Григорян Петрос Арцрунович. Международно-правовой режим авиационной безопасности: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.10 / Григорян Петрос Арцрунович;[Место защиты: ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»], 2018.- 172 с.

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.** С конца 50-х гг. прошлого века против гражданской авиации стали совершаться незаконные акты в виде захвата и угона воздушных судов, что обусловливает актуальность обеспечения авиационной безопасности. Эти акты, квалифицируемые в качестве «актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации», стали объектом международного регулирования, завершившегося принятием под эгидой Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) ряда международно-правовых актов: Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.)1, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.)2, Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.)3 и протоколов к ним4. Перечисленные акты образуют международно-правовую основу для уголовного преследования лиц, совершивших преступления в отношении воздушного транспорта.

Однако последующие события, включая террористические акты, совершенные на территории США в сентябре 2001 г., подтвердили необходимость усиления борьбы против использования воздушного транспорта в качестве средства совершения террористических актов. Впоследствии под эгидой ИКАО была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 г.)5, которая значительно расширила перечень деяний, признаваемых как преступления, совершаемые против безопасности воздушного транспорта.

1 Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14  
сентября 1963 г.). Doc. ICAO 8364.

2 Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 17 декабря 1970 г.). Doc. ICAO 8920.

3 Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации  
(Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Doc. ICAO 9518.

4 Протокол 1988 г. о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную  
гражданскую авиацию, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 г. Doc. ICAO 9518; Протокол 2010 г.,  
дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1920 г. Doc. ICAO 9959; Протокол  
2014 г., изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных  
судов 1963 г. Doc. ICAO 10034.

5 Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г. Doc.  
ICAO 9960.

Все эти международно-правовые акты целиком нацелены на уголовное преследование физических лиц за преступления в отношении гражданской авиации; в них отсутствуют положения превентивного характера, что является немаловажным, если учесть тот факт, что подавляющее число актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации подпадают под квалификацию «террористических», организаторами которых выступают террористические и экстремистские организации. Эффективность в этой борьбе, в том числе международно-правовыми средствами, решающим образом зависит от наличия действенных международно-правовых средств превентивного характера, что предполагает наличие соответствующих международно-правовых положений, закрепленных в соответствующих международно-правовых актах.

В этом контексте приходится констатировать, что международное право в  
целом не содержит положений, регламентирующих деятельность государств по  
предупреждению и пресечению таких противоправных деяний; даже основной  
универсальный договор, регламентирующий деятельность воздушного

транспорта, – Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция) – не содержит ни одной статьи, касающейся авиационной безопасности (aviation security).

Отсутствие императивного и всеобъемлющего международно-правового режима по обеспечению авиационной безопасности, прежде всего в аэропортах и на аэродромах авиации общего назначения, приводит к неопределенности правового статуса и к неэффективному функционированию организаций и служб, отвечающих за недопущение проноса на борт воздушного судна предметов и веществ, предназначенных для совершения террористических актов. В международном праве также отсутствуют положения, обязывающие государства предотвращать террористические атаки на аэропорты и не допускать захваты воздушных судов в целях их дальнейшего использования в качестве оружия для уничтожения людей и объектов.

Эти и другие проблемы, связанные с международно-правовым режимом обеспечения авиационной безопасности, не нашли решения со стороны ИКАО, которая сосредоточила основное внимание на криминализации противоправных

деяний, угрожающих безопасности воздушного транспорта. Вместе с тем чрезвычайно востребованной является выработка международно-правовых положений, предусматривающих ответственность государств за ненадлежащее обеспечение авиационной безопасности на территории, находящейся в их национальной юрисдикции.

Отсутствие в международно-правовой доктрине комплексного

исследования по обозначенной проблематике обусловливает актуальность темы настоящего диссертационного исследования.

**Целью диссертационного исследования** является комплексное изучение международно-правовых положений и национального законодательства государств по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также роли международных авиационных организаций в обеспечении авиационной безопасности, в том числе предпринимаемыми ими антитеррористическими мерами.

Цель диссертационного исследования предопределила необходимость решения следующих научных **задач:**

1. провести комплексный анализ существующих угроз в сфере авиационной безопасности;
2. проанализировать существующие международные договоры (универсальные и региональные) в области обеспечения авиационной безопасности;
3. исследовать национальные законодательства различных государств в рамках рассматриваемой темы (таких как Российская Федерация, Соединенные Штаты Америки, Австралия, Германия, Великобритания, Франция и др.);
4. провести комплексный анализ положений учредительных актов (уставов) международных авиационных организаций, предусматривающих обеспечение авиационной безопасности;
5. определить роль и место субъектов международного воздушного права в области борьбы, прежде всего, с авиационным терроризмом;
6. определить обязанности государств в сфере обеспечения безопасности в аэропортах и на аэродромах авиации общего назначения на основе анализа существующих международно-правовых актов;

7) выработать обоснованные предложения по совершенствованию международно-правового режима авиационной безопасности.

**Объектом диссертационного исследования** являются международно-правовые отношения, возникающие в сфере противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

**Предметом диссертационного исследования** являются положения  
международных договоров, других международных актов и

внутригосударственного законодательства в области обеспечения авиационной безопасности.

**Степень научной разработанности темы исследования.** В диссертации были использованы научные разработки диссертационных работ, защищенных по специальности 12.00.10, которые в целом или в отдельных частях были посвящены теме настоящего диссертационного исследования. Первые научные труды, посвященные вопросам борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, появились в Советском Союзе в начале 70-х гг. XX в. Прежде всего следует отметить диссертационное исследование Ю.Н. Малеева на тему «Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными захватами воздушных судов» (1973 г.)6. В 1983 г. В.И. Лукьянович опубликовал работу на тему «Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации»7.

Отдельные аспекты темы исследования затронуты в работах Ю.Н. Малеева8, А.И. Травникова9 и др.

6 *Малеев Ю.Н.* Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными захватами воздушных судов: автореф.  
дис. … канд. юрид. наук: 716 – Международное право. М., 1973.

7 *Лукьянович В.И.* Права и обязанности командира и членов экипажа воздушного судна при незаконном  
вмешательстве в деятельности гражданской авиации: дис. … канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 1983.

8 *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право. Вопросы теории и практики: монография. М., 1986.

9 *Травников А.И.* Международное воздушное право // Международное право: Особенная часть / отв. ред. А.Х.  
Абашидзе, Е.М. Абайдельдинов. Воронеж, 2013. С. 290–324.

В числе специализированных монографических исследований на

современном этапе следует отметить работы А.А. Дементьева10, Р. Лули11 и А.А. Эргот12.

Особого внимания заслуживает исследование Н.А. Чернядьевой, посвященное общетеоретическим аспектам международно-правовой борьбы с терроризмом13.

Также вопросы международного воздушного права, относящиеся к  
авиационной безопасности, нашли свое отражение в работах

советских/российских ученых В.Д. Бордунова14, А.Н. Брылова15, А.Н. Верещагина16, В.Э. Грабаря17, В.С. Грязнова18, Ю.М. Колосова19, В.И. Лукьяновича, П.И. Люблинского20, Ю.Н. Малеева21, А.П. Мовчана22, А.А. Моисеева23, И.С. Перетерского24, В.А. Подберезного25, А.И. Травникова26 и др.

10 *Дементьев А.А*. Институт ответственности в международном воздушном праве: дис. … канд. юрид. наук:  
12.00.10. М., 2016.

11 *Лули Р.* Противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации: дис. … канд. юрид. наук:  
12.00.10. М., 2013.

12 *Эргот А.А.* Международно-правовые проблемы регулирования деятельности авиации общего назначения: дис.  
… канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2015.

13 *Чернядьева Н.А.* Современное состояние и тенденции развития международно-право-вой борьбы с  
терроризмом: дис. … докт. юрид. наук: 12.00.10. М., 2018.

14 *Бордунов В.Д.* Международное воздушное вправо. М., 2007.

15 *Брылов А.Н.* Токийская конвенция 1963 г. о правонарушениях на борту воздушных судов // Проблемы  
государства и права на современном этапе. Вып. 6. М.: ИГПАН, 1973. С. 194–200.

16 *Верещагин А.Н.* Международное воздушное право. Проблемы международно-право-вого регулирования  
воздушных сообщений. М.: Междунар. отношения, 1966.

17 *Грабарь В.Э.* История международного воздушного права // Вопросы воздушного права: сборник трудов  
секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахим РСФСР. Вып. 1. М.: Авиахим, 1927. С. 39–56.

18 *Антоненко Г.Д., Блищенко И.П., Брылов А.Н., Верещагин А.Н., Грязнов В.С. и др*. Актуальные вопросы  
международного воздушного права / под ред. А.С. Пирадов М.: Международные отношения, 1973.

19 *Колосов Ю.М.* Международно-правовая борьба с актами незаконного вмешательства в деятельность  
гражданской авиации // Актуальные вопросы международного воздушного права. М.: Международные  
отношения, 1973.

20 *Люблинский П.И.* Преступления в области воздушного транспорта // Вопросы воздушного права. Вып. 2. М.,  
1930. С. 165–189.

21 *Малеев Ю.Н.* Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986; *Бордунов В.Д., Котов  
А.И., Малеев Ю.Н.* Правовое регулирование международных полетов гражданских воздушных судов / отв. ред.  
А.П. Мовчан. М.: Наука, 1988.

22 Международное право, воздушное право. Кн. 1 / отв. ред. А.П. Мовчан. М., 1980.

23 *Моисеев А.А., Сазонова К.Л.* Международная ответственность за преступления против мира и безопасности и  
государственный суверенитет / А.А. Моисеев, К.Л. Сазонова. – М.:, 2017.

24 *Перетерский И.С.* Воздушное право. 2-е изд., испр. и доп. М., 1923.

25 *Малеев Ю.Н., Подберезный В.А.* Полет без посадки. М.: Московский независимый институт международного  
права, 1996.

26 *Травников А.И.* Международное аэронавигационное право. М., 2013; *Травников А.И.* Международно-правовые  
проблемы борьбы с воздушным терроризмом // Закон и право. 2011. № 5. С. 104–107; *Травников А.И.*Правовой  
режим воздушного пространства. Аэронавигация и безопасность: монография. М.: Проспект, 2014.

Среди зарубежных ученых следует отметить работы П. Алехандро, Р.  
Манкевича27, М. Мильде28, Дж. Мишеля, Дж. Франсиса и других, которые в рамках  
международного воздушного права затрагивали вопросы авиационной

безопасности.

Однако, несмотря на количество работ, посвященных проблеме авиационной безопасности (security), востребовано современное комплексное исследование, которое содержало бы глубокий международно-правовой анализ всех ключевых аспектов данной проблематики.

**Методологическую основу диссертационного исследования** составляют общенаучные и специально-юридические методы.

К общенаучным методам познания, использованным в ходе исследования, можно отнести такие методы, как анализ, обобщение, дедуктивный, индуктивный, сравнительный, системно-структурный и др.

Для анализа существующих угроз в сфере авиационной безопасности был использован системно-структурный метод.

Результатом дедуктивного метода исследования стал вывод об отсутствии в российской науке международного права современного комплексного исследования, которое содержало бы глубокий международно-правовой анализ всех ключевых аспектов данной проблематики.

Ввиду особенностей специфических правоотношений, исследуемых в диссертации, для достижения поставленных целей и задач были использованы следующие специальные методы: сравнительно-правовой, историко-правовой, классификационный и формально-юридический.

Для исследования специфической отрасли международного публичного права – международного воздушного права, в рамках достижения поставленных целей и задач были использованы такие специально-юридические методы, как историко-правовой, формально-юридический и др.

27 *Mankiewicz R.H.* The 1970 Hague Convention // Journal of Air Law and Commerce. Dec. 1971. Vol. 37. P. 195–210.

28 *Milde M.* International air law and ICAO. United Nations Convention on the Law of the Sea – Possible implications  
for International Air Law // Ann. of Air & Space Law. 1983. № 8. P. 167–202; *Milde M.* Legal Aspects of Future Air  
Navigation Systems // Ann. of Air & Space Law. 1987. № 12. P. 87–98; *Milde M.* The Chicago Convention – her major  
amendments necessary or desirable 50 years later? // Annals of Air and Space Law. 1994. Vol. XIX-I. P. 401–447.

Сравнительно-правовой метод применялся при изучении соотношения норм международного воздушного права и норм внутригосударственного права.

Историко-правовой метод исследования в первой главе диссертации позволил проанализировать документы, принятые для борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Формально-юридический метод был применен в свете предложения принятия новых универсальных международно-правовых норм, определяющих (устанавливающих) права и обязанности государства в сфере обеспечения авиационной безопасности.

Метод правового прогнозирования был использован при определении перспектив дальнейшего совершенствования международно-правового режима авиационной безопасности.

В качестве **теоретической основы исследования** автором были использованы труды следующих отечественных ученых-правоведов: А.Х. Абашидзе, А.А. Баталова, К.А. Бекяшева, И.П. Блищенко, В.Д. Бордунова, А.Н. Верещагина, В.С. Грязнова, А.Я. Капустина, Ю.М. Колосова, М.Н. Копылова, В.И. Кузнецова, Д.К. Лабина, М.И. Лазарева, И.И. Лукашука, Ю.Н. Малеева, А.П. Мовчана, А.А. Моисеева, И.С. Перетерского, Г.И. Тункина, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко и др.

В процессе написания диссертационного исследования также были использованы труды зарубежных ученых-правоведов А. Амброзини, Р. Айберанте, Я. Броунли, С. Вердачи, Р. де Витта, В.Г. Витцтума, С.П. Демсей, М.Дж. Фенелло, М. Мильде, С.Л. Тапия и др.

К научным исследованиям, проведенными иностранными учеными-юристами в области международного воздушного права, относятся труды Р Айберанте29, А. де Лука, П. Джон30, М. Мильде31, В.Ф. Ролло32 и др.

**Нормативно-правовую** **основу** **диссертационного** **исследования**

29 *Abeyratne R.* Aviation Security Law. Heidelberg, 2010.

30 *John P.* Air Piracy, Airport Security, and International Terrorism: winning the war against hijackers. N. Y., 1991.

31 *Milde M.* International air law and ICAO. Utrecht: Eleven International Publishing, 2008.

32 *Rollo V.F.* Aviation Law. An introduction. Lanham, 1979.

составили следующие действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу международно-правовые акты:

– международные договоры: Устав Организации Объединенных Наций33, Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.34; Конвенция об открытом море 1958 г.35; Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна 1963 г.36; Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.37; Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971 г.38; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.39; Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию 1988 г.40; Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 г.41; Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 г.42и др.;

– стандарты и рекомендуемая практика, содержащиеся в Приложении 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г.43 и др.;

– акты международных организаций: Резолюция Генеральной Ассамблеи

33 Устав Организации Объединенных Наций (Сан-Франциско, 26 июня 1945 г.) // Действующее международное  
право / сост. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова. Т. 1. М., 1997. С. 7–33.

34 Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.). Doc. ICAO 7300/9.

35 Конвенция об открытом море. Подписана 29 апреля 1958 г. Вступила в силу 30 сентября 1958 г. URL:  
(дата обращения: 27.01.2018).

36 Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14  
сентября 1963 г.). Doc. ICAO 8364.

37 Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 17 декабря 1970 г.). Doc. ICAO 8920.

38 Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации  
(Монреаль, 23 сентября 1971 г.). Doc. ICAO 9518.

39 Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Подписана 10 декабря 1982 г. Вступила в  
силу 16 ноября 1984 г. URL: (дата  
обращения: 27.01.2018).

40 Протокол о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную  
гражданскую авиацию, дополняющий Монреальскую конвенцию 1971 г. (Монреаль, 24 февраля 1988 г.). Doc.  
ICAO 9518.

41 Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 12 февраля –  
1 марта 1991 г.). Doc. ICAO 9571.

42 Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10  
сентября 2010 г.). Doc. ICAO 9960.

43 Приложение 17 «Безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. URL:  
\_default\_files\_pages\_prilozhenie\_17\_ bezopasnost \_ru.pdf (дата обращения:  
19.02. 2018).

ООН № 2551, принятая на 1831-м Пленарном заседании 2 декабря 1969 г.; Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН № 2645, принятая на 1914-м Пленарном заседании 25 ноября 1970 г.; Резолюция Ассамблеи ИКАО A39-10 2016 г. «Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 г.» и др.

– нормативно-правовые акты Российской Федерации: Воздушный кодекс РФ 1997 г.44; Федеральный закон о противодействии терроризму (6 марта 2006 г.)45 и др.;

– национальные правовые акты иностранных государств: Воздушный кодекс Аргентины 1967 г., Конституция ФРГ, Кодекс гражданской авиации Франции 2010 г., Конституция Республики Польша 1997 г., Акт США 2001 г. «О сплочении и укреплении Америки путем обеспечения надлежащими средствами, требуемыми для пресечения и воспрепятствования терроризму», Закон Австралии о безопасности воздушного транспорта 2004 г. и др.

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в обосновании автором необходимости внесения дополнений в существующие международно-правовые акты, касающиеся прав и обязанностей государств в отношении обеспечения авиационной безопасности, акцентирующие основное внимание на ответственности государств за ненадлежащее выполнение своих обязательств, которое может привести к совершению террористического акта на воздушном транспорте.

Элементы научной новизны содержатся также в положениях, выносимых на защиту.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Авиационную безопасность в международных аэропортах государств обеспечивают организации, имеющие различный правовой статус. Поскольку государства несут ответственность за обеспечение такой безопасности,

44 Воздушный кодекс Российской Федерации № 60-ФЗ от 19.03.1997 (принят ГД ФС РФ 19.02.1997). URL:  
(дата обращения: 02.03.2018).

45 Федеральный закон «О противодействии терроризму» № 35-ФЗ от 06.03.2006. URL: .  
consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_58840 (дата обращения: 03.03.2018).

деятельность в данной сфере должна осуществляться государственными служащими или специально уполномоченными государством лицами. Для достижения указанной цели необходимо принять универсальные международно-правовые нормы, определяющие, что ответственность, в том числе материальную, за деятельность лиц, которые не являются государственными служащими, но получают от государства лицензию для осуществления такой деятельности в аэропорту, будет нести государство, выдавшее лицензию.

1. В связи с тем, что, по Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (далее – Монреальская конвенция), авиакомпании не участвуют в процессе обеспечения авиационной безопасности и не могут предотвратить противоправные действия, в том числе террористические акты, совершаемые на борту их воздушных судов, автором обоснована необходимость внесения дополнения в ст. 20 этой Конвенции с целью возложения ответственности за причиненный вред в результате террористического акта на борту воздушного судна на государство, из аэропорта которого был совершен вылет перед совершившимся террористическим актом.
2. В целях обеспечения авиационной безопасности автором предлагается:

а) выработать согласованные государствами общие требования для  
проведения обязательных проверок во всех случаях приобретения воздушных  
судов авиации общего назначения;

б) установить, что лица, приобретающие воздушные суда для своих личных  
целей, должны иметь соответствующие разрешения, выдаваемые  
правоохранительными органами государств.

4. Пекинская конвенция 2010 г. предусматривает ряд преступлений,  
которые невозможно совершить с помощью воздушных судов коммерческой  
авиации (например, высвобождение или выбрасывание с борта воздушного  
судна, находящегося в эксплуатации, любого оружия (биологического,  
химического или ядерного)). В этих целях могут использоваться только  
воздушные суда авиации общего назначения. Для предотвращения таких  
преступных актов предлагается разработать согласованные международно-  
12

правовые процедуры отслеживания эксплуатации воздушных судов авиации общего назначения для исключения их технической доработки, позволяющей использовать такие воздушные суда в качестве средства совершения преступления.

1. Обоснована необходимость принятия универсальных международно-правовых норм, устанавливающих режим безопасности на аэродромах авиации общего назначения, с целью приведения этих норм в соответствие с требованиями, действующим применительно к аэропортам, где предпринимаются строгие меры проведения проверок пассажиров и их багажа, а также организована система безопасности для недопущения незаконного проноса на борт воздушных судов запрещенных международным правом грузов различного вида (например, оружия, взрывчатых или отравляющих веществ и т.п.).
2. В условиях отсутствия в международном праве положений, регламентирующих деятельность государств в сфере предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, автором предлагается включить в Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. новую главу с названием «Безопасность», разместив в ней статьи, определяющие права и обязанности государств, обеспечивающие надежную защиту воздушного транспорта от террористических и иных актов незаконного вмешательства в его деятельность.

**Теоретическая значимость результатов исследования** заключается в выдвижении концепции, предполагающей принятие новых универсальных международно-правовых норм, возлагающих на государства обязанность обеспечения безопасности воздушного транспорта. В соответствии с этой концепцией предлагается внесение изменений и дополнений в существующие международные договоры, которые не содержат положения, определяющие права и обязанности государства в области обеспечения авиационной безопасности. В частности, к таким международным договорам относится Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г.

**Практическая значимость исследования** определяется тем, что его результаты и подготовленные предложения могут быть использованы:

– при разработке универсальных норм международного воздушного права в сфере борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

– при правоприменительной деятельности на национальном и

международном уровнях;

– в научных исследованиях в области международного воздушного права;

– в учебно-педагогической и научной деятельности (например, в процессе преподавания учебной дисциплины «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право»), а также в дальнейших работах, направленных на развитие отрасли международного воздушного права.

**Обоснованность и достоверность.** Результаты, полученные в ходе настоящего исследования, подтверждаются многообразием используемых методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании диссертации научных работ, а также широким спектром используемого нормативного и эмпирического материала: международных актов в области воздушного и других отраслей международного права, национальных правовых актов Российской Федерации и зарубежных государств и др.

**Апробация результатов диссертационного исследования.** Основные положения и выводы диссертационного исследования были представлены и обсуждены на заседании кафедры международного права Юридического института Российского университета дружбы народов.

Результаты проведенного исследования были представлены в ряде научных публикаций диссертанта, 4 из которых были опубликованы в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации, общим объемом 1,7 п.л.

Основная часть положений и результаты диссертационного исследования

использовались при проведении семинарских занятий диссертантом в период обучения в аспирантуре по учебной дисциплине «Международное воздушное право».

**Личный вклад автора** является определяющим и заключается в непосредственном участии на всех этапах исследования – от постановки задачи и ее практической реализации до обсуждения результатов в научных публикациях и докладах.

Содержащиеся в диссертации положения, выводы и материалы использовались автором в рамках учебного процесса в преподавательской практике – на семинарских и практических занятиях.

**Соответствие диссертации паспорту научной специальности.** Научные положения диссертации соответствуют содержанию специальности 12.00.10 «Международное право. Европейское право». Результаты проведенного исследования соответствуют области исследования специальности.