

ПРАВА ЧЕЛОВЕКА

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-45-53

Лариса Юрьевна СКРЯБИНА

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России
проспект Вернадского, 76, Москва, 119454, Российская Федерация

larisa.skryabina@gmail.com

ORCID: 0000-0003-1664-7987

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ В ВОПРОСАХ ОХРАНЫ ЗДОРОВЬЯ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА

АННОТАЦИЯ. Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года) содержит подробные правила и требования (стандарты и рекомендуемая практика – SARPS) к проведению медицинского освидетельствования авиационного персонала с принятием решения о годности к профессиональной деятельности. Это способствует обеспечению безопасности полетов и предполагает эффективную национальную базу такой трудоемкой и ответственной работы. Существующая в России система охраны здоровья авиационного персонала включает не только проведение медицинского освидетельствования этого контингента, но и наблюдение в период между освидетельствованиями, осуществление медицинских предполетных осмотров. В России правовая база в области гражданской авиации разработана давно, но

необходимы меры по совершенствованию российского законодательства и подзаконных актов в этой области в соответствии с международными стандартами.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: медицинское обеспечение полетов, гражданская авиация, авиационный персонал, врачебно-летная экспертиза, освидетельствование, стандарты и рекомендации ИКАО (SARPS), Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944г.)

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Скрябина Л.Ю. 2017. Международные стандарты и рекомендации в вопросах охраны здоровья авиационного персонала. - Московский журнал международного права. №2 (106). С. 45-53.

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-45-53

HUMAN RIGHTS

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-45-53

Larisa Y. SKRYABINA

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia
76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454
larisa.skryabina@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1664-7987

INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED PRACTICES ON THE QUESTIONS OF HEALTH CARE OF AVIATION PERSONNEL

ABSTRACT. *Appendix 1 to the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention of 1944) contains standards and recommended practices (SARPS) concerning medical examination of aviation personnel. It enhances security of the flights and provides the basis for effective national medical examination system, which requires a lot of responsibility and work efforts. The current Russian medical system not only allows to make a decision whether to admit personnel to professional activity, but also provides medical supervision between the examinations, conducts preflight and post-flight check-ups, and creates an effective national basis for such job. This system has been established in Russia long time ago, and has a comprehensive structure. However, there is a need to improve the current leg-*

islation and regulations on medical examination of aviation personnel.

KEYWORDS: *civil aviation, aviation personnel, medical – flight expertise, examination, ICAO standards and recommended practices (SARPS), Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention 1944)*

FOR CITATION: Skryabina L. Y. International Standards and Recommended Practices on the Questions of Health Care of Aviation Personnel. – *Moscow Journal of International Law*. 2017. №2. (106). P. 45-53.

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-45-53

Для мирового сообщества не требует доказательств исключительная важность вопросов организации охраны здоровья лиц летных профессий в гражданской авиации (ГА) для обеспечения безопасности полетов. Данному вопросу уделяется приоритетное внимание в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Основным документ в этом плане – Приложение 1 к Конвенции о международной гражданской авиации¹ (Чикагская конвенция) – уставной документ ИКАО. Хотя отдельные положения содержатся и в других приложениях к Чикагской конвенции (их всего девятнадцать)². В Приложении установлены общие правила, касающиеся выдачи свидетельств и квалификационных отметок авиационного персонала (п. 4.1.), в первую очередь членов летного экипажа.

При этом *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом ИКАО, означают:

Стандарт. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается **необходимым** для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации, и которое Договаривающиеся государства будут соблюдать согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика. Любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается **желательным** в интересах обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое Договаривающиеся государства будут стремиться соблюдать в соответствии с Конвенцией.

Добавления, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью SARPS, принятых Советом ИКАО.

Определения употребляемых в SARPS терминов, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

Государства направляют в ИКАО свою позицию в отношении принятия ими тех или иных SARPS, располагая далеко не одинаковыми возможностями их применения (соблюдения) как в техническом плане, так и в плане наличия необходимых специалистов. Соответственно, общая картина в мире в этом плане весьма пестрая [Малеев, Васильев 1979], в связи с чем, всем участникам международной аэронавигации необходимо строго придерживаться стандартов ИКАО. Во избежание противоречий, непонимания или разночтений в толковании отдельных положений по вопросам в области международной гражданской авиации (ГА), а также для развития совместной деятельности на современном этапе чрезвычайно актуальной является возможность унификации существующих национальных законодательств по вопросам использования воздушного пространства.

Одной из задач Международного авиационного комитета (МАК), соответственно, является согласование процессов гармонизации национальных программ развития ГА стран-участников. МАК был учрежден после распада СССР в 1991 году с целью сохранения единых авиационных правил, обеспечения безопасности полетов (БП) в области ГА в странах Содружества Независимых Государств (СНГ). На сегодняшний день он уполномочен координировать политику государств-членов в области использования воздушного пространства, и расследовать все авиационные происшествия с воздушными судами (ВС) государств-участников СНГ и на их территории³.

МАК, в составе которого имеется Координационно-консультативный авиамедицинский совет (ККАМС), регулярно проводит

¹ Приложение 1. Выдача свидетельств авиационному персоналу. Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, Montréal, Quebec, Canada НЗС 5Н7. Издание первое, 1948. Издание десятое, 2006. Издание одиннадцатое, 2011. Номер заказа: AN 1 ISBN 978-92-9231-851-2

² В данной связи нельзя не отметить чрезвычайно важное значение должного медицинского освидетельствования диспетчеров управления воздушного движения, что составляет предмет отдельного, кроме прочего, международно-правового исследования. См., к примеру: [Мезенцев 1990; Травников 2014; Лю Синь 2013; Дементьев 2015: 68–70; Milde 2012].

³ Межгосударственный авиационный комитет. История создания и функционал. – *агентство ИТАР ТАСС*, 6.11. 2015. Доступ: <http://tass.ru/info/2412794> (Дата обращения: 18.03.2017)

заседания с целью координации вопросов медицинского обеспечения полетов и гармонизации нормативно-правовой базы государств-участников, а также проводит ежегодные международные конференции, посвященные наиболее актуальным вопросам авиационной медицины. Так, 35-я Международная конференция, которая проходила в октябре 2015 года, была посвящена «разработке систем оценки и управления профессиональными рисками нарушений здоровья работников ГА и организации проведения комплексных мер, направленных на снижение заболеваемости авиаспециалистов с целью повышения уровня БП»⁴. МАК регулярно принимает участие в международных, европейских совещаниях по вопросам здравоохранения⁵, которые в последнее время довольно часто посвящены разработке механизма сотрудничества по предотвращению опасностей в области общественного здравоохранения в ГА (CAPSCA).

Ряд государств-участников МАК (например, Республика Молдова и др.) еще в начале 2000-х перешли на работу по медицинской сертификации авиаспециалистов в соответствии с требованиями Европейских стандартов (JAR FCL-3)⁶. На заседаниях МАК руководители авиамедицинских служб, специалисты и эксперты авиамедицины ГА Республики Молдовы, Эстония, Литва, Латвии делятся опытом работы, проводят анализ деятельности.

Одной из главных целей ГА является обеспечение безопасности полетов (сокр. – БП) на высоком уровне. С середины 90-х гг. прошлого столетия акцент в обеспечении БП переместился с технического усовершенствования оборудования воздушных судов (сокр. – ВС), «на деятельность человека и человеческий фактор (сокр. – ЧФ)»⁷. По концепции ИКАО «ЧФ – это люди в той обстановке, в которой они живут и

трудятся, взаимодействуют с машинами, процедурами и окружающей обстановкой, а также между собой»⁸. На сегодняшний день подход к решению проблемы ЧФ стал комплексным, но на наш взгляд ведущую роль в этом вопросе играют медицинские аспекты. По мнению ИКАО, частой причиной ЧФ являются утомление и снижение работоспособности авиационного персонала⁹. Медицинская служба любого государства, обеспечивающая наблюдение авиационного персонала, должна учитывать роль указанного фактора в возникновении авиационных происшествий, заниматься ранним выявлением и профилактикой его формирования.

МАК регулярно публикует отчеты о состоянии БП ГА государств-участников. Так, из отчета МАК о состоянии БП за 2016 год¹⁰ сказано, что по предварительной оценке, в данном году авиационные происшествия, обусловленные ЧФ, в странах-участниках составили около 94 %. Безусловно, существует связь между этим показателем и состоянием здоровья авиационного персонала.

В последнее время вопросы сокрытия авиационным персоналом истинной информации о состоянии здоровья и возможные меры правовой ответственности за это довольно часто поднимаются в отечественных научных публикациях [Дементьев 2016]¹¹.

Ряд авторов полагают, что состояние здоровья авиационного персонала (кабинного экипажа) играет большую роль в развитии или предотвращении авиационной аварии/катастрофы, поскольку состояние здоровья и уровень физической подготовки авиационного персонала в некоторых случаях не позволяет предотвратить или пресечь акты правонарушений/преступлений, совершаемых некоторыми пассажирами, находящимися на борту ВС во время полета (в

⁴ Новости. Межгосударственный авиационный комитет. Доступ: http://www.mak.ru/russian/info/news/2015/news_2015.html (Дата обращения: 18.03.2017)

⁵ О Международной конференции по медико-санитарному обеспечению безопасности полетов и 35-м заседании ККАМС МАК. Доступ: <http://mak-iac.org/deyatelnost/aviameditsina/mezhdunarodnaya-konferentsiya-po-mediko-sanitarnomu-obespecheniyu-bezopasnosti-poletov-i-35-m-zasedaniya> (Дата обращения: 18.03.2017)

⁶ Joint Aviation Regulation – Flight Crew Licensing. Перевод на русский: Авиация: единые авиационные правила по лицензированию летного экипажа. JAR-FCL3 (Flight crew licensing (medical))// JAA/ 2006/. URL: <https://jaato.com/publications/jars/606984.pdf> (accessed date: 20.03.2017)

⁷ Safety Management Manual. Doc 9859-AN/474. Third Edition/ ICAO, 2013. URL: <http://www.icao.int/publications/Pages/doc-series.aspx> (accessed date: 20.03.2017)

⁸ «Основные принципы учета человеческого фактора в руководстве по проведению проверок безопасности. Doc 9806 AN/763. ИКАО, издание первое – 2002.

⁹ Human Factors Guidelines for Safety Audits Manual. Doc 9806-AN/1763. First Edition/ ICAO, 2002.

¹⁰ Отчеты о состоянии безопасности полетов. Официальный сайт МАК. Доступ: <http://www.mak-iac.org/bp-16-2.pdf> (Дата обращения: 18.03.2017)

¹¹ Автор отмечает, что на сегодняшний день не существует каких-либо универсальных документов, которые были бы посвящены ответственности именно летного экипажа воздушного судна, несмотря на то, что такие положения закреплены в различных конвенциях.

том числе, и в случае террористического акта) [Баталов 2013: 56-61; Дементьев 2015: 91–95].

Авиационный персонал заслуживает тщательной охраны своего здоровья как права каждого гражданина на охрану здоровья и медицинскую помощь, так и специальных правил, о которых идет речь в данной статье [Стародубов, Таранов, Гончаренко и др. 2006]¹².

Указанное право реализуется через Программу государственных гарантий оказания гражданам РФ медицинской помощи, которая ежегодно утверждается Правительством РФ и определяет виды, нормативы объема и условия оказания медицинской помощи, предоставляемой гражданам РФ бесплатно. Пакет нормативно-правовых актов, регулирующих оказание медицинской помощи населению (ОМС) довольно обширный¹³.

Право граждан РФ на получение медицинской помощи подразумевает и возможность получения ими дополнительных медицинских услуг по программам добровольного страхования, что определено в Постановлении Правительства РФ № 1006 от 04.10.2012 «Правила предоставления медицинскими организациями платных медицинских услуг».

В России добровольное медицинское страхование (ДМС) чаще всего используют работодатели для своего персонала (является разновидностью коллективного страхования). Полис ДМС обычно гарантирует то же самое, что и полис ОМС, но в медицинских учреждениях с повышенным уровнем комфорта при гарантии качества медицинских услуг. В таких случаях страхователем выступает работодатель. Как правило, в РФ авиакомпании обеспечивают своих сотрудников полисами ДМС.

Важным элементом охраны здоровья авиационного персонала является его систематическое медицинское освидетельствование – это процедура определения соответствия состояния здоровья обследуемого (представителя авиационного персонала) установленным требованиям.

Во всех странах мира законодательство и подзаконные акты, регламентирующие порядок ме-

дицинского освидетельствования лиц ЛС, должны соответствовать SARPS (см. выше) с учетом вышесказанного.

В РФ деятельность по медицинскому обеспечению полетов регулируется, прежде всего, Федеральными авиационными правилами (ФАП) «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения ГА»¹⁴ с поправками¹⁵. Уже в названии документа определено, какие категории авиационного персонала подлежат медицинскому освидетельствованию в РФ (в отличие от других государств). Это:

1) кандидаты, поступающие в учебные заведения ГА по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;

2) студенты и курсанты высших и средних учебных заведений ГА по подготовке пилотов, штурманов, бортинженеров, бортпроводников, специалистов по организации воздушного движения;

3) члены летного экипажа: пилоты коммерческой авиации (самолет и вертолет), линейные пилоты авиакомпании (самолет и вертолет), штурманы, бортинженеры, бортмеханики, бортрадисты, летчики-наблюдатели;

4) специалисты, осуществляющие управление движением воздушных судов в воздухе (далее – диспетчер УВД);

5) члены кабинного экипажа: бортпроводники и бортпроводники;

6) пилоты авиации общего назначения: пилоты-любители, пилоты-планеристы, пилоты свободного аэростата, парашютисты, пилоты сверхлегких летательных аппаратов.

В названных документах утверждена организация врачебно-летной экспертизы в РФ и правила соблюдения стандартов при медицинском освидетельствовании лиц авиационного персонала.

Медицинское освидетельствование лиц летных профессий в России имеет интересную исто-

¹² При этом следует помнить и о таких известных международных документах общего характера, как: Всеобщая декларация прав человека от 10 декабря 1948г.; Устав (Конституция) Всемирной организации здравоохранения 1946г.; Международный пакт о гражданских и политических правах от 16 декабря 1966г. и др.

¹³ К нему относятся: - Федеральный закон № 326-ФЗ от 29.11.2013 г. «Об обязательном медицинском страховании граждан в Российской Федерации» (в ред. от 30.12.2015); Приказ Минздравсоцразвития РФ № 158-н от 28.02.2011 (в ред. от 06.08.2015) «Об утверждении Правил обязательного медицинского страхования»; Постановление Правительства РФ № 1382 от 19.12.2015 «О программе государственных гарантий бесплатного оказания гражданам медицинской помощи на 2016 г»; Федеральный закон от 24.07.2009 № 212-ФЗ (с изм. от 29.12.2015) «О страховых взносах в Пенсионный фонд РФ, Фонд социального страхования РФ, Федеральный Фонд обязательного медицинского страхования» и пр.

¹⁴ ФАП МО ГА-2002 (приказ Минтранса РФ № 50 от 22.04.2002).

¹⁵ Приказ Минтранса РФ № 325 от 28.11.2014

рию. Еще 14 июля 1909 г. Совет Всероссийского аэроклуба принял решение: «Признать необходимым разрешить желающим членам аэроклуба совершать полеты лишь при условии их медицинского освидетельствования». Уже в следующем году Военное ведомство России издало приказ № 481 с «Расписанием болезней и физических недостатков, препятствующих службе офицеров, нижних чинов и вольнонаемных механиков в воздухоплавательных частях на аэростатах и аэропланах», и создало первую врачебно-летную комиссию.

Это послужило началом создания отечественной авиационной медицины, которая на сегодняшний день является комплексной наукой. Решение этой задачи осуществляется в ГА РФ системой медицинского обеспечения полетов (сокр. – МОП). Трехзвенная система МОП создавалась на протяжении многих лет еще в Советском Союзе и на сегодняшний день сохранилась в РФ и некоторых государствах-членах СНГ. Она включает в себя:

1. *Ежедневный предполетный (предсменный) медицинский осмотр*, который заключается в медицинском освидетельствовании и экспертизе годности к полету членов экипажа ВС перед вылетом и пригодности к выполнению работы авиадиспетчеров УВД перед заступлением на дежурство. Это направлено на предотвращение авиационных инцидентов или предпосылок к ним, связанных с ЧФ.

2. *Медицинское наблюдение* врачом авиационного предприятия за персоналом в межкомиссионный период, которое предусматривает:

- наблюдение курсантов в течение года у врач-учебного заведения;

- наблюдение в течение рабочего года за пилотом (бортпроводником) врачами летного отряда (отряда бортпроводников), которые взаимодействуют с дежурными врачами медицинских пунктов старта и врачами-экспертами Врачебно-Лётной Экспертной Комиссией (ВЛЭК).

Авиационные врачи авиапредприятий назначают лечебно-профилактические, оздоровительные мероприятия, санаторно-курортное лечение, определяют допуски к полетам, проводят контрольные исследования в индивидуальном порядке, готовят медицинскую документацию к очередному освидетельствованию во ВЛЭК;

- для лиц, имеющих хронические заболевания и состоящих на диспансерном наблюдении – динамическое наблюдение у врача-специалиста;

- проведение необходимого комплекса обследования и лечебных мероприятий в случае остро возникшей патологии;

- изучение причин авиационных происшествий и инцидентов и проведение профилактических мероприятий по предупреждению возникновения аварийных ситуаций по причине «отказа здоровья» у лиц ЛС.

3. *Медицинское освидетельствование* во ВЛЭК и Центральной ВЛЭК (ЦВЛЭК) для:

- определения соответствия состояния здоровья авиационного персонала, абитуриентов, курсантов учебных заведений ГА медицинским требованиям, утвержденным в ГА;

- решения вопросов годности (негодности) к профессиональной деятельности;

- выявления ранних форм заболеваний, факторов риска и функциональных отклонений в состоянии здоровья лиц ЛС (и бортпроводников) с целью назначения лечебно-оздоровительных мероприятий.

ВЛЭК – это высшее звено в системе МОП, работающее в составе председателя, пяти врачей-экспертов по специальностям (терапевт, хирург, невролог, отоларинголог, офтальмолог) и психолога. Комиссия врачей ВЛЭК экспертное решение выносит коллегиально.

Нормативно-правовые акты в области ГА РФ определяют не только особенности трудовой деятельности персонала ГА, но и технические, санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда на воздушном транспорте, правила использования воздушного пространства, эксплуатации и обслуживания ВС, вопросы авиационной безопасности, медицинского обеспечения полетов. На сегодняшний день является актуальным внедрение международного опыта в отечественную систему нормативно-правового регулирования ГА¹⁶.

Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала ГА проводится в высших и средних образовательных учреждениях, имеющих выданные специально уполномоченным органом в области ГА сертификаты и лицензии.

¹⁶ Безусловно, российские нормативно-правовые акты в рассматриваемой области не должны противоречить соответствующим договорам РФ уже в силу части четвертой ст. 15 Конституции Российской Федерации. Напомним в этой связи, что в статье 3 Воздушного Кодекса РФ закреплено положение о том, что в случаях, когда международным договором РФ установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены Воздушным Кодексом РФ, применяются правила международного договора.

Членам экипажей ВС ГА за работу с вредными, опасными, напряженными и тяжелыми условиями труда установлена 36-часовая рабочая неделя при выполнении летной работы¹⁷.

Для экипажей ВС устанавливаются суточные, месячные и годовые нормы летного времени. Для экипажей, выполняющих авиационные работы, а также учебные или тренировочные полеты, устанавливается, кроме того, предельное количество полетов в течение рабочего дня. Правила обеспечения предполетного отдыха, нормы и ограничения, касающиеся порядка назначения экипажей в полет и его длительности, определяются специальным Положением¹⁸.

Рабочее время члена экипажа ВС состоит из времени полетной смены, времени работы на земле между полетными сменами и времени перемещения в качестве пассажира по заданию (распоряжению) работодателя. Нормальная продолжительность рабочего времени члена летного экипажа не может превышать 36 часов в неделю, а бортпроводника - 40 часов в неделю.

Максимально допустимая продолжительность ежедневной работы члена экипажа не может превышать 8 часов. Максимально допустимая продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах ВС не может превышать 80 часов в месяц и 800 часов в год.

Работодатель предоставляет периоды времени для прохождения членами экипажа обязательного медицинского освидетельствования.

В Федеральных Авиационных правилах детально определены порядок медицинского освидетельствования авиационных специалистов, обязательный объем их обследования, необходимый перечень аппаратуры и инструментария для ВЛЭК и медицинские противопоказания к работе для авиационных специалистов¹⁹.

Медицинские заключения в зависимости от специфики работы, специальности, уровня подготовки и опыта работы лиц авиационного персонала подразделяются на классы. При медицинском освидетельствовании кандидатам или обладателям свидетельств определяется и присваивается класс медицинского заключения и выдается соответствующее свидетельство. По результатам выдается медицинское заключение, являющееся неотъемлемой частью свидетельства авиационного персонала. Авиационный персо-

нал без медицинского заключения или с истекшим сроком его действия к выполнению профессиональных обязанностей не допускается.

Допуск к полетам по состоянию здоровья членов экипажей гражданских ВС РФ и диспетчеров УВД осуществляется на предполетном медицинском осмотре. Члены летного и cabinного экипажей проходят его перед началом полетов, но не ранее чем за два часа до вылета.

Таким образом, на сегодняшний день в нашей стране сложилась нормативно-правовая база, регулирующая вопросы деятельности ГА, в частности вопросы организации медицинского освидетельствования, охраны здоровья авиационного персонала, система медицинского обеспечения полетов (МОП). Существует врачебно-летная экспертиза и профессиональный медицинский отбор лиц летного состава ГА, которые основаны на большом опыте работы, а за длительный период их формирования выработаны организационные и экспертные принципы, разработаны медицинские стандарты профпригодности.

Для сохранения летных кадров и обеспечения летного долголетия в ГА РФ создана и успешно функционирует система МОП. Эта система, кроме решения вопроса о годности к летной работе, осуществляет комплекс профилактических, реабилитационных, лечебных мероприятий. Для проведения всего комплекса мероприятий по МОП созданы медико-санитарные части (поликлиники, медицинские центры), врачебно-летные экспертные комиссии, стационарные лечебные и реабилитационные отделения, здравпункты в аэровокзалах.

Современный зарубежный опыт показывает объективную необходимость создания единых международных норм и правил в области гражданской авиации [Благилин, Лизогуб 2012]. Это обусловлено в первую очередь экономическими, прежде всего, региональными причинами [Остроумов 2013; Врбашки 2011; Kolosov, Maleev, Travnikov 2001; Diederiks-Verschoor, Buter 2006; Дементьев 2016]. Можно сказать, что мы наблюдаем мировую тенденцию к унификации правил и стандартов для упрощения взаимоотношений между государствами, авиационными организациями, авиакомпаниями в рассматриваемой сфере.

¹⁷ Постановление Минтруда РФ от 12.07.1999 № 22

¹⁸ Положение «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации РФ», утверждено Приказом Минтранса РФ от 21.11.2005 № 139 (ред. от 17.09.2010).

¹⁹ Приказ Минтранса России от 22.04.2004/База данных «Гарант». Доступ: <http://base.garant.ru/12126732/> (Дата обращения: 15.04.2017)

Список литературы

1. Баталов А.А. 2013. Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конвенции по воздушному праву 2010 года - *Евразийский юридический журнал*. № 6 (61). С. 56-61.
2. Благинин А.А., Лизогуб И.Н. 2012. Медицинские аспекты современной концепции безопасности полетов ВС РФ. - *Военно-медицинский журнал*. №12. С. 24-26.
3. Врбашки Л. 2011. Правовое регулирование воздушных перевозок и аэронавигации в ЕС. - *Транспорт Российской Федерации*. № 4 (35). С. 22-27.
4. Дементьев А.А. 2015. Ответственность экипажа воздушного судна. - *Молодые ученые ЕНУ и РУДН о современных проблемах международного права*. Астана: ЕНУ им. Гумилева. С. 91-95
5. Лю Синь. 2013. *Международные полеты гражданских воздушных судов. Безопасность*. Право. М.: НИМП. 191с.
6. Малеев Ю.Н., Васильев Н.И. 1979. Технические регламенты в международном воздушном праве. - *Советский ежегодник международного права*, 1977. М.: Наука. 1979. С. 172-185.
7. Малеев Ю.Н. 2013. Единое региональное небо: концепция и реальность. - *Московский журнал международного права*. № 2 (90). С.59-68.
8. Мезенцев А.В. 1990. Принципы правового регулирования управления воздушным движением при международных полетах. - *Сборник научных трудов: Роль международного права в современной политике*. М.: МГИМО. С. 114-128.
9. Остроумов Н.Н. 2013. Претензионный порядок разрешения споров при воздушных перевозках. - *Вопросы международного частного, сравнительного и гражданского права, международного коммерческого арбитража*. М.: Статут. С.236-351.
10. Стародубов В.И., Таранов А.М., Гончаренко В.Л. и др. 2006. *Актуальные вопросы организации здравоохранения и обязательного медицинского страхования в современных социально-экономических условиях*. М.: Федеральный фонд ОМС. 320с.
11. Травников А.И. 2014. *Правовой режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность*. М.: Проспект. 224 с.
12. Milde M. 2012. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing. 351 p.
13. Kolosov Y., Maleev Y., Travnikov A. 2001. Common Airspace of the CIS Member-States. - *Luft-und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert (Air and Space Law in the 21st Century)*. Koln, Berlin, Bonn, Munchen. P. 108-111.
14. Diederiks-Verschoor I.H.Ph., Buter. M.A. 2006. *An Introduction to Air Law. 8th ed. Leiden: Kluwer Law International*. 320 p.
15. tional Legal Regulation of Unlawful Interference Acts to the Civil Aviation Activity in the Light of 2010 Beijing International Air Law Conference]. - *Evraziiskii yuridicheskii zhurnal* [Eurasian Juridical Journal]. 2013. № 6 (61). P. 56-61. (in Russ.)
16. Blagilin A.A., Lizogub E.N. Meditsinskie aspekty sovremennoi kontseptsii bezopasnosti poletov VS RF [Medical Aspects of the Modern Concept of Flight Safety of the Russian Armed Forces. - *Voенno-meditsinskii journal* [Military Medical Journal].2012. №12. P. 24-26. (in Russ.).
17. Dement'ev A.A. Otvetstvennost' ekipazha vozdušnogo sudna [Responsibility of the Crew of the Aircraft]. - *Molodye uchenye ENU i RUDN o sovremennykh problemakh mezhdunarodnogo prava* [Young scientists of ENU and RUDN on modern problems of international law]. Astana: ENU im. Gumileva. 2015. P. 91-95. (in Russ.)
18. Diederiks-Verschoor I.H.Ph., Buter. M.A. *An Introduction to Air Law*. 8th ed. Leiden: Kluwer Law International. 2006. 320 p.
19. Kolosov Y., Maleev Y., Travnikov A. 2001. Common Airspace of the CIS Member-States. - *Luft-und Weltraumrecht im 21. Jahrhundert (Air and Space Law in the 21st Century)*. Koln, Berlin, Bonn, Munchen. 2001. P. 108-111.
20. Li Xin. *Mezhdunarodnye polety grazhdanskikh vozdušnykh sudov. Bezopasnost'. Pravo* [International Flights of Civil Aircraft. Security. Law]. Moscow: NIMP Publ. 191 p. (in Russ.)
21. Maleev Yu.N., Vasil'ev N.I. Tekhnicheskie reglamenty v mezhdunarodnom vozdušnom prave [Technical Regulations in International Air Law]. - *Sovetskii ezhegodnik mezhdunarodnogo prava, 1977* [Soviet Yearbook of International Law, 1977]. Moscow: Nauka Publ. 1979. P. 172-185. (in Russ.)
22. Maleev Yu.N. Edinoe regional'noe nebo: kontseptsiya i real'nost' [United Regional Sky: Concept and Reality]. - *Moscow Journal of International Law*. 2013. № 2 (90). P. 59-68. (in Russ.)
23. Mezentsev A.V. Printsipy pravovogo regulirovaniya upravleniya vozdušnym dvizheniem pri mezhdunarodnykh poletakh [Principles of Legal Regulation of Air Traffic Control in International Flights]. - *Sbornik nauchnykh trudov: Rol' mezhdunarodnogo prava v sovremennoi politike* [Collection of Scientific Papers: the role of international law in contemporary politics]. Moscow: MGIMO Publ. 1990. P. 114-128. (in Russ.)
24. Milde M. *International Air Law and ICAO*. Utrecht: Eleven International Publishing. 2012. 351 p.
25. Ostroumov N.N. 2013. Pretenzionnyi poryadok razresheniya sporov pri vozdušnykh perevozkakh [Claim Procedure for Resolving Disputes in Air Transportation]. - *Voprosy mezhdunarodnogo chastnogo, sravnitel'nogo i grazhdanskogo prava, mezhdunarodnogo kommercheskogo arbitrazha* [Issues of International Private, Comparative and Civil Law, International Commercial Arbitration]. Moscow: Statut Publ. P. 236-351. (in Russ.)
26. Starodubov V.I., Taranov A.M., Goncharenko V.L. [et al.]. - *Aktual'nye voprosy organizatsii zdavookhraneniya i obyazatel'nogo meditsinskogo strakhovaniya v sovremennykh sotsial'no-ekonomicheskikh usloviyakh* [Actual Issues of the Organization of Health Care and Compulsory Medical Insurance in Modern Socio-economic Conditions]. Moscow: Federal'nyi fond OMS Publ. 2006. 320 p. (in Russ.)
27. Travnikov A.I. *Pravovoi rezhim vozdušnogo prostranstva. Aeronavigatsiya i bezopasnost'* [Legal Regime of Air-

References

1. Batalov A.A. Nekotorye tendentsiimezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya bor'by s aktami nezakonnoego vmeshatel'stva v deyatelnost' grazhdanskoi aviatsii v svete Pekinskoi mezhdunarodnoi konventsii po vozdušnomu pravu 2010 goda [Some Tendencies of Interna-

- space. Air Navigation and Security]. Moscow: Prospekt Publ. 2014. 224 p. (in Russ.)
14. Vrbashki L. Pravovoe regulirovanie vozdukhnykh per-evozok i aeronavigatsii v ES [Legal Regulation of Air Carriages and Aeronavigation in the EU]. - *Transport*

Rossiiskoi Federatsii. Zhurnal o nauke, ekonomike, prak-tike [Transport of the Russian Federation. Journal on Science, Economy and Practice]. 2011. № 4 (35). P. 22-27. (in Russ.)

Информация об авторе

Лариса Юрьевна Скрябина

соискатель, кафедра международного права,
Московский государственный институт международных
отношений (Университет) МИД России
119454, Российская Федерация, Москва, проспект
Вернадского, 76
larisa.skryabina@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1664-7987

About the Author

Larisa M. Skryabina

Post-graduate student, Department of International Law,
Moscow State Institute of International Relations (Univer-
sity) MFA Russia
76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454
larisa.skryabina@gmail.com
ORCID: 0000-0003-1664-7987