

Дежкин В.Н. Некоторые проблемы правового регулирования УВД в обеспечении безопасности и регулярности международных полетов. - В сборнике: Оптимизация процессов организации УВД. Л., 1988.

В обеспечении безопасности и регулярности международных полетов важное значение имеет унификация основных правил по управлению воздушным движением. В этом отношении разработка в рамках ИКАО и принятие государствами регламентов в виде стандартов и рекомендаций Приложения II к Чикагской конвенции 1944 г. («Обслуживание полетной информацией. Аварийное оповещение») бесспорно приносят значительные положительные результаты. Причем за последнее время в разработке международных стандартов УВД все более заметна роль СССР и других социалистических государств.

Положительное влияние оказывают и совместные мероприятия государств по обеспечению безопасности международной аэронавигации.

Наряду с явным прогрессом в области сотрудничества государств в обеспечении безопасности полетов (в том числе и в отношении унификации в рамках ИКАО правил УВД) все большее значение приобретают проблемы унификации правил, определяющих ответственность за управление воздушным движением в международной аэронавигации. Эти проблемы возникли еще в 50-х гг., а с 1960 г. исследуются по общей программе работы Юридического комитета ИКАО двумя юридическими подкомитетами. На 23 сессии Ассамблеи большинство государств высказало мнение, что проблемы ответственности УВД следует сохранить в качестве основного пункта общей программы Юридического комитета. Но если существо проблем не подвергается сомнению, пути их решения могут быть различными. Некоторые эксперты ИКАО полагают, что необходимо разработать международные унифицированные правила услуг, предоставляемых органами УВД, а также ответственности УВД за нарушение данных правил и включить их в виде стандартов, в приложения к Чикагской конвенции. Практически такое решение проблем довольно сложно, поскольку сам принцип отношений между органами УВД и экипажами воздушных судов различен. Например, в СССР и других социалистических странах органы УВД в прямом смысле слова управляют воздушным движением в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, а также – в договорном порядке между соответствующими прибрежными государствами в воздушном пространстве над определенными участками открытого моря. В западных и многих развивающихся странах как трассовые центры, так и аэродромные диспетчерские пункты подхода, а также аэродромного движения, не осуществляют в нашем понимании управления движением. Соблюдение правил полетов по воздушной трассе и в районе аэродрома, выполнение процедур полета возлагается на командира воздушного судна. Необходимо иметь в виду и экономические факторы. Многие особенно развивающиеся государства из-за значительных затрат на УВД предоставляют обслуживание пребывающих отбывающих воздушных судов лишь в районах аэропортов, и наоборот, в некоторых регионах земного шара действуют мощные международные системы обслуживания воздушного движения, например, межправительственная организация Евроконтроль (Бельгия, Великобритания, Люксембург, Нидерланды, Франция, Исландия, ФРГ), обладающие дорогостоящими совершенными средствами наземного обеспечения безопасности аэронавигации над территорией государств-участников.

Отмеченные обстоятельства свидетельствуют о невозможности, по крайней мере, в обозримом будущем выработать единые правила подхода к обслуживанию и ответственности за их нарушение при управлении воздушным движением на международных авиалиниях.

Проблему унификации правил ответственности УВД предлагается также решить путем сведения воедино Римской конвенции 1952 г. о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, проекта Конвенции о столкновениях в воздухе и положений об ответственности органов УВД. Такое предложение высказывали США в рамках ИКАО. Соединенные Штаты рекомендовали Юридическому комитету этой организации изучить возможность создания такого юридического кодекса по вопросам внедоговорной ответственности. Но в данном случае речь идет о рассмотрении вопроса консолидации не связанных между собой проблем – ответственности за вред, причиненный третьим лицам на поверхности, и ответственности органов УВД. Принятие Конвенции о столкновении в воздухе решает проблему ответственности эксплуатанта одного воздушного судна перед эксплуатантом другого, его пассажирами и грузовладельцами. Ответственность же государственных органов УВД не отделима от ответственности самих государств по международному праву. Именно поэтому большинство государств выступают против американского проекта унификации, не имеющего практического выхода. В рамках ИКАО было выдвинуто предложение об изучении возможности разработки отдельной Конвенции об ответственности органов УВД. Действительно, разработка и принятие Конвенции об ответственности органов УВД весьма актуальны для нашей страны, поскольку воздушные суда Аэрофлота осуществляют полеты почти в 100 государствах мира, причем особенно интенсивное воздушное движение проходит именно над более развитыми капиталистическими государствами, где применение национального законодательства в случае ответственности органов УВД весьма разнообразно, и в большинстве случаев пределы ответственности органов УВД очень высоки.

Что касается субъектов ответственности, то таковыми должны быть государства и международные межправительственные организации, осуществляющие концентрированные усилия государств-участников по обеспечению безопасности в международной аэронавигации (Евроконтроль, АСЕКНА, КОСЕСНА и т.д.). В редких случаях управление находится в ведении частных организаций или отдельного лица. Обычно оно осуществляется органом государства и реже – международной межправительственной организацией, что и предопределяет вопрос о субъекте ответственности. Основой для разработки такого соглашения должны служить межправительственные соглашения в области международной аэронавигации, а также международные соглашения в других областях межгосударственных отношений по проблемам ответственности, например, Конвенция от 29 ноября 1971г. о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами. Кроме того, следует использовать и принципы национального права.