

Джавадова Алиса Сираджеддиновна

кандидат юридических наук,
заведующий кафедрой правового обеспечения внешнеэкономической
деятельности, Санкт-Петербургский университет
имени В.Б. Бобкова, филиал
as.djavadova@yandex.ru

Alisa S. Javadova

Candidate of Legal Sciences
Legal support of foreign economic activity
St.Petersburg branch named after V.B. Bobkov
as.djavadova@yandex.ru

**Международная ответственность, наступающая вследствие
авиационных происшествий**

International responsibility arising from accidents

***Аннотация.** В статье рассматриваются проблемы формирования института ответственности государств, организаций и лиц, которые, так или иначе, имеют отношение к происходящим авиационным происшествиям, сложности определения виновных, перспективы развития данного правового института. В частности, рассматриваются случаи авиакатастроф, в которых погибают граждане различных стран, определяется ход расследования, рассматривается характер и особенности выдвижения обвинения виновным.*

***Ключевые слова:** международно-правовая ответственность, авиакатастрофы, авиация, авиакомпания, ИКАО, человеческий фактор, Чикагская конвенция, международные стандарты.*

***Annotation.** The article deals with the problems of forming the institution of responsibility of the states of organizations and persons who is one way or another are related to the ongoing aviation accidents of the complexity of determining the guilty prospects for the development of this legal institution.*

In particular, cases of air crashes in which citizens of different countries die, determine the course of the investigation, consider the nature and characteristics of the guilty.

***Keywords:** international legal responsibility, air crashes, aviation ,airline, ICAO, human factor, Chicago Convention, international standards.*

На сегодняшний день авиационное происшествие постоянно становится главной новостью для всего мира поскольку, несмотря на высокие технологии в сфере авиаприборостроения, высокий уровень профессионализма пилотов как гражданской, так и военной авиации,

минимизация факторов, которые могут помешать воздушному судну совершить нормальный полет, авиационные происшествия все равно случаются и влекут за собой огромное количество жертв и потерю авиационной техники.

Авиакатастрофы – это бич развитых государств, где происходят постоянные проверки авиационной техники, подбираются высококлассные пилоты, т.к. на самом деле истинных причин крушения воздушного судна слишком много, чтобы каждая авиакомпания могла гарантированно их предотвратить.

Классификация авиационных происшествий и инцидентов основана на ряде ключевых признаков. В частности, происшествия могут быть летными либо наземными. Наземные инциденты, происходят до полета либо после него. Летные – связаны с выполнением летного задания экипажем судна.

Также, возможна классификация по авариям, поломкам и катастрофам. Следствием поломки становится незначительное повреждение судна без пострадавших и жертв. Авария – инцидент, который не привел к гибели людей, со значительными повреждениями либо разрушением самолета.

Чаще всего, к авиакатастрофам приводит человеческий фактор – в результате ошибок, допущенных пилотами. На долю других причин приходится 42% всех авиапроисшествий. Существует следующее распределение факторов катастроф:

58% инцидентов, приведших к гибели нескольких либо одного члена экипажа или пассажира, возникают из-за человеческих факторов, 12% - по причине неблагоприятных условий осуществления полета, 22% - отказ техники.

1. В 9% случаев к катастрофам приводят теракты, 7% - ошибки со стороны наземного персонала аэропортов, 1% - прочие факторы.

2. В 29% случаев авиационные инциденты и происшествия, возникшие в результате человеческого фактора, происходили из-за случайного стечения обстоятельств, забывчивости либо невнимательности со стороны пилотов.

3. В 16% случаев – ошибки, к которым приводят неблагоприятные погодные условия, 5% - отказ техники.

На первой позиции по количеству катастроф с гражданскими воздушными самолетами находятся США – свыше 700 аварий с человеческими жертвами в период 1945-2013 гг. По данным статистики авиапроисшествий за этот же период, количество членов экипажа и пассажиров, погибших в результате авиакатастроф, составляет 10,5 тыс.

Россия в этом списке занимает вторую позицию. Представлена первая десятка по данному параметру также Канадой, Бразилией, Колумбией, Великобританией, Францией, Индией, Индонезией и Мексикой.

На сегодняшний день существует основной субъект наднационального регулирования безопасности авиaperелетов в гражданской авиации, который является частью ООН и контролирует все нарушения, которые допускают авиакомпании разных стран – Международная организация гражданской авиации (ИКАО от англ. ICAO).

ИКАО – является специализированным учреждением ООН, устанавливающее международные нормы гражданской авиации и координирующее ее развитие с целью повышения безопасности и эффективности. Международная организация гражданской авиации основана на положениях части II Чикагской конвенции 1944 года. Существует с 1947 года. Штаб квартира находится в Монреале, Канада [1]. СССР вступил в члены ИКАО 14 ноября 1970 года.

Ключевые цели в деятельности учреждения согласно положениям Чикагской конвенции заключаются в вопросах с глобальным значением для международной сферы гражданской авиации:

- разрабатывать методы и принципы международной воздушной авиации;

- содействовать для развития, планирования международного воздушного транспорта, с целью упорядоченного и безопасного развития международной гражданской авиации;

- поощрять развивать аэродромы, воздушные трассы;

- удовлетворять потребности мирового населения в получении услуг экономичного, эффективного, регулярного и безопасного воздушного транспорта;

- обеспечивать полное уважение прав государств, со справедливыми каждому возможностями по использованию авиационных предприятий, действующих в рамках международного воздушного сообщения;

- обеспечивать безопасность осуществляемых полетов;

Определяет статус и состав органов ИКАО Чикагская конвенция, представляющая собой устав в деятельности ИКАО. В соответствии с Чикагской конвенцией, ИКАО состоит из Ассамблеи (Assembly), Совета (с подчиненными ему органами) и Секретариата (Secretariat). Совет и Секретариат возглавляют соответственно Президент (President) Совета и Генеральный секретарь (Secretary General), которые являются главными должностными лицами ИКАО [1].

Входят в состав Ассамблеи ИКАО представители всех государств, договаривающихся между собой. Ассамблея учреждения представляет собой суверенный верховный орган ИКАО, с созывом каждые 3 года (если не требуется внеочередной созыв).

Избирается Ассамблеей Совет, в который входят представители 36 Договаривающихся государств. Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей.

В ходе выборов в Совет учитываются требования ротации, согласно положениям Чикагской конвенции, основываясь на адекватном

представительстве трех групп государств – которым отводится ведущая роль в воздушном транспорте.

По Чикагской конвенции договаривающиеся государства сотрудничают для максимально возможного уровня единообразия в национальных авиационных правилах. С этой целью у Совета учреждения есть соответствующие регулирующие полномочия, которыми не располагают подобные руководящие органы прочих международных организаций.

Как гласит статья 38 Чикагской конвенции 1944 года, любое государство, которому трудно придерживаться международных стандартов или процедур, принятых в авиации для предотвращения аварийных ситуаций, обязано незамедлительно уведомить ИКАО о различиях между своей собственной авиационной практикой и установленными стандартами[1].

Как считает Г.Р. Халимова, представляется целесообразным установить упрощенную процедуру вступления в силу правил ИКАО, согласно которой правила вступят в силу, если по истечении установленного срока государство не заявит о своем несогласии с ним [2].

В воздушном праве данный аспект все еще существует как обычное правило этого права, которое не соответствует его значению. Несмотря на его большое значение, необходимы значительные усилия для повышения его роли в международном воздушном праве.

Необходимо кодифицировать этот принцип в международно-правовом документе, который облегчил бы общий подход различных государств к решению некоторых проблем, возникающих в процессе обеспечения безопасности международной гражданской авиации.

Международная правовая норма является одним из регуляторов международных отношений, и чем больше государств она принимает, тем сильнее будет ее влияние на законотворческий процесс. Необходимо консолидировать принцип безопасности на контрактной основе путем внесения поправок в существующие многосторонние соглашения в области гражданской авиации, в частности в Чикагскую конвенцию 1944 года, или заключить отдельный многосторонний договор.

ИКАО неоднократно заявляла, что если система надзора за безопасностью в государствах, которые являются ее членами, не будет соответствовать международным стандартам, последствия не заставят себя долго ждать[2].

На одной из конференций генеральных директоров гражданской авиации, проходившей под эгидой ИКАО, было признано, что «государство несет ответственность за обеспечение безопасности полетов в воздушном пространстве над своей территорией, включая полеты воздушных судов иностранных операторов».

Несмотря на принцип суверенитета государств над воздушным пространством на их территории и право выбирать средства для обеспечения его безопасного использования без соблюдения единых

минимальных требований к безопасности, международные полеты не могут быть обеспечены.

Согласно статье Чикагской конвенции 1944 года, цели и задачи ИКАО заключаются в «разработке принципов и методов международной аэронавигации и содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта»[1]. Это служит отправной точкой для определения компетенции ИКАО, поскольку достижение результатов, изложенных в ее Уставе, обобщает право этой организации решать конкретные проблемы, возникающие в ходе ее деятельности, и связанные с целями и задачами ИКАО. Текст Чикагской конвенции не содержит определений понятий «международный стандарт» и «рекомендация».

В соответствии с определениями, данными Ассамблеями ИКАО в 1947 году, применение стандартов признается необходимым для обеспечения безопасности международных авиаперелетов[1].

Стандарты и рекомендуемая практика, принятые ИКАО, охватывают все технические и оперативные аспекты аварий международной гражданской авиации и влияние и окружающей среды. Без Международных стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), система международной гражданской авиации была бы в лучшем случае хаотичной, а в худшем случае – опасной.

Что касается правовых норм для осуществления нормативных актов в рамках национального законодательства, то здесь можно сказать, они зависят от специфики национальной системы права конкретного государства.

Из проведенного анализа литературы и нормативно-правовых актов международного характера становится ясно, что на сегодняшний день, существует целый ряд проблем, связанных с международно-правовым обеспечением безопасности авиаперелетов, что ведет к отсутствию положительной динамики снижения количества авиационных происшествий в различных странах.

Необходим новый единый международный нормативно-правовой акт, который будет достаточно жестко регулировать вопросы безопасности авиаперелетов – как на международном, так и на национальном уровне в каждом государстве, а если государство, которое является членом ИКАО, не готово выполнять все требования нового документа, авиаперелеты в этом государстве должны быть запрещены до определения возможности соответствия.

Литература:

1. *Конвенция о международной гражданской авиации (принята 07 декабря 1947 года, Чикаго) (с измен. и дополн.) // Гарант. Информационно-правовой портал. – [Электронный ресурс] <http://base.garant.ru/2540490/> (Дата обращения: 02.06.2017)*

2. *Халимова Г.Р. Международно-правовая регламентация безопасности гражданской авиации. Автореф. дисс. на соиск. уч.ст.*

к.юр.н. – Казань: Казанский государственный университет имени В.И. Ульянова-Ленина, 2007. – 50 с.

3. Толкачев А.Н. Пуков В.Н. Энциклопедия авиации./ Эксмо, 2017. – 272 с.

4. Блонский Л.В. Авиация России. Москва: / Славянский Дом Книги/, 2008.- 480 с.

Literature:

1. *The convention on the international civil aviation (it is accepted on December 07, 1947, Chicago) (from unfaithfulness. and дополн.)//Guarantor. Information and legal portal. – [Electronic resource] <http://base.garant.ru/2540490/>(Date of the address: 02.06.2017)*

2. Halimova G. R. *International legal regulation of safety of civil aviation. Avtoref. yew. on couck. уч. the Art. to. юр. N – Kazan: Kazan state university of V.I. Ulyanov-Lenin, 2007. – 50 pages.*

3. Tolkachyov A.N. Pukov V. N *Encyclopedia of aircraft. / Eksmo, 2017. – 272 pages.*

4. Blonsky L.V. *Aircraft of Russia. Moscow: / Slavic House of Books/, 2008. - 480 pages.*