это воздушное судно для иностранного государства, в воздушное пространство которого оно влетело без надлежащего разрешения.

Отмечается, что процедура пресечения нарушения воздушного пространства государственным воздушным судном в большинстве государств во многом схожа с процедурой, применяемой в отношении гражданских воздушных судов. Однако после исчерпания мирных средств (требование покинуть воздушное пространство или совершить принудительную посадку) каких-либо запретов на использование силы в отношении таких воздушных судов ни в национальных законодательствах, ни в международном праве не существует.

В конце параграфа диссертантом проводится анализ событий 24 ноября 2015 г., когда Турцией был сбит российский бомбардировщик на турецко-сирийской границе. Подобный инцидент не имеет аналогов в истории. Турция явно нарушила суверенитет Сирии, осуществив пуск ракеты в воздушное пространство иностранного государства. Это еще раз доказывает необходимость установления международно-правовых норм об ответственности государств за неправомерное применение силы в отношении государственных воздушных судов. Государства не должны иметь возможности избегать в таких случаях ответственности за нарушение международного права.

**В четвертом параграфе «Ответственность государств за сертификацию летной годности и выдачу свидетельств авиационному персоналу»** диссертант приводит возможные варианты универсального закрепления и унификации ответственности государств за взятые на себя обязательства по международному праву в области сертификации летной годности и выдачи свидетельств авиационному персоналу.

Данный вопрос требует урегулирования, в первую очередь, из-за того, что при происшествиях, связанных с воздушными судами (авария, катастрофа и т.п.), крайне необходимо выявить виновного этого происшествия. Хотя международное воздушное право предусматривает абсолютную ответствен-

ность перевозчика перед пассажирами в подобных ситуациях, тем не менее дальнейшая выплата оставшейся компенсации предполагает наличие вины, а следовательно, и выявление виновного.

Говоря об ответственности самого производителя авиационной техники, на сегодняшний день можно выделить несколько вариантов регулирования такой ответственности: установление фиксированного периода ответственности производителя авиационной техники (например, как в США); установление многоуровневой системы закрепления периодов ответственности производителей авиационной техники (например, как в странах Европейского Союза); установление техническо-регламентационного периода ответственности производителей (например, как в Великобритании); неограниченный период ответственности производителей авиационной техники (например, как в Российской Федерации, Японии и др.).

Однако, когда речь заходит об ответственности за ущерб, причиненный в результате технического брака или ошибки в конструкции, необходимо также закрепить ответственность государства. Именно государство берет на себя обязанность по осуществлению сертификационной деятельности.

Процесс сертификации состоит из двух этапов:

1) сертификация типовой конструкции, которая осуществляется после успешного прохождения испытаний нового воздушного судна

2) затем, когда по типовой конструкции начинается серийное производство воздушных судов, осуществляется сертификация каждого изготовленного экземпляра.

Конвенция о международной гражданской авиации закрепляет за государствами обязанность по осуществлению сертификационной деятельности. Неисполнение или недобросовестное исполнение своих обязанностей влечет за собой ответственность, в том числе и по международному праву. Об этом в своих работах неоднократно говорил профессор И.И. Лукашук: «ответственность... означает компетенцию государственного органа, который несет ответственность за управление в соответствующей области»<sup>41</sup>. В свою очередь, ст. 1.4.1 Приложения 8 к Чикагской конвенции 1944 г. устанавливает, что «государство разработчика, получив достаточное доказательство того, что тип воздушного судна отвечает требованиям к конструированию, предусмотренным соответствующими нормами летной годности, выдает сертификат типа, который определяет конструкцию и удостоверяет факт утверждения проекта данного типа воздушного судна»<sup>42</sup>.

Следовательно, необходимо закрепить международно-правовой механизм, который позволит привлекать к ответственности государство, которое

---

<sup>41</sup> Лукашук И.И. Право международной ответственности. М.: Walters Kluwer, 2004. С. 10.

<sup>42</sup> Приложение 8 «Летная годность воздушных судов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., 2010 г. ИКАО. URL: [http://www.bpl.ru/asmep/Annexes//an08\\_cons\\_ru.pdf](http://www.bpl.ru/asmep/Annexes//an08_cons_ru.pdf) (дата обращения: 21.01.2016).



выдало сертификат летной годности на воздушное судно, не соответствующее таким нормам. Подобный вывод вытекает из того, что государство, выдав сертификат летной годности, должно нести ответственность, если такое воздушное судно причинило вред из-за конструкторской ошибки или заводского брака. В этом случае можно говорить о том, что государство недобросовестно выполнило взятые на себя обязанности.

Таким образом, представляется необходимым закрепить на международном уровне абсолютную ответственность государств за сертификацию и выдачу свидетельств, так как, во-первых, это является обязанностью государства; во-вторых, наличие технического брака или допуск неквалифицированных сотрудников к пилотированию воздушных судов несет серьезную потенциальную угрозу причинения ущерба, в том числе другим субъектам международного права.

В **заключении** формулируются выводы диссертанта, к которым он пришел в результате проведенного исследования.

В **приложениях** предлагаются проекты изменений и дополнений к Чикагской конвенции 1944г.

## СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

По теме диссертационного исследования автором опубликованы следующие работы:

*а) в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:*

1. *Дементьев А.А.* Становление института ответственности в международном воздушном праве // Евразийский юридический журнал. – 2015. – № 7. – С. 70–72 (0,4 п.л.).

2. *Дементьев А.А.* Ответственность производителя авиационной техники // Закон и право. – 2015. – № 11. – С. 143–145 (0,4 п.л.).

3. *Дементьев А.А.* Управление воздушным движением: международно-правовая ответственность // Евразийский юридический журнал. – 2015. – № 9. – С. 68–70 (0,4 п.л.).

4. *Дементьев А.А.* Запретные и опасные зоны в международном воздушном праве // Образование. Наука. Научные кадры. – 2016. – № 4. – С. 61–62. (0,25 п.л.).

5. *Дементьев А.А., Травников А.И.* Проблемы института ответственности в международном воздушном праве // Закон и право. – 2015. – № 5. – С. 130–133 (0,5 п.л.).

*б) в других изданиях:*

6. *Дементьев А.А.* Ответственность перевозчика в соответствии с Монреальской конвенцией 1999 г. // Современные проблемы международного космического, воздушного и морского права. – М.: РУДН, 2015. – С. 220–228 (0,5 п.л.).

7. *Дементьев А.А.* Ответственность экипажа воздушного судна // Молодые ученые ЕНУ и РУДН о современных проблемах международного права. – Астана: ЕНУ им. Гумилева, 2015. – С. 91–95 (0,3 п.л.).

**Дементьев Андрей Андреевич**  
(*Российская Федерация*)

**ИНСТИТУТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
В МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ**

Диссертация посвящена комплексному исследованию международно-правовых проблем ответственности в международном воздушном праве. Актуальность данных проблем связана, в первую очередь, с возрастающим с каждым годом количеством международных воздушных перевозок пассажиров и грузов, что в перспективе при нерешенности некоторых аспектов ответственности в международном воздушном праве может привести к глобальным проблемам и нарушениям прав как субъектов международного права, так и участников международных полетов в лице пассажиров, грузоотправителей, перевозчиков и производителей авиационной техники. Доказывается необходимость принятия универсальных международно-правовых норм, регулирующих ответственность государств за деятельность органов управления воздушным движением, сертификацию летной годности; ответственность при столкновении воздушных судов в неконтролируемом воздушном пространстве; ответственность государств за неправомерное применение силы в отношении государственных воздушных судов; ответственность за ущерб, причиненный третьим лицами иностранными государственными воздушными судами, а также за обеспечение авиационной безопасности (англ. security).

**Dementyev Andrey Andreevich**  
(*Russian Federation*)

**INSTITUTE OF LIABILITY IN INTERNATIONAL AIR LAW**

The PhD paper is devoted to complex research of international legal problems of liability in international air law. The urgency of these problems is linked, first of all, with the increasing of the number of international air transport of passengers and freight year by year, that is in the long term, if there will be no resolution of some aspects of liability in international air law could lead to global problems and violations of rights of international law subjects and participants in the international flights like passengers, shippers, carriers and aircraft manufacturers. It proved the necessity of the adoption of the universal norms of international law governing State liability for the activities of air traffic controllers, for the certification of airworthiness, liability for collision of aircraft in the open sky, the liability of States for wrongful use of force against state aircrafts, the liability for the damage caused to third party by state aircraft, as well as for aviation security.