

Иглин А.В. Ответственность государства в сфере международных воздушных перевозок // Транспортное право. - 2010, №2 - С.17-19.

В последние годы средства массовой информации очень широко освещают происходящие катастрофы с воздушными судами [1]. Этот факт ставит на повестку дня вопрос о необходимости усиления международно-правового обеспечения безопасности полетов воздушных судов. Существует необходимость комплексного исследования актуальных проблем ответственности за вред, причиненный иностранным воздушным судном "третьим лицам" в контексте обязательств (обязанностей) государств как субъектов международного права по обеспечению безопасности полетов. Попытки урегулировать эти отношения на международном уровне наиболее всеобъемлющим образом, так, чтобы охватить как можно больше государств и унифицировать их основные правила, отвечая интересам подавляющего большинства стран, принимались неоднократно [2].

Данная тема связана с общими вопросами развития современной цивилизации на Земле и оптимального использования достижений научно-технического прогресса, от которых человечество не намерено отказываться. Как отмечает Л.В. Савельева, "государства все чаще становятся непосредственно причастными к оперированию источниками повышенной опасности (космические ракеты, ядерные суда, супертанкеры, атомные электростанции и др.), то есть такими объектами, которые из-за особых технико-функциональных характеристик, при наступлении непредвиденных и непреодолимых чрезвычайных обстоятельств, могут выходить из-под контроля и причинять материальный ущерб другим субъектам международного права" [3].

По общему правилу правовой режим воздушного пространства определяется режимом территории, над которой оно расположено. В отношении воздушного пространства над государственной территорией действует суверенитет государства. На воздушное пространство за пределами государственной территории суверенитет прибрежных государств не распространяется. К нему относится воздушное пространство над: 1) исключительной экономической зоной; 2) открытым морем; 3) международными проливами, не перекрываемыми полностью территориальными водами прибрежных государств; 4) Антарктикой. Перечисленные виды воздушных пространств признаются международным воздушным пространством [4].

Каждое государство вправе разрешать, ограничивать и запрещать, а также регулировать порядок выполнения любых полетов на свою или через свою территорию, включая полеты с целью коммерческих перевозок пассажиров и грузов [5].

Постоянно увеличивающийся объем воздушных перевозок и как следствие рост числа авиационных происшествий выводят на первое место по важности проблему авиационной безопасности, которая тесно сопряжена с необходимостью проведения качественного и объективного расследования авиационных происшествий. Выявленные причины авиационного происшествия являются основанием возникновения многочисленных правоотношений по возмещению вреда, причиненного жизни, здоровью и имуществу пострадавших [6].

Воздушное законодательство устанавливает принцип объективной, независимой от вины ответственности непосредственного эксплуатанта воздушного судна. Такой подход не соответствует современным реалиям, когда субъекты международного права –

государства несут все более значительное бремя обязательств по обеспечению безопасности полетов воздушных судов. Тем самым государства непосредственно причастны к оперированию воздушными судами, которые все чаще выходят из-под контроля и причиняют значительный материальный и моральный вред другим субъектам международного права, а также юридическим и физическим лицам.

В международном аспекте обязательства по обеспечению безопасности международной гражданской авиации возложены на государства международными договорами [7]. Неуклонное соблюдение всеми государствами принципа обеспечения безопасности – важное условие дальнейшего развития международных воздушных сообщений, которые в наше время играют существенную роль в укреплении политических, экономических, культурных и других связей между странами и народами.

Государства несут политическую ответственность за нарушения принципов и норм международного воздушного права. Она может выражаться, в частности, в форме приостановления права голосования в Ассамблее ИКАО [8]. Государства – участники Монреальской конвенции требуют, чтобы их перевозчики имели надлежащее страхование своей ответственности в соответствии с Конвенцией. Государство-участник, в которое перевозчик выполняет полеты, может потребовать от него доказательств обеспечения надлежащего страхования своей ответственности по Монреальской конвенции [9].

Государства также несут международную ответственность за нарушение суверенитета иностранных государств на воздушное пространство. В свою очередь, авиаперевозчик (авиапредприятие) несет гражданско-правовую ответственность за ущерб, причиненный пассажиру или владельцу груза. Следует также иметь в виду, что многие нормы, относящиеся к ответственности государств, применимы и к организациям [10]. Международные воздушные сообщения требуют единообразного подхода к вопросам материальной ответственности авиаперевозчика в интересах пользователей воздушным транспортом, а также в целях избегания использования авиакомпаниями различных условий ответственности в конкурентной борьбе.

В настоящее время наблюдается тенденция со стороны наиболее мощных западных авиакомпаний, прежде всего американских, к увеличению максимальных пределов ответственности. В этом находит выражение их конкурентная борьба с молодыми неокрепшими авиапредприятиями развивающихся государств. С этих позиций следует оценивать Монреальское соглашение ряда авиакомпаний 1966 г., увеличившее предел ответственности перевозчика до 75 тыс. долл. США, которые допускают к перевозкам на свою территорию лишь те авиакомпании, которые согласились принять этот предел. Гватемальский протокол 1971 г. увеличил предел ответственности до 100 тыс. долл. за пассажира и принял систему абсолютной ответственности перевозчика (вне зависимости от его вины).

Равным образом возникают вопросы об ответственности органов управления воздушным движением, а также государственных органов. Необходимо отметить, что деянием государства является и поведение любого из его органов, независимо от занимаемого им места в системе государства, при условии, что он действует в своем официальном качестве [11].

В соответствии с Воздушным кодексом РФ авиационная безопасность в России обеспечивается посредством предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома; охраны воздушных судов на

стоянках в целях исключения возможности проникновения на воздушные суда посторонних лиц; исключения возможности незаконного провоза на воздушном судне оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ и других опасных предметов и веществ и введения особых мер предосторожности при разрешении их провоза и т.д. [12].

В целом необходимо рассматривать проблему охраны воздушного пространства как комплекс мер самого различного характера на международном и государственном уровне, направленных на предупреждение, пресечение актов терроризма, захвата и угона воздушных судов, ликвидацию последствий, которые могут наступить в результате их совершения. Такие меры на государственном уровне в России должны обеспечиваться в основном деятельностью ФСБ, МВД, ФПС, Минобороны, Минтранса, МЧС [13].

Таким образом, необходимо отметить основные проблемы и особенности международных воздушных перевозок на современном этапе:

Мы считаем, что ввиду все более тесного взаимодействия полетов в воздушном пространстве любых видов летательных аппаратов с органами обслуживания воздушного движения ответственность должна носить комплексный характер, т.е. распространяться как на соответствующие государственные органы, так и на государственные воздушные суда (военные, таможенные и полицейские).

Обращаем также внимание на необходимость того, чтобы все государства следовали принципу приоритета (примата) соответствующих международных договоров данных государств над их законами. Важно отметить необходимость повышения статуса международных авиационных регламентов (стандартов и рекомендаций ИКАО), придав им обязательную силу по всем вопросам, которые непосредственно связаны с безопасностью полетов воздушных судов (в настоящее время обязательными являются только правила полетов над открытым морем, содержащиеся в Приложении 2 к Чикагской конвенции 1944 г.).

В связи с этим перед Россией стоит задача адаптации соглашений о воздушном сообщении к изменениям, происходящим на мировом рынке перевозок под влиянием либерализации деятельности международного воздушного транспорта.

Представляется, решение указанных проблем неизбежно уменьшит опасность причинения вреда кому-либо в результате авиационной катастрофы или иного события, связанного с эксплуатацией воздушного судна в полете.

ССЫЛКИ:

- [1]. См.: Закалюжная М. Расследование авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в РФ // Транспортное право. 2005. №4.
- [2]. См.: Смирнов А.Е. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. // Международное публичное право. 2006.
- [3]. Савельева Л.В. Проблема объективной ответственности в международном праве. М., 1996. С.3.
- [4]. См.: Бордунов В.Д. Международное воздушное право: Учеб. пособие. М.: НОУ ВКШ "Авиабизнес"; изд-во "Научная книга", 2007.
- [5]. См.: Баталов А. Юридические вопросы предоставления права транзитных пролетов иностранным авиапредприятиям при осуществлении международных авиаперевозок // Авиатранспортное обозрение. 2006. №74.

- [6]. См.: Иванова Е.А. Международно-правовые аспекты ответственности, наступающей вследствие авиационных происшествий // Журнал российского права. 2002. №7.
- [7]. См.: Бордунов В.Д. Указ. соч.
- [8]. См.: Конвенция о международной гражданской авиации, ст. 88 (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.).
- [9]. См.: Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале, 28 мая 1999 г.).
- [10]. См.: Лукашук И.И. Право международной ответственности // Международное публичное и частное право. 2002. №2.
- [11]. См.: Там же.
- [12]. См.: Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. №60-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1997. №12. Ст. 1383.
- [13]. См.: Павлинов А. Уголовно-правовая защита воздушного пространства // Законность. 2001. №4.