

Дежкин В.Н. Правовое регулирование международной авионавигации: Автореф. дис. на соиск. учен. степ. д-ра юрид. наук. 1988

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность диссертационного исследования. Претворяя в жизнь ленинские принципы внешней политики, нашедшие дальнейшее отражение в документах партий и правительства и закрепленные в Основном Законе СССР – Конституции СССР 1977 г., Советский Союз активно участвует в различных областях международного сотрудничества. Важное направление в этом отношении занимает сотрудничество СССР с другими государствами в области развития международных воздушных сообщений. СССР – крупнейшая авиационная держава, занимающая одно из ведущих мест в мире по уровню оснащенности и протяженности авиалиний. Воздушные суда гражданской авиации СССР осуществляют полеты более чем в 90 государств мира, а ее международные линии превысили 300 тыс. километров.

XXVII съезд КПСС поставил перед гражданской авиацией СССР новые большие задачи как в области освоения передовой авиационной техники, так и развития воздушных сообщений, в том числе и международных. [1]

Участие СССР в развитии международных воздушных сообщений представляет, разумеется, интерес не только для нашего государства. Об этом свидетельствует и то обстоятельство, что множество десятков авиакомпаний других стран осуществляют полеты в СССР и через СССР. Как справедливо отмечается в литературе, «воздушный, транспорт играет в современных международных отношениях существенную роль как средство экономических обменов и культурного общения народов и государств» [2]. Международные воздушные сообщения как раз и представляют собой межгосударственную связь, осуществляемую посредством международной авионавигации, целью которой является выполнение международных перевозок. Их развитие находится в прямой зависимости от прогрессирующей тенденций к интернационализации производства, экономического и культурного сближения народов. Как отмечено в Заключительном акте совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе, «улучшение условий перевозок является одним из существенных факторов развития сотрудничества», а поэтому «следует содействовать развитию транспорта и решению существующих проблем, используя соответствующие национальные и международные средства». [3]

Имеющий место процесс сотрудничества в области международных воздушных сообщений неизбежно повышает роль и значение правовых норм, регламентирующих различные его аспекты и в первую очередь – сотрудничества в области международной авионавигации. Актуальность теоретического исследования проблем правового регулирования международной авионавигации заключается в том, что оно определяет уровень разработки теорий такого сотрудничества правовыми методами. В своем выступлении на Всесоюзном совещании заведующих кафедрами общественных наук Генеральный секретарь ЦК КПСС М.С. Горбачев подчеркивал: «Теория необходима не только для перспективной социальной и политической ориентации. Она нужна буквально для каждого нашего шага вперед. Ни один сколько-нибудь крупный практический вопрос не может быть решен, не будучи осмыслен и обоснован теоретически». [4]

В советской международноправовой литературе имеются работы по отдельным юридическим проблемам, возникающим; в международной авионавигации. Важно, однако, отметить, что на разных этапах, развития международной авионавигации вклад советских ученых в разрешение международноправовых проблем был различен и объективно обуславливался развитием международных воздушных сообщений СССР. В 20-30-е годы, когда только зарождалась система международных воздушных

сообщений нашей страны, соответственно и в исследованиях юристов в основном определялись характеристики и давались рекомендации в разрешении не столь многих возникающих тогда юридических проблем в международной авиации. Эти рекомендации можно найти в трудах В.Э. Грабаря, И.С. Перетерского, В.А. Зарзара, В.Л. Лахтина, Е.И. Кельмана, Е.М. Мена, И.Д. Ильинского, А.В. Кабанина, С.Б. Крылова, С.Б. Коровина, А.А. Штипельмана. Внимание уделялось также характеристике международных межправительственных соглашений в области авиации, участниками – которых в большинстве случаев Советский Союз не являлся.

В послевоенный период долгое время правовым аспектам международной авиации особого внимания со стороны советских юристов – международников не уделялось. Такое положение продолжалось вплоть до 60-х годов. В этот период издаются статьи по отдельным вопросам международной авиации В.А. Чепракова, Е.Я. Черномордик, А.И. Кислова, С.Б. Крылова и других авторов. Действительно, международные воздушные сообщения СССР в конце 40-х и до окончания 50-х годов развивались довольно медленными темпами, а это и предопределило соответствующую глубину и разнообразие в исследовании юридических проблем в данной области.

Существенный вклад в исследование правовых аспектов международных воздушных сообщений вообще, и международной авиации – в частности, советские ученые стали вносить, начиная с 60-х годов. Этому способствовала интенсификация международных воздушных сообщений СССР. Глубокие изыскания в рассматриваемом направлении на протяжении многих лет ведет целый ряд советских ученых, среди которых особенно следует выделить А.Н. Верещагина, В.С. Грязнова, Ю.М. Колосова, А.И. Котова, Ю.Н. Малеева. Работы этих юристов представляют интерес в том отношении, что они еще в 60-х – 70-х годах определили основные направления в современных научных исследованиях в области международного воздушного права.

К середине 80-х годов постепенно выделились три таких направления:

1) Правовой режим воздушного пространства и международно-правовые проблемы использования воздушного пространства; 2) правовое регулирование международной авиации; 3) правовое регулирование коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях. Наряду с отмеченными авторами значительную работу в этих направлениях проводят В.Д. Бордунов, А.Н. Брылов, Н.И. Васильев, М.М. Волков, М.Н. Копылов, М.И. Лазарев, В.И. Лукьянович, В.Н. Михалев, А.П. Мовчан, Н.Н. Остроумов, В.И. Рыжий, В.М. Сенчило, И.Е. Тарханов и ряд других юристов-международников.

Важно подчеркнуть, что еще в конце 60-х годов значительные наследования были проведены по коммерческим проблемам международных воздушных сообщений (А.Н. Верещагин, В.С. Грязнов). В 1986 г. появилось монографическое исследование Ю.Н. Малеева в области правового режима воздушного пространства. Особый интерес представляют также два совместных комплексных исследования: «Актуальные вопросы международного воздушного права», М., 1973 и «Международное воздушное право», кн. 1, М., 1980, кн. 2, 1981, в которых рассматривается целый комплекс возникающих в международных воздушных сообщениях проблем применения международного воздушного права. Во всех отмеченных работах уделяется внимание и международной авиации. Кроме того, международным полетам и управление воздушным движением в международной авиации посвящены ряд статей. Однако как ни важно значение проведенных исследований, они не разрешают всех основных международноправовых проблем, возникающих в международной авиации. Кроме того, до сих пор отсутствует специальное исследование международноправовых аспектов международной авиации. А между тем, правовое регулирование международной авиации стало более совершенным и

сложным. Наряду с количественным ростом международноправовых документов по международной аэронавигации происходят глубокие качественные изменения в их содержании, связанные с важными политическими, экономическими и научно-техническими сдвигами и особенностями развития международных воздушных сообщений. Все это требует углубленных творческих обобщений, теоретического осмысления, новых научных оценок и рекомендаций, направленных на разрешение проблем международноправового характера международной аэронавигации на качественно новом уровне.

Цели и задачи исследования. Основная цель диссертационной работы заключается в исследовании малоизученных и новых проблем международноправового характера, возникающих при осуществлении международных полетов и их аэронавигационном обеспечении с земли, (управлении воздушным движением), а также вопросов международноправовых последствий авиационных происшествий и предпосылок к ним.

Общая цель конкретизируется в решении следующих основных задач:

- исследовать особенности нормативно-правового регулирования международных воздушных сообщений;

- определить значение международноправового регулирования в международной аэронавигации;

- проанализировать этапы развития источников международного аэронавигационного права;

- подвергнуть анализу основные требования, предъявляемые по международному аэронавигационному праву к авиакомпаниям, воздушным судам и экипажам воздушных судов при осуществлении международных полетов, выявить проблемы и определить пути их решения;

- определить основные международноправовые проблемы, возникающие при осуществлении международных полетов, определить пути их решения в условиях все более развивающегося технического прогресса в гражданской авиации и расширения взаимовыгодного сотрудничества СССР с другими государствами в области международной аэронавигации;

- дать критическую оценку буржуазным концепциям по вопросам разрешения международноправовых проблем международной аэронавигации.

Методологические и теоретические основы исследования. В основу диссертации положено марксистско-ленинское учение о праве. Методологическую и теоретическую базу исследования составляют труды классиков марксизма-ленинизма, в которых разработаны фундаментальные категории исторического материализма. В диссертации нашли свою конкретизацию выводы марксистско-ленинского учения о сущности управления, социальными процессами, роли транспорта в общественных отношениях и т.д. Автор также руководствовался программными документами Коммунистической партии Советского Союза, ее XXVII съезда, выступлениями и трудами руководителей КПСС и Советского государства, в которых намечены пути решительной перестройки всех сфер общественной жизни, укрепления и развития международного сотрудничества.

В диссертации использованы документы Международной организации гражданской авиации и других международных организаций, а также межправительственные и неправительственные, международные соглашения по вопросам международной аэронавигации. Кроме того, проанализированы отчеты за 1980-1985 гг. представителей Аэрофлота за рубежом.

Сам характер исследуемых явлений (международные отношения, ответственность и др.) потребовал обращения к соответствующим трудам по общим проблемам международного права. Заметное развитие в 70-80 годах науки международного права

в СССР усилило методологическую оснащенность международно-правовых исследований вообще, проведенного диссертантом – в частности. Пристальное внимание в исследовании уделено также специальной зарубежной литературе.

В качестве основных частно-научных методов применялись логический, исторический, социологический, сравнительно-правовой и метод системного анализа.

Как социально-научная методология, в диссертации использованы также положения и выводы марксистско-ленинской философии и общей теории права, многие представители которых внесли значительный вклад в разработку и исследование фундаментальной социологической категории – общественных отношений, природы социальной ответственности и других теоретических проблем.

Научная новизна исследования. Впервые в советской юридической науке предпринято комплексное исследование международно-правовых проблем международной аэронавигации. Наиболее существенными результатами, к которым пришел диссертант, являются следующие:

– на основе исследования специфики правоотношений определяется международное аэронавигационное право, состоящее из отдельных институтов, динамика возникновения и развития которых определяется развитием международных полетов;

– делается вывод, что под воздействием научно-технического прогресса в развитии авиации и расширения международного сотрудничества возникла необходимость дополнения действующих положений международного аэронавигационного права новыми нормами либо уточнения отдельных положений в области нормативного регулирования международной аэронавигации;

– в отношении управления воздушным движением в международной аэронавигации обосновывается настоятельная необходимость принятия многостороннего межправительственного соглашения об ответственности за управление в международных воздушных сообщениях, а также определяется круг проблем, которые подлежат решению в этом соглашении;

– в связи с тем, что под влиянием научно-технического прогресса возникла возможность использования воздушных судов не только для осуществления перевозок, но и для проведения других видов деятельности, например, научных исследований, поисковой или иной деятельности, предлагается и обосновывается введение нового научного и практического понятия – «свобода открытого воздушного пространства» над открытым морем вместо устаревшего понятия «свобода полетов»;

– на основе функционального, подхода обосновывается правомерность распространения основных принципов международного аэронавигационного права на полеты космических транспортных кораблей многоразового действия в воздушном пространстве;

– в отношении сборов за обслуживание полетов и управление воздушным движением в международной аэронавигации обосновываются правомерные способы исключения дискриминации в международных воздушных сообщениях и оптимальные формы сотрудничества в этой области;

– обосновывается деление ответственности субъектов международного аэронавигационного права на два вида: ответственность за правонарушения и ответственность, возникающую в связи с правомерной деятельностью государств в области международной аэронавигации;

– при рассмотрении проблем ответственности авиакомпаний за вред, причиняемый на международных воздушных линиях пассажирам и грузовладельцам, и унификации правил ответственности в международных межправительственных соглашениях, диссертант приходит к выводу, что консолидация соглашений Варшавской системы в единую конвенцию не может отвечать принципу всеобщей заинтересованности, государств-участников различных соглашений этой системы в силу противоположных

позиций по ряду важнейших правовых вопросов международных воздушных перевозок. На этом основании рекомендуется сосредоточить усилия на модификации положений принятых соглашений (Варшавской и Гвадалахарской конвенций, Гаагского, Гватемальского и четырех Монреальских протоколов);

– на основе анализа межправительственных соглашений об ответственности эксплуатанта воздушного судна за вред, причиненный третьим лицам на поверхности, предлагается модификация основных положений Римской конвенции 1952 г. и Монреальского протокола 1978 г. с учетом появления на авиалиниях сверхзвуковых транспортных воздушных судов, а также других изменений, имеющих место в гражданской авиации.

Практическая значимость результатов исследования заключается прежде всего в том, что они могут послужить научной базой для создания единой теоретической концепции совершенствования международно-правового регулирования международной аэронавигации, в рамках которой теоретические положения и рекомендации диссертационного исследования могут быть использованы и в практических целях, в частности, в процессе разработки основных направлений сотрудничества СССР в области международной аэронавигации. Обобщения, выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертации, использованы при разработке нормативных документов по международной аэронавигации и перевозкам. Кроме того, результаты диссертационного исследования легли в основу читаемых в высших учебных заведениях курсов по международному воздушному праву.

Апробация работы. Основные положения и выводы диссертации получили отражение в опубликованных автором работах: монографии «Правовое регулирование международных воздушных сообщений», ряде учебных пособий («Актуальные проблемы международного воздушного права» и др.), научных статей, ежегодных плановых отчетах и аналитических записках в МГА СССР.

Результаты исследования обсуждены на заседаниях межкафедрального научно-технического семинара (1985 г.), кафедры советского права Академии гражданской авиации (1987 г.), кафедры международного права юридического факультета Ленинградского государственного университета имени А.А. Жданова (1987 г.).

Структура работы. Диссертация состоит из 3-х разделов, в каждом из которых по две главы. Выводы и рекомендации даны в отдельных параграфах.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении раскрывается актуальность проблемы, цель и задачи исследования, его методологические основы, научная новизна и практическая значимость.

Раздел I. МЕЖДУНАРОДНОЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЕ ПРАВО: СОДЕРЖАНИЕ И ИСТОЧНИКИ

В первой главе («Значение международно-правовой регламентации аэронавигации в правовом регулировании международных воздушных сообщений») исследуются элементы возникновения и развития международных воздушных сообщений, определяется международное аэронавигационное право и его основные институты.

Автор прежде всего приходит к выводу, что в основе возникновения и развития международных воздушных сообщений можно определить четыре элемента научно-технический прогресс, экономические и политические факторы, а также нормативно-правовое урегулирование сообщений. В §1 рассматривается значение каждого из элементов и, естественно, особое внимание уделяется нормативно-правовому урегулированию. Перед автором стоит задача в общих чертах охарактеризовать первые три элемента и исследовать содержание и значение четвертого. Как показал анализ, научно-технический прогресс и экономические факторы создают лишь объективные предпосылки осуществления международных воздушных сообщений. К субъективным

факторам относятся проведение соответствующей политики государствами в области международных воздушных сообщений и нормативно-правовое урегулирование сообщений. Все эти факторы взаимосвязаны между собой и наличие каждого из них обязательно. Нельзя согласиться, например, с авторами, сводящими предпосылки лишь к достижению научно-технического прогресса. «Каждое новое крупное изобретение в области авиационной техники, – отмечают сторонники этой позиции, – неминуемо влечет за собой разнообразные изменения в нормах международного воздушного права». [5] Однако, например, прошедшее со времени выхода на линии сверхзвуковых воздушных судов время (почти два десятилетия) показало, что само лишь появление таких судов еще не произвело переворота, как полагали авторы, ни в международных воздушных сообщениях, ни во внутригосударственных, а соответственно и не оказало сколько-нибудь заметного влияния на нормативно-правовое, регулирование сообщений. Причиной этому как раз и послужило отсутствие соответствующих экономических и политических предпосылок.

Нормативно-правовое регулирование международных воздушных сообщений отличается значительной спецификой объекта регулирования, характеризующейся с одной стороны отношениями между субъектами международного права, а с другой – внутригосударственного. Эта специфика объясняется тем, что правоотношения, отягощенные иностранным элементом либо без такого, но возникшие в силу заключения договора международной воздушной, перевозки, могут появляться только как следствие правоотношений субъектов международного права. Любая международная воздушная перевозка осуществляется посредством полета воздушного судна в иностранное государство, но санкционирование международного полета входит в компетенцию государства, а не авиакомпании, воздушное судно которой выполняет полет.

Таким образом, международные воздушные сообщения включают правоотношения как между субъектами международного права, так и внутригосударственного. Между этими группами правоотношений имеется самая тесная связь, поскольку в международных воздушных сообщениях полеты осуществляются только с целью «перевозок пассажиров, почты и грузов» (ст.28 Чикагской конвенции 1944 г.). Следовательно, по мнению диссертанта, международные воздушные сообщения представляют собой определенную специфическую систему правоотношений по поводу применения авиации для осуществления международных перевозок, урегулированную нормами права и состоящую из двух групп: первая (основная) группа включает в себя правоотношения между субъектами международного права относительно установления, развития и прекращения международных воздушных сообщений; вторая – правоотношения между субъектами внутригосударственного права юридическими и физическими лицами относительно заключения и исполнения договора международной воздушной перевозки.

Международные воздушные сообщения, следовательно, подпадают под международно-правовое регулирование и внутригосударственное регулирование составляющие две части – основную и производную – нормативно-правового регулирования. Диссертант считает, что международно-правовое регулирование современных воздушных сообщений представляет собой целенаправленное, а такое властное воздействие на международные отношения в рассматриваемой области, совместно осуществляемое субъектами международного права, главным образом – государствами, при помощи международного права в целях выполнения международных перевозок.

Государства входят в правоотношения между собой по поводу использования воздушного пространства в различных целях, однако главным образом – осуществления международных полетов в целях выполнения международных перевозок.

Соответственно и основная часть международноправовых норм в международных воздушных сообщениях определяет правоотношения в области международной авионавигации. Диссертант приходит к выводу, что в настоящее время можно в качестве основной части международного воздушного права выделить международное авионавигационное право, предметом которого являются международные правоотношения по поводу осуществления международных полетов. В международных воздушных сообщениях – осуществления международных полетов для выполнения международных перевозок. Вместе с тем, подчеркивается во втором параграфе важно отметить, что международно-правовое регулирование авионавигации осуществляется и по поводу полетов любых, а не только самолетов, летательных аппаратов, поддерживаемых в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отраженным от земной поверхности. В теории международного права в связи с этим в последнее время ведется полемика относительно распространения международного авионавигационного права на полеты в воздушном пространстве космических транспортных кораблей многоразового использования. По мнению диссертанта, здесь должен применяться функциональный подход. Так, различные требования, естественно, применимы к воздушным, с одной стороны, и космическим – с другой, судам, к находящейся на борту документации и т.д. В то же самое время полеты космических судов многоразового действия в воздушном пространстве других государств без соответствующего разрешения должны рассматриваться как нарушение одного из основных принципов международного авионавигационного права – уважения суверенитета государства на его воздушное пространство. В воздушном пространстве над сухопутной и водной территорией государства недопустимы также несанкционированные этим государством фотографирование его территории, провоз военных материалов и другие нарушения международного авионавигационного права, независимо от того, с какого летательного корабля осуществляются такие действия.

Международное авионавигационное, право, являясь важнейшей частью международного воздушного права, в свою очередь состоит из отдельных правовых институтов, динамика возникновения и развития которых определяется развитием международных полетов. В период зарождения международных полетов возникла прежде всего необходимость определить правовые основания международных полетов, требования к воздушным судам, экипажам, правила международных полетов, а также решить другие правовые проблемы, связанные с выполнением полетов с пересечением границ более одного государства. Формирующиеся международно-правовые нормы по авионавигации, определяли лишь правоотношения по поводу выполнения международных полетов. Таким образом, первым и основным институтом международного авионавигационного права стал институт международных полетов.

Увеличение скорости и дальности полетов, частоты воздушного движения, объема воздушных перевозок и других параметров явились объективной основой для создания сети контроля и управления воздушным движением, что в свою очередь вызвало зарождение, специфической по предмету регулирования группы международно-правовых норм, которую можно выделить в качестве института управления воздушным движением, основным предназначением которого в международных воздушных сообщениях является правовое обеспечение безопасности воздушного движения. Третий институт международного авионавигационного права – международное аэропортовое право, объективизировавшаяся с начала 50-х годов группа норм международного права, определяющих межгосударственные отношения относительно требований к аэропортам, обслуживающим международные полеты.

Полеты воздушных судов всегда осуществляются с определенными целями. Полеты гражданских воздушных судов в международных воздушных сообщениях преследуют цели коммерческие – выполнение международных воздушных перевозок. Поэтому, по

мнению диссертанта, исследование непосредственно международно-правовых проблем международной аэронавигации должно включать и коммерческие проблемы, возникающие в международных воздушных сообщениях.

Во второй главе («Анализ развития источников международного аэронавигационного права») проводится исследование развития многосторонних и двусторонних межправительственных соглашений, а также обычаев как источников международного аэронавигационного права. В отдельном параграфе анализируется юридическая природа технических регламентов Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

В §1 показывается когда и чем было вызвано появление в качестве источников регулирования международной аэронавигации многосторонних межправительственных соглашений. По мнению диссертанта основополагающей причиной послужило начало эпохи интенсивного развития международной аэронавигации после окончания первой мировой войны, а многосторонний характер соглашений объяснялся, во-первых, необходимостью на многостороннем уровне закрепить принцип уважения суверенитета государств на воздушное пространство, нашедший отражение во внутреннем законодательстве государств, во-вторых, в развитие этого, принципа настоятельно требовалось определить правовые основы международных полетов. В диссертации анализу подвергнуты такие многосторонние соглашения, как Парижская, Иберо-Американская и Пан-Американская конвенции по международной аэронавигации, в которых заложены основы современного международного, аэронавигационного права. Однако наиболее тщательно исследованы положения основного современного многостороннего соглашения по международной аэронавигации – Чикагской конвенции 1944 г., – а также Варшавской конвенции 1229 г. и Гаагского протокола 1955 г., в которых унифицированы основные требования при осуществлении международных воздушных перевозок.

То обстоятельство, что уже на первом этапе развития международного аэронавигационного права в Парижскую конвенцию были включены дискриминационные положения, ограничивающие права большинства государств-участников Конвенции в разрешении международно-правовых проблем международной аэронавигации, негативно повлияло на возможность более детальной регламентации международной, аэронавигации в многосторонних соглашениях, затяжной период вступления в силу Парижской конвенции и, наконец, невозможность практически решить все правовые проблемы международной аэронавигации в многосторонних соглашениях – все эти причины, по мнению диссертанта, привели к возникновению системы двусторонних соглашений о международных воздушных сообщениях, основные этапы развития которой рассматриваются в §2. Особое внимание уделяется соглашениям Чикагского, Бермудского и Страсбургского типов.

Международное аэронавигационное право, будучи составной частью одной из молодых международно-правовых отраслей – международного воздушного права – тем не менее имеет достаточную историю, на протяжении которой оно складывалось не только из договорных, но и обычных норм поведения государств. Нельзя согласиться с высказанным в литературе мнением, что обычай в этой области «занимает незначительное место... в отличие, например, от международного морского права». [6] Как и в международном морском праве, в международном аэронавигационном, во-первых, не всё отношения регулируются договором и, во-вторых, нет таких договоров, участниками которых были бы все государства.

Как известно, обычно-правовая норма порождается не только всеобщей практикой государств, но и признанием такой практики (*opiniouris*) в качестве обычной нормы. Вместе с тем, в международном аэронавигационном праве обычай имеет свою специфику, исследуемую в §3. Так, особенностью международного обычая в

аэронавигации является то, что он как правило существует наряду с идентичной нормой, закрепленной конвенционно. При этом важно иметь в виду, что положения обычного права, идентичные договорным обязательны для всех государств, а не только для участников конвенции.

К редким обычным нормам, не подтвержденным в договорной практике, относятся, например, норма, определяющая пределы по высоте воздушного пространства, о чем указывалось в заявлении ряда государств, в том числе и Советского Союза [7], или ни в одном договоре не закрепленное право несанкционированного влета в пределы воздушного пространства государства терпящего бедствие иностранного воздушного судна. Вообще в международном аэронавигационном праве обычай появляется в тех редких областях, в которых по тем или иным, причинам отсутствует договорное регулирование. Однако подобные ситуации относятся скорее к исключениям, поскольку с одной стороны особенностью образования международно-правового обычая является в той или иной степени длящаяся практика поведения субъектов международного права и ее признание государствами, а с другой – проблемы международной аэронавигации требуют более оперативного, а следовательно – конвенционного решения, так как прогрессивное развитие международной аэронавигации кроме экономических и политических факторов объективно базируется на быстро развивающейся технической основе.

Отмеченные обстоятельства привели и к образованию в качестве регулятора международной аэронавигации технических регламентов, юридическая природа которых рассматривается в §4. Как справедливо подчеркивает Г.И. Тункин, регламенты международных организаций представляют собой новое явление в современном международном праве, связанное с развитием международных организаций, имеющее целью, ускорить и упростить процесс заключения и изменения международных договоров. [8] В международной аэронавигации важное значение имеют технические регламенты, содержащиеся прежде всего в 18 приложениях к Чикагской конвенции в виде стандартов и рекомендаций. Относительно рекомендаций (рекомендуемой практики) следует подчеркнуть, что их единообразное применение, как отмечается в каждом приложении, признается желательным. В отношении же стандартов в юридической литературе высказывается несколько точек зрения. Согласно одной, регламенты представляют собой результат законодательной деятельности Международной организации гражданской авиации, выступающей при этом в роли международного парламента. Этой позиции придерживаются И. Деттер, Г. Дрион, Я. Карроуз, В. Фридмен, Т. Бергентал. Более осторожно высказываются Я. Шенкман и Бин Ченг, приписывая ИКАО квазизаконодательные функции. По мнению диссертанта стандарты приложений по существу образуют международные соглашения, обязывающая сила которых основывается на согласовании воле участвующих государств. Важно при этом иметь в виду, что сам по себе текст стандартов приложения, не вступившего в силу, разумеется не является договором и не может претендовать на роль источника международного права, являясь актом административно-регламентационного характера, как справедливо отмечает С.А. Малинин. [9] Принятые Советом примечания или поправки к ним для признания их в качестве международного договора требуют представления их каждому договаривающемуся государству для одобрения. Имеется лишь одно исключение из этого правила, касающееся стандартов, регламентирующих осуществление международной аэронавигации над открытым морем (ст.12 Чикагской конвенции). Согласно последней части этой статьи, если, они приняты большинством государств в соответствии с положениями Конвенции, отдельные государства-члены ИКАО не могут заявить, что их национальная практика отклоняется от норм, установленных ИКАО, и обязаны руководствоваться только этими стандартами.

В процессе формирования международное аэронавигационное право приобретает все более демократические черты. Это не трудно заметить, сопоставив, например, положения основных многосторонних соглашений в истории международной аэронавигации – Парижской и Чикагской конвенций. Вместе с тем важно подчеркнуть, что основные соглашения, определяющие черты современного, правопорядка в международных воздушных сообщениях, в значительной степени устарели. По этой причине уже в 70-х годах в рамках ИКАО предпринимаются попытки найти новую позитивную международно-правовую основу международной аэронавигации. Подвергаются анализу и положения Чикагской конвенции, хотя о пересмотре ее в рамках ИКАО вопрос пока не поставлен. Действительно, нигилистический подход, «революционная замена» старых соглашений новой системой международного аэронавигационного права здесь неприемлем. Однако научно-технический прогресс, развитие международного сотрудничества все более остро ставят вопрос об упразднении отжившего, консервативного, противоречащего сотрудничеству во всех областях межгосударственных отношений, в том числе – и в области международно-правового регулирования международной аэронавигации. Второй раздел диссертации и посвящен определению и разработке рекомендаций по разрешению основных проблем международного аэронавигационного права.

Раздел II. ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПРАВА

Сущность содержания первой главы определена в названии – «Основные требования, предъявляемые к авиакомпаниям, воздушным судам и экипажам воздушных судов при осуществлении международных полетов».

В связи с осуществлением коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях, одной из основных является проблема контроля государства, допустившего авиакомпанию осуществлять перевозки на свои территории, ее деятельности по выполнению таких перевозок. Эта проблема рассматривается в §1. Ясно, что коммерческая деятельность в международной аэронавигации выражает интересы государства, которому реально принадлежит авиакомпания. Таким образом, необходимо решить вопрос о национальности, назначенной государством – партнером по соглашению авиакомпания, т.е. об эффективности контроля авиакомпания со стороны государства. Следует подчеркнуть, что государства еще в период зарождения воздушного транспорта связывали национальность авиакомпаний с коммерческой деятельностью государства. Причем основной принцип международного аэронавигационного права – принцип уважения полного и исключительного суверенитета в воздушном пространстве, закрепленный практически всеми государствами в своем законодательстве, имея немаловажное политическое значение, защищает и экономические интересы государств в международных воздушных сообщениях. Именно основываясь на этом принципе, государства в состоянии реально осуществлять контроль в пределах своей территории за коммерческой деятельностью иностранных авиакомпаний, а за пределами – своих национальных авиакомпаний. Для Советского Союза вопрос о контроле авиакомпания имеет важное значение, поскольку в нашем воздушном пространстве осуществляют международные перевозки несколько десятков иностранных авиакомпаний и сотрудничество с другими государствами в области международных воздушных сообщений становится все более тесным. Далее показывается, какими критериями при определении авиакомпания в качестве национальной пользуются ведущие в области развития международных воздушных сообщений государства (США, Великобритания, ФРГ, Франция, Голландия, Канада и др.). Однако важно отметить, что проблема национальности авиакомпания заключается не только в установлении заинтересованного государства в деятельности этой

авиакомпания, кому она реально принадлежит. В воздушных сообщениях некоторые государства, исходя прежде всего из интересов своих авиакомпаний, причиняют ущерб или прибегают к дискриминационным мерам в отношении авиакомпаний других государств. Например, несмотря на то, что в соглашениях о международных воздушных сообщениях, как правило, закрепляется принцип равных возможностей, тем не менее в действительности авиакомпания государства, где производятся операции по международным перевозкам, обычно имеет больше различного рода преимуществ. Такая ситуация нередко приводит к конфронтациям или определенной напряженности во взаимоотношениях между государствами, т.е. к нежелательным явлениям в международных отношениях. Одной из целей ИКАО как раз и является обязательство избегать дискриминации в отношениях Договаривающихся государств (ст.44 Конвенции). Этот закрепленный еще в 1944 г. принцип необходимо детализировать в отдельном многостороннем соглашении коммерческого типа, разработка которого особый интерес представляет для СССР, поскольку воздушные суда Аэрофлота осуществляют полеты почти в сто государств мира. В результате же различного рода дискриминационных ухищрений мы теряем значительную часть коммерческого дохода. Так, у Аэрофлота только аэропортовые и аэронавигационные сборы на международных линиях превышают 60 млн. долларов по сравнению с 34 млн. долларов крупнейшей авиакомпании США «Пан-Америкэн», хотя последняя осуществляет полеты в не меньшее количество государств, чем Аэрофлот.[10]

Основные требования к воздушным судам, используемым в международной аэронавигации, изложены и исследованы в §2. Чикагская конвенция 1944 г., участником которой с 14 ноября 1970 г. является и СССР, предусматривает деление всех воздушных судов на две группы: государственные воздушные суда и гражданские воздушные суда. Конвенция применима только к гражданским воздушным судам. Однако, по мнению диссертанта, такое разделение воздушных судов не отражает современного характера их использования, так-как, во-первых, гражданские воздушные суда социалистических государств, осуществляющие полеты за границей, составляют государственную социалистическую собственность. Во-вторых, в ряде капиталистических и развивающихся стран, особенно в послевоенный период, имеет место тенденция усиления государственного контроля над авиапредприятиями, в результате чего многие авиапредприятия превратились по сути дела в государственные корпорации (Эр-Франс, Бритиш Эйруэйз, Алиталия, Иберия и т.д.). Таким образом, при классификации воздушных судов по характеру использования, к воздушным судам, подпадающим под действие международного аэронавигационного права, должны быть отнесены гражданские воздушные суда, используемые для воздушно-навигационных целей, независимо от того, являются ли эти суда государственными или нет. Такие воздушные суда могут эксплуатироваться на международных воздушных линиях при наличии регистрации судна, в каком-либо государстве, причем не может считаться действительным занесение воздушного судна в реестр более чем одного государства (ст.18 Чикагской конвенции). Установление и признание национальной принадлежности судна путем занесения его в реестр государства имеет большое значение в международном аэронавигационном праве, ввиду необходимости соблюдения определенного правопорядка в международной аэронавигации в соответствии с нормами и принципами международного права.

Важно подчеркнуть, что наряду с обязанностями государство регистрации обладает и определенными правами в отношении воздушного судна, одним из важнейших среди которых является юрисдикция на зарегистрированное в его реестре воздушное судно. Далее подробно рассматривается значение юрисдикции государства регистрации и исключения из этого правила.

При осуществлении международных полетов огромное значение имеет квалификация летного состава. Международные требования к квалификации определены в стандартах и рекомендациях Приложения 1 к Чикагской конвенции. Анализ этих требований показал, что в современной международной авиации они не являются удовлетворительными (§3). По мнению диссертанта, необходимость для пилота иметь квалификационную отметку о типе, воздушного судна должна определяться минимальными сертификационными требованиями к экипажу, а не максимальной сертификационной взлетной массой воздушного судна, как это определяется в Приложении 1, ибо уровень взлетной массы судна совершенно не отражает его квалификацию. Далее, очевидно необходимо в Приложении 1 предусмотреть функциональную ответственность органов, ведающих выдачей свидетельств, за определение того, каким образом кандидат на получение свидетельства должен продемонстрировать соответствие необходимым стандартам. Введение этих положений способствовало бы реализации основного принципа международного авиационного права – принципа безопасности полетов. По мнению диссертанта, следовало бы также ввести правило, согласно которому квалификационные отметки о классе пилотов должны ограничиваться на основе установленного общего безаварийного налета, самостоятельного налета и класса самолета. Введение данного правила во внутреннее законодательство СССР, США, Японии, и ряда других государств значительно способствовало, повышению безопасности полетов.

Во второй главе исследуются основные проблемы, возникающие при осуществлении международных полетов («Правовое регулирование, международных полетов»). Международные полеты над государственной территорией осуществляются прежде всего с соблюдением принципа уважения полного и исключительного суверенитета государств в своем воздушном пространстве. В современном международном праве делаются попытки ограничить этот принцип, объясняемые «интересами международной авиации». В действительности, же причиной тенденции к ограничению суверенитета на воздушное пространство служит стремление некоторых западных государств и их авиакомпаний добиться международного признания права «мирного пролета» в воздушном пространстве иностранных государств в своих узкогосударственных целях. Ссылки сторонников ограничения принципа суверенитета на римское и обычное право неосновательны, ибо в римском праве, признававшем воздушное пространство «*suigeneris*», речь шла о гражданско-правовых отношениях и о разрешении вопроса о том, могут ли воздух и другие пространства стать объектами права собственности, а теория свободы воздуха касается публично-правовых проблем и стремится разрешить вопрос о том, подлежит ли воздушное пространство какой-либо власти и какой именно. Но так как сами государства признают, что национальное воздушное пространство – это неотъемлемая часть государственной территории, то на него распространяется их полный и исключительный суверенитет. При этом не имеет значения, является или нет государство участником международных соглашений, в которых затрагиваются вопросы территории, ибо как договорное, так и обычное право может лишь закреплять, подтверждать, но не устанавливать полноту и исключительность прав, государств на свою территорию. Эти права принадлежат государствам в силу факта их существования как суверенных территориальных образований. Далее в §1 исследуются нормы, детализирующие принцип уважения полного и исключительного суверенитета государств на свое воздушное пространство. Особый интерес при этом вызывают проблемы предоставления права международных полетов над государственной территорией. В связи с этим, диссертант останавливается на анализе соглашений бермудского типа, подробно рассматривая причины пересмотра Бермудского соглашения 1943 г. При исследовании особенностей в предоставлении

права нерегулярных (разовых) международных полетов диссертант особое внимание обращает на положение ст.5 Чикагской конвенции, согласно которому все воздушные суда государств-участников, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право, при условии соблюдения положений Конвенции, осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями без обязательного получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Диссертант приходит к выводу, что в данной статье не закреплено право «мирного пролета» подобно праву «мирного прохода» по международному морскому праву. Право мирного прохода морских судов, предоставленное согласно ст.14 Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 года, не ограничено положениями ст.1 этой Конвенции, определяющими суверенитет государств на территориальное море. Этот вывод следует из положения ст.1 Женевской конвенции о том, что «суверенитет осуществляется с соблюдением постановлений настоящей статьи...» Конвенции 1958 г. и прежде всего упомянутой ст.14. Аналогичные положения нашли отражение и в Конвенции по морскому праву 1982 г. Что же касается Чикагской конвенции, то ее ст.5 никакой аналогии со ст.14 Конвенции 1958 г. не имеет и должна толковаться ограничительно, поскольку ст.1 Чикагской конвенции закрепила не ограниченный другими статьями, а полный и исключительный суверенитет государств на свое воздушное пространство, что предполагает отсутствие прав на это пространство любого другого государства, включая и право «мирного пролета».

Международные полеты за пределами государственной территории осуществляются главным образом в воздушном пространстве над открытым морем, всякая правомерная деятельность в котором базируется на одном из основных принципов международного морского права – принципе свободы открытого моря, составляющей частью которого является принцип «свободы-полетов» над открытым морем, являющийся одним из основных принципов международного аэронавигационного права. В §2 подвергнута критике концепция «зон безопасности» как противоречащая принципу «свободы полетов» над открытым морем. Вместе с тем, диссертант приходит к выводу, что этот принцип не означает отсутствие каких-либо правил осуществления полетов. По мнению диссертанта свободу здесь скорее нужно понимать как отсутствие необходимости запрашивать разрешение на такие полеты у какого-либо государства. Допуск осуществляется самим государством регистрации судна. Однако полеты подчинены определенному правовому режиму, установленному по согласованию государств в международных соглашениях, а также национальном законодательстве. Так, в частности, государства-участники Чикагской конвенции согласились с тем, что «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией (ст.12)».

В связи с принятием конвенции по морскому праву в 1982 г. возникает вопрос о соотношении ее положений, касающихся международной аэронавигации, с положениями Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и приложений к ней, а также других международных соглашений по аэронавигации за пределами государственной территории. Значение новаций Конвенции 1982 г. для международной аэронавигации рассматривается в §3. Так, в частности, по мнению диссертанта конвенционное, закрепление международным сообществом государств нормы о 12-мильном пределе ширины территориального моря позитивно, отразится на режиме международных полетов над водами и за их пределами, поскольку повлечет за собой унификации правил международных полетов над открытым морем и уточнение границ открытого воздушного пространства, расположенного за пределами 12-мильных территориальных вод. Это окажет в свою очередь позитивное влияние на повышение

безопасности полетов, что особенно актуально ввиду продолжающегося увеличения скорости воздушных передвижений и частоты полетов.

По мнению диссертанта, в настоящее время, когда под влиянием НТР возникла возможность использования летательных аппаратов не только для осуществления полетов как таковых, но и для проведения в полете научных исследований окружающей среды и других видов деятельности, целесообразно говорить уже не о свободе полетов в воздушном пространстве над открытым морем, как принципе международного аэронавигационного права и одном из элементов принципа свобода открытого моря, а о свободе открытого воздушного пространства. Во всяком случае, многие советские ученые, не делая прямо такого вывода, фактически признают, что постановка вопроса о свободе полетов уже не является достаточной, отвечающей потребностям и реалиям сегодняшнего дня.

В Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. указано, что открытое море резервируется для мирных целей (ст.88). Это означает лишь то, что оно не может использоваться в целях применения силы или угрозы силой в агрессивных целях. Таким образом, слова «для мирных целей» употреблены в том смысле, который в них вложен в ст.301 Конвенции. Однако важно подчеркнуть, что, запрещая применение силы или угрозы силой, современное международное право вовсе не запрещает военного мореплавания и полетов военных воздушных судов.

Поскольку основным назначением международной аэронавигации гражданской авиации является осуществление международных воздушных перевозок, в §4 анализируются проблемы оформления авиаперевозок и обязательства авиакомпаний как авиаперевозчиков при осуществлении международных полетов. Решению этих проблем посвящено, значительное число международных межправительственных соглашений, а также некоторые межправительственные соглашения, среди которых важнейшим является соглашение, заключенное между авиакомпаниями в Монреале в 1866 г. Несмотря на значимость Монреальского соглашения 1966 г., его нарушение, как это имело место со стороны польской, авиакомпании «ЛОТ» при оформлении перевозочных документов пассажиров воздушного судна этой авиакомпании ИЛ-62, потерпевшего катастрофу 14 марта 1980 г. близ Варшавы, не должно рассматриваться как нарушение межправительственных соглашений – Варшавской конвенции 1929 г. и Гаагского протокола 1955 г., поскольку ни одно из положений этих межправительственных документов не было нарушено. В связи с этим, диссертант приходит к выводу о неправомерности решения Нью-Йоркского суда о лишении возможности «ЛОТ» ссылаться на положения Варшавской конвенции, ограничивающие или исключаящие ее ответственность.

В отношении обязательств авиаперевозчика особое внимание обращается на обязательства по обеспечению безопасности международных перевозок. Диссертант подвергает критике концепцию отсутствия повышенной опасности при эксплуатации воздушных судов, подчеркивая, что хотя современная гражданская авиация более и не относится к источникам крайне опасной деятельности, как это было в 20-30-х годах, повышенная опасность для окружающих при осуществлении полетов остается. Иначе можно предположить, что в технике безопасности достигнут такой, уровень развития, который поставил гражданскую авиацию под всеобъемлющий контроль, соответственно исключив возможность случайного причинения вреда. Однако это предположение не имеет под собой оснований. Поскольку развитие техники безопасности неизбежно отстает от уровня развития общей техники, именно ее использование и таит в себе опасность случайного причинения вреда. Этот вывод подтверждается и практикой международных полетов.

Одной из проблем, возникших в последнее время в международной аэронавигации, является проблема правового регулирования оборотов за обслуживание воздушного

движения на маршруте, аэропортовых сборов и аэродромных расходов. Совет ИКАО неоднократно обращал внимание на необходимость унификации и дифференциации этих сборов, однако, до сих пор государства не пришли к единому мнению о международных правилах на этот счет. Анализируя эту проблему в §5, диссертант предлагает правомерные способы ее решения как на двусторонней, так и многосторонней основах, считая, что уже существующие формы сотрудничества, приведенные в данном разделе, могли бы послужить отправной точкой для разработки специального соглашения.

Раздел III. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОСЛЕДСТВИЙ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ

Первая глава («Авиационные происшествия и предпосылки к ним») посвящена выявлению особенностей авиационных происшествий и предпосылок в международной аэронавигации. Усложнение обстоятельств, при которых дальнейшее выполнение, полетов становится небезопасным, а в определенных случаях и невозможным, относится к аварийным ситуациям, являющимся предпосылками к авиационному происшествию. По оценке ИКАО ежегодно в транспортной авиации общего назначения происходит примерно 100 тысяч предпосылок. Полет судна, оказавшегося в аварийной ситуации, далеко не всегда заканчивается, благополучно. В таких случаях существенную роль играют меры, предпринимаемые для оказания помощи судам, терпящим бедствие, со стороны государства, где осуществляется полет. Анализируя принятие таких мер, определяемое международным и национальным законодательством, диссертант приходит к выводу, что они должны приниматься независимо от того, закономерно или случайно гражданское воздушное судно оказалось в пределах его территории. Государство при условии осуществления соответствующего контроля должно при этом разрешать представителям государства регистрации оказывать такие меры помощи, которые могут диктоваться данными обстоятельствами. Это в общем справедливое замечание английского юриста Д. Грэйга следовало бы дополнить: предпринимаемые меры ни в коем случае не должны нарушать суверенитет государства и в конечном итоге определяются компетентными властями государства, где имеет место предпосылка. Учитывая количество предпосылок в международной аэронавигации, данное положение, по мнению диссертанта, необходимо, ввести в качестве, отдельной статьи в многостороннее межправительственное соглашение.

Непринятие соответствующих мер может привести к авиационному происшествию, наиболее тяжкому последствию. Как показано в §1, проведенные исследования свидетельствуют, что в среднем при авиационных происшествиях остаются в живых 35% людей, находящихся на борту, причем 21% получают травмы.

Одной из важнейших субъективных причин авиационных происшествий и предпосылок к ним в международной аэронавигации является незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации. В советской и зарубежной литературе проблемам борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации уделяется достаточное внимание. Это и вполне понятно, так как незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации наносит существенный вред интересам не только непосредственно авиапредприятий и лиц, пользующихся их услугами, но и государств. В силу отмеченных причин государства стремятся соединить усилия по борьбе с актами незаконного вмешательства, результатом чего явилось принятие целого ряда соглашений, важнейшими из которых являются Токийская 1963 г., Гагская 1970 г., и Монреальская 1971 г. конвенции.

Следует, однако, подчеркнуть, что в специальной литературе, акцентируется внимание, главным образом на квалификации характера преступления, решении вопроса неотвратимости наказания, пресечения, и в конечном итоге ликвидации этих преступлений из жизни общества. Это действительно важнейшие проблемы борьбы с

актами незаконного вмешательства. Но если на первом этапе борьбы с подобными преступлениями, т.е. до вступления в силу отмеченных международных соглашений, необходимо было акцентировать внимание на решении вышеупомянутых проблем, теперь, по мнению диссертанта, следует обратить особое внимание на решении такой, важнейшей проблемы как безопасность лиц, находящихся на воздушном судне, в случаях незаконного вмешательства. Эта проблема должна решаться и национальными средствами, важнейшим из которых является соответствующий правовой режим, установленный в национальном законодательстве. К сожалению, по данным ИКАО во многих государствах, нормативные акты, определяющие поведение экипажа в случаях незаконного вмешательства, основной задачей определяют прежде всего принятие экипажем всех мер к тому, чтобы не дать угнать воздушное судно за границу. А это приводит к нежелательным последствиям именно для пассажиров, о чем свидетельствует практика попыток угонов за последние несколько лет. Исходя из безопасности пассажиров, учитывая, что Гагская (1970) и Монреальская (1971 г.) конвенции приняты большинством государств, в настоящее время назрела необходимость приведения в соответствие с нормами международного права внутри-государственных нормативных актов.

Во второй главе («Проблемы ответственности в международной аэронавигации») исследуется ответственность государств, а также унифицированная в международных межправительственных соглашениях ответственность авиакомпаний в международной аэронавигации.

Важно отметить, что до сих пор проблемам международно-правовой ответственности в области международной аэронавигации не уделялось должного внимания ни в советской, ни в зарубежной юридической литературе. Очевидно по этой причине при рассмотрении вопросов ответственности в исследуемой области наряду с общепризнанными принципами, определяющими последствия совершения международных правонарушений, анализируются положения Чикагской, Варшавской, Гвадалахарской, Римской (1952 г.) конвенций, Гагского 1955 г. и Монреальского 1978 г. протоколов. Однако такой подход не позволяет выделить особенностей международно-правовой ответственности в международной аэронавигации. А между тем, таковые имеются, а с развитием международных воздушных сообщений они могут быть все более рельефно выделены.

Прежде всего ответственность государств в международной аэронавигации можно разделить, на:

- 1) ответственность за правонарушения;
- 2) ответственность, возникающую в связи с правомерной деятельностью субъектов международного права.

Ответственность за правонарушения в свою очередь разделяется на две категории в зависимости от фактических оснований и прежде всего – характера противоправного поведения и причиняемого ущерба: международные преступления и иные международные правонарушения. Такие международные преступления, как бомбардировки военной авиацией мирных объектов, следует выделить, как справедливо отмечает В.А. Василенко, в «тягчайшие международные преступления.» [11] Однако бесспорно к международным преступлениям, относятся и незаконный перехват военной авиацией гражданских воздушных судов, вторжение в воздушное пространство государства иностранного воздушного судна с целью шпионажа, а также любые другие акты, которые подвергают угрозе международный мир и безопасность.

Иные международные правонарушения, как отмечается в §1, порождают правоотношения между государством-нарушителем и тем государством, интересы которого нарушаются. Здесь нет нарушения интересов всего мирового сообщества. В области международной аэронавигации к таким правонарушениям относятся

нарушения правил международных полетов и маневров, что противоречит положениям ст.11 Чикагской конвенции, несоблюдение воздушным судном установленных маршрутов, противозаконные задержки в аэропортах иностранных воздушных судов и другие нарушения правил международной аэронавигации, закрепленных в источниках современного международного аэронавигационного права.

Международное аэронавигационное право не делает различий в ответственности государств исходя из принадлежности авиакомпаний государствам или частным лицам. Критерием здесь является факт регистрации воздушного судна, а не авиакомпании (ст. 12 Чикагской конвенции). Как за судно государственной, так и частной, авиакомпаний, нарушившее, например, суверенитет государства на воздушное пространство, должно нести ответственность государство регистрации этого судна. Противоправное поведение государства регистрации проявляется в нарушении международного обязательства в результате факта действия лиц, находящихся на государственной службе или частных лиц.

В обеспечении безопасности и регулярности международных полетов важное значение государства придают нормативному регулированию управления воздушным движением. В этом отношении разработка, в рамках ИКАО и принятие государствами регламентов и рекомендаций по управлению воздушным движением (приложение 11 к Чикагской конвенции) бесспорно приносит значительные положительные результаты. Положительное влияние оказывают и совместные мероприятия государств по обеспечению безопасности международной аэронавигации. Наряду с бесспорным прогрессом в области сотрудничества государств в обеспечении безопасности полетов, в том числе и в отношении унификации в рамках ИКАО правил деятельности УВД, в последнее время все большее значение приобретает проблема унификации правил, определяющих ответственность за управление воздушным движением к международной аэронавигации. Если существо проблемы не подвергается сомнению в рамках ИКАО, юридической литературе и практике, пути ее решения предлагаются различные. Исследуя эту проблему, диссертант приходит к выводу, что наиболее оптимальным решением здесь является разработка отдельной конвенции по ответственности государств на управление воздушным движением. Для СССР разработка такой конвенции весьма актуальна, поскольку воздушные суда Аэрофлота осуществляют полеты почти в 100 стран мира, причем особенно интенсивное воздушное движение проходит именно над более развитыми капиталистическими государствами, где применение законодательства об ответственности за управление воздушным движением весьма разнообразно. Далее выделяются проблемы, которые необходимо разрешить в конвенции.

В отношении ответственности, возникающей в связи с правомерной деятельностью государств, отмечается в §1, в международном аэронавигационном праве верх взял не международно-правовой (как в космическом праве), а гражданско-правовой подход возложения ответственности на субъектов внутреннего права государств физических и юридических лиц. Унификации правил ответственности авиакомпаний за имущественный вред, причиняемый пассажирам и грузовладельцам, посвящены положения Варшавской конвенции и ее дополнительных межправительственных соглашений, а ответственности эксплуатантов воздушных судов за вред, причиняемый третьим лицам на поверхности – Римской конвенции 1952 г. и Монреальского протокола 1978 г. Анализ положений этих групп межправительственных соглашений проводится во 2 и 3 параграфах, данной главы.

Во втором параграфе автор, анализируя положения Варшавской системы, приходит к выводу, что предложения о замене Варшавской конвенции и Гаагского протокола, а также дополняющих эти документы соглашений, не являются обоснованными. Многочисленность самих документов Варшавской системы и те неудобства, которые

могут испытывать авиаперевозчики, пассажиры и грузовладельцы в обращении с ними, - весьма слабый довод, чтобы пересматривать систему по существу. Очевидно, более плодотворной была бы работа по модификации уже принятых соглашений Варшавской системы, подвергнутых исследованию в диссертации, что в свою очередь в дальнейшем и создало бы необходимые предпосылки к сведению всех или по крайней мере большинства документов, в единую конвенцию.

Исследуя в §3 международно-правовое регулирование ответственности за вред, причиненный иностранным воздушным судном третьим лицам на поверхности, диссертант подчеркивает, что объективная необходимость присоединения государств к Римской конвенции 1952 г. и Монреальскому протоколу 1978 г. объясняется значительной интенсификацией воздушного движения на международных авиалиниях и в связи с этим усиливающейся потребностью унифицировать основные правила ответственности за причинение вреда из деликта при осуществлении международных полетов, особенно правила, регламентирующие основания, условия и пределы ответственности эксплуатантов воздушных судов. В разделе подробно рассматривается практика применения отмеченных межправительственных соглашений, а также проводится толкование их положений. Так, в частности, отмечается, что практика государств в определении вреда, причиненного третьим лицам и подлежащего возмещению, неоднородна. Поэтому и международные соглашения относительно такого вреда содержат формулу "по закону суда" или "в соответствии с законодательством суда". Очевидно эту формулу целесообразно было бы ввести и в Римскую конвенцию 1952 г. Кроме того, по мнению диссертанта, в определении рассматриваемого вреда следовало бы исходить из последствий, а не источника его причинения. Тем самым, вредные, последствия включали бы в себя и те, которые причиняются вследствие звукового удара.

Исследуя коллизии, которые могут возникнуть в связи с ядерным вредом, например при перевозке некоторых радиоактивных материалов либо при ударе воздушного судна о ядерную установку, диссертант отмечает, что международные соглашения, определяющие последствия ядерного вреда и возлагающие ответственность на оператора ядерной установки (Венская конвенция 1963 г., Парижская конвенция 1960 г., Брюссельский протокол 1963 г. к Парижской конвенции) не затрагивают применения международных соглашений по транспорту. В связи с этим, предлагается в Варшавской и Гвадалахарской конвенциях, а также Гаагском протоколе 1955 г. и Римской конвенции 1952 г. ввести положения, исключющие ответственность причинителя ядерного ущерба, за который несет ответственность ядерный эксплуатант в соответствии с международными ядерными конвенциями. Диссертант приходит к выводу, что хотя коллизии между вышеназванными соглашениями и ядерными конвенциями не могут возникнуть, принципы ответственности и ее материальное, выражение определенные в международных соглашениях по воздушному транспорту, явно не предусмотрены для регулирования проблем ответственности за ядерный вред.

Далее подробно рассматриваются проблемы установления причинно-следственных связей при возложении ответственности на эксплуатанта воздушного судна и обстоятельства, освобождающие его от ответственности.

Основные положения диссертации. изложены автором в следующих работах:

1. Правовое регулирование международных воздушных сообщений, М., 1987, 10,7 п.л.
2. Актуальные проблемы международного воздушного права. Л., 1986, 4 п.л.
3. Советское воздушное, право. Л., 1984, 5 п.л. (в соавторстве с М.М. Волковым, В.Н. Мусатовым).
4. Правовое регулирование международных воздушных перевозок. Л., 1982, 5 п.л.

5. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. и некоторые вопросы противоправного поведения государств в области международной аэронавигации// Советский ежегодник международного права 1976, М., 1978, 0,6 п.л.

6. Некоторые вопросы гражданско-правовой ответственности авиаперевозчика (владельца воздушного судна) в международных соглашениях по воздушному праву// Вестник ЛГУ. Сер. экономики, философии, права, 1976, №5, 0,75 п.л.

7. Обязательства авиаперевозчика по обеспечению безопасности международных перевозок// Правоведение, 1980, №2, 0,6 п.л.

8. Правовое регулирование сборов за обслуживание в международной аэронавигации// Правоведение, 1983, №4, 0,6 п.л.

9. Воздушный кодекс Союза ССР 1983 г. и регулирование правоотношений в гражданской авиации// Государственное управление и право: история и современность/ Отв. ред. А.И., Королев, С.М. Казанцев. Л., 1984, 0,75 п.л.

10. Некоторые аспекты политики сборов за обслуживание в международной аэронавигации// Вопросы коммерческой организации перевозок в гражданской авиации. Л., 1983, 0,25 п.л.

11. Новое в правовом регулировании международных воздушных сообщений Союза ССР// Вопросы повышения эффективности и качества коммерческой работы и организации перевозок в гражданской авиации. Л., 1984, 0,25 п.л.

12. Пределы ответственности авиаперевозчика при выполнении международных воздушных перевозок// Вопросы коммерческой работы и организации перевозок в гражданской авиации. Л., 1981, 0,25 п.л.

13. К определению международного воздушного права// Вестник ЛГУ. Сер. экономики, философии, права. 1983, №17, 0,5 п.л. (в соавторстве, с Н.С. Игнатовой).

14. Некоторые тенденции в развитии правового регулирования международных воздушных сообщений (Бермудские соглашения 1946, 1977 гг.// Вестник ЛГУ. Сер. Экономики, философии, права. 1982, №17, 0,6 п.л. (в соавторстве с Н.С. Игнатовой).

15. Противоправное поведение государств в международной аэронавигации (на венгерском языке/MagyarJog, 1983, N9, 0,5 п.л. (в соавторстве с Н.С. Игнатовой).

16. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и международная аэронавигация// Советское государство и право. 1986, №11, 0,75 (в соавторстве с С.А. Гуреевым).

17. Рец. на коллективную монографию: Международное воздушное право; Кн. 1/ Отв. ред. А.П. Мовчан. М., 1980. Кн. 2/ Отв. ред. А.П. Мовчан, О.Н. Садиков, М., 1981//Правоведение, 1984, №4, 0,3 (в соавторстве с Н.С. Игнатовой).

18. Воздушные сообщения бассейна Тихого океана// География мирового океана. Тихий океан// Отв. ред. В.Г. Корт, С.С. Сальников. Л., 1981, 0,25 п.л.

19. Воздушные сообщения бассейна Индийского океана// География мирового океана. Индийский океан/ Отв. ред. В.Г. Корт, С.С. Сальников. Л., 1982, 0,25 п.л.

20. Воздушные сообщения Атлантического океана//География мирового океана. Атлантический океан/ Отв. ред. В.Г. Корт, С.С. Сальников, Л., 1984, 0,25 п.л.

21. Воздушные сообщения Северного Ледовитого океана// География мирового океана. Северный Ледовитый океан. Южный океан/ Отв. ред. В.Г. Корт, С.С. Сальников. Л., 1985, 0,25 п.л.

22. Воздушные сообщения Южного океана// География мирового океана. Северный Ледовитый океан. Южный океан/ Отв. ред. В.Г. Корт, С.С. Сальников. Л. 1985, 0,25 п.л.

ССЫЛКИ:

[1]. Материалы XXVII съезда КПСС, М., 1986.

[2]. См.: Грязнов В.С. Регулирование коммерческой деятельности авиатранспортных предприятий в современном международном воздушном праве. М., 1973, С.13.

- [3]. Заключительный акт Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. Хельсинки. 30 июля – 1 августа 1975 г. М., 1987.
- [4]. Горбачев М. С. Учить по-новому мыслить и действовать // Коммунист, 1986, №15, С.3.
- [5]. Актуальные вопросы международного воздушного права. М., 1973, С.104-106.
- [6]. Международное воздушное право. Кн. 1/ Отв. ред. А.П. Мовчан, М., 1980, С.87.
- [7]. См.: Док. ООН А/АС, 105/С, 2/392, р. 5 (1983).
- [8]. Тункин Г. И. Теория международного права. М., 1970, С. 121.
- [9]. Малинин С.А. О правотворческой деятельности межгосударственных организаций// Советский ежегодник международного права, 1871, С.186.
- [10]. См.: ICAO Digest of statistics. No. 263. Montreal, 1979.
- [11]. Василенко В.А. Ответственность государства за международные правонарушения. Киев, 1976, С. 189.